

Personelreduktioner



er det altoverskyggende samtaleemne blandt flyvevåbnets personel.

Forsvarsforligets personeltal blev kendt den 14 feb 73. Reduktionstallene opdelt på personelkategorier blev den 23 mar 73 meddelt af Forsvarsministeren, der ønskede en hurtig gennemførelse.

Denne orientering har til formål at fastslå kendsgerninger i tidsforløb samt regler og procedurer i denne sag.

6 dec 72 Chefen for Flyvevåbnet fremlægger sin værnschefsskitse for forsvarsudvalget. Personeltallene omfatter

- over 1500 officerer
- over 5000 stampersonel
- over 2700 civile

Værnschefsskitserne er omtalt i udvalgets betænkning af 14 mar 73.

jan 73 Forsvarskommandoen modificerer værnschefsskitserne.

Dette er omtalt i forsvarsudvalgets betænkning af 14 mar 73 således:

Forsvarskommandoen har modificeret værnschefsskitserne, og på

denne baggrund har Forsvarsministeren udarbejdet et udkast til en fremtidig forsvarsordning, der har dannet grundlag for de afsluttende politiske forhandlinger.

feb 73

De politiske forhandlinger anføres i udvalgets betænkning under styrkemål således: De af Forsvarskommandoen udarbejdede modificerede værnschefsskitseres styrkemål fastholdes, hvilket fortrinsvis bør opnås ved en yderligere reduktion af personel uden for de egentlige operative enheder.

14 feb 73

Forsvarsforliget vedtages med følgende personeltal for flyvevåbnet:

- ca. 1325 officerer
- ca. 4300 stampersonel
- ca. 2600 civile.

14 feb 73

Forsvarsrådet, herunder Chefen for Flyvevåbnet, udtaler:

"Personelreduktionen er af en sådan størrelsesorden, at man må forvente vanskeligheder med bemanning og effektiv drift af bl.a. forswarets mange funktioner uden for de enheder, der indgår i styrkemålene, men som virker til støtte for disse".

16 feb-
21 feb 73 Chefen for Flyvevåbnet orienterer flyvevåbnets enheder og personel om forsvarsforliget.

19 feb 73 Forsvarskommandoens samarbejdsudvalg orienteres.

1 mar 73 Flyvevåbnets samarbejdsudvalg drøfter forliget.

21 mar 73 Forsvarschef og værnschefer orienteres af Forsvarsministeren om de detaljerede personelreduktioner, herunder at kadetter medregnes til officersantallet, hvilket reducerer flyvevåbnets officersstillinger med yderligere ca. 75.

23 mar 73 Forsvarsministeren meddeler på et møde på Christiansborg personelorganisationerne om de detaljerede personelreduktioner. Forsvarschef, værnschefer og værnenes personelchefer overværer mødet.

26 mar 73 Chefen for Flyvevåbnet udsender en detaljeret orientering til samtlige flyvevåbnets enheder.

27 mar-
10 apr 73 Forsvarsministeriet forhandler med personelorganisationerne om udkast til "Direktiv til Forsvarskommandoens vedrørende reduktioner i forsvarets personelstyrke".

13 apr 73 Forsvarets personelchefer orienteres om Forsvarsministeriets forhandlinger med organisationerne.

16 apr-
25 apr 73 Forsvarsministeriet arbejder med direktivet.

Hvad sker nu?

Det forventes:

Ultimo apr 73

Forsvarsministeriet udsender direktiver til Forsvarskommandoens

vedrørende gennemførelse af reduktioner i forsvarets personelstyrke.

Samtidig forventes direktivet modtaget af Chefen for Flyvevåbnet, der umiddelbart vil orientere flyvevåbnets enheder.

1. halvdel af maj

Forsvarskommandoens og Flyvevåbnets samarbejdsudvalg drøfter gennemførelse af direktivet. Disse udvalgs medbestemmelse kan jf. cirkulærets §4 og §6 angives til:

"Samarbejdsudvalgene er medbestemmende med hensyn til, hvilke principper, der bør følges ved virksomhedernes personalepolitik ved bl. a. afskedigelser og procedurer herfor, men ikke med hensyn til konkrete afgørelser i sådanne spørgsmål".

Fra maj 73

Chefen for Flyvevåbnet (Flyverstabens og flyvevåbnets enheder) gennemfører en detaljeret vurdering på grundlag af Forsvarsministeriet og Forsvarskommandoens direktiver m.v.

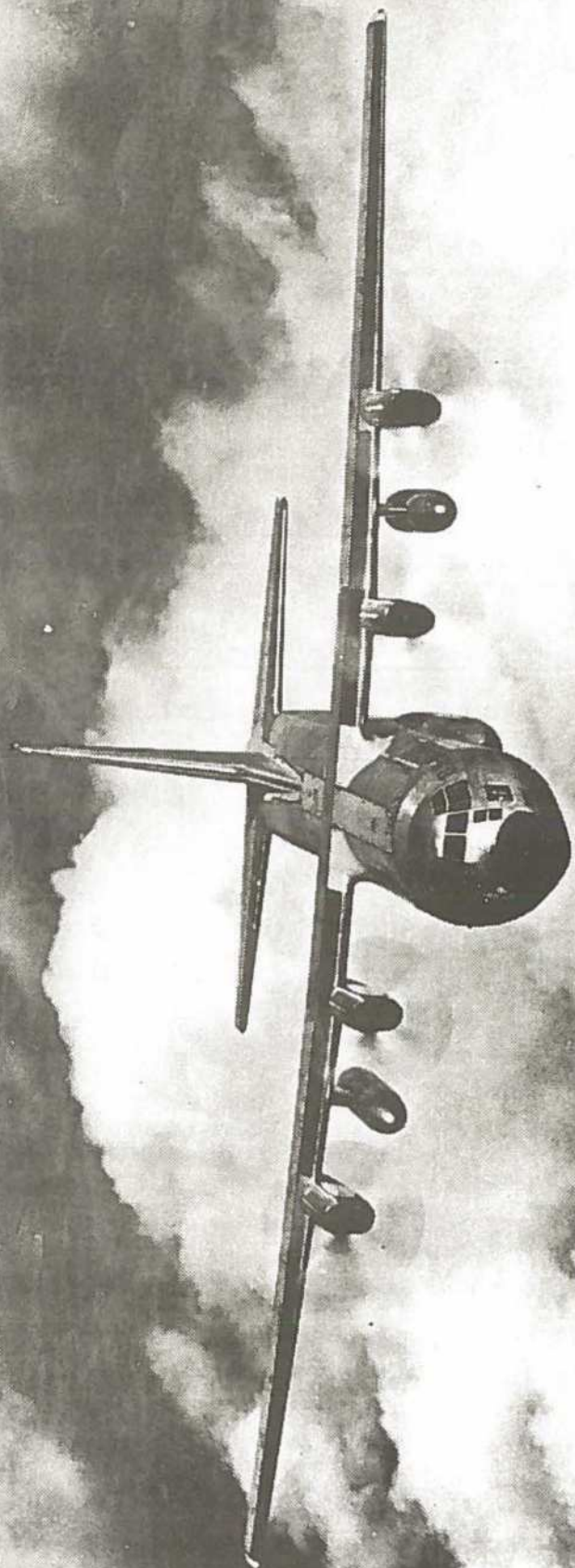
☆

I dag den 26 apr 73 er status vedrørende personelreduktionerne set fra Chefen for Flyvevåbnets side principielt uændret i forhold til den 26 mar 73, da Chefen for Flyvevåbnet i sin orientering til flyvevåbnets enheder afsluttende anførte:

"Flyvevåbnet står nu over for væsentlige personelreduktioner til trods for at flyvevåbnet indenfor forsvarsforligets rammer er pålagt operative opgaver af et omfang, der i det væsentlige er uændrede".

Enheder og personel vil blive orienterede efterhånden som de pålagte personelreduktioner udmøntes i oplæg til beslutninger.

★



NU er de bestilt...

United States Air Force
C-130E HERCULES

Personelreduktioner

Personeludvikling

Udviklingen inden for det sidste års tid har givet flyvevåbnets faste personel grundlag for overvejelser med hensyn til den fortsatte tjeneste både om den geografiske placering og om andre tjenestestillinger, og for mange det meget alvorlige: Er der plads til os i flyvevåbnet?

I sommeren 1972 blev der efter ordre fra regeringen påbegyndt iværksættelsen af visse spareaktiviteter, der for flyvevåbnet bl.a. medførte, at man måtte omlægge bevogtningstjenesten, og henlægge de meniges grunduddannelse fra Flyvevåbnets Rekruttskole til de større flyvestationer.

I 1972 begyndte man også at føle virkningerne af de rationaliseringsaktiviteter, der fandt, og fortsat finder sted inden for Flyvematerielkommando-området.

I december 1972 fremlagde CHEFEN FOR FLYVEVÅBNET for Folketingets forsvarsudvalg en skitse om et ændret flyvevåben efter en række givne betingelser, herunder også flyvevåbnets personelbehov som det ville tage sig ud, efter en række spare- og rationaliseringsaktiviteter var gennemført.

Behovet blev opgjort til ca.

- 1550 officerer,
- 5300 stampersonel og
- 2700 civile,

hvortil kommer værnepligtige befalingsmænd og værnepligtige menige.

I februar 1973 blev forsvarsforliget af forligspartierne vedtaget med reducerede personeltal for flyvevåbnet:

- 1325 officerer (incl. kadetter),
- 4300 stampersonel og
- 2600 civile,

altså en mindretildeling på ialt mere end 1300 personer. Hertil kommer store reduktioner af værnepligtigt personel.

Med det formål at søge de nu tildelte personelressourcer optimalt udnyttet har Forsvarsministeriet i foråret 1973 påbegyndt en rationaliseringsundersøgelse inden for den del af flyvevåbnet, der ikke er dækket af Flyvematerielkommando-rationaliseringen.

○○○○○○

En følge af forsvarsforliget er også at

- Eskadrille 724 skal nedlægges 31 marts 1974,
- Eskadrille 727 skal flyttes fra Flyvestation Karup til Flyvestation Skrydstrup 1 april 1974 og
- Træningseskadrillen inden for de kommende år skal reduceres og nedlægges, hvorefter kamptræningen af nye piloter foretages på de store flyvestationer i Jylland.

Direkte berørt af spareaktiviteter og forsvarsforlig er 17 af flyvevåbnets enheder (bevogtnings- og uddannelsesenheder samt flyvende eskadriller), der enten nedlægges, flyttes eller reorganiseres. Herudover er flyvevåbnets øvrige enheder berørt af de generelle personelreduktioner. En særlig beklagelig foranstaltning har været, at man som en følge af forsvarsforliget har måttet afskedige eller førtids-pensionere et større antal officerer og civile. Ligesom man generelt ikke har haft mulighed for at kunne anvise genbeskæftigelse i flyvevåbnet til personel, der udspares ved de igangværende rationaliseringsaktiviteter.

En følge heraf har iøvrigt været, at man har iværksat ansættelsesstop inden for Flyvematerielkommando-området og Vedbæk-området samt ansættelsesbegrænsning i det øvrige flyvevåben.

På grundlag af de nu givne direktiver og med koordination til de igangværende rationaliseringsaktiviteter arbejder Chefen for Flyvevåbnet på at fordele de med forsvarsforliget tildelte ressourcer til myndigheder og enheder, der anvender flyvevåbenpersonel.

Man søger denne fordeling gennemført således, at de enkelte enheder bærer reduktionerne med samme vægt under hensyn til løsning af de primære - de operative opgaver. Ændringerne kan ikke gennemføres, uden at dette berører mange. Det tilstræbes, hvor det overhovedet er muligt, at begrænse geografiske tjenesteændringer til det minimale.

Om de respektive fast ansatte personelgrupper kan som en art status anføres følgende:

Officerer

De tjenesteændringer, der vil være nødvendige at foretage, søges for hovedpartens vedkommende beordret inden for de kommende 1 - 2 måneder, ligesom personel, der på længere sigt skal flyttes, søges forhåndsorienteret i løbet af en kortere tid.

Stampersonel

De tildelte ressourcer fordeler sig med 1700 befalingsmænd og 2600 konstabler. Kontraktophævelser har ikke været nødvendige at foretage, da denne gruppe med forsvarsforligets indgåelse er blevet forøget med 300 personer i forhold til det tidligere personaleloft.

På længere sigt vil befalingsmands-gruppen, der for tiden overstiger 1700 søges bragt ned til forligstallet.

Der er netop åbnet mulighed for yderligere langtidsansættelse af stampersonel.

Chefen for Flyvevåbnet arbejder på inden for det kommende år at antage mellem 125 og 150 langtidsansatte overvejende overkonstabler, men også et vist antal befalingsmænd.

Ansættelsen bliver hovedsageligt til det 45. år. Et mindre antal søges dog ansat på et længere åremål. Antagelsesmulighed søges åbnet for alle kvalificerede. Antagelse af det første hold påregnes at finde sted til marts 1974.

En følge af den ændrede basering af Eskadrille 727 og nedlæggelsen af Eskadrille 724 vil være at et mindre antal teknikere, specielt i Jylland, må forberede sig på tjenesteændring. Således vil et antal teknikere fra Karupområdet blive flyttet til Flyvestation Skrydstrup i 1974. Meddelelse herom søges givet i løbet af 1 til 2 måneder.

Civile

Inden for Flyvematerielkommando-området, hvor rationaliseringen er langt fremskredent, må man fortsat forvente afskedigelser i et vist omfang, men der sættes stærkt ind på at undgå egentlige afskedigelser, blandt andet gennem tilbud om omplaceringer og ved anvendelse af de forbedrede førtidspensionsmuligheder, der er opnået i tilslutning til forsvarsforliget.

Det er flyvevåbnets absolutte ønske i denne situation med den heraf følgende og forståelige uro, at personeldisponeringer, så snart som det er muligt, søges meddelt, ligesom personellet ønsker i muligt omfang medtages i overvejelserne, således at den nødvendige ændrede fordeling af personelressourcerne kan gennemføres med så ringe en gene som muligt for personellet. En hovedfaktor i denne forbindelse er dog, at personelressourcerne skal afstemmes med forsvarslovens personeltal og således, at reduktionerne skal være gennemført inden april 1974.

Flyvevåbnet vil i løbet af 1974 på mange måder ændre udseende i forhold til det flyvevåben, vi har kendt gennem de senere år.

Mange af de beredskabs- og bevogtningsopgaver, der hidtil har været højt prioriteret, vurderes nu på en anden måde.

De vilkår, vi arbejder under, har også ændret sig.

Vi må mere og mere forstå at tilpasse os de arbejdsnormer, der er gældende for det øvrige samfund.

Det vil være væsentligt, at de mange, der skal skabe 70'ernes flyvevåben, forstår at tilpasse sig og acceptere de ændrede vilkår.

Flyvevåbnets opgave skal løses med begrænsede personelressourcer - dette gennemføres ved fortsat udvikling og højelse af kvaliteten.



Shelter's

Den 1. november d.å. går spaden i jorden for det hidtil største byggeprojekt indenfor flyvevåbnet.

Denne dag påbegyndes opførelsen af beskyttelses-hangarer til ca. $\frac{5}{4}$ af flyvevåbnets kampfly, i første omgang på flyvestationerne Karup, Skrydstrup, Tirstrup, Vandel og Værløse og inden længe også på Ålborg. Samtidig med opførelsen af beskyttelshangarerne, der udføres i beton og giver en særdeles effektiv beskyttelse mod konventionelle våben, bliver også forskellige operative og vedligeholdelsesmæssige funktioner beskyttet.

Tilsvarende beskyttelsesprogram udføres samtidig på de fleste europæiske flyvestationer og finansieres af deltagerlandene i den såkaldte EURO-gruppe, bestående af de europæiske medlemmer af NATO med undtagelse af Frankrig, Island og Portugal.

Projektets gennemførelse og finansieringsform vedtoges af EURO-gruppen i december 1970 og kan betragtes som et modstykke til en tilsvarende - praktisk talt allerede gennemført - beskyttelse af Warszawapagtlandenes fly.

Arbejderne påregnes fuld gennemført inden udgangen af 1975.



NYT FRA UNIFORMSUDVALGET

=====

Flyvevåbnets nye sommerskjorte, der bliver med korte ærmer og beregnet brugt uden slips, forventes klar, således at vi trygt kan se en varm sommer i 1974 imøde.



Danmarksflyvningen 1911

De såkaldte "Danmarksture", der fandt sted i slutningen af 40'erne, og som blev indstillet i 1950, vil stadig huskes af mange aktive flyvere. De var nærmest at betragte som formationsflyvninger, der blev udført ved både elementærkursus på flyvestation Avnø og af overgangskursus (Harvard-skolen) på flyvestation Karup. Formålet med disse flyvninger landet rundt var, at man ved et kursus afslutning ville give såvel elever som lærere og teknikere lejlighed til at indhøste erfaringer på fremmede pladser. Endvidere blev der også tillagt disse ture en vis propagandamæssig værdi. De deltagende fly omfattede typer som KZ II, KZ VII, Proctor, Harvard, Oxford og Chipmunk.

Danmarksturene var egentlig blot en genoptagelse af en tradition fra 30'erne som det dog efterhånden blev vanskeligt at holde liv i. Under turen i 1950 kom der således så mange klager fra forskræmte og støjplagede medborgere - især på Bornholm - at vinden blev ganske taget ud af sejlene, hvad det propagandamæssige angik. Det har vel nok især været Harvard'erne, der ødelagde den gode hensigt.

Hvor mange er mon i dag klar over, at en sådan fællesflyvning ud i landet var planlagt allerede i 1911? Det var den såkaldte "Danmarksflyvning", der jo nødvendigvis på dette tidspunkt måtte få et civiltilsnit. Det, der berettiger denne begivenhed til overhovedet at blive omtalt i et flyvemilitært tidsskrift, er den omstændighed, at et af de deltagende fly senere skulle blive et af de første militære skolefly.

Turen var faktisk lagt stort an i begyndelsen. Den skulle udgå fra Skagen, hvorefter de vigtigste byer i Jylland og på Fyn og Sjælland skulle besøges. Endemålet var "Skandinavisk Aerodrom" ("Kløvermarken") på Christianshavn fællede. Bortset fra, at de deltagende aeroplaner blev sendt til nordjyl-

land pr. jernbane, så var man på den tid så realistisk indstillet, at også befordringen mellem de udvalgte byer var udsat til at skulle foregå på denne måde.

Da "Danmarksflyvningen" skulle tage sin begyndelse i slutningen af juli 1911 var det oprindeligt pæne deltagerantal skrumpet ind til at omfatte følgende "aviatikere":

Robert Svendsen (sundflyveren) i Voisin

Søren Severinsen
i Henri Farman

Peter Nielsen
i B & S II

Franskmanden Gabriel Poulain i et monoplan af egen konstruktion, af den beundrende presse kaldet "stål- eller jernaeroplanet".

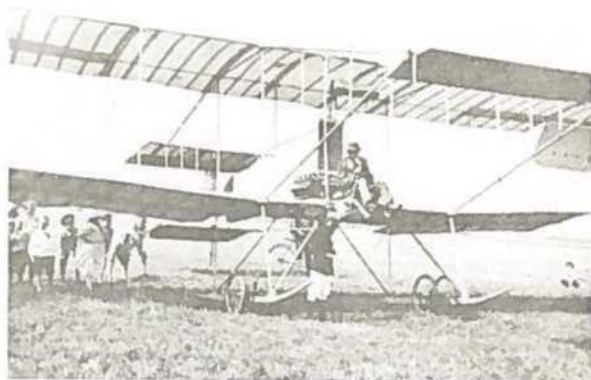
Det er B & S monoplanet, der her især påkalder sig opmærksomheden. Det var konstrueret af B & W ingeniørerne Olaf Berg og Louis Storm og bygget på Refshaleøen. B & S I fløj for første gang i marts 1910 med en Anzani motor på 30 hk. I september samme år fik flyet en ny danskbygget Niels Petersen 3-cyl luftkølet 50 hk stjernemotor. Dets betegnelse blev nu B & S II. Det var med denne udgave, at montør Peter Nielsen den 29. juli 1911 kunne foretage et par vellykkede forsøgsflyvninger omkring Grenen.



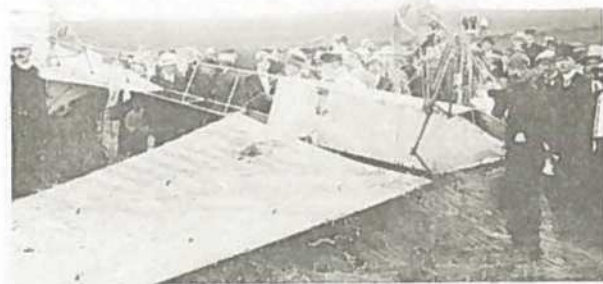
Den 31. juli og 1. august fløj Nielsen over Pikkerbakkerne ved Frederikshavn for derefter at gå i lag med turen fra Hjørring til Ålborg med mellemlandinger i Brønderslev og Nørresundby. Fra 6-11 august udførte den senere "Mester P" et antal bemærkelsesværdige flyvninger omkring Ålborg indtil han, på sidstnævnte dato, led et alvorligt landingshavari som følge af benzinmangel. B & S'en blev på det nærmeste slået til vrag, og Nielsen selv blev kvæstet og indlagt på hospital. Efter en total genopbygning blev B & S III fra december 1911 anvendt som skolefly på den af kaptajn af ingeniørkorpset Torben Grut drevne private flyveskole på Kløvermarken, hvor de første danske militære flyvere fra hæren og marinen i fællesskab blev uddannet af Peter Nielsen. Kaptajn Grut tilbød senere vederlagsfrit at skænke hæren flyet, og dette generøse tilbud blev modtaget af generalstaben den 2. juli 1912. Flyets officielle overdragelse til hæren fandt sted den 25. juli samme år.

Vor franske gæst Poulain - der iøvrigt var kendt som en fremragende cyklerytter i sit hjemland - havde også i begyndelsen heldet med sig. Hans med metalplader delvis beklædte fly var tungt at få i luften, men når det endelig skete, så gik det stærkt (100 km/t!). Efter nogle vellykkede ture - i hvilke særlig udvalgte af egnens damer ofte deltog som passagerer - gik det dog galt. Den 10. august blev Poulain uvenner med et stengærde i Frederikshavns omegn. Hans flotte monoplan blev stærkt beskadiget, og han selv fik svære knubs. En reparation på stedet viste sig umulig, og herefter opgav også Poulain at fortsætte

Hverken Svendsen eller Severinsen var med fra starten. De tog den i det hele taget mere med ro og udførte en hel del udmærkede flyvninger mellem jyske og fynske byer.



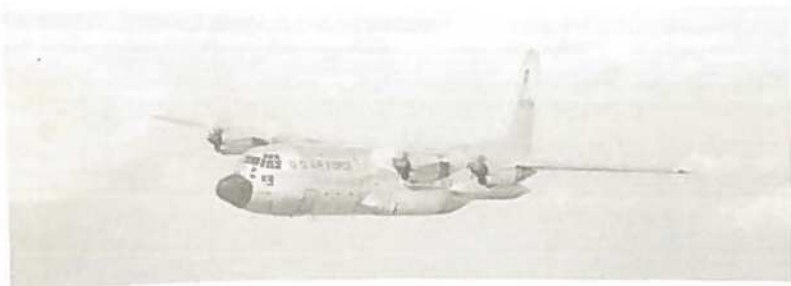
"Danmarksflyvningen" som den egentlig var planlagt blev således ikke til ret meget, men at forsøget har vakt enorm opsigt overalt, hvor de dristige aviatikere kom frem, kan der ikke være nogen tvivl om. Betragt blot ansigterne hos de tilskuere, der omgiver den forslåede Poulain.



Selve illustrationsmaterialet til denne artikel er iøvrigt ret enestående, idet det i utallige år har hvilet i nordjyske fotografers arkiver. Takket være disse fotografer samt Bangsbo-museet i Frederikshavn er en hel del af disse billeder nu nået frem til flyvevåbnets historiske samlings fotoarkiv.

Til slut skal gives et eksempel på, at også dagspressen dengang anså aviatikerne for at være en slags overmennesker. Hvad mener læseren om følgende svada: "Det blev oberstløjtnanten (J.P. Koch - red.) der indviede aftenen. Han gik ombord på

den sidst ankomne Fokker, oppe i hvilken chefpiloten Parge sad og skar mærkelige ansigter - hans mund vibrerer som en bred flænge, hans øjne misser muntert mod solen, men har inderst inde dette ligesom overanstrengte brystne, som afdækkes i de internationale professionelle flyveres blik, når man følger det ud over dets første glimt". Godt, at der ikke var noget, der hed flycharterrejser dengang; så havde man nok betakket sig!



Flyvevåbnet har bestilt 3 stk C-130H "Hercules" transportfly hos firmaet "Lockheed" i U.S.A.

C-130H er den nyeste udgave af Hercules serien, som siden 1952 er blevet produceret i over 1200 eksemplarer, og som anvendes i mere en 30 lande, heriblandt England, Belgien, Italien, Norge og Sverige.

Flyene vil blive leveret i 1975, og skal erstatte de hidtil anvendte C-54 "Skymaster" fly (DC-4).

C-130 er et 4-motoret turbopropfly (4 x 4500 HK) med en lasteevne på 20 ton, som kan fragtes 4000 km non-stop med en hastighed af over 550 km/timen.

Flyet har lasterampe agter, som muliggør transport af containere eller pallets.

I stedet for last kan der medføres 92 fuldtudrustede soldater.

C-130 er særdeles velegnet til transport til, fra og i Grønland, og er udstyret med et inerti-navigationssystem, som gør flyet uafhængig af navigationshjælp fra jordstationer.

En appetitvækker

Det krigsvidenskabelige Selskab har ved venlig imødekommenhed fra redaktørens side fået et lejlighed til at henlede opmærksomheden på sin eksistens ved følgende lille epistel.

Selskabet, der er stiftet i 1871 på Frederiksberg Slot, er et gammelt, hæderkronet forum for "fremme af militær videnskabelighed", som det lidt højtideligt hedder i lovenes formålsparagraf. Den tildelte spalteplass vil blive benyttet til at give nærmere oplysning om nogle af de aktiviteter, som Selskabet byder på til opfyldelse af formålsparagraffen.

Selskabet gennemfører hvert vinterhalvår en foredragsrække, hvor medlemmerne indbydes til at overvære 6-8 foredrag. Efter foredraget er der normalt indlagt en diskussion i tilknytning til emnet. Foredragene afholdes i salen i Søndre Magasin, Kastellet, som oftest den 1. og 3. mandag i månederne november-april. Selskabet stiller endvidere normalt 3-4 foredragsholdere til disposition for medlemmerne i provinsen, hvorfor det ikke er absolut nødvendigt at bo i region VI's område for at kunne overvære i hvert fald nogle af foredragene. Sidstnævnte arrangement, som har været gennemført i de sidste 5-6 sæsoner, har efter hvad der er oplyst overfor Selskabet - været til megen glæde for Selskabets medlemmer udenfor region VI's område.

Selskabet har 3 gange taget initiativet til oprettelse og gennemførelse af studiekredse. Vedrørende denne aktivitet skal der for 1973/74 henvises til meddelelsen i Militært Tidsskrift september-nummer, hvor der er anført 2 studiekredsemner, som interesserede kan tilmelde sig. Det er endvidere anført, at Selskabet meget gerne ser dannelse af studiekredse i provinsen, idet Sel-



skabet er indstillet på at betale rejseudgifter for 2 medlemmer af sådanne studiekredse i forbindelse med forelæggelsen af studiekredsenes resultater, der normalt finder sted én gang om året ved en mødeaften i Kastellet.

Selskabet udgiver Militært Tidsskrift, som medlemmerne får tilsendt hver måned, og som tjener som bindeled til medlemmerne. I tidsskriftet har der været og vil til stadighed blive bragt artikler af særlig interesse for officerer af alle 3 værn, ligesom der i hvert nummer findes et afsnit omfattende anmeldelser af bøger af speciel militær interesse.

For at fremme lysten til at skrive artikler i Militært Tidsskrift belønner Selskabet hvert år en artikel, som er fundet interessant og/eller debatskabende.

I ovennævnte tidsskrift - som regel i novembernummeret - udskriver Selskabet hvert år et antal prisopgaver omfattende værnsmæssige, værnsspecifikke og historiske emner. Afhængig af bedømmelsen, der foretages af Selskabets bestyrelse, kan der blive tale om at uddele Saint-Germain medaljen (i guld, sølv eller bronze) som belønning for det udførte arbejde.

Ligeledes hvert år tilbyder Selskabet sine medlemmer at deltage i en læsekreds mod betaling af ca. 55-60 kr. Læsekredsen omfatter 5-6 udvalgte bøger, som cirkulerer i vinterens løb blandt deltagerne. Efter afslutningen af læsekredsen bliver der trukket lod om bøgerne, således at hver deltager modtager én af bøgerne som ejendom.

For indeværende år kan det oplyses, at

- foredragssæsonen efter de foreløbige planer vil omfatte følgende foredrag:

En vurdering af forsvarsforliget.

Anvendelse af operationsanalyse i forsvaret.

Europa mellem supermagterne i politisk og strategisk belysning.

Hjemmeværnet og forsvarsviljen set på baggrund af forsvarsforliget.

Forsvarets Materielplanlægningssystem.

Forsvaret og pressen.

Hærens nye struktur.

De 3 første foredrag vil blive afholdt 19 NOV, 3 DEC og 17 DEC 1973.

- studiekredsemner og tilmeldelsesblanket til disse findes i septembernummeret af Militært Tidsskrift.

Emnerne i år er:

Værnepligtens betydning som baggrund for den professionelle hær og mobilisering af totalforsvaret i velstandssamfundet.

Forsvarets overvågnings-, meldings- og kommandosystem.

- prisopgaverne for 1974 vil blive offentliggjort i novembernummeret af Militært Tidsskrift.
- læsekredsenes bøger og tilmeldelsesblanket vil formentlig være i oktobernummeret af Militært Tidsskrift.

Det ville glæde Selskabet meget, om ovennævnte "appetitvækker" kunne give nogle flere officerer af alle 3 værn (specielt blandt de yngre) lyst til at deltage i Selskabets aktiviteter. Jo flere, der slutter op om Selskabets arbejde, desto større og bedre bliver udbyttet af dette.

Selskabet vil endvidere være taknemmelig for at modtage ideer og impulser til yderligere aktiviteter og forbedring af de igangværende.

Good-bye

Nu bliver der en allersidste lejlighed til at se en Catalina i luften over Danmark, idet PBY-6A nr. 866 er blevet overdraget RAF museet, og flyet vil blive fløjet til England omkring den 1. november af en af vore tidligere Catalina-besætninger.

528.000.000,00 kr.

Den vesttyske forbundsmarine har fået et længe næret ønske opfyldt og kan fra foråret 1974 aflaste Eskadrille 722 i redningsarbejdet i Nord-søen.



SEA KING HAS1 - WESTLAND-version af "S-61" - denne dog udstyret til søgning af ubåde.

Det vesttyske forsvarsministerium har til marinen indkøbt 22 stk. SEA KING NK-41 helikoptere. Dermed skulle tyskerne blive fuldtud lige så effektive til at løse redningsopgaver over hav og land som Eskadrille 722 hidtil har været.

De hidtil anvendte amerikansk-byggede helikoptere - SIKORSKY H-34 - vil blive afløst i foråret 1974. H-34 har - i lighed med S-55, der herhjemme blev udskiftet i 1965 - jo den ulempe, at man ikke kan benytte den i dårligt vejr og om natten, hvorfor Vesttyskland i mange tilfælde har set sig nødsaget til at kalde på Eskadrille 722 og anmodet om deres assistance.

SEA KING NK-41 vil - selv for flyvevåben-personel, der ikke ligefrem har flykending som speciale - være svær at skelne fra vor egne S-61, hvilket dog også skyldes, at det er samme type - blot med få varianter og i øvrigt bygget på licens i England af Westland-helikopterfabrik.

Fra 1 april 1974 vil helikopterne blive stationeret på henholdsvis øen SILD ved den dansk-tyske grænse og på den øst-frisiske ø BORKUN ved den tysk-hollandske grænse. Herefter vil størstedelen af Nordsøen være godt "SAR-dækket" (Search and Rescue), når man tager samarbejdet mellem RESCUE COORDINATION CENTRE (RCC) i Karup, det vesttyske

RCC på Flådebasen i Mürvik ved Flensborg Fjord og den norske Hovedredningscentral STAVANGER/SOLA i betragtning.

Disse 3 lande råder nu over 40 stk. redningshelikoptere, der er lig Eskadrille 722 S-61. Vesttyskland som nævnt med 22, Norge med 10 og Danmark med 8 stk.

Til denne udbygning af den vesttyske redningstjeneste, herunder omskoling af piloter i England, oprettelse af service- og uddannelsescenter i Bremen samt omskoling af teknikere, har det tyske forsvarsministerium afsat 220 millioner DM, ca. 528.000.000,00 kr. - nuværende kurs taget i betragtning.



Erhvervsorientering for skoleelever

finder sted i ugen 15 - 19 okt 1973 på Flyvestation Skrydstrup, hvor der deltager 29 elever i alderen fra 15 til 18 år. Eleverne kommer fra real- og gymnasieklasser fra hele Danmark.

Orienteringen omfatter pilotpraktik og eleverne får derfor gennemgået et omfattende program, hvilket programmet for eksempelvis onsdag den 17 okt. viser.

Eleverne er indkvarteret på flyvestationen og programmet for nævnte dag begynder

kl. 0630 -	opkald
- 0700 -	morgenspisning
- 0730 - 0745	orienteringsfilm
- 0755 - 0850	orientering om og demonstration af nødudstyr
- 0900 - 1000	fysisk uddannelse og træning 8gymnastiksalen9
- 1010 - 1150	besøg og orientering ved Eskadrille 730 - F-100 Super Sabre fly
- 1200 - 1250	frokost
- 1300 - 1420	besøg og orientering ved SAR-beredskabet - S-61 Sikorsky helikopter
- 1430 - 1600	Hold 1: besøg og orientering ved flyvekontrol- len og vejrtjenesten Hold 2: besøg og orientering ved flysimulatoren
- 1615 -	aftenspisning
- 1830 - 2030	orientering om kontrol- og varslingstjenesten
- 2300 -	sengetid (visitering)

Kurset - hvorunder eleverne bl.a. også har gennemgået en "lille" lægeundersøgelse - afsluttes med orientering om antagelsesprøver, og endelig gives der eleverne lejlighed til at kritisere kurset - i øvrigt en ting der viser sig at være til glæde for arrangørerne, der herved får mulighed for at foretage ændringer i efterfølgende kurser.



Rescuecar



Flyvematerielkommandoen har over den vesttyske UNIMOG terrængående ambulance udviklet et kombinationskøretøj til brug for redningstjeneste i flyvevåbnet - til erstatning for bl.a. de terrængående ambulancer der i dag anvendes.

Køretøjet benævnes RESCUE-CAR.

Den er i princippet bygget til løsning af følgende funktioner:

- slukning,
- frigørelse og redning,
- patientbehandling og
- transport.



Redningsvognen - der er opdelt efter ovennævnte funktioner i en læge- og patientkabine samt en sluknings- og redningsmaterielkabine - afviger meget fra det nuværende redningsmateriel, der omfatter såvel ambulance, slukningskøretøj som redningskøretøj.

RC har derfor vakt stor interesse på såvel flyvesikkerhedsmøderne, der er afholdt inden for NATO, som inden for de danske redningsselskaber.

Ved indretningen af RC har man da også brudt traditionerne, idet man for første gang - tilsyneladende - i historien, placerer patienten på tværs af kørselsretningen, hvilket i dette tilfælde simpelt hen var nødvendigt, når RC skulle indrettes rimeligt, men samtidig er spørgsmålet om ikke netop denne placering er mere hensigtsmæssig end den tidligere, henset til at patienten udsættes for væsentlige mindre påvirkninger ved accelerationer og opbremsninger.

En lille ulempe ved RC har man måtte bøje sig for, idet man ønskede at bevare dens eminente terrænmæssige køreegenskaber. Ulempen er, at såvel materiel som bærelejet er placeret i en ikke særlig god højde - betjeningsmæssig set.

RC er indregistreret til - udover fuld oppakning af materiel og slukningsvædske - 2 mand i førerhuset og en læge og en patient i lægesektionen.

Lægesektionens indberetning indebærer dog, at der med lethed kan sidde 5 mand - et antal man kunne forestille sig redningsmandskabet forøget med ved melding om større flyvehavari.

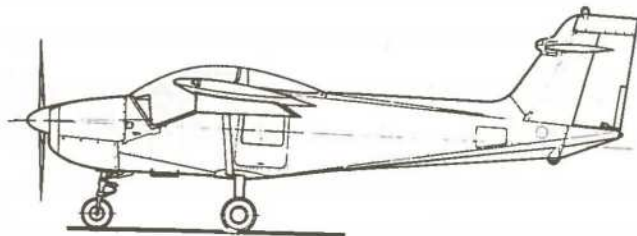
Redningsvognen er næppe - trods den relative gode vejbeliagenhed og affjedring - egnet til patienttransport over længere strækninger, hvorfor dens hovedopgave på dette område må ligge i terrænet.



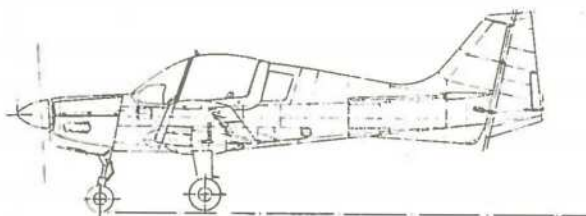
Småfly

Forsvarskommandoen har iværksat en markedsundersøgelse for at finde frem til et let, fastvinget fly til afløsning af Flyvevåbnets "Chipmunk" skolefly og Hærens observationsfly af typen KZ VII og "PiperCub". Både "Chipmunk" og KZ VII har været i tjeneste i over 20 år, og giver stadigt stigende vedligeholdelsesproblemer.

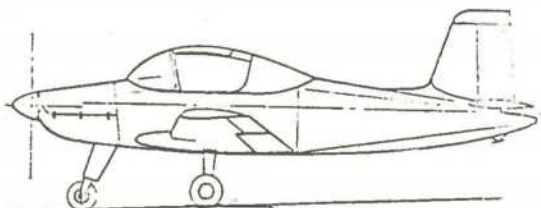
I tre perioder, to uger i august og en uge i september, har Flyvestation Vandel dannet rammen om afprøvning af tre af de flytyper, der kan komme på tale:



MFI - 17



BULLDOG



CT - 4

Markedsundersøgelsen forventes afsluttet inden udgangen af 1973, og udskiftningen til den nye type fly forventes at begynde i 1975.



Oplysning om Forsvaret

Forsvarskommandoen har i samarbejde med Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste iværksat udarbejdelse af et system af oplysningshæfter om forsvaret til brug som baggrundsmateriale i undervisningen af forsvarets værnepligtige menige. De første 3 oplysningshæfter i serien, der benævnes: FORSVARET I SAMFUNDET, er fordelt til tjenestestederne. De øvrige hæfter vil blive udsendt i løbet af oktober 1973.

Chefen for Flyvevåbnet har bestemt, at oplysningshæfterne indgår som undervisningsmateriale i cheftimer under faget tjenestekundskab i flyvevåbnet.

Det er af væsentlig betydning for hæfternes værdi, at brugerne på grundlag af indvundne erfaringer ved anvendelsen af disse, ad kommandovejen fremsætter forslag og bemærkninger til de enkelte hæfter, efterhånden som anledning hertil måtte forekomme.

Hæfterne vil iøvrigt kunne rekvireres af alle interesserede - også af personer uden for forsvaret. Bemærkninger og forslag til hæfternes indhold m.v. indses også gerne fra sådanne enkeltpersoner eller myndigheder.

Enkeltpersoner kan rekvirere hæfterne ved henvendelse til Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste.

Følgende hæfter er på nuværende tidspunkt udarbejdede:

Det militære forsvar.
(af Laust Grove Vejlstrup)

Totalforsvaret.
(af Ivan Christiansen)

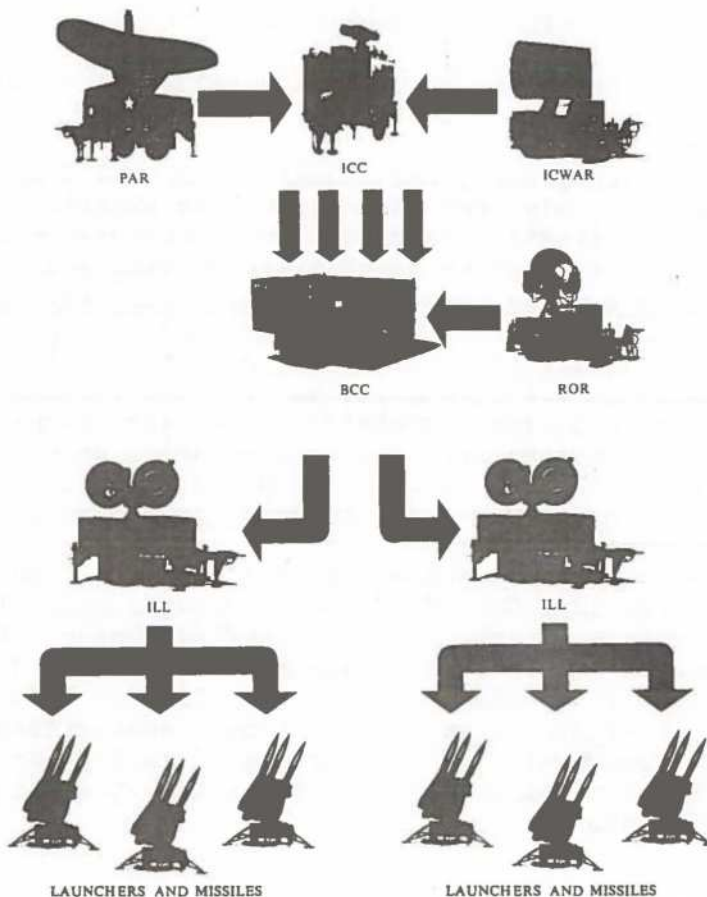
Danmark og NATO.
(af Flemming Adstofte)

Danske FN-styrker.
(af E.S. Flemming)

Sikkerhedspolitik og forsvar.
(af Bertel Heurlin).



FLY VEVÅBEN NYT



IMPROVED HAWK - en modernisering af Hawksystemet

Som man har kunnet læse i dagspressen, er der bevilget midler til en modernisering af HAWK-raketluftforsvarets materiel.

Danmark modtog udstyr til fire HAWK eskadriller i 1965, og materiellet er i lighed med de øvrige brugerlandes udstyr til stadighed blevet holdt i overensstemmelse med udviklingen, idet modifikationsprogrammer er blevet udført med jævne mellemrum.

Ved den forestående modernisering til "Improved HAWK" har man søgt at bibeholde så mange komponenter og delkomponenter i det oprindelige system som muligt, med henblik på at holde omkostningerne nede på et absolut minimum. Moderniseringen finder sted i USA såvel som i Europa. Det europæiske program, som bl.a. vil omfatte danske enheders udstyr, er benævnt HELIP (Hawk European Limited Improved Program), idet en del af moderniseringsprogrammet gennemføres ved en europæisk produktion.

Målsætningen for moderniseringen af HAWK til IMPROVED HAWK er i hovedsagen:

- Nedsættelse af systemets reaktionstid og forbedring af dets reaktionsevne

.....

- Forbedring af såvel lavdækningen som udnyttelsen af målinformationerne.
- Videreudvikling og forbedring af systemets evne til at imødegå fjendtlig anvendelse af elektronisk krigsførelse.
- Forøgelse af den effektive rækkevidde.
- Forenkling af betjening og vedligeholdelse af systemets enkelte komponenter.

En helt ny hovedkomponent, der indgår i Improved HAWK er en digitalcomputer (dataanlæg), placeret på et to-hjulet chassis. Komponenten kaldes Information Coordination Central (ICC). Computeren er ikke specielt udviklet til systemet, men er en allerede velafprøvet kommerciel computer, programmeret til dette specielle formål. ICC væsentligste opgave er, i en vis udstrækning, at overtage den taktiske officers opgaver ved, efter det indlagte program, at identificere og vurdere lufttruslen, og derved opnå en betydelig tidsmæssig gevinst ved beslutningen om hvilke mål der skal engageres og i hvilke rækkefølge. Endvidere sørger ICC for at sikre, at følgeradaren automatisk fastlåser på målet på kortest mulig tid. Endelig er ICC i stand til automatisk og løbende at afprøve sine egne og de øvrige HAWK komponenters vigtigste kredsløb for korrekt virkemåde, og således at påpege eventuelt opståede fejl.

Den anden væsentlige fornyelse findes i raketten. De nye raketter er udviklet efter det såkaldte Certified Round Concept, hvilket kort sagt består i, at al afprøvning på enhedsniveau overflødiggøres. Raketten er betydelig mere stabil og simplere at vedligeholde end den tidligere model. Selv om raketten ikke i udseende adskiller sig fra den hidtidige, er der sket væsentlige forbedringer i raketten indre. Rækkevidden er forøget, manøvreduktigheden forbedret, den interne strømforsyning er forbedret gennem et nyt batterisystem, og raketten kræver ingen opvarmningstid, idet den er fuldtransistoriseret.

★ ★ ★ ★ ★

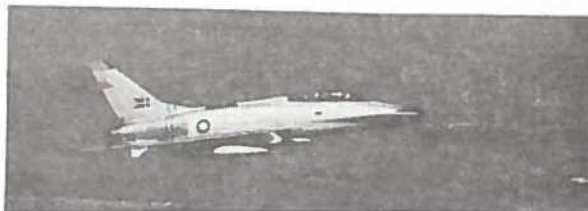
Nye (brugte) F-100 fly

Som følge af forsvarsforliget, hvor bl.a. F-100 Eskadrillernes U/E blev sat op fra 16 til 20 fly, blev det besluttet at søge anskaffet 14 stk F-100 fly.

I august 1973 akcepteredes et tilbud fra USAF på 6 stk F-100F, som i nogen tid havde stået i "mølpose" i USA.

I januar 1974 akcepteredes endnu et tilbud fra USAF på yderligere 8 fly.

Disse 8 fly kommer direkte fra aktive enheder.



Det var forventet, at de første F-100F ville ankomme til Danmark ved juletid 1973, men klargøringen har trukket i langdrag, og det påregnes nu, at alle 14 fly vil komme til Danmark inden udgangen af februar 1974.

★ ★ ★

MPT - PUB

Militærpsykologisk Tjeneste (MPT) trykker og fordeler sine publikationer i oplag svingende fra 600 til 1500 eksemplarer - alt efter behov. I almindelighed fordeles oplaget med mindst 2 eksemplarer til hvert tjenestested (regiment, flådestation, flyvestation, skole), og hvis emnet gør det hensigtsmæssigt, udvides fordelingen til at omfatte afdeling eller underafdeling. Dette gælder f.eks. de publikationer, der omhandler holdningsmålinger.

På omslaget af hver publikation kan De finde en fortegnelse over samtlige udgivne skrifter fra MPT. Hvis den publikation, De søger, ikke findes i Deres tjenestesteds reglementssamling, kan De ved en telefonsamtale med MPT, (01) AS 4700, lokal 61, få tilsendt et eksemplar til personlig brug, så langt oplaget rækker.

MPT har i 1973 udgivet følgende publikationer:

- Holdningsmåling i forsvaret. Steen Borup-Nielsen, Erik Kousgaard og Bent Rieneck. 2. udgave.
- Autoritet, Niels Haarby Hansen.
- Samarbejdsstræning for samarbejdsudvalg, - skitse til et træningsprogram. Steen Borup-Nielsen og Conrad Ottesen.
- Introduktionskursus, Benta Lønge.
- Orientering vedrørende udnyttelse af sessions- og rekrutprøver, (muligheder og begrænsninger), Bendt Petersen.
- Forsvarschefens spørgeskema MAR 1973 - Resultater.
- Internt TV. Undervisning og samspilstræning, Jørgen Peter Madsen.
- Om begrebet organisationsudvikling, Conrad Ottesen og Steen Borup-Nielsen.
- Holdningsmålinger for menige i forsvaret. Rapport nr. 1 og 2, Erik Kousgaard.



Rationalisering

På grundlag af beslutning i Forsvarsministeriets Rationaliseringsnavn har ministeriets rationaliseringsafdeling i en arbejdsgruppe under ledelse af kommandørkaptajn E. Skov-Jensen gennemført en forundersøgelse til en rationaliseringsundersøgelse af signaltjenestens organisation og drift i forsvaret.

Resultatet af undersøgelsen fremgår af en rapport til Forsvarsministeriets Rationaliseringsnavn. Det konstateres heri, at der ikke skønnes at være behov for egentlige rationaliseringsundersøgelser af enkeltområder inden for signaltjenesten, men at der gennem investeringer på de tekniske områder vil kunne foretages systemforbedringer, hvorved signaltjenesten vil kunne effektiviseres væsentligt.

Man har her peget på:

- Oprettelse af et fællesværns fjernskriversystem som første led henimod skabelsen af et fuldt integreret forsvarets kommunikationssystem omfattende såvel telegraf- som telefonformidling af signaler.

- Automatisering af relæfunktionerne i de nuværende fjernskriver-net.

For at kunne afgive et skøn over de økonomiske konsekvenser m.v. af sådanne tekniske systemforbedringer har arbejdsgruppen foretaget en sammenligning mellem driftsbudget for de nuværende systemer og et sådan nyt system. Det skal imidlertid understreges, at direkte sammenligning ikke er mulig på det nuværende grundlag.

Arbejdsgruppen anslår, at der på driftsbudgettet kan spares ca. 7 millioner kroner, og den forudsete investering anslås til ca. 15-18 millioner kroner. Beløbene skal behandles med forbehold og skal kun betragtes som en rettesnor. Det samme forbehold skal tages ved bedømmelsen af investeringsbehovet i forbindelse med etablering af et nyt system.

Udover opnåelsen af de umiddelbart tilstræbte mål:

- Et fællesværns fjernskriversystem
- Automatisering af relæfunktionerne

mener arbejdsgruppen at kunne pege på følgende fordele ved det skitserede forslag:

- En signalformidlingskapacitet, der er tre til fire gange så stor som de nuværende systemers
- Mulighed for integrering af kommunikationsbehovet for de operative systemer
- Mulighed for integrering af kommunikationsbehovet for et "Command and Control Information System" (CCIS)
- Mulighed for integrering af kommunikationsbehovet for administrativ datainformation (Personelrapportering, regnskabs- og materielrapportering).

Etablering af et nyt system vil efter arbejdsgruppens opfattelse kræve en projektorganisation til varetagelse af projektering, planlægning og gennemførelse. Projektorganisationen foreslås etableret under Chefen for Forsvarsstaben.

Det skal bemærkes, at Rationaliseringsnævnet endnu ikke har taget stilling til, om arbejdsgruppens forslag skal søges gennemført.



DRAKEN



29 november 1973 afsluttedes kontrakt med SAAB-SCANIA om 5 stk TF-35 fly.

Flyene forventes dog først leveret omkring 1976/77.



Vejrradar

Vejrtjenestecenter KARUP har fået installeret en ny vejrradar, som må betegnes som noget af det bedste og mest moderne.

Med den nye radar, som har en effekt på 800 KW, er vejrtjenestecentret i stand til dag og nat at overvåge atmosfæren for indtrængende regnskyer i et område, som strækker sig ca. 400 km ud i alle retninger fra Karup.

Vejrradar er et værktøj, som kan anvendes til at forbedre vejrudsigter af alle slags, og forhøje sikkerheden i luften. Når et ekko dukker op på skærmen, kan fart og retning hurtigt udregnes, og man kommer frem til et klokkeslet for, hvornår nedbøren begynder i den lokalitet, som vejrudsigten skal dække.

Kontrol af vejrsystemer i Nordsøen, hvorfra vejrtjenesten normalt har alt for få vejrobservationer, er af betydning bl.a. for flyvevåbnets helikoptere under redningsaktioner i dette farvand.

Vejrtjenestecentrets telefonservice for Jylland (tlf.0053) vil få gavn af vejrradaren, ligesom oplysninger fra radarskærmen er ganske uundværlige, når vejrtjenestecentret afgiver rapporter til de jyske amter om, at katastrofelignende vintervej kan ventes.

Til brug for flyoperationernes planlægning kan vejrradaren give oplysninger om, hvor højt skyerne når op i atmosfæren, og i hvilke højder minustemperaturen befinder sig. Det er også muligt i nogen grad at måle sig til, om et skydække indeholder let eller kraftigt nedbør.

Radarens oplysninger videresendes til andre vejrtjenester i såvel ind- som udland via internationale meteorologiske fjernskriver-net.



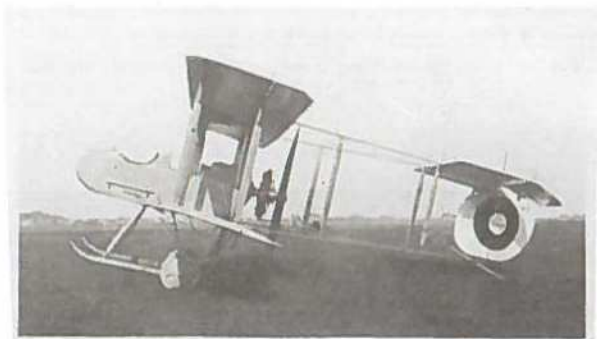
Historien bag et Billede

(Fra Flyvevåbnets Historiske Samling)

I Forsvarskommandoen (bygning 37) i Vedbæk udgøres den værnspregnede udsmykning på 2. etage af bl.a. en stor fotograferet forestillende et af Hærens Flyveskoles Vickers F.B. 5 rekognosceringsfly nr. 7. Originalbilledet, der er taget under en divisionsøvelse, i september 1917, som også omfattede Tunestillingen, skyldes overdyrløge P. Glud, Hørsholm. Beskueren får, bortset fra flyet, indtryk af Tunes landlige idyl, men yderst til højre i billedet skimtes dog rytteri, som i ærbødig afstand betragter indvarslingen af en ny æra i dansk militærhistorie. Foran flyets i øjeblikket velvilligst roterende og skubbende motor formodes at befinde sig flyveren Gundel eller Sætter-Lassen samt en observatør.

Vickers F.B. 5 - også kaldet "Gun Bus" - ydede i årene 1915-16 under den første verdenskrig en udmærket indsats på vestfronten, men typen blev dog efterhånden et let bytte for de tyske Fokker-jagere med synkroniserede maskingevåbner.

De danske Vickers-fly, V.1 - V.12, blev fremstillet på Tøjhusværkstedet på licensbasis efter tegninger, der blev leveret af Vickers Ltd., England i marts 1916.



VICKERS F.B.5 nr. 7

Disse tegninger viste sig dog at være ret mangelfulde, således var der f.eks. sket en sammenblanding af typens forskellige udgaver. Dette måtte rettes samtidig med, at man omsatte de engelske mål til danske. Selve konstruktionen, der foregik i autogensvejsede og loddede rør, faldt dog som helhed smuk ud. Med de fra England ligeledes leverede Gnome Monosoupape motorer forholdt det sig dog helt anderledes. De var på 100 hk og af den roterende type, det vil sige, at propel og motor drejede som en fast enhed omkring akslen. Gnom'erne havde desværre forinden leveringen været benyttet 1914-15 på fronten i Frankrig - hvormeget vist ikke - men det var sikkert ikke så lidt! Til V.11 og V.12 lykkedes det dog at anskaffe amerikanske Gyro-motorer, som kom hertil fra U.S.A. i 1916. Disse motorer indfriede imidlertid ikke forventningerne, idet de viste sig at være meget påvirkelige af kulde.

I september 1917 var efterhånden 6 af Vickers-flyene blevet færdige og indfløjet. Samme måned foretog nr. 3 ført af løjtnant Ekman en flyvning med passager til Viborg. Under starten til returflyvningen greb en skrap sidevind flyet, der styrtede ned på eksercerpladsen og havarerede. Ekman, der slap med hårde knubs, beskrev dog flyet som havende fortræffelige flyveegenskaber, men dets egenvægt på 8-900 kg måtte dog siges at være for stor i forhold til motorkraften. Om passagerens skæbne ved denne lejlighed meldes intet, men heldigt var det nok, at det ikke var en af de så ofte forekommende lokale "dameture", der her var tale om.



Fire Vickers-fly deltog samme efterår i divisionsøvelserne på Sjælland, men herunder forekom der så mange havarier på de nu næsten udslidte motorer, at overkommandoen lod alle flyene tage ud af tjeneste. Det viste sig senere, at de omtalte fire fly under øvelsen havde forbrugt ialt 9 motorer, der nu alle var kassable!

Alle eksisterende Vickers-fly blev herefter deponeret i hangarerne ved Avedøre, men den egentlige ophugning fandt først sted i 1924.

Det var i det hele taget ikke let at være militærflyver (eller mekaniker) i årene lige efter den første verdenskrig, hvor man, som en avis skrev "måtte nøjes med flyveskramlet udefra". De mange ulykker, ofte med dødelig udgang, taler deres tydelige sprog. I juni 1918 havde forsvarsministeriet dog været så forudseende at nedsætte et større udvalg til undersøgelse af materiellets beskaffenhed og konstruktion. Da en betænkning endelig udkom et par år senere, blev så at sige alle danske militærfly kasseret. Af det flyvende personel blev størsteparten sendt til videreuddannelse i Frankrig og Italien. Et mindre hold blev, ifølge befalingen, "udlagt på Lundtofte flyveplads til dyrkning af (flyve)skolens kartoffelarealer" - -. Rationalisering anno 1920!



Løjtnant Ekmans nedstyrtning på Viborg eksercerplads den 7 september 1917



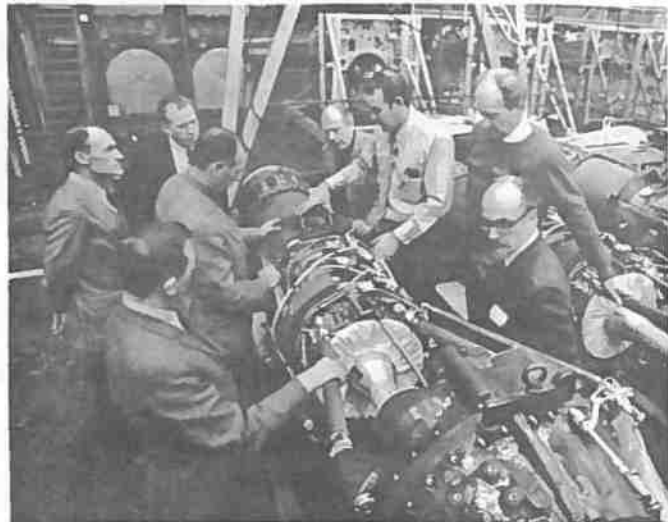
Vickers F.B.5 forsøgsvis udstyret med rekylgevær



Hercules

I anledning af anskaffelsen af 3 stk C-130, som ventes leveret i foråret 1975, har der medio januar været afholdt et orienteringskursus ved Lockheed, Georgia for personel fra Flyvematerielkommandoen og Flyvestation Værløse.

Den endelige uddannelse af teknisk og flyvende personel kan dog først forventes gennemført i begyndelsen af 1975.



Opbevaring af våben

De ændrede beredskabsbestemmelser medfører, at der er færre folk på kaserneområderne end tidligere. Dette gør det endnu mere nødvendigt at sikre de våben, der er udleveret til brug ved enhederne.

Forsvarskommandoen har i et signal samlet - og i enkelte tilfælde skærpet bestemmelserne for opbevaring af våben.

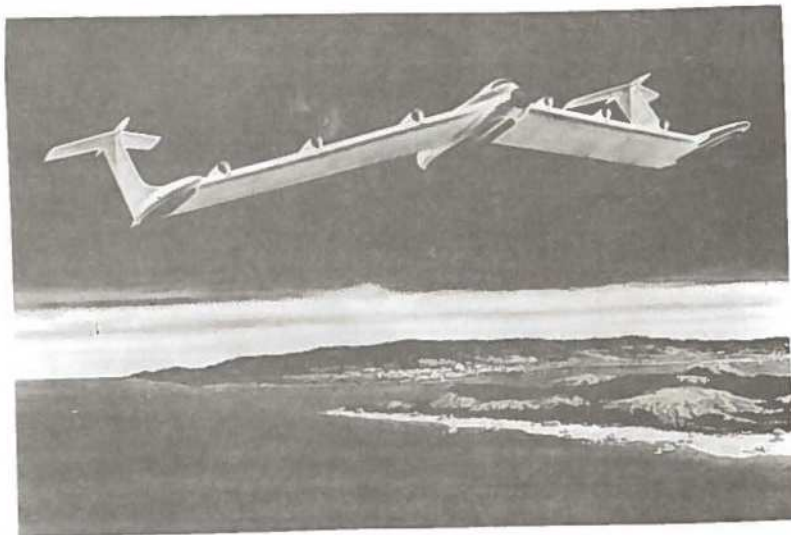
Det understreges, at våben ikke må opbevares i bygninger, der ikke er behørigt sikrede mod tyveriforsøg. Ved tjenestesteder på land skal man sikre sig, at et våben ikke kan fjernes i funktionsdygtig stand ved at udtage vitale dele og opbevare dem under lås, når de ikke er i brug. For de forskellige våben er der tale om følgende vitale dele:

Pistol m/51 og m/59	: Bundstykke
Pistol m/49 og m/49 (62)	: Piben
5,6 udskiftningssæt m/49	: Piben
5,6 mm instruktionspibe m/67	: Piben
Maskinpistol m/41, m/44 (37) og m/49	: Bundstykket
Instruktionsgevær m/52 og m/60	: Låsen
6,5 mm instruktionsgevær m/65	: Låsen
Finskydningsgevær m/68	: Låsen
Gevær m/57 og m/53 (17)	: Låsen
Gevær m/50	: Bundstykket
Gevær m/66	: Låsen m/bundstykke
Maskingevær m/62	: Låsen og reservelåsen
Maskingevær m/48	: Bundstykkespørplade

De samme regler gælder for våben, der efter bestemmelserne opbevares på privat bopæl.

Våben, der opbevares på gange o.l. skal sikres yderligere, f.eks. ved kæder eller stålstænger.

Antallet af våbentyverier er iøvrigt for nedadgående. Det ser ud til at tidligere skærpede bestemmelser er ved at bære frugt.



Denne flyvende vinge ventes at blive 1980-90'ernes fragtfly. Planet, som har fået navnet Lockheed Spanloader, vejer tomt 250 tons og skal kunne transportere 300 tons last i containers i vingen på strækninger over 6.000 kilometer.

Fragtomkostningerne ventes at kunne mindskes til ca. 4 øre pr. ton/kilometer.

Spanloaders startvægt bliver 550 tons. Det skal drives af 6 fanjetmotorer og skal lande på luftpuder under vingspidser og flyvekrop, ikke på konventionelle landingsstel.

Lockheed-konstruktøren, Charles H. Hurkamp, har af de amerikanske myndigheder fået bevilget patent på Spanloader.

Fortegnelse over instruktionsfilm ved Forsvarets Filmtjeneste

Nr.			24 min.
1777	(x)	Sonar Type 195 - Pt.I: Introduktion (Dansk tale)	24 -
- 1778		Söhne des Volkes	60 -
- 1779		Medium Girder Bridge	27 -
- 1780	(x)	Vietnam Report: Airmobile Operations	26 -
- 1781		The British Barrinelay System	11 -
- 1782	(x)	Decompression Sickness. Pt.I: Bending	24 -
- 1783	(x)	Decompression Sickness. Pt.II: Unbending	20 -
- 1784	(xs)	Ginge brandslukningsforsøg i Esbjerg	15 -
- 1785		The Soviet Armed Forces	31 -
- 1786		Sovietunionens luftbårne styrker	15 -
- 1787		Driver Advance	22 -
- 1788	(x)	Principles of Mine Firing - Auctuation (FTR)	24 -
- 1789	(x)	AN/SQG Mine Detecting - Classifying the Sonar	7 -
- 1790	(x)	Minesweeping: The MSC (FTR)	13 -
- 1791	(x)	The Defensive Minefield (MTR)	31 -
- 1792	(x)	Sea Mine Warfare	35 -
- 1793	(xs)	Sikorsky Aircraft - MCM CH-53: Tow and Mine Countermeasures Test	14 -
- 1794	(x)	Livets puls (Dansk tale)	26 -
- 1795	(s)	Ingeniørerne slår en pontonbro	13 -
- 1796	(x)	Submarine Rescue and Salvage Procedures. Pt.A: Submarine Escape	20 -
- 1797		Sløring af enkeltmand (Dansk tale)	15 -
- 1798	(x)	Submarine Rescue and Salvage Procedures. Pt.B: Rescue	21 -
- 1799	(x)	Der Zugführer FLAK 40 mm L 70 FL. Teil C	25 -
- 1800	(x)	Brandværn i industrien	15 -
- 1801	(x)	Renlighed ger sikkerhet - Renlighetskrav i flymaterieltjänsten, Del I Teknisk bakgrund	22 -
- 1802	(x)	Renlighed ger sikkerhet - Renlighetskrav i flymaterieltjänsten, Del II Bastjänst	22 -
- 1803	(x)	Renlighed ger sikkerhet - Renlighetskrav i flymaterieltjänsten, Del III Verkstäder	17 -
- 1804		A Puzzle for Collectors	28 -
- 1805	(x)	Historien om dieselmotoren (Dansk tale)	18 -
- 1806	(x)	Den der smører godt (Dansk tale)	20 -
- 1807	(x)	Olie (Dansk tale)	18 -
- 1808		Anyone of Us	56 -
- 1809	(x)	Totaktsmotoren (Dansk tale)	27 -
- 1810	(x)	Fordøjelsen (Dansk tale)	15 -
- 1811	(x)	Orientering om bakterier (Dansk tale)	14 -
- 1812	(x)	Blodet i arbejde (Dansk tale)	12 -
- 1813	(x)	Åndedrættet (Dansk tale)	21 -
- 1814	(x)	Blodets kredsløb i mennesket (Dansk tale)	10 -
- 1815	(x)	Det er så ligetil (Dansk tale)	10 -
- 1816	(x)	Kvalitetskontrol af flybrændstof (Dansk tale)	32 -
- 1817	(x)	Electrostatic and Explosions Hazards	18 -
- 1818	(x)	Tågkatastof	9 -
- 1819	(x)	Fosfor- och Napalmbrännskador	7 -
- 1820	(xs)	Minelægning	10 -
- 1821	(xs)	Krigsarmering af miner og transport til minelægger	9 -
- 1822	(xs)	Klargøring og affyring af dybvandsbomber	15 -
- 1823	(xs)	Øvelsesmateriel	22 -
- 1824		Electronic Countermeasures Against Air Defense Artillery Radars. Pt.I. Introduction	12 -
- 1825		Electronic Countermeasures Against Air Defense Artillery Radars. Pt.II. Jamming	13 -
- 1826		Electronic Countermeasures Against Air Defense Artillery Radars. Pt.III. Deception	9 -
- 1827		Electronic Countermeasures Against Air Defense Artillery Radars. Pt.IV. ECM Tactics	8 -
- 1828		Intrduction to Radar ECCM	13 -

(x) = filmen er i fast udlån

(s) = filmen er stum

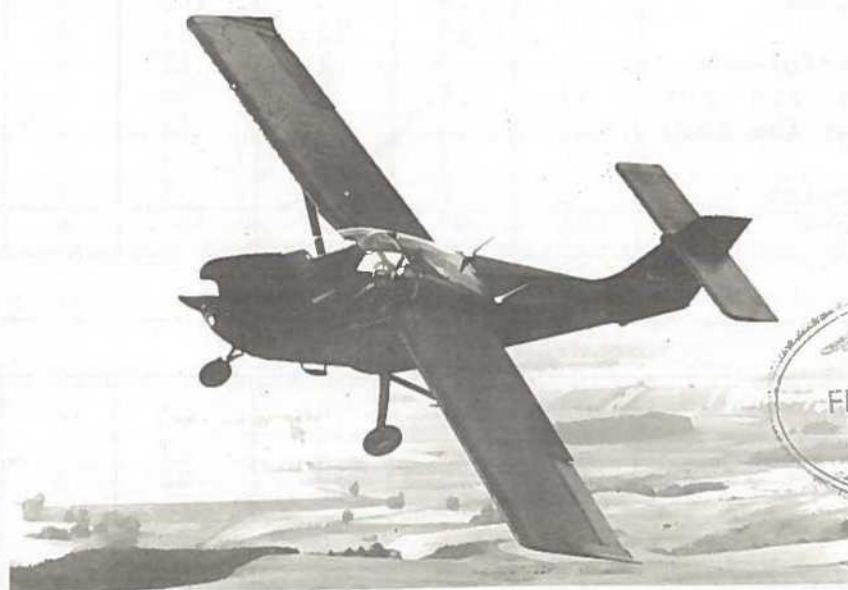
NYT FILMKATALOG ER UNDER UDARBEJDELSE VED FILMTJENESTEN

SAR - aktivitet

UDDRAG AF ESKADRILLE 722 RAPPORTER OM UDFØRTE OPGAVER MED S-61 HELIKOPTERNE	1 JAN - 31 DEC					
	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Assistance ydet (antal missioner)	251	303	292	331	308	288
Eftersøgning	152	171	118	102	93	117
Redning	38	28	52	60	48	30
Patientevakuering fra sø	19	29	23	29	31	35
Patientevakuering fra land	19	26	31	39	41	60
Pumper - alert - transpl. m.m.	23	49	68	101	95	46
Fritidsprægede aktiviteter	79	89	79	88	70	87
Fiskerflåden	37	57	53	43	68	32
Skibsfarten	54	40	57	46	38	31
Støtte til sygehusvæsenet	0	0	37	41	40	58
Øvrige civilopgaver	50	83	23	45	33	38
Nordseen	65	65	43	52	85	44
Skagerak - Kattegat - Østersøen	53	80	65	94	41	47
Indre danske farvande	88	90	81	82	97	106
Fra land	45	68	83	103	85	91
Antal reddede	77	47	43	41	101	20
Evakueret fra søen	23	42	17	65	24	50
Evakueret fra land	21	26	33	43	39	50
Livsbevarende organer overført	0	5	7	2	0	1



FLY VEVÅBEN NYT



Forsvarsministeriet fik den 16/5 1974 finansudvalgets tilslutning til at anskaffe 32 lette trænings- og observationsfly, hvortil der over en årrække afsættes ialt ca. 25 mill. kr.

Efter de nu afsluttede undersøgelser er det besluttet at anskaffe fly af typen T-17, som produceres af det svenske firma SAAB-SCANIA.

T-17 er et tresædet fly (2 side by side + 1 bagsæde med ryggen mod flyveretningen). Flyet er udstyret med 1 stk Lycoming IO-360 boxermotor (4 cyl med direkte benzinindsprøjtning) på 200 hk, hvilket giver en marchhastighed på ca. 210 km/t.

Det første fly påregnes leveret medio jul 1975 og leverancen påregnes afsluttet ult. nov 1976.

T-17 skal afløse flyvevåbnets De Havilland Chipmunk, samt de i hæren anvendte KZ VII og Piper L-18C.

I flyvevåbnet vil T-17 blive anvendt som skolefly ved den elementære flyveuddannelse, samt som fremskudte observations- og kontrolfly ved flyangreb mod jordmål (Forward Air Control fly) og som forbindelsesfly. I hæren skal flyene anvendes til artilleriobservation og andre hærflyopgaver.

Der er indgået aftale om kompensationskøb i forbindelse med denne leverance. SAAB-SCANIA, der tidligere har leveret DRAGEN fly til det danske forsvar, har stor erfaring i afvikling af sådanne kompensationsaftaler.



FLYVERSTABEN

JAN 1975

SAR - AKTIVITET 1974

(UDDRAG AF RCC RAPPORT)

MISSIONSOVERSIGT	SAR S-61 ÅLB	SAR S-61 SKP	SAR S-61 VÆR	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE SAR	Andre TYPER	TOTAL
Eftersøgningsmissioner	38	29	36	103	0	3	106
Redningsmissioner	14	15	11	40	0	0	40
Nødforebyggende assistance	9	2	1	12	0	0	12
Patientevakueringer fra søen	27	25	8	60	0	0	60
Patientevakueringer fra land	21	19	24	64	0	0	64
"Airborne Alert"	11	3	11	25	0	0	25
SAR-assistance iøvrigt	3	2	0	5	0	0	5
Antal missioner total	123	95	91	309	0	3	312

UDFØRELSESOVERSIGT							
Fritidsprægede aktiviteter	28	30	25	83	0	2	85
Fiskerflåden	22	16	4	42	0	0	42
Skibsfarten	17	11	12	40	0	0	40
Civil luftfart	0	2	4	6	0	0	6
Militær flyvning	17	5	9	31	0	0	31
Støtte til sygehusvæsenet	21	19	24	64	0	0	64
Uidentificerede nødsignaler	9	8	10	27	0	1	28
Andet	9	4	3	16	0	0	16

RESULTATER							
Antal reddede	14	9	2	25	0	0	25
Evakueret fra søen	14	19	6	39	0	0	39
Evakueret fra land	22	23	24	69	0	0	69
Omkomne opsamlet	1	2	2	5	0	0	5

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordsøen	28	32	0	60	0	1	61
Skagerak	21	0	1	22	0	0	22
Kattegat	15	0	6	21	0	0	21
Østersøen (Bornholm)	0	1	22	23	0	0	23
Indre farvande	21	36	33	90	0	2	92
Fra land	38	26	29	93	0	0	93



UDDANNELSE AF PILOTER



Uddannelsen af piloter til flyvevåbnets jagereskadriller bliver i 1975 ændret på flere væsentlige punkter.

Hidtil er der ved Flyveskolen blevet uddannet 2-3 hold flyverelever om året.

Eleverne har efter en militær grunduddannelse, sergentuddannelse og et kursus i elementærflyvning på De Havilland Chipmunk gennemgået flyvetræning af ca. 1 års varighed i USA på flytyperne T-41, T-37 og T-38.

Efter endt uddannelse i USA har eleverne modtaget pilotvingen og er - efter hjemkomst til Danmark - tiltrådt tjeneste ved Træningseskadrillen, hvor de gennemgik en reserveofficersuddannelse og en fortsat flyveuddannelse på T-33.

Formålet med T-33 flyvningen har været at give eleverne kendskab til de forhold, som gør sig gældende ved flyvning over dansk og nærmeste NATO-område, og som - især hvad angår vejrforhold - afviger stærkt fra de forhold, eleverne har trænet under i USA.

Efter afsluttet uddannelse ved Træningseskadrillen er eleverne blevet udnævnt til sekondløjtnanter og er tilgået jagereskadrillerne for omskoling til jagerfly.

Med udgangen af 1974 nedlægges Træningseskadrillen som et led i forsvarsforligets gennemførelse.

Herved mister flyvevåbnet muligheden for at kunne give eleverne en nødvendig tilvænning til flyvning under de vanskelige danske vejrforhold på et mindre avanceret træningsfly inden omskoling til de mere avancerede jagerfly.



STAMPERSONEL SITUATIONEN

En af forsvarsforligets afgørende forudsætninger var, at det daværende antal af ca. 9.500 frivillige i Forsvaret skulle øges til lidt over 15.000.

I dag er situationen den, at der er ca. 12.100 frivillige. Desuden er der godt 2.000 under uddannelse som konstabelelever, og ydermere er ca. 1.000 antaget til møde indenfor de nærmeste kommende måneder. Den for flyvevåbnet fastsatte norm er opfyldt pr. august 74. Med den yderligere tilgang, der kan forudses, kan man allerede nu med rimelig sikkerhed sige, at forligets tal for hæren og søværnet vil blive nået inden april 1976.

Det har fra forskellig side været fremført, at arbejdsløsheden er den afgørende grund til denne succes med hvervningen af stampersonel.

Det ville naturligvis være urimeligt at hævde, at arbejdsløsheden er uden indflydelse på hvervningen. Det kan da også konstateres, at ved hjemsendelserne i oktober i år var der 14% af de hjemsendelsesberettigede, som foretrak at forblive i hæren, blive konstabler, mod normalt ca. 5%. Men dels må man erindre sig, at der er ført en mere intensiv oplysningskampagne blandt de værnepligtige end før - en naturlig følge af forligets krav - dels, at der i realiteten er tale om små tal (de 14% svarer til ca. 400 mand), der slet ikke kan forklare den store stigning.

Det er vel også en selvklar ting, at der er en mindre afgang af stampersonel i denne tid end normalt, men det er igen ganske små tal, der her er tale om.

Den store tilgang består af unge, der tegner kontrakt uden før at have været ved Forsvaret. Og tallet på de 12.100, som nu er nået, er nået i kraft af antagelser et år eller mere bagud, altså før der var nogen tale om arbejdsløshed af de nuværende dimensioner.

Så nok spiller arbejdsløsheden ind, men det er ikke den afgørende faktor.

Det er også interessant at se, hvad det er for folk, der søger ind som konstabler. Militærpsykologisk Tjeneste laver oversigter over alle de, der i forbindelse med antagelsen bliver prøvet, både konstabelansøgere og værnepligtige.

Sammenligner man den uddannelsesmæssige baggrund for konstabelansøgere ved den centrale rekruttering og tilsvarende værnepligtsårge, får man dette billede:

Uddannelse	Værnepligtige			Konstabelelever		
	1961	1969	1973	1961 - 63	1967 - 69	1974
1. 7.kl.						
2. 9.kl.	35	18	13	50	25	12
3. 10. kl.	2	4	9	6	23	46
4. Svendebrev	36	44	32	7	11	3
5. TEFO o.l., mellemskole						
6. Realeksamen	19	23	33	37	41	38
7.-9. Studenter o.l. og højere	8	11	13	0	0	1

I procent er angivet, hvor mange der har modtaget de angivne uddannelser. Man ser for det første en generel udvikling hen imod bedre uddannelsesstandard generelt, men også, at konstabelansøgerne er fulgt godt med. Man ser, at konstabelansøgerne primært er unge, som ikke har afsluttet deres uddannelse, altså unge, der har forladt skolen efter 7. - 10. klasse eller realeksamen, mens der er få med svendebrev og ingen med højere uddannelser. Dette er jo ikke unaturligt.



Når antallet med svendebreve er faldet noget i 1974 i forhold til de tidligere angivelser, skyldes det, at i 1974 antages langt flere til hærens kampenheder, mens man i 1961 og 1969 i højere grad antog til mere specielle tekniske enheder, især ved flyvevåbnet.

Det bliver rigtigt interessant på denne baggrund at sammenligne intelligensmålingerne, som er foretaget af de samme hold. Nu må man erindre sig, at disse intelligensmålinger i særdeles høj grad er afhængige af den uddannelsesmæssige baggrund, og man skulle således forvente, at den konstaterede forskel i uddannelsesmæssig baggrund giver sig udslag i intelligensmålingerne. Dette er ikke tilfældet.

Intelligenstal	Værnepligtige			Konstabelelever		
	1961	1969	1973	1961 - 63	1967 - 69	1974
1 (minimum)	5	1	2	4	2	2
2	10	6	6	9	5	5
3	15	12	12	12	8	10
4	21	20	20	16	16	20
5	18	20	19	18	21	23
6	14	18	19	19	24	22
7	11	15	15	16	18	14
8	4	5	5	5	5	3
9 (maximum)	2	2	2	1	1	1

Man kan tværtimod konstatere, at der er tale om tilstedeværelsen af en særdeles markant intelligens- og uddannelsesreserve, som gennem den militære og civile uddannelse i Forsvaret har alle muligheder.



UDDANNELSE

Medio SEP d.å. udsendte Chefen for Flyvevåbnet "Retningslinier for flyvevåbnets personel- og uddannelsespolitik".

Bag udsendelsen af disse retningslinier - der er af midlertidig karakter - ligger et stort forarbejde i Flyverstabens Personel- og Uddannelsesafdeling, samt en række drøftelser i Flyvevåbnets Samarbejdsudvalg.

Formålet med udsendelsen er at beskrive den policy m.v., der er fastlagt for rekruttering, uddannelse og anvendelse af flyvevåbnets personel.

Det er hensigten, at retningslinierne skal tjene som en rettesnor for flyvevåbnets myndigheder m.fl. ved forvaltningen af personellet, samt sætte den enkelte ansatte i stand til at vurdere eksisterende muligheder for

uddannelse, tjeneste og karriere, således at denne i den udstrækning han/hun ønsker det kan udnytte disse muligheder.

Endvidere skal disse gøre det muligt at anvende flyvevåbnets personel således, at kravene om effektivitet, trivsel og økonomi opfyldes ved at rette mand anvendes på rette plads.

Retningslinierne er udarbejdet på grundlag af gældende love og bestemmelser og indenfor de rammer, der er fastsat i forsvarsloven.

Man kan sige, at de afspejler den eksisterende situation og skitserer den policy, som i de seneste år - uden at være nedskrevet - har været fulgt i forvaltningen af flyvevåbnets personel.

Udsendelsen vil således ikke medføre, at der fra den ene dag til den næste umiddelbart sker store ændringer i forvaltning og anvendelse m.v. af flyvevåbnets personel.

Retningslinierne giver herudover også udtryk for en hensigt om at søge frem mod visse mål og gennemførelse af visse foranstaltninger, som i dag ikke er nået i fuld udstrækning.

Udarbejdelse af karriereplaner og de dertil knyttede muligheder for at inddrage personalet i egen karriere/eget tjenesteforløb er et eksempel herpå.

Retningslinierne vil, som omtalt, være af "midlertidig" karakter, bl. a. fordi det på nuværende tidspunkt ikke er afklaret, hvorledes personaladministrationen i flyvevåbnet tilrettelægges fra 1 JUN 1975, og dermed heller ikke hvem der efter denne dato skal fastsætte retningslinier for flyvevåbnets personel- og uddannelsespolitik. De er dog søgt udformet på en sådan måde, at disse ændringer ikke nødvendigvis vil gøre en revision påkrævet.

Som omtalt, er hensigten med retningslinierne bl.a. at sætte den enkelte i stand til at vurdere egne muligheder, og det er derfor væsentligt, at alt personel i flyvevåbnet får lejlighed til at sætte sig ind i disse.

For at gøre dette muligt, vil "Retningslinier for flyvevåbnets personel- og uddannelsespolitik" - samtidig med at de udsendes som en FLVBST på normal vis - blive fordelt i et antal ekstra eksemplarer til flyvevåbnets enheder og myndigheder uden for flyvevåbnet, der har personel fra flyvevåbnet til tjeneste.



NYE UNIFORMER

CH FLV har godkendt følgende nye uniformsgenstande:

- Stationsfrakke M/75
- Tjenesteuniform M/75

Stationsfrakke M/75 erstatter frakke M/66.

Der er tale om en frakke i trenchcoat-facon, svarende til den i hæren indførte garnisonsfrakke. Farven er blå, i en lidt mørkere nuance end uniformsfarven.

Frakken er udformet således, at der kan anlægges dolk. Den er tilskudsberettiget for selvbeklædere, og er tilladt for iklædt personel af befalingsmandsgrad, der kan anskaffe frakken for egen regning.

Det i frakke M/66 anvendte termoføer vil også kunne anvendes i stationsfrakken.

Frakken forhandles ved Den Militære Klædefabrik, Lyngbyvej 100, København Ø, fra januar 1975.

Nedslidningsterminer for frakke M/66 vil blive fastsat senere.

Tjenesteuniform M/75 er en moderniseret udgave af tjenesteuniform M/51 (det såkaldte battledress).

Den nye model, der minder om den i RAF anvendte, er tilskudsberettiget for selvbeklædere, og tilladt (for egen regning) for iklædt personel af befalingsmandsgrad. Uniformen, der kun fremstilles som målkonfektion, kan bestilles ved Den Militære Klædefabrik fra januar 1975.

Nedslidningsterminer for tjenesteuniform M/51 vil blive fastsat senere.

BÆRING AF SOMMERUNIFORM M/73

Det erkendes, at det kan forekomme lidt malplaceret at tale om sommeruniform her midt i vinterens mørke og kulde. Da der imidlertid har hersket en vis tvivl blandt brugerne af den sidste sommer indførte skjorte med korte ærmer, benævnt Sommeruniform M/73, for så vidt angår anlæggelse af uniformen, samt hvordan størrelsessystemet skal anvendes, for at få en uniform der passer, og da der forhåbentligt atter vil komme tider, der motiverer brug af sommertøj, iler vi til at fortælle, at skjorten skal bæres indstukket i bukserne. Der kan anvendes følgende i FLV reglementerede bukser: Bukser M/64, stationsbukser M/72 og tjenestebukser M/75.

Størrelsessystemet har tilsyneladende også givet anledning til visse problemer, idet brugerne i flere tilfælde har haft svært ved at få en skjorte, der passer.

Det størrelsessystem, man har anvendt, er imidlertid meget "flexibelt". Der er således indenfor hver flipstørrelse 3 muligheder (stor-middel-slank). Hertil kommer, at man - da der er tale om åbenstående flip - også kan udnytte de ekstra muligheder, der ligger i at anvende en flipstørrelse over eller under ens normale størrelse, altså ialt 9 muligheder.

Såfremt man udnytter systemets muligheder, og iøvrigt - ved brev eller telefonbestillinger - opgiver de i CHF administrationsbefaling G 20/74 anførte mål, skulle dette at få en velsiddende skjorte ikke volde problemer.

Ganske som tilfældet var i Marinen, fandtes der ved den første militære flyveruddannelses begyndelse i 1911 heller ikke for hærens personel nogen særlig uniform eller særlige uniformskendetegn, der kunne kendetegne bæreren som flyver. De pågældende kom fra hærens forskellige våben og korps og bar dermed den for vedkommende våben eller korps reglementerede uniform, som i øvrigt hidrørte fra hærens store uniformsrevision i 1911, og hvoraf man nuomdage bedst husker den høj-puldede køpi samt den i forskellige farver holdte våbenfrakke med blanke knapper og højt knappet krave. Det var således - i hvert fald uniformsmæssigt - en broget skare i en til formålet særdeles upraktisk beklædning, og hertil kom, at da man i den første barske vinter endnu ikke disponerede over særlige flyverdragter eller -hjelme, måtte eleverne under flyvetræningen iføre sig tykke kapper, halstørklæder og uldne huer for at kunne udholde kulden i de luftige apparater. Efter op-



En broget skare - selv i 1929



rettelsen af Hærens Flyveskole den 25. juli 1912 bedredes dette forhold, idet personallet udstyredes med flyverdragt af læder, flyverhjelme og handsker m. v. . Det medførte imidlertid den ulempe, at de pågældendes distinktioner blev tildækket, og Krigsministeriet rådede ikke herpå ved i november 1913 at tillade anbringelse af en kokarde på flyverhjelmen, idet noget sådant ikke var muligt i praksis. Til gengæld blev enhver form for distinktioner på flyverdragten forbudt. Dette læderudstyr deltes normalt af tre flyvere (samt mekanikere). Det var langtfra altid i proper stand og gav ofte anledning til nakkebylder. Mange af flyverne foretrak da også at have deres egen mindre smarte men noget sundere "Combination". Formentlig under indtryk af gængs praksis i de lande - vel nok først og fremmest Frankrig - der efter 1. verdenskrigs udbrud i 1914 oplevede en voldsom udvikling inden for den militære flyvning, men vel også ud fra et af flyverne næret ønske om på denne måde at markere deres særstilling, varede det imidlertid ikke længe, før flyverne ved

Hærens Flyveskole fremsatte ønske om at blive udstyret med et særligt flyveremblem på uniformen. Ønsket mødte forståelse hos Generalstaben, der den 16. februar 1915 anmodede Krigsministeriet om at godkende et særligt flyveremblem, anbragt på uniformskravens opslag for de flyvere, der havde erhvervet sig militært flyvecertifikat.

Ministeriet betænkte sig ikke længe, for allerede to dage senere tilstillede man Generalstaben et utvetydigt afslag, hvori det bl. a. hedder, at ". . . Ministeriet er ikke Anskuelsen om det formålstjenlige ved Indførelsen af et sådant Mærke".

Hærens flyvere mistede dog ikke modet af den grund, men prøvede nu en lidt anden fremgangsmåde, idet man formåede Generalkommandoen til den 6. november 1915 at stille forslag til Krigsministeriet om indførelse af en særlig blød flyverhue, der under flyvning kunne medføres under flyverdragten i sammenfoldet stand og tages på efter landing i stedet for den klodsede flyverhjelme, der til overflod "vakte unødvendig Opsigt", som det hed.

Det foresloges tillige at indføre distinktioner på flyverdragten subs. flyverhuen, samt at uniformere de civile flyvere, der som instruktører var ansat ved Flyveskolen. Krigsministeriets svar forelå den 12. februar 1916, og man godkendte heri, at der for Hærens flyvere af alle grader reglementeredes en skyggeløs hue, forsynet med gradstegn og kokarde, og af samme farve som den for den enkelte flyver hidtil reglementerede hue. Det bestemtes tillige, at de ovenfor omtalte civile flyvere skulle uniformeres med den for menige af Hærens tekniske Korps reglementerede, lysegrå uniform med gule kantninger, hertil dog lysegrå flyverhue med 1 gul snor, samt kokarde på lysegrå sløjfe, anbragt foran på huens venstre side.

Endelig fastsattes det - uvist af hvilken grund - at såvel menige flyvere (herunder senere underkorporaler og korporaler) som ovennævnte "civile" flyvere på venstre overærme skulle bære et 6 cm bredt, højrodt armbind med hvid midterstribe. Ønsket om distinktioner på flyverdragten blev derimod atter afslået, denne gang under henvisning til den nye flyver-

hue.

Efter en række stof- og fremstillingsprøver blev de nye uniformsbestemmelser sat endeligt i kraft gennem "Kundgørelse for Hæren, B 1 af 16. februar 1917.

Omend man ikke fra flyverside var udelte tilfredse med den nye ordning, så var hermed den første, særskilte markering af tjenesten som flyver blevet skabt, og i hvert fald flyverhuen skulle vise sig at holde i mange år fremover.



C.C. Larsen og Bjarkov 1929



Første emblem for "Danske Flyvere"
(nov. 1919)



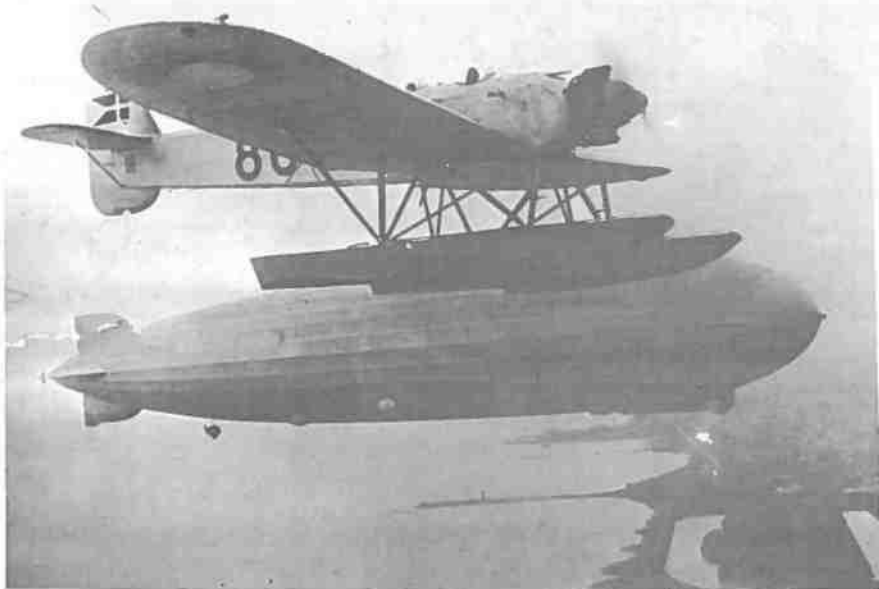
H. M. II nr. 86

- kongelig privilegeret p.p.

Mellem de 22 Heinkel'er, som Marinens Flyvevæsen anvendte i årene 1928 - 1940, var der et fly, der særlig må påkalde sig opmærksomheden, idet det tilfældigvis kom til at deltage i en hel del usædvanlige begivenheder.

H. M. II (Hydro Monoplan type II) nr. 86, oprindelig Heinkel H. E. 8, var et af de 16 fly, der blev fremstillet på Orlogsværftet (det var med i den serie på 6 stk., der blev bygget i løbet af 1930), og det blev afleveret til marinen den 20. januar 1931.

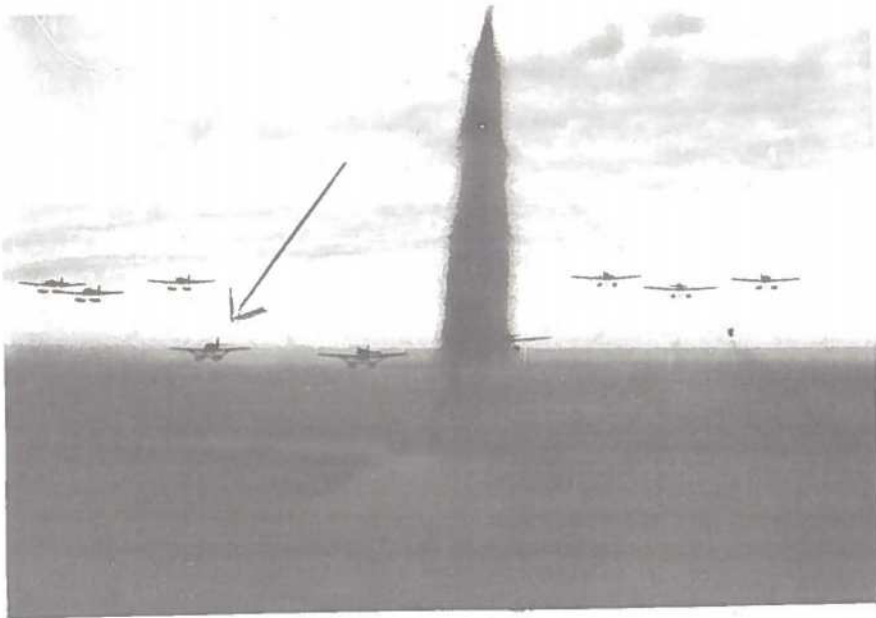
Heinkel'erne indgik i 1. Luftflotille, der var stationeret på Luftmarinestation København.



Den 14 maj 1931 fandt en interessant begivenhed sted i luften over hovedstaden, idet det store og succesrige tyske luftskib LZ 127 "Graf Zeppelin" passerede over Sjælland, Fyn og Jylland på et af sine kortere togter. Et stykke vej blev den store, sølvskinnende cigar eskorteret af H. M. II'ere. Nr. 86 var blandt disse og mødte her sin første berømmethed. Denne æres eskorte havde måske tillige præg af en sikkerhedsforanstaltning. Senere i 30'erne udførte dette luftskib nemlig udprægede spionagetogter mod bl. a. radarforsøgsstationerne ved Englands kyster.

Næste højdepunkt i nr. 86's karriere indtraf, da flyet, sammen med nr. 87, i sommeren 1932 blev sendt med på indledningen til dr. Lauge Kochs 3-årige ekspedition til Nordøstgrønland. Nr. 86 blev dog aldrig et af de "faste" Grønlandsfly som nr. 84 og nr. 89 var det. Det fik da heller aldrig permanent den særlige røde og let kendelige farve, men blev dog udstyret med et Eagle-kamera. Den 10 juli 1932 var iøvrigt den første gang, at de rød/hvide danske farver sås i luften over Grønland (H. M. II nr. 87). Pionerflyvningerne i Grønland skal ikke medtages her; de fortjener et kapitel for sig selv.





Efter hjemkomsten fra Grønland sensommeren 1932 får nr. 86 atter den traditionelle sølvfarve. Kort tid efter mødes nr. 86 med endnu en berømt. I anledning af den britiske industriudstilling, der skulle afholdes i København, havde den daværende prins af Wales (den senere kong Edward VIII) indvilliget i at komme til stede for at åbne udstillingen. Ankomsten skete den 22 september i en Handley Page "Heracles" fra Imperial Airways. Seks dage senere skulle prinsen på privatbesøg på Fyn og Tåsinge. Fra britisk side blev Marinens Flyvevæsen anmodet om at stille transport til rådighed for gæsten, hvilket selvfølgelig blev imødekommet i form af 1. Luftflotille med fuld styrke (9 fly). Formationen tog af fra Holbæk fjord. Prinsen befandt sig i flyet til styrbord i den ledende formation på 3 fly. Det var H.M. II nr. 86. Dets fører, daværende søløjtnant H. Harms fortæller, at prinsen må have hundefrosset på turen, idet man, af en eller anden grund, ikke havde forsynet ham med de gængse pelsstøvler. I flyet til bagbord var prins Axel anbragt, medens flotillens leder, daværende orlogskaptajn P. Scheibel, var i førerflyet. Turens første mål var Wedellsborg. Man landede i Gamborg fjord ved Svinø. Under ventetiden på bådtransport fik prinsen detaljer at vide om sit fly. Hjemturen fandt sted den 30. efter besøg på Valdemar slot på Tåsinge. Set i alt blev den britiske tronarving befordret 600 km i det danske luftrum.

Efter fotografier at dømme - flyenes journaler eksisterer ikke mere - må nr. 86 også have været med i den formation af H.M. II'ere, der den 26 maj 1935 var med til at modtage det nygifte kronprinspar, der kom fra Stockholm i "Dannebrog".

Hermed synes de gyldne dage for nr. 86 også at være ovre. I lighed med de fleste andre Heinkel'er blev flyet i 1939 forsynet med triste camouflagesfarver. Det havde da 886 timer, 25 minutter flyvetid på bagen.

Den 13. april 1940 indberetter flyvemaskineværkstedet på Holmen, at der i badeskur nr. 3 er opmagasineret 10 luftfartøjer. Nr. 86 er blandt disse. Den 22. november 1943 brager detonationerne fra sabotørernes bomber over Holmen, og nr. 86 og mange andre af flyvevåbnets luftfartøjer forvandles i et nu til pindebrænde og smeltet metal.

Især nr. 86 havde fortjent en hædersplads i det nu oprettede Danmarks Flyvemuseum, men det var kun få fly af historisk betydning, der nåede uskadede gennem besættelsestiden.

Flyvevåbnets historiske Samling råder dog i dag over et minde om disse store, docile pontonfly, der i meget høj grad markerede en epoke i Marinens Flyvevæsens historie.

Det drejer sig om en stor og velbevaret propel med søbeslag. Den har en diameter på hele 3,40 m, men den skulle da også trække en vægt på 2.260 kg fri af vandet.



UDSAT FOR STRYGERE

Herunder kan De læse en rapport, som er udarbejdet af en anonym rationaliseringsekspert, efter at han havde overværet en symfonikoncert i Royal Festival Hall i London:

"I betydelige perioder havde de fire oboister ikke noget at lave. Antallet bør nedskæres og arbejdet fordeles mere jævnt ud over hele koncerten, så de ikke behøver at sidde med hænderne i skødet.

Alle tolv violiner spillede nøjagtig den samme musik samtidig, hvilket må forekomme at være et unødigt spild af arbejdskraft. Antallet af violinister bør reduceres drastisk. Hvis der kræves en særlig kraftig lyd fra violinsektionen, må det kunne ordnes med et forstærkeranlæg.

Der blev lagt et urimeligt stort arbejde i at gengive togtredivtedelsnoder. Dette må anses for et overflødig raffinement, og det anbefales, at alle toner rundes op til den nærmeste sekstendedelsnode. På den måde vil man også i større udstrækning kunne anvende elever og begyndere i faget.

Alt for mange musikpassager bliver gentaget flere gange. Der bør luges kraftigt ud i partiturerne. Det tjener ikke noget nyttigt formål at lade blæserne gentage en passage, som strygerne allerede har taget sig af. En foreløbig beregning viser, at hvis man skar alle overflødige passager væk, kunne man indskrænke de to timer, koncerten ellers varer, til 20 minutter, og der ville ikke være brug for nogen pause.

Dirigenten har i princippet erklæret sig enig i disse betragtninger, men gav dog samtidig udtryk for den opfattelse, at det måske ville kunne afstedkomme en vis nedgang i billetsalget. Hvis dette mod forventning skulle vise sig at være tilfældet, må man kunne lukke dele af tilhørerrummet og derved opnå væsentlige besparelser i tillægsudgifterne til lys, kontrollører ect. Om galt skulle være, kunne man lukke hele foretagendet, og publikum kunne i stedet gå i Royal Albert Hall".

(UDDRAG AF "DET BEDSTE", JANUAR 1966)



Godt Nytår



Foto: Thorndahl jr., København

Hunden udgør i dag et særdeles vigtigt element i bevogtningen af flyvevåbnets etableringer. Omlægningen af den fredsmæssige bevogtningstjeneste i flyvevåbnet, der blev iværksat pr. 1 aug 1973, medførte en betydelig reduktion af personelstyrken. Denne reduktion blev kompenseret til en vis grad ved hjælp af optiske, elektriske og elektroniske sikkerheds- og sikringssystemer. Sidst men ikke mindst medførte omlægningen en væsentlig forøgelse i antallet af hunde i bevogtningstjenesten. De startvanskeligheder, som der naturligt måtte være, er nu stort set overvundet. Her tænkes bl. a. på leveringsvanskeligheder for det elektroniske udstyr, manglende bygningsmæssige faciliteter og uddannelse af tilstrækkeligt hundeførerpersonel m. v. . Ved et nyligt afholdt møde behandledes de resterende opgaver, der skal løses i forbindelse med bevogtningstjenesten, opgaver der bl. a. er nødvendiggjorte ved de indhøstede erfaringer siden ordningens indførelse for ca. 1½ år siden. Herefter kan implementeringen af den fredsmæssige bevogtningstjeneste betragtes som udført.

FLY VEVÅBEN NYT

Dansk ja til det amerikanske fly



FLYVERSTABEN

JUN 1975

Hvordan gik det til?

På initiativ af den norske forsvarsminister Fostervoll nedsattes i foråret 1974 en styrekomite med det formål at undersøge muligheden for, at Belgien, Holland, Norge og Danmark i fællesskab kunne finde en afløser for F-100 og F-104 flyene i de fire lande.

Styrekomiteen kom til at bestå af General S. Hamre, Norge (formand), General A. Verlooy, Belgien, General H. Stokla, Holland og Oberst B.P. Faaberg, Danmark.

Som en af sine første handlinger reducerede styrekomiteen antallet af mulige flytyper til:

F-16 fra General Dynamics, USA

F-17 fra Northrop, USA

F-1, Mirage fra Marcel Dessault, Frankrig og 37E, Viggen fra Saab-Scania, Sverige.

Da det amerikanske flyvevåben i januar 1975 valgte F-16 fremfor F-17, udgik F-17 af styrekomiteens videre vurderinger, som kulminerede i en fælles rapport til de fire forsvarsministre i slutningen af januar 1975.

På grundlag af denne fællesrapport kunne Forsvarskommandoen i februar 1975 afgive den danske vurdering til Forsvarsministeriet med anbefaling, at Danmark valgte F-16 flyet som afløser for F-100.

Dette er tiltrådt af den danske regering og tilsagn om købet er givet til den belgiske, hollandske, norske og amerikanske regering, under forudsætning af Folketingets godkendelse, som nu foreligger, med 114 stemmer for og 48 stemmer imod. 17 medlemmer var fraværende.



Hvorfor blev det F-16?

Der er tre væsentlige årsager til, at Forsvarskommandoen i sin indstilling til Forsvarsministeriet anbefalede F-16 flyet som afløser for F-100.

For det første vurderes F-16 på de fleste områder som væsentlig bedre end de to øvrige typer. Det gælder specielt med hensyn til rækkevidde og bæreevne, hvor det må bemærkes, at F-1 ikke opfylder kravet om en rækkevidde på 250 NM i lav højde med 6 standardbomber. F-16 ligger ligeledes over de andre typer med hensyn til manøvre evne såvel under jagerbomberoperationer som under luftforsvarsoperationer. F-1 har den højeste tophastighed i stor højde, hvilket dog har mindre betydning for et dansk luftforsvarsfly set i relation til truslen.

For det andet vil den samlede anskaffelsessum incl. udgifter, reservedele, tilbehør, uddannelse m.v. for 58 F-16 fly andrage ca. 2400 millioner kr., medens de tilsvarende summer for F-1 og Viggen andrager 2800 respektive 3200 millioner kr. eller henholdsvis 16,7% og 33,3% dyrere end F-16.

For det tredje viser en vurdering af driftsomkostningerne, at omkostningerne for F-16 vil være 14% lavere end for F-1 og 30% lavere end for Viggen. På det foreliggende grundlag må det antages, at driften af F-16 kan gennemføres inden for de i forsvarsloven fastsatte personelrammer og inden for de på flyvevåbnets driftsbudget for nærværende afsatte midler.

En standardisering af F-16 fly inden for fem NATO-lande med ca. 600 fly i drift i Europa og mindst 400 fly i drift uden for Europa vil kunne medføre en effektiv anvendelse af driftsmidler gennem udnyttelse af fælles vedligeholdelses- og forsyningsfaciliteter og en mindre investering i fælles reserveredslagre, samt udnyttelse af det amerikanske flyvevåbens logistiske system.



Hvorfor køber vi 58 fly?

En eskadrille er normeret med 20 fly. Da det ikke kan undgås, at nogle af disse fly havarerer i den forventede levetid på ca. 20 år, anskaffes 29 fly, idet erfaringerne viser, at med 9 erstatningsfly vil normtallet kunne opretholdes 13-15 år af levetiden.

Ved DRAKEN-anskaffelsen i 1968 var normtallet 16 fly, hvorfor der blev købt 23 fly.



Hvorfor skal vi købe nu?

Fordi de betingelser, vi har fået ved de fire ländes "fælleskøb", må anses for særdeles gunstige.

Endvidere er leveringstiden for flyene ca. 4 år, hvorfor en bestilling alligevel skulle være afgivet inden længe, såfremt flyene skal tilgå fra 1980.

Hvad koster F-16 flyene?

Prisen for eet F-16 fly er ca. 39 mill. kr. For 58 fly inclusive initialanskaffelse af reservedele, reservekomponenter, uddannelse, publikationer m.v. er de samlede udgifter ca. 2.400 mill. kroner.

Hvornår skal F-16 leveres?

F-16 eksisterer i dag i prototype. Før-produktion blev påbegyndt i januar 1975. Selve produktionen påbegyndes i 1977. Første fly leveres i 1979. De danske fly leveres i perioden fra 1980 til 1983.

Hvordan skal F-16 betales?

Det påregnes, at F-16 betales over 8 år, begyndende i finansåret 1977/78, med ca. 300 millioner kroner pr. år.

Hvor meget får vi i kompensation?

De fire europæiske lande skal tilsammen producere 40% af hvert af de 348 fly, de selv køber.

Herudover skal de producere 10% af de 650 fly, som USA vil købe til det amerikanske flyvevåben. I praksis vil det sige produktion af 40% af hvert fjerde fly.

Endelig er de fire lande tilbudt at deltage med 15% i produktionen af fly, der skal leveres til tredieland.

Denne 40-10-15% regel medfører, at 100% kompensation i form af medproduktion opnås ved en samlet produktion af knap 2000 fly.

En produktion på over 3000 fly inden for de næste 10-15 år må anses for realistisk.



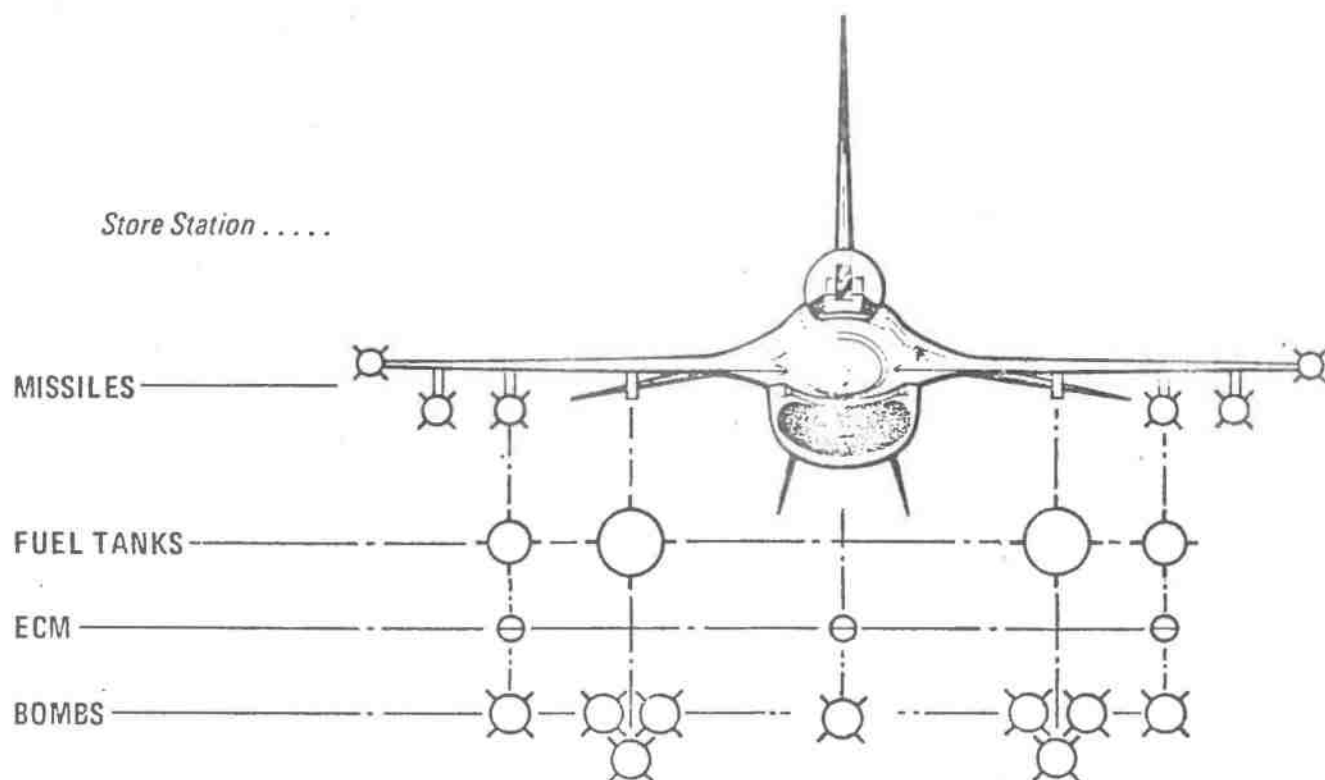
Hvilke konsekvenser får anskaffelsen for andre materielanskaffelser til forsvaret?

En anskaffelse af 58 F-16 fly vil kunne gennemføres indenfor rammerne af den materielanskaffelsesplanlægning, som forsvaret hidtil har arbejdet efter, idet dog visse projekter, som følge af de særlige betalingsvilkår, der tegner sig, må strækkes i forhold til det i dag planlagte.

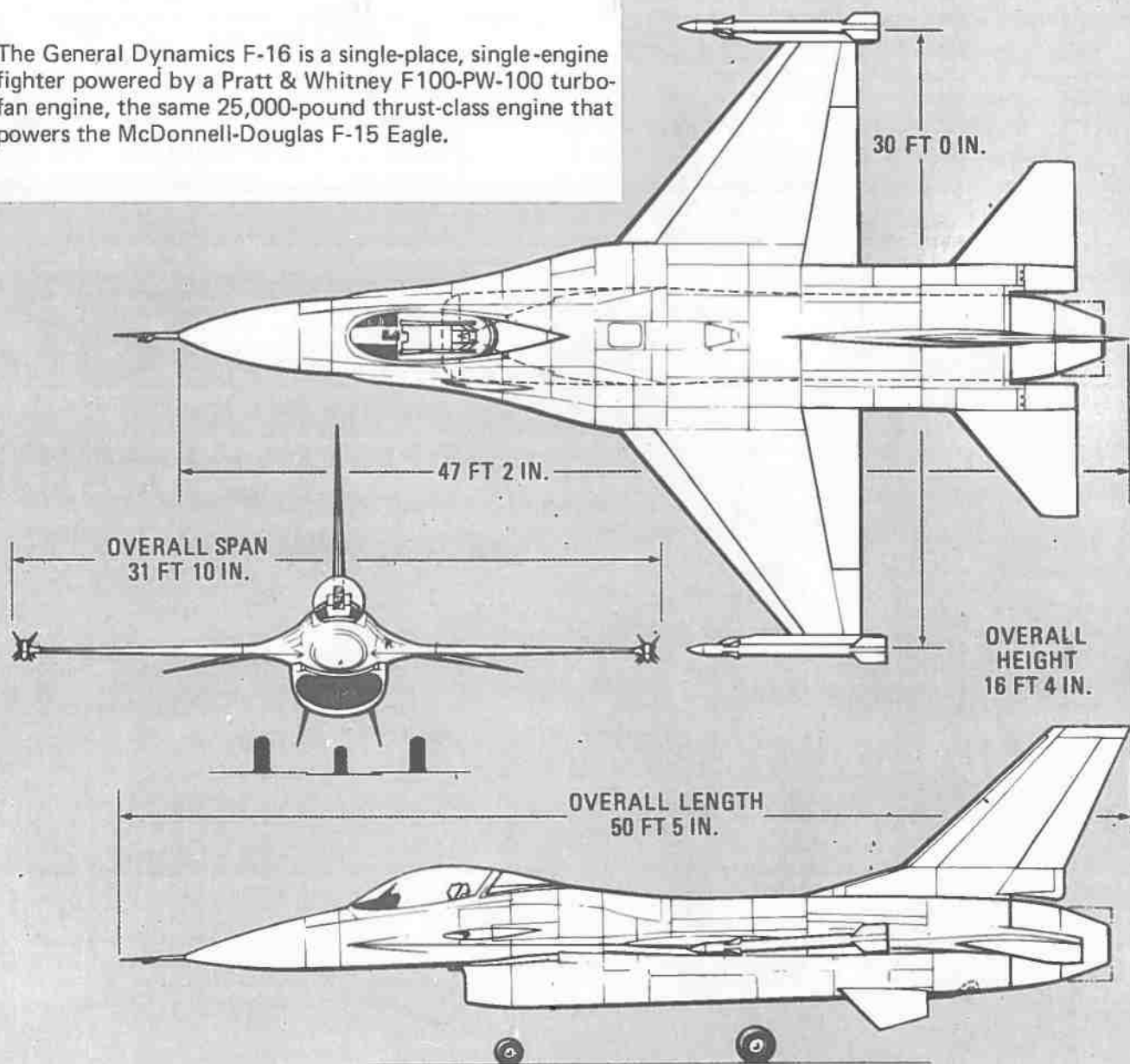
Hvem har deltaget i projektet fra dansk side?

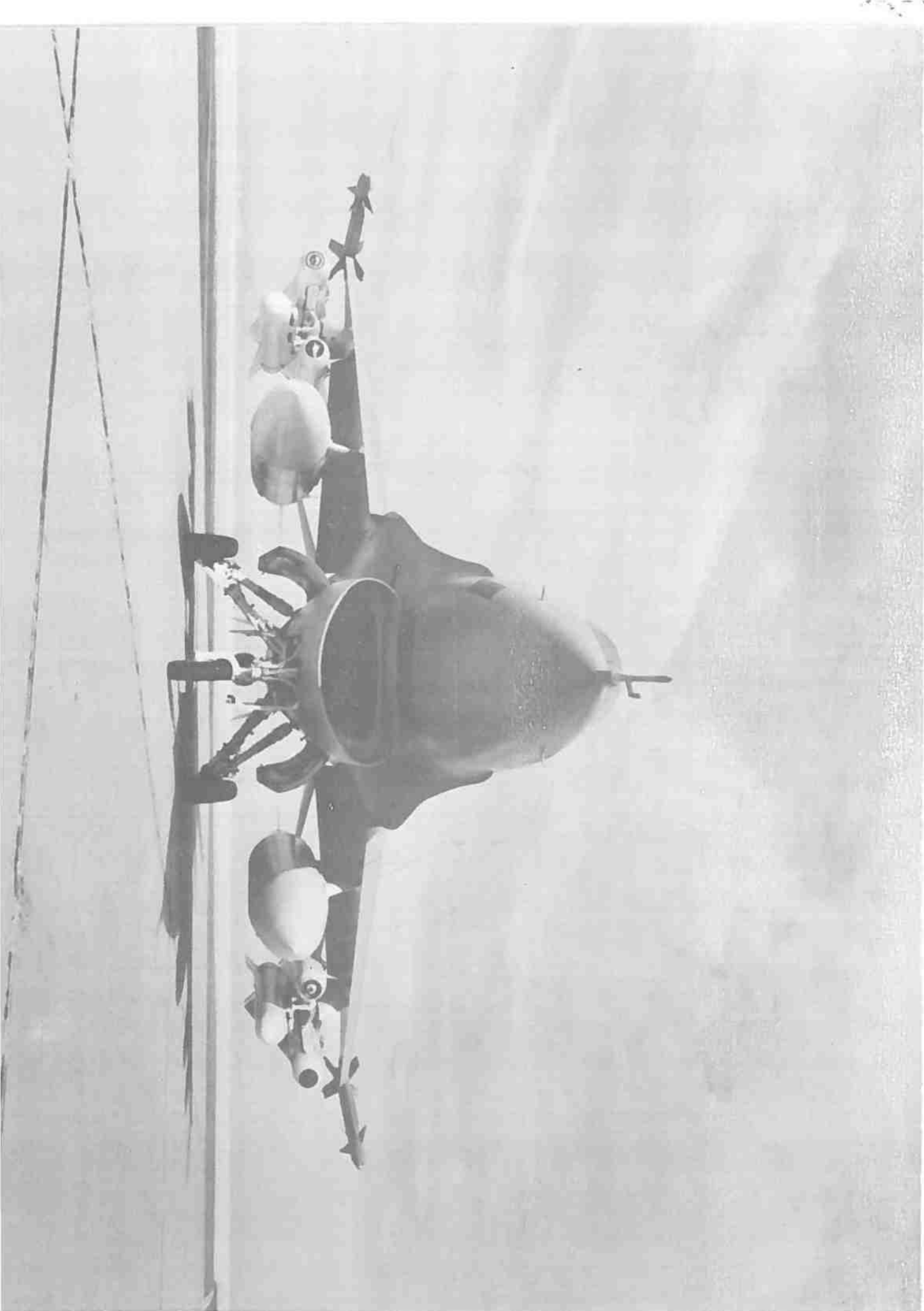
Følgende myndigheder har indtil nu været medinddraget i forhandlingerne om flykøbet:

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



The General Dynamics F-16 is a single-place, single-engine fighter powered by a Pratt & Whitney F100-PW-100 turbofan engine, the same 25,000-pound thrust-class engine that powers the McDonnell-Douglas F-15 Eagle.



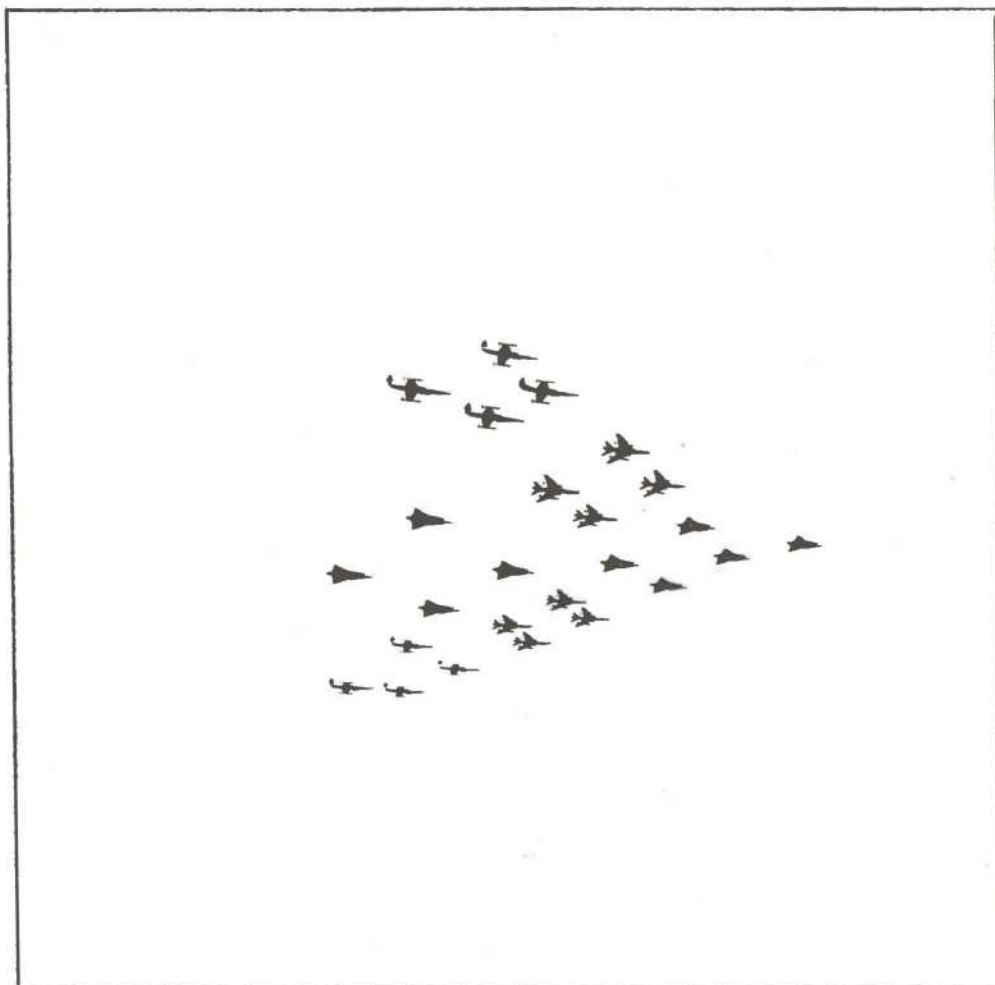


FLY VEVÅBEN NYT

1950 - 1975



FLYVERSTABEN
OKT 1975



Forsidebilledet:

Under receptionen på flyvestation Værløse overfløj en formation på 25 jetfly med oberstløjtnant B. V.Larsen, Flyvestation Karup som formationsfører, flyvestationens hovedkvarter.

Formationen, der bestod af 9 Draken, 8 Super Sabre og 8 Starfighter, formeredes over Kjellerup og fløj følgende rute:

Silkeborg - Horsens - Odense- Langelands nordspids - Næstved - Fakse - Flyvestation Værløse - Hillerød - Århus.



JUBILÆUMSDAGEN



Den 1 OKT om morgenen nedlagde Chefen for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen en krans ved flyvermonumentet på Christianshavns Vold. Et æresdetachment var opstillet fra Flyvestation Kongelunden, og formanden for Danske Flyvere, generalløjtnant K. Jørgensen, samt generalsekretæren, oberstløjtnant E.L.F. Simonsen repræsenterede.

Hendes Majestæt Dronningen overrakte ved en højtidelighed på Flyvestation Værløse en fane til Kontrol- og Varslingsgruppen under overværelse af en større mængde indbudte gæster, som derefter deltog i en reception i den gamle officersmesse på flyvestationen.



I sin tale under receptionen takkede Chefen for Flyvevåbnet Hendes Majestæt Dronningen og Hans kongelige Højhed Prins Henrik for deres tilstedeværelse samt udtrykte sin glæde for de mange gæster, flyvevåbnet havde modtaget fra forskellig side, og sagde videre:

"I flyvevåbnet er vi ubeskedne nok til at tro, at der eksisterer særlige bånd mellem Deres Majestæt og Deres kongelige Højhed og flyvevåbnet på grund af tilknytningen til Kvindeligt Flyvekorps og uddannelsen til pilot, hvorfor flyvevåbnet er særlig taknemlig og beæret over Deres tilstedeværelse i dag.

Det er også en glæde at se denne forsamling med Forsvarsministeren i spidsen, som har fundet her til Flyvestation Værløse, hvor flyvevåbnets vugge stod for 25 år siden, for at fejre dagen ved et samvær.

Et 25 års jubilæum er ikke et imponerende antal år, men forskellig fra trecifrede jubilæer derved, at nulevende har været med i hele perioden og derfor umiddelbart har stærke bånd mellem sig og jubilaren.

Der er her til stede personer, der var i begivenhedernes centrum, da beslutningen blev taget om et selvstændigt flyvevåben. En beslutning, hvis rigtighed ikke senere har kunnet anfægtes.

Flyvevåbnets første år faldt i en periode, hvor den kolde krig havde istidens karakter, og dansk forsvar ekspanderede for inden for NATO samarbejdet at bidrage til Vesteuropas forsvar. I løbet af få år voksede flyvevåbnet fra 1.400 til ca. 10.000. Tjenesten i flyvevåbnet havde og har ligesom noget utilgivende over sig, som er knyttet til flyvningens væsen og den anvendte teknologi.

I begyndelsen mærkedes dette, fordi vi havde et lavt erfaringsniveau og lav kvalitet i udførelsen af tjenesten.

Det blev derfor en periode, der krævede ofre. Men når jeg ser tilbage, kunne det ikke have været anderledes. Flyvevåbnet kom styrket ud af sine første år med den erfaring, at fortsat stræben efter højt erfaringsniveau og kvalitet hos personalet er en nødvendighed for effektivitet og sikkerhed.

Flyvevåbnet har gennem årene været en dynamisk arbejdsplads, der på godt og ondt har budt sit personale på udfordringer og opgaver. På ESK-niveau og værksteder, hvor dagligdagens aktivitetsniveau altid er højt, og til operative og tekniske stabe, hvor nye opgaver ustandseligt melder sig til løsning, er flyvevåbnets dagligdag præget af, at flyvevåbnet er en levende aktiv organisme.

Organisatoriske ændringer, teknologiske ændringer har flyvevåbnet også vist sig i stand til at absorbere og indpasse.

Jeg finder det derfor naturligt og rigtigt på denne jubilæumsdag at takke flyvevåbnets personel for indsatsen gennem årene. Uden initiativ og virkelyst og hengivenhed over for flyvevåbnets opgaver havde vi ikke i dag kunnet fejre en livskraftig og ungdommelig jubilar.

Det er mit håb, at flyvevåbnet i videste forstand vil kunne få vilkår, så værnet i balance med det samfund, hvori det virker, og i balance med de øvrige værn må forblive en arbejdsplads, personalet holder af, og hvor det trives. Jeg tror, at dette er en væsentlig forudsætning for effektiv løsning af flyvevåbnets opgaver. Moderne materiel alene gør det ikke, det er stadig mennesket med sine følelser, med sin moral og sin vilje til at yde ofre, der bestemmer forskellen mellem succes eller nederlag.

Mit ønske for flyvevåbnet skal derfor være, at det som hidtil må råde over materiel og personel, så det ligesom i de forløbne år kan møde udfordringen effektivt og fleksibelt og derved på værdig måde bidrage til landets forsvar - som en forebyggende faktor i fred og som et effektivt værn for vort land, hvis krigen skulle komme."



GLIMT FRA FLYVEVÅBNETS HISTORIE

I anledning af flyvevåbnets 25-årsdag har Danmarks Tekniske Museum i samarbejde med Flyvevåbnets historiske Samling etableret en særudstilling under ovennævnte titel.

Udstillingen blev åbnet den 30 SEP 1975 i museets udstillingsbygning på Ndr. Strandvej i Helsingør, hvor formanden for museets bestyrelse, direktør, civilingeniør Th. Franck bød velkommen, og Chefen for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen foretog selve åbningen.

Den særligt indbudte kreds af gæster omfattede bl.a. flyvevåbnets tidligere chefer, generalløjtnant H.J. Pagh og general K. Ramberg, byrådsmedlem, civilingeniør O. Thestrup, slotsforvalter, oberst A. Jørgensen samt ledende personligheder fra såvel museums- som erhvervslivet.

I særudstillingen fortælles ved hjælp af fotostater, modeller og effekter i fuld størrelse (bl.a. et Hunter-cockpit, et katapultsæde med pilot i fuldt udstyr samt diverse motorer) om flyvevåbnets udvikling, ligesom også fortiden mindes. Af egentlige fly findes der museets egne 5 fly, hvoraf de to ("Glenten" og "Maagen") er af militær oprindelse. Hertil kommer en endnu flyveklar "Chipmunk". En original "Spitfire" (nr. 401) - Danmarks eneste - er af pladshensyn anbragt på museets trafikafdeling på Ole Rømersvej, der i sig selv er et besøg værd.

Særudstillingen, der skal løbe i ca. 3 måneder, er åben daglig fra kl 10-17. Allerede i den første week-end har særudstillingen kunnet notere sig usædvanlig stor publikumstilstrømning.



Formanden for museets bestyrelse, Th. Franck i samtale med Chefen for Flyvevåbnet.



Interiør fra særudstillingen.



Formanden og sekretæren for Danmarks Flyvemuseum, generalløjtnant K. Jørgensen og L.A.T. Ege.



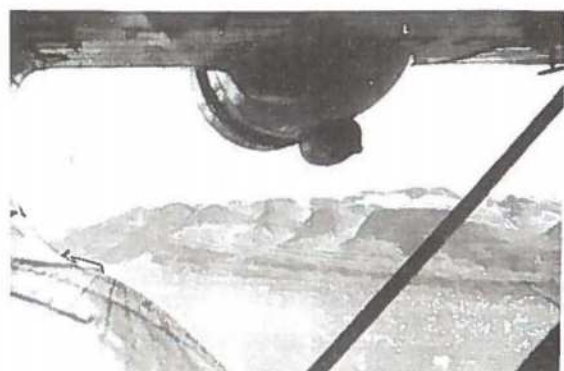
Spitfire Mk IX

Til trods for, at flyvevåbnet kun har eksisteret i 25 år, er det ikke muligt her - selv kortfattet - at beskrive dette værns udvikling i sin helhed, idet pladsen ikke tillader det.

Den efterfølgende billedserie og kortfattede tekst må derfor kun betragtes som glimt fra flyvevåbnets historie.



Den 28 AUG 1951 blev de første F-84 Thunderjets overdraget flyvevåbnet. Det skete i Kastrup lufthavn i overværelse af bl.a. general Dwight D. Eisenhower, forsvarsminister H. Petersen, USA's ambassadør i Danmark, Mrs. Eugenie Anderson, forsvarschefen, admiral E.C.J. Qvistgaard samt Chefen for Flyvevåbnet, generalløjtnant C.C.J. Førsløv.



Dansk militærflyvningens indsats i vort nordligste amt, Grønland, havde i mange år et pionerpræg. De mangeartede opgaver heroppe har og vil altid stille særlige krav til såvel mandskab som materiel. Den stor-slæde natur er her fotograferet fra et Catalina-fly i 1947.



Generalløjtnant C.C.J. Førsløv
Flyvevåbnets første chef
1950-1956



I 1954 blev den britiske Air Chief Marshal Sir Hugh Saunders tilkaldt som rådgiver for flyvevåbnets reorganisation. Dette resulterede i 1955 i nedlæggelse af de to basiskommandoer og oprettelse af henholdsvis Flyvertaktisk Kommando, Træningskommandoen og Flyvematerieltjenesten. På billedet ses FTK's nuværende domicil, som det blev overtaget fra den tyske besættelsesmagt i 1945.



Generalløjtnant Tage Andersen
Chef for Flyvevåbnet 1956-1959

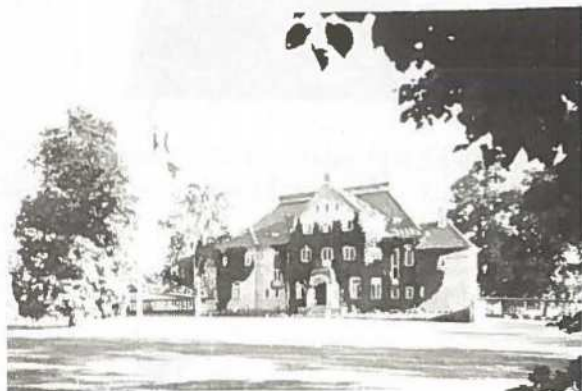


De første F-86D'ere ankom til Nørresundby den 26 JUN 1958 med USS "Tripoli".

Allerede kort efter flyvevåbnets oprettelse anvendtes hunde til bevogtningsopgaver. Flyvevåbnet forestår, med Forsvarets Hundeskole på FSN Værløse, uddannelse og træning af såvel personel som hunde til hele forsvaret.



Generalløjtnant Kurt Ramberg
Chef for Flyvevåbnet 1959-1962



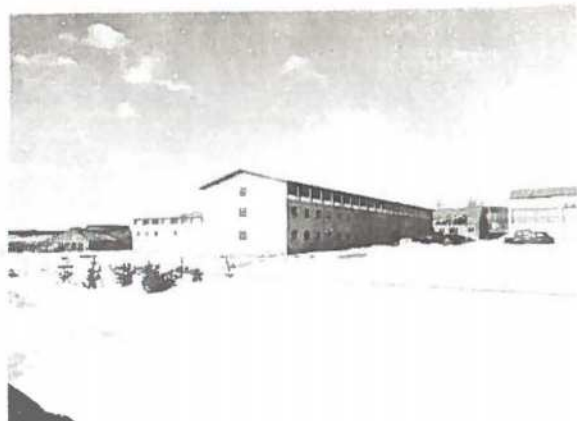
"Henriksholm" i Vedbæk, hvor Flyverkommandoen havde til huse fra JUN 1952 til SEP 1970.



Den 12 JUN 1959 blev den første eskadrille F-100D Super Sabre overdraget flyvevåbnet af USA's ambassadør i Danmark, Val Peterson som et led i den amerikanske våbenhjælp.



Flyvevåbnets Officersskole i Jonstrup, 1957.



I 1955 oprettedes Flyvematerieltjenesten, der i 1960 fik navneændring til Flyvematerielkommandoen.



Flyvevåbnets lærlingeuddannelse finder sted på Flyvevåbnets Konstabelskole, hvorfra ses en undervisningssituation fra 1962.



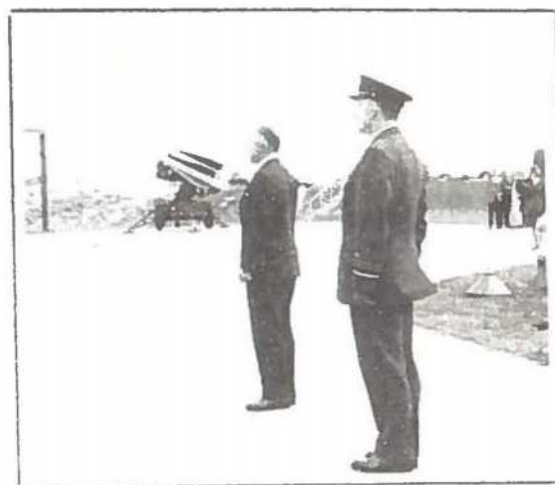
Den 8 JUL 1960 afholdt flyvevåbnet en af sine våbendemonstrationer i Jægerspris. En F-84G Thunderjet har netop kastet sin bombelast.



Generalløjtnant H.J. Pagh
 Chef for Flyvevåbnet 1962-1970



Den 2 SEP 1960 overrakte Kong Frederik IX en fane til FSN Værløse. Bag kongen ses forsvarsminister Poul Hansen, forsvarschefen, admiral E.C.J. Qvistgaard samt generalløjtnant K. Ramberg.



I JUN 1966 overdrog den amerikanske ambassadør i Danmark, Mrs. K.E. White fire Hawk raketbatterier til den danske stat. Til stede ved højtideligheden på FSN Værløse var også forsvarsminister Victor Gram samt Chefen for Flyvevåbnet, generalløjtnant H.J. Pagh.



Generalmajor Niels Holst-Sørensen
 Chef for Flyvevåbnet siden 1970



Den 1 OKT 1971 overrakte Kong Frederik IX på FSN Skalsstrup en fane til Flyvevåbnets Luftværnsgruppe i overværelse af bl.a. Chefen for Forsvarsstaben, generalløjtnant E. Wolff og Chefen for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen.



Flyvevåbnets kontrol- og varslingsystem er et eksempel på værnets rivende teknologiske udvikling. I efteråret 1971 indgik kontrol- og varslingsenhederne i NADGE-systemet efter en gennemgribende restaurering.



Den 19 OKT 1972 besøgte Dronning Margrethe og Prins Henrik operationscentral 500 i Vedbæk. Efter en briefing om centralen foretog regentparret en rundgang og overværede forskellige demonstrationer.



Flyveredningstjenesten, nærmere betegnet ESK 722, har som primær opgave at anvende sin materiel til gavn for hele samfundet i form af eftersøgnings- og redningsopgaver. Bedst huskes nok "Skagerak" aktionen den 7 SEP 1966. Billedet viser en Sikorsky S-55, der nu forlængst er afløst af den langt mere yde dygtige S-61.

MANGE GAVER PÅ ÅRSDAGEN

I anledning af flyvevåbnets 25-årsdag har personelorganisationerne dannet Flyvevåbnets Personales Jubilæumsfond, der har modtaget bidrag fra stort set samtlige personelgrupper og -kategorier i flyvevåbnet.

Fondens formål er at give en gave til flyvevåbnet samt at give de deltagende udenlandske flyvende besætninger, der deltog i opvisningen i SEP, en lidt bedre behandling end de officielle snævre rammer giver mulighed for.

Gaven til flyvevåbnet er et sølvfad fra Georg Jensen, tegnet af Harald Nielsen, med indgravning udført af gravør Erik Isaksen.



Der er tale om løsning af en heraldisk opgave af en størrelsesorden, man kun sjældent ser i vore dage. Man må sige, at der er tale om et heraldisk klenodie, hvis værdi ikke kan opgøres.

Herudover modtog flyvevåbnet en række gaver og telegrammer med lykønskninger og gode ønsker for fremtiden fra såvel civile som militære myndigheder, enheder og enkeltpersoner.



236.000 overværede Åbent Hus arrangementerne
i forbindelse med flyvevåbnets jubilæum.

På en række af flyvevåbnets etableringer festligholdtes den 1 OKT med Åbent Hus, der overværedes af ialt 236.000 tilskuere.

I sin tid udsendtes indbydelse til en række landes flyvevåben, hvoraf 8 tog imod denne og deltog i flyveopvisningen de forskellige steder.

I glimt bringes her indtryk fra dagen.

65.000 på Flyvestation Værløse.



The Falcons, RAF faldskærmshold på 12 mand, der sprang fra 12.000 ft med forskelligt farvede røgfakler under frit fald til ca. 2000 ft for til slut at foretage præcisionslandning foran tilskuerområdet.

The Red Arrows, RAF kunstflyvningshold, som med 10 knaldrøde Folland Gnat's næsten tog vejret fra tilskuerne med deres helt fantastiske præcise formationskunstflyvning samt solopræstationer.

Patrouille de France, som med 10 Fouga-Magister i Tricoloren's farver udførte strålende kunstflyvning i formation og særdeles nervepirrende soloflyvninger eller flyvning med to fly ad gangen, hvor førerflyet lå retvendt, medens toeren - flyvende på ryggen - havde sit fly's næse placeret inde i V'et, der dannes af etterens haleparti.

Team Viggen, det svenske flyvevåbens hold, som med 3 J-37 udførte en strålende kunstflyvning, der sluttede med, at flyene efter at være landet næsten i formation (der var ca. 200 m afstand) efter det bemærkelsesværdigt korte landingsafløb, helt samtidigt kørte baglæns og drejede rundt på banen.

Flyveskolens Chipmunk-hold, der på vanlig vis gav en smuk formationsopvisning med 4 fly, som efter opsplitting viste fremragende solokunstflyvning.

Endvidere var der solokunstflyvning med danske svæveplaner, lige som det svenske flyvevåbens elementærtræner SK-61 Bulldog viste sine formidable flyveegenskaber i et omfattende kunstflyvningsprogram. Også SK-60 SAAB 105 viste overbevisende flyveegenskaber.

Der var mange fly i luften fra de forskellige lande, og også redningshelikoptererne viste deres - næsten naturstridige - flyveegenskaber, ligesom den kæmpestore engelske V-bomber Vulcan og flyvevåbnets nye transportfly Hercules havde lejlighed til at vise sig for publikum.



Flyvevåbnets afløser for Chipmunk'en SAAB SCANIA T-17 var i luften, idet det første eksemplar netop er afleveret til flyvevåbnet. Den er nu ikke så smuk i linierne som Chipmunk, men den har større motorkraft og rygflyvningskarburator, hvorfor dens muligheder for kunstflyvning selvsagt er betydelig større.

Nævnes blandt soloopvisningerne må også den belgiske Mirage V, hvis opvisning mere end tog vejret fra en og anden af de mange flyvekyndige tilskuere.

45.000 på Flyvestation Karup

Det flyvemæssige program var stort set identisk med opvisningen på Flyvestation Værløse, idet man dog fik et ekstra indslag fra en engelsk Lightning eskadrille, der var på udvekslingsbesøg. Det lave skydække generede desværre en del og medførte bl.a., at det engelske faldskærmshold, The Falcons måtte gennemføre deres program i en ret reduceret udgave.

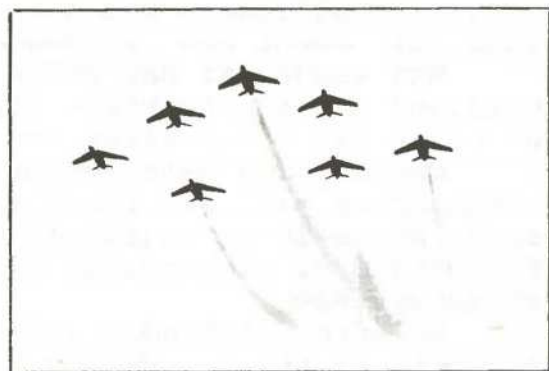
Men ikke det hele foregik i luften. På jorden var opstillet en lang række fly, lige fra Meteor til F-4 Phantom. Stor var interessen for et af flyvestationens Draken fly, der var opstillet, så de besøgende kunne kigge ned i cockpittet.



50.000 på Flyvestation Ålborg

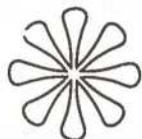
DET HELT STORE LUFTSHOW lød overskriften i Aalborg Stiftstidende torsdag den 11 SEP - 25.000 MÅ BØJE NAKKEN lød overskriften i Vendsyssel Tidende fredag den 12 SEP forud for ÅBENT HUS arrangementet på Flyvestation Ålborg lørdag den 13 SEP 1973 i anledning af flyvevåbnets 25 års jubilæum.

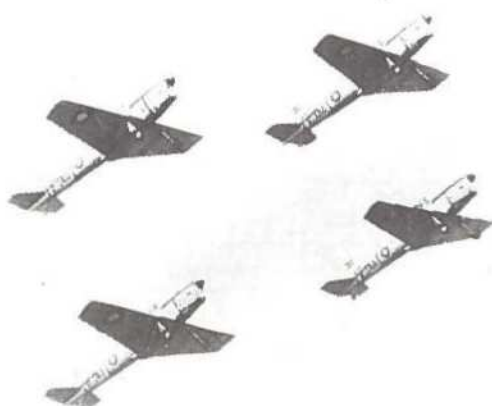
Hvordan forløb arrangementet så? Over al forventning. Da flyvestationen åbnede portene kl 1100, begyndte en stadig strøm af biler at indpassere, og først langt hen i flyveopvisningsprogrammet indpasserede de sidste af de i alt ca. 15.000 biler, det blev til. Skønsmæssigt besøgte arrangementet af 50.000 mennesker, som udviste stor interesse for såvel det udstillede materiel som for flyveopvisningen. Besøgstallet er rekord for flyvestationens vedkommende.



Vejret var ikke allerbedst. Lavt skydække medførte, at blandt andet The Falcons og Red Arrows ikke kunne gennemføre deres opvisning i fuldt omfang. Af avisreferaterne fremgår, at arrangementet var en succes, omend man kunne have ønsket sig en lidt anden programsammensætning, så det hele var gået rappere i sidste del.

Selve jubilæumsdagen onsdag den 1 OKT markerer flyvestationen med en parade for flyvestationens personel og indbudte gæster under medvirken af Fynske Livregiments Musikkorps. Efter paraden afholdes reception for de indbudte gæster.





Det var i en meget mat stemning man begyndte dagen i storm og regn, men alligevel kom der mennesker fra omkring kl 0930. Kl 1000-1600 var "åbent hus" arrangementet planlagt til at finde sted.

Man sagde, at der måtte være bilister med instrumentkort på Syd-sjælland-Lolland-Falster, for de strømmede ind for i løbet af dagen at blive til 3.500 biler med ca. 10.000 mennesker.

Det dårlige vejr medførte flere aflysninger, fortrinsvis af de udenlandske fly. Med flere timers forsinkelse kom de danske flyindslag, men selv om vejret klarede op fra middagstid, således at kunstflyvning m.v. blev mulig, blev det desværre aldrig vejr til at faldskærmsspringe.

De mere jordbundne aktiviteter havde bedre vilkår. Gardehusarregimentets trompeterkorps til hest, den lokale politihundeforening med opvisning i dressur med 10 hunde, hangar 2 indrettet i dagens anledning med trampolinspringere og hangar 3 med alle diverse udstillinger medvirkede til at udfylde tiden.

Hvis de gæstende ville helt i tørvejr, vistes der film uafbrudt (T-17 filmen, SAR-filmene og film om uddannelsen) i et undervisningslokale, og i et andet stod en indtalt briefing med automatisk skiftende slides omhandlende pilotuddannelsen. Der var fuldt hus hele tiden, og der var plads til ca. 60 mennesker ad gangen.

Begejstringen var stor for Flyveskolens kunst- og formationshold, og alle flyvekyndige havde en helt speciel oplevelse af opvisningen med T-17 nr. 401 i dansk bemaling, fløjet af den svenske testpilot Darlen.

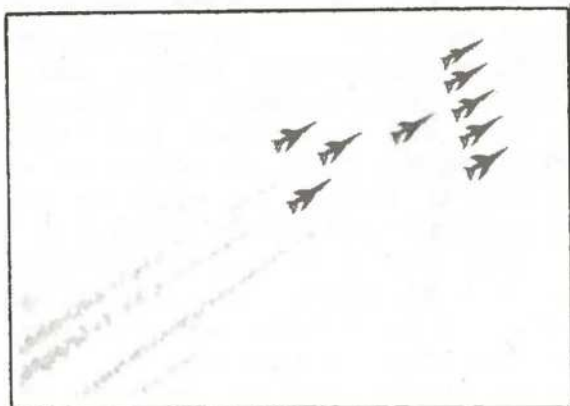
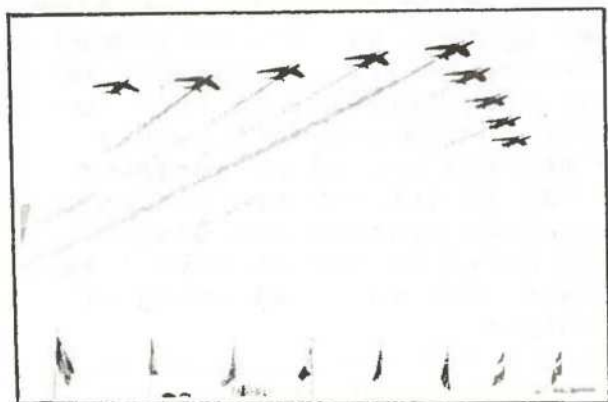
Flyvestation Avnø med det forholdsvis lille antal personer til at arrangere så omfattende en opgave ville naturligvis ikke kunne gennemføre opgaven uden velvillig bistand fra såvel civile som militære enheder i lokalområdet. Her skal i den forbindelse især nævnes Hjemmeværnet, hvis politikompagnis personel mestrede at løse den tilsyneladende umulige opgave at få alle besøgende biler ud i løbet af 30 minutter.

Trods vejret en meget vellykket dag for Flyveskolen og for Flyvestation Avnø.



55.000 på Flyvestation Skrydstrup

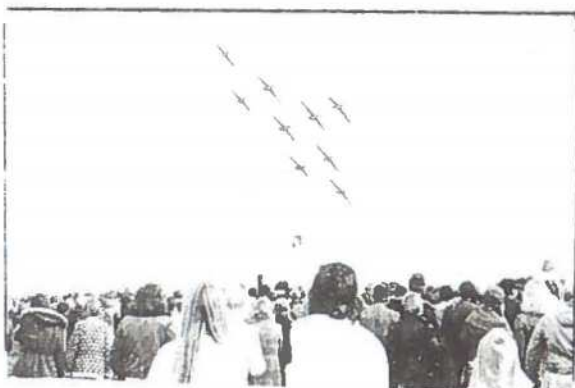
Flyvestationen nedsatte et arbejdsudvalg for "Åbent Hus" i JUN, hvor planlægningen så småt begyndte. Som sædvanlig kneb det lidt med at få fornødne oplysninger oppe fra, hvorfor det i den sidste uge var nødvendigt for alle involverede at stå helt oppe på "lakridserne". Der var mange, der havde sved på panden, men dagen blev det værd, idet vi fra alle sider kun hørte lovord.



Ingen tvivl om, at flyveprogrammet var helt i top, vel nok det bedste, der er set i Danmark. Mange gøs, mange blev våde i hænderne og helt op under armene af spænding og nervøsitet, små børn klynkede og puttede sig ind til forældrene, når støjen blev for voldsom. Vi havde fået Haderslev Modelflyveklub med i programmet. De var helt formidable med deres små radiostyrede modeller. De viste kunstflyvning og formationsflyvning samt et VM program. Pudsigt nok blev verdensmesterskaberne afholdt samme dag i Schweiz.

Vi havde inviteret sportsfly fra Midtjysk Flyveregion og fra Sydjysk Flyveregion til at komme. Vi regnede med en 8-10 stk., men inden tilmeldingsfristens udløb var vi oppe på 42. I dagene lige op til "Åbent Hus" havde vi henvendelser fra næsten alle landets motorflyveklubber om at måtte komme, men vi måtte desværre afslå. Grundet dårligt vejr i store dele af landet kom der imidlertid kun 10 fly, som indgik i static display.

I static display indgik, udover det vi fik tildelt af FTK, også en Mirage; franskmænd på rotation hos ESK 730. Endvidere en stor helikopter fra US Army. Den var på stationen i anledning af "Septembertræning".



Udstillingen omfattede den store flyvevåbenudstilling, hjemmevernsudstilling, F-16 udstilling, CF-udstilling med køretøjer, brand- og redningsudstilling, bl.a. den store kran, hvor der var ophængt en F-86, NLF viste kanon, radaranlæg, køretøjer m.v. ESK 542 var her med HAWK. Dette vakte virkelig opmærksomhed.

Salg af øl, sodavand, is, pølser, kaffe etc. var overdraget svæveflyveklubben og den lokale afdeling af Flyvevåbnets Soldaterforening. De havde en mægtig omsætning, det kan nævnes, at der blev solgt 795 kg pølser.

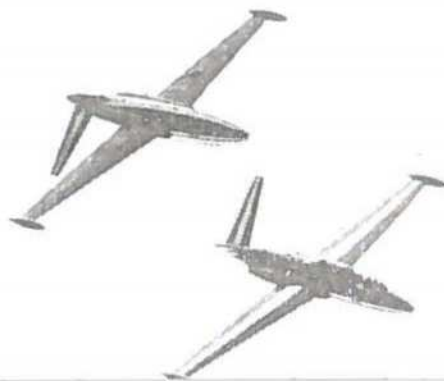
Forsøgsvis etablerede vi et telt, hvor der blev fabrikeret "Biksemad på en anden måde" af oversergent Felt, ESK 542, med 2 lotter fra hjemmevernsdistrikt Haderslev, 2 overkonstabler fra 542 og 6 værnepligtige fra NLF. Vi havde 8 kogekabinetter, 400 kg kartofler, 100 kg dåsebov, løg, krydderier osv. Startede ved 9-tiden og kunne lukke op for salget ca. kl 1200. Ak, ak, der var fabrikeret alt for lidt, der kunne have været solgt dobbelt så meget. Alt var væk på mindre end en time. Forsøgsvis var der etableret en børneparkering, som blev yderst populær. I børneparkeringen var der gynger, vipper, en gammel bil og traktor samt hamre, søm, tavler, kridt, papir, lynskrivere og en masse Legoklodser. Af hensyn til vejret var opstillet et telt, og det hele var indhegnet med snehegn. Der var konstant 50-100 børn i parkeringen. Over parkeringen svævede en vejrballon, så parkeringen var let at finde for børn og voksne, der var blevet væk fra hinanden. Tre søde KF-ere havde hænderne fulde og klarede opgaven med bravour.

Der var over 100 efterlysninger og vi endte op med at have fire børn til kl 1815, hvor den sidste blev afsat. Der var også besøg af en dejlig hvid kat, som forgæves blev fremlyst.

Forsøgsvis prøvede vi at fotografere i F-100 med polaroid. Folk fik en flyvehjelm på og blev stoppet ned i cockpittet, tryk på knappen, billedet ud. Næste!! Der blev taget 600 billeder, og folk stod i kø for at komme til. Vi kunne godt have anvendt 3 fotograferingssteder.

Bevogtningsdelingen havde indrettet parkeringspladser til 14000 biler, der næsten blev fyldt op. Vi havde trafiktælling på Skrydstrupbanen, hvor der blev registreret 11200 biler, dertil kommer biler, der var parkeret i kaserneområdet, i Skrydstrup by og i Vojens industricenter. Vi antager, at der har været omkring 55000 mennesker.

Sluttelig skal nævnes, at vejrguderne var med os. Flere gange sideløbende regnen ned i Haderslev og Gram, medens flyvestationen ikke fik en dråbe.



11.000 ved Luftværnsgruppen.

Ved Luftværnsgruppen og dens underlagte enheder blev flyvevåbnets 25-års fødselsdag markeret med et "åbent hus"-arrangement søndag den 14 SEP 1975.

Arrangementet skulle give besøgende lejlighed til at bese raketeskadrillerne, værkstedsfaciliteter, skydebaner, indkvarteringsområder og cafeteriaområder.

Endvidere var der tilrettelagt helikopter demonstrationer, flyveopvisning med Chipmunks samt en overflyvning af egne og udenlandske flytyper.

Også faldskærmsudspring ved Jægerkorpset var planlagt, ligesom der var tilsagn fra Falsterske Fodregiments Musikkorps om deltagelse.

Fra Flyverhjemmeværnet deltog Kvindeligt Flyvekorps, Flyvestationskorpset samt Luftmeldekorpset med udstilling i form af plancher, våben m.m.

Imidlertid blev det ikke faldskærmene, der foldede sig ud, da dagen oprandt, men derimod de regnskærmende paraplyer.

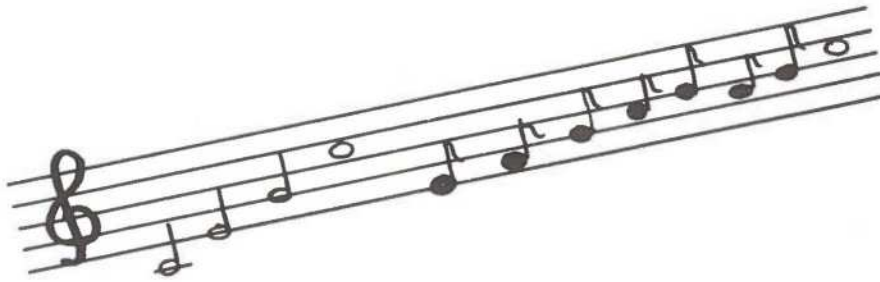
Det regnfulde vejr bevirkede nemlig, at foruden faldskærmsudspring måtte også opvisningen med Chipmunk aflyses, ligesom enkelte overflyvninger udgik.

Tilstrømning af besøgende oversteg imidlertid forventningerne, og det blev konstateret, at et stort antal tidligere tjentgørende værnepligtige benyttede dagen til at gense "de gamle steder".

På Flyvestation Skalstrup afholdtes en reception for en kreds af indbudte, der omfattede Roskilde byråd, kommunalbestyrelserne i Greve og Ramsø, civile og militære myndigheder samt de stedlige personellorganisationer.

For Luftværnsgruppen og dennes enheder anslås besøgstallet den 14 SEP til ca. 11.000 personer.





It's in the air

Flyvevåbenjubilæum
... femogtyve flyvske år,
alt for ung til et musæum
men trods alt på brystet hår!
Benjamin blandt forsvarsarter
dog med klem såvelsom fynd.
Ukendt dengang, at Nick Carter
gik og skød Chicago tynd!

Flåden har det meget lett're,
flyder altid ovenpå,
men vi er da en slags fætre
i og over bølgen blå.
Hæren er den gamle blandt os,
rummer mangan stor kanon,
kraft som kaffen hist fra Santos
... brydninger og tradition!

Men når luften skal forsvareres
effektivt og i en fart
imod krigsfolk og barbarers
dulgte trusler, er det klart,
at så sender man jo ikke
Peder Skram - den gamle knark -
ned til Gedser for at kigge
eller gi' det første spark!

Nej, så er det FLYVEVÅBNET,
der må vise, hvad det kan.
Det skal nok få ballet åbnet
og forsvare folk og land.
Vi ku' éngang klare Goten
- ham hvis hjelm og hjerne brast -
vi kan stadig gi' på poten
med og uden højnen mast!

Vi forsvarer Kongehuset
li'e fra Henrik til Prins Knud
... Læsø, Anholt havomsuset
... Silkeborg i sol og slud.
Men vi værner også Jensen
og fru Olsen i Skelskør,
kommunister på Regensen
og den gamle redaktør!

Plus enhver på Ekstra-Bladet,
der med pen og blæk og hånd
dypper os i fedtefadet
jævnfør Hørup's gamle ånd!
Jam'n dém værner vi skam osse
- som en bedre Ikaros -
så de fredeligt kan slåsse
dels med Nato, dels med os!

Fem og tyve år for landet
- ja, for både Land og Folk -
helt fra dem bag klittagssandet
og til Rønne og Lakolk.
Vi kan være der på pletten,
dersom fjenden sku' bli'e rå!
Der er brøl og bid i jetten,
når vi skruer Draken på!

Jamen ak, vi vild' da hel're
ha', at al ting ånded fred
... ingen bomber, ingen kældre,
tid til ro og rosenbed!
Men så længe folk ta'r fat i
aggressioner fremfor smør,
må vi stadig vise, at vi
ikke t i e r blot ... men t ø r !!!

Tror I vi vil bombe Kina?
Fot'grafere i Schwerin?
Sende gamle Catalina
som en trusel mod Berlin?
Nej, vi bygger på fornuften,
men tro ikke, at vor magt
bare er et slag i luften
... end står Dragerne på vagt!

Fem og tyve år er mange,
tiden flyver som en vind.
Jespersen og Morten Lange
så os hel're gå i spin.
Dog alli'vel har vi klaret
alle skær, så dette kvad
sort på hvidt kan bli'e bevaret
her på dette flyveblad!!!!

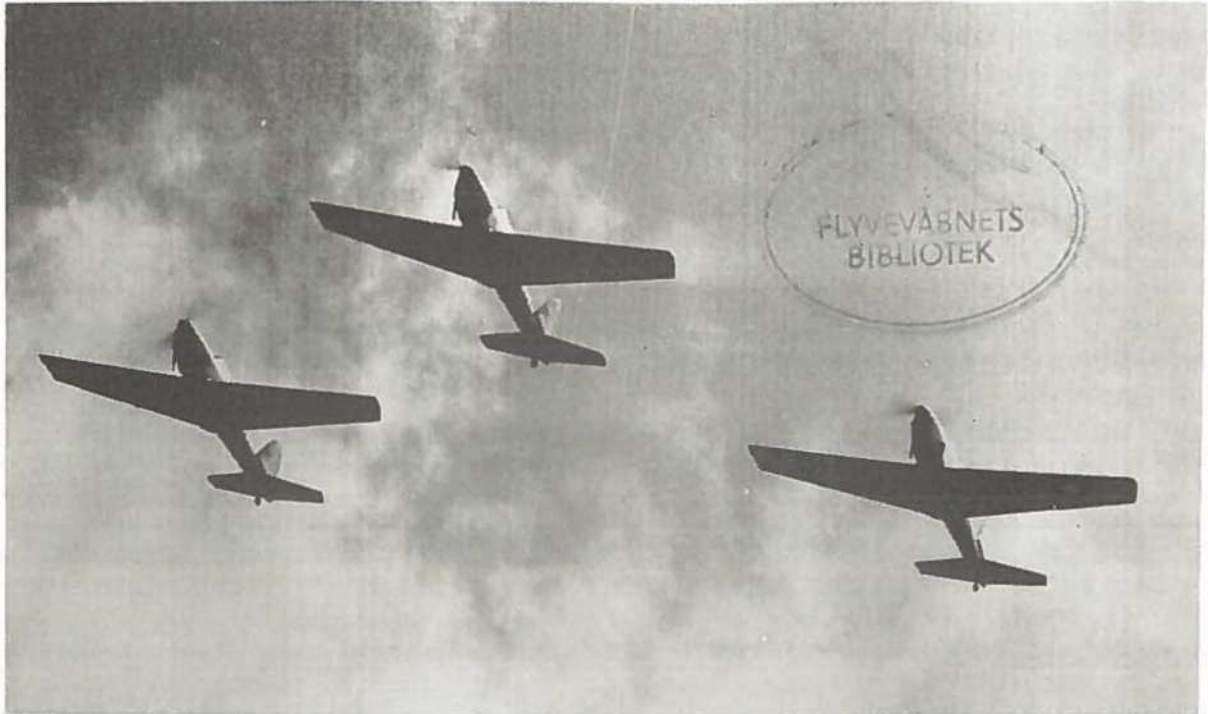


FOTO: JERSEY EVENING POST.

Et projekt med gamle fly, der blev til noget---

I anledning af 50-års jubilæet for "Royal Air Force Association, Jersey Branch" og 30-årsdagen for "Battle of Britain", blev bl.a. det danske flyvevåben inviteret til at give en opvisning på kanaløen Jersey Island (ved den franske kyst) torsdag den 18 september 1975.

Flyvevåbnet modtog invitationen og valgte at sende en formation bestående af tre Chipmunks fra Flyveskolen af sted. De danske Chipmunks er jo netop 25 år gamle i tjenesten, og havde således også et slags jubilæum at fejre. Det viste sig desuden, at siden leveringen havde flyene ikke været uden for landets grænser, hvilket der således rigeligt blev kompenseret for ved at lade dem flyve over Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig frem til Jersey, uden andet navigationsudstyr end et kompas.

En af de deltagende instruktører, sekondløjtnant S.E. Pedersen, beretter:

Der deltog tre piloter og en tekniker, nemlig kaptajn E.N. Rasmussen, løjtnant E. Koch, seniorsergent B.K. Jensen og jeg selv. Formationen forlod Flyvestation Avnø den 16 september om formiddagen. Via Sønderborg og Oldenburg, hvor vi tankede op, nåede vi frem til RAF-base Wildenrath hen på eftermiddagen. Her skulle første overnatning foretages.

Næste dags planlagte rute skulle gå fra Wildenrath til Beauvais-Tille i Frankrig for tankning, for så at nå frem til Jersey sidst på eftermiddagen. Det gik dog ikke som planlagt, idet stærk modvind nødvendigvis gjorde en mellemlanding i Charlerois, Belgien, for at få tan-

ket op. Dette tog godt 3 timer (!), da belgisk Shell var meget modvillig til at udlevere brændstof. Fra Charlerois til Beauvais måtte vi gennem en voldsom tordenbyge, og ved indflyvningen til Beauvais gik vejret ned til absolut minima for VFR-flyvning. Det viste sig umuligt at komme videre, så vi måtte overnatte i Frankrig.

Om morgenen drillede vejret stadigvæk med ringe sigtbarhed og lave skyer, og først op ad formiddagen kom vi af sted på sidste ben til Jersey. Her landede vi ved middagstid og blev modtaget i lufthavnen af den danske konsul, samt repræsentanter for RAFA.

Fra vi landede og til vort show skulle starte, var der ca. 1½ time, så vi måtte skynde os med at pakke bagage ud, fylde brændstof på, spise frokost og få briefing om showlines m.v., da air-showet ikke skulle finde sted over lufthavnen, men langs en ca. 6 km lang strandesplanade på sydsiden af Jersey.

Vi var kommet i særdeles fint selskab, idet der foruden os deltog: The Red Arrows, Patrouille de France, The Rothman Team, The Poachers samt veteranfly som Spitfire, Hurricane, Meteor, Vampire og Lancaster. Selve vort show forløb fint. Vi havde 15 minutter til rådighed og viste forskellige formationer samt individuel kunstflyvning. Hele vort show blev filmet af det lokale TV-selskab og vist i fjernsynet den følgende dag.

Om aftenen deltog vi i en officiel middag på Jersey, og på grund af forsinkelsen ved ankomsten, måtte vi udsætte afrejsen i 24 timer, da den danske konsul havde arrangeret en længere række besøg hos forskellige honoratiores på øen. Vi var således i konsulatet, hos guvernøren, på rådhuset og i "House of Bailiff" (øverste retsmyndighed på Jersey).

Lørdag den 20 startede vi så hjemad, men var nær ved at blive "fanget" af en front, der vestfra nærmede sig Jersey. Via Beauvais nåede vi frem til Wildenrath, hvor vi igen skulle overnatte. Herfra næste morgen til Bremen (til en afveksling

generede en front os igen !!), og vi nåede derfor først Flyvestation Avnø sent søndag eftermiddag.

Den danske konsul på kanalerne, John W. Huelin, som var den lokale primus motor vedrørende dansk deltagelse, og som blev ovenud begejstret ved at høre, at der kom om ikke et veteranfly, så dog et vintagefly - og ovenikøbet af engelsk herkomst - skriver i et brev af 17 februar bl.a. følgende:

May I also take this opportunity of sending to you a number of photographs which were taken during the flying display which Captain Rasmussen and his colleagues gave during the Battle of Britain annual celebrations in St. Helier. The fact that they only arrived at Jersey Airport at about 12.45 hours, and had practically no time to make a reconnaissance of the very difficult "lay out" of the Bay and land promontories over which the display had to take place, before taking off for the display at 14.20, emphasised their possession of the highest possible degree of flying skill. You may already have in your possession some maps of Jersey which indicate the contours of the land which provides something of an amphitheatre over St. Aubin's Bay, over which the displays took place, and a study of these will itself no doubt serve to illustrate the problems with which your colleagues had to contend.

**---og et,
som ikke gjorde det---**

I England påregnes i 1976 afholdt et "International Hunter Meet" i anledning af, at Hawker "Hunter" jagerflyet fylder 25 år. I denne forbindelse modtog det danske flyvevåben en henvendelse om at deltage, idet vi som bekendt anvendte "Hunter" i eskadrille 724 fra 1956 til 1975. Man var fra engelsk side især interesseret i prototypen til den tosædede "Hunter" (WB 188).

Da anmodningen kom, var der netop truffet aftale med Hawker Siddely om retursalg af alle danske Hunterfly.

FLYTEKNISK GRUNDKURSUS

Luftfartsdirektoratet har godkendt, at grunduddannelsen i flyteknisk tjeneste - tjenestefelt 43 - udvides, således at uddannelsen indeholder flyteknisk grundkursus. Ifølge Luftfartsdirektoratets bestemmelser er flyteknisk grundkursus en betingelse for erhvervelse af civilt flymekanikercertifikat, og det har hidtil været nødvendigt for stampersonel, der gennemgik denne grunduddannelse i flyvevåbnet, at frekventere en civil uddannelsesenhed for at få flyteknisk grundkursus.

Den del af grunduddannelsen, som således er kompetencegivende for en senere civil beskæftigelse som flymekaniker, er af et sådant omfang, at kontraktperioden i tjenestefeltet må forlænges med 13 måneder.

Uddannelsesomlægningen, fra en tidsbestemt kontrakt på 33 måneder uden civiluddannelsesret og til en tidsbestemt kontrakt på 46 måneder indeholdende denne ækvivalerende civiluddannelse, er iværksat fra og med klasse 0276-43320, der er mødt på Flyvevåbnets Konstabelskole den 2. februar 1976.

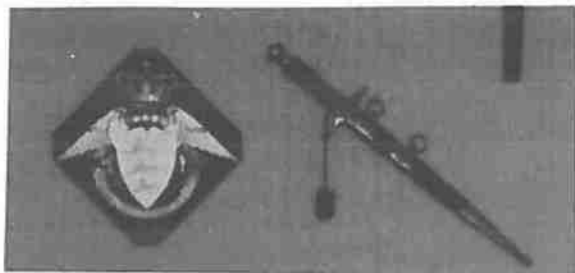
*"Til lykke til en god ven
af flyvevåbnet"*



Chris Rasmussen - CHRIS kaldet - rundede de 80 år den 26 DEC 1975. For den indsats Chris i en lang årrække har gjort for flyverelever under uddannelse i Canada modtog Chris på den store dag af Chefen for Flyvevåbnet en personlig tak samt CHEFEN FOR FLYVEVÅBNET's plaquette.

Chris er tidligere blevet hædret for sit store arbejde. Dette skete i forbindelse med flyveruddannelsens ophør i Canada, hvor Chris på Flyvestation Karup af generalmajor Zigler, daværende Chef for Flyvertaktisk Kommando, fik overrakt Flyvevåbnets dolk.

"NYT FRA FLYVEVÅBNET" bringer hermed også sin tak og lykønskning til "CHRIS".



The Ken Soble Tower,
500 Mac Nab St. N. Apt. 1606.
Hamilton Ontario Canada
L6L 1L8

Hr. General Major Holst-Sørensen
Kære Ven.

Det var en virkelig overraskelse og en særdeles stor glæde for mig at modtage denne smukke plaquette lige Dagen før Jul, det er vanskeligt for mig at finde de rette Ord for at udtrykke mine følelser da jeg sånede Pakken.

Hvis jeg nogensinde har gjort noget for de unge C/C. og Flyvevåbnet har det altid været til min store glæde - det er ikke op til mig at sige - men det er op til mig at sige at jeg føler jeg står i en taknemlighedsgæld til disse O/C. og til det danske Flyvevåbnet i sin helhed, uden dette vilde jeg ikke have haft det udsyn paa livet jeg nu har, disse Ugentlige besøg har gjort en stor del til at holde mig ung.

Jeg sender hermed min nest hjerteligste Tak for Gaven og for al den venlighed jeg i sine mange Aar har mødt af det danske Flyvevåbnet. Jeg regner ved at være i Danmark i Juli Maaned og det vilde være mig en stor glæde om jeg saa sætte mig i forbindelse med Generalen for at overbringe min personlige Tak.

Jeg ønsker Generalen et lykkeligt Nytår og igen min Hjerteligste Tak.

Kodtag mine venligste Hilsner

Chris Rasmussen

LANGTIDSANSÆTTELSE & CIVILUDDANNELSE

Forsvarskommandoen har gennemført en gennemgribende vurdering af, hvilke funktioner inden for stampersonelområdet, der kan bestrides af personel i aldersklassen 45-59 år, henholdsvis 35-44 år.

På baggrund heraf er foretaget udregninger af, hvor meget stampersonel, der kan være antaget med kontrakt om langtidstjeneste med aldersgrænse på henholdsvis 45 og 60 år.

Forsvarskommandoen har med den baggrund, og efter forhandlinger med CS, besluttet, at antagelse til langtidstjeneste fremtidigt i princippet bør finde sted omkring 25-års alderen i et antal årligt, der svarer til de opgjorte funktioner, idet en jævn aldersfordeling er en forudsætning.

For at opnå dette, er det planen i løbet af 1976-77 som en éngangsforanstaltning at tilbyde langtidsansættelse til personel, som på dette tidspunkt er over 25 år, i et antal, der pr. fødselsårgang svarer til besættelsen af de opgjorte funktioner, idet en jævn aldersfordeling stadig er grundlaget.

Personel, som herved ikke antages til langtidstjeneste, vil ikke senere kunne forventes antagelse.

Forsvarskommandoen forventer herved at opnå en række fordele, såvel for de militære myndigheder som for personellet:

- Den tidligere antagelse til langtidstjeneste medfører for den enkelte klarhed over mulighederne for varig beskæftigelse i forsvaret,
- det antagne personel får et betydeligt forbedret udbytte af kapitalpensionsordningen,
- det personel, som ikke kan antages til langtidstjeneste, animeres til at omskole sig til en civil tilværelse, ved udnyttelse af CU-tilbuddene.

Forsvarskommandoen har ligeledes efter forhandlinger med CS - til hensigt at fastsætte visse restriktioner for afviklingen af CU, med den hensigt at tilskynde det personel, som ikke kan antages til langtidstjeneste, til at foretage en tidligere aftale om afvikling af CU.

Herved opnås en bedre planlægning, med bedre kvalitet som følge, for såvel de militære myndigheder som for Forsvarets Civiluddannelse og for den enkelte.

Forsvarskommandoen vil i de kommende måneder fastsætte nærmere retningslinier for gennemførelse af disse planer, idet CS vil blive inddraget heri. Det forventes, at de nævnte samlede ansættelser af personel over 25 år vil kunne finde sted ultimo 1976 for hærens og søværnets vedkommende og primo 1977 for flyvevåbnets vedkommende og at antagelser til langtidstjeneste herefter vil ske med et fast årligt antal i omtrentlig 25-års alderen.

★★★★

HELP.....

Indholdet af et orienterings- eller informationsmiddel som FLYNYT er direkte afhængig af læsernes ønsker og bidrag. "Nyt" behøver ikke altid være nyheder i gængs forstand, d.v.s. "noget som netop er sket eller skal ske". "Nyt" kan jo også være "noget man ikke vidste" (på det tidspunkt man får det at vide). Redaktionen opfordrer derfor så indtrængende som muligt enhver til at tænke på, om ikke noget i hans/hendes hverdag kan have interesse uden for det pågældende tjenested. Store eller små begivenheder omkring den enkelte bør kunne medføre en kort - eller længere! - meddelelse til FLYNYT, gerne bilagt fotos, tegninger el. lign.

Skulle læserne være i tvivl om, hvorvidt dette eller hint bør gøres til genstand for bearbejdelse med mulig optagelse i FLYNYT for øje, er han/hun velkommen til at rette henvendelse til redaktionen.



“Luftens arbejdshest”

Forsvarskommandoen har givet tilsagn om, at 3 evt. 4 danske C-47 fly i midten af september 1976 stilles til rådighed for det engelske filmselskab Twickenham Film Studios som i samarbejde med det amerikanske selskab Joseph E. Levine Presents Inc., under fælles ledelse af Sir Richard Atterborough, skal producere en film om slaget ved Arnhem i 1944. Filmen baseres på Cornelius Ryan's bog "A Bridge Too Far".

Det er tanken, at danske besætninger skal flyve maskinerne, eftersom de efterhånden er de eneste, der har tilstrækkelig flyvemæssig erfaring på C-47. Man er på udkig efter civile C-47 fly, men der er ikke mange tilbage i verden. Filmisk skaber det en del problemer, eftersom der i den første nedkastningsbølge i 1944 deltog ikke færre end 1400 fly af denne type.

Filmoptagelserne, der påregnes at skulle vare ca. 10 dage, skal enten finde sted i Sydengland eller over den egentlige slagmark ved Arnhem i Holland.

□□□□□

NYE CRASHTENDERS

Flyvematerielkommandoen (FMK) har fra Fa. Rosenbauer, A.G., Linz, Østrig, ialt 18 Crash Tenders under anskaffelse. Omhandlede Crash Tenders skal i løbet af nogle år afløse Flyvevåbnets nuværende ældre slukningskøretøjer. Første delleverance på ialt 6 Crash Tenders er tilgået FMK.

Anskaffelsen omfatter en total udskiftning af Flyvevåbnets Crash Tenders og udgør i værdi (ca. 12 mio.kr.) en af de største samlede anskaffelser af slukningskøretøjer, der er foretaget her i landet. Chassiset, som er af Fa. Daimler-Benz nyeste produktionslinie, er endnu ikke præsenteret i Danmark som slukningskøretøj. Det slukningstekniske udstyr er endvidere så avanceret i sin udformning, at køretøjerne har betydelig interesse, også udenfor forsvaret.



★ ★ ★

STUD LUFT

Et orienteringsarrangement for elever i 3.G fra hele landet, har sin rod helt tilbage til den tid, hvor flyvevåbnet gik ind i jetalderen. Det startede med, at personel fra flyveskolen fløj rundt til de større byer i Danmark og gav orientering og flyveture til interesserede unge, med henblik på en uddannelse til pilot i flyvevåbnet. Efterhånden ændrede arrangementet gradvis form, til den form, hvorunder arrangementet kører idag og har kørt de sidste 7 år.

Hvert år, når det nye skoleår begynder, ligger der på 119 rektorers bord en indbydelse til at lade 2 elever fra 3. gymnasieklasse eller 2. HF deltage i arrangementet STUD LUFT, i den kommende efterårsferie. Endvidere medfølger indbydelse til 2 reserver, da der er erfaring for, at ca 2/3 af de indbudte gymnasier reflekterer på indbydelsen; en del gymnasier benytter netop efterårsferien til studieture til udlandet.

Arrangementet gennemføres i 2 hold, hver på max. 90 elever, grænsen sat under hensyntagen til transport- og indkvarteringskapacitet. Alligevel kommer vi i den situation, at måtte sige nej til en del "reserver", således 120 elever sidste år.

Arrangementet strækker sig over 4 dage. De 2 hold møder på henholdsvis Flyvestation Ålborg og i Jonstruplejren, og undervejs bytter de 2 hold rundt for til slut alle at samles på Flyvestation Ålborg.

Programmets grundelement er: Se flyvevåbnet og døm selv. Vi tilstræber derfor at vise flyvevåbnet frem, dels som et element i vor samfundsstruktur, dels som et uddannelsesapparat for landets borgere, og dette forsøger vi at anskueliggøre gennem foredrag og besøg. Af foredragene skal nævnes flyvevåbnets organisation, dets tilhørsforhold til NATO, raketluftforsvaret, de flyvende eskadriller, en pilots hverdag, flyveledertjenesten, antagelsesprocedure for stampersonel og piloter, officersskoleuddannelsen, redningseskadrillen, og besøgene omfatter flyvende eskadriller, raketeskadriller samt hovedværksteder.

Arrangementet STUD LUFT er stramt, godt, belastende og udbytterigt! Det er stramt, fordi vi på det korte tidsrum gerne vil vise så meget som muligt, og fordi vi ikke vil friste med lediggang. Eleverne giver selv udtryk for, at programmet er meget stramt, men er til gengæld imponeret over, at det hele tiden overholdes og kører som planlagt. Måske noget, skoleelever ikke er så forvante med idag, men det giver dem også indtryk af vor hverdag; om end den ikke kører efter en stram disciplin, så kører den ret så velorganiseret.

Vi behøver ikke at lide af falsk beskedenhed; arrangementet er godt. Vi ved det fra elevernes kritikskemaer, vi ved det ud fra viden om, at en del rektorer benytter invitationerne som belønning ved udvælgelse af elever, og vi ved det fra vore egne foredragsholdere, der selv kan mærke, om de har fat i ele-



verne eller ej. En væsentlig faktor, der er med til at gøre arrangementet godt, er det store antal foredragsholdere, der tilgodeser de kritiske elevers holdning til indoktrinering, ligesom der i arrangementet er en aften, hvor et stort antal militært personel er til stede, således at eleverne har mulighed for at komme på tomandshånd med militært personel. En stor butik har også kritiske røster, der altså også kan komme til udtryk.

To små eksempler til belysning af arrangementet - begge fra deltagende militærnægtere. Den ene udtrykte: "Jeg var militærnægter, da jeg kom, og jeg er militærnægter, når jeg rejser hjem, men nu ved jeg da, hvad jeg taler om". Den anden var i et større dilemma: "Hvilke muligheder har jeg for at blive pilot,.... jeg har desværre aftjent min værnepligt som militærnægter, men for søren, hvad

ved man om forsvaret i den alder".

Den sidstnævnte var HF studerende.

Det er belastende for vore enheder, især for Flyvestation Ålborg, hvor eleverne samles de sidste 1½ dag. Det er klart, at et arrangement af et sådant omfang griber forstyrrende ind i hverdagen; vi må nok til gengæld gøre os klart, om ikke det simplethen er vor pligt at orientere offentligheden, for derigennem at medvirke til at skabe troværdighed om forsvaret.

Vi er jo et forsvarselement, der som vore deltagere udtrykker det, er imponerende i opbygning og effektivitet, og som de ikke på noget tidspunkt tidligere har haft tilsvarende mulighed for at danne sig et indtryk af.

Det er udbytterigt ... tror vi da. Det er jo straks lidt sværere at konstatere, om det udbytte af effektivitet eleverne er blevet præsenteret for, nu også styrker deres tillid til forsvaret i Danmark. Men det har om ikke andet, for atter at bruge deres eget udtryk, overrasket dem gevaldigt, at et flyvevåben i lille Danmark kunne virke sådan.

Ser vi på det rent rekrutteringsmæssigt, kan vi ved Forsvarets Rekruttering få oplyst, at af de sidste 160 ansøgere havde de 45 været på STUD LUFT, og hvad er lige så væsentlig, størstedelen af de øvrige ansøgere havde viden om flyvevåbnet og det job de søgte i flyvevåbnet, erhvervet gennem elever, der havde været på STUD LUFT, eller fra elever, der havde været i erhvervspraktik på Flyvestation Skrydstrup i samme tidsrum.

Om der så havde været lige så mange ansøgere, hvis vi ikke havde afholdt et STUD LUFT, må stå ubesvaret, men under alle omstændigheder har vi den fordel, at langt størsteparten af ansøgerne har en viden om det, de søger ind til, som strækker sig langt ud over, hvad brochurer kan give dem.

Misundelig ... ja, måske lidt. Disse skoleelever opnår på 4 dage en større viden om

flyvevåbnet, end mange, der måske går i systemet et helt langt liv. Forsvarets Rekruttering har ikke haft nødig at annoncere det sidste år, her spiller situationen på arbejdsmarkedet sikkert ind, men når vi opgør udgifterne til et arrangement STUD LUFT med alle udgifter såvel aktuelle som fiktive, til at svare til een annoncering, når vi forhåbentlig til det resultat, at den oplysningsmæssige værdi - måske især for "ikke ansøgerne" - berettiger gennemførelsen af et sådant arrangement, ja måske endda berettiger til gennemførelsen af nok et arrangement for de 120 "reserver", der ikke kom med?

O. Dahm
kaptajn

Chefers kompetence

Som et led i resultatopfølgningen på Forsvarschefens spørgeskemaundersøgelse 1973 har Forsvarskommandoen anmodet Militærpsykologisk Tjeneste om at iværksætte en nærmere undersøgelse af chefers ansvar og kompetence. Undersøgelsen blev gennemført med bistand af et panel som omfattede ca. 1/4 af samtligge underafdelings- og skibschef, repræsenterende alle enhedstyper i de tre værn, samt et antal værkstedsledere.

Undersøgelsesrapporten giver et ret omfattende billede af chefernes/ledernes arbejdsvilkår, og det vil derfor ikke her være muligt at give et kortfattet overblik over resultaterne. Det skal dog nævnes at den forholdsvis negative vurdering af ansvars- og kompetenceområdet, som spørgeskemaundersøgelsen 1973 gav udtryk for, er blevet stærkt modificeret, idet panelet stort set udtrykker tilfredshed med ansvarsområdet. Samtidig er det blevet konkretiseret, hvilke forhold af kompetencebegrænsende art der kan have været årsag til den nævnte negative vurdering. ●●●

Rapporten har været til sagsbehandling i Forsvarskommandoen, og på grundlag heraf blev det besluttet, at rapporten skulle fordeles til en større kreds i Forsvaret, idet man fastslår, at aktiviteter afledt af de fremkomne forslag til ændringer naturligt vil kunne finde sted på alle niveauer fra Forsvarskommando ned til og med afdelingsniveau.

Forsvarskommandoen har anmodet myndigheder under Forsvarskommando-niveau om at lade rapporten danne grundlag for en debat på tjenestestederne med henblik på en nærmere undersøgelse af, hvilke forhold der eventuelt kunne tænkes ændret på lokalt plan. Samtidig har Forsvarskommandoen iværksat en nærmere undersøgelse af de problemområder, hvor ændringer i givet fald kun kan ske ved revision af gældende bestemmelser af Forsvarskommandoen selv eller højere myndigheder. Følgende seks områder er specielt udtaget som emne for en nærmere analyse, som skal danne baggrund for en evt. ændring eller argumentation for at gældende praksis bibeholdes.

- Udarbejdelse af en håndbog eller lignende til erstatning af tjenestereglementet indeholdende en samling af bestemmelser, forskrifter m.v. (evt. henvisninger til disse) som vedrører chefers ansvar og beføjelser.
- Samlet afvikling af civiluddannelse i tiden op til hjemsendelse. Pligt til at meddele afviklingstidspunkt 3 mdr. i forvejen.
- Et rådighedsbeløb (2-3000 kr. pr. år) til disposition for chefer til f.eks. velfærdsforanstaltninger og mindre materielindkøb.
- Ændring af de traditionelle inspektions- og kontrolformer i retning af en mere funktionel kontrol af enhedens samlede niveau (jvr. TACEVAL).
- Chefers indflydelse på personaleforvaltningsområdet, langtidskontraktansættelse m.v.
- Øget indflydelse til chefer på reparations- og veligholdssestjenesten.



*Anerkendelse
for
Fremragende Tjeneste*

*Chefen for Flyvevåbnet udtrykker hermed sin
anerkendelse for fremragende tjeneste over for
Reservelæge J.K. Gøtrik
i anledning af helikopterredningsoperation
den 8. Februar 1976 i Kattgat, hvorved reserve-
lægen ombord på kutteren "Kirsten Vig" under
overordentligt vanskelige forhold med usædvanlig
faglig modenhed og dygtighed udførte et
kirurgisk indgreb.*

Johs. Skuu
Chef for Flyvevåbnet

☆

091244-0419 reservelæge J. K. Gøtrik deltog 8 FEB 1976 som lægeligt besætningsmedlem i en SAR-mission, der havde til opgave at frigøre, behandle og evakuere et besætningsmedlem på et skib.

Den kvæstede havde fået højre ben i klemme mellem skibssiden og drivakslen. Benet var knust, men fortsat fastsiddende. Patienten var vågen ved reservelægens ankomst, men forpint og chokeret som følge af blodtabet.

Reservelægen blev hoistet ned på skibet og udførte der i løbet af nogle timer et kirurgisk indgreb med usædvanlig faglig modenhed og dygtighed under overordentligt vanskelige forhold. Ved denne indsats lykkedes det for reservelægen under skibsdækket at ophæve blødningschokket samt under smertestillende behandling at foretage en kirurgisk amputation af det knuste ben, så patienten med båretlift kunne evakueres til helikopteren.

☆☆

Hawk skydninger i Frankrig



ASP ja eller nej?

1975 blev et ganske spændende år for HAWK-personellet ved Luftværnsgruppen, - blev der mulighed for at gennemføre den årlige skarpskydning, "ASP" (Annual Service Practice), den store prøve på eskadrillernes "professionalisme" og "teamwork", samt raketternes fortsatte "reliability" (søm man siger på nydansk).

Svaret blev ja! - Forhandlingerne om ASP i Frankrig gik i orden. Hvorfor tvivlen, jo HAWK-ASP på Sardinien var ikke mulig i 1975 og 76 (77) da det italienske materiel var sendt til modifikation (Improved HAWK, se FLY NYT feb.1974), og det franske skydeområde 80 km syd for Bordeaux var eneste anden mulighed i Europa.

En betingelse, og på jernbane.

Noget helt nyt var det, at øget materiel skulle bringes de ca. 2000 km sydpå og gøres skudklart i klitterne oven for Biscayabugstens store dønninger.

Denne betingelse blev løst ved, at sætte ESK-541's materiel i land fra Middelgrunden, køre det til Ringsted og indlade det på jernbanevogne. For personallet, der er øvet i at køre på landevej, var dette noget nyt, -omhyggelig indkøring på jernbanevognene, fastspænding og anbringelse af stopklodser så "tab" på vejen af det kostbare materiel ikke var muligt.

Lørdag den 18 oktober om formiddagen startede toget mod syd, med nødvendigt vagtpersonel i den tilkoblede personvogn, og mandag den 20 kl. 1200 begyndte udladningen på et sidespor i den lille sydfranske by Ychoux, 30 km øst for skydeområdet.

Ud over det medbragte eskadrillemateriel, medførtes nødvendigt værkseds- og testudstyr fra LVG-M, der med tilhørende teknisk personel på NATO-sprog benævnes DSU (Direct Support Unit).

Opstilling og klargøring.

Ved ESK-721's mellemkomst blev personellet fra ESK-541 og fra DSU'en fløjet til militærflyvepladsen Cazoux, 25 km nord for skydeområdet, med ankomst mandag den 20 kl. 1400. Tirsdag morgen blev materiellet af en blandet dansk/fransk lastvognskolonne trukket til den sydlige af de to HAWK-stillinger.

Den situation, at det var første gang dansk HAWK-materiel skulle anvendes til affyring, (på Sardinien var kun raketterne danske) gjorde opgaven spændende og tiltalende. Hvordan havde udstyr og radarer taget jernbanetransporten? Var DSU'en istand til at løse støtteopgaven om nødvendig? Kunne man nå den planlagte grundige gennemgang og justering inden fredag formiddag?

Alt gik langt bedre end ventet, udstyret havde holdt sig forbavsende godt og man blev klar til kalibreringsflyvning på den planlagte tid. Denne flyvning blev udført med en af to danske T-33 fly, der til formålet var stationeret på Cazoux-besætning i flyet dansk-fransk. Kalibreringen forløb tilfredsstillende og der kunne holdes en velfortjent week-end, dog kun til søndag morgen kl. 0600, hvor den egentlige ASP skulle påbegyndes, kontrolleret af franske HAWK-eksperter.

Hvor er vi?

Centre d'Essais des Landes (C.E.L.), Biscarrosse, på dansk - Forsøgscentret i provinsen Landes -, 25 km langt og 9 km bredt anvendt som forsøgs- og træningsområde for alle typer franske raketter siden 1962, som afløsning for et område i Algerier.

Hele området er, som det omliggende landskab, tæt bevokset af høje gran- og fyrretræer, og byen Biscarrosse kan sammenlignes med Helsingør. 11 km fra Biscarrosse, ude ved kysten, ligger feriebyen Biscarrosse-Plage, - et slags Hornbæk med store feriehuse og hoteller. Lige før denne

by, næsten tom grundet årstiden, ligger hovedindgangen til C.E.L., kaldet Poste-Nord.

Hovedlejren, "Base Vie", med store moderne administrations- og værkstedsbygninger, udgør det nordligste område. Her findes tillige en stor gymnastik- og idrætsbygning med tilhørende svømmehal og fodboldstadion, samt messebygninger, hospital, og en moderne kirke med mulighed for ændring til 3 forskellige religioner.

3 km syd for Base Vie findes HAWK-stillingerne, puttet ind imellem mange forskellige typer raketafskydningsanlæg.

Så begynder det!

Søndagmorgen, klart og skyfrit men køligt, op på lastvognene og afsted til klitterne hvor materiellet står og "venter" på at komme i berøring med sine operatører og teknikere.

Det franske kontrolhold er allerede ankommet, med stopure og TM5 m.v.. En kort orientering på "franskengelsk" og spørgsmål på "danskengelsk", klarlægger dagens operationer. Så afsted til pladserne, klarmelding - stopurene startes - ASP er begyndt.

Raket-samleteknikerne har 4 effektive arbejdstimer til at udpakke, samle, afprøve og transportere raketten på plads på "launcherén". Operatører og rardarteknikere har 6 effektive timer, til gennemførsel af kontroller og justeringer, der bringer eskadrillen på 5 minutters beredskabsstatus.

Personellets arbejde følges nøje af kontrollanterne, og eventuelle fejl eller forglemmelser påtales og rettes, medens kontrollantens blyant noterer og giver "strafpoint".

Det gik! Materiellet virker perfekt, og man er klar på 5 min. status. Nødvendigt vagtmandskab efterlades for at tilse de summende feltgeneratorer, der leverer "sagte" strøm til materiellet som ikke må "fryse" natten over.





SKUDET.

Mandagmorgen påbegyndes med "daglige-checks", efterjustering og klarmelding på 5 min. status. Franskmandene kontrollerer telemetringssystemerne, der skal følge raketten under flugten. I operationsbunkeren, $\frac{1}{2}$ km nord for stillingen gennemprøves forbindelser og meldinger, fra basens store computerstyrede operationscentral til bunkeren, på fransk, - fra den franske sikkerhedsofficer til den danske operationsofficer (Directeur Tir = SAM allocator), på engelsk, og fra denne til eskadrillen på samme sprog.

Eskadrillen består af to hold, der begge skal igennem en ORE (operational readiness evaluation) en slags "dry-run", inden et af holdene vælges til at affyre det virkelige skud.

En ORE viser personellens evne til samarbejde, den enkelte mands dygtighed og rutine til, inden for 5 minutter at bringe hele eskadrillen til skud. Den ældre operatør får herunder set, om han fortsat er helt oppe på "dupperne", og om det han har lært den yngre er "trængt ind". TCO (Tactical Control Officer) styrer fra sin plads, foran det store radarscope i kontrolvognen (BCC), alle operationerne, og udpeger målet der skal engages.

Holdet der skal affyre raketten udvælges af den franske chiefevaluator. Tidspunktet, indenfor hvilket affyringen kan

finde sted, er tildelt, dette kaldes et "vindue" og skal afpasses med alle de andre aktiviteter på basen.

Klokken 1450 modtager eskadrillen ordren "BATTLE STATIONS". Nu gælder det - første skud med dansk materiel, mon det virker? For man har justeret på det de sidste 9 år, kørt rundt med det på landevejene, og sat det i stilling mange steder på Sjælland m.v., men aldrig skudt med det.

Knap 5 minutter er gået, TCO har modtaget klarmelding fra sine operatører og teknikere, og melder eskadrillen "Ready for Firing" til operationsofficeren i kontrolbunkeren.

Nedtælling til droneafsendelsen påbegyndes. Dronen (CT-20) medbringer et slæbemål, der vil være 8-900 m bagefter, og den er forsynet med radarreflektorer svarende til et 2 kvadratmetermål. Dronen er startet og styres ud til et punkt ca 80 km ude over Biscayabugten, hvor den vendes for at gå på angribende kurs mod eskadrillen.

Dronen er vendt og slæbemålet er sat ud - TCO melder om målet - målet tildeles og TCO melder "sektion Alfa lock-on". Med ca 700 km i timen eller ca 378 knots, nærmer målet sig eskadrillen. "Tilskuerne", det hold der ikke skulle skyde, samt DSU-personel - sidder spændt på tilskuerpladserne et stykke fra bunkeren, med øjnene rettet mod launcheren med den valgte raket.



I BCC-vognen sidder FCO (firing control operator), ved sin radarkonsol, det er hans ra-

dar der følger målet, det er ham der skal trykke på "firingknappen" når beordret af TCO, det er første gang han prøver det.

På en afstand af 35 km fra eskadrillen erklæres målet for "Hostile", TCO påvirker sin trykknop, der giver FCO "grønt lys" for affyring - nedtælling 5-4-3-2-1-"FIRE" - FCO trykker hårdt på "firingknappen".

Med en skarp blå stikflamme forlader raketten sin launcher og afsted mod den angribende, næsten 2 gange lydets hastighed. "Tilskuerne" rejser sig og klapper - hurra! det virkede!

Operatørerne sidder på deres pladser i systemet og følger raket og mål, FCO venter spændt på "tone-burst"-lyden i sine hovedtelefoner, når raket og mål mødes, han sammenligner sine følelser med pilotens der har sin første sololanding. "Tone-burst"! målet nedkæmpet -genoptag fredsberedskab.

Fridag og de andre eskadriller.

Alle er lettede, og så har man ovenikøbet sparet reservedagen til en udflugt i omegnen og en tur til Bordeaux.

Nu går det stærkt, den 28 oktober om eftermiddagen kommer næste eskadrille, der skal skyde, og den 29 om morgenen rejser første eskadrille hjem. Hver eskadrille har 3 dage til ASP, og den sidste - 542- pakker materiellet sammen, alle gennemgår de nervepirrende timer og minutter for at vise hvor gode de er, når det gælder.

ASP-1975 er slut for HAWK-personellet, man har levet op til NATO-standarden, endda særdeles godt.

Næste ASP også i Frankrig.

Til slut skal nævnes at ASP/HAWK-1976 er besluttet afholdt i april-maj, og at der denne gang skal skydes 3 raketter pr. eskadrille, idet dansk HAWK-materiel herefter skal moderniseres og man skal have nye raketter. ESK-542's materiel skal anvendes denne gang, og de mange forberedelser er allerede igang - nu gælder det igen!

"DE DIAMANTEN JUBILEUMMARS"

Under denne betegnelse indbyder Koninlijke Nederlandse Bond voor Lichamelijke Opvoeding (KNBLO) til 60. internationale vierdaagse afstandsmarsen, 20 tot en met 23 juli 1976 te Nijmegen.

I den anledning har Forsvarskommandoens udtalt, at man principielt anser dansk deltagelse i internationale marcher for at være af betydning, og da Nijmegen-marchen må betragtes som et forbillede for de marcher der i de sidste 10-15 år er blevet gennemført i næsten alle vesteuropæiske lande, vil man finde det naturligt, at man også fra dansk side markerer diamantjubilæet.

Den rigtige måde at tilkendegive sin anerkendelse af det arbejde, KNBLO har udført gennem de mange år, vil efter Forsvarskommandoens mening være at foranledige størst mulig deltagelse i jubilæumsmarchen og man opfordrer derfor alt personel inden for forsvaret, der tidligere har gennemført en Nijmegen-march, til at deltage i 1976, idet der samtidig gives udtryk for Forsvarschefens anerkendelse af den indsats en omhyggelig tilrettelagt træning forud for og selve gennemførelsen af en Nijmegen-march er.

Det er endvidere hensigten i år at bringe tambourkorpserne fra:

Danske Livregiment
Søværnet
Kvindeligt Flyvekorps

til Nijmegen.

Det sidste skal ses som en anerkendelse af at Kvindeligt Flyvekorps der var den første enhed inden for forsvaret, der deltog med et hold i en Nijmegen-march. Det var i 1964 med Korpschefen, Oberst Else Martensen-Larsen som holdfører.

Den egentlige jubilæumsbuket bliver afleveret af stamersonellet. Søndag den 4 JUL kl. 08.15 svinger Hollandsdetachementet (60 unge, frivillige, professionelle soldater) igen



kof.

nem Kongeporten ud af Kastellet for at marchere til Nijmegen, for der at sige tillykke på 60-års dagen. Bortset fra en fri-dag i den amerikanske base i Bremerhafen og en ditto i det hollandske flyvevåbens kaserne i Arnhem kommer deltagerne ikke under tag i de 15 dage det er planlagt at marchen skal vare.

★★★★

Et 50-årigt minde



Den 16 marts 1926 - for 50 år siden netop i disse dage - startede to grønmaalede biplaner af typen Fokker CVM/26, også kaldet R-Maskiner, fra Kløvermarken for at begive sig ud på en for den tid virkelig distan-ceflyvning. Målet var den ja-panske hovedstad Tokio.

Bedriften er godt beskrevet i Botveds bog "København-Tokio gennem luften" samt i "Dansk Flyvnings Historie", hvorfra citeres:

"De første R-Maskiner kom til Flyverkorpsset i Foraaret 1926, og daværende Premierløjtnant Botved, der med udmærkede Evner for den praktiske Flyvning forenede en brændende E-ventyrtrang og stor Handlekraft, besluttede straks, at med disse Maskiner, der saa at sige var det første moderne og gode Materiel, Hærens Flyvevæsen havde raadet over siden Perioden før Krigen, skulde der udrettes noget stort. Han lagde sine Planer og satte Himmel og Jord i Bevægelse for at interessere formaaende Institutioner og Enkeltpersoner for dem. Hans Chef, Oberst Koch, der i høj Grad havde Forstaaelse af "Daa-dens " Betydning, støttede ham efter bedste Evne.

Efterhaanden lykkedes det at sikre saa stor Støtte udefra - navnlig fra Ø.K., - at Sagen "gled". Krigsministeriet gav sit Bidrag, og Planen, som gik ud paa en Flyvning København-Tokio og retur, blev sat i Værk. For ikke i for høj Grad at være afhængig af de Tilfældigheder, der følger med kun at raade over een Maskine, blev det bestemt, at en anden Flyver skulde følge med om Bord i en Reservema-skine, som skulde overlades Premierløjtnant Botved, dersom der tilstødte hans Maskine noget. Valget faldt paa daværende Løjtnant Herschend. De to Flyvere var ledsagede henholdsvis af Mekanikerne C.J.C. Olsen og V. Pedersen.



Forsvarsministeren, L. Rasmussen, ønsker god tur.
I uniform Flyverkorpssets chef, oberst Koch.



Klar til start.

To splitflag, en gave fra 2.regiments soldaterforening, opbevares ved flyvevåbnets historiske samling.

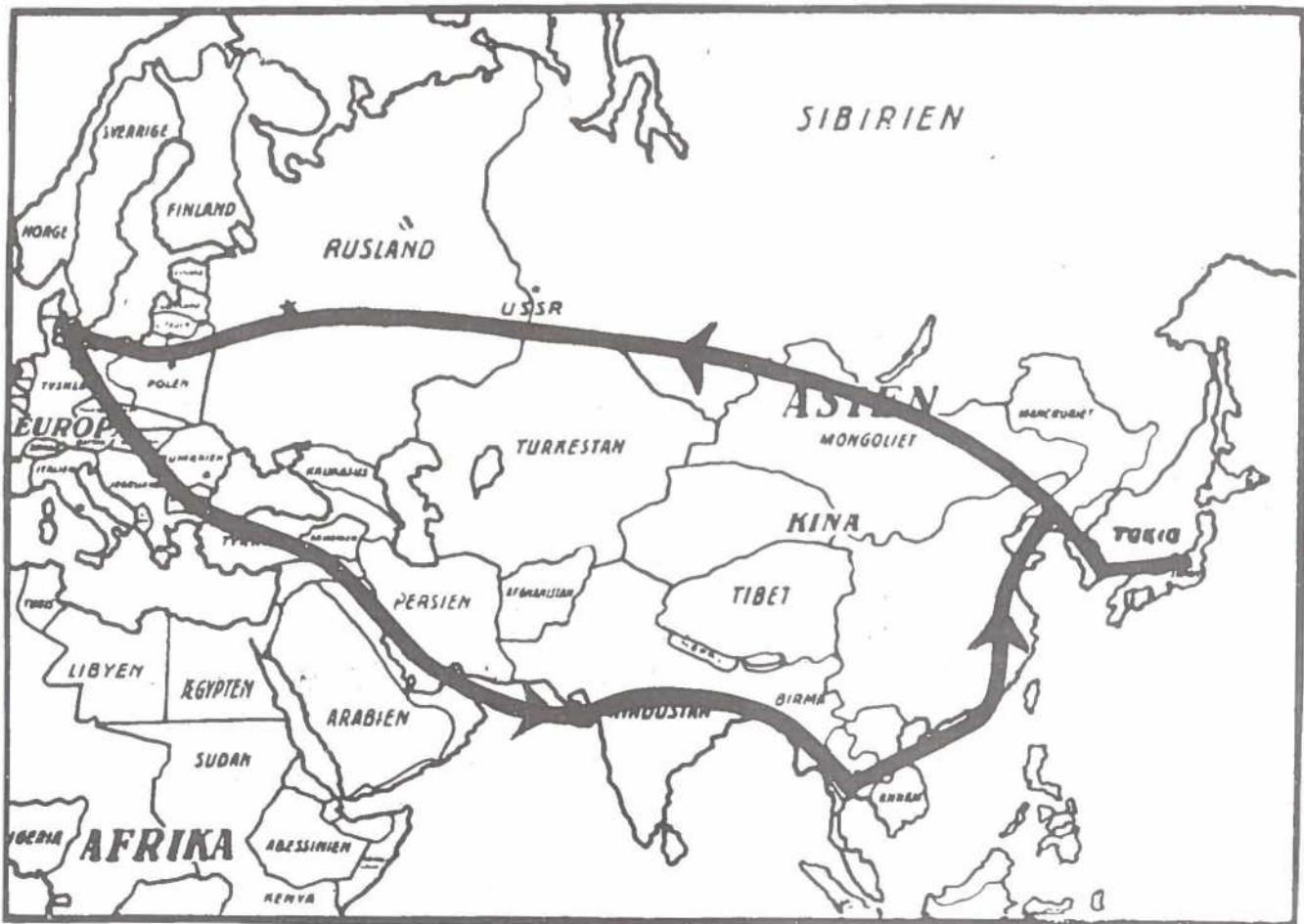
Botved naaede frem til Tokio og vendte i en særdeles flot Flyvning paa 9 Dage tilbage til København over Sibirien og Rusland. Herschend var saa uheldig at faa en Nødlanding i Bagindien under Terrainforhold (Rismarker), der gjorde det umuligt at undgaa svært Havari. Efter at Maskinen var repareret i Bangkok af siamesiske Arbejdere, fløj han den hjem.

Begge havde paa Udturen haft en Del Vanskeligheder med deres Maskiner, der vel var ganske udmærkede, men blot næsten for nye at sende paa Langtur; de var ikke kommet over visse ubetydelige Børnesygdomme.

Botveds flotte Bedrift medvirkede i overordentlig Grad til at styrke Korpsaanden i det unge Flyverkorps, som iøvrigt havde trange Kaar."

Desværre er hverken R 1 eller R 2 bevaret for et dansk flyvemuseum. Af minder om turen råder Flyvevåbnets historiske samling over en del fotografier, turens officielle dokumenter, de 2 splitflag samt en sjælden japansk 16-mm film, der skildrer

R 1's ankomst til Tokio. Begivenheden er iøvrigt markeret på udstillingen "Fra Flyvevåbnets historie" på Teknisk museum i Helsingør.



Oplysning ●●●

Nu har serien "Forsvaret i samfundet" været til rådighed i 2-3 år, og seriens hæfter er blevet anvendt med varierende intensitet i værnene og på tjenestestederne.

En vejledning for det personel, der skulle arbejde med seriens emner over for personalet, forelå i marts 1974 i form af et 16 sideres "Instruktør-hæfte". Hensigten var at introducere serien og give en nødtørftig indføring i måder at arbejde med emnerne på.

Serien består i øjeblikket af følgende 6 hæfter:

Det militære forsvar af Laust Grove Vejlstrup

Totalforsvaret af Ivan Christensen

Danmark og NATO af Flemming Adstofte

Danske FN-styrker af E.S. Flemming

Sikkerhedspolitik og forsvar af Bertel Heurlin

Danmarks sikkerhedspolitik af Niels J. Haagerup.

3 af hæfterne er kommet i 2 eller 3 oplag, og antallet af trykte eksemplarer pr. hæfte ligger på 20-45.000. Landets skoler, gymnasier og seminarier har rekvireret meget betydelige dele af oplagene til undervisningsbrug. 2 nye hæfter er på vej, og yderligere 3 hæfter forberedes i ajourførte udgaver.

For at lette anvendelsen af hæfterne er

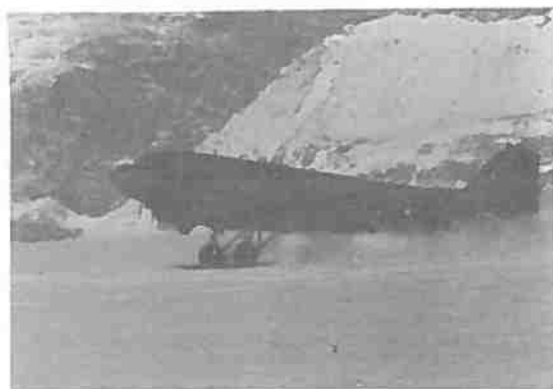
"Vejledning i seriens anvendelse"

blevet udarbejdet til afløsning af instruktør-hæftet. Det er med sine 40 sider grundigere og fyldigere end det første, og det kan med fordel anvendes sammen med den foreliggende

"Samling af grundmateriale til fremstilling af undervisningshjælpemidler"
(FKO PUB 493-101).

Med de ovenfor givne oplysninger skal FLYNYT henlede opmærksomheden på serien og især på vejledningshæftet, som vil være et egnet værktøj for det personel, der i cheftimer eller i anden sammenhæng beskæftiger sig med samtdsorientering ved forsvarets enheder.

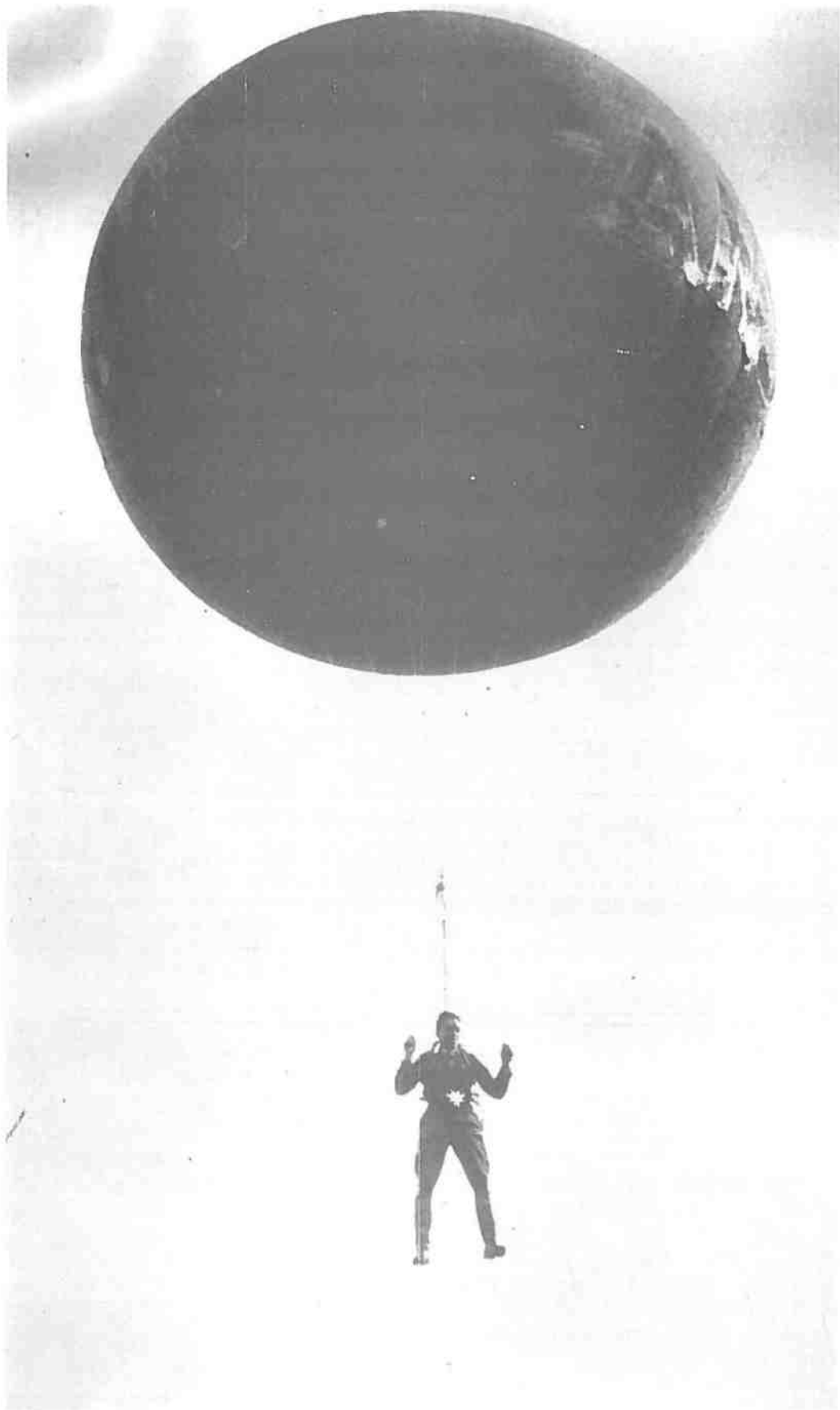
På ski i Grønland + + + +



Flyvevåbnet sendte 22. marts 1976 en C-47 til Nord- og Østgrønland for at udføre forsyningsflyvninger for SIRIUS slædepatruljen.

Flyet påregnes at være hjemme igen senest den 9. april.





Forslag til fremtidig ud - og hjemtransport. Sikrere og sundere.

(Der styres med venstrehånden)

Almindelige bukser kan anvendes i medvind.

FLV hist.saml.

FLYVEVÅBNETS TRANSPORT ESKADRILLE

1926



ESK 721

1976



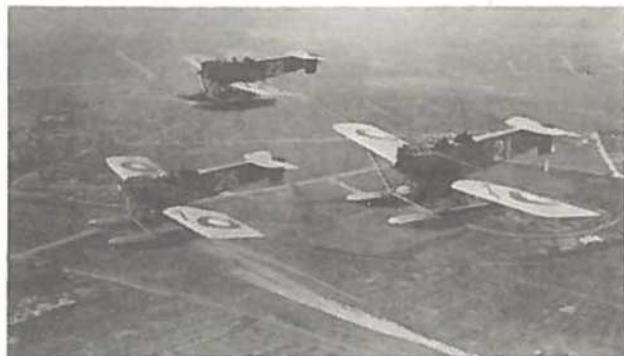
"DEM MED DE GAMLE FLY, DER FLYVER TIL DE JYDSKE FLYVESTATIONER"

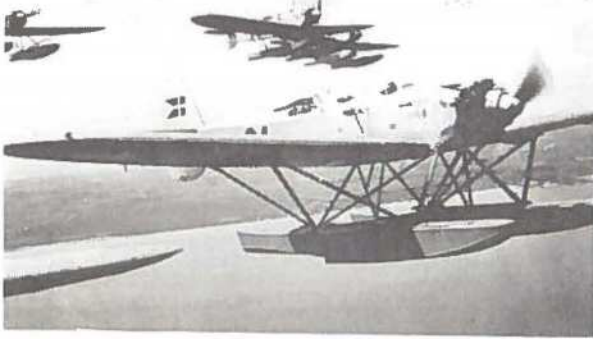
Sådan vil mange sikkert beskrive denne flyvevåbnets ældste eskadrille, og måske finde, at en yderligere præsentation er overflødig.



Eskadrille 721 er oprettet på basis af 1. Luftflotille, der blev etableret 12 OKT 1926 ifølge en skrivelse fra chefen for Søværnets flyvevæsen. Enheden var i en årrække baseret på Luftmarinestation København, Magretheholm, og var udrustet med maritime fly-typer, bl.a. Hansa-Brandenburg-Heinkel HE-8 og Donier Wal.

Allerede i 1932 deltog luftflotillen i ekspeditioner i Grønland med fly af typen HE-8, og dette gik på til 2. Verdenskrig. Militær flyvning blev bragt til ophør under krigen, men efter krigen blev eskadrillen udstyret med fly af typen "Sea-Otter" og "Oxford", og i 1947 blev Catalinaen en del af eskadrillen, som påny var istand til at løse opgaver i Grønland.





Formation af H.M.II'ere ved
Kronprinsparrets modtagelse
26 maj 1935



PBY-5A "Catalina" ved hangar III
på "Blue West I" (Grønland) 1947

Ifølge kundgørelse for forsvarret af 8 februar 1951 benævnes 1. Luftflotille nu Eskadrille 721 og blev underlagt Flyvestation København. 1 maj 1956 blev eskadrillen overflyttet til "lejren" ved Værløse, den nuværende Flyvestation Værløse, og modtog kort efter 6 stk. fly af typen C-47 Dakota fragtfly, som supplement til 2 DC-3 passagerfly, indkøbt fra SAS i 1953.

Eskadrille 721's transportkapacitet blev yderligere udvidet i 1959 ved indkøb af 3 firemotorede transportfly af typen C-54, Skymaster. Dette antal blev senere forøget til 5 fly. Disse fly har i årenes løb løst en lang række opgaver forskellige steder i verden.

Eskadrillen har haft den glæde i 1975 at få helt nye fly, 3 stk. af typen C-130, Herkules, til aflastning af 3 stk. C-54, der er blevet udfaset.

Ved 50 års jubilæet opererer Eskadrille 721 med DC-3, C-47, C-54 og C-130.

De flyvemæssige opgaver opdeles i planlagte (faste) flyvninger, der udføres efter et af Flyvertaktisk Kommando udarbejdet program, gældende for et år ad gangen (TAC DEN OPSINS No 1), og flyvninger, der beordres på kort varsel for at tilgodese et akut behov.

De mest kendte af de planlagte flyvninger er sikkert "SHUTTLE-TRAIN", der har til formål at transportere personel og gods mellem flyvestationerne Værløse og Karup.

Udover disse kan nævnes "COURIER-TRAIN" tidligere benævnt "ICE-TRAIN", der udfører gods- og posttransport mellem de danske flyvestationer.

"CALIBRATION-TRAIN" der har til formål at udføre calibrering af flyvevåbnets navigationshjælpe-midler.

"PARADROP", der har til formål at udføre flyvning for Jægerkorpset, såvel i forbindelse med vedligeholdelsestræning som ved taktisk indsættelse af jægere i forbindelse med øvelser og lignende.



Foruden indenrigsprogrammet udføres følgende flyvninger i Europa:

"Tour de Lux" der har til formål at afhente reservedele m.v. ved NATO's centrallager i Luxemburg.

"Squadron Exchange", der befordrer teknikere og jordudstyr, når danske jagereskadriller foretager udveksling med udenlandske enheder.



"Færø-flyvningerne" hvor personel og materiel (reservedele) transporteres til og fra Færøerne, som støtte til Søværnets og Flyvevåbnets aktiviteter på Færøerne.

"Nike-Hawk ASP" flyvninger, hvor Eskadrille 721 transporterer personel fra de danske raket-ekskadriller til træningsområder på Sardinien og i Frankrig, hvor der udføres klargøring og afskydning af NIKE/HAWK missiler.

"Grønlandsflyvninger", et specielt kapitel i Eskadrille 721's flyvevirksomhed, idet man permanent har et firemotors fly, i øjeblikket en C-130 Herkules, stationeret på Grønland, samt deltager i et antal ekspeditioner i sommertiden, bl. a. Ski-flyvning med C-47.

Opgaverne i Grønland omfatter bl. a. eftersøgning og redning, patientevakuering, observations- og overvågningstjeneste, fotoopgaver, depotudlægning, fiskeriinspektion og postdrop, samt person og gods-transport.

Eskadrillen varetager en lang række flyvemæssige opgaver for andre myndigheder og statsinstitutioner samt for internationale organisationer.

Som eksempel på sådanne flyvninger kan nævnes: flyvninger for Kongehuset, for ministre og ministre, for Røde Kors og de Forenede Nationer.



Desuden specielle opgaver som forureningsmåling for Miljøstyrelsen og forsøgsstation Risø, samt flyvninger for Meteorologisk institut.

I anledning af Eskadrille 721's 50 års jubilæum, blev der afholdt en reception på flyvestation Værløse den 12 oktober 1976, hvortil var inviteret en lang række repræsentanter for forsvarrets øverste ledelse, underafdelinger, samt organisationer, civile såvel som militære. Eskadrillen var berøret med besøg af bl. a. forsvarsminister Orla Møller, forsvarschefen general O. Blixenkrone-Møller og chefen for flyvevåbnet generalmajor N. Holst-Sørensen.



I sin tale til gæsterne ved jubilæet redegjorde eskadrillens chef major L. Tophøj for eskadrillens alder samt det specielle ved eskadrillens arbejdsområder.

Chefen fortalte om fordele og ulemper ved disse forskelligartede operationer og rettede herefter en tak til FM, FC og CHFLV, samt øvrige tilstedeværende repræsentanter, fordi de ville afse tid til at fejre eskadrillen sammen med personalet og takkede samtidig for de mange smukke gaver eskadrillen havde modtaget.

Videre omtalte major Tophøj eskadrillens våbenskjold, der har den latinske indskrift: UBICUMQUE QUANDOCUMQUE, der betyder: hvor som helst - når som helst; meget betegnende for eskadrillens arbejdsområder. Som symbol for vor virksomhed har vi i vort skjold delfinen. Delfinen er i myter fra den græske oldtid kendt som menneskets særlige ven og hjælper. Således er

det også eskadrillens ønske at vor omverden skal opleve os, fortsatte eskadrillechefen.

Eskadrille 721 er inde i en opgangsperiode, og vi har i højere grad end tidligere vort eget værns bevågenhed, men også forsvarrets øverste ledelses bevågenhed. Dette ser vi som noget yderst positivt. Det får os til at acceptere særlige arbejdsbyrder og arbejdsforhold i håbet om, at der er bedring forude.

Sluttelig udbragtes et leve for eskadrillen i håbet om, at den altid måtte leve op til sit motto, samt forvalte de tildelte midler og materiel på bedste måde til gavn for vort forsvar og vort samfund.

Herefter takkede forsvarsminister Orla Møller for den indsats eskadrillen har ydet ham og de øvrige ministerier. FM omtalte de mange aktiviteter, som eskadrillen havde startet op i forbindelse med jubilæet, jubilæumskrus, jubilæumsplatter, særkuverter og lotteri. Ministeren følte sig til tider som en af eskadrillen, specielt når han så på disse forskellige ting, der var sat i produktion og blevet solgt til såvel ham som hans følge på de mange rejser, han havde gjort med eskadrillens fly. Ministeren kom ind på sin specielle følelse for C-54 flyene og udtrykte beklagelse over, at denne type fly nu står for at skulle udfases.

Forsvarschefen tog ordet for som ministeren at takke for den dygtige indsats eskadrillens personel havde ydet gennem årene. Særligt udtrykte FC sig på de andre værns vegne og takkede for operationerne i Grønland og på Færøerne samt for eskadrillens deltagelse i Røde Kors flyvningerne.



Chefen for Flyvevåbnet takkede for den indsats, som ESK 721 havde ydet gennem de mangeartede opgaver, der var blevet løst med stor professionalisme, og sluttede af med at overrække eskadrille 721, Chefen for Flyvevåbnets private skjold. Dette er som bekendt en raritet, der kun uddeles ved særlige lejligheder.

Eskadrillechefen overrakte en jubilæumsplatte til Flyvehistorisk afdeling ved OASS Ege, FKO, og udtrykte håbet om, at den måtte indgå i samlingen til et flyvemuseum.

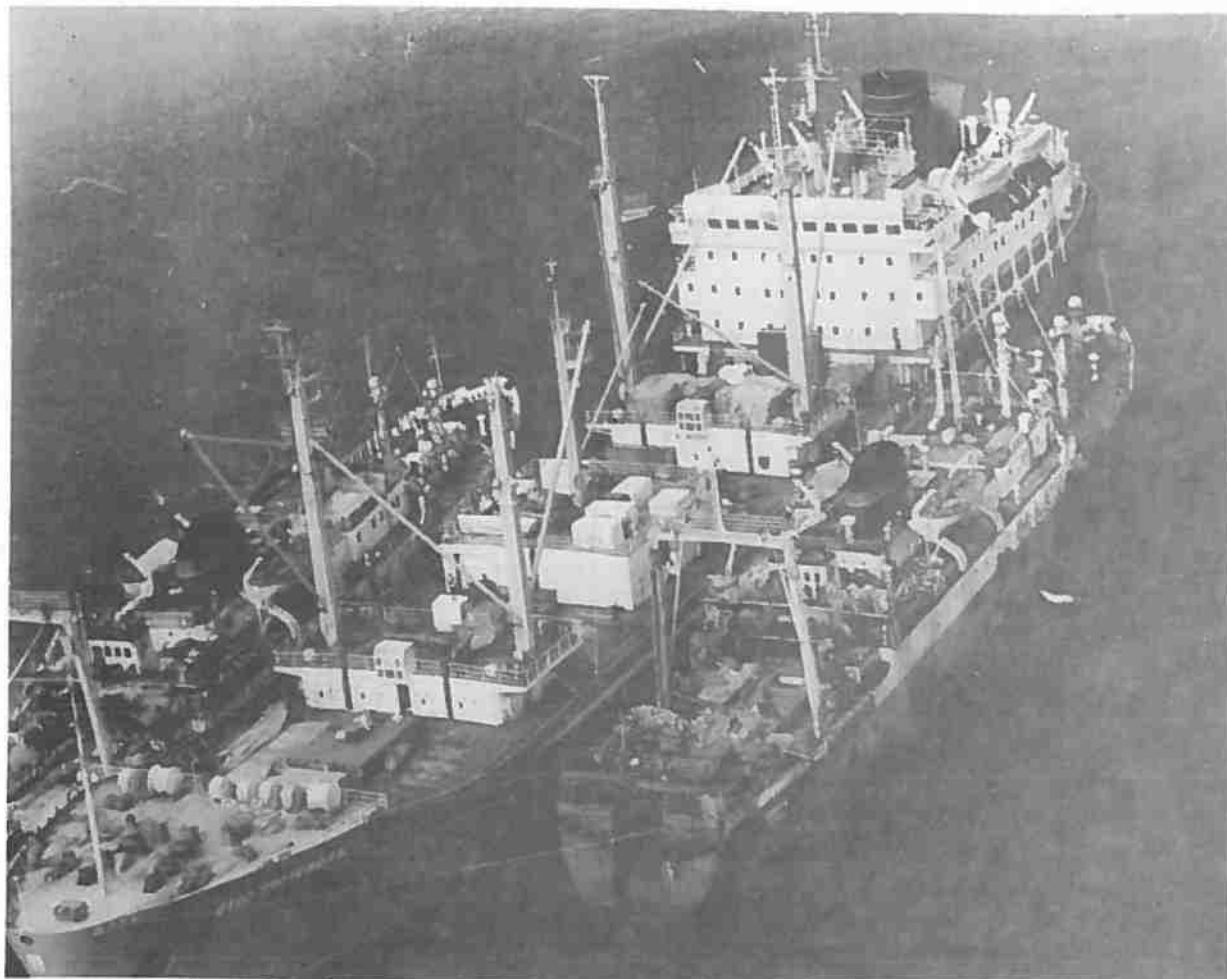
Omkring 600 mennesker var mødt op for at hylde og fejre eskadrille 721; blandt disse var tidligere medlemmer af 1. Luftflotille og ESK 721, der nu enten er pensioneret eller ansat i civil luftfart.

Dagen sluttede med en sammenkomst for eskadrillens personel med damer.

Eskadrillen er tilbage i hverdagen, og kan nu se frem til jubilæet om 25 år med de bedste ønsker for ESK 721.



FISKERIINSPEKTION



Russiske fiskeskibe forekommer efterhånden i stort antal (50-60) på de grønlandske fiskefelter. Ovenstående billede er taget af Luftgruppe Vest under fiskeriinspektion med C-130. De 2 russiske fiskeskibe "bunkrer" på position $64^{\circ}54'N$, $35^{\circ}09'W$. De russiske fiskeskibe udmærker sig især ved deres størrelse. Alle er store havgående trawlere på 2 - 3000 br.t.

☆☆

De to spanske trawlere, der 27 OKT blev lokaliseret af Luftgruppe Vest 4 NM inden for fiskerigrænsen på position: $62^{\circ}55'N$, $51^{\circ}12'W$.

SS2 1644 - Isla de Miquelon

SS2 1637 - Isla de Saint Pierre.

HVIDBJØRNEN blev indsat på opgaven, og det lykkedes at nå frem "inden fuglen var fløjet".



☆☆☆

DEPARTMENT OF THE AIR FORCE
 Headquarters 4684th Air Base Group (ADC)
 APO NEW YORK 09121

28 SEP 1976

Subject: Letter of Appreciation
 To: Rear Admiral Henning L.Prause
 Islander Commander - Greenland

I would like to express my appreciation for the outstanding support rendered by members of your command. Recently, my hospital needed to immediately transport a cardiac monitor from here to Thule AB for a critically ill cardiac patient. However, there was no United States Air Force Airlift available to transport this unit.

Major Hans Halken discussed the problem with Captain B.V.Jensen, and Captain Jensen and his crew volunteered to transport the cardiac unit to Thule in the RDAF C-130 aircraft. This same crew had already put in a full day of flying. The request for the airlift came at 2145 in the evening, and their aircraft was airborne for Thule at 2230. The generous acts of these true professionals may well have saved the life of the coronary patient at Thule AB. Attached is the list of these gallant crewmembers.

I am honored to be associated with men of the caliber of Major Halken and Captain Jensen and his crew. Please convey my appreciation to these fine men. They are to be commended.

LUTHER E. MILLSAP, Colonel, USAF
 Commander

DEPARTMENT OF THE AIR FORCE
 Headquarters 4684th Air Base Group (ADC)
 APO NEW YORK 09121

5 October 1976

Subject: Letter of Appreciation
 To: Rear Admiral Henning L.Prause
 Island Commander - Greenland

1. On 29 September at the DYE II ice-cap site, twelve personnel aboard a trackmaster were stranded in a blizzard, with less than twenty feet of visibility and winds of 60 miles an hour, when the engine of their trackmaster failed. The trackmaster was attempting to transport the personnel from DYE II to a Twin Otter aircraft when the trackmaster became lost due to the poor visibility.
2. Through the efforts of Major Hans Halken, the aircraft commander and aircrew of a RDAF C-130 were informed of the emergency. Major Paul Ancker and his aircrew scrambled their aircraft and proceeded on course to DYE II to assist in the rescue of the stranded personnel.
3. The RDAF A-130 arrived at DYE II, and through a coordinated effort involving close teamwork with the Twin Otter aircraft, the aircrew, using radar and an occasional visual sighting, located the trackmaster. They directed a caterpillar to the stranded trackmaster and then directed the caterpillar, with the trackmaster in tow, back to safety at the DYE II site.
4. Through the courageous efforts of the RDAF aircrew, a disaster was averted and the lives of twelve people were saved.
5. It gives me great pleasure to commend these outstanding men of your command for their heroic efforts. Attached is a list of the aircrew who participated in this rescue.

LUTHER E. MILLSAP, Colonel, USAF
 Commander.

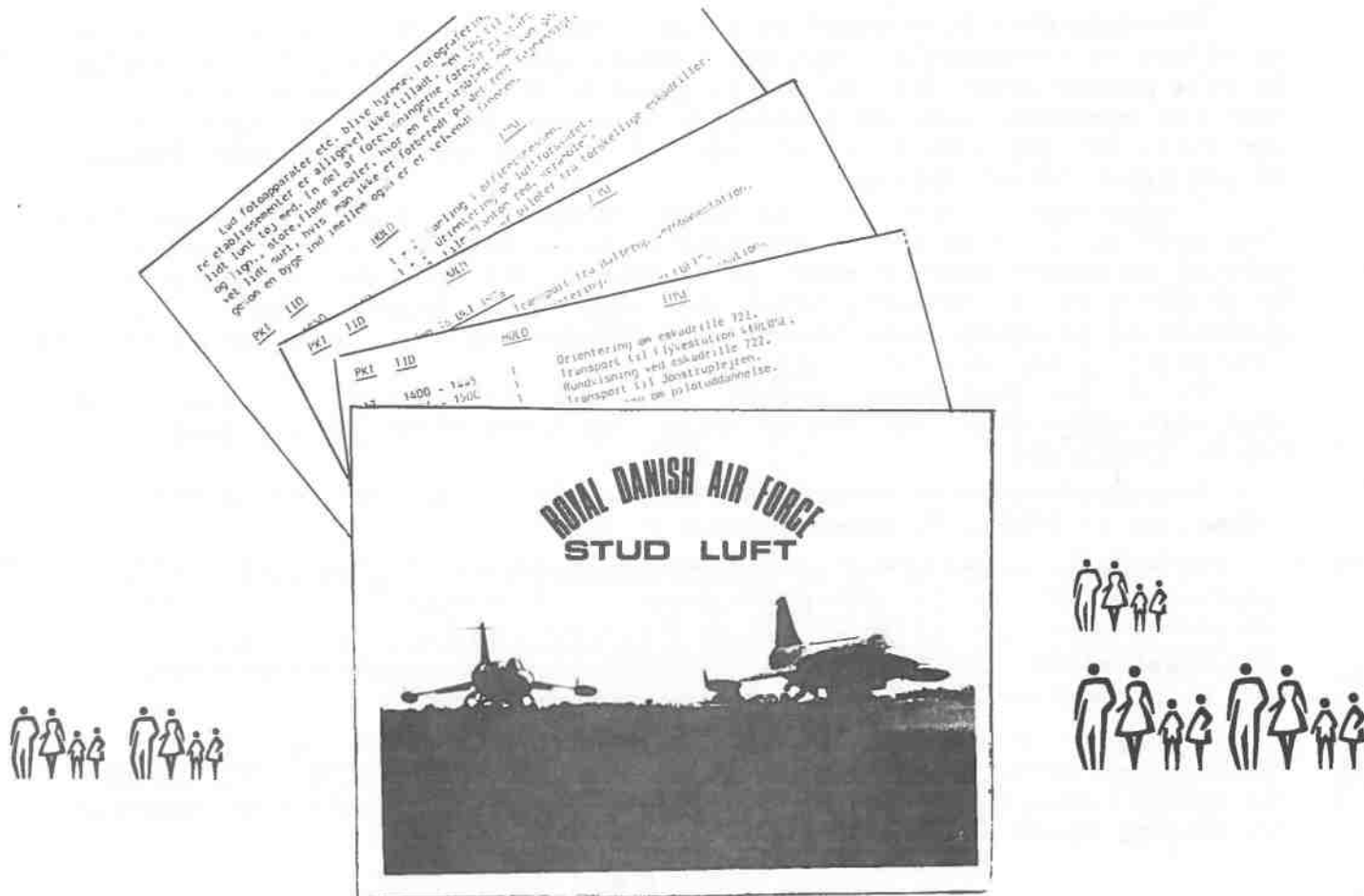
Greenlands Kommando
 Flådestation Grennedal

11 OKT 1976

Det er mig en glæde at have modtaget vedlagte "Letter of appreciation" fra Chefen for Søndre Strømfjord Air Base, Oberst L.E.Millsap og jeg tilslutter mig den pæne udtalelse, som bedes videregivet til berørt personel.

sign.

H.L.Prause
 Kontreadmiral



I en sparetid var det med nogen skepsis Chefen for Flyvevåbnet blev forespurgt, om der skulle afholdes STUD LUFT i 1976.

STUD LUFT er efterhånden blevet en tradition. En årlig tilbagevendende begivenhed, som skolernes elever ser hen til. Mange rektorer har givet udtryk for overvældende interesse hos eleverne for arrangementet, samtidig med et fremsat ønske om tilsendelse af endnu flere blanketter, hvilket vi dog ikke har kunnet efterkomme.

Svaret fra CHF blev et ja, og forberedelserne gik i gang. Indbydelser med tilmeldingsblanketter blev sendt til rektorerne ved samtlige danske gymnasier. Udarbejdelse af program - kontakt til foredragsholdere - det er svært i en ferietid - trykning og udsendelse af programmer og desværre afslagsskrivelser til 207 tilmeldte, der ikke var plads til. 160 drenge og 16 piger deltog i dette års STUD LUFT.

En del af dem, der fik afslag, ringede senere og bad om at måtte komme med, såfremt vi modtog afbud. De var parat til at rejse med minutters varsel, såfremt der blev plads.

Arrangementet omfattede orientering om flyvevåbnets organisation og opgaver, fly- og raketforsvar, pilotuddannelse, en pilots hverdag, flyveledertjenesten og -uddannelsen samt officersuddannelse. Endvidere besøg ved en jagereskadrille, en raketeskadrille, ved redningseskadrillen samt fly-, våben- og nødudstyrsværkstederne, og endeligt et aftenarrangement med et panel, bestående af piloter fra de forskellige flytyper flyvevåbnet råder over, til at besvare spørgsmål.

Deltagerne var delt op i 2 hold, et hold startede på Flyvestation Ålborg, og et hold startede i Jonstruplejren. Senere i programmet byttede de 2 hold rundt for til slut at samles i Ålborg til de afsluttende orienteringer.

Arrangementet blev atter en succes. Ikke fordi vi var gode til at lave sådant et arrangement - det er vi måske også - men fordi foredragsholderne alle gjorde deres arbejde med en blanding af begejstring og kritisk sans over for systemet, samt af interessen og spørgelysten hos deltagerne var meget stor. Der gik ikke aften, uden at klokken nærmede sig 2400, førend de lod deres "ofre" slippe.

I programmet skrev vi: "Tag varmt tøj med. En efterårsblæst over flade åbne arealer, hvor en del af demonstrationerne kommer til at foregå, kan hurtigt gå gennem marv og ben". At overgangen mellem sommer og barsk efterår skulle komme så hurtigt, havde vist ingen af deltagerne regnet med. Men på trods af en strid, kold blæst, godt blandet med nogle kraftige byger, var interessen og humøret til stadighed højt.

For en del blev deres luftdåb i en C-130 transportfly i ovennævnte dårlige vejr måske lige den oplevelse, de havde drømt om, men huske den kan de ihvertfald!

Interessen var som nævnt meget stor og hvad får så flyvevåbnet ud af STUD LUFT arrangementet ?

Ud over de mange breve og takketilkendegivelser for et lærerigt og begivenhedsrigt ophold, giver arrangementet flyvevåbnet lejlighed til at orientere gymnasie- og HF elever om forsvarrets opgaver og problemer.

Disse elever har jo ikke mulighed for at komme i erhvervspraktik, som er forbeholdt skoleelever til og med realeksamen.

En opgørelse over den samlede ansøgermasse til pilot- og officersuddannelsen viser, at mellem 38 og 42 % har deltaget i STUD LUFT, og da et sådant arrangement ikke er væsentligt dyrere end en enkelt annoncering, må pengene siges at være givet godt ud.

★ ★ ★ ★

STILLINGSVURDERING, PRØVEUNDERSØGELSE

I fortsættelse af arbejdet i tjenestemandskommisionen af 1965 blev der den 26 NOV 1969 nedsat et stillingsvurderingsråd. Rådet blev sammensat af lige mange repræsentanter for hovedorganisationerne og for en række ministerier og styrelser. Til rådet blev der knyttet et sekretariat.

Stillingsvurderingsrådet fik til opgave at iværksætte og koordinere anvendelsen af stillingsbeskrivelser samt systematisk stillingsvurdering og personelbedømmelse inden for staten, folkeskolen og folkekirken. Rådet har nu gennem fire prøveundersøgelser udarbejdet et stillingsvurderingssystem, som blev godkendt på et møde den 23 APR 1976.

Statens stillingsvurderingssystem er et hjælpemiddel til en ensartet og neutral sammenligning af arbejdsopgaver og dermed stillinger. Stillingsvurderingssystemet har foreløbig vist sig anven-

delig inden for områder, som omfatter ialt ca. 100.000 stillinger.

Før stillingsvurderingssystemet kan tages i anvendelse på stillingsområder, der ikke har været omfattet af de hidtidige prøveundersøgelser, søges det gennem prøveundersøgelser klarlagt, om systemet også er anvendeligt på disse.

På grundlag heraf besluttede rådet på et møde den 23 APR 1976 at foretage en prøveundersøgelse, omfattende stillinger ved myndigheder under Forsvarskommandoen og Hjemmeværnskommandoen, idet visse af de under Forsvarsministeriet hørende institutioner m.fl. allerede har været inddraget i de tidligere prøveundersøgelser. I overensstemmelse hermed blev det pålagt rådets sekretariat i samarbejde med Forsvarsministeriet og de berørte hovedorganisationer at udarbejde et oplæg til en prø-

veundersøgelse. Dette oplæg blev godkendt på rådets møde den 7 SEP 1976 og som prøveundersøgelsessteder er nu udpeget:

Hæren:

Et panserinfanterikompagni, stab og stabskompagni/I/Den kongelige Livgarde, stab/Den kongelige Livgarde, stab og stabskompagni/1.Sjællandske Brigade samt stab/Østre Landsdelskommando.

Personelgrupper: officerer og stampersonel.

Søværnet:

En af minelæggerne af Falsterklassen, mineskibseskadren samt relationerne til Søværnets Operative Kommando.

Personelgruppen: officerer og stampersonel.

Flyvevåbnet:

Forsyningsdepot Værløse samt relationerne til Flyvematerielkommando.

Personelgrupper: timelønnede arbejdere, materiefunktionærer, kontorfunktionærer, officerer og stampersonel.

Hjemmeværnet:

To af distrikterne under og relationerne til Region VI.

Personelgrupper: hjemmeværnets faste militære personel og civile personel.

Prøveundersøgelsen vil blive gennemført i perioden OKT 1976 til medio 1977 og vil starte i hjemmevernet 18 OKT 1976, søværnet 19 OKT 1976, hæren 6 DEC 1976 og flyvevåbnet 4 JAN 1977 med informationsmøder, hvor der vil blive orienteret om alle praktiske detaljer i arbejdet.

Undersøgelsen indebærer, at 162 ansatte vil blive anmodet om at udfylde en detaljeret stillingsbeskrivelse. Ca. 65 af disse

vil blive underbygget gennem interviews af stillingsindehaveren. Når stillingerne er beskrevet og "interviewstillingerne" er færdigbehandlede, skal de enkelte stillinger vurderes på grundlag af de faktorer, stillingsvurderingssystemet indeholder.

Med henblik på vurderingen af stillingerne nedsættes tre vurderingspaneler:

- Centralpanel,
- Hovedpanel og
- Værnspanel.

Centralpanelet er permanent nedsat med bl.a. repræsentanter for centralorganisationerne i stillingsvurderingsrådet.

Hovedpanelet er nedsat under Forsvarsministeriet med repræsentanter for de organisationer, der er omfattet af prøveundersøgelsen. Herudover vil der indgå et tilsvarende antal repræsentanter for Forsvarsministeriet, incl. Forsvarskommando, samt en afdelingsleder og en konsulent fra stillingsvurderingsrådets sekretariat.

Værnspanelerne - ialt 4 - er sammensat med en repræsentant for hver organisation, der har medlemmer, som er omfattet af det pågældende undersøgelsesafsnit. Herudover vil der deltage repræsentanter for det pågældende værn og Forsvarskommando, samt en afdelingsleder og en konsulent fra stillingsvurderingsrådets sekretariat.

Når undersøgelsen er afsluttet udarbejdes der en rapport, der tilsendes stillingsvurderingsrådet.

Det skal understreges, at formålet med prøveundersøgelsen er at foretage en afprøvning af stillingsvurderingssystemet, hvorfor resultatet af prøveundersøgelsen ikke vil få nogen indflydelse på den nuværende placering af de stillinger, der indgår i afprøvningen.

☆☆☆☆



Idrætsdag på FSN VÆRLØSE.



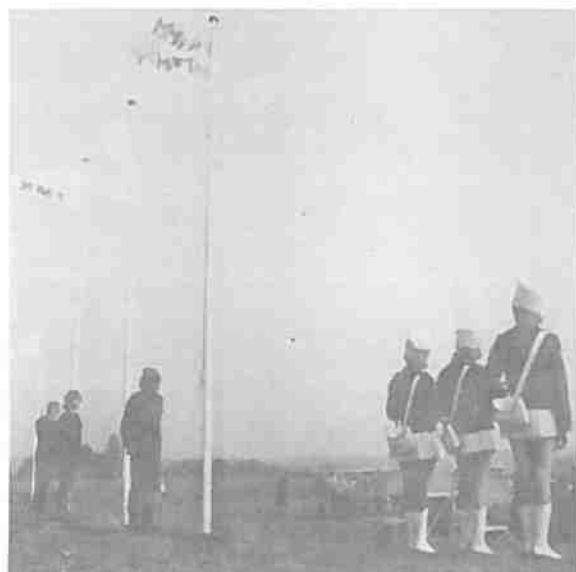
Onsdag den 15 SEP 1976 afholdt FSNVÆR idrætsdag. På dagen blev der givet alt personel på FSNVÆR lejlighed til at deltage i arrangementet, enten aktivt eller blot som tilskuere. Dette ikke fordi FSNVÆR overhovedet har tid at give væk af, men primært fordi der på en FSN som Værløse alt for sjældent sker noget, som man kan samles og være fælles om.

Arrangementet var overdraget Idrætsforeningen for FSN Værløse. Der blev kæmpet bravt Afdelinger og Eskadriller imellem i mange sportsgrene, såvel de traditionelle som fodbold, tennis, volleyball, spring, løb og cykelstafet m.v., som i mere utraditionelle og militært prægede discipliner som tovrækning, håndgranatkast og sidst - men ikke mindst interessant - stridsvognskørsel ??, hvor hver af de indbudte enheder kunne stille med en "feltherre" og et rapfodet "firspand" til en dyst med få regler.

Dagen prægedes af solskin, varme og stor deltagelse. I alt var der engageret ca. 500 aktive idrætsudøvere, og det er nok ikke meget galt at påstå, at tilskuernes antal var det dobbelte.

Sejrsceremonierne efter de forskellige discipliner afvikledes på bedste olympiske vis ved hejsning af enhedernes flag, fulgt af sejrsmarscher fra Værløse Pigegarde, hvorefter vinderne besteg sejrarbejdsstandene og hyldedes på behørig vis.

Blandt de indbudte enheder var som gæster også FMK og NLF VÆR. NLF var så ubeskeden at vinde den udsatte præmie for Idrætsdagens bedste enhed, udregnet efter et pointsystem der både belønnede resultater og deltagelse. Premien - et grusomt udseende trofæ - overrakte til CH NLFVÆR af CH FSNVÆR OB B.E. Amled. Trofæet betragtes som en vandrepræmie som FSNVÆR enheder efter denne succesrige dag agter at dyste om også til næste år.



FLY VEVÅBEN NYT

**ANKER TIL
POLEN I
UDRANGERET
MILITÆRFly**

**SAS-FLY FÅ METER
FRA KOLLISION MED
JAGERE**

**NYT HAVARI MED DE
FLYVENDE LIGKISTER**

**Prisen på
nye danske
jagerfly
fordobles**

**NAPALM-BOMBER
MOD DANSK BADE-Ø**

**F-16 flyet stiger
med mindst 50 pct.**

**Militæret vidste at
F-16 fly blev dyrere**

Vildledte bevidst forsvarsudvalget om priser

**FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK**

Er det pressen, der bevist undertrykker og forvansker forswarets informationer, eller er vi i forsvaret ikke dygtige nok til at kommunikere ?

I det forløbne år har flyvevåbnet ofte været omtalt i dagspressen, hovedsagelig nøgternt refererende, men desværre af og til under overskrifter som ovenfor anført.

En og anden der kender den virkelighed, som har givet sig udslag i sådanne overskrifter, har nok undret sig over, hvorfor flyvevåbnets kommandomyndigheder ikke har reageret herimod, når der forelå oplagte urimeligheder.

Her må man imidlertid erindre sig dagspressens arbejdsvilkår. Pressens folk arbejder under et stort tidspres. I løbet af få timer skal mængder af stof samles til næste dags avis. Dette at udgive en avis er en forretning, og en "smart" overskrift stimulerer køberens interesse. Hvis en journalist ikke kan få tilstrækkelige oplysninger fra kompetente myndigheder, bygger han sin artikel på sin baggrundsviden.

Hvorfor benytter man så ikke presselovens bestemmelser for dementier og berigtigelser ?

Det gøres også i virkelige grove tilfælde, men normalt prøver man at få tingene sat på plads ad andre veje. Ved udarbejdelsen af et dementi eller berigtigelse skal der handles hurtigt. Dementiet skal følge hurtigst muligt - helst dagen efter - den omtale, der gav anledning dertil. Dette kan i langt de fleste tilfælde ikke lade sig gøre. Undersøgelser f.eks. i forbindelse med et flyvehavari er meget tidskrævende, og når detaljerede oplysninger foreligger, er dementi uden interesse.

Vi må lære at leve med dette, og ved saglig information søge at begrænse forkert information om flyvevåbnets forhold.

Flyvevåbnet vil, som det også fremgår af omtalen af uddannelseskongressen andetsteds i FLYNYT, gennem afholdelse af chefmøder m.v. søge at fremlægge kendsgerninger, og bl.a. gennem FLYNYT orientere flyvevåbnets personel om relevante fakta.

Holt-Reuser

FLYVERSTABEN

JAN 1977

HOLDNINGSMÅLINGER

På grundlag af omfattende holdningsmålinger har Militærpsykologisk Tjeneste konstateret en væsentlig, positiv udvikling i befolkningens holdning til Forsvaret indenfor det sidste $1\frac{1}{2}$ år.

Det gælder alle grupper - f. eks. alders-, uddannelses- og indtægtsgrupper. Det er særlig bemærkelsesværdigt, at ændringen i positiv retning er størst for de grupper, der for $1\frac{1}{2}$ år siden var mindst positive. Befolkningen er altså blevet mere enig og mere positiv i sin holdning til forsvaret. Den hyppigt omtalte polarisering i befolkningen ser ikke ud til at berøre holdningen til forsvaret - tværtimod.

Eksempelvis kan nævnes, at for $1\frac{1}{2}$ år siden var folk med store indtægter mere positive end folk med små indtægter. Denne forskel er nu ifølge undersøgelsen helt udlignet, idet den positive ændring har været størst hos folk med små indtægter. Tilsvarende er den største ændring i positiv retning at finde hos de yngre og mindst positive.

Målingerne er foretaget ved interview af en repræsentativ del af befolkningen (ca. 4000), udvalgt og interviewet af Socialforskningsinstituttet og Danmarks Statistik. Der er anvendt en række spørgsmål omkring indstillingen til forsvaret.

Svarene på disse spørgsmål bliver sammenvejet på en sådan måde, at personernes holdning kan udtrykkes ved et enkelt tal. Herved opnås større sikkerhed end hvis der kun opereres med enkeltspørgsmål. Besvares alle spørgsmål positivt, bliver tallet 10, og er alle svarene negative, bliver tallet 0. Der er ingen mening i at sige, at et tal - f.eks. 4.2 - er udtryk for noget absolut positivt eller negativt. Derimod er en sammenligning af forskellige grupper og udviklingstendenser meningsfuld.

Nedenstående nogle tal til belysning af udviklingen:

<u>Alder</u>	<u>MAJ 1975</u>	<u>OKT 1976</u>
15-24 år	4.0	4.7
24-34 -	4.5	4.8
over 35 år	5.0	5.3

Det fremgår heraf, at yngste aldersgruppe er steget med 0.7.

Opdeler man igen denne gruppe i uddannelsessøgende og andre, fås en yderligere belysning af den stedfundne udligning.

De uddannelsessøgende, som er den mindst positive gruppe, har haft en stigning på 1.2, medens stigningen for resten af aldersgruppen har været 0.4. For befolkningen som helhed har stigningen været fra 4.7 til 5.1.

Det indsamlede materiale bliver nu bearbejdet ved Militærpsykologisk Tjeneste, og bl.a. søger man at finde årsagen til udviklingen, der formentlig ikke mindst skyldes de senere års større åbenhed mellem forsvaret og det øvrige samfund.

★

UDDANNELSESKONFERENCE 1976

Chefen for Flyvevåbnet afholdt uddannelseskonference den 30 NOV - 1 DEC 1976. Generalen skitserede i sin indledning til konferencen den fremtidige konferencevirksomhed i flyvevåbnet, hvorfra bl.a. kan refereres:

Den sidste chefkonference afholdtes for ca. $1\frac{1}{2}$ år siden, og det blev da besluttet at overveje det hensigtsmæssige i at afholde chefkonferencer, herunder indhold og form af evt. fremtidige konferencer. Generalen havde fundet det hensigtsmæssig at se tiden lidt an inden endelig stillingtagen, således at udviklingen i Forsvarets Øverste Ledelse fik lov til at løbe lidt videre, og indtrykket af, hvorledes den funktionelle organisation i FKO vil varetage de specifikke FLV-forhold, havde sat sig, således at man bedre kunne bedømme, om der i det hele taget ville være behov for chefkonferencer.

•••

I den forløbne tid siden nævnte sidste konference havde generalen måttet konstatere et behov for en konferencevirksomhed i FLV, hvor kompetente personer kunne mødes og behandle hovedspørgsmål og problemer i bredeste forstand, men først og fremmest emner med et fremadrettet sigte (policy). Samtidig konstaterede generalen, at rent orienteringsstof burde begrænses til et minimum, idet dette i stedet burde videregives gennem de forskellige medier, FLV rådede over, herunder FLYNYT.

Generalen ridsede herefter flyverstabens skitse op til en fremtidig konferencevirksomhed i FLV omfattende:

CH-møde, afholdes 4 gange årligt, varighed $\frac{1}{2}$ - 1 dag med deltagelse af CH/FLV, CH/FTK og CH/FMK.

CH-konference I, afholdes 1 gang årligt, varighed 1-3 dage med deltagelse af FLV ældste officerer, primært GM/OB.

Konferencen kan kombineres med

CH-konference II, hvori deltager eksperter/rådgivere efter behov til behandling af specifikke emner.

Uddannelseskonference, afholdes 1 gang årligt, varighed 1-2 dage med deltagelse af CH/FLV, FSB, FLV skolechefer samt repræsentanter for operative enheder.

FTK-CH/møde, afholdes mellem CH/FTK, FTK stab og operative enhedschefer efter behov.

FMK-CH/møde, afholdes mellem CH/FMK, FMK centralledelse og FMK enhedschefer m.fl. efter behov.

Sekretariat etableres ved sagsbehandlere fra FSB, FTK og FMK med opgave at forberede, koordinere, referere og ekspedere sager i forbindelse med omtalte konferencevirksomhed.



T-17

Efter ca. 2 års undersøgelser blev en kontrakt underskrevet i januar 1975, efter hvilken SAAB-SCANIA skal levere 32 stk. T-17 fly til det danske forsvar.



Disse fly er hovedsagelig beregnet til afløsning af de efterhånden forældede flytyper Chipmunk, KZ VII og Piper L-18C, som anvendes i dag.

Anvendelsen af T-17 flyene i det danske forsvar vil omfatte følgende:

Elementær flyvetræning (Normal flyvning, kunstflyvning, formations- og instrumentflyvning).

Flyvning for hæren (Rekognoscering artilleri-observation, operativ ledelse, kampvognsbekæmpelse, forbindelsesflyvning)

Taktisk kontrol af direkte flystøtte (Rekognoscering, ildledning, måludpegning).

Forbindelsesflyvning.

T-17 er et robust helmetal-fly med fast understel af nøsehjulstypen. Motoren er en moderne 4 cyl. "boxer"-motor med direkte benzinindsprøjtning. Propelleren har variabel stigning (konstante omdrejninger).

Flyet er udrustet med et omfattende elektronikudstyr. For radiokommunikation forefindes UHF-AH, VHF-AM og VHF-FM. ADF og VOR med DME anvendes til navigation. ILS og IFF/SIF med automatisk højderapportering er også installeret i flyene.



Anskaffelse af C-130H transportfly var en direkte følgeaktion til det forsvarsforlig, der blev vedtaget i Folketinget i 1973.

Disse transportfly vil erstatte de 5 gamle C-54 transportfly.

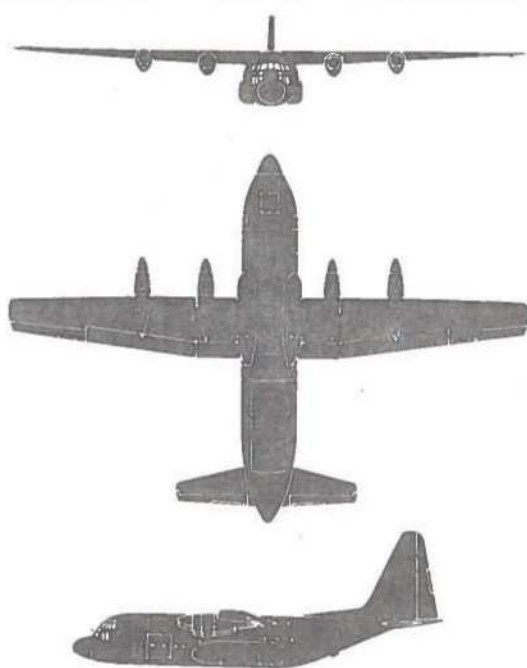
Mange opgaver forventes udført med C-130H, såsom transport af gods og personel til og fra Grønland, isrekognoscering, eftersøgning og nedkastning af forsyninger til isolerede steder.

Flyet er også ideelt til transport i forbindelse med eskadrille-udveksling og -forlægning, samt til nedkastning af forsyninger og personel med faldskærme.

Opgaver i forbindelse med flytning af danske FN-styrker og tilvejebringelse af forsyninger til disse forventes også, samt hjælp i nødsituationer, hvor international assistance er påkrævet.

Stor interesse fra videnskabens side er også til stede med henblik på at kunne udføre videnskabelige målinger fra luften over Grønland med omfattende videnskabeligt udstyr installeret i C-130H.

De danske C-130H fly er udstyret med et moderne radarsystem, inertinavigationssystem og med et hurtigt virkende system for lastning og losning af gods (palletsystem), som gør flyet ideelt til løsning af ovennævnte opgaver.



DATA

Fabrik:	Lockheed Aircraft Corporation, USA.
Type:	Medium kamptransportfly.
Max. hast.:	620 km/t = 335 knob.
Marchhast.:	565 km/t = 305 knob.
Stigeevne:	610 m/min = 2000 fpm.
Opr. tophøjde:	10700 m = 35000 ft.
Rækkevidde:	3540 km = 1910 sømil.
Opr. fuldvægt:	61235 kg = 135000 lbs.
Nyttelast:	16556 kg = 36500 lbs. eller 92 soldater eller 74 bærer.
Særl. udstyr:	Skiunderstel.
Besætning:	4.
Spændvidde:	40,25 m = 132 ft. 7 in.
Længde:	29,78 m.
Højde:	11,68 m.
Motorer:	4 stk. Allison T-56-A-7A propelturbinemotorer på hver 4050 HK.

FLYVEVÅBNETS REDNINGSTJENESTE I 1976

Det samlede antal eftersøgnings- og redningsoperationer udført i 1976 svarer ret nøje til foregående års.

Antallet af operationer udført i forbindelse med "Fritidsprægede aktiviteter" faldt fra 106 til 81, men udgør stadig den største enkeltkategori med 23,6 % af samtlige missioner.

Den store stigning (154,8 %) i antallet af "Assistancer til Fiskerflåden" kan ikke i fuldt omfang tages som udtryk for, at der er sket flere ulykker i forbindelse med udførelsen af fiskerierhvervet, idet der ved udførelsen af visse missioner - på grund af disses geografiske placering - af sikkerhedshensyn anvendes 2 helikoptere, hvorfor sådanne missioner vil tælles dobbelt i statistikken. Den i første halvår konstaterede stigning i antallet af evakuerede fra skibe - hovedsagelig fiskekuttere i Nordsøen - er imidlertid fastholdt.

I samarbejde med De Danske Redningskorps, Falck-Zonen, blev der i 1976 - på forsøgsbasis - installeret radio i flyvevåbnets redningshelikoptere til kommunikation med korpsets stationer, køretøjer og både. Udstyret har fungeret særdeles tilfredsstillende og været til stor gavn, specielt under udførelsen af redningsoperationer, eftersøgninger og ambulanceflyvninger.

I løbet af 1977 installeres radar i samtlige redningshelikoptere, hvilket bl.a. vil forøge disses effektivitet væsentligt under eftersøgninger om natten og under dårlige vejrforhold.

(se oversigt side 9)



FLYNYT påbegynder her en serie på 3 artikler om den nye FLYVEVÅBNETS SPECIALSKOLE, som starter ud den 1 april i Jonstruplejreren. Baggrunden for oprettelsen af den nye skole, er "Rapport vedrørende Flyvevåbnets fremtidige uddannelses- og skolestruktur", udarbejdet af PROJEKT FLYRAT, projektgruppe P I, udsendt DEC 1975.

Den første artikel vil informere om skolen generelt, mens de øvrige vil omhandle de pædagogiske principper, som ligger til grund for den nye struktur, samt den teknologi, som enhederne vil få mulighed for at udnytte.

Den 1 april starter Flyvevåbnets Specialskole, et resultat af sammenlægningen af Flyvevåbnets Konstabelskole og den gamle Flyvevåbnets Specialskole.

Baggrunden for skolens start var en erkendelse af, at elevantal og holdfrekvens er blevet så svingende, at en ny struktur er nødvendig. I forbindelse med projekt FLYRAT foretages denne omlægning.

Resultatet bliver en skole, som på en smidig måde kan tilpasse sig skiftende uddannelsesbehov i et værn under stadig udvikling.

De nye tanker

Grundideen er at skolen skal være et uddannelsescenter, hvor enhederne henter de uddannelser, de ønsker på det tidspunkt, der passer bedst med ny materiel- eller personeltilgang. Undervisningen skal placeres der, hvor det meste personel er, eller, hvor man har de bedste faciliteter. En slags største-bruger princip. Disse tanker vil tilgodese:

En lav gennemstrømning af personel på kurser, samt mange kurser placeret ude på tjenestestederne, hvilket medfører færre instruktører på skolen og mest muligt personel til tjeneste ved de operative enheder.

Ud over dette skal skolen, i uddannelsesmæssig henseende, være et servicecenter for Chefen for Flyvevåbnet og for flyvevåbnets enheder. Et sted hvor man holder øje med eksisterende uddannelsers gyldighed, laver kurser efter behov, samt giver konsulentbistand til alle i Flyvevåbnet, som ønsker assistance til planlægning og tilrettelæggelse af undervisning.

Ved at følge disse principper er det besluttet, at grunduddannelserne af de frivillige menige samt ca. 80 kurser skal bibeholdes på den nye Specialskole, mens 54 uddannelser overføres til B-enhederne.

Skolestrukturen

Krumtappen i skolen er en planlægningssektion, som er ansvarlig for oprettelse og kontrol med nye kurser samt revision og kontrol med de gamle. Her findes fem faggruppeledere, med følgende ansvarsområder:



- Ledelse/uddannelse
- Nærforsvar/administration
- Operation
- Elektronik
- Mekanik.

Når planlæggerne har afsluttet arbejdet med en uddannelsesinstruktion, vil en uddannelsesforvaltningssektion tage sig af det videre arbejde. Her skal til stadighed være det antal instruktører, som passer til uddannelsesbehovet. Her afgøres, hvor uddannelser skal foregå, hvilke klasseværelser der kan benyttes, og hvilke undervisningshjælpemidler instruktøren kan trække på.

Skolen råder også over en undervisningsmaterielafdeling, som kan skaffe undervisningshjælpemidler til skolens undervisning eller til undervisning ved enhederne. Man kan få fremstillet et ITV-program eller et stykke programmeret lærestof, skræddersyet specielt til den ønskede undervisning. Her skaffes en generator, et hydrauliksystem, eller hvad man ellers kan få brug for i undervisningen. Har en enhed en god ide den vil have omsat i en tegning og evt. mangfoldiggjort, er det også denne afdeling man henvender sig til.

Skolen kommer. Den opbygges så den optimalt kan møde krav fra enhederne om hurtig skiften i uddannelsesbehov. Den struktureres så den har mulighed for at give en udstrakt service til alt personel i Flyvevåbnet. Grundlaget er i orden. Næste trin bliver, at medarbejderne på den nye skole går frisk og optimistisk ind i udfordringen, samt at enhederne vil være positive i det samarbejde skole/enheder imellem, som den nye Flyvevåbnets Specialskole baseres på.

☆☆☆☆

OPLYSNING OM FORSVARET

Der er udkommet et nyt hæfte i Forsvarskommandoens serie "Forsvaret i samfundet" med titlen "Grønland og polarområdet - sikkerhedspolitisk set".

Hæftet er skrevet af H.C.Bach og Jørgen Taagholt, der i sommeren 1976 udgav en bog med titlen "Udviklingstendenser for Grønland".

Orlogskaptajn H.C.Bach, der sidder i Forsvarskommandoens langtids-

planlægningsgruppe, og civilingeniør Jørgen Taagholt, der er videnskabelig forbindelsesofficer for Grønland, behandler nogle af de perspektiver, der ligger i udnyttelsen af Grønlands ressourcer - og her nævnes olie, uran, molybdæn, vandkraft, fiskebestand o.s.v.

Kravene til teknologi, miljøbeskyttelse, transportkapacitet, fiskeriinspektion, redningsmateriel, suverænitetshævdelse etc. tages op i en kort og overskuelig form. Det er første gang en analyse af denne art er fremstillet med henblik på en bred offentlighed.

I serien "Forsvaret i samfundet" foreligger:

Laust Grove Vejlstруп: Det militære forsvar.

Ivan Christensen: Totalforsvaret.

Flemming Adstofte: Danmark og NATO.

E.S.Flemming: Danske FN-styrker.

Bertel Heurlin: Sikkerhedspolitik og forsvar.

Niels Jørgen Haagerup: Danmarks sikkerhedspolitik.

Bertel Heurlin: Hvorfor våben?

H.C.Bach og Jørgen Taagholt: Grønland og polarområdet - sikkerhedspolitisk set

Hæfterne kan rekvireres gennem Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste, Trommesalen 4, 1614 København V. Tlf.(01) 11 45 11.

Militære myndigheder rekvirerer dog ved Hærens Reglementsforvaltning, bygning 43, Svanemøllens kaserne, 2100 København Ø. Tlf.(01) 29 05 22.

Som tidligere omtalt i FLYNYT deltog 3 C-47 fra FLV i filmoptagelser i Holland i september til minde om slaget ved Arnhem 1944.

Flyene var stationeret på den hollandske flyvestation Delen fra 31 august til 21 september og filmselskabet overrakte besætningerne en gave på 500 \$ som en særlig påskønnelse af deres indsats.

Gaven har eskadrillen besluttet at anvende til hjælp til indkøb af et farve TV, som opstilles ved Eskadrille 721's vagthavende officer og -tekniker. Udgifter til betaling af drift og vedligeholdelse samt resterende anskaffelsessum afholdes af eskadrillens personel.

☆☆☆



De første flyveelever har gennemgået elementærkursus på T-17 på Flyvestation AVNØ. I indfasningen siden Oktober 75 har der været flere perioder med operativ afprøvning og bedømmelse af flyet.

En af disse var specielt helliget problematikken skoling på T-17. Det program var derfor nøje udtænkt og tilrettelagt, men alligevel var det selvsagt med stor spænding, at skolen så, hvordan det egentlig virkede overfor elever, der aldrig havde fløjet før.

Anvendelsen af Chipmunk som elementærtræner har været præget af, at Chipmunken er et enkelt, men relativt krævende fly at flyve korrekt og koordineret, og især er det at lande Chipmunken en særlig krævende disciplin at lære for en flyverelev.

Af T-17 forventede vi os et fly, som er lettere at flyve og lande, men som tillige er væsentlig mere kompliceret i sin indretning. Det er imidlertid en mere hensigtsmæssig fordeling af kravene til en pilot under uddannelse anno 1976.



T-17 lever op til forventningerne, og stort set har der ikke vist sig uventede vanskeligheder.

Elevernes flyvetid til første solo er indtil videre stadig 12 timer med mulighed for at give 2-4 timer ekstra i ganske særlige tilfælde.

De første 5-6 timer går med at blive dus med cockpittet samt indarbejde brugen af propeller indstilling, motorens blandingsforhold (mixture)

og ikke mindst trim, især siderors-trim. Derefter bliver eleverne mere og mere optrænede i at holde udkik efter andre fly og krydschecke instrumenterne for at tilsikre nøjagtig flyvning i højde, krængning og kurs m.v. T-17 er vanskelig at udføre visuel flyvning med - sædets placering bevirker, at der ikke findes egentlige referencer til flyets stilling i luften.

I landingsrunden øges kravene til eleven - han skal udføre relativt mange checks, foretage radioopkald - flyve korrekt højde, fart og kurser samt afpasse landingsrunden, så indflyvningen bliver i overensstemmelse med vindforholdene. Finalen skal flyves med en korrekt fart og en indflyvningsvinkel af ca. 2-3°. Selve landingen er forholdsvis enkel, og en middel elev vil kunne klare sig med halvt så mange landinger som på Chipmunken for at lære det.

For senere flyvning på jettyper er det en fordel med det elektriske trim for højderoret - eleven bliver helt fra første færd i luften vænnet til så at sige at flyve på trimmet.

Selve solochecket er en kombineret "eksamen" i god styreteknik samt evnen til at fordele sin opmærksomhed mellem det at udføre de krævede discipliner i den briefede rækkefølge og højde samt tilrettelægge flyveturen navigatorisk og under hensyntagen til vejret, startbane i brug m.v. på en hensigtsmæssig måde. Eleven viser allerede her, at han er i stand til at spænde vidt (god simultan kapacitet), handle fornuftigt (god sans for AIRMANSHIP) samt flyve flyet blødt, behageligt og koordineret. Efter solo begynder den avancerede flyvning. Spin og kunstflyvning med T-17 kræver et passende godt håndelag for at blive udført korrekt og koordineret. Nød-

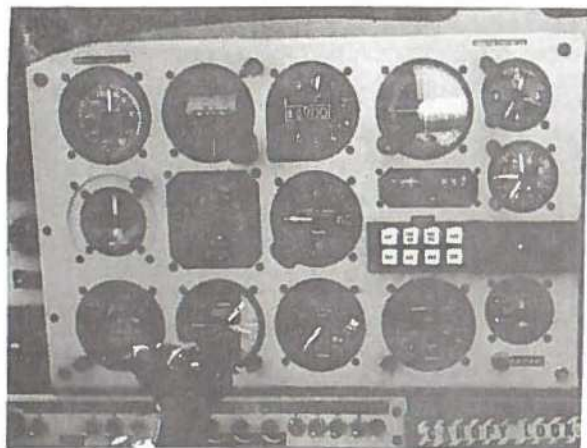
landinger opøver evnen til at handle hensigtsmæssigt under pres - flyet skal først og fremmest styres - fejlfinding og evt. motorstart udføres - korrekt nødopkald på radioen bl.a. omfattende position og hensigt foretages - et passende sted at nødlande udvælges og endelig selve nødlandingsrunden udføres. Hvis højden er 2000 fod eller mere foretager eleven en 360° landingsrunde og med et nøglepunkt 2000 fod over det sted, han har valgt at lande på, i landingsretningen og med et lavt nøglepunkt i medvindretningen, for derefter under hensyntagen til vinden og ved smidig anvendelse af flaps og placering af indflyvningspunktet at ende op med en forhåbentlig sikker landing. Ved instruktørens krav om alt dette udført fra selv den lavest tilladte flyvehøjde, strammes kravene til eleven.



Under navigationsflyvning drejer det sig først og fremmest om at besidde evnen til at benytte den beregnede navigationsplan, flyve nøjagtige kurser og højde, kortlæse og tage tid samt efter nogen øvelse og oplæring at anvende VOR og radiokompasset som supplerende navigationshjælpemidler ved krydscheck af positionen.

I de relativt få instrumentflyvektioner, der gives, opøves dette lidt mere samtidig med, at eleven oplæres i at flyve på instrumenterne, idet en kombination af blå briller og et orange glas foran canopiets frontrude forhindrer eleven i at benytte visuelle referencer udenfor cockpittet.

Soloflyvningen er sparsom, men ved udførelse af landingsrunder og en enkelt navigationstur bliver elevens selvtillid alligevel styrket i nogen grad.



Under hele indlæringen bliver eleven under debriefing taget med i bedømmelsesprocessen af egne præstationer, og hele kurset igennem flyver han nu og da med andre instruktører - heriblandt de checkpiloter (CH/FLSK, NK og skoleofficeren), som dels foretager check før soloflyvning dels finalecheck. Når disses bedømmelse af elevens standpunkt gennemgås, deltager såvel eleven som dennes faste instruktør. Hele resten af tiden for elevens uddannelse såvel som senere vil den således opøvede evne til at bedømme egen formåen og ikke mindst egne begrænsninger være en meget vigtig del af godt AIRMANSHIP og sikker flyvning.

Under finalecheck anlægges en bedømmelse af elevens standpunkt på næsten alle områder, og han får råd og vejledning for, hvorledes han skal tilrettelægge sin personlige indsats med henblik på den videre uddannelse.

Eleven har nu en god portion selvtillid, ikke mindst efter at T-17 er taget i brug. Dette at behandle et fly med rimelige krav til hans evner vedrørende "pind, ben og gashåndtag" såvel som til pasning og overvågning af de mange instrumenter, anvendelse af flere kommunikations- og navigationshjælpemidler, ligesom tilvænningen til at have instruktøren ved siden af sig gør ham godt rustet til jetflyvningen i USA. Sidst men ikke mindst, er elevens personlige udvikling allerede kommet et godt stykke på vej, og han ved, i hvilken retning kravene til ham går i den videre uddannelse.

Jeg tror flyvevåbnet kan være godt tilfreds med T-17 som elementærtræner.

K. Abildskov



1976

FLYVEVÅBNETS REDNINGSTJENESTE

Oversigt over aktivitet i perioden 1 JAN - 31 DEC 1976 (uddrag af RCC rapport)

AKTIVITETSOVERSIGT	SAR	SAR	SAR	SAR	LONG	Andre	TOTAL
	S-61 ÅLB	S-61 SKP	S-61 VØR	S-61 TOTAL	RANGE SAR	TYPER	
Eftersøgningsmissioner	35	31	27	93	1	3	97
Redningsmissioner	14	14	15	43	0	0	43
Patientevakueringer fra land	7	13	28	48	0	0	48
Patientevakueringer fra skibe	23	28	9	60	0	2	62
Nødforebyggende assistancer	8	5	2	15	0	2	17
Airborne Alert	9	11	7	27	0	2	29
Assistancer iøvrigt	3	0	2	5	0	0	5
Antal missioner ialt	99	102	90	291	1	9	301

UDFØRELSESOVERSIGT							
Fritidsprægede aktiviteter	30	24	27	81	0	0	81
Fiskerflåden	34	34	6	74	1	4	79
Skibsfarten	5	13	11	29	0	1	30
Civil flyvning	4	2	3	9	0	3	12
Militær flyvning og skibsfart	8	14	7	29	0	0	29
Assistancer til politiet	4	3	1	8	0	0	8
Uidentificerede nødsignaler	7	2	4	13	0	1	14
Assistancer til sygehusvæsenet	7	10	30	47	0	0	47
Andre opgaver	0	0	1	1	0	0	1

RESULTATER							
Antal reddede	13	8	11	32	0	0	32
Antal evakuerede fra land	7	14	31	52	0	0	52
Antal evakuerede fra skibe	11	22	8	41	0	1	42
Antal omkomne opsamlet	0	4	1	5	0	0	5
Antal opsamlede ialt	31	48	51	130	0	1	131

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordsøen	24	46	0	70	0	3	73
Skagerrak	26	1	0	27	0	0	27
Kattegat	12	2	9	23	1	2	26
Østersøen	0	0	14	14	0	0	14
Indre farvande	15	24	35	74	0	2	76
Fra land	22	29	32	83	0	2	85



En dansk general har engang viselig udtalt: "Soldatens liv kan - selv i fredstid - ofte være forbundet med livsfare".

Man kunne, i 1947, godt have tilføjet - "dette gælder dog ikke stabspersonel".

Følgende uddrag af en skrivelse fra Marineministeriet, dateret 6 NOV 1947, viser hvorfor. Det drejede sig om en foreslået ombygning af Oxford luftfartøjer.

"Ved at benytte Oxford-Luftfartøjer, der af uddannelsesmæssige grunde er af relativ dårlig stabilitet, som stabsluftfartøjer, må man derfor gøre sig klart, at man udsætter det medtagne stabspersonel for en større risiko end ved almindelig flyvebefordring, en forøget risiko, for hvilken det ikke kan anses rimeligt at udsætte sådant betydningsfuldt personel.

Marineministeriet mener derfor ikke at kunne gå ind for anvendelse af Oxfordluftfartøjer som stabsluftfartøjer, men vil dog kunne tiltræde, at ombygning af Oxford til Consul af valutamæssige grunde stilles i bero med den konsekvens, at der ikke disponeres over egnede stabsluftfartøjer."





Under et udvidet Chefsmøde i anledning af Forsvarschefen general O. Blixenkroner-Møller's afgang overrakte Chefen for Flyvevåbnet generalmajor N. Holst-Sørensen flyvevåbnets dolk med inskription, idet Chefen for Flyvevåbnet takkede for den interesse Forsvarschefen altid havde vist flyvevåbnet.

Chefen for Flyvevåbnet sagde bl.a.:

"I anledning af din fratreden vil jeg benytte lejligheden til på flyvevåbnets vegne at formulere et farvel. I dit virke som Forsvarschef har du ofte været i berøring med flyvevåbnets personel, således at Forsvarschefen i særlig grad har været noget personligt nærværende og ikke et fjernt begreb.

Du har som Forsvarschef røbet et imponerende kendskab til gerningen i flyvevåbnet, til de vilkår værnet virker under og til betydningen af og nødvendigheden af et effektivt flyvevåben. Du er således kendt i flyvevåbnet, og din embedsførelse vurderes højt i flyvevåbnet.

Dolken er i dag et skattet symbol i flyvevåbnet, og sideværget har fået nye funktioner, nemlig at pynte til fest, og som et udtryk for flyvevåbnets anerkendelse til en person og af hans gerning.

Ved at overrække dig flyvevåbnets officersdolk vil vi sige dig farvel, og give dig et minde om din gerning for flyvevåbnet."



Det danske forsvar får ny chef den 1.maj. General Knud Jørgensen afløser general Otto Blixenkron-Møller, der har søgt afsked efter at være fyldt 65 år den 27.april.

General K. Jørgensen, som er 57 år, begyndte sin militære løbebane i hæren, hvor han efter gennemgang af Hærens Officersskole i 1942 blev udnævnt til premierløjtnant i Ingeniørtropperne. I 1946 blev han optaget på Flyveskolen, og efter endt uddannelse kom han til det daværende Hærens Flyvertropper. Herfra blev han overført til Flyvevåbnet, da dette blev oprettet i 1950.

Generalen har haft en alsidig tjeneste i såvel Danmark som udlandet. Allerede i 1949 deltog han i et kursus for instruktører i våben- og lufttaktik ved det svenske flyvevåben, og i 1955-56 var han på stabskursus ved det norske flyvevåben. Efter tjeneste ved Flyvertaktisk Kommando i 1956-58 blev han chef for flyvestation Skrydstrup. Han var på det tidspunkt oberstløjtnant, men allerede året efter kom udnævnelsen til oberst.

1960-65 var han chef for Flyverstabens Operationsafdeling, 1965-68 Air Defence Deputy ved HQ AFNORTH i Norge og 1968-70 chef for Logistik- og Administrationsafdelingen ved HQ BALTAP. I 1970 blev han Stabschef ved Chefen for Flyvevåbnet og i 1972 Chef for Forsvarsstaben med grad af general-løjtnant.

☆☆☆

flyvevåbnets specialskole



Supermarkedet for uddannelser

"Når meningsløst arbejde gøres til meningsfyldt arbejde, begynder mennesket at vise ufattelige udviklingsmuligheder.

Det er ikke for meget at hævde, at mulighederne er ubegrænsede."

(Kobayashi, japansk psykolog)

Hvis den påstand, som dette citat er udtryk for, er sand, når det drejer sig om arbejde, så er den det også, når det drejer sig om at lære noget.

Det er jo to sider af den samme sag. Det meste af det vi lærer, lærer vi for at kunne arbejde, vi lærer medens vi arbejder, og det at lære noget er et arbejde i sig selv.

Uanset om påstanden accepteres som sand i sin fulde konsekvens, så er det i hvert fald en kendsgerning, at vi arbejder bedst og lærer mest og bedst, når vi kan se en mening i og en mening med det, vi gør. Hvis vi derudover stimuleres til at gøre det af lyst, interesse eller af nysgerrighed, så er nogle af de vigtigste forudsætninger for gode resultater og en selvforstærkende udvikling til stede.

At det ikke bare er en kendsgerning, at det er sådan, men også en accepteret kendsgerning, ses tydeligt af, at Flyvevåbnet var tidligt ude med ledelsesprincipper og pædagogiske principper, der passer hertil, og som har til hensigt at sikre, at personalet udvikler initiativ, engagement, selvstændighed samt vilje og evne til at påtage sig et medansvar.

- Disse principper er stadig gældende og indgår nu i de pædagogiske principper, Forsvarskommandoen har udgivet for hele forsvaret.

Det kan ikke fremhæves for stærkt, at hermed er forsvaret i fuld fart på vej bort fra tankerne om, at god og varig indlæring og arbejdsresultater af høj kvalitet opnås gennem personeldressur, men skal opnås gennem personeludvikling.

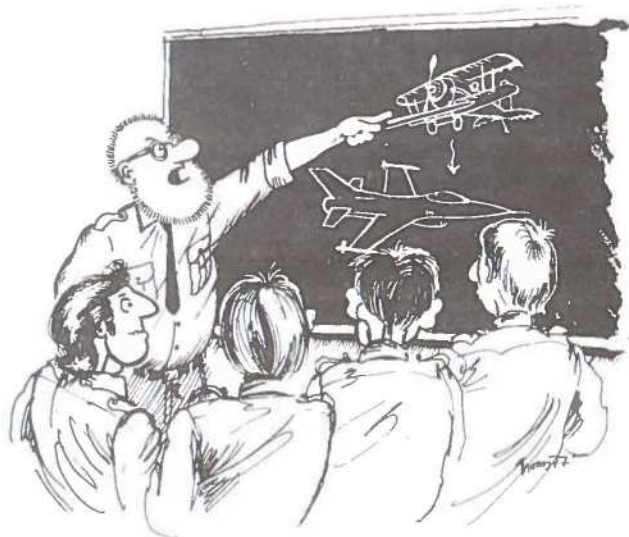


Megen god vilje og lyst og mange initiativer er i tidernes løb aflivet af uheldige ledelsesformer, organisationsformer, bestemmelser og disciplinarmidler, der har rod i et forældet menneskesyn og i en forældet opfattelse af forsvarets opgaver, men også af megen dårlig undervisning.



Teorier og nye principper gør det ikke alene. De skal omsættes til praksis. Det har alle et medansvar for, men forsvarets skoler og uddannelsesenheder har et særligt ansvar. - Flyvevåbnets Specialskole, der, som omtalt i FLYNYT januar 77, oprettes den 1 april i år, er ingen undtagelse. Vil den mon kunne leve op til det? Ja, det vil jo kun tiden kunne vise, men den skulle få rimelig gode forudsætninger for det.

Først og fremmest er det på forhånd sikret, at skolen organisatorisk er indrettet til at kunne tilpasse sig skiftende uddannelsesbehov og -opgaver. - For skolens personel vil det kunne betyde en ret konstant arbejdsbelastning. Det vil få stor betydning for den uddannelsessøgende, som derved vil komme til at samarbejde med ledere og instruktører, som hverken er stressede af spidsbelastninger eller slørede af lange tiders tomgang.



Det vil også få stor betydning for den uddannelsessøgende, at skolens indre struktur er funktionel. Det vil sige, at skolens personel er placeret på funktionsniveauer, hvor der skal løses uddannelsesproblemer eller -opgaver af forskellig art og omfang, og ikke i et ledeshieraki med en lang kommandovej. Derved vil både uddannelsesproblemer og administrative problemer kunne løses ved en hurtig indsats af de, der har forudsætningerne for det, men det betyder også, at langt de fleste af kræfterne kan lægges i planlægning, tilrettelæggelse og gennemførelse af un-

dervisning. - Forhåbentlig god undervisning !

Om undervisningen bliver god eller ej, afhænger af mange ting. Faciliteter af enhver art, undervisningshjælpemidler, lederes og instruktørers evner og fantasi, etablering af et inspirerende miljø og samarbejdet mellem skolen, flyvevåbnets enheder og de uddannelsessøgende for blot at nævne nogle af dem.

Skolen vil råde over mange, gode faciliteter. De vil blive udvidede og forbedrede efter behov. Den vil også råde over mange, gode hjælpemidler, og den får mulighed for selv at fremstille meget mere, f.eks. programmeret lærestof og ITV-programmer til brug for alle uddannelsesenheder i flyvevåbnet, men den væsentligste nyskabelse er, at Flyvevåbnets Specialskole også vil komme til at fungere som "rejsende i uddannelser."

Det er ikke en helt ualmindelig opfattelse, at uddannelse bedst kan gennemføres ved skoler og kursusinstitu-

tioner, men sådan er det slet ikke altid. I mange tilfælde vil det være mere meningsfyldt og inspirerende at gennemføre en uddannelse i nær tilknytning til tjenestestedet, jobbet, materiellet og kendte kolleger, kort sagt til hele det daglige miljø, og så er der jo ingen grund til at skabe et kunstigt miljø på en skole. I de situationer vil Flyvevåbnets Specialskole rejse ud med sine uddannelsesstilbud. Det vil også give afvekslende og inspirerende funktionsbetingelser for skolens personel, som derved kan holde sig ajour med livet og udviklingen i flyvevåbnet.

Endelig vil Flyvevåbnets Specialskole blive bemanded med mennesker, der ved en masse om undervisning. De kender de bærende principper for udvikling. De ved, at det først og fremmest drejer sig om at gøre undervisning udbytterig og meningsfuld for deltagerne. Lykkes det, vil det være meningsfyldt og inspirerende for alle. Der vil være vilje og evne til at samarbejde om at nå det.

Det skal lykkes, og vi tror på, at det vil lykkes.



I perioden 29 APR-8 MAJ 1977 deltager Chefen for Flyvevåbnet i en orienteringsrejse i USA.

Generalen er, sammen med en række af de øvrige Natolandes Flyvevåbenchefer, det amerikanske flyvevåbens gæst under et besøg, der starter i Pentagon, og som omfatter en række myndigheder og enheder under det amerikanske flyvevåben.

I besøgsprogrammet indgår en orientering om F-16, og der er arrangeret et besøg ved General Dynamics i Fort Worth, Texas.



I forbindelse med anskaffelse af flyve- og nødudstyr til T-17 fly, blev det nødvendigt at foretage suppleringsanskaffelse af nødsendere. SARBE nødsender type BE. 361, som er standard i flyvevåbnet, er imidlertid udgået af produktion, og kan ikke mere indkøbes. Der skulle derfor tages beslutning om valg af en ny type nødsender, først og fremmest til brug i T-17 flyene, senere til brug i F-35 og derefter i alle øvrige flytyper efterhånden som de gamle nødsendere står for udskiftning.

Valget blev ikke så svært, idet der allerede var gjort en hel del undersøgelser i forbindelse med ønsket om at finde en lille let beacon-sender til montering på den svenske SAAB-redningsvest, der anvendes i F-35 DRAKEN flyene. For den uindviede kan det oplyses, at DRAKEN-piloter medfører deres nødsender i nødudstyrspakken, idet beacon-sender BE. 361 af størrelsesmæssige grunde ikke har kunnet monteres på SAAB-vesten. Placering af nødsenderen i nødudstyrspakken er ikke den allerbedste løsning, idet piloten mister sit allerbedste værktøj - nødsenderen - såfremt nødudstyrspakken skulle gå tabt under udskydningsfasen.

Den nye nødsender, SARBE BE. 375 - populært kaldet SARBE 5 - er blevet udvalgt blandt flere nødsendere (der har været evalueret) af følgende grunde; den fylder og vejer mindst, den er mest servicevenlig, batterimæssigt er den billig i drift, den opfylder som den eneste af de afprøvede sendere STANAG 3281 krav til 2 kanaler med speech-unit, og så heller ikke helt uvæsentligt - det var den billigste.

Anskaffelsen dækker i første omgang 120 stk. nødsendere med beacon/speech på frekvens 243 MHz og speech alene på 282.8 MHz samt 10 stk. nødsendere i træningsversion med beacon/speech på frekvens 242.6 MHz og speech alene på 282.8 MHz. Derudover er der anskaffet testudstyr til samtlige SUN-værksteder, ekstra batterier og reservedele til ca. 2 års forbrug.

Det kan da også nævnes, at Søværnets Materielkommando netop har anmodet Flyvematerielkommandoen om, som størstebudger at indkøbe 21 stk. SARBE 5 nødsendere til Søværnet.

☆☆

VIDSTE DE,

at forsvarsudgifterne i finansåret 1964/65 udgjorde 15,1% af de samlede statsudgifter ?

★

I finansåret 1977/78 udgør forsvarsudgifterne ca 7% af statsudgifterne.

★

I finansåret 1964/65 udgjorde forsvarsudgifterne 2,7% af BNP.

★

I finansåret 1977/78 udgør forsvarsudgifterne ca 2,1% af BNP.

★★★

UDDANNELSE IMPROVED HAWK

Som en del af det danske raketluftforsvar har Flyvevåbnets HAWK-eskadriller været i operativ tjeneste i ca. 12 år. Udviklingen af HAWK-systemet og sin begyndelse i 1953. Helt nøgagtigt skete det den 30 marts 1953, hvor kontrakten om leveringen af HAWK-systemet til den amerikanske hær blev undertegnet af US Army Missile Command og det amerikanske elektronikfirma Raytheon Company. De første operative HAWK-enheder gik i beredskab i 1960, og har i øvrigt været anvendt af såvel US-Army og US-Marine Corps som NATO, Sverige, Japan, Korea, Taiwan, Israel og Saudi Arabien. Over 300 batterier er placeret i operativ tjeneste, og har såvel ved Testskydninger på White Sands Proving Ground i New Mexicos ørken, som i krigstjeneste i bl.a. Vietnam og det mellemste Østen, bevist sin evne til at opfange, engagere og nedskyde fjendtlige fly.

Det siger sig selv, at et system - der som HAWK-systemet - betjener sig i udstrakt grad af elektroniktekniske hovedkomponenter, radarer, computere og elektronisk styrede missiler, i takt med den teknologiske udvikling på elektronikområdet, vil gennemgå ikke så få ændringer. Det har også været tilfældet med dette raket-system. På et tidspunkt nåede man det punkt, hvor en virkelig gennemgribende modifikation og forbedring af HAWK-systemet blev en tvingende nødvendighed. HAWK-systemet som vi kendte det - nu betegnet BASIC HAWK - blev besluttet modificeret til IMPROVED HAWK. Selve dette systems fordele er i øvrigt beskrevet tidligere i FLY-NYT. Beslutningen om at anskaffe IMPROVED HAWK medførte naturligvis blandt andet et uddannelseskraft. Såvel operativt som teknisk personel skulle omskoles til det nye system, og skulle i øvrigt omskoles sideløbende med at man opretholdt raketluftforsvaret i BASIC HAWK-eskadrillerne.



Hvordan gennemfører man uddannelsen af ca. 300 nøglepersoner på den mest hensigtsmæssige, mest effektive og mest økonomiske måde, samtidig med at beredskabet opretholdes? Det spørgsmål stillede Chefen for Flyvevåbnet til en arbejdsgruppe, hvori deltog såvel taktisk som teknisk personel fra CHF, FMK, FTK og LVG. Gennem et flere måneder langt analysearbejde blotlagde arbejdsgruppen de uddannelsesmuligheder, der fandtes i såvel ind- som udland. I slutningen af 1974 barslede arbejdsgruppen med en betænkning, hvis konklusion ikke var en anbefaling af en given løsning, men en oversigt over løsningsmuligheder, hvorfra man kunne vælge en eller flere - eller for den sags skyld - kombinationer af flere af de fremlagte muligheder. På grundlag af betænkningen blev det besluttet, at alle taktiske officerer, såvel som alt elektronikteknisk personel - officerer og stampersonel - skulle gennemgå amerikanske kurser. Alt øvrigt personel, d.v.s. operatørpersonel samt teknisk personel med el og mekanik som specialer, skulle gennemgå danske konverteringskurser. Alle danske kurser skulle gennemføres ved Luftværnsgruppens foranstaltning.

I løbet af 1976 gennemgik de taktiske officerer der skulle bestride tjenesten som Tactical Control Officers (TCO) i eska-

drillerne, samt de officerer der skulle forrette tjeneste i andre HAWK-specifikke stillinger i LVG-stab og øvrige FLV-stabe, kurser på US-Army Air Defence School, Fort Bliss i Texas. I den samme periode gennemgik de tekniske officerer der skulle forrette tjeneste i eskadrillerne som tekniske ledere, samt officerer fra LVG - og FMK-stab, kurser henholdsvis ved US-Army Missile and Munition Center and School, Redstone Arsenal i Alabama og ved Raytheon Guided Missile Training Center i El Paso.

Omkring halvdelen af det stampersonel der havde elektronik som speciale gennemgik ligeledes i 1976 specialkurser på Redstone Arsenal. Den sidste halvdel af det elektronikteknisk uddannede stampersonel gennemgår for nærværende nationalt gennemførte kurser i radar- og computerspecialerne ved Luftværnsgruppen. Kurser der er blevet muliggjort gennem et samarbejde mellem Flyvevåbnet og Raytheon. At der overhovedet blev tale om at foranstalte en del af de tekniske kurser gennemført i nationalt regi, skyldes hovedsageligt det faktum, at Danmark - på grund af et meget stort pres på uddannelsesstedet Redstone Arsenal fra såvel US-enheder som andre NATO-lande - først vil kunne få gennemført den nødvendige uddannelse for de resterende teknikere op til 1½ år efter, at det operative beredskab skulle have været genoptaget. Denne problematik blev først tydelig i foråret 1976, hvorefter flyvevåbnet optog forhandlinger med Raytheon om gennemførelse af de resterende tekniske kurser i Danmark, med amerikanske firmainstruktører fra Raytheon Guided Missile Training Center.

Raytheon stillede sig positivt over for ideen, og i de næste måneder startede så planlægningsfasen for de nationalt afholdte tekniske kurser. Det siger næsten sig selv, at det måtte blive en ganske kompliceret opgave, al den tid kurserne skulle koordineres såvel med Raytheons andre kursusaktiviteter som med

de danske krav til uddannelsen såvel i tid som i indhold. Ikke mindst p.g.a. det faktum, at det modificerede udstyr efter endt modtagelseskontrol i Danmark, skulle indtræde i beredskab ca. 4 måneder efter, skabte tidsmæssige problemer. I denne periode skulle udstyret altså anvendes til tilvænningsstræning for bl.a. Tactical Control Officers samt til uddannelse og træning af såvel operatører som teknikere. Operatøruddannelsen krævede den totale periode med 8 timer hver eneste dag. Teknikeruddannelsen krævede udstyret til rådighed ikke mindre end 4 timer hver dag. Efter mange møder løstes så den gordiske knude ved at man besluttede at udvide dagen med 6 timer! Dagen blev derefter opdelt således: Operatøruddannelse hver dag inden for daglig tjenestetid (0730 - 1530). Teknikeruddannelsen hver dag fra kl. 1300 til 2030. Teknikeruddannelsen kunne derefter gennemføres med teoretisk uddannelse i eftermiddagstimerne og praktisk uddannelse på udstyret efter at operatøruddannelsen sluttede ved 16-tiden. Efter den principielle beslutning om hovedlinierne for gennemførelse af uddannelserne sideløbende, var taget, påbegyndtes detaljplanlægningen af de mange forskellige kurser, herunder naturligvis koordinering af såvel lokale faciliteter som anvendelse af det operative udstyr og elektronikværkstedets testkonsoller. Fremskaffelse af undervisningsmateriale, herunder fabriksdokumentation og dokumentation i form af Technical Manuals var næste store kapitel i kursusforberedelserne. Normalt er leveringstiden på de amerikanske tekniske publikationer ganske lang, men ved en meget velvillig og ihærdig indsats fra Flyvematerielkommandoens publikationssektions side - og i øvrigt også fra militærattachéen i Washington - lykkedes det at fremskaffe alt materialet i rette tid. De sidste publikationer nåede frem med luftfragt dagen før de skulle udleveres til eleverne i klassen.

Operatøruddannelsen er planlagt af Luftværnsgruppens operative træningssektion og gennemføres ved hjælp af instruktører og materiel i HAWK-eskadrillerne 543 og 544. Tilsvarende er den tekniske uddannelse planlagt af Luftværnsgruppens tekniske træningssektion og gennemføres - som før omtalt - ved hjælp af instruktører fra Raytheon samt materiel fra såvel Luftværnsgruppens elektronikværksteder som HAWK-eskadrille 544.

Eleverne på de tekniske kurser er enten teknikere fra BASIC HAWK-systemet der på denne måde omskoles, eller nye teknikere fra Flyvevåbnets Konstabelskole, der her får deres specialuddannelse. Specielt for de nye teknikere gennemførtes ved Luftværnsgruppen et 3-dages intensivkursus i engelsk, med det formål, at få eleverne til at blive mere "dus" med det sprog den efterfølgende undervisning ville komme til at foregå på.

I februar startede de egentlige tekniske kurser. I den følgende 3-måneders periode "kører" der ca. 10 kurser samtidigt, halvdelen tekniske og halvdelen operative.

Sammenlignes indholdet i de tekniske kurser med de kurser teknikere normalt har gennemgået ved US-Army, fremgår det klart, at hovedvægten på de nationalt

afholdte kurser, ligger på systemforståelse, hvorimod de manuelle færdigheder ligesom må træde lidt i baggrunden. Det forhold rådes der bod på, ved at eleverne - efter endt kursus - gennem en periode vil komme til at gøre tjeneste sammen med allerede færdiguddannede teknikere i en operativ eskadrille, før de for alvor selv skal fungere som teknikere i deres respektive enheder.

Uddannelsen af personalet vil være endeligt gennemført i slutningen af april måned dette år, og det vil derfor nok være at foregribe begivenhederne, at udtale sig i absolutte vendinger om resultatet. Dog - et kan siges: Flyvevåbnet har på utraditional facon angrebet en uddannelsesopgave, der forsøgt løst traditionelt, ikke ville have opfyldt sit formål indenfor den givne tidsramme. At vi så i tilgift får en bonuseffekt på det faglige område i kraft af anvendelsen af meget erfarne og kompetente instruktører, en hurtig gennemført uddannelse af de sidst uddannede teknikere som betyder en mindre belastning af enhedernes først uddannede teknikere samt en økonomisk fordel ved at trække få instruktører til Danmark i stedet for at bringe mange elever til USA, er naturligvis kun et plus mere.



Samtidig med starten på det nye finansår den 1 APR 1977, tog forsvaret et nyt edb-system i anvendelse til brug for den økonomiske styring.

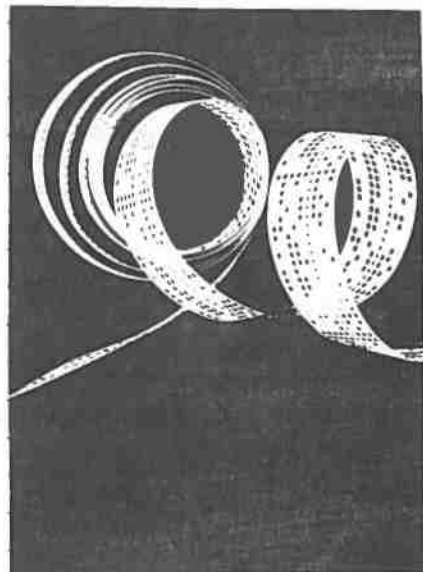
Det drejer sig om et fælles finansøkonomisystem for de 3 materielkommandoer.

Edb-systemet er udviklet i en projektgruppe under Forsvarskommandoen, hvor bl.a. de 3 materielkommandoer har været repræsenteret og med bistand fra I/S Datacentralen af 1959. Driften af systemet vil blive varetaget af Forsvarets Datatjeneste.

Edb-systemet arbejder på dagligt indrapporterede økonomiske data, der lagres i en database. De væsentligste dele af systemet udgøres af et finansregnskab, et dispositionsregnskab og et leverandørregnskab.

Brugerne af systemet - materielkommandoernes økonomifunktioner - har direkte adgang til de lagrede data via skærminsterminaler med mulighed for ajourføring og forespørgsel, ligesom diverse økonomiske oversigter, rapporter, status m.v. kan specificeres og fremkaldes direkte på terminalens skærbillede.

Større rapporter, regnskabsafslutninger m.v. vil dog blive udskrevet centralt via en af Forsvarets Datatjenestes hurtige lineskriver.



Flyvevåbnets Mesterskaber i Orienteringsløb afvikles med Flyvevåbnets Specialskole som arrangør i dagene 26 - 27 APR.

Mesterskaberne omfatter såvel dag- som natorienteringsløb, og klasseinddeling og banelængder er som følger:

For kvinder

	dag
B-klasse	5-7 km
C-klasse	4-6 km



For mænd

	dag	nat
A-klasse	10-12 km	6-8 km
B-klasse	8-10 km	6-8 km
C-klasse	6-8 km	÷
Y-OB-klasse	7-9 km	5-6 km
E-OB-klasse	5-7 km	5-6 km

Der konkurreres individuelt i alle klasser og på hold inden for klasserne A, B og OB.

Som noget nyt er der i år oprettet en C-klasse for begyndere.

Natløbene afvikles den 26 APR og dagløbene den 27 APR.

Et hold består af max. 3 deltagere, hvoraf de 2 bedst placeredes resultater er bestemmende for holdets placering.

Et tjenestesteds endelige holdsammensætning skal være opgivet, inden konkurrencen starter.

Hvert tjenestested kan normalt deltage med max. 2 hold (6 deltagere) pr. klasse.

De individuelle placeringer afgøres på grundlag af tid med 1 sek. nøjagtighed. Hvis to eller flere løbere får samme tid, tildeles de samme placeringsnummer, og det nødvendige antal numre udgår.

Den deltager, der vinder A-klassen i dagorientering, benævnes: Flyvevåbenmester i dagorientering. Den deltager, der vinder senior-klassen i natorientering, benævnes Flyvevåbenmester i natorientering.

Den deltager, der sammenlagt placerer sig bedst i A-klassen i dagorientering, og i senior-klassen i natorientering, benævnes Flyvevåbenmester i orientering. Tilsvarende udpeges Flyvevåbenmestre i YOB- og EOB-klasserne i hhv. dagorientering, natorientering og orientering.

Holdkonkurrencen i A og B rækken vindes af det hold, hvis 2 bedste løbere sammenlagt har den korteste løbstid. Hvis to eller flere hold opnår samme tid, har det hold vundet, hvis langsomste løber har bedste tid.

OB-klassen vindes af det hold, hvis 2 bedste løbere sammenlagt opnår højest pointstal, idet deltagerne indgår med deres pointssum, uanset om de deltager i Y, OB eller Æ OB-klassen. Ved pointslighed forholdes som A- og B-klassen anført.

☆☆☆

SIDSTE DRAKEN

Onsdag den 30 MAR 1977 blev den sidste af de fem stk TF-35 Draken fly, der blev afsluttet kontrakt med SAAB-SCANIA om i november 1973, leveret til Flyvevåbnet.

Med denne leverance har ialt 604 stk seriebyggede Drakenfly forladt SAAB-SCANIAS værksteder i Linköping, hvoraf 51 er leveret til det danske flyvevåben.





"My landings have been getting worse ever since the barber shop prices went up!"

FLY VEVÅBEN NYT

Cinderella



Flyverstaben arbejder i øjeblikket med indførelse af et nyt uddannelsesstyringssystem, benævnt "CINDERELLA". Formålet er dels at fremskaffe et bedre beslutningsgrundlag, som bl.a. vil muliggøre en decentralisering af uddannelsesstyringen, dels at forenkle administrationen af flyvevåbnets uddannelser. Som i eventyret om Askepot, har det været nødvendigt at "hugge en hæl og klippe en tå" i hele uddannelsesadministrationen for at få tingene til at hænge sammen. Artiklen her vil beskæftige sig med de nye muligheder (og ændringer), som det nye system vil indebære.

FLYVEVÅBNETS NYE UDDANNELSESTYRINGSSYSTEM

Flyvevåbnet holder sine våbensystemer operative ved et samarbejde mellem operative/tekniske/administrative kræfter. Når disse beslutter at indføre nyt materiel, eller modtager nye medarbejdere, vil det ofte medføre et uddannelsesbehov. Det gik fint i "gamle dage", da man ikke havde så meget forskelligt teknisk udstyr, og dermed kun skulle administrere forholdsvis få uddannelser, men i dag er flyvevåbnet i den situation, at der skal administreres ca 1800 forskellige uddannelser for at holde værnet operativt. De fleste af disse uddannelser afvikles i flyvevåbnet. Herudover deltager flyvevåbenpersonel i kurser ved de to andre værn, i næsten alle NATO-lande samt ved civile uddannelsesinstitutioner. Derfor har flyverstaben fundet det nødvendigt, at finde en bedre metode til styring af hele denne sektor, hvorfor EDB bliver indført i uddannelsesadministrationen.

NYE MULIGHEDER

Fagkoderne ændres således, at de udtrykker en eller flere uddannelser. Begreberne tillægsuddannelse og uddannelsesnormering indføres, ved at der til hver enkelt bemandingslinie knyttes de uddannelser, - udtrykt ved hjælp af fagkode og eventuelle tillægsuddannelser - som er nødvendige for at bestride funktion og opgave. I fremtiden vil krav om fagkode og tillægsuddannelser for en stilling være lig med uddannelseskrav til en person.

NYSKABELSER

Ved at danne differencen mellem de normerede uddannelser og de allerede meddelte uddannelser, får man en opgørelse af behovet for uddannelse. CINDERELLA kan ved hjælp af en EDB-terminal, endvidere give oplysning om hvilke personer, det vil være mest hensigtsmæssigt at give disse uddannelser. Planlæggerne vil så, via terminal, kunne bestille de ønskede kursuspladser ved hjælp af et pladsreservations-system (booking-system). Under denne pro-

ces, bliver uddannelserne samtidig registreret.

FORENKLINGER

For at kunne anvende CINDERELLA systemet på en økonomisk forsvarlig måde, er det nødvendigt, at de oplysninger systemet skal arbejde med, bliver forenklet og systematiseret.

Dette vil i første omgang medføre en tilpasning af uddannelseshåndbogen HFLV 180-2 og af fagkodeklassifikationssystemet (personelklassifikationssystemet).

Personelklassifikationssystemet vil undergå afgørende ændringer, idet fagkoden vil symbolisere en række fagkodegivende uddannelser.

De fagkodegivende uddannelser er grunduddannelser samt disses tilbygninger. Tillægsuddannelserne er kurser, som er nødvendige for at bestride en bestemt bemandingspost.

En person kan således have gennemført mange fagkodegivende uddannelser, og dermed have fået mange fagkoder. Herudover kan han have modtaget tillægsuddannelser, som vil være registreret ved hjælp af uddannelsesnumre.

Fagkoden består for officerer af tre cifre, og for stampersonel af tre cifre og et bogstav, ellers har graden ingen indvirkning på fagkoden.

Endvidere er nogle tjenestefelter ændret således, at opbygningen bliver mere logisk. F.eks. er tjenestefelt 18 udvidet og tjenestefelt 60 nedlagt.

OPRYDNING

Opgaven med CINDERELLA blev påbegyndt i 1971, men kun i det sidste års tid har en arbejdsgruppe konstant været beskæftiget med problematikken.

Den lange tid skyldes et enormt oprydningssarbejde i diverse procedurer og bestemmelser, som er omtalt ovenfor. Arbejdsgruppens medlemmer har følt sig som en slags uddannelsesadministrationsskraldemænd. De har bl.a. rejst rundt i flyvevåbnet og registreret alt militært personale modtagne uddannelse.

Gruppen beskæftiger sig ligeledes

med forenkling af en række FLVBST og reglementer. I dette arbejde lægges der vægt på at bibeholde de "gode" ting i det gamle system. Dette gælder bl.a. fagkoderne, hvor man har bibeholdt de to første cifre. (EKS.: En 18 fagkode gælder stadig for nærforsvarstjeneste).

DECENTRALISERING

De forskellige niveauer i flyvevåbnet vil kunne supplere fagkoden med tillægsuddannelser, som er nødvendige for at bestride de enkelte bemandingslinier.

Herefter er en decentralisering af uddannelsesplanlægningen mulig ved hjælp af det skitserede behovsopgørelses- og booking system. I hver enkelt B-enhed i flyvevåbnet vil uddannelsesbehovet kunne aflæses på terminalen.

Fremover reserveres en kursusplads, som man i dag bestiller en pladsbillet hos DSB.

Automatisk bliver fagkode og uddannelse registreret, og CINDERELLA giver nu en revideret uddannelsesbehovsopgørelse.

100450-0723	DSG	Jensen Jens
* 306C		
G-G-0008	MILITÆR GRUNDUDD	VPL D. 010568
* M-G-0037	ELEKTRON T.J.GR.UDD.	D. 010269
M-V-0083	JORD-RADAR: LORD	D. 010869
H-E-0137	REP.KUR.ELEKTRONIKT.J.D.	010273
G-G-0010	SERGENTUDD STP	D. 010873
G-V-0011	ARBEJDSLEDELSE	D. 150873
100450-0723	DSG	Jerisen Jens
306C		
G-G-0008	MILITÆR GRUNDUDD VPL	D. 010568
M-G-0037	ELEKTRON T.J.GR.UDD.	D. 010269
M-V-0083	JORD-RADAR: LORD	D. 010869
H-E-0137	REP.KUR.ELEKTRONIKT.J.D.	010273
G-G-0010	SERGENTUDD STP	D. 010873
G-V-0011	ARBEJDSLEDELSE	D. 150873
M-V-0135	DIGITALTEKNIK	D. 011073

Her ses et eksempel på to uddannelsesstræk fra CINDERELLA. På det øverste er H-G-0037 blevet forældet p.g.a. udviklingen. Dette vises ved at sætte en * på fagkoden og uddannelsen.

Nederst ses et senere træk på samme person. Her ses, at * er væk, fordi efteruddannelsen H-V-0135 er gennemgået.



P.S. CINDERELLA er en forkortelse for: Coordination of Information, Numeration, Differential Education and Responsibilities into an Easy, Limber and Logic Administration.



FLYVEVÅBNETS SPECIALSKOLE

Flyvevåbnets Specialskole (FLSP) er, efter en sammenlægning af de to skoler i Jonstruplejren (Flyvevåbnets Konstabelskole og Flyvevåbnets Specialskole), åbnet den 1 APR 1977. I to tidligere artikler er skolens baggrund, struktur samt den rådgivning, skolen kan yde enhederne, blevet behandlet. Skolens nye struktur giver mulighed for bedre service for flyvevåbnets enheder. Denne artikel vil belyse de tilbud, som FLYVEVÅBNETS SPECIALSKOLE kan give indenfor undervisningshjælpemidlerne:

- Internt TV (ITV)
- Programmeret lærestof (LP)
- Andre hjælpemidler.

En instruktørs væsentligste opgave er at gennemføre undervisningen på en levende og spændende måde. Det er med til at gøre indlæringen effektiv.

Instruktøren må ofte bruge undervisningshjælpemidler for at klare denne opgave. I mange tilfælde kan han klare sig med simple midler, som han selv fremstiller, men undertiden kan han have brug for mere avancerede hjælpemidler, som han ikke selv kan fremstille. I de tilfælde har Flyvevåbnets Specialskole mulighed for at træde hjælpende til.

Ved at inddrage ITV og LP i undervisningen, opnår instruktøren følgende fordele:

- Undervisningen foregår på samme indlæringsmæssige niveau hver gang.
- Elever, som ikke regelmæssigt kan følge undervisningen, vil få denne senere uden arbejds- og tidsmæssige forsinkelser for instruktøren.
- Vanskelige lektioner kan blive mere forståelige.
- Undervisningen kan hurtigt og let

opdateres efter givne regler og bestemmelser.

- Programmer kan fremstilles efter eget behov.

ITV anvendes til demonstration af handlingsforløb, som kun med stort besvær kan demonstreres ved hjælp af virkeligheden eller modeller, og det fikse cassettesystem, gør det let for instruktøren at bruge det i undervisningen. Korrekt opførsel i en katastrofesituation er handlingsforløb, som er velegnet til

.....

ITV indlæring. Et eksempel på dette er produktionen: "Sluknings- og redningsprocedure for C-130 Herkules." Også i forbindelse med udvekslingsbesøg til andre natolande, kan man benytte sig af ITV demonstration. Nødvendige checkprocedurer kan f.eks. gennemgås på værtslandets sprog.



Programmeret lærestof anvendes ved rent teoretiske fag samt ved handlingsfag, hvor der køres praktik enten sammen med programmet (EKS.: "adskillelse og samling af gevær") eller senere (EKS.: ABC-lektion).

Ved den afsluttende prøve kontrolleres indlæringen, og det viser sig, at eleven har indlært fra 70-90 % af stoffet, et resultat som sikrer eleven en effektiv indlæring.

Den instruktør, som ønsker oplysning om programmeret lærestof eller ITV programmer, ringer blot til skolen, og så bliver et evt. program til i et samarbejde mellem en emneekspert fra enheden og skolen.

Skolen udsender to gange årligt katalog over ITV- og LP programmer til alle flyvevåbnets enheder. I øjeblikket findes der 86 LP- og 27 ITV programmer. Ved gennemlæsning af katalogerne, kan instruktøren få et indtryk af de muligheder, som ligger i denne form for undervisningshjælpemidler.

Skolen støtter også med fremstilling af andre hjælpemidler, f.eks. udarbejdelse af:

- overlays
- tekniske tegninger
- illustrationer
- trykning af undervisningshæfter o.lign.
- flip-overs.

Til at løse disse opgaver råder skolen over forskellige reproduktionsmaskiner, blandt dem to stk. OFF-SET trykkermaskiner, som kan fremstille flerfarvede tryk.

Hvis instruktører i flyvevåbnet, efter denne gennemgang, har fået blod på tanden og ønsker hjælp til uddannelseshjælpemidler, så ring til Specialskolen. Kom med et ønske eller en ide, og vi vil forsøge at leve op til forventningerne. Vi håber på et frugtbart samarbejde skole/enheder imellem i årene fremover.

FLYVEVÅBNETS SPECIALSKOLE

P.S. For yderligere oplysninger, se FLV BST 625-2 og -5.



FORSVARETS BREVSKOLE • 25 ÅR

Den 1. november kunne Forsvarets Brevskole fejre 25 års jubilæum.

I løbet af den tid har man givet korrespondanceundervisning til mere end 80.000 elever, såvel tjenstgørende som hjemsendte, der på frivillig basis har ønsket at dygtiggøre sig. Skolen, der nu har elever fra alle værn, startede fra et skrivebord i hjørnet af parolesalen i Hørstabens bygning på Østerbrogade, men udvidede til to barakrum i Christiansgade, før man flyttede til den nuværende lejlighed i St. Kongensgade. Og inden årets udgang regner man med at flytte til moderne lokaliteter i Artilleristok i Kastellet.



BIKINI 1977

Øvelse BIKINI 77 blev afviklet i perioden 2-21 JUN 1977.

BIKINI øvelserne har til formål under så realistiske forhold som muligt at give personallet lejlighed til at øve procedurer i forbindelse med overlevelse på havet efter udskydning med katapultsæde, udspring i faldskærm eller nødlanding på vand.

Øvelsen, der ledes af Flyver-taktisk Kommando, er en del af de årlige overlevelsesøvelser, det flyvende personel skal gennemgå, idet der derudover afholdes flugt- og undvigeøvelser, øvelser i svømmehal, øvelser i overlevelse på land samt teoretisk undervisning i alle overlevelsesaspekter.

Øvelse BIKINI finder sted på Flyvestation Tirstrup og i Ebeltoft Vig. Øvelsesdeltagerne møder på Flyvestation Tirstrup kl. 0800 og dagens program for en jagerpilot ser således ud:

Briefing på øvelsesprogrammet, procedurer og udstyr. Der er ikke tale om egentlig teoretisk undervisning, idet formålet er at give personallet lejlighed til at afprøve og vedligeholde allerede indlærte færdigheder.

Efter en kaffepause skiftes til flyvedragt og støvler eller gumisko og man går til øvelse i faldskærmslandinger på land. Denne del af øvelsen, som afvikles med kyndig assistance fra Jægerkorpset eller Frømandskorpset, har til formål at indlære det flyvende personel den elementære teknik, som anvendes under nedstigning med faldskærm, og som i selve landingen kan nedsette risikoen for kvæstelser.

Teknikken til anvendelse under nedstigningen øves, medens man i et faldskærmsseletøj er hejst et lille stykke op over jorden, hvor man så i ro og mag kan gennemgå de forskellige procedurer.

Landingsteknikken øves i en springgrav i to tempi. Først springer man sidelæns, forlæns

og baglæns fra en platform ned i springgraven, hvor det så gælder om at indtage den korrekte stilling og udføre en art rullefald, som bedst absorberer stødet. Dernæst bliver man iført faldskærmsseletøj og hejst op over springgraven, hvor man bliver sat i sideværts svingninger. På et tegn fra instruktøren bliver man uannonceret sluppet ned i springgraven, og det drejer sig så om at bruge, hvad man lærte ved at springe fra platformen. Skulle det knibe lidt med teknikken, kan man få lige så mange forsøg, man lyster.



Efter frokostpausen skiftes til en vandhæmmende flyvedragt (som i den kolde del af året anvendes ved flyvning over vandområder), og i bus køres til den militære havn i Ebeltoft Vig. Søværnets kutter "VEJRØ" sejler herefter ud til en tømmerflåde, hvorfra der skal "parasails".



"Parasail" udføres ved, at man med en åben faldskærm trækkes op fra flåden af en kraftig speedbåd til en højde på max. 80 m - afhængig af pilotens vægt samt vindstyrke og bølgehøjde. Når speedbåden har manøvreret piloten til en passende position, udløses træklinen fra båden og dernæst fra pilotens faldskærmsseletøj. Nu befinder piloten sig i en situation, som er identisk



med situationen efter udskydning med katapultsæde eller udspring med faldskærm, og han går straks i gang med den betjening af overlevelseshudstyret, der er nødvendig som forberedelse til landing i vand.

Efter landing gælder det om hurtigst muligt at komme op i gummibåden. Det er af vital betydning, at dette lykkes, inden fingrene på grund af kulde bliver følelsesløse, således at udstyret ikke kan betjenes. Når piloten er oppe i gummibåden, sikrer han sig at drivankeret er ude, og går derefter i gang med at beskytte sig bedst muligt, idet hans væsentligste problem er varmetab. Derfor trækker han et oversejl over sig, tømmer båden for vand, puster bådens bund op og sætter sig på en oppustelig pude og bjærger endelig sin nødudstyrspakke indendørs. I en virkelig situation ville piloten nu allerede have aktiveret sin nødradiosender og have gjort de andre signalmidler klar til øjeblikkelig brug. Dette er imidlertid ikke relevant under øvelsen, og indtil helikopteren ankommer, bruger piloten derfor tiden til at gøre sig yderligere fortrolig med sit redningsudstyr.

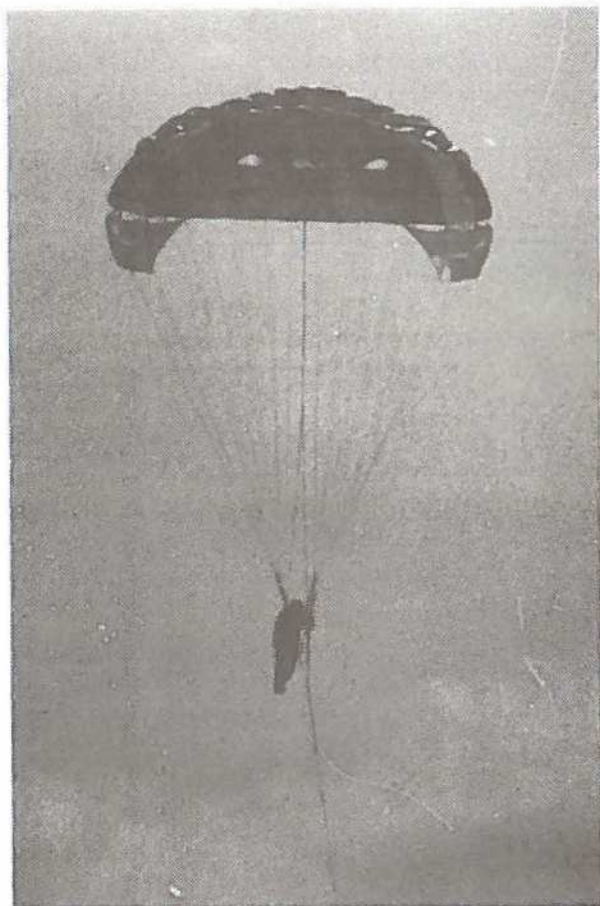
Helikopterredningen foretages af S-61 og Alouette helikoptere, der flyver deltagerne tilbage til Flyvestation Tirstrup.

Her afholdes en samlet debriefing, hvorunder deltagerne og øvelsesledelsen drøfter dagens erfaringer.

Sideløbende med jagerpiloternes træning foregår der også øvelser for besætningsmedlemmer i S-61, Alouette og H-500.



Fotos TINBOX/Palle Sick

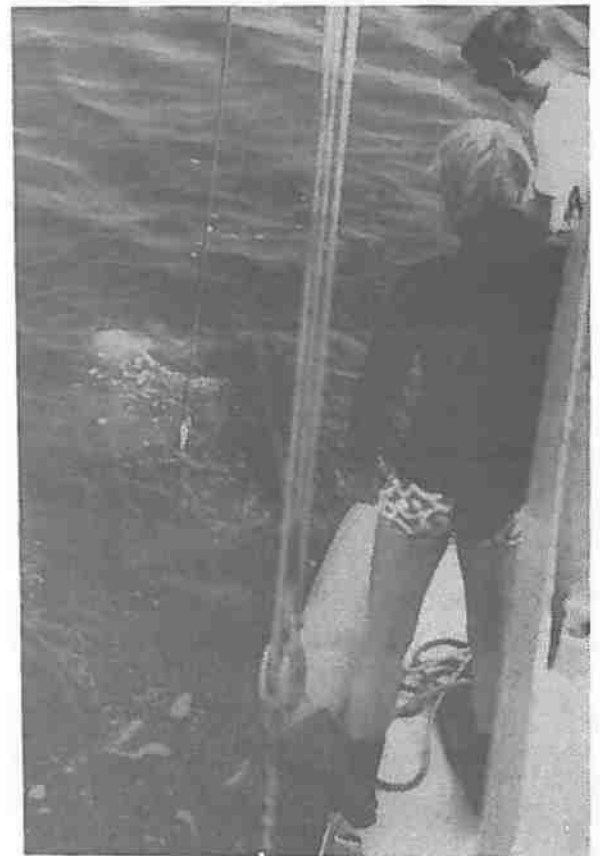




Til det formål er der fremstillet en kasse (af nogen lidt skeptisk kaldet "druknekassen"), som simulerer et helikopter-cockpit. I dette cockpit tager to besætningsmedlemmer plads, hvorefter kassen fra "VEJRØ"s agterdæk sænkes under vand. Proceduren er nu, at besætningsmedlemmerne roligt bliver siddende, indtil cockpitet er fyldt med vand, hvorefter de spænder sig løs, gør sig klar af flyet og søger op til overfladen, hvor gummibåden gøres klar og entres.

Resten af øvelsen afvikles herefter som beskrevet for jagerpiloterne, men inden helikopterredningen er det muligt, at helikopterbesætningerne er kommet over i en større gummibåd. Denne store gummibåd, som er forsynet med en lang drivline, kastes ud fra en C-47 på en sådan måde, at drivlinen flyder ned til den overlevende i enkeltmandsgummibåden, som derefter kan trække den store gummibåd til sig og entre den.

Inden helikopterbesætningerne reddes, udføres der fra helikopterne øvelser i at aflevere pumpegrej til "VEJRØ" samt aflevering af en helikopterbære og optagning af samme. Desuden øves der, som nævnt, kast af store gummibåde fra en C-47.



Den sidste fase af øvelse BIKINI 77 blev afviklet i dagene 20-21 JUN for nogle besætninger på transportfly således:

Briefing af flyvebesætningerne samt passagerer, der for sidstnævntes vedkommende bestod af frivillige

mændlige og kvindelige ikke-besætningsmedlemmer.

Første del af denne øvelse blev afviklet som en evakueringsøvelse fra en C-47, der var parkeret på Flyvestation Tirstrup. Flyets besætning fik her øvelse i at styre og hjælpe passagerer i en simuleret nødsituation, som blev afsluttet med en simuleret landing på vand.

Herefter blev passagerer og besætningsmedlemmer fordelt i to store gummibåde på Ebeltoft Vig, hvor man tilbragte en del af natten til 21 JUN, hvor helikopterredningen blev udført før solopgang.

Helikopteren landsatte det første hold reddede på Flyvestation Tirstrup, hvor de med simulerede kvæstelser blev taget under behandling af sanitetspersonel, der i en ambulance-indrettet C-47 skulle ledsage patienterne under en evakuering til Flyvestation

Værløse. Det var planlagt, at den videre behandling skulle have foregået på Flyvestation Værløse, men på grund af tåge måtte C-47 desværre lande i Kastrup. Derfor blev denne sidste del af øvelsen ikke gennemført med dette hold patienter, men kun med det sidste hold reddede, der i helikopter blev fløjet direkte fra Ebeltoft Vig til Flyvestation Værløse.

Øvelse BIKINI har under forskellige former været afholdt én gang årligt siden 1965, idet "parasailing" dog først blev indført i 1970.

Øvelsen har nu et så relevant og realistisk indhold, som sikkerheden for deltagerne i en øvelse tillader det.

Erfaringer fra aktuelle nødsituationer viser, at øvelsen er værdifuld - såvel den praktiske træning som den psykologiske forberedelse til en overlevelsessituation.



FRA ESKADRILLE

722's SCRAPBOG

HYLDESTDIGT TIL SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO

adresseret til den redningseskadrille, der lørdag den 23 juli 1977 i tiden ca. 1830 til 1930 på omtrentlig position 56°04'40" nord - 11°13'00" øst bjærgede Nina Bygbjerg og Erik Eckert fra ROCINANTE af Rungsted strandet på Sjællands Rev, og derefter med helikopter landsatte dem på Marinestation Oddens fodboldbane på Gniben.

Kære redningseskadrille.

I dyb og taknemmelig erindring om ovennævnte redningsaktion sender vi hoslagt en check på kr. 150.- at anvende til indkøb af flasker efter redningseskadrillens eget valg.

Endvidere vedlægger vi et hyldestdigt, som vi har forfattet i anledning af dennes redningsaktion. Lad være, at det ikke er teknisk fuldkomment, og at nogle af versfejderne falder over hinanden, men vær forvisset om, at det er skrevet med hjerteblood.

Måske synes I selv, at denne aktion var den rene skovtur i sammenligning med så meget andet, I har været ude for - det kan vi af gode grunde ikke bedømme.

Men vi har en række andre gode grunde til at nære et stærkt ønske om at give udtryk for vor taknemmelighed på en helt speciel måde. Det håber vi er lykkedes.

For det første var vi naturligvis glade for at blive reddet. For det andet vil vi gerne udtale vor stærkeste påskønnelse af den venlige og forstående måde, vi blev behandlet på. For det tredje gjorde det et stærkt indtryk på os at fornemme hele dette organisationsapparats effektivitet og den "Søren Kanne"-holdning, som hele mandskabet var besjælet af. Dette sidste virkede så meget desto stærkere, fordi tidligere stats- og finansministre (J.O.Krag og Poul Møller) som et par professionelle grædekoner netop på dette tidspunkt kappedes om at konstatere, at danskerne som nation var ved at udslætte sig selv, fordi der ikke er noget fælles at samles om.

På denne baggrund er det ikke mærkeligt, at vi valgte at udforme vort hyldestdigt som en parafase over St. St. Blicher's betagende digt om "..... den fattige mand Søren Kanne". Denne tanke har ligget os på sinde, siden vi hiin minderrige lørdag aften ved 20-tiden forlod Marinestation Odden efter vel overstået bjærgning.

Vi beklager, at modningsprocessen har været lang, men da den var overstået, blev digtet skrevet på een nat.

For god ordens skyld har vi vedlagt Blicher's originale digt: "Søren Kanne", og vil herefter isøvrigt lade versene tale for sig selv.

sign.

Nina Bygbjerg

Erik Eckert

Ode til SOK

Der sejled' en båd udi Sejrø bugt,
fra Bogense monne den komme,
den styred' mod Sjællands Odde lukt,
fordi dens ferie nu var omme.

Af pejlemærker den sjældent tog fejl,
der var vel tvende at skue.
På Sjællands rev over bagbords sejl
der flammer så vældig en lue.

Men nat det er var, thi klokken var fem
en smuk sommerdag udi juli,
den sejler han tog sine søkort frem,
for uden dem var det nok gruligt.

På kort som i kikkert var tvende fyr,
hej Nina, vi holder på fjærmer,
vi sparer tid og en masse postyr,
ret hastigt vi Odden os nærmer.

For motor vi går, thi vinden er flov,
men olien i tanken snart slutte,
dog håber vi begge snart at få lov
med skuden rundt Odden at smutte.

Dog var der et tredie fyr på vor vej,
vi kunne det vanskeligt fatte,
så kurs femogfyrre vi rettede ej,
for skipper nu sådan vil ha' det.

For os blev en redningsbåke fatal,
den ligner et fyr til forveksling,
så selv om kursen slet ikke var gal,
vi ofre blev for en forhekning.

For silde vi ser: den har intet lys,
vi må vende skuden så såre,
igennem os begge farer et gys,
mon her skal beredes vor bære?

På Oddens stenede rev vi sad fast
med ROCINANTE af Rungsted,
vor motor den bringes på største hast,
med revet må vi tage afsked.

Den motor, den snurrer med stærken larm,
dog synes det intet at nytte,
vi holdes af revets stenstærke arm
og kan slet ikke skuden flytte.

Minutterne føles som timer alt,
vi må snart raketter opsende,
for nu det livet og skuden gjaldt,
til søværnet må vi os vende.

Det vared' ej længe men følte så,
før SOK's helikopter vi hørte,
at kæmpeinsekt fra himlen blå
med line os sikkert berørte.

Hei Landsmand! sid op nu! hvis du vil med,
og giv så din kone først linen.
Hun sidder der alt - og igen nu af sted,
for skipper skal med i maskinen.

På gniben vi lander i sikkerhed
og takker eskadrillen for livet,
med Arne vi gik i kantine ned,
og siden så bjærgedes skibet

De plejed' den sejler med samt hans viv
det både med pilsner og kaffe,
og det betalte vi for vores liv,
for bred var ej til at skaffe.

Om Søværnets Operative Kommando,
vor tanke fluks må sands,
vi fandt situationen helt som om,
vi nu havde mødt Søren Kanne.

Nina og Erik





Solo på F-16

Major Svend Hjort fløj som den første danske pilot solo i en F-16 den 3 NOV 1977. Flyvningen, der startede kl.1450 lokal tid på Edwards Air Force Base i Californien, var majorens anden flyvning i et omskolingsprogram på ialt 4 flyvninger. Major Hjort startede i det der benævnes "Military Power", og foretog herefter en stigning med 0,9 af lydens hastighed (M .9) til 45000 fod's højde.

Under flyvningen, der varede 1 time og 5 minutter, foretog major Hjort en afprøvning af Autopiloten ved forskellige flyvehastigheder. Der blev udført såvel acceleration- som deceleration i hastighedsområdet fra M .8 til M 1.6 og under flyvning i tæt formation med en Phantomjager blev der udført adskillige drej med forskellige "G" belastninger. En "Tracking Task" blev udført mod Phantom flyet, som udførte undvigemanøvre. Der blev foretaget en "ILS anflyvning" til Edwards Air Force base, efterfulgt af en simuleret nødlanding med "Touch and go" og med en "Full stop" landing kl.1555.

Major Hjort, der nu i et års tid har arbejdet på Edwards Air Base, beskriver selv sin soloflyvning således:

"Det er normalt altid en stor oplevelse for en pilot at flyve første solo. Denne oplevelse blev ikke mindre for F-16's vedkommende.

Selve flyvningen forløb uden problemer. Starten i "Military Power" kan sammenlignes med F-104 i efterbrænder. Det var en overraskende lille "Sidestick"-kraft, der var nødvendig for at bringe flyet i luften. Det var nemt at udføre stigning til 45000' med konstant hastighed. Det var nemt at udføre de forskellige manøvrer, når man tager hensyn til den begrænsede erfaring på flytypen. De tre landinger præcise og "on speed". Landingsteknikken minder en del om Draken-teknikken, idet dog pilotens udsyn er væsentlig bedre. Landingsafløbet var kortere end 5000'. Det skal anføres, at der var "No wind conditions".

Flyet lever fuldt ud op til de forventninger, der er stillet til det med hensyn til ydeevne, manøvredegytighed, "handling characteristics" og pilot udsyn. Det følte ikke unaturligt at styre flyet med en fast monteret "Side stick control". Flyets motor, som ved maximalydelse giver mere trykkraft end flyet vejer, har i F-16 i almindelighed og under RDAF F-16 projekt-pilots omskolingsflyvninger i særdeleshed virket upåklageligt og har netop de egenskaber en jagerpilot ønsker sig: Stor motorkraft og en brændstofkontrol, som ikke begrænser pilotens mulighed for at manipulere frit med gashåndtaget.

Pilotens 30^o tilbagelæning i forbindelse med høj benstilling muliggør operation under høje "G" belastninger i længere tidsrum end normalt. Dette sat i relation til flyets manøvredegytighed, formidable ydeevne, pilotens exceptionelt gode udsyn i alle retninger samt en radar, som er væsentlig bedre end nuværende flyradarudstyr, vil gøre det til et værdifuldt våbensystem for det danske luftforsvar.

Inertnavigationssystemet, som er integreret i flyets moderne våbenafleveringssystem, præsenterer nøjagtige data til brug for luftkamp såvel som for angreb med jordmål for piloten i et såkaldt "Head up Display". Dette gør også flyet velegnet til angreb mod jordmål under vejrforhold, hvor FLV normalt tidligere har haft begrænset kapacitet.



Rationalisering

Rationaliseringsvirksomheden i forsvaret baserer sig på Kundgørelse for Forsvaret B. 36-1973, "Direktiv for rationaliseringsvirksomheden under Forsvarsministeriet"; Forsvarskommandoen har udmøntet kundgørelsen i Forsvarskommandobestemmelse O. 204-2, der fastlægger overordnede bestemmelser for rationaliseringsvirksomheden inden for Forsvarschefens ansvarsområde, og i Forsvarskommandobestemmelse Ø. 204-3, der omhandler rationaliseringsforslag fra ansatte/tjenstgørende enkeltpersoner, den såkaldte præmieringsordning.

Man skelner mellem rationaliseringsprojekter og hverdagsrationalisering. Rationaliseringsprojekter er større, omfattende rationaliseringsarbejder, der ofte - men langt fra altid - nødvendiggør etablering af en særlig projektorganisation. Der udpeges for disse arbejder en projektansvarlig myndighed, der kan være en myndighed under Forsvarskommandoen eller én af de i Forsvarskommandoen indgående stabe. Hverdagsrationalisering (også betegnet selv- eller egenrationalisering) er de effektivitetsfremmende foranstaltninger af i realiteten enhver art, der gennemføres løbende på alle niveauer i forsvaret.

Rationaliseringsvirksomhedens formål er til enhver tid at sikre den bedst mulige udnyttelse af de tildelte ressourcer. I forsvaret, som jo ikke kan måle sin effektivitet på et overskud eller på anden eksakt måde og derfor ikke "automatisk" får at vide, hvordan det står til, er det et chefsansvar aktivt at søge effektiviteten fremmet. Rationalisering er særligt betydningsfuld, når ressourcerne er knappe, som de er det i disse år, hvor det kniber med at "få enderne til at nå sammen". Til gengæld må det understreges, at det faktum, at forsvarsbudgettet er stabilt og pristalsreguleret, sikrer, at rationaliseringer virkeligt indebærer effektivitetsforøgelse og ikke blot har til formål at afbøde virkningerne af udefra pålagte nedskæringer. (I parentes bør bemærkes, at forsvaret endnu har enkelte sådanne projekter, der er en følge af tidligere lovmæssigt gennemførte nedskæringer).

Rationalisering er et middel til - inden for de givne rammer - at sikre den nødvendige, fortløbende modernisering af forsvaret, en modernisering, hvis overordnede mål er styrkelse af de operative enheders beredskab og kampeffekt med henblik på at tilgodese forsvarets formål.





Decorative flourish **BIKINI 77** *Decorative flourish*



Hendes Majestæt Dronning Margrethe's besøg på flyvestation Karup



Hendes Majestæt Dronningen aflagde tirsdag den 18 JUL 1978 besøg på flyvestation Karup.

Dronningen var under besøget ledsaget af Chefen for Adjudantstaben, oberst, kammerherre H.Berg, og Adjudant, major H.B.Ljørring.

Chefen for Flyvevåbnet, generalmajor N.Holst-Sørensen var til stede ved Dronningens ankomst og fulgte Majestæten under besøget.

Besøget, der var tilrettelagt som et virksomhedsbesøg, havde til formål at give Dronningen et indtryk af en normal arbejdsdag på flyvestationen, og der blev således ikke afholdt parade i anledning af besøget, ligesom påklædningen var daglig tjenestepåklædning.



Chefen for Operationsafdelingen oberstløjtnant O.Fogh orienterede om flyvestationens Command Operations Center, og efter en rundvisning i operationscentret gav major E.Gøtze en orientering om Nærluftforsvaret.



Major W.Langebek orienterede om eskadrille 729 opgaver og materiel.

Under opholdet på flyvestationen aflagde Dronningen i øvrigt besøg ved Ammunitionstjenesten, eskadrille 725, Infirmeriet, Flyvekontrollen, Flyvematerielværkstedet, og besøget sluttede efter en orientering ved flyvestationens Hovedkvarter.

★ ★ ★

Flyvestation Skrydstrup har netop haft besøg af en amerikansk repræsentation, der arbejder med tilrettelæggelsen af et prøveflyvningsprogram for F-16, der skal finde sted i Europa i 1979.

I Danmark skal dette prøveflyvningsprogram afvikles fra flyvestation Skrydstrup.

Den første produktionsudgave af F-16 blev prøvefløjet den 7 august 1978, hvor General Dynamics' chef F-16 Test Pilot Neil R.Anderson på 2 flyvninger af henholdsvis 80 minutter og 105 minutters varighed gennemgik et omfattende afprøvningsprogram i luften over nord Texas.

Anderson accelererede umiddelbart efter starten flyet op til en hastighed på Mach 1.6 (over $1\frac{1}{2}$

gange lydens hastighed) under stigning til 41000 fod højde. Under prøveflyvningerne udsatte Neil Anderson bl.a. flyet for belastning op til 9 g (9 gange normal tyngdevægt).

Efter prøveflyvningen blev flyet afleveret til det amerikanske flyvevåben.

Det første europæiske fly er planlagt leveret (til Belgien) i januar 1979.



For få måneder siden kunne man i en dansk avis se flyvemedicinen omtalt som luftens sundhedspolitik, henvisende til den meget typiske opfattelse, at flyvemedicinen (udelukkende) er den, der sender det flyvende personel ud i den kolde sne, hvis det ikke til punkt og prikke opfylder de strenge helbreds krav.

Ironisk nok var omtalen ment som en hyldest og ikke det angreb eller den kritik, den rettelig burde opfattes som. For hvor man i flyvningens barndom koncentrerede det flyvemedicinske arbejde omkring piloten - og til nød hans milieu, flyvemaskinen - er det en mere moderne opfattelse, at flyvemedicinen er vor tids mest omfattende form for bedriftsundhedstjeneste indeholdende alle tre lægelige arbejdsfragmenter: den helbredende, den forebyggende, samt den "positive". Det sidste fragment skyldes en relativt sent udviklet opfattelse af, at helse ikke blot er en mangel på fysiske eller psykiske sygdomstilstande, men tillige og væsentligt et i alle henseender (økonomisk, socialt, mentalt) velbefindende. Og det i hjemmet såvel som på arbejdspladsen.

Vor flyvemedicin er på denne baggrund ikke for piloten og det øvrige flyvende personel alene, men må inddrage alle, der har en funktion at varetage i flyvevåbnet; ligesom det i sin yderste konsekvens logisk burde kunne medinddrage disse persongrupper familier.

Det tillader lovgivningen nu ikke. Den giver os end ikke lov til at tage det egentlige personale i behandling, med mindre det drejer sig om akut opståede tilfælde, der selvsagt må og vil blive behandlet efter førstehjælps-princippet. Vi må kun diagnosticere, vurdere og anbefale/henvisse. Det behandlingsmæssige fragment er altså i princippet fjernet - medførende betydelige flyvesikkerhedsmæssige aspekter.

Alligevel har vi omkring 40.000 lægesøgende om året landet over, som enten behandles eller sendes til egen læge eller klinik. Lægges dertil 8 - 900 "flyvemedicinske" undersøgelser, godt 200 SAR-missioner, lidt undervisning af værnepligtige etc., er dagen vel besat for de fem overlæger og 17 reservelæger, flyvevåbnet normeringsmæssigt skulle have til tjeneste.

Og med dette arbejde er kun ganske enkelte dele af hele det flyvemedicinske spektrum berørt. Områder som planlægning og indøvning af krigssanitetstjenesten, undervisning og fysiologisk træning af flyvende personel samt af kommende kolleger på Sanitetsskolen, hele

det arbejdsmedicinske område på FMK og andre værksteder, deltagelse i fly-sik arbejdet etc., har hidtil kun været sporadisk eller slet ikke dyrket.

Grunden hertil er som alle (bort)forklaringer kompleks. Dels har antallet af flyvevåbnets faste læger ikke i mange år opfyldt normen. Og ingen har indtil nu været fuldtidsansat. Dels har erkendelsen af det væsentlige i en tillidsfremmende opsøgning af ny arbejdsfelter ikke været overvældende klar eller attraktiv, hvilket ved eftertanke ikke er så mærkeligt. For hver tendensen i den moderne medicin går mod stigende specialisering, kræver flyvemedicinen en eksakt og vedligeholdt viden inden for den klassiske flyvefysiologi, samt tillige en viden og orientering inden for mangfoldige andre felter. Vore "patienter" i denne bedriftsundhedstjeneste er jo alle selv specialister og kommer fra meget forskellige områder. De har naturligvis hver især ret til at kræve, at deres rådgivende læge har et vist kendskab til deres arbejdsplads og -milieu.

Hvad kan vi nu gøre for at rette op på denne mere eller mindre erkendte tilstand af mere eller mindre åbentlyse mangler?

Vi har naturligvis revurderet flyvemedicinens målsætning og derefter fastsat ny midler og metoder til opnåelse af disse mål. For eksempel kan en omhyggelig planlægning af de kommende lægers uddannelse og funktion øge effektiviteten betydeligt. Totalfodbold - hvor alle kan spille alle pladser - er naturligvis væsentlig i så lille en kreds. Men samtidigt må den enkelte bibringes særlige færdigheder og specialindsigt, så han kan fremstå som gruppens sagkyndige på forskellige områder.

Det er tillige meget væsentligt, at vor opsøgende virksomhed bliver modtaget med forståelse og tillid i enhederne så tidligere tiders opfattelse af lægen som kontrollerende og dømmende bliver fjernet. Ligesom det er vigtigt for flyvesikkerheden, at det flyvende personale om praktisk muligt henvender sig til dets flyvemediciner, før en behandling startes hos egen læge, men under alle omstændigheder giver besked til lægetjenesten, når det er sket.

Flyvemedicinen er således ingen politimyndighed. Den er et redskab, der skal omfatte og betjene alle sundhedstjenestens fragmenter i et komplekst sammensat flyvevåben, samt naturligvis medvirke til den størst mulige flyvesikkerhed. Anskuet således, fungerer flyveme-

dicinen ikke i Danmark i dag. Det opbyggende arbejde vil blive betydeligt, tids- og samarbejdskrævende, samt forlange en del nytænkning af de udøvende, bevilgende og modtagende personelgrupper.

Vi må prøve at undgå den sædvanlige tendens til ved re-organisering blot at skabe en ny situation af konfusion, insufficiens og demoralisering, men ved et enkelt målsigte søge at efterleve Royal Air Force' Flyvemedicinske Instituts motto:

UT SECURE VOLENT

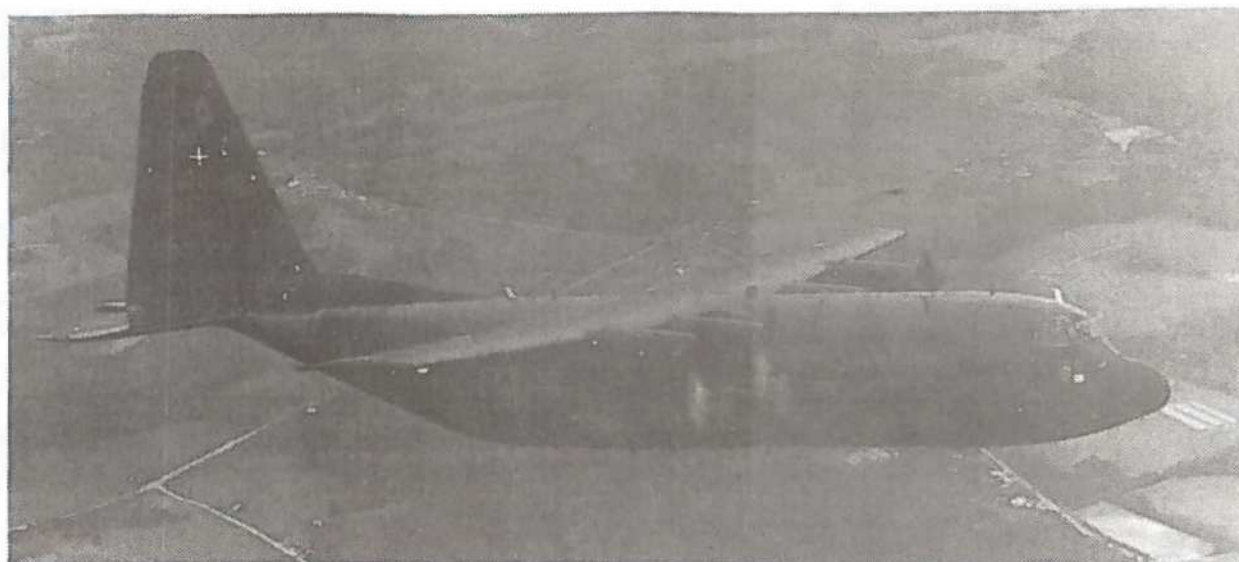
hvilket i videste forstand og i fri oversættelse betyder, at også vi vil medvirke til at holde flyverne flyvende.

STLG K.Jessen, FKOLG



Uddrag af driftjournal for RDAF C-130 nr. B-679

10/4 - 78	flight 801	Værløse - Limoges/Dellegarde (Frankrig) - Værløse transport af LVG flyvetid 6:15
11/4 - 78	flight 753	Værløse - Karup - Spangdahlem (Tyskland) - Karup - Værløse Eskadrilleudveksling flyvetid 3:50
12/4 - 78- 15/4 - 78	flight 1006	Værløse - Keflavik - Mestersvig - Daneborg - Mestersvig - Carl Ritter - Keflavik - Værløse Forsyningsflyvning Grønland flyvetid 14:20
17/4 - 78 - 20/4 - 78	flight 1184	Værløse - Arlanda/Stockholm - Thesalonik (Grækenland) - Tel-Aviv/Ben Gurion (Israel) - Akrotiri (Cypern) - Arlanda - Værløse FN forsyningsflyvning flyvetid 18:45
24/4 - 78 25/4 - 78	flight 1025	Værløse - Keflavik - Værløse Grønlandsudskiftning flyvetid 9:40
26/4 - 78 11/5 - 78	flight 1008	Flyvninger i Grønland (Brilliant Ice) flyvetid 100:00
12/5 - 78	flight 1201	Værløse - Aberdeen/Dyce (England) - Værløse Afhentning af Flymotor flyvetid 3:50



Den 25. juli 1978 starter forsvaret et nyt EDB-lagerstyringssystem, MILLAG (MILitær LAGerstyring) og udnytter herved den mest moderne EDB-teknik til sit hidtil største administrative system. Ved hjælp af MILLAG, der er udviklet af forsvarets personel i samarbejde med I/S Datacentralen, foretages lagerstyring af alt forsvarets materiel ved hjælp af EDB. De første dele af systemet, der starter nu, omfatter fordeling og kontrol med anvendelsen af det vigtigste materiel ved hærens underafdelinger, søværnets skibe og flyvevåbnets eskadriller. Hovedparten af de øvrige delsystemer starter i 1979.

MILLAG-systemet indebærer bl.a. at hærens, søværnets og flyvevåbnets hidtil vidt forskellige lagerstyringssystemer, hvoraf kun hærens system i forvejen er automatiseret, overgår til at blive et fælles system med mulighed for ensartet og systematisk at styre meget store mængder af uhåndterlige data og til enhver tid at skabe såvel et detaljeret som et samlet overblik over hele forsvarets forsyningsforvaltning og -situation. MILLAG, der er det største EDB-lagerstyringssystem her i landet, vil omfatte ca. 500.000 lagernumre og er et af de mest moderne inden for NATO, hvilket da også har medført, at mange andre lande med stor interesse har fulgt dets udvikling. Også DSB har deltaget i udviklingen af et enkelt delsystem. Hjemmeværnet vil blive omfattet af systemet, ligesom Rigsrevisionen vil blive tilkøbt visse kontrolelementer.

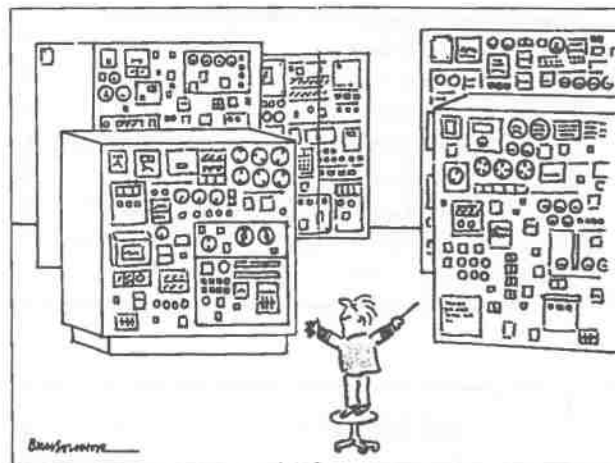
I MILLAG registreres hver enkelt forsyningsgenstands placering og et stort antal oplysninger om genstanden såsom leverandør, pris, forbrug og anvendelsessteder m.v. der er automatisk tilgængelige, ligesom udskrivning af alle materieltransaktioner på papir vil blive foretaget automatisk.

Det bliver muligt for Forsvarskommandoen og materielkommandoerne m.fl. via foreløbig ca. 125 dataskærme og ca. 40 skrivere samt et antal minidatamater fordelt over hele landet, at få et aktuelt overblik over lagrene, at effektivisere disponering af beholdningerne til samtlige værn samt at styre genforsyningen, således at indkøb af ens genstande kan foretages samlet til hele forsvaret.

Derved opnås betragtelige besparelser på indkøbene ligesom lagerholdsudgifterne vil kunne reduceres til et absolut minimum, alt med henblik på at forsvaret kan udnytte de økonomiske- og personelmæssige ressourcer mest hensigtsmæssigt.

MILLAG vil fra 1979 berøre ca. 3000 personer i forsvaret. Det er nødvendigt at foretage en grundig orientering og uddannelse af dette personel og alle vil komme på skolebænken inden starten.

Projektet, der er påbegyndt 1973, ledes af en styrekomite under Forsvarskommandoen hvori foruden militært personel indgår en repræsentant fra Datacentralens ledelse.



F-16

To komplette F-16 kroppe blev fløjet til Gosselies i Belgien fra Forth Worth i Texas. Flyene, der havde fået demonteret haleparti og planer, blev transporteret ombord i en amerikansk C-5A.

FLYVEVÅBNETS REDNINGSTJENESTE

Oversigt over aktivitet i perioden 1 JAN-30 JUN 1978 (uddrag af RCC rapport)

AKTIVITETSOVERSIGT	SAR	SAR	SAR	SAR	LONG	Andre	TOTAL
	S-61 ÅLB	S-61 SKP	S-61 VÆR	S-61 TOTAL	RANGE SAR	TYPER	
Eftersøgningsmissioner	16	17	17	50	1	1	52
Redningsmissioner	2	6	4	12	0	0	12
Patientevakueringer fra land	6	3	7	16	0	0	16
Patientevakueringer fra skibe	8	6	3	17	0	0	17
Nødforebyggende assistancer	5	6	1	12	0	1	13
Airborne Alert	5	2	1	8	0	0	8
Assistancer iøvrigt	0	0	2	2	0	1	3
Antal missioner ialt	42	40	35	117	1	3	121

UDFØRELSESOVERSIGT							
Fritidsprægede aktiviteter	5	12	11	28	0	0	28
Fiskerflåden	13	13	5	31	1	2	34
Skibsfarten	3	5	4	12	0	0	12
Civil flyvning	0	1	1	2	0	1	3
Militær flyvning og skibsfart	7	2	2	11	0	0	11
Assistancer til politiet	4	0	1	5	0	0	5
Uidentificerede nødsignaler	4	4	3	11	0	0	11
Assistancer til sygehusvæsenet	6	3	8	17	0	0	17
Andre opgaver	0	0	0	0	0	0	0

RESULTATER							
Antal reddede	2	1	8	11	0	0	11
Antal evakuerede fra land	7	3	8	18	0	0	18
Antal evakuerede fra skibe	3	6	2	11	0	0	11
Antal omkomne opsamlet	0	0	1	1	0	0	1
Antal opsamlede ialt	12	10	19	41	0	0	41

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordsøen	12	17	2	31	1	2	34
Skagerrak	7	0	0	7	0	0	7
Kattegat	3	0	2	5	0	0	5
Østersøen	0	0	10	10	0	0	10
Indre farvande	5	17	11	33	0	0	33
Fra land	15	6	10	31	0	1	32

Der har været en generel nedgang i det samlede antal tildragelser i forhold til første halvår 1977. Nedgangen tilskrives et vejræssigt roligt første halvår, ligesom det kølige forår gjorde, at de søværts fritidsaktiviteter kom noget senere i gang. Antallet af fløjne missioner i forbindelse med de fritidsprægede aktiviteter er næsten uændret (23,1% af samtlige missioner).



FLY VEVÅBEN NYTT



TFW 1978

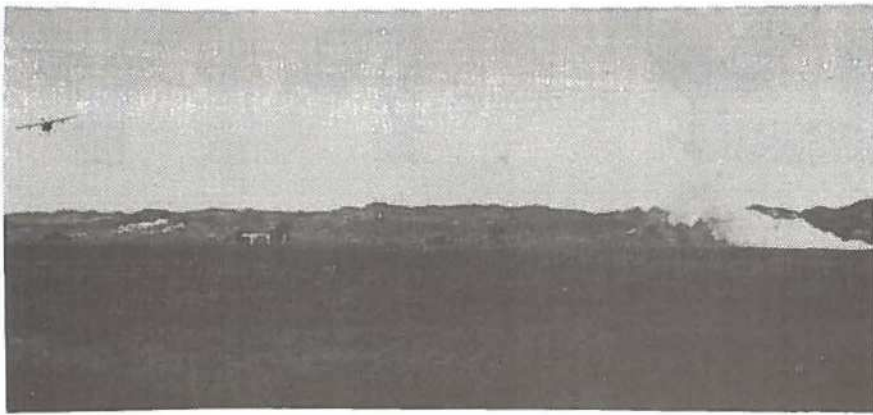
"CONTACT TARGET", "CLEARED HOT". Sekunder senere hvisler raketter og bomber mod målet fra 4 jagerbombero. Medens røgen driver og stumper daler mod jorden, trækker jetflyene rundt, drejer larmende i lav højde, med efterbrænderne tændt, og få sekunder senere taler maskinkanonerne deres ødelæggende sprog i målkompleksets centrum. Jagerne forsvinder i lav højde ud over havet, hvor larmen snart fortaber sig i det fjerne. Det hele har taget mindre end 2 minutter. Men forud for opgaven: at nå frem til målet og aflevere våbenlasten på målet har der ligget en langvarig og kompliceret planlægning for atter engang at skabe de rette rammer omkring flyvevåbnets årlige taktiske skydeøvelse (TACTICAL FIGHTER WEAPONRY).

Den 14 AUG lettede de første fly som optakt til en 3-ugers øvelse, der på mange niveauer skulle prøve, træne og vurdere dele af det danske forsvars evne til at imødegå en mulig modstander, til i samarbejde med allierede NATO partnere at reagere med styrke og smidighed, til med forenede kræfter med magt at standse en potentiel modstander. For at skabe rammerne om et sådant spil skal mange aktiviteter sættes igang. Aftaler med udenlandske deltagere skal træffes, øvelsesområdernes størrelse skal fastsættes, den taktiske ledelse skal opsættes, personel skal beordres eller indkaldes, materiel skal deployeres, målkomplekser skal opsættes eller udlægges til lands og til vands, radio- og elektroniske kredsløb skal be-

•••

FLYVERSTABEN

OKT 1978



sluttes og bestilles, forud fastsatte planer skal bringes til udførelse og ikke mindst skal der for det hele ligge en detaljeret og klart formuleret operationsordre. Det store "maskineri" skal simpelthen bare virke i disse tre uger på samme måde som det skal kunne virke med kort varsel, om behov herfor måtte opstå. Bag dette arbejde står Flyvertaktisk Kommando i Karup.

Aftaler er truffet med NATO partnere, med hæren, med søværnet, med hjemmeværnet for at bringe det indviklede samspil til udførelse med effektivitet.

Det har i de 3 uger fra 14 AUG til 1 SEP gået som planlagt. Fly har mødtes over Nordsøen i simulerede luftkampe, hvor amerikanske F-5E - hvis piloter er specielt skolede til at optræde efter taktiske normer hentet fra Warszawapagten - har gjort det svært for piloterne. Fly - der er startet langt borte fra en flyveplads et eller andet sted i Europa - har udført deres angreb og fået påfyldt nyt brændstof ude over Nordsøen for at kunne nå tilbage til deres base i udlandet. Radaroperatører har dirigeret luftforsvarsfly mod angriberne for at sinke og i bedste fald simulere at hindre angriberne i at nå frem til målet. Hjemmeværnets personel har i perioder meldt om fly, der i lav højde har drønet over et begrænset landområde i Vestjylland på vej til målene i OKSBØL området, hvor forsvarshæder på jorden har søgt at skabe den sidste barriere, før angrebet kunne blive en realitet. Det er

en avanceret øvelse, hvilket medfører, at kun piloter, der har nået et bestemt operativt stadium, kan deltage.

Øvelsen er delt op i 2 faser. Fase 1: Imødegåelse af en maritim invasionsstyrke, hvor spillet hovedsageligt udkæmpes over havet og på stranden udfor det militære øvelsesterræn ved Oksbøl. Fase 2: Luft til jord angreb på invasionsstyrken ved Oksbøl. I selve skydeterrænet er der opstillet attrapmål, som jagerflyene kan aflevere deres våben imod, medens der i området lige udenfor det indrammede "fare område" er anbragt enheder, der simuleret søger at "nedskyde" de angribende fly. Et sådant "tæt" sammenspil af aktuel våbenaflevering og personel, der indenfor få hundrede meter heraf spiller et simuleret spil, kræver gode sikkerhedsregler. Disse skal tage sigte mod piloternes procedurer, skal beskytte indblandet personel maksimalt og skal udgøre mindst mulig risiko og være til mindst mulig ulempe for trediepart (civil som militær). Års erfaringer, videreudvikling af procedurer, elektronisk udstyr og højt trænet personel sikrer derfor også, at de øgede risici ved en sådan øvelse kan imødegås.

I tre uger har fly af mange typer bevæget sig i dansk luftrum; F-15, F-5E, B-57, F-35, F-100, F-104, C-130, C-47, S-61, T-17, H-500, G-91, KC-135 tankere, F-4 og F-105. Fly af mange nationaliteter og med mange forskellige opgaver. Og bag denne flyvende aktivitet har der været hektisk travlhed i stabe, i kommando centre, i kontrollårne, på radarsta-

tioner, på skibe, i camouflerede antiluftskjtsstillinger samt ved mange andre enheder, der er nødvendige for, at en øvelse af dette omfang kan afvikles tilfredsstillende.

Den store indsats af fly og forsvarsmidler blev iagttaget fra skibe, på radarscoper, filmet igennem kanonsigtet og vurderet af personel i kontrollårnet på Oksbøl. Våbenafleveringer er målt ved pejlinger og bedømt af eksperter. Sluttelig er alle disse oplysninger blevet ført ind i et EDB system, som kan bedømme, hvor effektiv den enkelte mission har været og dermed i sidste ende, hvor godt den enkelte deltager har løst sin opgave.

En krævende øvelse, der blev afviklet særdeles professionelt.



PERSONELAFGANG I FLYVEVÅBNETS TEKNISKE SPECIALER?

Den med 020256-0033 OKS-1 Hansen, H, FSN (ESK) indgåede kontrakt om korttidstjeneste fra 1 MAJ 1972 ophæves - efter ansøgning - i medfør af bestemmelserne i KFF B.14-1977 § 10, og OKS hjemsendes 30 SEP 1978.

Tilsvarende punkter i personelbefalingen er ikke ualmindelig for tiden, flyvevåbnet har igennem 1977 og 78 mistet et ret stort antal teknikere, og en statistisk undersøgelse af opsigelsernes antal i de tre værn, vil sikkert også vise, at flyvevåbnet rent procentuelt har - og i øvrigt altid har haft - flere opsigelser end de to øvrige værn. Umiddelbart kunne man derfor let forledes til at drage den konklusion, at arbejdsvilkårene i flyvevåbnet ikke er tilfredsstillende, med det resultat, at en stor del af personalet derfor efter ret få års tjeneste forlader flyvevåbnet.

En nøjere granskning af problematikken specielt med hensyn til hvilke personelkategorier der overvejende opsiges kontrakt, vil vise, at blandt den unge og yngre del af stampersonalet, er det overvejende fly- og elektronikmekanikere

det drejer sig om. Hvorfor? Ja, målt med de to øvrige værns alen, har flyvevåbnet ikke mange traditioner, men det har et meget væsentligt særkende, nemlig dette, at det er et særdeles dynamisk værn, et værn der i kraft af sin avancerede teknologi, følger udviklingen i det civile samfund meget tæt, og på mange områder også er et hestehoved foran dette samfund. Dette gælder teknologisk og dermed - som en naturlig følgevirkning - også uddannelsesmæssigt. Specielt inden for områderne flymekanik og elektronik er dette gældende - og også typisk for disse to specialer er, at flyvevåbnet ikke rekrutterer sine teknikere hertil færdiguddannede, men selv, via langvarige og stærkt specialiserede grund- og specialkurser på Flyvevåbnets Specialskole, uddanner dem.

Begrundelsen for denne rekrutterings- og uddannelsespolitik er primært, at flyvevåbnet i ret stor grad kan udvalge sine aspiranter, og herefter, via målrettet uddannelse, forme sine teknikere til de specielle krav flyvevåbnet har, samt relativt hurtigt - i takt med den teknologiske udvikling - kan indføre ændringer i uddannelsen, og dermed ajourføre denne i relation til behovet.

Principielt råder flyvevåbnet således altid over en faglig velfunderet- og faglig ajourført - teknikerstab, der i mange henseender er foran udviklingen i den civile sektor, og hvad såvel faglig dybde som bredde angår, kan siges at være meget kvalificeret.

Disse forhold medfører naturligvis, at den i flyvevåbnet uddannede tekniker vil være særdeles attraktiv for det civile arbejdsmarked, hvor private firmaer kan se deres fordel i at ansætte dette personel, al den tid der ofte vil være tale om en økonomisk gevinst, ved at investering i langvarig og kostbar supplerende teknisk uddannelse samt eventuel ellers nødvendig uddannelse i sprog, kan undgås. Når hertil lægges, at flyvevåbnets teknikerpersonel, p.g.a. beredskabsproblematikken, er fortrolig med selvstændigt arbejde, er det ikke mærkeligt, at flyvevåbnet er i direkte konkurrence med civilindustrien om fastholdelse/ansættelse af sine egne teknikere. Samfundsmæssigt betragtet er der fordele i forholdet, sålænge det er muligt at planlægge og gennemføre den nødvendige personelforøgelse på grundlag af en kendt forventet afgang.

Forsvarsforligene og andre ydre faktorerers virkning på planlægningen.

De to sidste forsvarsforligs personelreduktioner har gjort en revurdering af ressourceanvendelsen nødvendig med bl.a. ændrede personelnormer som resultat. De senere år har derfor været præget af rationalisering og tilpasning af personelstyrken til de ændrede normtal. Denne tilpasning er endnu ikke tilendebragt ved alle flyvevåbnets enheder, og før dette er sket, vil en planlægning af personelindtag til erstatning for afgående personel være besværliggjort. I den samme periode har Danmark været ude i en arbejdsløshedssituation af dimensioner som ikke har været set siden trediverne. Denne situation og det chok det var for hele befolkningen, gav usikkerhed og betød i begyndelsen, at flyvevåbnets teknikerstab pludselig ikke var genstand for den "normale" afgang. Det betød altså også, at Forsvarskommandoen måtte reducere indtagene under hensyn til forsvarsforligets personaleloft.

Nogenlunde samtidigt ændrede man skolestrukturen ved at sammenlægge Flyvevåbnets Konstabelskole og daværende Specialskole til den nuværende Flyvevåbnets Specialskole i Jonstruplejren. På grundlag af forsvarsforligstallene og den reducerede årlige afgang af personel, planlagde man derefter normtal for klasseantal og klassekvotienter på Specialskolens forskellige fagklasser, og skolen blev afstemt herefter, hvad angår lokaler og instruktører.

Problemet.

Igennem sidste halvdel af 1977 og den indtil nu forløbne del af 1978, har personelafgangen - specielt i flyteknisk tjeneste - været uforholdsmæssig stor i forhold til de foregående år. Forholdet har i dagspressen været karakteriseret som katastrofal for flyvevåbnets evne til at leve op til sin opgave såvel som en fare for flyvesikkerheden.

Selv om disse påstande må vurderes som en del overdrevne, hersker der ingen tvivl om, at afgangens størrelse er betænkelig stor, og at der skal tages nogle øjeblikkelige initiativer for at bringe bemanningen på plads. Ikke mindst det faktum, at underbemanning altid vil medføre en øget arbejdsbyrde på det tilbageblevne personel, med deraf følgende utilfredshed og evt. endnu større afgang af personel, gør, at problemet kræver kontant behandling.

Og hvad gøres der?

Som før omtalt bygger Forsvarskommandoens planlægning på erfaring og statistik over personelafgangen i specialerne ligesom Specialskolen - udfra samme præmisser - er dimensioneret til at gennemføre et givet antal klasser pr. år inden for de forskellige tjenestefelter.

Den nuværende situation har medført en kraftig revision af Forsvarskommandoens behovstal og dermed også et krav om gennemførelse af flere grundklasser på Specialskolen.

Skolen er på nuværende tidspunkt igang med de sidste forberedelser til flytning af såvel de flytekniske som de elektrotekniske grunduddannelser fra

de nuværende faciliteter i Værløse (bygn. 131) til nyindrettede faglokaler i Jonstruplejren, men har på trods af dette forhold accepteret, mere end en fordobling af klasser og elever (fly og elektronik) i den resterende del af 1978 og 1979.

Således oprettes der i flyteknisk tjeneste grundklasser således:

NOV 1978	24	mand
FEB 1979	18	-
MAJ 1979	18	-
AUG 1979	18	-
NOV 1979	18	-

og i elektronikteknisk tjeneste oprettes grundklasser således:

NOV 1978	12	mand
FEB 1979	12	-
MAJ 1979	12	-
AUG 1979	12	-
NOV 1979	24	-

Et efterslæb og en vis træghed ved genforsyning med personel til opståede vakante stillinger, er naturligt, idet Forsvarskommandoen ikke kan reagere på f.eks. en særlig stor afgang indenfor et par måneder, men må basere sig på den statistiske tendens. Dette forhold,

parret med tidsfaktoren i såvel rekrutteringsfasen som uddannelsesfasen, betyder at der vil blive en periode, hvor bemanningen vil være under normtallet, men med de førnævnte aktioner skulle situationen bedres betydeligt i slutningen af 1979, og med en fortsat høj klassefrekvens og elevkvotient på Specialskolen må forholdet forventes at normalisere således, at bemanningen modsvarer normtallene i 1980.

Ovennævnte aktioner tager primært sigte på genforsyningsproblematikken. Som før omtalt må vi erkende, at flyvevåbnet er ude i en konkurrencesituation med civilindustrien om teknikere. Det er derfor af mindst lige så stor betydning, at få vurderet om flyvevåbnet kunne fastholde en større del af sin teknikerstab end tilfældet er for nuværende. Der bør gennemføres en undersøgelse af hvilke faktorer, der får personalet til at vælge det civile job i stedet for en fortsat militær tjeneste.

Når disse faktorer er klarlagt, må det igen vurderes om der i flyvevåbnet kan ændres på nogle af disse forhold, således at vi bliver mere konkurrencedygtige i forhold til det civile arbejdsmarked.



Torsdag den 21 september foretog Flyverstaben ekskursion til Flyvestation Middelgrunden. De 24 tilmeldte til turen afgang fra Forsvarskommandoen kl. 1515 med bus til Langelinie, hvor en af flyvevåbnets LVG-både overtog den resterende del af transporten til selve Middelgrundsfortet.

Ved ankomsten til fortet blev staben budt velkommen i et ægte glas "Middelgrundssherry" af Chefen for Flyvestationen, major P. Helstrup.

Derefter begav man sig til den gamle gymnastiksal, hvor der blev briefet om såvel fortets historie, som om den på stedet værende IHAWK-ESK.

Efter rundvisningen, hvor der både var mulighed for at bese det historiske fort samt det moderne IHAWK-udstyr, blev der i officersforeningens hyggelige lokaler budt på et mindre traktement.

Kl. 2100 lå LVG-båden igen klar ved falderebet for at transportere staben til Langelinie, hvor der efter et interessant og hyggeligt besøg på Flyvestation Middelgrunden blev givet "fri manøvre".

FODBOLDFINALE 1978

Flyvevåbnets finalestævne i fodbold 1978 blev afviklet torsdag den 28 SEP 1978 på Flyvestation Ålborg med følgende resultater:



OLD-BOYS

Vinder Vestkredsen Flyvestation Karup
Vinder Østkredsen Flyvestation Værløse.
Flyvestation Karup vand kampen med 1 mål
mod 0.



SENIOR

Vinder Vestkredsen Flyvestation Ålborg
Vinder Østkredsen Luftværnsgruppen
LVG vand kampen med 5 mål mod 3.



PILOTPRAKTIK PÅ FLYVESTATION SKRYDSTRUP

Igen i år har 90 drenge - fra skoler fordelt over hele landet - gennemgået pilotpraktik på Flyvestation Skrydstrup.

Praktikken er afviklet i ugerne 26 og 31 - i skolernes sommerferie - hvilket er samme periode som de foregående år, ligesom det i 1979 vil være tilsvarende uger praktikken afvikles i.

Opholdet på flyvestationen strækker sig fra mandag middag til fredag middag, og i dette tidsrum kommer skoleeleverne - efter deres eget udsagn - gennem et meget spændende program, så spændende - siger de, at de gerne bliver en uge mere, for at gennemgå samme program en gang mere.

Programmet ser - i store træk - således ud:

Mandag:

Efter ankomsten til flyvestationen byder CH-FSN eleverne velkommen. Program og retningslinjer for opholdet gennemgås, fotografering - normalt med SAR-flyet som baggrund, indkvartering på to-mandskvarterer. Dagen slutter med en byvandring i Haderslev.

Tirsdag:

Instruktører fra Flyveskolen på Avnø indleder dagens program med at orientere om uddannelsen på Flyveskolen og i USA, og fra sidstnævnte sted vises en film om de 52-ugers ophold der.

Herefter får alle eleverne en flyvetur i ca. 15 min., hvor de tilbydes at prøve, hvad man kan udføre med en T-17. Ingen siger nej tak hertil - og kun een af de 90 elever havde "lidt" med ned i den udleverede "pose", men han var klar til en tur mere - sagde han. Eleverne er delt op i hold, således at der samtidig afvikles besøg ved Flyvekontrollen, Vejrtjenesten og ved Flysimulatoren, og i sidstnævnte får alle en "flyvetur" i en F-100, med en del "huller" omkring flyvestationen til følge. Om aftenen er der orientering og film om Kontrol- og Varslingstjenesten.



5 spændende dage forude

Foto: Jørgen Kølbe

Onsdag:

Der er opkald hver dag kl. 0630, og efter morgenmaden indledes denne dag med demonstration af piloternes nødudstyr, katapultsædet m.v. Formiddagen slutter med FUT, hvor eleverne får testet deres kondi, som i øvrigt for manges vedkommende kunne være meget bedre.

Om eftermiddagen er der besøg ved og orientering om Eskadrille 727 - F-100 fly - og SAR-beredskabet - S-61 - ligesom der vises film, disse emner vedrørende.

Aftenen slutter - inden sengetid kl. 2200 - normalt med lidt frivilligt idræt - mest fodbold.

Torsdag:

Efter morgenmaden indledes dagen med en "lille" helbredsundersøgelse, hvor der bliver foretaget høre-, syns- og farvesansprøver. De elever, der viser sig at være farveblinde, bliver meget overrasket - og skuffet - det har de ikke før fået konstateret.

Der bliver så lige tid til en times FUT - inden turen går til Rømø, hvor der ses skydninger fra



Det er kun en prøve - lover SAR-lægen



REG - i højre sæde - måske en kommende REG i venstre sæde

Foto: Jørgen Kølle

fly, og her er der næppe nogen af eleverne, der ikke har "drømt" sig selv bag pinden i flyet.

Rømturen slutter med "pilotprøven" og badning på Lakolk strand. "Pilotprøven" afvikles således:

Elevens udgangspunkt er ca. 20 m. fra en colaflaske - stillet på stranden - løb frem til denne - bøjer sig ned og holder omkring flasken - løber 10 gange rundt om denne - tilbage til udgangspunktet.

Ingen består prøven - første gang.

Torsdag aften er der kammeratskabsaften mellem SAR-besætningen, piloter fra de flyvende eskadriller og de vordende "piloter".

En aften - skoleeleverne sent glemmer, de har siddet omkring en "rigtig" pilot, der har fortalt alt om flyvning med dertil hørende emner. Mange elever har også hørt om, hvad en periode ved SIRIUS-patroljen indebærer af glæder og ubehageligheder.

Fredag:

Ø V - sidste dag. Denne går med bl.a. orientering om antagelsesprøver, ansættelsesforhold, uddannelse, lønninger m.m.m. Denne orientering gives af en repræsentant fra CHFLV.

Kl. 1336 afrejse fra Vojens Bane, hvor der endnu engang forespørges om mulighed for at komme med på næste praktikhold.

Svaret hertil er nej - især henset til, at flyvestationen i 1978 har måtte sige nej til 43 skoleelever, der ligeledes ønskede at gennemgå pilotpraktikken.

Tilmeldingen til praktikopholdet foregår i øvrigt gennem den pågældendes skolevejleder eller - konsulent, der videresender ønsket til Arbejdsformidlingens Erhvervsvejledning i Haderslev. Optagelsen til pilotpraktikken finder sted i den rækkefølge, tilmeldingen tilgår Erhvervsvejledningen. Er der tilmeldt udover 40-45 foretages der lodtrækning om pladserne.

Forsvarets Oplysnings- og Velværdstjeneste har fastsat tidsfrister for henvendelser fra skoleelever, der ønsker erhvervspraktik i forsvaret. Heri siges der, at for at komme i betragtning til erhvervspraktik i forsvaret, skal anmodning herom være indsendt senest 4 og tidligst 6 uger før den ønskede praktikperiode.

VÆRLØSE TÅRN

En tegning nr. 11/1934 - udfærdiget af Hærens Bygningstjeneste, 1ste Bygningsdistrikt - udviser placering af hangarer på "Flyveplads på Langdyssegaard". I forbindelse med hangar nr. 5 byggedes en tilbygning mod nord, der skulle huse flyvepladsens flyvekontrol.

Set med 1934-øjne var det en udmærket placering, der var udvalgt til "Tårnet", og endnu i 1949, hvor banesystemet på Værløse bestod af en græsmark, var oversigtsmulighed fra tårnet udmærket, bortset fra nogle meget brede, bærende stolper mellem vinduerne.

I 1950 forekom en "Mid-air" kollision i landingsrunden, og det antydedes, at det reducerede udsyn fra tårnet kunne have været medvirkende årsag til ulykken. På den baggrund var der stor velvilje for udvikling af og planlægning for et nyt tårn i Værløse.

I 1953, da startbanen på Værløse blev taget i brug, måtte det konstateres, at den østlige del af banen ikke kunne ses fra tårnet - hvorefter planerne for det nye tårn accelererede yderligere.

Allerede i sommeren 1974 var der bevilliget penge til bygning af flyvekontrollertårn og vejrtjenestebygning på Flyvestation Værløse; i oktober 1975 var tegningerne til det nye hus udarbejdet af Forsvarets Bygningstjeneste, Vestre Flyvestationsdistrikt, og byggeriet påbegyndtes i oktober 1976.

Efter forskellige komplikationer i byggefasen - bl.a. revnede ruder til tårnkabinen - var de væsentligste dele af bygningsarbejderne tilendebragt i foråret 1978.

Man er nu igang med de tekniske installationer - kommunikation- og kontrolfunktioner m.v. - og dette arbejde påregnes afsluttet i løbet af et par måneder, således at flyvekontrollen kan flytte til de nye lokaler i begyndelsen af 1979.



