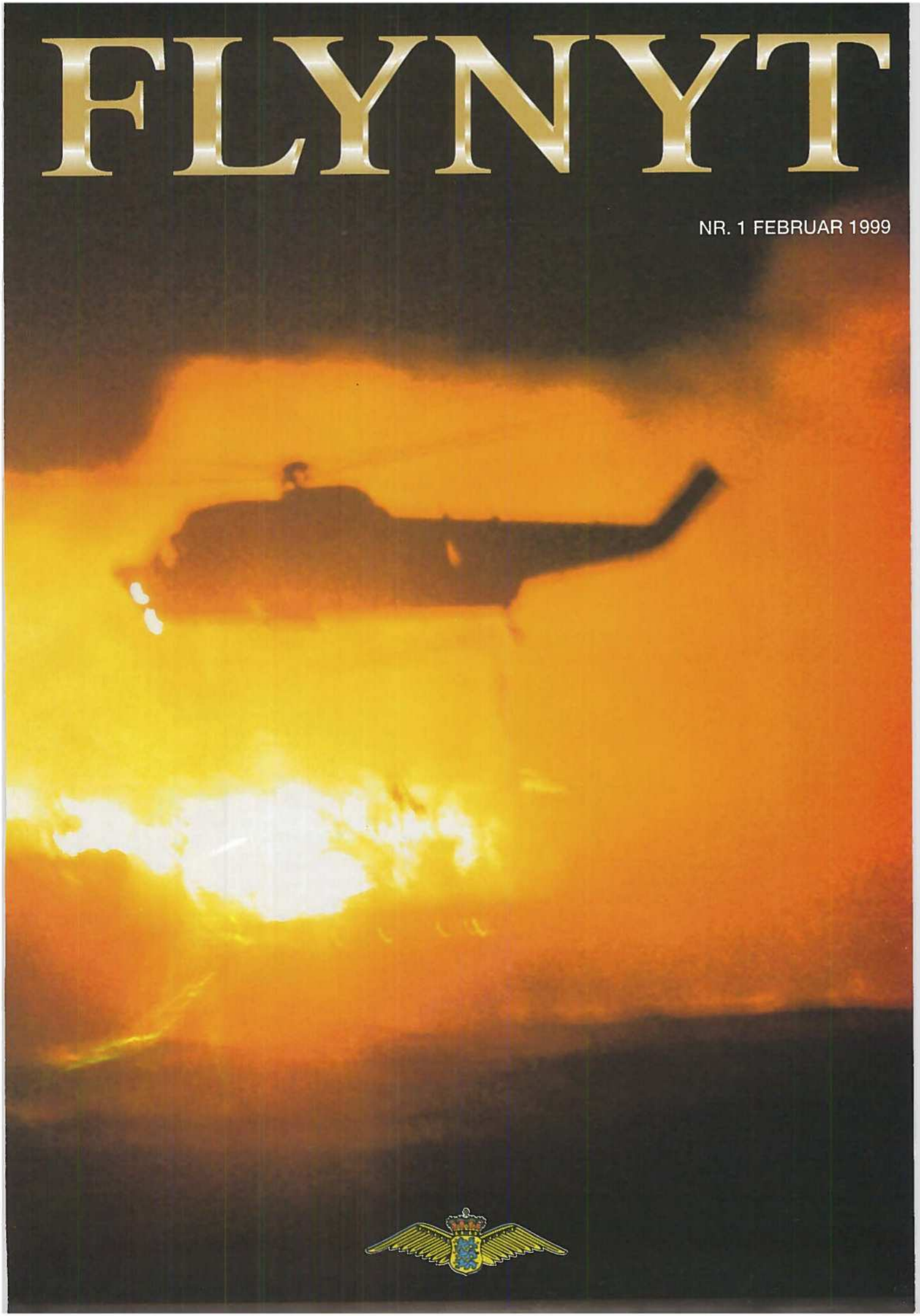
FLYNYT

NR. 1 FEBRUAR 1999



UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:
Oberstløjtnant, ansvarshavende redaktør
Anker Petersen
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
97 62 49 50, lokal 5701

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

POSTADRESSE:
FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:
Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af artikler til næste nummer af FLYnyt er: 15. marts 1999.

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

FORSIDEBILLEDET:

Redningshelikopteren, Sikorsky S-61A, med halenummer U-278 på vej ind mod den polske coaster Pallas. Midt i ilden over forskibet kan man se en skikkelse. Det er flyredderen, flyveroverkonstabel Claus Pedersen, på vej mod et af sit livs mest dramatiske opgaver. Bemærk helikopterens højde over havoverfladen, ca. 10 m., i forhold til skibets overbygning. (Foto kaptajn på Nordsøen, Rune Viberg).

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forsvarskommissionen af 1997 og flyvevåbnet i 1999 3
Da Eskadrille 543 blev mål for asylansøgere 6
Det svinger - I Stinger 9
Undervisning med knald i 11
At adskille og samle gevær 12
17 soldater kvæstet ved færdselsuheld ved Flyvestation Karup 13
Hædret af Flyvevåbnets Jubilæumsfond ... 14
Forsvar bedst så længe det ikke kommer i brug 15
Udnævnelse af ny general i flyvevåbnet 17
Pokal for et godt job 18
Den sidste mission 19
Chefskifte på Flyvestation Vandel 20
Chefskifte 20
40 år for flyvevåbnet 21
Fantastisk redningsaktion 22
Gripen gennemgår refueling test 26
Lykken er at se fjenden over skulderen 27

KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 31-42

En mand og hans svendestykke 31
"Dumme" bomber kan blive "kloge" 31
Flyverblå uniformer på gaden igen 32
Danmark får rabat på jagerfly 32
Forsvarsministeren ønsker nye kampfly 32
FN-veterantræf på Flyvestation Tórshavn 32
El erstatter olietryk 33
Mini 500 har fået en storesøster 33
Nyt hus til Flyvertaktisk Kommando rykker nærmere 34
JAS 39 Gripen solgt til Sydafrika 34
40.000 flyvetimer uden uheld 35
Norge ser nærmere på Eurofighter 2000 - Typhoon 35
Svensk forsvar vil deltage i internationale fredsmissioner 36
Krise i den Persiske Golf - igen 36
Sidste Panavia Tornado har forladt produktionslinien 37
Helikopterkøb udskudt 37
Lockheed C-130H Hercules slog en revne 38
Nye missiladvarselssystemer til flyvevåbnets fly 39
Udviklingen af Joint Strike Fighter i fuld gang 39
Hurtig udrykning 39
Chef med stort overblik 40
Anerkendelse 40
Transportfly udbydes i licitation 41
Dronning Ingrid Fondets rejselegat 41
Hvad en flyvestation kan bruges til 42
Første Merlin helikopter til re-formeret RAF helikoptereskadrille .. 42

Forsvarskommissionen af 1997 og flyvevåbnet i 1999

Af K.E. Rosgaard
Generalmajor, Chef for
Flyvertaktisk Kommando

Forsvarskommissionen af 1997 (FKOM97) har i sin beretning peget på en øget fokusering på internationale operationer, øgede materielinvesteringer samt en lavere vægtning af det nationale forsvar på grund af den gunstige sikkerhedspolitiske situation.
Det er væsentligt at bemærke sig, at FKOM97 anbefaler generel styrkelse af flyvevåbnets internationale kapacitet.
Den kvantitative udvidelse bygger primært på et muligt samlet internationalt bidrag fra flyvevåbnet omfattende:

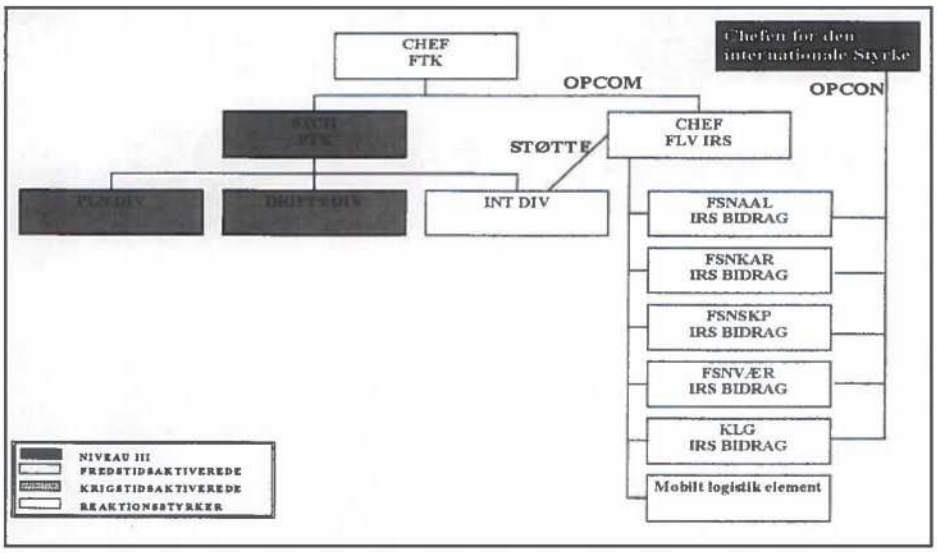
- et kampflybidrag, der muliggør indsættelse af enten en eskadrille (12 fly) i luftforsvarsrollen eller en eskadrille (12 fly) i luft-til-overflade rollen, suppleret med op til flere fly i rekognosceringsrollen,
- et inspektionsfly i rollen som maritimt overvågningsfly,
- ét C-130 fly til NATO On Call Airlift Pool samt personel til bemanding af NATO Airlift Control Elements,
- et helikopterbidrag, der muliggør indsættelse af et bidrag til eftersøgning og redning samt lufttransport i et eventuelt indsættelsesområde,
- på sigt en enhed med ubemandede luftfartøjer til rekognoscering, måludpegning og eventuelt undertrykkelse af fjendtlige luftforsvarssystemer.
- to jordbaserede luftforsvarsenheder (eskadriller hver med to Fire Units HAWK og et STINGER-element),
- et personelelement uddannet til løsning af kommandoopgaver,
- én mobil kontrol- og varslingsenhed,
- støtte-, sikrings- og overlevelsesbidrag til egne reaktionsstyrker inden for områderne sur-vival-to-operate (STO), kommunikationstjeneste og flyvesikringstjeneste (ATS/ATC), samt
- et mobilt logistisk element.

Ovennævnte udvidelse af flyvevåbnets internationale kapacitet vil reelt medføre, at alle dele af flyvevåbnet vil blive berørt af det internationale engagement. Dette finder jeg meget positivt, da det blandt andet vil medføre, at flyvevåbnets specialer videreføres i det omfang, som dikteres af den nuværende sikkerhedspolitiske situation. Det er samtidig værd at understrege, at denne videreførelse tillige skaber den nødvendige base for en regenerering af disse kapaciteter i fuldt omfang, skulle en ændring i den sikkerhedspolitiske situation kræve dette.
Den kvalitative udvidelse af flyvevåbnets internationale kapacitet er primært baseret på etableringen af en planlægnings- og føringsstruktur, benævnt Flyvevåbnets Internationale Reaktionsstyrke. Den konkrete udformning heraf er endnu ikke fastlagt, men jeg kunne eksempelvis forestille mig den implementeret som anført på næste side, hvor selve planlægnings- og føringselementet etableres som en international division i FTK stab, og hvor samtlige flyvevåbnets operative niveau III myndigheder opstiller bidrag til flyvesamlede internationale kapacitet. I forbindelse med en evt. konkret udsendelse samles/sammensættes det konkrete bidrag fra relevante dele af denne struktur.



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard siger om det at prioritere: -Ydermere afspejler denne prioritering min vægt på kampflyområdet som den centrale del af flyvevåbnet, idet det er kampflystrukturen med tilhørende flyoperative flyvestationer, der gør os til et flyvevåben med alt, hvad det fører med sig.

I slutningen af 1997 udkom rapporten fra Udvalget vedr. forsvarets materiel (UFOM). Det er i denne forbindelse positivt, at FKOM97, for flyvevåbnets vedkommende har stadfæstet anbefalingerne fra UFOM rapporten. De anbefalede større anskaffelser



Forslaget til den nye organisationsplan for Flyvertaktisk Kommando, som skal være med til at lette planlægningen af værnets deltagelse i internationaleoperationer. Herudover forventes ICAOC1 og to operationscentre i KVG opdateret i f.m. NATO Air Command and Control System (ACCS) projektet.

af materiel omfatter bl.a. følgende:

- Udbygning af F-16 kampflyenes internationale kapacitet ved udbygning af såvel luft-til-luft, luft-til-overflade og rekognosceringskapaciteten som opdatering af F-16 flyenes selvbeskyttelseskapacitet.
- Forberedelse af F-16 erstatningen efter år 2010.
- Introduktion af Unmanned Aeriel Vehicles i flyvevåbnet.
- Forbedring af lufttransportkapaciteten m.h.p. international indsættelse ved udvidelse af C-130 strukturen til 4 – 5 fly.
- Udskiftning af de resterede 2 Gulfstream III fly.
- Udskiftning af S-61 redningshelikopterne.
- Erstatning for T-17 skole-, støtte- og kurerflyene.
- Yderligere optimering af det jordbaserede luftforsvar til bl.a. internationale operationer ved indførelse af nye missiler til DEHAWK-systemet samt tilførelse af øget mobilitet til flyvevåbnets STINGER-våbensystem.
- Forbedring af såvel det nationale kontrol- og varslingssystem som tilvejebringelse af en international kapacitet ved udskiftning af forældede varslingsradarer samt etablering af en transportabel kontrol- og varslingskapacitet.[1]

Ved gennemførelse af de i UFOM rapporten anførte og i FKOM97 beretningen anbefalede større materielanskaffelser til flyvevåbnet i perioden 2000 – 2011 er det min opfattelse, at flyvevåbnet fortsat vil kunne være på omgangshøjde med den våbenteknologiske udvikling inden for flyvevåbnets hovedvåbensystemer. Dette er efter min opfattelse af afgørende betydning for flyvevåbnet, dels som følge af, at det nu er blevet mere sandsynligt at materiellet skal anvendes i „live" operationer, dels fordi dette efter min opfattelse tillige er nødvendigt for at kunne fastholde eksisterende og rekruttere nyt kvalificeret personel.
Inden for den eksisterende økonomiske ramme, som FKOM97 beretningen er baseret på, medfører den øgede fokusering på internationale operationer samt de øgede materielinvesteringer, at der nødvendigvis må gennemføres visse reduktioner i forsvarets struktur. Det har i f.m. udarbejdelse af bidrag til FKOM97 været mig meget magtpåliggende, at disse forslag til strukturtilpasninger tog højde for flyvevåbnets konceptuelle udvikling, således at vi også efter en evt. gennemførelse af disse vil have et funktionsdygtigt flyvevåben.

Det konceptuelle ankerpunkt for flyvevåbnets kampflystruktur er den såkaldte „FXA"-koncept, der indebærer, at der i kampflystrukturen opretholdes en vis evne til såvel luft-til-luft operationer som luft-til-overflade operationer kombineret med evnen til at lægge tyngde på specifikke discipliner afhængig af den konkrete situations behov. Denne koncept har senest stået sin prøve i forbindelse med Operation Allied Force, hvor flyvevåbnet på kort tid opstillede og udsendte et F-16 bidrag med „multirolle" kapacitet uagtet, at flyvevåbnets officielle internationale F-16 kapacitet, Eskadrille 730, udelukkende er tilmeldt NATO i luft-til-luft rollen. Det er således med stor tilfredshed, at jeg ser, at FKOM97 har fastholdt den nuværende kampflystruktur, da dette er forudsætningen for videreførelse af bl.a. FXA-koncepten.

Det konceptuelle ankerpunkt for flyvevåbnes kontrol- og varslingssystem er i overensstemmelse med NATO Air Command and Control System (ACCS) og baserer sig på udnyttelse af den teknologiske udvikling inden for informationsteknologien. Denne udvikling muliggør dels et større „span of control", dels integration af flere sensorers informationer („sensor fusion"). Kontroldelen vil således kunne varetages fra et reduceret antal kontrolcentre. Varslingsdelen vil ligeledes kunne varetages med et reduceret antal dedikerede varslingsradarer, idet „sensor fusion" dels øger værdien af de enkelte dedikerede varslingsradarer, dels muliggør integration

[1] Herudover forventes ICAOC1 og to operationscentre i KVG opdateret i f.m. NATO Air Command and Control System (ACCS) projektet.

af øvrige sensorer, herunder også civile radarer m.m. De i FKOM97 beretningen skitserede tilpasninger af kontrol- og varslingssystemet er i overensstemmelse med dette konceptuelle grundlag, hvilket jeg finder positivt.

Det konceptuelle ankerpunkt for flyvevåbnets jordbaserede luftforsvar er ligeledes baseret på den informationsteknologiske udvikling, idet denne her udnyttes til at opnå øget interoperabilitet. Med den igangværende opdatering af HAWK-systemet og indførelsen af STINGER-systemet udnyttes denne interoperabilitet til at muliggøre total integration af disse to våbensystemer i én enhed, hvilket med andre ord vil sige, at indsættelse heraf vil kunne ske fra den samme kontrolfacilitet. På længere sigt forudses en endnu større fleksibilitet i det jordbaserede luftforsvar ved opdeling i et varslingsnet, et kommando- og kontrolnet samt et våbennet bestående af f.eks. STINGER-missiler og den planlagte afløser for HAWK-missilerne. Også på dette område er hovedparten af de skitserede strukturtilpasninger i FKOM97 beretningen i overensstemmelse med flyvevåbnets konceptuelle grundlag, idet dog den anførte nedlæggelse af to HAWK-eskadriller udelukkende ses at kunne begrundes i den nuværende sikkerhedspolitiske situation og kravet om økonomisk sammenhæng.

Samlet er det min opfattelse, at en evt. gennemførelse af de anbefalinger, der er anført i FKOM97 beretningen vil resultere i et væsentligt slankere men lige så effektivt flyvevåben som tidligere efter devisen „Leaner, but meaner". Som chef for FTK er det selvfølgelig med stor vemod, at jeg ser flyvevåbnet blive mindre, men det er på den anden side min klare holdning som professionel soldat, at det flyvevåben, vi til enhver tid har, skal kunne fungere på et tilfredsstillende niveau. Jeg er derfor grundlæggende enig i, at der løbende skal være overensstemmelse mellem mål og midler, også når dette, som i den nuværende situation, medfører, at strukturen bliver mindre. Det vigtigste i denne forbindelse er gennem effektiviseringer og konceptuel udvikling at tilsikre, at dette ikke – eller kun i meget begrænset omfang – går ud over den operative kampkraft.

Prioritering af flyvevåbnets opgaver

Forsvarets, og dermed også flyvevåbnets, økonomi er p.t. trængt som følge af en udhulning af det nuværende forsvarsbudget. Denne problemstilling medfører, at vi i flyvevåbnet må foretage en meget stram prioritering. For 1999 har Flyvertaktisk Kommando og Flyvematerielkommandoen således udarbejdet nedennævnte overordnede prioritering:

Følgende aktiviteter tillægges høj prioritet:

- Aktiviteter til styrkeproduktion i relation til nationale fredstidsopgaver og international styrkeindsættelse.
- Aktiviteter til styrkeindsætelse i relation til nationale fredstidsopgaver.
- Aktiviteter til styrkeindsættelse i internationalt regi (såvel NATO reaktionsstyrker som bidrag til FN/OSCE).

Ovenstående rækkefølge afspejler ikke en prioritering af de tre områder.
Følgende aktiviteter tillægges lavere prioritet:

- Aktiviteter til styrkeproduktion i relation til styrkeindsættelse i regionalt regi m.h.p. forsvar af dansk område. I relation hertil prioriteres de enkelte aktiviteter endvidere i forhold til nedenstående:

- Flyoperative kampanlæg med tilhørende operativ og logistisk støttestruktur,
- kampflystrukturen i øvrigt samt kommando- og varslingssystemet.
- FLV jordbaserede luftforsvar i øvrigt.
- Transport- og inspektionsfly samt helikopterstrukturen i øvrigt.
- Flyoperative kampanlægs nærforsvars-, ingeniør- og sanitetskapacitet.
- Øvrige, ikke flyoperative kampanlæg med tilhørende nærforsvars- og sanitetskapacitet.
- Øvrigt.

Denne prioritering afspejler overordnet den samme vægtning af det internationale engagement på bekostning af de mere nationale forsvarsopgaver, som det fremgår af FKOM97 beretningen. Ydermere afspejler denne prioritering min vægt på kampflyområdet som den centrale del af flyvevåbnet, idet det er kampflystrukturen med tilhørende flyoperative flyvestationer, der gør os til et flyvevåben med alt, hvad det fører med sig.

De endelige økonomiske rammer for 1999 er ikke kendte i skrivende stund, men det står mig ganske klart, at også 1999 bliver et år med lavere aktivitetsniveau med de frustrationer, dette kan medføre. Jeg skal dog ikke undlade at pege på, at vi i 1999 har prioriteret afholdelse af visse væsentlige uddannelses- og træningsaktiviteter meget højt (eksv. TWF og TACFIR). Det har været af afgørende betydning for mig, at vi fortsat opretholder et tilfredsstillende professionelt niveau i den del af flyvevåbnet, der har et internationalt engagement, uagtet at prisen herfor kan blive, at der bliver et lavere aktivitetsniveau i den resterende del af flyvevåbnet. ❑

Eskadrille 543

Da Eskadrille 543 blev mål for asylansøgere

Deployering i RRF-rollen til 'No Name Land' blev en anderledes oplevelse for personellet ved Eskadrille 543. Bortset fra sejlturen, måtte eskadrillen igennem alle procedurerne fra den første besked kom om, at man skulle af sted, og til Eskadrillen holdt skudklar på en mark nord for St. Merløse på Sjælland.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Vi er nu i et land, hvor regeringen har bedt os om at komme. I virkeligheden, befinder vi os i dyb fred, sagde chefen for HAWK Afdeling øst og detachementschef, oberstløjtnant B.K. Pedersen til os, da vi besøgte kantonnementet på Flyvestation Værløse, og fortsatte, -Desværre er det ikke alle i landet, der ønsker vores tilstedeværelse, hvilket er et problem. Hidtil har vi øvet krig, hvor konditionerne var kendt, nu befinder vis os i en gråzone, hvor vi ikke rigtig kender spillereglerne. Han tilføjer, at den situation kalder på megen nytænkning med hensyn til løsning af opgaven, og at han lige nu gerne havde haft sin juridiske rådgiver ved sin side.

Han havde også haft en kraftig ordveksling med chefen for de Host Nation styrker, der skulle beskytte hans soldater. Det var ikke lykkedes alt for godt, en snigskytte var kommet tæt på, og havde blandt andet såret en sygeplejerske. Det var oberstløjtnanten bestemt ikke tilfreds med.

Chefen for Eskadrille 543, kaptajn Dennis Nielsen, havde sit at se, til med en eskadrille der var boostet op til 200 mand.



Asylansøgere

Eskadrille 543 havde aftenen i forvejen oprettet sin 'Site' (eskadrillens kampstade) nord for St. Merløse. Chefen for eskadrillen kaptajn Dennis Nielsen fortalte, at man havde haft lidt bøvl med radaren, så det havde taget et par timer før man var skudklar. -Den slags er man ikke selv herre over, sagde han, da vi antydede, det var måske 'lidt længere' end det normalt taget at blive klar.

På marken var det tydeligt, at den bløde og fede sjællandske lerjord havde haft svært ved at bære de tunge køretøjer, sporene var ind imellem meget dybe. Nielsen fulgte blikket og sagde, -Vi kørte kun fast tre gange, så det var ikke noget særligt.

Kaptajn Nielsen var i færd med at fortælle om eskadrillens opstilling og opgaveløsning, da én stak hovedet ind i kontorvognen og sagde, -Der er kommet advarsel om angreb både fra luften og fra jorden. Nielsen forlod vognen og

Flyverkonstabel og CW-tekniker, Kim Larsen var ikke i tvivl om, hvad hans tid skulle gå med de næste timer. En 'indspiller', havde spillet ham en skuffe med printkort i hånden. Et 'skudhul' i front-pladen fortalte, hvorfor alle printkortene skulle skiftes ud og apparaturet testes, inden radaren igen kunne virke.



begav sig over til kommandostationen. Vi fulgte efter, et radioopkald til kommandostationen mere eller mindre druknede i råb og skrål bag den der sendte. Det var tydeligt, at der foregik 'noget' nede ved adgangskontrollen til 'Siten'. Stemningen i kommandostationen forandrede sig tydeligt. Alle syntes ligesom at lette lidt i sædet. Vi gik over mod vagten for at se, hvad der skete. På lang afstand kunne man høre råb og skrig. Omkring 15 'asylansøgere' forsøgte at trænge ind i lejren. De relativ få vagter søgte at holde dem ude. De fem infanterister i GD'eren, der længe havde holdt ved adgangskontrollen fik pludselig hænderne mere end fulde. Der blev råbt og skreget på et hjemmelavet fremmedsprog, der var ganske uforståeligt, kun en enkelt af 'asylansøgerne' talte gebrokkent dansk, og forlangte asyl. Efterhånden kom der flere bevogtningsfolk til. Ad vejen nordfra kom der en patrulje på en lille halv snes mand og to tjenestehunde. En anden tjenestehund stirrede lystent på de tre 'asylansøgere' som på grund af deres aggressive adfærd var blevet lagt ned i græsset med hænderne foldet bag nakken. Det stigende antal soldater fik asylansøgerne til at fortrække. Nok var dette øvelse. Men de værnepligtige fra Eskadrille 560 gik så effektivt op i rollen, at man som tilskuer fik en fornemmelse af, hvad der kan ske i et fremmed land, når tingene begynder at spidse til. Alle gik op i øvelsen med liv og sjæl, også den seniorsergent der afkrævede Deres udsendtes ID-kort, for lige at være sikker på, hvem det var der stod og tog billeder. Godt nok.
Da det hele var overstået, sagde en af vagterne, flyverspecialist J. Isaksen, -Så skete der da lidt på den vagt, hvorefter han hankede op i sin udrustning og tog til Beredskabsområdet (BSO) i Værløse for at sove.

Meget at holde styr på

Dennis Nielsen siger, at denne deployering adskiller sig i betydelig grad fra det man forstår ved en normal deployering når eskadrillen rykker ud alene. Her har man omkring 200 mand med, hvoraf halvdelen befinder sig i BSO på Flyvestation Værløse, ca. en times bilkørsel væk. Alt skal planlægges i mindste deltalje for at sikre, at folk kommer sikkert frem og tilbage, at de får mad, at de reservedele og ting man skal bruge for at holde enheden i gang også er til stede. -Det kan man også gøre langt hen ad vejen, siger han, -men så kommer der indspil fra øvelsesledelsens side som gør, at planerne ind imellem vælter.

Hvad går tiden med

Flyverkonstabel og CW-tekniker, Kim Larsen var ikke i tvivl om, hvad hans tid skulle gå med de næste timer. En 'indspiller', havde spillet han en skuffe med printkort i hånden. Et 'skudhul' i frontpladen fortalte, hvorfor alle printkortene skulle skiftes ud og apparaturet testes, inden radaren igen kunne virke.

Det operative personel blev holdt beskæftiget med simulatortræning. En simulator sendte angreb efter angreb ind over radarskærmene, og så var det bare med at få de indkommende fjendtlige fly bekæmpet. Vel og mærke på den rigtige måde, da systemet ellers ikke ville godkende et 'Kill' (nedskydning).
-Vi har ikke alle de infanterister med, der skal til for at oprette en fuld bevogtning, siger kaptajn Nielsen, da vi spørger. -Hvorfor har I ikke lagt pigtråd ud omkring hele området som I plejer. -I stedet, forklarer han. -Opretter vi bevogtning i nogle zoner. Vi aftaler så med fjenden, hvor han skal komme ind, for at øvelsen kan give den rette træning. Han forklarer, at det er Host Nation (Værtsnationen), der har ansvaret for at passe på eskadrillen uden-



Dramatik var der nok af, da værnepligtige fra Eskadrille 560, pludselig optrådte som asylansøgere i det land man nu var kommet til. Vagterne holdt dem dog ude, og efterhånden faldt der ro over gemytterne.

for et bestemt område. Man har så en forbindelsesofficer man kommunikerer med om, hvad der sker i området. -Det er blandt andet vigtigt for at sikre, at vi ikke kommer til at skyde på hinanden, siger Nielsen.
Eskadrillen havde ikke megen ro. Vi var der dagen efter de var ankommet om aftenen, og næste dag over middag rykkede man teltpælene op, og rykke op nord for Roskilde motorvejen for endnu engang at gøre eskadrillen operationsklar.

BSO'en

At komme ind i BSO'en var ikke så enkel en sag. -Hvem skal du tale med? -Hvor kommer du fra? Nå efter et par forklaringer kom lederen af BSO premierløjtnant Carl-Erik Storskov til stede, og en rundvisning på det ca. 1 km^2 store område begyndte. Her var, hvad der skal til for at holde soldaten varm, mæt og i god fysisk form. Den tese, som for år tilbage plagede flyvevåbnets soldater, og gik på, at bare soldaten var våd, kold og sulten, så kæmpede han bedst, er definitivt forladt. At man nødvendigvis skal vade i mudder til anklerne i BSO, er erstattet med, at halm eller hø er et glimrende middel til at hindrede de mudrede stier mellem BSO's forskellige områder. Storskov, der havde fået funktionen som leder af BSO fortalte, at dette var en ny opfindelse, som skulle være med til at sikre, at alt blev koordineret og at fejl blev undgået. Men hvad stiller man op, med folk der glemmer deres madpakker 100 km. væk, og derefter spiser de andres mad. Her havde Storskov fået et problem. Sultne soldater er ikke nemme.

Puslespil

Kaptajn S.W. Rasmussen, der til daglig er ortopæd ved Bispebjerg Hospital, stod for infirmeriet. Dagen før havde han sammen med Flyvestation Skalstrups tandlæge Anne Marie Brændstrup været på en solid opgave. En bus bremsede hårdt op, og den kommende patient knaldede underkæben i en stang på sædet foran og knuste sine tænder, så splinterne sad ude i underlæben. At få splinterne pillet ud og sat på plads igen var ifølge seniorsergent V. Olesen noget af en opgave for de to.
Olesen fortalte, at infirmeriet benyttede øvelsen til at få vaccineret og undersøgt det rådighedspersonel man i det daglige havde så svært ved at få indkaldt, en sidegevinst kaldte han det.

Rasmussen var ikke helt glad for situationen. Nok havde han både tandlægekonsultation med alt hvad dertil hørte. I samme rum havde han også operationsstue, så det hele var blevet lidt klemt. Patienter havde han også haft den dag vi var der. En 10 - 12 stykker. -Og de kommer ikke fordi de piver, sagde han. -Men der var ikke noget alvorligt galt med nogen af dem. Han fortsatte med at fortælle, at man stadigvæk skulle dele containere, og dermed infirmeri med Eskadrille 730. Det havde givet adskillige problemer, idet Eskadrille 730's afgang til Italien havde skabt tvivl om, hvorvidt man kunne for containerne til rådighed for RRF-øvelsen (Rapid Reaction Force - Hurtig Reaktionsstyrke). -Det gik, sagde han, men det var bøvlet og vi mangler stadig det nødvendige materiel.

Chefmøde

Klokken 16 var der chefmøde. Den daglige opsummering af livets gang i BSO'en, hvor problemer blev løst, og hvor major Stig Elsberg forlod mødet med en stak notater, som skulle blive til en SITREP (Situationsrapport) og hvor detachementschefen, oberstløjtnant Pedersen, med et alvorligt blik sagde til sine ledere, at de af hensyn til Elsberg, nok skulle fatte sig i korthed.

Ude i Siten små 100 km væk var man ved at forberede sig på, hvad 'indspillerne' ville byde på i nattens løb. Næste morgen fik vi at vide, at det havde været en ganske rolig nat. Der var lige de tre, der ikke havde nået bussen til Værløse, fordi den var kørt 13 minutter for tidligt, der ikke var alt for glade. Men, som kaptajn Nielsen havde sagt, -Det er ikke alt der går efter en snor, når så mange mennesker er involveret. Kort efter var de tre på vej til Værløse i et andet køretøj, som havde et ærinde i BSO.

❑

Det svinger - I Stinger

Det var en klam oplevelse da Eskadrille 574 affyrede sit første skarpe missil på Gniben. Missilet røg forbi målet og forsvandt ud i det fjerne. Ikke fordi skytten ikke kunne sit job, men fordi måldronens infrarøde kilde var for lille. Oprejsningen kom dagen efter, da to skytter sendte 'to fede hollandske droner' til jorden med et brag. Men da var alle gæsterne taget hjem

Af major P.K. Andersen, chef for Eskadrille 574.

Onsdag den 18 november 1998 var i sandhed en historisk dag for implementeringen af STINGER i flyvevåbnet. Den dag blev den første STINGER eskadrille, Eskadrille 670, officielt overdraget fra Luftværnsgruppen, der har forestået uddannelse og opstilling, til Flyvestation Aalborg som første modtagende flyvestation. Overdragelsen foregik ved en officiel ceremoni med deltagelse fra Flyvertaktisk Kommando, Flyvestation Aalborg og Luftværnsgruppen. Ceremonien blev af praktiske årsager gennemført på Gniben, hvor eskadrillen som kronen på værket netop denne dag gennemførte skarpskydning.

Grunduddannelsen

Uddannelsen af Eskadrille 670 er foregået ved Eskadrille 574 på Flyvestation Skalstrup og er forløbet i tre etaper. Første etape startede allerede i december 1997, hvor fire sergenter påbegyndte uddannelsen til Tactical Control Officer (TCO) i STINGER systemet. Uddannelsen var den første af sin slags, hvilket i øvrigt har været gældende for hele uddannelsen af Eskadrille 670. De fire elever afsluttede i marts måned 1998 deres uddannelse med tilfredsstillende resultat, hvorefter de gennemgik reserveofficersuddannelsen på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole. Mens TCO gennemgik reserveofficersuddannelsen tog Eskadrille 574 fat på anden etape, nemlig uddannelsen af 17 værnepligtige sergenter til henholdsvis Crew Chiefs og Tactical Control Assistants. Denne uddannelse blev delvis gennemført på Varde Kaserne på grund af mangel på materiel, men kunne sidst i juli 1997 afsluttes med et tilfredsstillende resultat.

Efter en meget kort sommerferie for Eskadrille 574 faste personel samt for de netop færdiguddannede reserveofficerer og værnepligtige sergenter, kunne eskadrillen påbegynde den 3. fase. Den 3. august mødte der således 42 værnepligtige menige, der skulle påbegynde uddannelsen som crewmen. De meniges funktionsuddannelse omfattede uddannelse som missilskytter, kørere, signalhjælpere med mere.

Forberedelse til modtagelse

Funktionsuddannelsen blev efterfulgt af en enhedsuddannelse, hvis formål var, at træne den samlede eskadrille i luftoperationer i de omgivelser den senere skal arbejde i, samt at forberede den modtagende flyvestationen til dens nye våben



Menig M.L. Michaelsen, med skudklar Stingermissil over højre skulder, blev den første menige i flyvevåbnet, som kom til at affyre et skarpt Stinger missil. Her ses han, tv., sammen med sin crew chief, sergent J.H. Clausen. (Foto major P.K. Andersen).



De to 'fede hollandske droner', der senere måtte lade livet for flyvevåbnets stingerskytter. (Foto major P.K. Andersen).

system. Gennemførelsen af enhedsuddannelsen viste sig snart at være den egentlige styrkeprøve for Eskadrille 574, hvor alle ressourcer måtte mobiliseres. Da det som nævnt i indledningen var Flyvestation Aalborg, der skulle modtage den første eskadrille, blev enhedsuddannelsen gennemført over en fire ugers periode på Flyvestation Aalborg. Det blev en meget hektisk periode med meget lange arbejdsdage, hvor forløbet meget hurtigt blev målrettet mod den forestående operative slutkontrol af enheden.

Den sidste prøve

Den sidste uge af opholdet på Flyvestation Aalborg blev således anvendt til forberedelse og gennemførelse af en øvelse TAG FAT, der i praksis blev Luftværnsgruppens kontrol af, at Eskadrille 574 havde „leveret den rigtige vare". Kontrollen var bygget op over en HAWK operativ udcheckning, og det var en meget stolt og lettet eskadrillechef, der efter øvelsen kunne meddele alt personel, at Eskadrille 670 havde bestået med et tilfredsstillende resultat, og at personellets engagement under øvelsen særligt havde imponeret. Man skal som bekendt ikke hvile på laurbærrene, så ugens sidste dag blev brugt til at pakke alt materiel sammen og klargøre til en afsluttende 3 døgns deployeringsøvelse. Denne øvelse bragte eskadrillen fra Aalborg forbi Flyvestation Karup, Odense og Næstved for at slutte på Flyvestation Skalstrup. Formålet var at indøve og udnytte, at en STINGER eskadrille er et mobilt våbensystem, der er meget velegnet til at løse mobile opgaver, hvor hastigheder i opstilling og sammenpakning er betydende faktorer.

Skarpskydning

Den sidste aktivitet for Eskadrille 670 var gennemførelsen af skarpskydning, der som tidligere nævnt blev gennemført på Gniben ved Sjællands Odde. Skarpskydningen blev gennemført under ledelse af Hærens Artilleriskole med deltagelse af enheder fra hæren, flyvevåbnet, og Holland. Skarpskydningen blev gennemført over to dage, og Eskadrille 574 havde valgt at benytte den første dag til at invitere repræsentanter fra flyvevåbnets enheder til at overvære skydningen. Man havde i år valgt at anvende minidroner fra søværnet som luftmål for de danske skydehold, hvilket skulle vise sig at være en fejltagelse, da missilet havde vanskeligt ved at fastholde den svage IR-kilde, som disse små droner udgør. Det var derfor ikke specielt morsomt at opleve eskadrillens første missil skyde forbi målet foran alle de inviterede gæster! Skydningen mod minidroner blev derefter opgivet, og skydeledelsen besluttede i stedet at anvende evt. tiloversblevne hollandske droner, der alene i kraft af deres størrelse udgjorde et langt bedre mål. Dette betød, at hollænderne først skulle skyde færdig, hvorfor Eskadrillen først dagen efter – efter kommandooverdragelse og uden inviterede gæster – i al ubemærkethed kunne „sende to fede hollandske droner ud af himlen i to skud", et resultat der bekræftede, at de menige skytter havde opnået et tilfredsstillende uddannelsesniveau.

Efter hjemsendelse af de menige med udgangen af november, har Eskadrille 574 påbegyndt uddannelsen af næste STINGER eskadrille, idet fire nye sergenter er under uddannelse som TCO. Som tingene ser ud lige nu, skal dette til november ende med opstillingen af Eskadrille 672 til Flyvestation Skrydstrup, men meget kan ske endnu i disse turbulente tider. I Eskadrille 574 har vi lært meget af at gennemføre dette første samlede uddannelsesforløb, og da alting har været gjort første gang, har den afgørende forudsætning for at vi også har kunnet gøre det med succes, været medarbejdernes enorme engagement og ukuelige vilje til at få tingene til at nå sammen. Det er dette engagement og denne vilje, der har skabt vores lille uformelle slogan:

Det SVINGER i STINGER!

❑

Det, at to stykker jernbanesveller, på hver én meters længde, kunne flyttes hver to meter med 15 gram krudt gjorde et stort indtryk på børnene. Her er klassens stærkeste dreng ved at demonstrere, hvor mange slag af en hammer, der skal til for at slå svellen tilbage til udgangspunktet.



Undervisning med knald i

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

14. december 1998. Fra 150 børnestemmer lyder salmen, Glade jul dejlige jul, ud fra gymnastiksalen. Hele skolen så at sige oser af jul. Det er ikke for at nyde dette, at oversergent ved Bevogtnings- og Uddannelseselementet på Flyvestation Vandel, B.O. Toft havde begivet sig til den lokale skole. Han er kommet, fordi skoleinspektøren Poul Bachmann Madsen har bedt ham om det.
Morgensangen er slut, og ungerne havde glemt alt om jul, og styrtede af sted ud på sportspladsen, hvor oversergent Toft har gjort klar til sin sprængningsdemonstrationer.

Barske Bente

Ungerne flokkedes omkring Toft, der siger til dem, at de lige skal holde en plasticpose op, så vil han fylde tre liter 'blod' i den. Ærrrrgh, hvor ulækkert mener en af pigerne. Posen med 'blodet' bliver puttet ind i en jakke som blev hængt op i et træ. Et par stykker af en jernbanesvelle på hver en meters længde, blev anbragt på højkant. En plastikpose fyldt med hø i får tegnet ansigt på, det bliver til 'Barske Bente'. Ungerne var mere end spændte på, hvad alt dette skulle føre til. Først skal man lige have slået fast, hvad det hele drejer sig om. -Hvad er det krudt gør? spørger Toft ud i flokken. -Det eksploderer, vil en kvik knægt vide. -Det er rigtigt, siger Toft, men hvad gør det også? -Det udvikler varme, lyder svaret. -Og hvad gør det mere? Toft bliver ved med at spørge, og lidt tøvende får han ud af ungerne at det også giver et brag. -
Det er rigtigt sagde han, -man skal også passe på sine ører.

Toft tager nu et blåt kanonslag, som han forklarer indeholder 15 gram krudt frem og fortæller ungerne, at de sagtens kan købe kanonslag, der er endnu stærkere.
-Men nu vil jeg vise jer, hvad 15 gram krudt kan forårsage af skader, enten når I ved en fejltagelse får det til at sprænge i luften i lommerne, eller, hvis I bare brænder det af i fri luft.
-Så er vi klar til at sprænge nogle kanonslag. I skal gå 50 meter væk og huske at putte fingrene i ørerne når jeg tænder kanonslagene. I skal huske, siger Toft formanende, -høreskader varer hele livet!

Nooøøjh sikke et brag

-Jeg sprænger den med jakken først, råber Toft. Børnene kiggede med store øjne i retning af jakken, der hængte oppe i et træ. Drønet var stort og den sky der udviklede sig på grund af de tre liter 'blod' endnu større. Udbruddene fra børnene var mange og højlydte. Så blev de to sveller sprængt fra hinanden, ca. to meter ud til hver side røg de. En pige i ni-års alderen betroede os efter at bukserne var sprængt i luften, at hun i hvert fald aldrig havde fyrværkeri i lommen, men i en plasticpose.
-Hvorfor må han stå tættere på end vi må? var der en af pigerne der ville vide. -Det er fordi han er ekspert, svarede en dreng småforarget med en stemme der lød i retning af: -Tøser forstår ingenting.
Den helt store pædagogik kom frem, da kanonslaget i bukserne ikke sprang. -Hvad er det man ikke må? råbte Toft til ungerne. Det var tydeligt at de havde set TV, for svaret kom prompte:
-Gå aldrig tilbage til en fuser. Toft gav kanonslaget tre minutter inden han lagde et nyt, som også var en fuser. Ungerne fik rigtig undervisning i, hvor omhyggelig man skal være med fusere.

Da det hele var overstået var ungerne henne for at se resultaterne. Der blev gjort store øjne da de så, hvor meget af jakke og bukser, der var ødelagt. -Og tænk så på, hvad der ville være sket med den, der havde tøjet på, formanede Toft.

Giftige billeder

Det fik børnene rig lejlighed til at se på, da Toft efterfølgende viste lysbilleder af de skader fyrværkeri, der var sprængt i lommer eller tæt på personer udretter. -Her kan i se, hvordan 'Barske Bente' kom til at se ud, efter at hun havde brændt krudt af i fri luft. Ungerne gyste ved synet. De blev heller ikke ladt i tvivl om, at brandsår efter sprængning af fyrværkeri er meget smertefuldt.
-Det var dog nogle grufulde billeder, sagde Bachmann Madsen til os, og fortsatte, -men kan denne seance redde bare én finger, så er tiden givet godt ud. Skoleinspektøren havde givet børnene et brev med hjem om demonstrationen og visningen af billederne, så forældrene kunne sige fra, hvis deres børn ikke måtte overvære demonstrationen. Ingen havde meldt fra. ❑

At adskille og samle gevær

Gevær model 75 (GV M/75) holder i denne tid sit indtog i flyvevåbnet Det betyder, at alle skal på skolebænken igen. Emnet hedder våbenlære. For de allerfleste er det en gammel oplevelse, der nu gentager sig selv.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

For en enkelt af deltagerne oversergent B.O. Toft, Bevogtnings- og Uddannelseselementet på Flyvestation Vandel, var det små 40 år siden vedkommende sidst havde deltaget i faget, våbenlære i gevær. Dengang hed geværet Garand M/50. Beslutningen om, at alle skal udrustes med gevær betød et vemodigt farvel til maskinpistol M/49, og en tilbagevenden til ammunition kaliber 7,62 mm.

Simpelt

På trods af, at GV M/75 vejer det samme som det gamle veltjente GV M/50, føles det ikke så tungt. Det er bedre afbalanceret og fem cm kortere end det gamle gevær. De fleste af deltagerne kiggede lidt på det 'nye' våben. Nyt er det langt fra. Geværets aner går tilbage til den 2. Verdenskrig, men det er billigt, 40 DM pr styk. Det er da til at overkomme. Ingen skal dog føle sig foranlediget til at smide det væk, for erstatningsprisen er knap 1100 kr. Hertil skal lægges muligheden for straf og dom, og i billigste fald en bunke papirarbejde. Udemærket, at leve i et land, hvor våben betragtes som en alvorlig sag.

Det viste sig at være en enkel sag at adskille og samle 'dyret'. Toft's slagfærdige måde at gennemføre indlæringen på, gjorde oplevelsen nærmest munter. Inden længe kunne alle adskille og samle geværet i hoveddelene.

Stor forskel

Tak for en forskel fra det gamle Garand gevær. Her var der ingen fjedre, der umotiveret fløj rundt i rummet. Intet værktøj nødvendigt for at skille geværet ad, og samle det igen. Det eneste, der stillede krav lidt ud over det sædvanlige, til fingerkræfterne, var udkasterskærmen. Den kraft, hvormed de tomme hylstre kastes ud fra geværet er så stor, at man har måttet beskytte sidemanden på skydebanen mod dem. De kommer farende ud med så stor hastighed, at det i et enkelt tilfælde medførte et flækket øjenbryn. Derfor skærmen.

En 'bagdel' ved geværet i mere end én forstand, er den korte kolbe. De som er født med lange arme, får her et problem. Toft kunne imidlertid trøste med, at der senere ville blive taget mål til 'kolbeforlængere', så ingen behøvede at frygte at skulle skyde med et gevær, der passede dårligt til den enkeltes fysik.

At geværet også kan skyde automatskydning, det vil sige i byger, har selvfølgelig sin fordel i nærkamp, men til præcisionsskydning, kan der kun blive tale om enkeltskud.



Oversergent B.O. Toft, Bevogtnings- og Uddannelseselementet, Flyvestation Vandel, th., forklarer seniorsergent Ole Kongshaug om træffebilledet efter den første skydning med gevær model 75.

Skydning

Gevær Model 75 har, som antydet, ikke det bedste rygte på sig. Det forlød at -'Det sparker som en hest'! -Man får nærmest bagerste sigtemiddel i øjet når man trykker af, fordi kolben er for kort. Ikke noget godt rygte. Virkeligheden skulle vise sig noget anderledes. 'Sparkeriet', også kaldet rekylen, var til at leve med. Ingen er rapporteret med et blåt øje på grund af rekylen. Det positive var, at geværet viste sig at have en udmærket træfsikkerhed og en ikke al for stor spredning på skiven. Vejret var godt, og skydebanen i Vingsted er en af Danmarks smukkeste, så det blev en positiv oplevelse at skyde geværet ind - alligevel savner forfatteren nu sin gode gamle MP M/49.

❑

Flyvestation Karup

17 soldater kvæstet ved færdselsuheld ved Flyvestation Karup

En hurtig indsats fra kollegerne og Flyvestation Karups Brand- og Redningstjeneste gjorde en uhyggelig oplevelse lidt mindre skræmmende for 17 værnepligtige, da den lastbil de var passagerer på, blev påkørt under udkørsel på Viborg-Herning vejen.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Fototjenesten, Flyvertaktisk Kommando

3. december 1998. Lidt før klokken 12 overholdt føreren af en lastbil fra Flyvestation Karup, med 14 værnepligtige på ladet og tre i førerhuset, ikke sin vigepligt, da han som nummer to, i en kolonne på to lastbiler, svingede til venstre ud på Viborg-Herningvejen ved flyvestationens hovedvagt.

Lastbilen blev ramt lige bag førerhuset af en civil lastbil, som brød i brand. Det lykkedes chaufføren at komme ud af den brændende lastbil i god behold. Ulykken gik værst ud over de tre i lastbilens førerhus, som ikke havde spændt sikkerhedsselerne, hvad der heller ikke er krav om. I alt blev ni værnepligtige indlagt på Herning, Viborg og Aalborg sygehuse samt på Flyvestation Karups Infirmeri. Enten til observation for hjernerystelse, med brud på en halshvirvel, benbrud og andre mindre skader.

Effektiv førstehjælp

Flyvestation Karups egen ambulance og brandbiler var fremme på ulykkesstedet i løbet af få minutter. Seniorsergent J. Prip fortæller, at da man nåede derned var der kraftig ild i førerhus og motorrum på den civile lastbil, som man slukkede. -Ellers, siger han: -Var der fuldstændig ro på ulykkesstedet. De værnepligtige fra den første lastbil, som var stoppet med det samme man så ulykken, havde fået alle ud af den forulykkede lastbil, og hver af de sårede havde modtaget eller modtog praktisk og psykologisk førstehjælp. Han lægger ikke skjul på, at flyvevåbnets undervisning af personellet i førstehjælp her for alvor kom til sin ret.

I sin rapport til Forsvarskommandoen skriver major N. C. Ravn, at alle implicerede var påvirket af ulykken og at flyvestationen havde rekvireret en psykolog til at tale med dem der ønskede det. Til FLYNYT siger Ravn: -Der blev ydet en god og eksemplarisk indsats af alle der hjalp til efter ulykken. Der var ingen meldinger der gik forkert fra Hovedvagten, som var de første til at reagere. Også Brand- og Redningstjenesten ydede en flot og professionel indsats.

Sikrere lastbiler

I mange år har transporten af personel på lastbiler foregået på bænke langs lastbilens lad ud mod henholdsvis kørebane og vejkant. Andre ulykker har gjort, at bænkene nu er placeret midt på ladet og fastgjort til bunden med beslag og kæder. Endelig er der monteret sikkerhedsseler ved hver siddeplads på bænkene.

Major Ravn udtrykker sin tilfredshed med, at arrangementet bestod prøven. Seniorsergent Prip udtrykte det således: -Havde de siddet som i gamle dage med ryggen ud mod kanten, ville flere af dem være blevet dræbt. Det undgik vi nu. ❑



Ulykkesstedet set fra KFUMs Soldaterhjem mod Flyvestation Karups Hovedvagt. Til venstre lastbilen som de 17 værnepligtige var passagerer i/på. Og til højre den civile lastbil, tilhørende Erik Lie i Sunds.

Flyvevåbnets Jubilæumsfond

Hædret af Flyvevåbnets Jubilæumsfond

Hvert år, hvis der er fundet en værdig person eller personer, uddeler Flyvevåbnets Jubilæumsfond én eller flere legatportioner til den eller de udvalgte. Sidste år var det pensioneret major Poul Anker (POL), der blev hædret for sit værk om dansk militær flyvning og oberstløjtnant Finn von Gersdorff Carstensen for sine evner som embedsmand og menneske når tjenestesteder skal lukkes.



Pensioneret major og forfatter Poul E. Anker for her overrakt sit legat af chefen for Flyvertaktisk Kommando, og formand for Flyvevåbnets Jubilæumsfond, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvevåbnets Jubilæumsfonds bestyrelse, med chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, som formand, er på sine møder igennem en hård proces. Man skal finde én eller flere personer, som bestyrelsen føler har gjort en indsats for flyvevåbnet, indadtil, som udadtil, der har gjort vedkommende fortjent til Jubilæumsfondens særlige påskønnelse. Når valget, efter lange overvejelser og debatter er gjort, er der stadig den lille tvivl tilbage. -Er der nu ikke en anden, der ligefuldt har fortjent anerkendelsen?
Formanden, K.E. Rosgaard, siger til FLYNYT. -Udvælgelsen er vort ansvar, og vi gør, hvad vi kan for at finde den absolut rigtige kandidat. Vi er i den heldige situation, er der i flyvevåbnet og de organisationer, der støtter flyvevåbnet, er rigtig mange dygtige og ihærdige mennesker, der bruger deres evner, og mange gange også fritid til at fremme flyvevåbnets sag, og kendskabet til værnet. Det er vi i bestyrelsen glade for, men det gør ikke opgaven lettere.
I år har man valgt to personer, nemlig, pensioneret major Poul E. Ancker, med denne motivering:
Flyvevåbnets Jubilæumsfond har besluttet at tildele major Poul E. Ancker en legatportion på 8.000 kr. som anerkendelse for hans særdeles aktive indsats i beskrivelsen af flyvningens historie og flyvevåbnets historiske udvikling. Han har således som en af drivkræfterne medvirket til etableringen af Kangerlussuaq Museum på Grønland ligesom han substantielt har bidraget med materiale til museet, der giver et glimrende billede af de flyvemæssige aktiviteter på Grønland. Major Poul E. Anker har tillige ved udgivelsen af bogen „De danske militære flyverstyrkers udvikling 1910-1940", første bind af en serie på tre bind, lagt grunden til et uvurderligt militærhistorisk- og flyhistorisk opslagsværk, der på saglig kronologisk og god fortællende måde, ikke alene beskriver, hvorledes udviklingen er forløbet, men også hvorfor den formede sig som den gjorde.
Flyvevåbnets Jubilæumsfond vil således påskønne det store gennemførte arbejde og engagement og samtidig med denne legatportion opmuntre Poul E. Ancker i det videre arbejde med „De danske militære flyverstyrkers udvikling".
Underskrevet, -På fondens vegne, K.E. Rosgaard.
Som den anden er valgt, oberstløjtnant Finn von Gersdorff Carstensen med denne motivering:
Flyvevåbnets Jubilæumsfond har besluttet at tildele, oberstløjtnant Finn von Gersdorff Carstensen en legatportion på kr. 8.000,00 som anerkendelse af hans særdeles professionelle og menneskelige måde at have gennemført lukning af hhv. Flyvestation Avnø og Flyvevåbnets Flyveskole den 31. januar 1993 og Flyvestation Tirstrup den 31. maj 1998.
Finn von Gersdorff Carstensen gennemførte de to lukninger på en sådan måde, at der ikke blev slået dybere skår i den enkeltes tilværelse, end det situationen bød. Han magtede, både at være embedsmanden, der skulle udføre den ubehagelige, og for alle parter belastende opgave, at lukke de to tjenestesteder, men samtidig at bevare og opretholde et tillidsfuldt forhold til sine ansatte i de svære perioder fra den politiske afgørelse forelå, og til personellet endeligt havde forladt de to flyvestationer. ❑



Her overrækker chefen for Flyvertaktisk Kommando og formand for Flyvevåbnets Jubilæumsfond, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, th. Flyvevåbnets Jubilæumsfond legat til chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorff Carstensen.

Forsvar bedst så længe det ikke kommer i brug

Spændingen omkring Operation Allied Force var ved at tage af. Supreme Allied Commander Europe besluttede at give et længere varsel med hensyn til et eventuelt angreb på det tidligere Jugoslavien. På den baggrund besluttede Forsvarsministeriet, at beredskabet på Flyvestation Grazzanise kunne reduceres til det nødvendige jordmateriel og 20 mand, medens flyene og resten af personellet blev trukket hjem og sat i beredskab i Danmark.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Søndag den 8. november 1998. Vejret på Flyvestation Skrydstrup var rigtig træls. Vejrtjenesten fortalte, at skydækket, bestående af grå stratus skyer, hængte nede i 500 fod (ca. 150 m.) herunder et solidt lag i 400 fod med tjavser i 200 fod. Sigtbarheden er 2 km i dis. Det vil sige, at det er tørvejr og temperaturen er 6 grader celsius.
Fra Intersection (indkørsel), syd for hovedbanen, i flyvestationens vestende spejder pressefotograferne, anført af stationschefen, oberst Arne R. Pedersen (RIP), mod vest. Et sted oppe i skyerne er seks F-16A Fighting Falcon, på vej hjem til Skrydstrup.

Som altid opgives der forskellige ETA (Estimated Time og Arrival) (Forventede ankomstid(er)), i dag er ingen undtagelse. Den sidste tid lyder på 1321 dansk tid. Så lyder en stemme: -Der er de! Ganske rigtigt, ud i disen ses to skarpe landingslys, der efterhånden tager form til to F-16A. Næsten lydløst sætter flyene hjulene på hjemlig grund. To rigtige smørlandinger, dårlig nok en smule røg fra hovedhjulene da de tager banen, det så flot ud, men de to piloter vidste med garanti også, at de samme aften ville kunne se deres arbejde på TV, både på DR1 og TV2, hvilket kom til at stemme.

For piloterne havde turen hjemover været en blandet oplevelse. Fra Grazzanise til Lyon, havde det været fint vejr. Nord for Lyon fløj man ind i skyet. Det betød, at de piloter, der fløj på vingen, det vil sige skulle følge flyet foran, havde nok at gøre med at holde kontakt, indtil man kom ud af skyerne i 500 fod lidt vest for bane 11 på Flyvestation Skrydstrup.

Ikke filme

Pressepolitikken havde siden eskadrillen blev udpeget til at deltage i Operation Allied Force



Hjemme igen. Touch down og 7000 fod to go! (Landing, og 7000 fod tilbage før banen slipper op). Ingen af de seks piloter var kede af at være hjemme igen. - Selvom, som MAX sagde. -Vejret kunne være bedre.



Fire af de seks F-16A Fighting Falcon på vej ind i Eskadrille 727s eskadrilleområde. At de kørte samlet ind, var mest til ære for fotograferne. De fire af flyene fortsatte til Eskadrille 730/IRFs område.

været den, at pressen ikke måtte filme piloter, personellet eller deres familier i øvrigt. Det betød, at alle fulgte efter halenummer E-107, som havde chefen for Eskadrille 730/IRF, major Max Wilhelmsen (MAX) i cockpittet. Nu fulgte hele proceduren med at få flyet rullet, baglæns, ind i sin shelter. To wirer spændes på hovedhjulenes stel, og flyet trækkes baglæns ind i shelteren. Næsten alle fotografer fulgte med flyet ind. Pludselig vender teknikeren sig om, breder armene ud, og med store fejende bevægelser gennes fotograferne ud af shelteren. De så lidt uforstående ud, indtil MAX lige blæste motoren igennem end sidste gang, før shut down (afbrydelse af motoren). Den lyder voldsomt og selv udenfor shelteren kan viberationerne mærkes. Det syntes at være forklaring nok for fotograferne. Så man et lille smil på RIPs ansigt?

Værre at vente

Tilbage i eskadrillebygningen spurgte vi MAX, hvordan det var pludseligt at sidde i Italien med en opgave, som kunne blive nok så ubehagelig.

-Jeg tror det ville være værre, at gå herhjemme og vente på besked om, at vi skulle af sted. Det ville give alt for meget tid til tanker. Nu var vi dernede og skulle være klar, hvis ordren kom.

Han fortæller, at den første tid på Flyvestation Grazzanise var rimelig travlt. Ikke bare med fysisk at få sig indrettet, men også med at sætte sig ind i italienske flyveregler og -procedurer. For ikke at glemme procedurerne for løsningen af den egentlige opgaven. Af gode grunde fik vi intet at vide om den del.

For lidt træning

På spørgsmålet om, om det var muligt at vedligeholde piloterne træningstilstand under opholdet



Chefen for Eskadrille 723/IRF, Max Wilhelmsen (MAX) hjemme igen. I aften skal han ikke have pasta, men kyllingesteg. Tv. for ham chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst Arne R. Pedersen (RIP). Og th. i uniform, presseofficeren ved Flyvertaktisk Kommando, major Frede Vester Hansen. Som det ses, var fjernsynet godt repræsenteret.

sagde MAX: -Nej, det var ikke muligt. Vi kunne ikke træne angreb på jordmål, og de flyvninger vi fik lov at gennemføre var alt for få. Man skal huske på, at der var over 400 fly i Italien på det tidspunkt. Samtidig bør man også huske på, at ulykken i Norditalien, hvor et amerikansk fly klippede kablet over på en svævebane, hvorved mange mennesker omkom, stadig ligger meget højt i erindringen hos italienerne. Og, de er stadig vrede over det.

Med hensyn til piloternes træning sagde han, at når færdigheder ikke bliver brugt, så forfalder de hurtigt. MAX understregede, at for at være på toppen i tilfælde af indsats, skal piloterne hele tiden øve de offensive operationer, de kan blive sat til at gennemføre.

Oplevelsen

MAX er ikke meget for at fortælle om sine personlige følelser i forbindelse med regeringsbeslutningen om deltagelsen i Operation Allied Force. Han holder sig til den professionelle holdning og siger: -Har man én gang meldt sig ind i 'klubben', så ved man, at man kan blive udtaget til holdet, og det har jeg forholdt mig til. Selvfølgelig har det været anderledes at være med på holdet denne gang, hvor der ikke er tale om en øvelse.

På spørgsmålet om, hvorvidt han var glad for at være hjemme igen svarede han: -Vel er jeg glad for at være hjemme, men jeg ved jo også, at jeg kan stå dernede igen i morgen. Han mente dog, at det er betydelig lettere at være hjemme og på beredskab, end det er at gå rundt nede i Italien, som han sagde: -Bare for at være der, det bliver for træls i længden. Selvom det er træls blot at vente, siger han: -Det bedste ved et forsvar er, når det kun blive anvendt til at understrege politiske krav, og ikke kommer i brug.

-Hvad skal du have at spise i aften? -I hvert fald ikke pasta! Max giver tydeligt udtryk for, at pasta ikke er hans livret, og at man har klaret det ved at få fløjet rugbrød, spegepølse og andre gode danske madvarer ned. Vi talte med MAXs kone bagefter og kan afsløre, at aftensmaden stod på stegt kylling.

Dreven i faget

MAX er én af flyvevåbnets mest rutinerede F-16 piloter, faktisk har han fløjet sammenlagt mere end 3.310 timer i typen. Tæller man alle hans flyvetimer sammen fra den dag har begyndte sin flyvende karriere i flyvevåbnet, så har man passeret 5.000 flyvetimer totalt. MAX er 50 år, og ikke uvant med at beskæftige sig med kriser. Sidste år var han tre måneder i Bosnien, hvor han gjorde tjeneste som ALO (Air Liaison Officer) (Forbindelsesofficer mellem hæren og flyvevåbnet). ❑

Udnævnelse af ny general i flyvevåbnet

Oberst Leif Simonsen (SIM), 53, er fra den 1. marts udnævnt til generalmajor i flyvevåbnet. Samme dato tiltræder han stillingen som chef for Forsvarskommandoen Personelstab i Vedbæk, hvor han afløser kontreadmiral Poul Schriver, der bliver pensioneret med udgangen af februar måned.

SIM påbegyndte sin tjeneste i flyvevåbnet som konstabelelev i 1961. Fra 1968 til 1971 gennemgik han Flyvevåbnets Officersskole og blev udnævnt til premierløjtnant af A-linien. Samme år gennemgik han Undergrauate Pilot Training i USA og kom som pilot til Eskadrille 725, hvor han fløj Draken. Sim har i sin karriere været sagsbehandler i Flyvertaktisk Kommando (FTK), chef for Operationsafdelingen på Flyvestation Skrydstrup, chef for Operationsplanlægningsafdelingen i FTK og chef for Forsvarsstabens Udviklingsafdeling. Sidst har SIM været under uddannelse ved Royal College of Defence Studies i London.

Tekst: s-n.
Foto:Fototjenesten, Flyvertaktisk Kommando



Oberst Leif Simonsen (SIM) FKO Udviklingsafdelingen.

Eskadrille 533

Pokal for et godt job

Eskadrille 533 benyttede den sidste tur til Kreta til at sikre sig TACFIR (taktiske skydninger) pokalen for første gang. Samtidig demonstrerede oversergent Jan Nielsen, DSU HAWK VEST (Direkte Støtteelement ved HAWK Vest) sine gode evner som tekniker, hvad der indbragte ham et 'Letter of Commendation' (brev med rosende omtale) fra ledelsen af NATO Missile Firing Installation (NATOs skydeområde for missiler) på Kreta.

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Eskadrille 533 blev den sidste enhed i Luftværnsgruppen, der gennemførte TACFIR (Tactical Firing) (Taktiske skydninger med missiler) på NAMFI, Kreta.
Eskadrillen havde været noget presset i træningen op til skydningerne, idet den først to måneder før skydningerne skulle gennemføres fik datoen for gennemførelsen at vide.
En smule spot til skade blev der føjet til ved, at udstyret på NAMFI lod adskilligt tilbage at ønske.

Troldmandens lærling

Når tingene går så skævt, er det godt at have troldmandens lærling ved hånden. Hans borgerlige navn er Jan Nielsen, han er oversergent og CW-tekniker ved DSU'en ved HAWK Vest på Flyvestation Karup.

Radaren ville ikke som den skulle. Eskadrillens egne teknikere gennemgik den efter bogen. Den ville stadig ikke. Jan Nielsen blev tilkaldt. Han gennemgik den også, 'efter bogen'. Det hjalp heller ikke. Nu skulle radaren i virkeligheden være sendt tilbage til fabrikken. Nielsen foreslog i stedet, at man lukkede bogen, og gav sig til at tænke logisk. Denne logik betød, at man fandt frem til en rigtig 'langhåret fejl', som normalt ikke kan afsløres med de på stedet værerende midler. Nielsen fik repareret fejlen, og radaren kørte. Den hollandske oberstløjtnant fra kontrolholdet blev så imponeret, at han gik hjem og skrev et Letter of Commendation.



Næstkommanderende ved Eskadrille 533, premierløjtnant Søren S. Nielsen (tv) får overrakt TACFIR pokalen af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard. Billedeoversergent Jan Kær, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup.

Godt resultat

Nielsens indsats gav Eskadrille 533 mulighed for at vise sit allerbedste, og det gjorde man så. En gennemført PREPRE (førfør) TACFIR og en PRE TACFIR hjemme i Danmark lagde grunden til en karakter der hedder EXCELLENT efter endt gennemførelse af øvelsen. EXCELLENT betød også, at eskadrillen var årets vinder af TACFIR pokalen.

Det gode resultat førte til, at chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, den 14. oktober sidste år, kunne overrække TACFIR pokalen til eskadrillens næstkommanderende, premierløjtnant Søren S. Andersen. Eskadrillechefen, kaptajn Tina Haarup, var på ferie i den uge.

Vi flytter

I sin tale til Eskadrille 533's personel, hvor generalmajor Rosgaard ønskede alle til lykke med resultatet, sagde han blandt andet: -Selvom jeg som eskadrille- og afdelingschef kun har gennemført ASP'er (Annual Service Practise) (Årlige skydeøvelser), er jeg selvfølgelig klar over, at der for at gennemføre en TACFIR og opnå det resultat, som Eskadrille 533 har opnået, kræves træning, erfaring, en stor professionel indsats og så de 10% held, vi alle sammen engang imellem har brug for.

Generalmajoren meddelte i sin tale, at materielsituationen på Kreta har ført til, at de fremtidige skydninger kommer til at foregå i Frankrig. Han understregede vigtigheden af, at flyvevåbnets enheder viser deres effektivitet både overfor politikerne, og det omgivende samfund. ❑

Eskadrille 602

Den sidste mission

Der er mange måder at forlade flyvevåbnet på. Nogen går hjem på den for mange år siden bestemte dag klokken 12. Andre bliver sendt hjem med en oplevelse de kan leve længe på, som det skete for seniorsergent Erik C. Mynster ved Eskadrille 602.

Tekst og billede:
Major F. Westergaard,
chef for Eskadrille 602.

Mandag den 30 NOV 1998 var sidste arbejdsdag for seniorsergent Erik C. Mynster efter mere end 42 års tjeneste inden for kontrol- og varslingstjenesten. Seniorsergent Mynster blev uddannet som jagerkontrolspecialist på det første stampersonelhold i 1968 og hørte til blandt Flyvevåbnets mest erfarne inden for dette speciale.

I 1978 indgik CRC (Control- and Reporting Centre) (Eskadrille) Skrydstrup en venskabspagt med CRC Brekendorf i Tyskland, og seniorsergent Mynster gjorde ved flere lejligheder midlertidig tjeneste her for bl.a. at kontrollere luftmålsskydninger i Sylt-området (ED/D-46, German Danger Area no. 46) (Tysk fareområde nr. 46). Under disse tjenesteperioder samt under de årlige venskabsarrangementer mellem de to enheder fandt Mynster mange venner syd for grænsen. Derfor planlagde tyske og danske kolleger – uden Mynsters vidende – en overraskelsesmission på den sidste arbejdsdag for pensionisten in spe.

Vennernes farvel

På hjemsendelsesdagen, hvor Mynster var i civil, var der fælles morgenkaffe for hele Eskadrille 602. Senere blev en forstærket frokost indtaget i Flyvestation Skrydstrups cafeteria, hvor officerer og jagerkontrolspecialistkolleger deltog. Ved ankomsten til Eskadrille 602 efter frokosten var syv tyske kolleger "pludselig" dukket op for at sige farvel.
I den sidste måneds tid var der foregået et hektisk planlægningsarbejde på tværs af den dansk-tyske grænse. To tyske F-4 Phantom fra Jagdgeschwader 71 (jagereskadrille 71) JG 71 (Geschwader Richthofen) på basen i Wittmund planlægges at skulle flyve en 2 versus 2 mission mod to danske F-16 fra Skrydstrup. Kontrollen skulle udføres fra Eskadrille 602. De tyske fly skulle kontrolleres af en tysk intercept controller og de danske af den kommende pensionist. Alle aftaler faldt endelig på plads en uge før missionen. Nu kunne kun vejret spænde ben for projektet.



Efter vel overstået øvelse samledes alle på Flyvestation Skrydstrup. Fra venstre er det LYM, premierløjtnant Martin Lysemose TAM, kaptajn Carsten I. Mathiessen og Hauptmann (kaptajn) Ulrich Himstedt. Foran ham i civilt seniorsergent Erik C. Mynster og de tyske piloter, Hauptmann Andreas Mansour (pilot), Hauptmann Maurice Labonde (pilot), Oberleutnant Claus Stephan (WSO (Våbensystemoperatør)) hos Labonde og Oberleutnant Ralf Seipel (WSO hos Mansour).

Næsten 10.000 interceptions

Vejret holdt og missionen blev afviklet i træningsområde Nordsøen 7 og 8, hvor Mynster kontrollerede Birdsong Blue, der bestod af TAM, kaptajn Carsten I. Mathiessen og LYM, premierløjtnant Martin Lysemose. Hauptmann (kaptajn) Ulrich Himstedt kontrollerede HG 37 og 10. Der blev afviklet både AMRAAM- og Sidewinder interceptioner med efterfølgende luftkampmanøvrering. Da missionen kl. 1411 lokal tid var afsluttet, gjorde Mynster for sidste gang sin logbog op. Den udviste totalt 9325 interceptions.

Efter missionen landede også de tyske fly på Skrydstrup, hvor de blev omkonfigureret til en natmission i et tysk træningsområde, fik monteret nye bremseskærme og påfyldt brændstof. For at kunne klare de to første arbejdsopgaver var jordpersonel fra basen i Schleswig kørt til Skrydstrup i bil!!

Om aftenen var der tysk-dansk bowlingkamp og middag i Vojens med efterfølgende samvær i Stampersonelmessen i Skrydstrup. Først næste dag efter morgenkaffen drog gæsterne fra Brekendorf atter mod syd. ❑

Flyvestation Vandel

Chefskifte på Flyvestation Vandel



Flyvestation Vandels nye chef, oberstløjtnant Finn von Gersdorff Carstensen (VON) under generalmajor og chef for Flyvertaktisk Kommando, Kurt Ebbe Rosgaards indsættelsestale. I sin tiltrædelsestale sagde han, blandt andet, med et smil: - Jeg ved meget vel, at jeg allerede inden min tiltræden har fået tilnavnet 'Terminator III'.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Fredag den 6. november 1998, fik Flyvestation Vandel ny chef, oberstløjtnant Finn von Gersdorff Carstensen (VON).

VON var indtil udgangen af maj chef for Flyvestation Tirstrup. I den mellemliggende periode har han været på kursus i USA for at blive omskolet til helikopter.

I sin tiltrædelsestale sagde VON i indledningen: -Jeg ved meget vel, at jeg allerede inden min tiltræden har fået tilnavnet 'Terminator III', som refererer til mine tidligere tjenestestillinger som chef og den der skulle lukke flyvestationerne Avnø og Tirstrup. Jeg vil dog henlede opmærksomheden på, at mit navn ikke figurerede i nogen af de forsvarsforlig, der gjorde de to lukninger nødvendige.

VON afløste oberstløjtnant Anker Steen Sørensen (RØR), som i fremtiden skal være sagsbehandler i Flyvertaktisk Kommando på emneområdet Joint Strike Fighter (Fremtidens jagerfly).

I sin afskedstale til personellet takkede RØR flyvestationens personel for et godt samarbejde, og sagde endvidere: -Tiden på Vandel, med implementering af det sidste forsvarsforlig, har ikke altid været nem, men jeg synes, at tingene er lykkedes, ikke mindst takket være jer. ❑

Flyvematerielkommandoen

Chefskifte



Fra paraden i anledning af chefskiftet ved Flyvematerielkommandoen. Fra v. er det afstrædende chef for Flyvematerielkommandoen, generalmajor V.D. Nielsen. På talerstolen, forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT) og stående foran talerstolen tiltrædende chef for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Lars Christian Fynbo.

Flyvematerielkommandoens chef fra 1. januar 1999 er generalmajor Lars Christian Fynbo.
Sidst har generalmajoren gjort tjeneste som forsvarsattaché i USA og Canada med grad af brigadegeneral.
Lars Christian Fynbo begyndte sin karriere i flyvevåbnet som værnepligtig på Flyvestation Aalborg.
I 1971-1975 gennemgik han Flyvevåbnets Officersskole, hvorefter han forrettede tjeneste ved Luftværnsgruppen indtil 1981.
Fra 1981 til 1984 gjorde han stabstjeneste ved Flyvertaktisk Kommando.
Efter tre års tjeneste i Forsvarsministeriet blev han i 1988 chef for Eskadrille 543, HAWK, som han forlod året efter for igen at gøre tjeneste i Forsvarsministeriet indtil 1994, hvor han blev chef for Luftværnsgruppen.
Generalmajor Lars Christian Fynbo afløser generalmajor Viggo Dam Nielsen (V.D.), som fyldte 60 år den 21. december 1998. V.D. Nielsen har været chef for Flyvematerielkommandoen siden den 1. januar 1989.

tekst: s-n
foto: Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse.

40 år for flyvevåbnet

Af oberstløjtnant Anker Petersen, ansvarshavende redaktør.

Det hænder heldigvis ikke så sjældent, at flyvevåbnets tjenestesteder kan markere, at en medarbejder har gjort fast tjeneste i 40 år. Det er i hvert enkelt tilfælde en flot præstation og en stor dag såvel for den pågældende som for tjenestestedet, og den fortjener omtale.

Dette sker også i de lokale tjenestedsblade, hvor den pågældende er en kendt person. Af pladsmæssige grunde kan vi normalt ikke omtale flyvevåbnets jubilarer i FLYnyt, men jeg vil her gøre en undtagelse, idet den pågældende ved sit nuværende job er blevet kendt i hele flyvevåbnet.

Den 2. december 1998 kl. 07.45 var bl.a. FLYnyts redaktør, seniorsergent Niels Martin Schaiffel-Nielsen og undertegnede som dennes chef inviteret til morgenkaffe og rundstykker i Flyvertaktisk Kommando (FTK). Inden vi satte os til bords, hædrede chefen for FTK, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard de tilstedeværende jubilarer og overrakte Forsvarschefens hædersbevisninger.

Til Schaiffel sagde chefen for FTK bl.a., at han i 40 år har arbejdet i og for flyvevåbnet. Han startede som mathelev i vejrtjenesten på Flyvestation Karup. Flyttede i april 1960 til Flyvestation Vandel, hvor han var leder af Flyvevejrtjenesten indtil 1981, hvor han skiftede stilling og blev leder af Materielafdelingens Afdelingskontor.

I 25 år har han desuden redigeret tjenestedsblade, først Guldøksen i Vandel og nu FLYnyt for hele FTK ansvarsområde. Generalmajoren understregede, at FLYnyt nyder stor anerkendelse overalt og takkede Schaiffel og de øvrige medarbejdere for et godt produkt.



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard overrækker her forsvarschefens plakette og kontante hilsen til FLYnyts redaktør, seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Efter al den velfortjente ros og med en check fra Forsvarschefen i lommen kørte Schaiffel tilbage til sin base på Flyvestation Vandel, hvor han omsatte checken til en formidabel reception for kollegaer og venner fra forsvaret og det civile samfund. Det fremgik klart af de mange taler, at Schaiffel elsker at beskrive hvad der foregår i alle kroge af dagens flyvevåben og dermed skriver vor nutidshistorie. Men de færreste kollegaer uden for Flyvestation Vandel ved, at Schaiffel i sin fritid gør en lige så stor indsats på det lokalhistoriske område.

Den mest markante gæst ved receptionen var informationschef og presseofficer på Ängelholm Flystation i Skåne, major Ulf Ohlsson, der takkede for Schaiffels gode dækning i FLYnyt af forholdene i det svenske flyvevåben. Blandt de flotte gaver var et stort fotografi af to svenske F-35 Draken, der flyver lavt over Østersøen, inden de nu skal udfases, samt en vellignende akvarel af Schaiffel foran et svensk fly, hvor han i fuld fart er ved at samle stof til en artikel om en Partnership-for-Peace-øvelse. Han har endda fået lov til at hænge denne hædersbevisning op hjemme i stuen.

❑

Fantastisk re

Det 10.000 tons store fragtskib Pallas, med 16 mand om bord, drev brændende rundt i Nordsøen 35 sømil vest af Esbjerg. Eskadrille 722's redningshelikopter stationeret på Flyvestation Skrydstrup blev alarmeret. Inden natten var omme, havde besætningen på Sikorsky S-61A reddet 12 mand op af det frådende Vesterhav, hvor bølgerne kunne komme op på 15 meters højde.



Af seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Mandag den 26. oktober 1998. Vagtholdet i Flyvevåbnets Redningskoordinationscenter, i daglig tale blot kaldet RCC (Rescue Coordination Centre) på tredje sal i Flyvertaktisk Kommando (FTK) var i gang med dagens rutiner. Vejret udenfor bunkeren var ikke det allerbedste. Vejrtjenesten på Flyvestation Karup meldte klokken 16 dansk tid 270° 14 knob (26 km/t) med stød til 25 knob (46,3 km/t). Lette haglbyger og mere end halvskyet med cumulonimbus skyer i 2000 fods højde. Temperaturen var 8 grader celsius med et lufttryk på 996 millibar, med stigende tendens, en rigtig dansk efterårsdag.

Nede på Flyvestation Skrydstrup, havde SAR- (Search and Rescue) (eftersøgning og redning) redningshelikopterens besætning, med premierløjtnant og fartøjschef Ole T. Andersen (BON) i spidsen, indtil sidst på eftermiddagen haft en begivenhedsløs dag. Teknikeren havde som sædvanligt puslet om redningshelikopteren, Sikorsky S-61, for at sikre, at alt virkede, hvis noget skulle ske. Det skulle der, men det vidste man ikke endnu.

Ulykke under opsejling

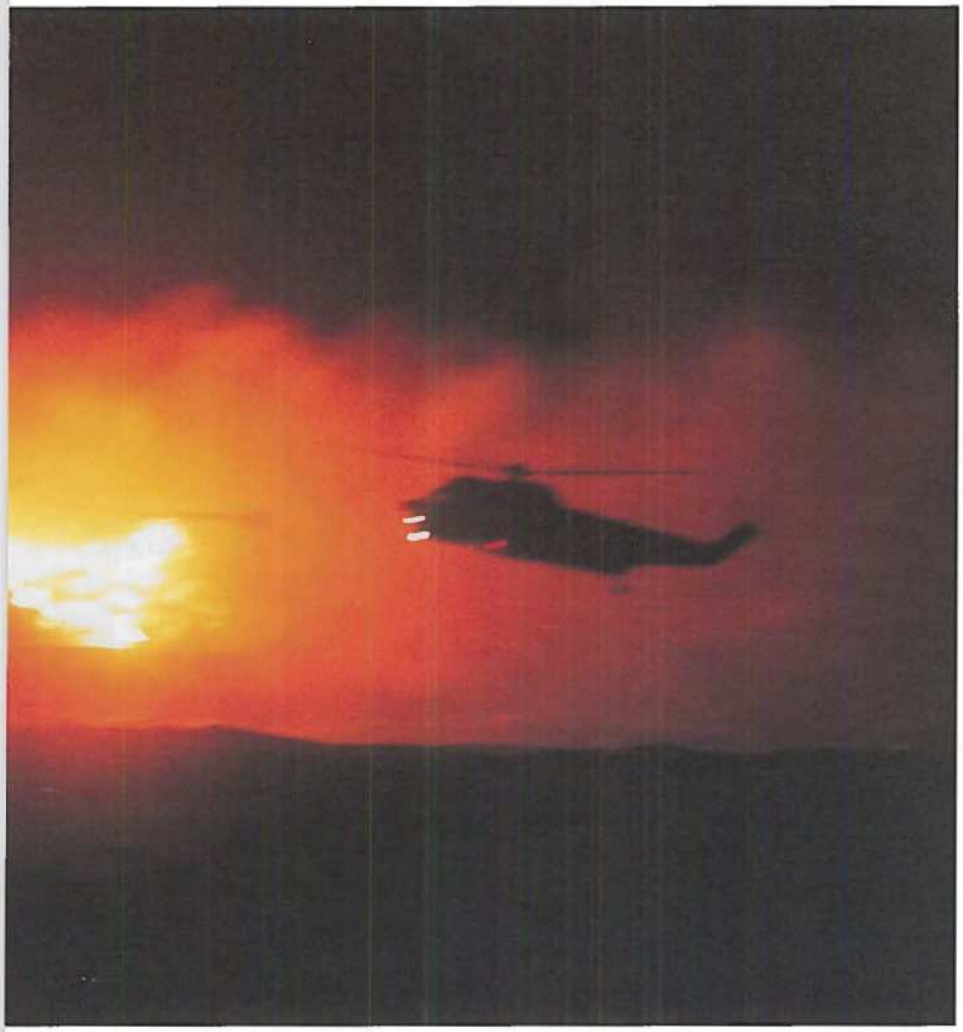
Klokken 1650 kontaktede Søværnets Operative Kommando, kaldet SOKen, RCC for at meddele, at fragtskibet 'Pallas' var i brand ca.30 sømil vest af Esbjerg. Fem minutter senere havde RCC bragt beskeden videre til den tyske redningscentral i Glücksburg (GLÜCKS) og til SAR-beredskabet på Flyvestation Skrydstrup. Beskeden var, at der ikke var brug for hjælp.

1655 spørger SOK skibet, om han har startet sin EPIRB, en elektronisk dims, der sender et kodet signal op til et satellitsystem ude i rummet. EPIRB kan enten startes manuelt, eller starte automatisk når skibet synker, fortæller oversergent Jenny Skytte, RCC. Systemet der opfanger EPIRBs hedder COSPAS-SARSAT, og signaler, som når RCC, kommer fra Bodø i Norge. Når koden kommer til RCC, kan man udlæse, hvilket skib, der er tale om. Den person SOK talte med på skibet, vidste imidlertid ikke, om man har sat EPIRB i gang. -Om den nogensinde kom i gang ved vi ikke, siger Jenny Skytte. -Vi modtog i hvert fald aldrig noget signal fra den.

Kan ikke komme i havn

Vinden på den jyske vestkyst og ude i Vesterhavet blev af observationsposterne klokken 1600 og 1900 opgivet til at komme fra omkring vest med varierende hastigheder mellem 21 og 38 knob (39 og 70 km/t.). Især i regnbygerne må det have været slemt, så slemt, at det brændende skib klokken 1938 meddeler, at det er tvivlsomt, hvorvidt man kan gå ind i Esbjerg Havn, som ligger blot 55 km. østpå. Og branden udvikler sig stadig. Klokken 2400 modtager RCC besked om, at der bliver brug for evakuering, ilden er brudt igennem lugerne. Bare to minutter senere, kommer evakueringsordren. Klokken 0003 scrambler (beordrer til at gå på vingerne i en fart) RCC SAR-beredskabet på Flyvestation Skrydstrup og GLÜCKS, og to minutter senere får begge information om skibets nøjagtige position.
Når helikoptere skal nærme sig et

dningsaktion



Mandag den 26. oktober 1998 , klokken er lige godt midnat da Eskadrille 722's Sikorsky S-61 Sea King, halenummer U-278, er fremme ved havaristen Pallas, som driver brændene rundt i en hylende storm i Nordsøen. Det blev en skrap nat for S-61erens besætning. Resultat: 16 reddet op af havet og bragt i land i Esbjerg. (Foto, kaptajn på Redningsskibet Nordsøen, Rune Viberg).

skib i oprørt hav, er det vigtigt at vide, hvordan skibet er bygget. Klokken 0025 ringer RCC til SOK for at få skibets data med hensyn til overbygning, mastehøjde, placering af broen og meget andet. Klokken 0035 bekræfter GLÜCKS, at deres helikopter, med call sign (kaldesignal) 8956, er airborne (i luften), og forventer at være fremme ved skibet klokken 0125. Klokken 0045 rapporterer SAR-helikopteren, U-278, at han er 37 km. fra skibet. 10 minutter senere underretter RCC Esbjerg Lufthavn om, at redningsaktionen er i gang, og yderligere fire minutter efter, klokken 0059, informeres Politiet i Esbjerg.

Redningen går i gang

Klokken 0100 rapporterer U-278, at han er fremme ved skibet og overvåger situationen. Klokken 0107 rapporterer BON, at situationen: -Ikke ser for godt ud. Flammerne slår højt i vejret, og bølgerne er meget høje. Klokken 0112 forsøger U-278 besætning at få en guideline (styreline) ned på skibet, det er vanskeligt rapporterer man. Styrelinen er forsynet med en sandsæk i enden, og selve linen bruges af besætningen på skibet til at styre flyredderen ned på dækket. Helikopterbesætningen opgiver at bruge styrelinen. Fra skibet smider man en flåde i vandet, under oppustningen, vender den bunden i vejret. Besætningen på skibet skærer derefter linen fri og flåden driver væk. Klokken 0120 meldes redningsskibet Nordsøen fremme på positionen og klar til at hjælpe. Klokken 0132 meddeler U-278, at den første redningsflåde er drevet ud i mørket og en ny er kastet ud fra skibet.

Klokken 0137 meddeler U-278, at det er planen, at besætningen skal springe i vandet én efter een, og at man regner med at samle ni op. BON fortæller, at skibet meddeler, at man, i stedet for at springe i vandet, vil søge at sætte en redningsbåd ud, hvilket mislykkes. Det er grunden til, at den næste melding til RCC først kommer klokken 0228.

Klokken 0228 rapporteres det, at man har samlet fire mand op, at redningsflåden er drevet væk og redningsbåden kæntret. To minutter senere meddeler GLÜCKS RCC, at deres helikopter kan blive på positionen endnu en time. På et tidspunkt opstår der problemer med at holde radiokontakten mellem RCC og U-278. Klokken



De tre nøglemedlemmer af halenummer U-278 besætning. I midten er det premierløjtnant og fartøjschef Ole Andersen (BON), øverst flyverspecialist og flyredderen Claus Pedersen og nederst, besætningens nestor, seniorsergent, telegrafist og reserveflyredder Jørgen Hansen, 56. (Foto pressefotograf Holger Bundgaard)

0239 kommer Redningsskibet Nordsøen ind på frekvensen og meddeler fra U-278, at der i alt er samlet 12 personer op, og der stadig er én om bord på skibet, (kaptajnen).

Klokken 0253. Nu meddeler Nordsøen, at U-278 sætter kurs mod Esbjerg Lufthavn. Den tyske helikopter har taget fire op. Skibets kaptajn, nægter at springe, og at det begynder at knibe med brændstof på den tyske helikopter. På samme tidspunkt bestiller RCC tre ambulancer til de sårede i helikopterne.

Klokken 0301. U-278 er landet på Esbjerg Lufthavn og refueles (gentankes) og skal være klar til at flyve igen. På dette tidspunkt har U-278 været i luften i 3 timer og 15 minutter.

Klokken 0309. Den tyske helikopter meddeler, at den vil lande på Esbjerg Lufthavn klokken 0316. Han har fire mand om bord, hvoraf én er såret og har besvær med at trække vejret. RCC informerer Esbjerg Sygehus om problemet.

Klokken 0317 lander den tyske helikopter på lufthavnen i Esbjerg. Han har da været i luften i 2 timer og 40 minutter.

Klokken 0322 piloten meddeler, at helikopteren ikke kan flyve længere, der er opstået en lækage på det hydrauliske anlæg.

Klokken 0343 meddeler GLÜCKS, at man kan sende den tyske helikopter ud til skibet i et kvarter. Hvis kaptajnen ikke springer inden det kvarter er gået, må helikopteren returnere til Kiel.

Klokken 0355 tyskerne starter motorerne op. Redningsskibet Nordsøen har radioforbindelse med kaptajnen på skibet, man får ham overtalt til at springe i vandet. Klokken 0400 letter den tyske helikopter og klokken 0437 meddeles det, at man har taget kaptajnen om bord, og er på vej tilbage til Esbjerg. Klokken 0450 lander den tyske helikopter - og hermed er redningsaktionen afsluttet. RCC kan rydde op på skrivebordet og tørre sveden af panden. Endnu engang har man bevist sin eksistensberettigelse - og lidt til.

Kunne ses 50 km væk

BON fortæller, at man fra helikopteren kunne se det brændende skib fra en afstand af 50 km.
-Han havde træ på dækket over en 50-60 m. - og det brændte voldsomt. Da vi kom ud til ham, ville vi forsøge at hejse folkene op fra agterdækket. Det var svært, fordi skibet havde en piskeantenne ude agter og samtidig rullede det tungt i søen. Han havde stadig motorkraft, men kunne på grund af ilden ikke vende næsen op mod vinden og søerne, da ilden så ville stå lige ind over broen. Nu lå han og rullede på langs i søerne.

Der blev smidt en gummibåd i vandet, men den vendte bunden i vejret, blev skåret fri og drev hurtigt væk. Så smed de en ny ud. Den blev imidlertid ramt af noget brændende træ, som gled over bord, drev langs skibssiden og ramte redningsflåden. Lidt efter så vi, at 14 mand søgte at fire sig ned i en redningsbåd. Det syntes jeg var fint, så kunne vi hive dem op fra den. Desværre gjorde de ikke linerne fri, så båden blev slået mod skibssiden gang på gang. Oppe i rælingen fik vi øje på en mand der hængte ud over siden. Derefter fik vi øje på en mand, som var på vej ned ad en

rebstige til båden. Det er ham, som vi tror, der kom i klemme mellem redningsbåden og skibet, og senere døde af sine kvæstelser. -I mellemtiden slipper ham, der hænger oppe i rælingen. Han falder i vandet og bliver suget ind under skibet. Et øjeblik efter kommer han ud i fri vand, og vi samler ham op. BON ved ikke, hvad der er sket i redningsbåden, men pludselig ligger alle 14 mand i vandet. Lysene i deres overlevelsesdragter ses alle vegne og reflekserne ses tydeligt i helikopterens searchlight. -Vi får vores tyske kollega til at begynde at samle op inde ved skibet, medens vi tager dem der ligger længere væk. Vi er en smule bekymrede for, at de skal drive for langt væk og forsvinde i mørket. Ret hurtigt lykkes det for flyverspecialist og flyredderen Claus Pedersen, i sin fritid ivrig sportsmand, at få hevet ni mand op i helikopteren, hvoraf én desværre er afgået ved døden. Skibet driver langsomt væk.

Den tyske helikopter har ikke nogen flyredder om bord, men må sende en slags kurv ned til de forulykkede, som de selv skal kravle op i, derfor tager det lang tid for dem at få folkene op af vandet. -De havde fået fire om bord, fortæller BON. -Vi var begyndt at tænke på, hvor meget brændstof vi havde tilbage.

Efter at have hentet ni mand op af vandet, var flyredderen ved at være træt. I stedet tog telegrafisten, seniorsergent Jørgen Hansen, 55, der er reserveflyredder om bord over, og fik de sidste tre hevet op. Vi satte så kursen mod Esbjerg, hvor vi landede med 200 pund brændstof tilbage i hver tank.

Samarbejde

At hale 12 mand op af Vesterhavet i en hylende storm kræver et tæt samarbejde fra hele helikopterens besætning. -GPS'en sagde, at det blæste 50 knob (92,6 km/t) og vi anslog bølgehøjden til otte til 10 m., siger BON.

Flyredderen, i det dette tilfælde en toptrænet atlet, fik virkelig sin sag for, da han skulle ned i de høje bølger for at få sling'en anbragt rigtigt rundt om den han skal have med op. 10 m. oppe i døren, stod 1. flymaskinisten betjente hoist'en (hejseværket). Da piloten ikke kan se skråt ned-ad og bagud, dirigerer 1. flyma-skinisten helikopteren og dermed flyredderen hen over den forulykkede.

-Denne gang var det ikke så slemt, sagde BON. -Bølgerne var nærmest høje dønninger, som ikke brækkede. Brækkende bølger slår meget hårdt. Alligevel var det sin sag hele tiden at tage højde for, om den forulykkede var fem m. højt oppe, på toppen, eller fem m. nede, i bunden af en dønning. -Det skete ind imellem, at 1. flymaskinisten sagde til mig, at jeg skulle lidt længere ned, eller op, fordi motoren i hoisten slet ikke kunne følge med dønningernes bevægelser.

BON er glad for, at redningsaktionen lykkedes så godt som den gjorde. Da vi kommenterede de dramatiske billeder taget af kaptajnen på redningsskibet Nordsøen, Rune Viberg, og spurgte, om det ikke var en risikabel redningsaktion sagde han: -Nok blæste det meget, og så dramatisk ud, men vi var ikke på noget tidspunkt i fare. Havde jeg skønnet vi var det, ville jeg have afbrudt missionen.

Dagspressen oplevelse

I dagbladet JyskeVestkysten skrev Dorthe Rasmussen dagen efter redningsaktionen, citat: -Mareridtet passerede i går revy inde i hovederne på de seks redningsmænd fra redningstjenesten Eskadrille 772 på Flyvestation Skrydstrup.

Mørket, stormen, det brændende dæk og de 16 søfolk, der plasker hjælpeløse, skrigende og apatiske rundt i ti meter høje bølger mellem tømmer i flammer står printet på nethinden hos pilot Ole Thorbjørn Andersen (fartøjschef og premierløjtnant) og det øvrige redningsteam bestående af Claus Bormann Pedersen (flyvespecialist, 2. flymaskinist og flyredder) Svend Berndt (seniorsergent 1. flymaskinist og hoistoperatør), Jørgen Hansen (seniorsergent telegrafist og 2. flyredder), Torben Bertelsen (BET, premierløjtnant og 2. pilot) samt læge Michael Sorribes. (Alle paranteser tilføjet af red.) I Jylland-Posten skrev Knud Sunesen den 27. oktober, citat: -Danske redningsmænd roses for en helteindsats af 16 overlevende udenlandske søfolk efter et natligt Nordsø-drama ud for Esbjerg under årets første alvorlige efterårsstorm.

Chefernes tak

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard sendte den 27. oktober om morgen klokken 0827 et signal til Flyvestation Værløse, hvor han bad stationschefen, oberst Svend Hjort om: -At udtrykke chefen for Flyvertaktisk Kommandos anerkendelse for den udførte indsats til hver enkelt besætningsmedlem. Videre i signalet hed det: -Redningshelikopterens relativt unge besætning udførte en indsats, som i både nationale og internationale kredse medvirker til at bevare indtrykket af den danske redningstjeneste professionalisme.

Forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT) sendte et brev til Eskadrille 722 for at takke besætningen for indsatsen, han skrev blandt andet: -Det var med stolthed, at jeg modtog meddelelsen om den fremragende redningsoperation, der blev udført natten til den 26. oktober af en redningshelikopter fra Flyvestation Skrydstrup og af en tysk redningshelikopter fra Kiel, hvorved i alt 16 besætningsmedlemmer blev reddet fra det brændende lastskib 'Pallas'.

At der ude i samfundet blev lagt mærke til indsatsen udkrystalliserede sig, da formanden for Skagen Marineforening, Joe Jørgensen, i begyndelsen af 1999 inviterede besætningen til Skagen for at overrække Marineforeningernes æresskjold og Skagen Marineforenings skjold til eskadrillen. Joe Jørgensen sagde ved overrækkelsen blandt andet, at det arbejde man havde udført var meget prisværdigt, han erindrede om, at redningsmanden jo ikke ved, hvad der ligger og flyder rundt i de voldsomme bølger, når han kommer derned. ❑

Nye fly

Gripen gennemgår refueling test



Den svenske SAAB/BAe JAS 39 Gripen på vej ind mod Royal Air Force VC-10 tankningsflyet under testflyvningen over det Irske Hav. (Foto British Aerospace, Warton UK)

I dag vil et jagerfly, der skal løse flere opgaver, ikke kunne sælges, hvis det ikke kan gentankes i luften. Det svensk engelske firma SAAB British Aerospace's JAS-39 Gripen blev sidste år i november for første gang testet i disciplinen Air Refueling (gentankning i luften). Til den videre udvikling af Gripen, er der indkøbt et 'stemmestyringssystem', som skal lette pilotens arbejdsbyrde i cockpittet.

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Fra British Aerospace's (BAe) egen flyvestation Warton, som ligger tæt ud til Det Irske Hav, i Storbritannien, gennemførte firmaet i november sidste år fem prøveflyvninger med JAS-39 Gripen, hvor flyets evner til at gennemføre lufttankning skulle prøves.

Prøveflyvningerne blev udført af teknikere fra BAe og testpiloter fra henholdsvis Saab og BAe. Tankningsflyet, var en VC 10'er fra Royal Air Force (RAF) som blev fløjet af en besætning fra United Kingdom's Defence Evaluation and Research Agency (DERA) (Forsvarets evaluerings- og undersøgelsesdepartement).

Det britiske lufttankningssystem er et såkaldt Probe and Drogue System, hvor en påfyldningssonde styres ind i en 'kurv' på enden af den slange som flybrændstoffet overføres gennem. Det amerikanske lufttankningssystem består af en 'flyvende' bom, som af en operatør i tankningsflyet styres ned i et påfyldningshul, normalt i ryggen på det fly, som skal modtage flybrændstoffet.

Kompliceret konstruktion

Disse første forsøg gik ud på at fastslå, hvorledes tankflyets drogue (betyder egl. bremseskærm, men anvendes for den 'kurv' der styrer slangen) ville opføre sig i forhold til den påfyldningssonde (mock-up probe) man havde monteret på Gripen. Prøverne opfyldte også forventningerne til, hvorledes styresystemet på Gripen ville opføre sig under lufttankningen. Resultaterne af de gennemførte prøver skal nu anvendes til at optimere Gripens lufttankningssystem og derefter indbygges i eksportversionen.

Man er vel klar over, at skal Gripen konkurrere på markedet, skal den kunne gentankes i luften, ligesom den skal have et system om bord, som kan producere den nødvendige ilt til piloten under de lange flyvninger, som lufttankning tillader.

Stemmestyring af avionic

Gripen vil i fremtiden blive udstyret med det sydafrikanske firma Grintek's Audio Management System (AMS) (Stemmestyringssystem). Systemet består af en stemmestyringsenhed og et stemmekontrolpanel. Kontrakten lyder på US $10 mio.

AMS er et fuldt integreret digitalt system, som vil blive integreret med Gripens avionic. Det vil reducere det samlede beregningsudstyr, hvilket betyder vægtbesparelse. Samtidig forenkler det indbygning af ekstra radioer som kunderne måtte ønske. Denne unikke kontaktflade mellem mand og maskine, er konstrueret for at reducere pilotens arbejdsbyrde.

Saab og BAe har vurderet, at der over de næsten 15 år, vil være et behov for 2000 nye jagerfly af Gripen-typen i verden. Man regner med, at Gripen vil komme til at dække dette behov. Indtil nu har man bestilling på 204 fly til det svenske flyvevåben, inklusiv 28 to-sædede.

❑

Ubemandede observationsfly

Lykken er at se fjenden over skulderen

Siden de Puniske Krige, og før den tid, har det været enhver hærførers drøm at se, hvad der foregik bag fjendens linier. Den samme hærfører ville og vil også gerne vide, hvor er de mest lønnene mål? Unmanned Aerial Vehicle (UAV) (det ubemandede luftfartøj) er et af svarene på det ønske der deles af ven og fjende. At UAV også kan bruges til fredelige formål som søovervågning skal ikke glemmes.

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

De første forsøg på at finde ud af, hvad der foregik bag fjendens linjer gik ud på at kravle op i det højeste træ, eller sætte sig på det højeste punkt i terrænet. Med menneskets ubændige byggetrang, blev borg- og kirketårne med tiden føjet til. Da de ikke længere slog til, opfandt brødrerne Montgolfier varmluftballonen, som hurtigt blev overtaget af militæret til opklaringsformål. Herefter fulgte brintballonen, som var en ustabil størrelse og let kunne skydes i brand. Observatørjobbet var ikke eftertragtet. I december 1903 fik brødrene Wright det første luftfartøj, tungere end luften, til at flyve nogle ganske få meter ved motorkraft.

I 1914 brød Første Verdenskrig ud. Nu 11 år senere var flyet blevet en del af krigsmaskinen, og i begyndelsen anvendt til at observere, hvad der skete bag ved fjendens linier. Der varede dog ikke længe før den første pilot tog sin pistol med, og søgte at aflive piloten i det fjendtlige fly. Snart havde flyene fået monteret maskingeværer, der kunne skyde gennem propellen. Det at være et ubevæbnet observationsfly, var blevet en meget farlig opgave, men også nyttig. Hærcheferne havde fået det de ønskede, muligheden for at se, hvad fjenden lavede, og hvor han var, det vil sige, hvor de lønnene mål var, og hvor et angreb bedst kunne sættes ind. Som nævnt var observationsflyene udsat for angreb med ild fra jorden. Fra luften blev de jaget af jagerfly og senere igen kamphelikoptere. Noget måtte gøres. Piloter er alt for kostbare til at ofre for noget, som måske var en tvivlsom gevinst. Tanken om det ubemandede observationsfly op-



Det lille ubemandede fly ((Unmanned Aerial Vehicle (UAV)) ved navn LUNA X-2000, er en simpel løsning på det at observere bag fjendens linier for meget få penge. Konstruktøren, professor Dr. Ing. Joachim Wernice, sagde om sin LUNA X-2000, -Når amerikanernekan se, hvad vi er kommet op med, så griner de ad os, det er ikke nært sofistikeretnok. (Foto s-n).



Også i Østen er man i fuld gang med at konstruereførerløse fly. Her er viser det japanske firma Fuji Heavy Industries en førerløs helikopter. Luftfartøjet kan forudenovervågning også anvendes til eftersøgningover havet samt til sprøjteopgaver for landbruget. (Foto s-n).

stod, for mange år siden. Teknologien i form af radioudstyr, servomotorer og lette materialer til at bygge det ubemandede fly af, var ikke til stede. De første forsøg var alt for tunge og klodsede og havde for lille en nyttelast til det stadig alt for tunge udstyr. Det har måneflyvninger og luftfartsteknologien imidlertid ændret radikalt på.

Som de første i verden var israelerne fremme med et ubemandet overvågningsfly, som kunne anvendes i praksis. Mangen syrisk hærfører i Bekardalen nåede aldrig at finde ud af, hvorfor tre batterilag pludselig udslettede ham og hans folk. Siden dengang i 70'erne har resten af verden arbejdet med større eller mindre iver på at finde 'løsningen'.

Vandt international konkurrence

På den Internationale Luft- og Rumfartsudstilling '98 i på Schönefeld Lufthavn, traf vi professor Dr. Ing. Joachim Wernice ved et lille ubemandet fly ved navn LUNA X-2000. Han forklarede, at flyet var en kombination af svæve- og motorfly. Det bliver startet med en fjederkatapult, som kan betjenes af én mand. Flyets vingespand er 4,19 m, det er 2,04 m langt og højden er 58 cm. Det vejer startklar kun 20 kilo inklusive de tre liter brændstof, der gør den i stand til at flyve i to timer i op til 4000 m højde. LUNA har også stelth kvalitet, den er bygget af kunststof og giver derfor ikke megen refleksion på fjendens radar. -Det er dog ikke det der gælder, siger Wernice, -Ofte vil det kunne flyve meget længere tid, idet vi tror på, at det i lange perioder kan flyve som svævefly, glidetallet er 18:1. Det gør, at fjenden vil få meget svært ved at få øje på flyet, al den stund, der ingen støj er fra motoren, som er en seks hk. totaktsmotor, der kan genstartes fra jordkontrolstationen. I øvrigt kan LUNA arbejde i temperaturer fra -30 til +50 grader celsius. Når flyet kommer 'hjem', foregår landingen ved hjælp af faldskærm. Ikke uden stolthed fortalte han, at LUNA, som er en forkortelse for 'Luftgestützte Unbemannte Nahaufklärungsausstattung' (Luftbåret næropklaringssystem), er vinderen af en konkurrence, hvor der deltog firmaer fra foruden Tyskland og så England, Frankrig, Sverige, Israel og USA.
Det lille fly er udstyret med et farvevideokamera med zoomoptik og med et infrarødt kamera (3,4 til 5 m), hvormed det kan erkende genstande i personstørrelse og køretøjer. Hvis det flyver udenfor radiokontakt, kan det gemme de billeder den optager, som så kan afspilles når flyet vender hjem. Selv om hans firma vandt konkurrencen, så siger Wernice, -Når amerikanerne ser, hvad vi er kommet op med, så griner de ad os, det er ikke nært sofistikeret nok, tilføjede han på perfekt dansk.

Mere avanceret tysk udvikling

Firmaet STN Atlas Elektronik i Bremen har sammen med Eurodrom og Matra BAe Dynamics France S.A., i april i år, leveret et UAV-system, kaldet BREVEL til den Forbundshæren og den franske hær. Der er tale om en UAV med et vingespand på 3.4 m og en længde på 2.3 m. UAV'en booster startes fra den fem tons lastvogn, hvor UAV'en også opbevares og transporteres.
I 'flyet' er der et styresystem, et datasystem som sender de opsamlede data tilbage til controlvognen gennem en antenne, der er placeret i halen. I UAV'en er der en treakslet stabiliseret platform med et infrarødt kamera ((0-12 µ), zoom 1:8)) og en billedprocesenhed. UAV'en har en flyvetid på tre en halv time.

Systemet computerstyres fra en jordkontrolstation, der via en link har forbindelse til 'flyet'. Hvis situationen kræver det, kan en anden kontrolstation overtage 'flyet' medens det er i luften. Det er også muligt, at ændrede den

rute 'flyet' var forprogrammeret til at flyve, medens flyvningen finder sted. Såfremt 'flyet' trues af angreb fra jorden, er det mulig for operatøren at udføre undvigemanøvrer med 'flyet'.

Afhængigt af terrænet, kan 'flyet' i en periode miste kontakten med jordkontrolstationen. Sker det, kan optagelserne lagres i flyets system i op til 10 minutter for derefter at transmitteres til jordkontrolstationen. Her kan alle informationer fra 'flyet' båndes til eventuelt senere brug. Det er næsten overflødigt at fortælle, at flyet selv vender tilbage til udgangspunktet i henhold til det forprogrammerede flyveprogram. Her lander det ved hjælp af en faldskærm, og luftpuder (airbags) under 'flyet' sikrer, at det ikke beskadiges.
Leveringen til Forbundshæren består af: 10 UAV'er i transport- og opbevaringskontainere. To jordkontrolstationer. To køretøjer med data link. To lastbiler til at starte fra. To bjergningsvogne og to reparationsvogne med udstyr til genstartning af UAV'en

Amerikanerne er med

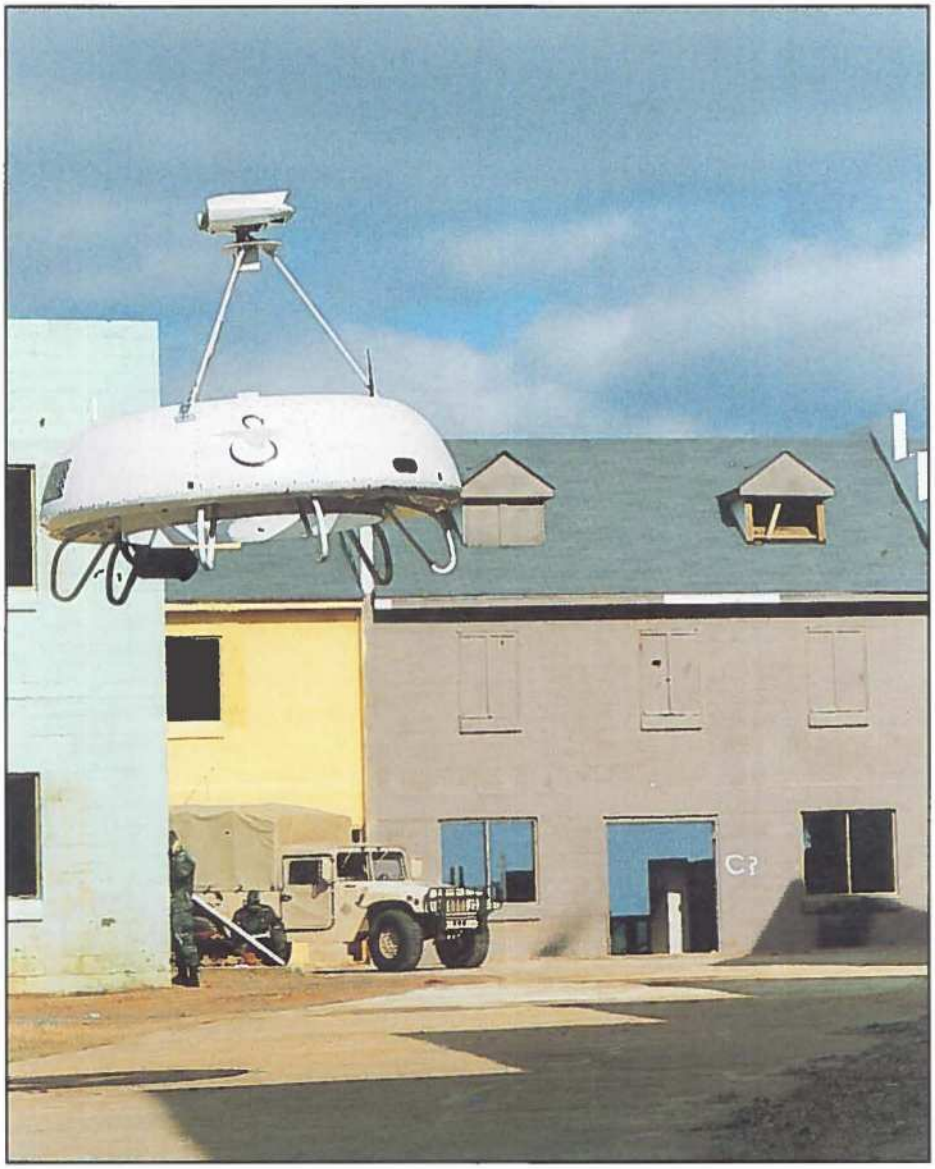
Sikorsky Aircraft Corporation har gennemført demonstrationer med Cypherâ UAV Flying Demo Program (Flyvende demonstrationsprogram for UAV). Firmaet finder selv, at det er et vigtigt skridt i at udvikle et UAV fartøj, der kan anvendes både civilt og militært. Cypherâ er udviklet for at imødekomme det amerikanske militærs behov for en UAV, der kan gennemføre luftovervågning, foretage videresendelse af radiosignaler og gennemføre modforholdsregler. I ikke-forsvarsrollen kan UAV anvendes til at forhindre smugling af narkotika (grænseovervågning), eftesøgningen af ueksploderede ammunitionsgenstande, overvågning af skove og eftersøgnings-. og redningstjeneste.

Indtil nu har Sikorskys UAV fløjet 500 timer på firmaets Udviklingscenter i West Palm Beach, Florida. Man har for regeringen gennemført en dramatisk demonstration på et militært øvelseby/terræn ved Fort Benning, Ga., hvor Cypherâ fløj en tur rundt i gaderne, landede på hustagene, hvor den placerede forskellige ting.

For hæren demonstrerede Cypherâ, uden input fra operatøren, hvordan den kunne eftersøge og opspore mål af en mands størrelse. For det amerikanske Energiministerium demonstrerede



Her boosterstartes en BREVEL ubemandet observationsfly (UAV) fra sin container monteret på en fem tons lastvogn. UAV'en er udviklet af STN Atlas Elektronik GmbH, et firma i industrigruppen Rheinmetall AG, sammen med Eurodrom og Matra BAe Dynamics France S.A. Systemet er leveret til den Forbundshæren og den tyske hær den 1. april i år. (Foto STN ATLAS Elektronik GmbH



Indtil nu har Sikorskys UAV fløjet 500 timer på firmaets Udviklingscenter i West Palm Beach, Florida. Her ses UAV'en under en demonstration på et militært øvelseby / terræn ved Fort Benning, Ga., hvor Cypherâ fløj en tur rundt i gaderne, landede på hustagene, hvor den placerede forskellige ting. (Foto Sikorsky Aircraft Coporation).

man, hvorledes Cypherâ udrustet med et magnetometer kunne lokalisere strukturer i undergrunden og tunneller i Nevada.

Flyvende pandekage med pynt

Sikorskys UAC, Cypherâ , er cirkelrund, og i luften ligner den en 'flyvende pandekage'. Den er 6,5 fod i diameter. Dens 50 hk. motor kan løfte en nyttelast på 23 kg i flere timer. Hvis den skal flyve 80 knob i timen i 80.000 fods højde, er flyvetiden til 2 timer og 30 minutter. Det vejer totalt 115 kg. Cypherâ combinerer virkningen af en luftstrøm i et lukket rørsystem og et såkaldt ABC-rotorsystem. Det, at rotoren ligger inde i et lukket system, sikrer personellet mod uheld. UAV'en navigerer efter GPS (Global Positioning System) (Globalt Positionsbestemmelsessystem). Cypherâ er ukompliceret at operere med, da den styres fra en central computer, hvorfra alle funktioner kan dirigeres.

Den kan selvfølgelig også programmeres til at gennemføre en mission, hvor operatøren overhovedet ikke griber ind i flyvningen, hvilken han selvfølgelig kan, hvis noget går galt, eller man ændrer mening under flyvningen. 'Pyntet' på toppen af pandekagen er kameraet med alle dets funktioner. Fartøjet starter og lander lodret, som en helikopter, så der hører noget startaggregat til.

Japans førerløse helikopter

Det japanske firma Fuji Heavy Industries Ltd. Aerospace Division har bygget en førerløs helikopter, som kan styres fra jorden. Den japanske repræsentant for Fuji var ikke særlig villig til at udlevere andet, end at helkopteren hed RPH2 og kunne udstyres med et videokamera eller andre sensorer. Anvendelsen angives til at være: Sprøjtehelikopter til landbrugsformål, overvågning og eftersøgning over hav. RPH2 vejer 330 kg, med en nyttelast på 100 kg. Den har en vandkølet, totakts, trecylindret 679 ccm 83,5 hk. motor. Hovedrotoren, med to blade, har en diameter på 4,8 m og halerotorens diameter er 0,8 m. Højden er 1,8 m. og lænden 4,4 m. I alt den største af de UAV'er vi har set på.

Danmark med

Over en længere periode, har en projektgruppe fra hæren og Flyvematerielkommandoen arbejdet med, dels at bestemme, hvilke type UAV hæren skal have, og hvor de skal stationeres. I skrivende stund foreligger der ingen afgørelse af hverken, hvilken type, eller hvor stationering skal finde sted. ❑

En mand og hans svendestykke

Snedker John Christiansen, Hovedværksted Værløse, kan noget med sine hænder, der er de færreste beskåret. Han kan lave nøjagtige modeller i størrelsesforholdet 1:20, vel og mærke i træ. 1600 arbejdstimer er der medgået til at fremstille to C-130 Hercules transportfly. Det ene fly står på Flyvestation Værløse, det andet kan ses på Tøjhusmuseet i København.
John Christiansen blev uddannet som møbelsnedker i 1964. Han siger til Flyvematerielkommandoens blad Set og Sket, -Det kan godt være, nogle synes, jeg har en loppetjans, men jeg er faktisk nogle gange mere udkørt efter en arbejdsdag, hvor jeg har arbejdet med modeller, end hvis jeg har stået med skabe og inventar.
Modellerne fremstilles i amerikansk valnøddetræ. Træet er meget anvendeligt til formålet fordi det er hårdt og meget lidt modtagelig for fugt. Christiansen har indtil nu fremstillet modeller af F-16A. Lige nu har han gang i at fremstille en LYNX helikopter og en Gulfstream GIII, men svendestykket er indtil videre C-130 Hercules.



Snedker John Christiansen foran sit svendestykke, en C-130 Hercules. (Foto Per Hedesman, Fototjenesten, Flyvestation Værløse.)

'Dumme' bomber kan blive 'kloge'



GEC-Ferranti TIALD pod monteret på højre side af indsugningen på en dansk F-16. (Foto via FMK).

Kravene til præcis aflevering af våben fra fly er steget kraftigt. Verden tåler ikke længere unødige tab af civile liv under krigshandlinger. Med det danske flyvevåbens tilmelding til IRF-styrken, er kravet også blevet noget Danmark må forholde sig til. Flyvematerielkommandoen har derfor evalueret to tilbud om laserdesignatorer (laser der udpeget mål for laserstyret bombe), som kan monteres på flyvevåbnets F-16 fly af Blok 15 produktionen. Tilbudene kom fra et amerikansk og et israelsk firma.
Prisen for en laserpod ligger mellem US$ 1,5 og to mio. svarende til 10-15 mio. dkr. afhængig af kursen. Den første laserpod forventes at være operativ den 1. april år 2001.
Ingeniør Peter Stæhr ved FMKs F-16 Sektion fortæller, at FMK i december måned 1998 indgik kontrakt med Lockheed Martin Electronics&Missiles i Orlando, Florida, USA, om levering af otte styk TV Enhanched (forbedret) LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infrared for Night) (Infrarødt navigations- og måludpegningsudstyr til brug om natten). Udstyret består af to pods, hvoraf FMK kun har købt den pod, der lyser på målet. Laserdesignatoren monteres på højre side af flyets indsugning. Fra 10 km højde og 20 km fra målet kan laseren 'oplyse' målet, og en bomben, der ellers vil følge sin ballistiske bane, vil kunne styre efter laserens reflekser fra målet. En plet, der er vil være halvanden til to m i diameter. Man opnår altså en stor nøjagtighed i træfsikkerheden.
Flyvevåbnet har allerede laserstyrede bomber, men disse skal styres af en Forward Air Controller, som ligger i en meget udsat position, tæt på fjenden. Dermed er det også sagt, at det er en stor fordel, at lade fly 'oplyse' målet fra stor afstand. Laseren tændes først de sidste syv til otte sekunder før bomben rammer målet. Tændes den tidligere, bliver det fly som 'lyser' udsat for et missilangreb fra jorden, da laserstrålen meget hurtigt erkendes.

Kilde Set og Sket/s-n.
Foto:Fototjenesten,
Flyvestation Skrydstrup.

Flyverblå uniformer på gaden igen

I en årrække har det ikke været tilladt medlemmer af Royal Air Force at bære uniform udenfor flyvestationerne. Forsvarsminister George Robertson meddelte i debatten i Underhuset den 19. oktober 1998, at det nu igen vil blive tilladt, selvfølgelig med et antal restriktioner. Blandt andet vil det ikke være tilladt at gå på pub i uniform, hvis man ikke har et ærinde, som betinger, at man er i uniform. En af forventningerne til, at personellet igen kan vise sig på gaden i uniform er, at det vil lette rekrutteringen og samtidig styrke personellets selvværd, og endelig vil det være med til at synliggøre RAF i gadebilledet igen.

tekst: s-n
Kilde RAF NEWS

Danmark får rabat på jagerfly

Søndag den 25. oktober 1998. I Morgenavisen Jyllands-Posten kunne man blandt andet læse følgende: -USA er parat til at give Danmark en klækkelig rabat for at lokke et modvilligt Folketing med i udviklingen af den 21. århundredes jagerfly kaldet Joint Strike Fighter.
Adgangsbiletten til næste fase af udviklingen er nu nede på 350 mio. kr. Så sent som i juli var prisen omkring én mia. kr. Forsigtigt vurderet, vil en deltagelse i projektet betyde en indtægt for danske firmaer på omkring 10 mia. kr.

s-n

Forsvarsministeren ønsker nye kampfly

Berlingske Tidende 2. november 1998. Forsvarsminister Hans Hækkerup har afleveret et syv sider langt notat til Forsvarsudvalget, i hvilket han anbefaler, at Danmark i de næste syv år anvender 350 mio. kr. til deltagelse i udviklingen af Joint Strike Fighter (JSF) (Fælles Jagerfly). Flyet forventes at gå i produktion i år 2005, og være til rådighed, når F-16A og B forventes at udgå af flyvevåbnets tjeneste i år 2015.

s-n

FN-veterantræf på Flyvestation Tórshavn



Med Kalbakfjorden som baggrund, ses fra venstre, stående, seniorsergent O. Ritter, Cypern hold 36 og Kuwait hold syv. Chefsergent N.B. Christensen, Cypern hold 54 og 58. Seniorsergent S. Nielsen, Namibia hold to, UNPROFOR, UNPREDIP. Flyveroverkonstabel J. Bengtson, UNPROFOR hold fire og fem. På knæ ses fra v. flyveroverkonstabel J.T. Birch, Kuwait hold seks og flyveroverkonstabel, M.F. Hansen, UNPROFOR hold otte og IFOR hold et og to.

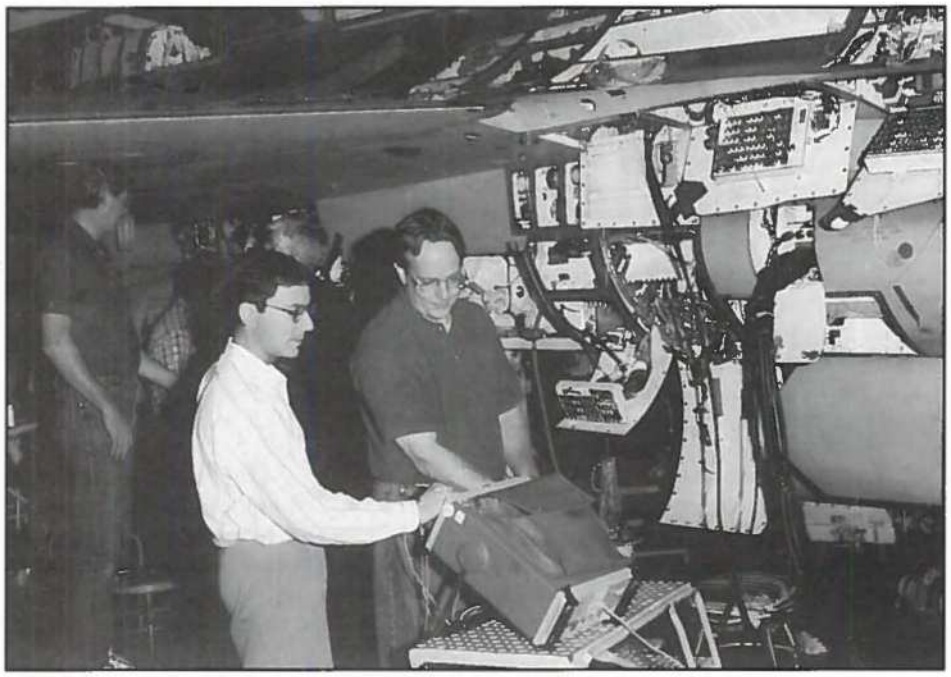
Lørdag den 24. oktober 1998.
Traditionen tro havde de tidligere FN udsendte, som er tjenstgørende på Flyvestation Tórshavn, sat hinanden stævne på FNs fødselsdag den 24. oktober.
Da dagen samtidig var rund fødselsdag, nemlig 50 år, blev det allerede i den tilsendte operationsbefaling nævnt, at dagen skulle fejres på festlig vis. To personer var desværre forhindret i at deltage. Etablissementsforvaltningen havde i dagens anledning pyntet op i FN-stuen. Et stort forarbejde gjorde at alle deltagerne fik en rigtig hyggelig dag/aften. Her blev gode historier fra fredens tjeneste, under såvel var-me som kolde himmelstrøg, livligt fortalt og dokumenteret via DANCON-bøgerne og private amatørfotos. Et superarrangement, som forhåbentlig vil blive gentaget til næste år, måske også med deltagelse af civile og politiveteraner, som er bosiddende på Færøerne.

Tekst og billede: seniorsergent O. Ritter.

El erstatter olietryk

Firmaet Lockheed Martin er i fuld gang med udviklingen af Joint Strike Fighter (Fælles Jagerfly Program) (JSF), som Danmark indtil videre deltager i. I oktober 1998 nåede man frem til at teste de elektriske actuatorer (elmotorer, der anvendes til at påvirke blandt andet flyets rorflader). Actuatorerne monteres i JSF i stedet for det centrale hydrauliske system, som ellers bevæger flyets rorflader.
Systemet testes først indgående på jorden, inden det monteres i et F-16 fly kaldet Advanced Fighter Technology Integration (AFTI)/F-16 (Avanceret Integreret Jagerteknologi/F-16). Fem elektriske aktuatorer vil blive monteret i testflyet, uden backup af hydraulik. De skal bevæge henholdsvis flaps (landingsklapper), horizontal tails (vandrette haleklapper) og rudder (sideror).

Kilde: Lockheed Martin
tekst: s-n



Lockheed Martin teknikere i færd med at gøre det F-16 fly, der kaldes Advanced Fighter Technology Integration (AFTI)/F-16 (Avanceret Integreret Jagerteknologi/F-16), klar til at teste den nye elektriske aktuator til JFS. (Foto Lockheed Martin).

Mini 500 har fået en storesøster



Revolution Helicopters nyudviklede Voyager-500 to-sædede letvægtshelikopter under prøveflyvningen den 21. september 1998 ved Excelsior Springs, Missouri, USA. (Foto Revolution Helicopters Corp., Inc. Missouri, USA).

Firmaet Revolution Helicopter Corp. Inc. Missouri, USA, har den 21. september sidste år prøvefløjet sin to-personers letvægtshelikopter Voyager-500.

Prøveflyvningen blev foretaget af præsidenten for Revolution Helicopters, Dennis Fetter. Med sig havde han Stan Robinson, som har udviklet og fremstillet helikopterens H1300 motor som yder 138 hp. ved 5500 omdr./min, som er lig 100% ydelse. Den første flyvning varede fire minutter, umiddelbart efterfulgt af endnu en flyvning på fem minutter. Motoren kørte som den skulle, ved en kølevandstemperatur på 145° F. Helikopteren vejede 440 lb. plus brændstof. Helikopterens totale startvægt er 1,148 lb. og flyvehøjden 3.146 ft. Fetter sagde efter prøveflyvningen, -Der var rigelig med motorkraft, gashåndtaget kom aldrig over halvvejs i sit forløb. Derefter hægtede man yderligere 200 kilo på skiene, hvilket ikke generede helikopteren, der var fortsat motorkraft i reserve.
Den to-sædede Voyager-500 kan købes som samlesæt for US$ 48.500 svarende til 339.500 dkr. Til gengæld er timeprisen for at flyve den 140 dkr., hvis nogen skulle få lyst. Firmaet findes på internet www.revolutionhelicopter.com.

Kilde: Revolution Helicopter
Tekst: s-n

Nyt hus til Flyvertaktisk Kommando rykker nærmere

Finansudvalget har bevilget 111 mio. kr. til opførelse af den nye administrationsbygning til Flyvertaktisk Kommando (FTK). Bevillingen omfatter også renoveringen af FTKs nuværende lokaler, der fremover skal huse NATOs kontrol- og kommunikationsfunktioner til et kommende luftovervågningssystem ACCS (Air Command and Control System). NATO betaler broderparten af projektet, 97 mio. kr. medens den danske andel er 14 mio. kr.
Alle NATO-landede skal tilsluttes ACCS, som karakteriseres som et af NATOs vigtigste krisestyringsværktøjer i fremtiden.
Chefen for Logistikdivisionen i FTK, oberst P. Adser-Larsen siger om nybyggeriet: -De sidste principbeslutninger er truffet, og vi forventer, at spaden stikkes i jorden i november måned i år. Rejsegildet er planlagt til at finde sted i oktober næste år, hvorefter overdragelsesforretning og indflytning kan finde sted i april og maj måneder år 2001.

tekst og foto: s-n



Chefen for Flyvertaktisk Kommandos Logistikdivision, oberst P. Adser-Larsen forventer, at det første spadestik til Flyvertaktisk Kommandos nye administrationsbygning tages i november måned.

JAS 39 Gripen solgt til Sydafrika

Onsdag den 18. november meddelte Saab/British Aerospace (BAe), at de to firmaer af den sydafrikanske regering var blevet udpeget til at give første bud (Preferred bid) på henholdsvis jager- (JAS 39 Gripen) og avanceret tosædet trænings- og angrebsfly (BAe Hawk 115) til det sydafrikanske flyvevåben.
I Jyllands-Posten var meldingen mere kontant. Bladet skriver, at Saab/BAe har solgt 28 stk. Gripen til det sydafrikanske flyvevåben til en pris af 12 mia. dkr. I handlen indgår også salget af et ukendt antal Hawk 115 avanceret tosædet jettræner og let angrebsfly.
For at få ordren, har Saab/BAe måttet forpligte sig til direkte investeringer for 16 mia. dkr. i Sydafrika. Investeringerne forventes at generere eksportindtægter for Sydafrika for 55 mia. dkr. Dette er den første succes for Saab/BAe efter salgsfremstød i Finland, Østrig, Chile, Ungarn, Tjekkiet, Brasilien og på Filippinerne.

tekst og foto: s-n



British Aerospace Hawk 115 avanceret jettræner og let angrebsfly, er solgt til det sydafrikanske flyvevåben.

40.000 flyvetimer uden uheld

Staten North Dakotas eneste Air National Guard enhed, 119 Fighter Wing, må være enhver flyvesikkerhedsofficers drøm. Enheden, med navnet 'The Happy Hooligans' (De lykkelige Bøller) passerede den 3. november sidste år en flyvesikkerhedsmæssig milesten. Over ni år havde enhedens F-16 Fighting Falcon fløjet 40.000 flyvetimer uden uheld af nogen art.
Officielt blev rekorden sat den 4. november da man kunne konstatere, at der var fløjet 40.047,4 flyvetimer, uden uheld. Rekorden blev sat, medens 119 FW fløj fra Langley Air Force Base i staten Virginia, USA. Her deltog man i luftforsvarsøvelsen 'Amalgam Warrior 99-1' (Sammensmeltede Krigere), en massiv luftforsvarsøvelse under ledelse af North American Aerospace Defence Command (Den Nordamerikanske Luftforsvarskommando).
Colonel (oberst) Michal Haugen, der er chef for 119th. sagde om rekorden: -Denne bemærkelsesværdige rekord er kun opnået på grund af en professionel indsats af hele enhedens personel. Statistisk skulle vi på nuværende tidspunkt have mistet to fly.
Sidst The Happy Hooligans havde et havari var for 25 år siden, medens man fløj med F101B Voodo jagere.
Totalt har eskadrillen haft 112.511 flyvetimer uden uheld siden havariet i 1973, hvilket inkludere flyvninger med typerne F-101, F-4D Phantom II og den nuværende F-16 jager.



F-16 Fighting Falcon fra 119 Fighter Wing, kaldet 'The Happy Hooligans', som er North Dakota eneste Air National Guard enhed, har præsteret det utrolige. Over 40.000 flyvetimer i F-16 uden uheld. (Foto Lockheed Martin)

Norge ser nærmere på Eurofighter 2000 - Typhoon

November 1998. Det norske flyvevåben har sendt Bård Vidvei, som er senioringeniør ved den norske Flyvematerielkommando, til NETMA, NATO Eurofighter and Tornado Development and Production and Logistic Management Agency (NATOs Eurofighter og Tornado Produktions-, Udviklings- og Logistik Styringskontor) i Unterhanching nær München.
Hans opgave er at danne sig et billede af Eurofighter programmet som et led i det norske beslutningsgrundlag for køb af et jagerfly til erstatning for F-16.
Norge forhandler med NETMA om, hvilke muligheder Typhoon har i den norske udvælgelsesprocedure.
I givet fald, kan Norge få fuld adgang til Typhoon programmets teknologi, og få adgang til at deltage i styring og udvikling af dette sammen med de andre fire deltagere i Eurofighter programmet.
Eurofighter 2000, som i eksportversionen hedder Typhoon er resultatet af et samarbejde mellem Alenia Aerospazio of Italy, British Aerospace, CASA i Spanien og det tyske DiamlerChrysler Aerospace.
Indtil nu har de fire landes flyvevåbner bestilt i alt 620 én- og tosædede Eurofighters.



Den norske senioringeniør Bård Vidvei fotograferet foran en model af eksportversionen af Eurofighter 2000, Typhoon hos NETMA, NATO Eurofighter and Tornado Development and Production and Logistic Management Agency (NATOs Eurofighter og Tornado Produktions-, Udviklings- og Logistik Styringskontor) i Unterhanching i Tyskland. (foto Eurofighter GmbH).

Svensk forsvar vil deltage i internationale fredsmissioner



Det svenske flygvapnets JAS-39 Gripen fotograferet af Anders Nylén, under en flyvning over den centrale Sverige.

Det svenske forsvar (flygvapnet) synes at være ved at opgive den mangeårige strenge neutralitet. Den svenske Forsvarskommando præsenterede den 12. oktober sidste år regeringen for at forslag, der leder tanken hen på et skift fra et neutralt forsvar til en deltagelse i de internationale fredsbestræbelser. Vedtages forslaget, vil det betyde en ændring i de forskellige værns strukturer.
Højt på den prioriterede liste står indkøb af Precision-Guided Munition (PGM) (præcissionsammunition), og en betydelig ændring i behovet for luft-til-luftmissiler, der kan anvendes når fjenden er under horisonten, kaldet Beyond Visual Range (BVR) missiler.
Behovet for PGM opstår på grund af de komplicerede regler for anvendelse af våben i fredsskabende missioner, hvor tab af civile liv ikke længere er acceptabelt. Det svenske forsvar regner med, at SAAB JAS-39 Gripen vil kunne anvende PGMs i år 2003.

Kilde: Air Forces Monthly/s-n
Foto: SAAB

Krise i den Persiske Golf – igen

Torsdag den 12. november 1998. Denne dato var Danmarks udenrigsminister K. Helveg Petersen, Det Radikale Venstre, klar til at sende en dansk C-130 Hercules fra Eskadrille 721 af sted til Den Persiske Golf, sammen med 30 mand, til støtte for et amerikansk/engelsk angreb på Irak. Alt sammen i et forsøg på at få irakerne til at forstå, enten: –At efterleve FN's resolution om, at våbeninspektørerne skulle have lov at arbejde frit. –Eller, at tage imod de luftangreb, der i første omgang ville blive svaret på et nej til ét.
I løbet af fredagen voksede spændingen. Den irakiske udenrigsminister søgte at få det til at se ud, som om det var amerikanernes og englændernes skyld, at situationen udviklede sig. USA's udenrigsminister Madeleine Allbright, gjorde de fredag klart, at der nu kun var én udvej. Angreb.
Lørdag kom så det noget overraskende irakiske tilbagetog. Man ville efterleve FN-resolutionen uden betingelser. I løbet af lørdagen dukkede der ni irakiske betingelser op, som var ganske uantagelige. Da dette blev klart for irakerne, måtte den irakiske FN ambassadør på banen igen for at forklare, at det havde man ganske misforstået.
Søndag den 15. november erklærede præsident Bill Clinton, at han var tilfreds, og at et angreb, lige nu, var afblæst, men at styrkerne forblev i området, i tilfælde af, at Saddam Hussein igen skulle ændrer mening.
Man tør gætte på, at det har udløst et lettelsens suk hos Eskadrille 721, som materielmæssigt har været mere end hårdt trængt de sidste måneder.

Sidste Panavia Tornado har forladt produktionslinien

Næsten 29 år efter at firmaet Panavia blev dannet for at producere flerrolle kampflyet (Multi Role Combat Aircraft) (MRCA), i marts 1969, har den sidste Tornado forladt produktionslinien hos British Aerospace (BAe) på Warton i Wales.
'Gennemtrængningsjageren' Interdictor Strike (IDS)-versionen til det Kongelige Saudiske Flyvevåben (RSAF), konstruktionsnummer CS072, var det sidste af de 48 fly, som Saudi Arabien bestilte , som en del af Al Yamamah programmet i januar 1993.
Produktionslinien er nu lukket efter at næsten 1.000 Tornadoer blev bygget, og siden har de fløjet mere end 1,5 mio. timer for RAF, Luftwaffe, German Navy, Italian Air Force og RSAF. Alle flyver de med IDS-versionen, medens Tyskland aldrig har anvendt Air Defence (ADV) versionen, af hvilke der er fremstillet 197.
Selv om produktionslinien er lukket, vil Tornadoen fortsat være frontliniefly for operatørerne langt ind i næste årtusinde. Man forventer at være et godt stykke på den anden side årtusindskiftet inden Eurofighter/Typhoon vil overtage IDS-flyenes rolle.
Lige nu er BAe i færd med at levetidsforlængelse (Mid Life Update) af 142 RAF Tornados af typen GR.1 og GR.1A til specifikationer, der vil ændre betegnelsen til GR.4 og GR.4A.
I mellemtiden bliver RAFs Tornado F.3, nærluftforsvarsjager (Air Defence Version) modificeret, så den kan anvende både Advanced Short Range Air-to-Air Missile (ASRAAM) (Kortrækkende avancerede luft-til-luft missiler) og Advanced Medium Range Air-to-Air Missile (AMRAAM) (Mellemdistance Avanceret luft-til-luft Missil).
Fabrikken på Warton kan nu se frem til at skulle producere Eurofighter, eller som den hedder i eksportversionen, Typhoon. Kontrakten om de første 142 af typen blev underskrevet i januar sidste år.

Kilde: Air Forces Monthly
m.fl./s-n
Foto: s-n



En Royal Air Force Panavia Tornado GR.1A fotograferet på Flyvestation Vandel i 1991.

Helikopterkøb udskudt

Beslutningen om, at de fire nordiske lande, Danmark, Norge, Sverige og Finland sammen skulle købe 80 nye helikoptere til deres forsvar, en ordre på flere hundrede millioner dollars, er udskudt til engang i løbet af i år.
Det besluttede de fire landes forsvarsministre på et møde i Tammerfors i Finland i oktober sidste år.
Hvornår arbejdsgrupperne, der forbereder samarbejdets tekniske, økonomiske og industrimæssige aspekter forventes at aflægge endelig rapport, kan der ikke svares på for nuværende.
De producenter af helikopter, der er inde i billedet er: Agusta, Italien, Bell Helicopter Textron, Boeing Defense and Space Group og Sikorsky Aircraft Corp. alle USA, samt den sydafrikanske fabrik, Denel Aviation.

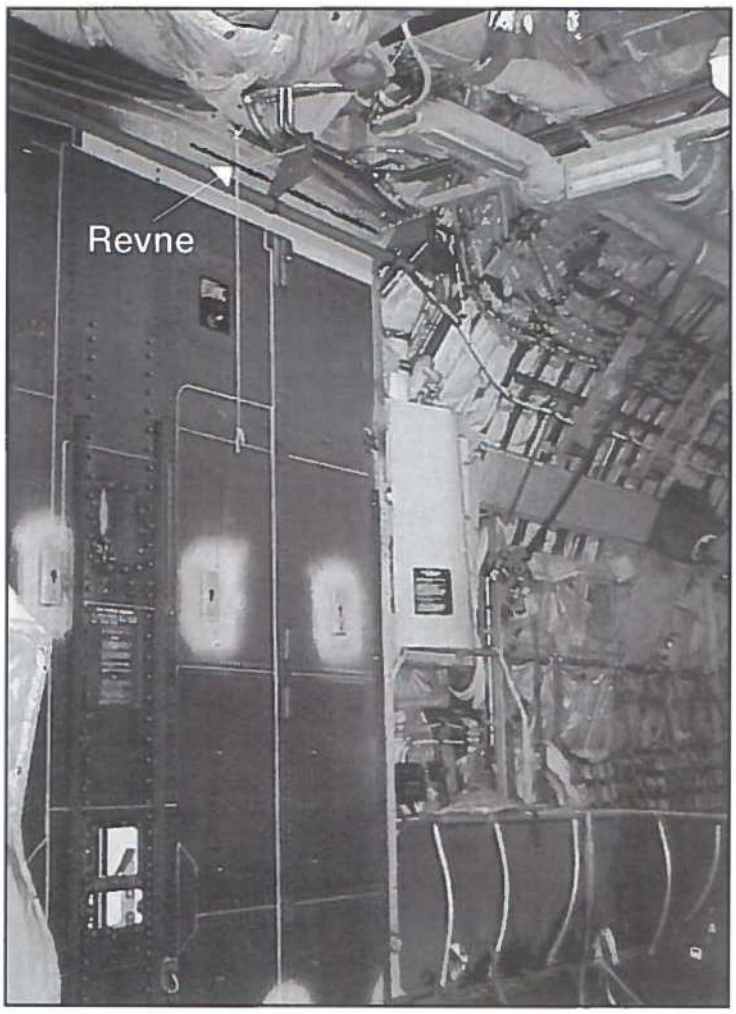
Tekst: s-n

Lockheed C-130H Hercules slog en revne

Den 11. september 1998. På vej fra Flyvestation Værløse til Tusla i ex-Jugoslavien for at hente en soldat, der var kommet til skade ved et trafikuheld, hørte besætningen på C-130 Hercules, halenummer B-680 pludselig et brag, hvorefter trykket i cockpittet og lastrummet begyndte langsomt at falde. Årsagen til braget var, at der pludseligt opstod en revne på 80 cm. længde i en bærende Web (bjælke eller rib) under centervingen, hvilket er alvorligt. Revnen i web'en betød også, at der opstod en 30-40 cm. lang revne i flyets yderste beklædning. Piloten foretog en sikkerhedslanding i Frankfurt Lufthavn. Her blev flyet, efter at være inspiceret af teknikere fra Hovedværksted Værløse sammen med en ingeniør fra Flyvematerielkommandoen (FMK), midlertidig repareret til en engangsflyvning, hvorefter det blev fløjet tilbage til Flyvestation Værløse, hvor Hovedværkstedet foretog den egentlige reparation af skaden.

Uheldet medførte en kraftig aktivitet i FMK, Flyvertaktisk Kommando og Flyvestation Værløse. Ikke nok med, at flyet ikke kunne flyve, men det var lovet væk til andre operationer rundt om i verden. Halenummer B-679 var på Brilliant Ice operation på Grønland, og blev kaldt hjem til eftersyn. -Heldigvis, siger ingeniør Ole Nicolaisen, FMK Tranportflysektion, så var der ingen tegn på begyndende revnedannelser i flyet. Inspektionen blev klaret natten over, og flyet kunne returnere til Grønland.

-I virkeligheden forstætter Nicolaisen, så er denne skade opstået 10.000 flyvetimer for tidligt, idet vi ved fra andre lande, at skaden kan opstå ved en total flyvetid på omkring 20.000 timer.



Den bærende Web (bjælke eller rib) som revnenopstod i ses øverst i billedet ved pilen.

-Er vore C-130H ved at være udslidte?

-Absolut ikke. Hver af dem har fløjet ca.13.000 timer. Det skal ses i sammenligning med, at nordmændene og briterne har fløjet omkring 25.000 timer med deres C-130. Det betyder, at vores har mange tusinde flyvetimer tilbage. Han tilføjer lidt irriteret, at al den snak i pressen om, at flyene er for gamle og ved at være udslidte ikke har sin rigtighed. Han siger også, at man i fremtiden vil foretage en såkaldt Non Detructive Inspection på flyene når de kommer ind til eftersyn. Det betyder, at disse web's hver gang vil blive inspiceret for revnedannelser.

-Vi må betragte dette uheld som en enlig svale, siger han, men der foregår stadig undersøgelser for at fastslå årsagen til bruddet.

Nicolaisen fortæller, at halenummer B-678, som har stået på Hovedværkstedet i lang tid for at få opdateret sit radio- og navigationssystem (se FLYNYT nr. 3/98 side 39) har været ude at flyve mellem jul og nytår, og det nye cockpit synes at fungere efter hensigten. Det vil dog ikke hjælpe stort på Eskadrille 721's flysituation, da de to andre C-130 også skal igennem en lignende opdatering. Samtidig skal der foretages almindelige eftersyn på et andet fly med det resultat, at der fortsat kun er et fly til rådighed.

-Danmark bliver rost fra mange sider for sin indsats ved løsning af de mange internationale opgaver, hvor også flyvevåbnet deltager, siger Nicolaisen. -Det er rart at se, hvorledes indsatsen vurderes fra kompetent side, men det er de færreste, der har kendskab til, hvor ofte der må arbejdes hårdt for at opnå resultaterne.

Nicolaisen siger som afslutning på samtalen: -Det allerbedste ville være, om vi indenfor en overskuelig tid kunne udskifte hele C-130H flåden, og i stedet købe fire eller fem lignende transportfly, for på den måde at få en ensartet flåde til at løse de mange opgaver, der bliver pålagt Eskadrille 721.

Tekst og foto: s-n

Nye missiladvarselssystemer til flyvevåbnets fly

Flyvevåbnets internationale opgaver i områder, der er knap så fredelige har betydet, at Finansudvalget har bevilget 134 mio. kr. til at forsyne halvdelen af flyvevåbnets F-16 Fighting Falcons samt inspektions- og transportflyene med et nyt Missile Approach Warning System (MAWS) (Missiladvarselssystem mod passivt søgende missiler).
Sektionschef i Flyvematerielkommandoens (FMK) F-16 Sektion, Kaj Poulsen siger om systemet:
-Man har længe kendt til den slags systemer. Problemet har imidlertid været, at de har været store, tunge og uhåndterlige, og samtidig meget lidt troværdige.
Det med troværdigheden forklarer han med, at systemet virker på den måde, at det opfanger udstrålingen fra den energi, som et passivt søgende missil nødvendigvis må bruge for at kommer fremad.
Det er nu lykkedes at udvikle et MAWS, som kan sortere uvigtige oplysninger fra, så som en ildebrand på jorden, en mand der står og arbejder med en skærebrænder og andre varmekilder. Samtidig er den processor, som skal bearbejde oplysningerne blevet så let, at den kan indbygges i flyet uden større problemer.
-Hvornår vil MAWS være indbygget i flyene?
-Det vil vare omkring et par år fra nu af, siger Kaj Poulsen. -Først skal vi have tingene købt og derefter monteret.
-Kan FMK selv løse den opgave?
-Nej det kan vi ikke, monteringen vil ske i samarbejde med firmaet Terma på den elektroniske side, og Per Udsen i Grenå, vil blive inddraget i strukturarbejdet. Vi er så heldige, at vi har et glimrende samarbejde med flere civile firmaer om opgaven, og resten klarer vi selv sammen med Hovedværksted Værløse.

Tekst: s-n

Udviklingen af Joint Strike Fighter i fuld gang

Lockheed Martin er i fuld gang med at udvikle Joint Strike Fighter, jagerflyet der forventes at skulle afløse F-16 omkring år 2015. Udviklingen foregår både i USA og i Storbritannien. I november måned afsluttede man test af Side-Stick (styrepind anbragt i side af cockpittet i flyet). Det foregik i en sammen med Storbritanniens Defence Evaluation Research Agency (DERA) (Storbritanniens Forsvars Udviklings- og Undersøgelsesdepartement). Formålet var at teste en Side-Stick som senere skal indbygges i STOVL (Short Take Off Vertical Landing) (Kort start og vertikal landing) Royal Navy-versionen af Joint Strike Fighter.
Evalueringsprogrammet blev udført i DERAs Vectored-thrust Aircraft Advanced Control (VAAC) fly (Fly med vendbar tryk og avanceret flyvekontrolsystem) en Harrier T-4 som er udstyret med et fuldt digitalt flyvekontrolsystem som kan anvendes til STOVL-undersøgelserne. Side-Stick'en blev testet under forskellige former for flyvehastigheder fra Hover (svæv over jorden) til 200 knots. Prøverne viste, at Side-Stick fungerer hensigtsmæssigt ved flyvning med et STOVL fly.
Samtidig med dette foregår der undersøgelser af, hvad flyet skal kunne under kampopgaver. Det foregår ved at piloter i simulatorer flyver mod hinanden og på den måde udstikker de krav flyet skal opfylde.

Tekst: s-n



Dette er en den modificerede British Royal Navy Harrier T-4 som blev brugt under test af Side-Stick (styrepind anbragt i siden af cockpittet), som senere skal indbygges i Navy-versionen af Joint Strike Fighter. (Foto Lockheed-Martin).

Hurtig udrykning

November 1998. Ind imellem går det stærkt i flyvevåbnet. Sidst i november måned fik chefsergent Niels Egholm, Flyvevåbnets Operationsstøtteskole på Flyvestation Karup udleveret 8000 kr. til køb af nyt civilt tøj. Da tøjet var købt gik turen til Prestina i den urolige serbiske provins Kosovo. Hvor Niels Egholm skal være de næste seks måneder som OSCE observatør. Opgaven lyder på at overvåge udviklingen i den urolige provins de næste seks måneder.

Chef med stort overblik

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, har sit personel spredt ud over et stort område, fra Grønland i nord over Tyskland til Italien, blandt andet. På NATO Airbase Geilenkirchen i Tyskland er der stationeret 30 danskere, som dels sidder på jorden, og dels er besætningsmedlemmer på NATO AWACS fly (Airborne Early Warning System) (Luftbåret Overvågningssystem).
Sidst det var sommer, besøgte Rosgaard sit personel i Geilenkirchen, hvor han briefede personellet om flyvevåbnets situation. Herefter var det generalmajorens tur til at blive briefet om AWACS operationer og logistik.
Dagen blev afsluttet med en aktivitetsmættet E-3A mission i 29.000 fods højde, med orbit (kredsning) over Jylland. Her fik den relativ store danske besætning mulighed for at vise deres øverste chef flyets muligheder, ESM kaldet, det vil sige etablering af varsling og overvågning samt våbenkontrol. Også procedurer for taktisk repositionering (Retrogate OPS) og Command and Control blev demonstreret. Som altid professionelt kontrolleret fra ICAOC1 Interim Control Air Operation Centre 1 (Foreløbig kontrolcenter for luftoperationer) i Finderup.
Generalmajor Rosgaard var i cockpittet både under start og landing, hvor de danske piloter fik lejlighed til at demonstrere, hvorledes en Boeing 707-320 skal flyves.
Personellet ved NAEW (NATO Airborne Early Warning) som enheden hedder var glade for, at chefen tog sig tid til et besøg, og for hans interesse for deres forhold og arbejde.



9 af de danske tjenstgørende ved NAEW på Airbase Geilenkirchen i Tyskland på trappen op til en Boeing 707-320 sammen med deres udenlandske kollegaer, som udgjorde besætningen under flyvningen. Ved foden af trappen er det tv. Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard og th. for ham oberstløjtnant Alvin Ellerby, Logistic Wing.

Tekst: Major J. Johnson
Foto:Fototjenesten, Geilenkirchen

Anerkendelse



I november måned blev der med kort varsel iværksat et materielprojekt til det litauiske flyvevåben. Seniorsergenterne W.R. Andersen fra Flyvevåbnets Specialskole og L. Petersen fra Flyvestation Værløse, skulle med for at undervise litauiske teknikere i blandt andet kunsten at 'krympe' stik og sokler på kabler. Det gjorde de med engagement, professionalisme og samarbejdsevne i kombination med en udviklet situationsfornemmelse og fleksibilitet i tilpasning af undervisningen til det aktuelle behov, siger oberstløjtnant N.H. Jochumsen, chef for Flyvematerielkommandoens Forsyningsafdeling i sin anerkendelse af de to seniorsergenters indsats.

Fra h. er det seniorsergent W.R. Andersen, der er i færd med at forklare sin litauiske kollega et teknisk problem, medens seniorsergent L. Petersen gemmer sig lidt i baggrunden. (Foto via Flyvematerielkommandoen).

Transportfly udbydes i licitation

Det britiske forsvarsministerium meddelte den 1. oktober sidste år, at man havde et behov for fire strategiske transportfly i en kortere periode, benævnt STSA (Short Term Strategic Airlift). Kravene til flyene var og er, at de hurtigt skal kunne transportere tunge armerede køretøjer, artilleri, Apache angrebshelikoptere og andet tungt gods til et kriseområde.
Allerede den 30. september blev følgende flyfabrikker og udlejningsselskaber indbudt til at deltage i licitationen, det var Airbus Industrie, Air Foyle, Boeing i samarbejde med British Aerospace, Brown and Root, Heavy Lift Cargo Airlines, IBP som er et udlejningsselskab med hjemsted på Jersey og endelig Rolls-Royce. Firmaerne skal afgive deres tilbud den 29. januar i år. Kontrakten omfatter leje af de fire fly i en periode over syv år, med mulighed for forlængelse.
Det er ikke pebernødder, der tales om, kontrakten har en værdi på ca. $US 1,6 mio. pr. måned, pr. fly, eller noget der ligner 3,8 mia dkr. over en syv års periode.
Forsvarsministeriet har indikeret, at man har typer som Airbus A300-608ST Beluga, Antonov An-124 Ruslan (Condor), Boeing C-17A, og dens civile pendant under bygning MD-17 og Ilyushin Il-76, der er interessante til opgaven.
I øjeblikket betragtes C-17C som det fly, der har de største muligheder for at blive valgt. Ikke mindst fordi de krav der er stillet i udbudslisten stort set kan opfyldes af C-17A.
De krav, som forsvarsministeriet har opstillet til det fly, der på lang sigt skal erstatte RAF's efterhånden aldrende C-130K Hercules flåde, hvis udskiftning skal begynde i 2005, kunne være Future Large Aircraft (FLA) (Fremtiden store transportfly). Det er dog mere end tvivlsomt at FLA er klar til at gå i tjeneste til den tid.



I baggrunden Airbus A300-608ST Beluga kaldet 'The Super Transporter'. Den må nok regne med at blive i baggrunden, når der skal vælges et tungt transportfly til RAF, det samme kommer givet til at gælde for den russiske Ilyushin Il-76, som dog her ses i forgrunden. B-29 mellem de to mastodonter, var engang et af verdens største bombefly.

Kilde: Air Forces Monthly
Tekst og foto: s-n

Dronning Ingrid Fondets rejselegat

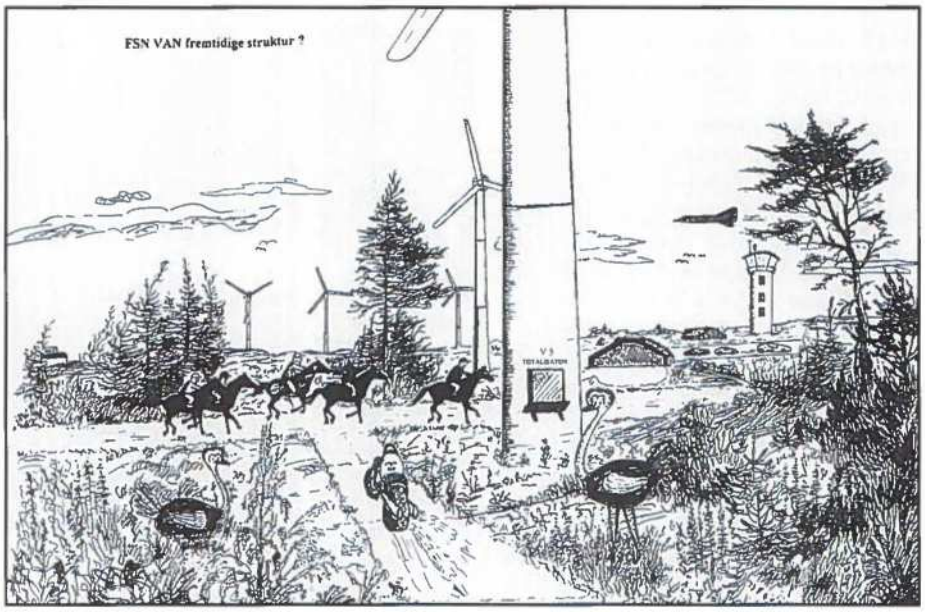
27. november 1998. Flyverspecialist Claus Grøn Lyngby, 31, ansat ved Elektronikværkstedet på Flyvestation Vandel, fik på nævnte dato af Hendes Kongelige Højhed, Dronning Ingrid overrakt et rejselegat på 15.000 kr. Legatet uddeles af Dronning Ingrid Fondet for Sønderjylland.
Lyngby studerer for tiden til elektroniktekniker på EUC i Sønderborg. Ikke nok med han fik legatet, men han fik også æren af at takke Dronning Ingrid for det. I talen sagde han blandt andet: - Det er en stor ære at stå her og have modtaget et så værdifuldt skulderklap. Stipendiet vil gøre det lettere for os at komme ud at se verden. Jeg er sikker på, at jeg på alle modtagernes vegne kan sige, at stipendierne vil blive brugt med fornuft og omtanke.
Selv lægger han ikke skjul på, at har var meget beæret, både over at modtage stipendiet, men også over at skulle holde takketalen på alles vegne.
I indstillingen til Dronning Ingrid Fondet står der blandt andet: - Claus udmærker sig ved stor faglig dygtighed. Han udviser en høj grad af modenhed og seriøsitet i forhold til studiet, med sans for såvel detaljen som forståelse for perspektiv. Videre kan man læse, at han er respekteret for sin almenviden og for sin én gang åbne og beskedne adfærd, både i og udenfor undervisningslokalet.

tekst og foto: s-n



Flyveroverkonstabel Claus Grøn Lyngby, 31, fra Elektronikværkstedet på Flyvestation Vandel, er både glad for, og beæret over at have modtaget et rejsestipendiat af Dronning Ingrid Fondet for Sønderjylland.

Hvad en flyvestation kan bruges til



Er Flyvestation Vandels fremtid, vindmøllepark, racerbane for motorcykler, heste eller racerbiler? Skal der være totalisatorspil, medens der avles champignon i de lukkede shelters og småfly og svæveflyver rundt mellem hinanden? Billund Lufthavn har afslået at bruge flyvestationen til noget som helst. (Tegning kaptajn H.J. Dalgaard)

Midt i usikkerheden om fremtiden for Flyvestation Vandel, hvor personellet gør sig mange tanker om, hvorvidt de kan regne med at blive boende, hvor de bor, eller de skal flytte til en anden ende af landet, ja så bliver der også tid og plads til den i flyvevåbnet kendte sorte humor. En humor der har fået næring fra borgmestre, aktivitetsgrupper, protestgrupper og mange andre grupperingers ideer om, hvad en nedlagt flyvestation kan bruges til. Vi skal blot nævne nogle af forslagene, seriøse som useriøse: Strudsefarm, racerbane for biler og/eller motorcykler, vindmøllepark, oplagsplads for hjælpeorganisationernes nødudstyr, en del af Billund Lufthavn, flyveplads for småfly, flyveplads for svæveflyvere, hestevæddeløbsbane, projekt til afskaffelse af arbejdsløsheden i Vejle Amt - alle arbejdsløse får en hammer og en mejsel udleveret, så kan de hugge alle betonkonstruktioner ned med håndkraft. Den sorte humor er her illustreret af kaptajn H.J. Dalgaard, der har søgt at få så mange elementer med som muligt.

Det første Egtved Kommunes borgmester, Sonny Berthold, foretog sig i det nye år var, at skyde planen om 28 vindmøller ned. Han vil meget hellere beholde flyvestationen, som den er.

Tekst: s-n

Første Merlin helikopter til re-formeret RAF helikoptereskadrille



Fra udrulningen af EH 101 Merlin HC Mk 3 transporthelikopter som skal leveres til 28 Squadron på RAF Benson i Oxfordshire. Eskadrillen skal nu gennem et længere uddannelsesprogram inden den forventes operativ til næste år. (Foto GNK Westland).

25. november 1998. Denne dato forlod den første EH 101 Merlin HC Mk 3 transporthelikopter til Royal Air Force samlebåndet på GNK Westland fabrikken i Yeovil, Sommerset, United Kingdom. EH 101 er udviklet og produceres i samarbejde med den italienske helikopterfabrik Agusta. I 1997 blev der produceret tre EH 101 på fabrikken i Yeovil, 1998 blev det til syv og med udgangen af næste år forventer man at have produceret 40 helikoptere.

Helikopterne tilgår 28 Squadron (Eskadrille). Eskadrillen blev nedlagt da Storbritannien forlod den tidligere koloni Honkong i juni 1997, den bliver nu genformeret på RAF (Flyvestation) Benson i Oxfordshire. (Se nærmere omtale af EH 101 Merlin i FLYNYT nr. 3/98).

Tekst: s-n



FLYNYT

NR. 2 APRIL 1999



UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:
Oberstløjtnant, ansvarshavende redaktør
Anker Petersen
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
97 62 49 50, lokal 5701

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

POSTADRESSE:
FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:
Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af artikler til næste nummer af FLYnyt er: 10. maj 1999.

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

FORSIDEBILLEDET:

Svenskerne har endeligt sagt farvel til Draken

Den 8 december 1998, sagde det svenske Flygvapnet farvel til J35 Draken. Den sidste eskadrille der fløj med typen var 'Johan Blå' på F10, Flyvestation Ängelholm i Skåne. (Se mere inde i bladet).

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sikkerheden i verden tilsiger nedskæringer 3
Ny chef for Flyvestaion Karup 4
Støtte til de baltiske lande i opbygning af redningsorganisation 5
Kampen om de unge 7
Rent arbejdsmiljø i flyvevåbnet i år 2005 9
Ny skibstragedie i Nordsøen 10
SAS dræner forsvaret for piloter 12
Usædvanligt flot resultat 13
Retur til Grazzanise 14
Grazzanise dagbog 16
20 års dansk-tysk radarvenskab 18
Kvalitet i højsædet 19
Tiden efter udsendelse - en ny begyndelse 21
Nyt HAWK system under udvikling 23
International luftovervågning 27
Pas på - Tigeren kommer 29
Fjernkending for fremtiden 32
Ensom men stærk 34
Første kvindelige chefsergent 37
Oberst T.P.A. Ørum er død 97 år gammel 47

KORT NYT FRA IND- OG UDLAND. 38-46

De passer på de gamle fly 38
Svenskerne har endelig sagt farvel til Draken 38
Forsvarsdebatten - Byt F-16 for ubåde 39
Ingen nye transportfly til flyvevåbnet - eller? . 39
Ny Viggen eskadrille oprettet på F4 40
Østrig - skal skal ikke? 40
British Army Air Corps har modtaget den første "Langbue" 41
Chefen for den fælles britiske helikopterstyrke udpeget 41
Hercules ud at flyve med nye instrumenter 42
Flyvestation Skrydstrups skinnetraktor på museum 43
Dansker på AIRCENTs vindende hold 43
Grækerne vil købe 60 - 80 Typhoons 43
Royal Air Forces nye transporthelikopter prøvefløjet 44
Eurofighter Typhoon tilbud til Norge 44
Opgradering af software på danske og amerikanske F-16 45
TERMA Elektronik har overtaget Per Udsen Aircraft Industry 46
Hvad laver far på arbejde? 46

Flyvevåbnet i fremtiden

Sikkerheden i verden tilsiger nedskæringer

Oplægget til det kommende forsvarsforlig blev stort set så slemt som frygtet for flyvevåbnets vedkommende. Forslaget om nedlæggelse af Flyvestation Vandel var ventet. Omdannelsen af Flyvestation Værløse til en 'landingsplads' var den ubehagelige overraskelse. Lyspunktet er udsigten til en forøgelse i antallet af transportfly.



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, siger om oplægget til det kommende forsvarsforlig: „Samlet set vil flyvevåbnet blive mindre, hvis oplægget gennemføres. Det vil betyde en tynd bemanding, som betyder, at flyvevåbnet bliver mindre robust".

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

25. februar 1999. Man kan ikke sige, at det var vantro man kunne læse i de ansattes øjne, da forslaget til det kommende forsvarsforlig lå på internettet den. 23. februar. Det blev studeret med stor omhu, og kommentarerne undlader vi af hensyn til det fremtidige samarbejde med omverdenen. Indholdet, som vi her bringer, fik chefen for Flyvertaktisk Kommando (FTK), generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard til blandt andet at sige: „Hvis dette forslag gennemføres i sin nuværende form, vil det medføre mindre operativ frihed, større sårbarhed i en given situation og en væsentlig dårligere mulighed for at kunne modtage forstærkninger". Det han kommenterede på lød således:

Flyvevåbnet tilpasses i øvrigt således:

- Reduktion i flyvetimeproduktion for F-16.
- Rationalisering af flyvevåbnets logistiske fredsstruktur.
- Reduktion i bemandingen inden for FTK's myndighedsområde.
- Flyvestation Værløse nedlægges som flyoperativ flyvestation, idet der opretholdes en Aerodrome Flight Information Service (AFIS) (på danske flyvepladsinformationstjeneste). Eskadrille 722 og Søværnets Flyvetjeneste flyttes til Flyvestation Karup, mens Eskadrille 721 flyttes til Flyvestation Aalborg.
- F-16 flyene samles i tre eskadriller mod nu fire, med to eskadriller på Flyvestation Skrydstrup og én på Flyvestation Aalborg. Samtidig samles vedligeholdelse af F-16 flyene på flyvestationsniveau på Flyvestation Skrydstrup.
- Hærens Flyvetjeneste flyttes til Flyvestation Karup og Flyvestation Vandel nedlægges.
- Samling af forsvarets helikoptertjenester under Flyvertaktisk Kommando.
- Justering af strukturen i det jordbaserede luftforsvar (HAWK og STINGER). Der oprettes seks ens eskadriller, hver med to fire units (skydeenheder) HAWK og et STINGER-element. Derved kan to HAWK-eskadriller nedlægges.
- Sammenlægning af Kontrol- og Varslingsgruppen og Luftværnsgruppen på Flyvestation Skalstrup.
- Teknisk betingede reduktioner i Kommando-, Kontrol- og Varslingssystemet.
- Centralisering af visse drifts strukturer i flyvevåbenenheder.
- Reduktion af skolestrukturen.

Endelig tilføjes det, at: „Projekter, som potentielt kan være af interesse i forhold til afløsning af F-16, følges

nøje. Danmark kan deltage i et eventuelt fælles NATO-projekt vedrørende Alliance Ground Surveillance (Allieret overvågning af jordoverfladen).

Ikke begejstret

„Jeg må konstatere", siger generalmajor Rosgaard med beklagelse i stemmen, „at gennemføres forslaget, så har flyvevåbnet på 10 år måttet sige farvel til flyvestationerne, Avnø, Tirstrup og nu Vandel og Værløse, samt i 1993 stationering af jagerfly på Flyvestation Karup". Han gør opmærksom på, at såfremt antallet af flyvetimer, hvor piloterne på kampflyene kan træne, nedsættes, så vil det påvirke deres kunnen i negativ retning. Han vurderer dog ikke, at der tabes den absolutte minimum basis for optræning til et højere niveau inden for den givne varslingstid.

Om det jordbaserede luftforsvars fremtid siger generalmajoren: „Det er med stort vemod jeg konstaterer, at flyvevåbnet sandsynligvis skal nedlægge to HAWK-eskadriller, den ene af vore Kommandogrupper og samtidig må se en reduktion i den planlagte STINGER-struktur".

Betænkelighed

Generalmajoren konstaterer med tilfredshed forslaget om udvidelsen i antallet af transportfly og forslagene om udvidelsen af flyvevåbnets bidrag til NATO's reaktionsstyrker. Samtidig understreger han, at sidstnævnte dog er mindre end det Forsvarskommissionen anbefalede. Endelig er han tilfreds med, at der fortsat vil være værnepligtige i flyvevåbnet.

Om det samlede forlig siger Rosgaard: „Samlet set vil flyvevåbnet blive mindre, hvis oplægget gennemføres. Det vil betyde en tynd bemanding, som betyder, at flyvevåbnet bliver mindre robust. Og det betyder også, at den mindste mangel på personel i et enkelt område, med det samme vil påvirke værnets evne til at løse de opgaver man bliver pålagt.

Forsvarligt tempo

Rosgaard understreger, at oplægget nu skal drøftes og forhandles blandt de politiske partier. Han håber, at et kommende forsvarsforlig, trods reduktioner og tilpasninger i flyvevåbnets struktur, vil give flyvevåbnet mulighed for at udforme et ganske vidst mindre, men stadig effektivt og professionelt Flyvevåben. Han håber tillige, at flyvevåbnet kan bevares som en interessant, spændende og meningsfyldt arbejdsplads, og ikke mindst at eventuelle justeringer og reduktioner af strukturen gennemføres under anvendelse af den nødvendige tid og i en takt og et tempo, der af os alle kan opfattes som forsvarligt. ❑

Chefskifte

Ny chef for Flyvestation Karup

Den 1. marts tiltrådte oberst Stig Østergaard Nielsen (SØL), 44, stillingen som chef for Flyvestation Karup.

Chefskiftet fandt sted i lyset af oplægget til det kommende forsvarsforlig. Både aftrædende chef for Flyvestation Karup, oberst Niels Jørgen Hansen (NIS), chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, som indsatte SØL i sin nye stilling, berørte de muligheder, der ligger for Flyvestation Karup, hvis ellers forslaget bliver godkendt i den kendte form.

SØL tiltrådte tjeneste i flyvevåbnet i 1977. Efter gennemgang af Flyvevåbnets Officersskole og pilotuddannelsen i USA, har han gjort eskadrilletjeneste. I 1989 til 91 var han chef for Eskadrille 725. Han har været Operationsofficer på Flyvestation Skrydstrup, gjort tjeneste i Forsvarsstaben og været afdelingschef i Flyvertaktisk Kommando.

s-n



Den nye chef for Flyvestation Karup, oberst Stig Østergaard Nielsen (SØL), mens han venter på at blive indsat i stillingen af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard.

Østsamarbejdet

Støtte til de baltiske lande i opbygning af redningsorganisation

Letland og Litauen har til sammen en lang kyststrækning ud mod Østersøen. Derfor har landene behov for en søredningstjeneste, som ikke kun består af skibe, men også af helikoptere, til redning af både fiskere og andre søfolk, som kommer i havsnød ud for de tre landes kyster. I slutningen af februar var en større delegation i Danmark for at se, hvorledes SAR, eller Search and Rescue (eftersøgning- og redning) er organiseret.

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Tirsdag den 16. februar 1999. Klokken er lidt før otte om morgenen. Lederen af Flyvevåbnets Redningscentral, kaldet RCC (Rescue Coordination Centre) i Flyvertaktisk Kommando er klar til at tage mod sine gæster fra Litauen. Foran dem venter et to timers foredrag om RCC, som et led i luft- og søredningstjenesten.

Organiseringen af redningsarbejdet i de baltiske lande er meget anderledes end i Danmark. Samarbejdet mellem flyvevåben, søværn og de civile redningsorganisationer er mere løst, eller i visse sammenhænge ikke eksisterende. Ansvaret for redningstjenesten er civilt, og traditionen for samarbejdet med forsvaret er ikke særlig udviklet.



De baltiske delegationsmedlemmer studerer kortet over RCC's ansvarsområde. I midten lederen af RCC, major Poul Erik Hvass og i uniform nærmest kortet, major Romas Petekevicius, fra det litauiske flyvevåben. (foto s-n)

Alle hjælper til

De otte litauere lyttede intenst da lederen af RCC, major Poul Erik Hvass, gennemgik den danske redningstjenestes organisation, ikke mindst med vægten lagt på samarbejdet mellem den civile og militære del. Om deltagerne var overraskede over, at RCC kunne bede det civile politi om at åbne en lukket civil lufthavn midt om natten, for at give landingsmulighed til en militær helikopter til at lande, og afleverede de forulykkede til et privatejet redningsfirmas ambulancer, fik vi ikke svar på. Men



I studierne indgik også besigtigelse af enhver form for redningsudstyr. Her ser litauerne på blandt andet en overlevelsesdragt. (Foto: Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestaion Værløse)

der kom en del spørgsmål til Hvass om, hvilke bestemmelser man arbejdede efter. Hvass forklarede, at der ikke blev henvist til bestemmelser i sådanne tilfælde, men at alle gjorde, som han havde beskrevet.

Den ene af de to militære deltagere i seminaret, den litauiske major Romas Petekevicius sagde til FLYNYT: "Vi er her blandt andet for at se, hvorledes den civile og militære del arbejder sammen, og mine civile kolleger er lige nu en smule overraskede".

Efter foredraget gik man på besøg i RCC, hvor en enkelt var noget forundret over, at der kun var to personer til at få hele det store apparat, han nu havde hørt om i to timer, til at virke. Der blev stillet mange spørgsmål og deltagerne var meget interesseret i, hvad det var man så på skærmene i RCC. Ud over de to nævnte besøg, aflagde en del af delegationen også besøg hos Søværnets Operative Kommando i Århus, hos Politiets Beredskabstjeneste samme sted, på Flådestation Frederikshavn og hos Falck i Holstebro. Alt sammen for at få et indblik i, hvorledes beredskabet i Danmark arbejder sammen.

Eskadrillebesøg

På Flyvestation Værløse var en anden del af den litauiske delegation på besøg hos Eskadrille 722 for at se på, hvorledes eskadrillen løser sin opgave. Chefen for Eskadrille 722, kaptajn Poul Erik Hansen (NIK) siger om besøget: „Vi har undervist dem i, hvorledes vi bruger vore helikoptere. Både i teori og praksis. Det vil sige, at de efter nogen teoretisk undervisning, har været med ude at flyve for at prøve at blive hejst ned og lægge sling på en forulykket. De har også en person med, som hører med på radiokommunikationen for at få dette aspekt af en redningsaktion med". NIK siger videre, at alt det deltagerne i besøget lærer i de tre dage, de er hos Eskadrille 722, er noget de bagefter skal hjem og tage stilling til, om det kan bruges i deres fremtidige uddannelse af personel til redningstjenesten. „Beslutter de sig for at det er det, så kommer de tilbage i august måned. Til den tid vil vi så have et undervisningsprogram klar, der skal uddanne deltagerne til at tage hjem til Litauen og virke som instruktører".

Dansk hjælpeprogram

Oberstløjtnant Niels Harald Jochumsen, der er chef for Forsyningsafdelingen i Flyvematerielkommandoen, har udarbejdet er forslag til et hjælpeprogram for Letland og Litauen. I forslaget, der for tiden er til behandling i Forsvarskommandoen, indgår støtte til de to landes redningstjeneste, med vægten lagt på udstyr til personel, materiel og til uddannelse af personellet, samt en vis støtte til uddannelse og vedligeholdelse i de første år efter implementeringen af udstyret.

„Det er ikke sådan", siger Jochumsen, „at vi skal bestemme, hvilket materiel de to lande skal vælge, eller, hvordan de organiserer sig, men tilbudet er udarbejdet efter de ønsker de to lande har givet udtryk for". Han understreger, at de ikke kan nytte at fremkomme med „forkromede" forslag, der langt overstiger, hvad de to lande økonomisk formår at videreføre. Forslaget er sammensat således, at der er taget hensyn til de grundforudsætninger landene har, og nu venter man på, hvad der bliver besluttet.

Ingen er imidlertid i tvivl om, at de baltiske lande vil blive bragt et godt stykke fremad på det redningsmæssige område, hvis landene accepterer at bruge „den danske model", og at pengene bliver bevilget.

❑

Rekruttering

Kampen om de unge

Kampen om de små ungdomsårgange har udviklet sig til en giganternes kamp. Private firmaer er begyndt at betale løn til deres lærlinge/elever medens de går på skole. Flyvevåbnets trumfkort i kampen er arrangementet STUD LUFT, for ikke at tale om løn under hele uddannelsen.

Tekst og foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Skrydstrup onsdag den 4. marts 1999. Søværnets Flyvetjeneste (SVF) er på podiet for at fortælle om mulighederne som pilot i SVF. Han bliver afløse af en usædvanlig langhåret, og på grund af det lange hår, noget nusset udseende oversergent fra Hærens Flyvetjeneste (HFT). Han starter med et foredrag om, at der går rygter om, at hæren tvinger folk til at være kortklippede, og det kan de unge nu ved selvsyn se ikke passer. De 54 unge ser forstående, og måske lidt undrende ud. Pludselig ryger STUD LUFT-kasketten af, og det viser sig at manden er karseklippen. Stor jubel!

Hård dag

Denne onsdag har de 54 deltagere været i gang siden klokken ni om morgenen. Foredrag er fulgt på foredrag om forsvarets muligheder. De indkaldte foredragsholdere, er alle opsatte på at sælge netop deres tjenestegren til ungdommen. Det betød, at da vi ved 19-tiden talte med et par af de unge, kunne de fortælle, -at de skam ikke var trætte, og at det i øvrigt havde været en utrolig spændende dag, men megen god information.

Dagen var endnu ikke til ende. Seniorsergent Helge „Jobbe" Jacobsen, Flyvestation Skrydstrup, forklarede os, at de unge fik en god halv time til at spise i. Når den var gået, var der spørge/snakketime rundt ved bordene. Ved hvert bord sad 6-7 deltagere. De fik hver én af dagens foredragsholdere som „offer", og så kunne de stille alle de spørgsmål, de ikke var så glade for at stille i det store forum.

Alle vil flyve

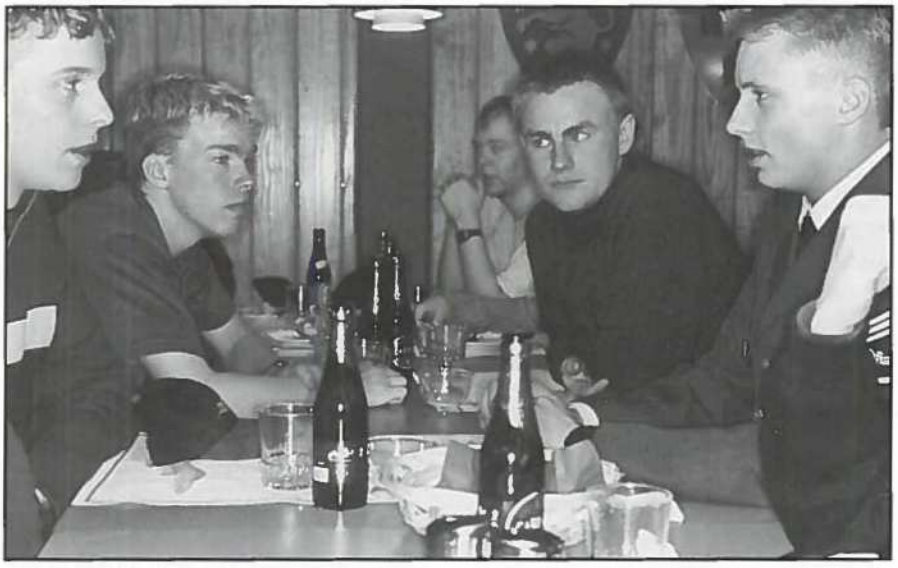
Vi gik rundt til flere af bordene og lyttede med. Ingen holdt sig tilbage. Snakken gik livligt. Umiddelbart fik man det indtryk, at alle ville være piloter. Det betød imidlertid ikke, at der ikke var mange spørgsmål til 1. års kadet ved Flyvevåbnets Officersskole, sergent P. Melgaard, der gjorde sit til, at ikke alle endte i et cockpit. Det gjorde derimod flyverløjtnant M.K. Christiansen (NAS) fra HFT. Lysene i Henrik Juul Jensens øjne var ikke til at tage fejl af, han sad allerede i en Fennec helikopter.

Premierløjtnant B. Nielsen, blev af et par af pigerne nøje udspurgt om optagelsesprøverne. Han måtte redegøre for psykologiske og praktiske tests i detaljer. For ikke at glemme, spørgsmålene om de fysiske krav.

Skift om

Det viste sig at være vanskeligt for chefsergent Sven C. Jensen, Flyvestation Aalborg, at råbe højt nok til at få „ofrene" til at skifte bord. Den slags er der råd imod. Rådet var en trillefløjte, der ikke lod sig overhøre.

Aftenen blev afsluttet med, at der ud af et antal forskelligt formede brikker skulle dannes tre kvadrater, vel og mærke uden at eleverne måtte tale sammen, eller tage brikker fra



Gymnasieeleverne havde mange spørgsmål til 1. års kadet ved Flyvevåbnets Officersskole, sergent P. Melgaard, th. i uniform, der gjorde sit til, at ikke alle endte i et cockpit.



Der var ikke et øje tørt, da Søværnets Flyvetjenestes LYNX sendte en redningsmand ned på jorden ved hjælp af hoisten. Tv. i billedet skimtes seniorsergent Torben Thomsen, Flyvestation Værløse. Hans opgave medens billedet blev taget var at fortælle eleverne om, hvad de så i luften foran dem.

hinanden, men måtte til gengæld gerne give brikker væk. Den slags kan tage meget lang tid, men i dette tilfælde var eleverne hurtigere færdig med opgaven end før set.

Hvor er de henne?

Vi spurgte seniorsergent Helge „Jobbe" Jacobsen: „Hvorfor har i kun 58 elever med denne gang?"

„Vi har haft problemer i form af, at annonceringen ikke har været god nok. I stedet for at sende meddelelser ud om, at der var STUD LUFT, er reklamerne gået på et to-dages Åbent Hus, hos enten hær, flåde eller flyvevåben. Det er blevet forvekslet med det almindelige Åbent Hus flyvevåbnet har hvert år, og det er jeg bange for er årsagen". Forsøg med at skrive til ansøgere fra året før, gav heller ikke det resultat, at holdet blev fyldt op, hvad arrangørerne, som ikke har noget med annonceringen at gøre var kede af.

Vi spurgte Seniorsergent Torben Thomsen, Flyvestation Værløse, hvad den årlige udgift er for at arrangere STUD LUFT. Han fortæller, at der koster det samme som en række A5 annoncer i søndagsbladene, nemlig omkring 350.000 kr.. Det lyder ikke af mange penge, når man betænker, hvor mange af deltagerne der senere søger ansættelse i flyvevåbnet, HFT og SVF. Vi talte med to kadetter og to yngre officerer, der alle havde deltaget i STUD LUFT og kunne fortælle, at den information de havde fået det, havde været afgørende for deres valg af livsstilling.

Materiel og flyvning

Eleverne blev næste morgen præsenteret for flyvevåbnets materiel. På flyværkstedet var opstillet et antal stande, hvor man præsenterede de forskellige tekniske funktioner. Katapultsædet blev vist stor interesse fra eleverne, og flyverspecialist og flymekaniker J.R. Farre måtte svare på mange spørgsmål. Oversergent J.F. „Frederik" Petersen fortalte, at man tidligere havde haft endnu flere specialer med, men at tiden dermed blev så kort, at ingen fornuftig præsentation kunne lade sig gøre. Derfor de færre „stande".

Luftværnsgruppen og Kontrol- og Varslingsgruppen blev præsenteret i Eskadrille 533's område. Igen var det drengene, der syntes mest interesserede. De gik ikke af vejen for at gå ud i regnen og se på STINGER og HAWK.

Efter frokost var der demonstration af Hughes H-500, Fennec, LYNX og S-61 helikoptere. Der var ikke et øje tørt under disse opvisninger. Ringere var det ikke, at en C-130 Hercules tilfældigvis startede og kort efter tog to F-16B tosædede af. Det allerbedste var vel nok, at man derefter kunne få lov at se, og røre ved helikopterne for ikke at glemme muligheden for at sætte sig på i dem. De af elever vi talte med mente, at STUD LUFT var en FED oplevelse, og at forvaret var en fremtidsmulighed.

❑

Rent arbejdsmiljø i flyvevåbnet i år 2005

Flyvevåbnet, det vil i denne sammenhæng sige Flyvertaktisk Kommando og Flyvematerielkommandoen har besluttet, at fra år 2005 skal ingen mere blive syge af eller kommer til skade ved at arbejde i flyvevåbnet. Det vil man opnå dels ved hjælp af motivation og ansvarlighed, dels ved at putte lidt penge i projektet.



Formanden for Flyvertaktisk Kommandos Hovedsikkerhedsudvalg, major J.G. Andersen understreger, at der stilles krav både til cheferne og den enkelte for at skabe et godt arbejdsmiljø. For at holde målet for øje, er Fælleserklæringen blevet rammet ind og hængt op på væggen.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 9. december 1998 udsendte chefen for Flyvertaktisk Kommando (FTK), generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard og chefen for Flyvematerielkommandoen (FMK), generalmajor V.D. Nielsen en fælleserklæring om, hvorledes arbejdsmiljøet skal se ud i flyvevåbnet om seks år. Heri siges det: At der skal arbejdes målrettet på, at fastholde og skabe sikre, sunde og velfungerende arbejdspladser.

Chefansvar

Major J.G. Andersen, der er daglig leder af sikkerhedsarbejdet for FTK Hovedsikkerhedsudvalg (HSIU), siger om de to kommandoers fælleserklæring på området: „HSIU har analyseret den hidtidige indsats på området. Det har vist sig, at cheferne og sikkerhedsorganisationen ofte er usynlige i hverdagen. Den fastlog også, at flyvevåbnet ingen kendt politik har på området, og HSIU næsten ikke var synligt. Papiret af 8. december er kommet for at synliggøre vigtigheden af indsatsen for arbejdsmiljøet, og for at pege på, hvor og hvordan forbedringer kan opnås". Major Andersen understreger, at arbejdsmiljøet er og bliver et chefansvar, og at alle enheder nu skal i gang med at lave en handleplan for, hvorledes de vil nå det fastsatte mål.

Penge og ansvar

Vi spurgte major Andersen: „Hvad koster det at gennemføre planen?" „Nu investeres der i forvejen en del penge i området, og hvor mange flere det vil koste, ved vi ikke lige nu". Han understreger, at meget kan løses ved almindelig omtanke, og det forhold, at den enkelte medarbejder går aktivt ind i problemerne og er med til at løse dem. Flyvevåbnets chefer vil i den kommende tid på chefmøder i FTK blive konfronteret med chef FTKs tanker om, hvad der skal ske, og blive mindet om, at det er dem der skal skubbe tingene i gang, og få alle „hurraordene" ført ud i livet til gavn for alle. Operationen har fået callsign „GO 05", som ifølge major Andersen ikke er udtryk for at arbejdspladserne skal gøres magelige, men fornuftige og hensigtsmæssige i forhold til det arbejde, der skal udføres.

To hovedsikkerhedsudvalg

Problemstillingerne inden for arbejdsmiljøet i flyvevåbnet er stort set de samme. Alligevel har flyvevåbnet to HSIU, et for FTK og et for FMK. Formanden for FMKs HSIU, oberst E.B. Flebbe siger om erklæringen, at det er vigtigt at tjenestestedernes daglige leder af sikkerhedsarbejdet og cheferne, går sammen om at få lavet en plan for, hvorledes man vil nå den udsendte målsætning. „Ingen er i tvivl om, at det er chefernes ansvar, men det er vigtigt at engagere den enkelte. Det sværeste er nok, at nå frem til den markedsplads, med en længde på 15 cm., som befinder sig mellem folks ører, der vi skal nå ind for at skabe

forståelsen for at arbejdsmiljøet er vigtigt".

Alle med

„Præsident J.F. Kennedy sagde engang: „Don't ask what your Country can do for your. Ask what you can do for your Country" (Spørg ikke, hvad dit land kan gøre for dig. Spørg, hvad du kan gøre for dit land?") Den sætning er god at tænke over, når den enkelte tænker arbejdsmiljø" siger oberst Flebbe.

Han er vel klar over, at økonomien også spiller ind, og siger: „På masser af områder er flyvevåbnet dygtige til at finde duelige løsninger til små penge. Sådan må det også være i arbejdsmiljøspørgsmål. Vel er en Rolls-Royce god for ryggen, som Simon Spies sagde, men en folkevognsløsning er heller ikke at kimse ad. Og så er den til at betale".

Om spørgsmålet om, hvorfor flyvevåbnet har to HSIU'er siger Flebbe, at det er en bestemmelse, der så at sige „er trukket ned over værnet", men hans ønske er, at man ender med at have et HSIU og så kan anvende ressourcerne på en bedre måde. Han slutter med at sige: „Selvom vi nu gør alt, hvad vi formår på området, og måske endda når de satte mål, så er verden jo ikke statisk, og jeg er sikker på, at der i perioden vil dukke nye og anderledes problemer op, som vi så må løse".

❑

Eskadrille 722

Ny skibstragedie i Nordsøen

Torsdag den 4. februar blæste det op til storm med orkanagtige vindstød over Nordsøen. Ved midnatstid kom coasteren Petit Folmer i havsnød 45 sømil wsw af Esbjerg. Klokken lidt over et dansk tid blev skibet ramt af en forkert sø og sank i løbet af få minutter uden at nå at sende nødsignaler.

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

6. februar 1998. Natten mellem den 4. og 5. februar hærgede en voldsom storm over Nordsøen. Coasteren Petit Folmer sank, 45 sømil vestsydvest af Esbjerg, næsten uden varsel.

Den 18-årige skibskok, Peter Mortensen lå i sit lukaf og sov, da han blev vækket af alarmklokken. Han mødtes med de fire andre besætningsmedlemmer på det aftalte sted på skibet. Han havde iført sig sin overlevelsesdragt, hvorefter man søgte at frigøre en redningsflåde. Pludselig blev skibet ramt af en 'forkert sø'. Skibskokken fandt sig selv i vandet, hvor han kunne se, at skibet lå lavt i bølgerne, og han kunne se én af sine skibskammerater. Et ny voldsom bølge skyllede hen over ham. Da han igen kom op til overfladen, var både skibet og kammeraten borte.

Automatisk alarm

Da skibet sank gik EPIRB, en automatisk elektronisk sender i gang. Den sender et kodet signal med oplysninger om skibets navn, størrelse og position op til et satellitsystem ude i rummet automatisk.

Oversergent John Sørensen, Redningscenter Karup (RCC), fortæller, at man der modtog de første usikre signaler klokken 0115. Klokken otte minutter over fire var RCC helt sikre på, skibets navn og position og redningshelikopteren fra Flyvestation Skrydstrup blev alarmeret.

Kaptajn Jan H. Jensen (GAJ) og hans besætning satte kurs mod det sunkne skib. De var først fremme ved skibets position klokken 0543 på grund af en modvind på 55-60 knob (102-111 km/t.). GAJ sagde til dansk TV, at man længe havde haft pejling til skibets nødsender, hvorfor man kunne flyve direkte frem til positionen, hvor besætningen fik øje på skibskokken, der flød i bølgerne i sin redningsdragt som havde lys på, hvorfor han var let at få øje på.

Det tog kun redningsmanden, flyverspecialist Arne Rasmussen fire-fem minutter at gå ned og lægge en sling på kokken, og det i otte til ti meter høje bølger. Det lykkedes at bjerge yderligere et besætningsmedlem, som var omkommet. Overlæge ved infirmeriet på Flyvestation Skrydstrup, der var med som læge på helikopteren sagde, at den omkomnes redningsdragt ikke var lukket rigtigt, og

at der var kommet vand ind i den. Hvilket i dette tilfælde betød døden efter mere end tre timers ophold i vandet.

Flere helikoptere med

I forsøget på at finde flere overlevende, blev redningshelikopteren fra Flyvestation Ålborg med premierløjtnant Hans Henrik Schultz (TAS) sat ind i eftersøgningen klokken 17 minutter over fem om morgenen. Foruden de to danske helikoptere, deltog der også en helikopter fra den tyske redningstjeneste, og på et tidspunkt var der også en helikopter fra det tyske Grentzschutz ude i området. Alle anstrengelser var imidlertid forgæves. Da de to danske helikoptere, med deres meget trætte besætninger satte hjulene på jorden igen, havde de sammenlagt været i luften i 18 timer og fem minutter.

Generet i arbejdet

Oversergent John Sørensen i RCC fortalte til FLYNYT, at der havde været endnu flere helikoptere i området, nemlig to civile, der fløj med pressefotografer. Piloterne på de to danske helikoptere havde udtrykt deres utilfredshed med deres tilstedeværelse, idet de generede eftersøgningsarbejdet.

Fungerende eskadrillechef i Eskadrille 722, kaptajn Leif B. Petersen (LØR), siger om civile presseluftfartøjer i eftersøgningsområder generelt: „De er ofte utroligt generende for vort arbejde. Vi skal bruge alt for mange kræfter på at holde øje med dem. Ind imellem har vi måttet kalde dem op, og bede dem om at flytte sig. Vi har også efterfølgende kontaktet dem for at tale med dem om problemet. Det har i flere tilfælde resulteret i, at de er blevet mopsede, og har fortalt os, at de også har lov at være der".

LØR fortæller om det at lave eftersøgning over vand, at når man under den bedst tænkelige sigtbarhed har gennemfløjet et eftersøgningsområde én gang, så har man set 75% af det der er at se. Området skal derfor gennemflyves endnu et par gange for at man kan være helt sikker ikke at have overset en forulykket i vandet. Han understreger, at der skal meget lidt til, for at et øjebliks uopmærksomhed betyder, at en forulykket bliver overset.

„Det betyder i yderste konsekvens, siger LØR, „at vi kan overse en forulykket, og at denne omkommer, på grund af, at vi er blevet forstyrret af et eller flere luftfartøjer, som flyver med pressefotografer. Det er rigtigt, at de har lov at være der, men de ved åbenbart ikke, hvad de kan blive årsag til. Og så er det spørgsmålet, -er billeder vigtigere end menneskeliv?". LØR mener ikke han kan svare på det oratoriske spørgsmål, men han tænker sit, siger han til FLYNYT.

Problemet kan løses

Lederen af RCC i Flyvertaktisk Kommando, major P.E. Hvass siger, at det er muligt at pålægge et eftersøgningsområde med flyveforbud for andre luftfartøjer end redningshelikopterne, men da eftersøgningen foregår i internationalt farvand, har et forbud ikke den store virkning. Bliver et andet fly for generende, kan man måske give piloten en bøde, men det kræver en dokumentation, der er vanskelig at skaffe.

Hvass siger videre: „Hvis piloterne på presseflyet inden de starter ville kontakte os, kunne de få at vide, i hvilket område helikopteren(ne) befinder sig. De kunne få en frekvens, så de under anflyvning til området kan kontakte vore helikoptere. På den måde skal de ikke flyve rundt og lede efter stedet. De kan meddele piloten(ne) på redningshelikopteren i hvilken højde de kommer ind. Nu er det piloterne på presseluftfartøjerne, der skal holde øje med redningshelikopterne, som så kan passe deres arbejde, medens pressen kan få sine billeder. Herved undgår vi stress på dem der søger efter overlevende, og det må i sidste instans være det vigtigste".

FLYNYT har talt med billedredaktionerne på Morgenavisen Jyllands-Posten og Nordfoto. På Jyllands-Posten var der ingen kunne fortælle om, hvorledes man skaffede sig billeder af den slags hændelser. På Nordfoto siger billedredaktør Brian Bergmann, at Nordfoto for det første ikke havde noget fly i Nordsøen i sidste uge, og at man aldrig ville drømme om at genere redningsarbejdet. Han tilføjer imidlertid, at det ofte er freelance fotografer der rykker ud til den slags opgaver, og her stopper Nordfotos indflydelse på, hvad der sker.

❑



Fra v. redningsmanden, flyverspecialist Arne H. Sørensen, piloten, kaptajn Jan H. Jensen (GAJ) og telegrafist O.R. Hansen.

Forsvaret

SAS dræner forsvaret for piloter

Nu er den gal igen. De civile luftfartsselskaber, størst blandt dem, SAS, fortsætter med at dræne dansk forsvar for piloter. Flyvevåbnets piloter betaler fra en halv til en hel mio. kr. for at slippe ud af værnet før bindingsperiodens udløb. Problemet er ens for alle flyvevåbner i hele den vestlige verden inklusive USA.

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Søværnets Flyvetjeneste kan få mere end svært ved at mønstre de 15 piloter der skal til for at bemande helikopterne på søværnets skibe i Nordatlanten. Det vil gå ud over fiskeriinspektionen i området. Kommandørkaptajn Kai Rash Larsen siger til Berlingske tidende, at man kun har syv fuldt operative piloter tilbage, og derfor må koncentrere sig om at dække Nordatlanten, mens alle andre opgaver må udelades. Tager SAS blot én pilot mere, kan fiskeriinspektionen ikke dækkes.

Flyvevåbnet mangler i øjeblikket 37 piloter ud af de 234 man skal have for at dække behovet. Der uddannes ca. 15 piloter om året, så flyvevåbnet kan slet ikke dække SAS's behov. Oberst P. Adser-Larsen, Flyvertaktisk Kommando siger om problemet, at SAS, når man tager en pilot fra flyvevåbnet, tager en pilot med en uddannelse til mellem otte og ti millioner kr. Det kunne gøres betydeligt billigere på SAS's egen flyveskole. Samtidig er flyvevåbnets piloters uddannelse betydelig mere omfattende, end det der skal til for at flyve et passagerfly. Hermed bliver indtaget til spild af samfundsressourcer.

Hæren har det bedst

Hærens Flyvetjeneste (HFT) er så at sige den eneste værnsgren, som er gået fri af 'dræningen'. Chefen for HFT, oberstløjtnant E. Johansson siger, -Vi er heldigt stillede, jeg har 42 ud af 46 normerede pilotstillinger besat. Vi rekrutterer vore piloter på den måde, at nogle er linieofficerer og de øvrige er pilotofficerer på kontrakt. Det vil sige, at de efter ti år forlader os. Vi kan derfor i god tid sørge for at rekruttere nye til afløsning for dem der rejser. Endelig har vi et antal stillinger, hvor pilotofficerer kan ansættes på langtidskontrakt til 60 år. De flyver altså videre, men har så også andre opgaver ved enheden.

Taler med SAS

Adser-Larsen siger til FLYNYT, at allerede i dag er det muligt, ud fra gældende bestemmelser, at en pilot, der flyver i SAS eller et andet luftfartsselskab, også kan flyve transportfly i flyvevåbnet. Det er således, at det er den enkelte pilot der skal tilrettelægge sin arbejdstid i luftfartsselskabet, så det kan lade sig gøre. Det er imidlertid endnu ikke besluttet at praktisere en sådan ordning, idet ulemperne vurderes at overstige fordelene.

Det ser det ikke ud til, at man i Danmark kan oprette en F-16 eskadrille, der er bemandet med 'deltidspiloter', efter samme mønster, som man har det i USA, Schweiz og Østrig. Det vil blive dyrere, fordi det vil stille større krav til tilrettelæggelse af træningen. Og samtidig vurderes det, at det danske flyvevåbens basisorganisation ikke stor nok til at bære denne ekstra belastning. Endelig vil piloterne i en sådan eskadrille ikke kunne holde samme operative status, som fuldtids F-16 piloter, hvorved flyvevåbnets evne til at deltage i løsning af internationale opgaver ville blive væsentlig forringet.

Tjeneste og løn

„Der klages over, at der er for meget flytteri. Hvad gør flyvevåbnet for at undgå dette?"

„Vi lavede sidste år en undersøgelse, og det viste sig, at yderst få har flyttet mere end to til tre gange. Samtidig gør vi meget for i god tid at fortælle folk, hvorhen og hvornår de skal flytte", siger Adser-Larsen og tilføjer, „samtidig vil det være velkomment,

om nogle, forudsat helbredet tillader det, vedblev med at flyve som premierløjtnanter til de bliver 60 år. Det vil betyde, at de stort set kan blive ved den samme eskadrille hele livet".

„Hvad vil det betyde for stabsarbejdet?"

„Naturligvis er der nogen, der skal i staben. Vi kan ikke leve uden blodfornyelse. Det er da også en god oplevelse, når en ny mand kommer i staben og finder ud af, at arbejdet er mere spændende end han troede, og at opgaverne har et indhold, hvor vedkommende finder ud af, at han får indflydelse på ting han måske aldrig har drømt om".

Om aflønningen af piloterne siger Adser-Larsen, at den indgåede aftale ikke er helt så dårlig, som man har gjort den til. Han har endda mødt folk, som var tilfredse med den. Vi spurgte: „Også dem over 45 år?" Til det siger han, at problemstillingen omkring aflønning af piloter er med i overenskomstpakken (der forhandles om nu) samtidig med, at der arbejdes på at løfte 45 års bommen, så man kan forholde sig til en planlægningshorisont. Man vil gerne kunne vurdere sine optioner på en pålideligt grundlag. Det må dog erindres, at der er to personelorganisationer og mindst tre forskellige ansættelsesformer.

❑

Flyvevåbnets Specialskole

Usædvanligt flot resultat



Flyverkonstabel N.P. Prinds, th., får her overrakt diplomet for hans flotte resultat af chefen for Flyvevåbnets Specialskole, oberstløjtnant Poul Erik Andersen. (Foto Lars Friis, Produktionselementet, Flyvevåbnets Specialskole).

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Klasseleder ved Flyvevåbnets Specialskole, seniorsergent Orla Christensen fortæller, at der de sidste 20 år er tre flymekanikere, der har forladt skolens flymekanikeruddannelse med et gennemsnit på over 98%.

Den sidste af de tre er flyverkonstabel og flymekaniker N.P. Prinds, 24, der fra den 1. marts har været tjenstgørende ved Flyværkstedet på Flyvestation Skrydstrup. Han har bestået eksamen med 98,67%, sprogligt udtrykt hedder det: „Særdeles tilfredsstillende".

Prinds siger selv om det flotte resultat: „Det var en rigtig god fornemmelse at få bekræftet, at det var gået så godt". Han fortæller, at resultatet er et gennemsnit af 13 forskellige prøver han har måttet igennem før flyteknisk grunduddannelse var gennemført.

Til spørgsmålet om, hvorfor han søgte ind som flymekaniker siger han: „Det er en god fornemmelse, at få lov til at gøre en ting rigtig færdigt. Det kan godt knibe med at få den nødvendige tid til det i det private erhvervsliv. Her skal tingene gøres ordentlig, ellers kan følgerne blive katastrofale".

Han er i øvrigt uddannet landbrugsmekaniker og er fra Skrydstrup.

De to øvrige, som har forladt skolen med de flotte resultater er oversergent Jens Dalsgaard Hansen, Flyvestation Aalborg, som forlod skolen i maj 1998 med et resultat på 98,96% og Anton Højland, som i juni 1987 forlod skolen med et score på 99,55 %. Højland har siden forladt flyvevåbnet.

❑

Eskadrille 730/IRF

Retur til Grazzanise

Serbernes henrettelse af omkring 45 landsbybeboere fra landsbyen Racak i Kosovo slog hovedet på sømmet. NATO besluttede igen at sætte tommelskruerne på den serbiske præsident Slobodan Milosevic. Med under 24 timers varsel, var Eskadrille 730/IRF på vej mod Grazzanise i Syditalien med seks F-16 Fighting Falcons og omkring 100 mand.



Flyvestation Skrydstrup 21. januar 1999. Klokken er lidt over ni. Her er piloter og teknikere på vej til Eskadrille 721's C-130H Hercules transportfly. Endnu engang er de på vej til Flyvestation Grazzanise, nær Napoli i Syditalien. Og endnu engang skal de ved deres tilstedeværelse, forhåbentlig, 'overtale' den serbiske præsident Slobodan Milosevic, til at stoppe terroren mod albanerne i Kosovo.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Onsdag den 21. januar. Aftenen før havde NATOs ambassadører holdt møde i Bruxelles. Uvist for hvilken gang var problemerne i Kosovo på dagsordenen. Henrettelsen af omkring 45 landsbybeboere i landsbyen Racak, som var det sidste i rækken af en lang række serbiske brud på efterårets våbenhvileaftale. Tålmodigheden var brugt op. Onsdag eftermiddag kom beskeden til Eskadrille 730/IRF om at gøre klar til afrejse inden 24 timer. I eskadrillen havde man allerede mærket, hvor det bar hen. Man var begyndt i det små at pakke udrustning og materiel sammen. Onsdag eftermiddag afholdt chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst Arne R. Pedersen (RIP), møde med sit personel, hvor han fortalte, at de skulle af sted næste morgen.

Stor travlhed

Fungerende eskadrillechef i Eskadrille 730/IRF, af hensyn til hans opgaver fremtidigt kaldt 'fungerende', fortalte, at man allerede inden mødet var gået i gang med at pakke. -Det er underligt, men på én eller anden måde lykkes det altid personellet at få tingene til at nå sammen. Denne gang på trods af, at man havde under 18 timer til at blive færdige i. Folk arbejdede på flyene til langt ud på aftenen. Eskadrille 721 ankom allerede sidst på aftenen onsdag med en Challenger 604 og en C-130 Hercules. Nummer to Hercules ankom her tidligt til morgen. Det vil sige at opgaven havde fået den prioritet den skal have. Det er vi meget glade for.

Afgang

Omkring klokken ni var den første

Hercules klar til afgang. Challenger 604'eren var fløjet af sted endnu før. Endelig klokken 0930 startede den sidste Hercules. Alle kunne være på Grazzanise før F-16 flyene ankom klokken 14.30 lokal tid.

Verdenspressen var igen på plads. Allerede da der dagen før var møde i Udenrigspolitisk Nævn, var den første TV-station på stedet. Fungerende presseofficer, seniorsergent Helge 'Jobbe' Jacobsen, havde sit at se til med først at forklare pressen, at der ikke var 'noget at skrive hjem om' idet flyvestationen ikke havde fået nogen ordre. Og derefter, da ordren kom, at holde styr på op mod 20 presse- og TV-fotografer samt journalister. Det er dog ret spændende at se, hvor gode de er blevet til ikke at komme i vejen for flyene i eskadrilleområdet.

God stemning

Vi besøgte piloterne i bunkeren. To sad med benene oppe på bordet. Én sad og 'pyntede' på toppen af en reol, og en tredje tog livet ret let i sin magelige kontorstol. Snakken gik. En af piloterne havde travlt med at ringe rundt og aflyse aftaler. På et tidspunkt nævnte han, at han skulle have været af sted på ferie, netop i dag. -Det vidste vi godt, replicerede en af de andre grinende. Det var netop derfor vi bad om at få dig med. -Det kan i f..... ikke være bekendt, hvorfor det. Endnu mere grinende kunne én tredje fortælle ham, at de havde forklaret, at de ikke kunne undvære: „Den mest negative, brovtende og irriterende stodder" i eskadrillen til at 'forsøde' tilværelsen i Italien. -Det var faktisk sådan, fortsatte én kollega, at vi måtte helt ned på knæ for at få ledelsen til at sige ja. Et vrængende ansigt var svar på den sidste udtalelse.

Blandt det øvrige personel var stemningen nogenlunde den samme. -Det eneste vi gerne ville vide nu er: „Hvornår kommer vi hjem igen", sagde en af teknikerne. „Vi er ligeglade, om vi skal være væk i tre måneder, bare vi kender slutdatoen. Det betyder også en del for vore familier!".

Briefing

Da de fem piloter der skulle flyve F-16 flyene til Grazzanise gik til briefing, fulgte vi med. De samme „knægte", der for kort tid siden havde ålet hinanden og virket fuldstændig afslappede ændrede totalt holdning. Nu var de de professionelle, der skulle i gang med arbejdet.

Flight Commanderen delte ud af stakke af bøger og kort der indeholdt alle nødvendige oplysninger om rute, alternative flyvestationer, nødprocedurer, frekvenser og meget mere end en almindelig dødelig kunne følge med i. Alt, fra hvorledes man rullede ud af eskadrilleområdet, forbi pressefotograferne, som skulle havde deres billeder, til at der skulle startes med efterbrænder, med 20 sekunder mellem hvert fly, og forhåbentlig, hvis starten fandt sted på bane 11, stiges på kursen op gennem skyerne med en hastighed på 350 knob op gennem skyerne. -Jeg vil have en melding når nummer fem er Airborne (i luften) sagde Flight Commanderen. Herefter kom ordren om, hvorledes formationen skulle se ud, både, hvis man fløj i skyer, og senere, nede over Europa ude i klar luft med god sigtbarhed. Nødprocedurer blev gennemgået, afhængig af hvilken situation, der skulle afhjælpes. Det kunne for eksempel være landing uden radio, hvor en kollega fløj med på vingen, for at lede den 'radioløse' ned, som skulle lande først, for derefter selv at lande. Indflyvningsprocedurer til Grazzanise blev gennemgået, med Amendola som alternativ. -Vi skal have 2.200 pund i tanken når vi når Grazzanise for i givet fald at kunne nå Amendola, lød beskeden.

Det tog tre kvarter inden briefingen var slut og alle var informeret om, hvorledes man skulle gebærde sig ned over Europa. -Vi mødes udenfor om seks minutter. Vi skal starte klokken 1205 lokal tid.

Farvel igen

RIP havde taget opstilling ude i eskadrilleområdet. Efterhånden som flyene rullede forbi vinkede han farvel til hver enkelt. I løbet af ingen tid, var flyene ude af syne. Vejret var, som det plejer at være når eskadrillen tager af sted, tåget, denne gang dog uden regn.

Om det at få at vide, hvor længe udstationeringen vil vare for den enkelte sagde RIP, det tager vi fat på ved et møde allerede i eftermiddag, så vi kan give folk besked.

❑



Chefen for Flyvestation Skrydstrup, Arne R. Pedersen, ser gennem tågen over på en af de fem F-16 kampfly, der den 21. januar, for anden gang indenfor få måneder startede mod Flyvestation Grazzanise nær Napoli i Syditalien. En formildende omstændighed ved afgangen var, at piloterne vidste , at om små tre timer kunne de forlade cockpittet og træde ud i på Flyvestation Grazzanise, hvor vejret ville være skyfrit med solskin.

Grazzanise dagbog

Igen har NATO måttet opbygge sin styrke på op til 430 fly i Italien. Men, hvad det er de er oppe imod, ved ingen. Fortsat nægter præsident Slobodan Milosevic forhandle og fortsætter i øvrigt undertrykkelsen af kosovo-albanerne.
I fald det skulle komme til krig råder Milosevic over 15 Mig-29 jetkampfly, 65 ældre Mig-21 jagerfly og 90 andre kampfly. På jorden råder han over en hærstyrke på 114.000 soldater, hvoraf de ca. 12.000 er stationeret i Kosovo, hertil skal lægges de serbiske politistyrker, hvoraf det antages, at ca. 15.000 er stationeret i Kosovo. Kosovo er et landområde på størrelse med Sjælland (7016 km^2) beboet af ca. 2 mio. etniske albanere og omkring 200.000 serbere.

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Torsdag den 21. januar 1999.
Eskadrille 730/IRF bliver efter en skærpelse af situationen igen sendt til Grazzanise, hvor „den logistiske modtagebase", det vil sige de 12 mand der var blevet ladt tilbage sidste år, tog imod.

Tirsdag den 26. januar 1999.
Royal Air Force sender yderligere fire Harrier GR 7s fra 4 Squadron på Flyvestation Laarbruck til Italien. Flyene sluttede sig til de fire Harriers, der i forvejen var baseret på Gioia del Colle i det sydlige Italien.

Onsdag den 27. januar 1999.
Ifølge Morgenavisen Jyllands-Posten var der den dato ikke udsigt, at Eskadrille 730/IRF vil vende tilbage til Flyvestation Skrydstrup foreløbig. Statsminister Poul Nyrup Rasmussen sagde: „De skal blive der, så længe NATOs øverstbefalende i Europa (SACEUR) skønner det, og så længe NATOs ministerråd ikke ændrer beslutning. SACEUR har kommandoen nu, og der foreligger ikke noget nyt". Han ville efter ministermødet dagen før ikke udtale sig om, hvorvidt et eventuelt flyangreb skulle følges op med indsættelse af landtropper.

Fredag den 29. januar 1999.
Det forhøjede NATO-beredskab i Italien med den hensigt at lægge pres på Jugoslaviens præsident Slobodan Milosevic, har gjort, at luftrummet over Italien, så at sige er blevet for lille. Derfor kan de danske F-16 piloter ikke opretholde den nødvendige flyvetræning.
Presseofficeren ved Flyvestation Skrydstrup, major B. Frikke, oplyser, at man har lavet et program, hvorefter piloterne kommer hjem for at træne. Første hold kom hjem onsdag den 27. januar for at flyve i tre dage og derefter returnere til Italien.

Lørdag den 30. januar 1999.
NATOs generalsekretær Javier Solana har af ministerrådet fået fuldmagt til at iværksætte luftangreb mod serberne såfremt han skønner det nødvendigt.

Mandag den 1. februar 1999.
Stadig ingen afklaring på, om præsident Milosevic, lederen af oprørerne UCK (Kosovos Befrielseshær), som ingen rigtig ved hvem er, kaldes 'Kommandant Stål', deres politiske leder Adem Demaci og lederen af de moderate albanere, Ibrahim Rugova, vil mødes i Paris lørdag den 6. februar med pålæg om at blive enige om en fredstraktat, senest den 20. februar.

Tirsdag den 2. februar 1999.
Sagde talmanden for UCK, Jacub Krasniqi, at oprørerne ville deltage i forhandlingerne på jagtslottet Rambuillet ved Paris. Det uanset man var uenig i oplægget.

Tirsdag den 2. februar 1999.
Hedder det i nyhedsbrevet „Reaction Force Air News" udgivet af Eskadrille 730/IRF på Grazzanise, at to mand kunne fejre deres 25 års jubilæum som ansatte i flyvevåbnet. Vejret var koldt og der faldt sne på toppen af Vesuv.

Torsdag den 4. februar 1999.
Det serbiske parlament vedtog, med overvældende flertal, at man ville deltage i forhandlingerne i Rambuillet i Paris. Man vedtog samtidig, at man aldrig ville tillade NATO-styrker på jorden i Kosovo.

Søndag den 7. februar 1999.
De stridende parter var samlet i Rambuillet. Serberne nægtede at sidde i samme lokale som forhandlerne fra

UCK. De blev derfor fordelt på hver sin etage på jagtslottet, medens forhandlerne fra kontaktgruppen, de består af repræsentanter fra USA, Storbritannien, Tyskland, Frankrig, Italien og Rusland vandrede fra den ene til den anden med budskaberne.

Tirsdag den 9. februar 1999.
I går kunne man i dagspressen læse, at personellet ved Eskadrille 730/IRF intenst fulgte forhandlingerne i Rambuillet. I dag sagde den amerikanske chefforhandler, Christoffer Hill på en pressekonference: „Det er ikke let, og jeg kan forsikre jer for, at vi ikke gør det for at more os. Men vi gør fremskridt".
Samme dag havde Eskadrille 730/IRF besøg af den danske ambassadør i Rom, Henrik Reé Iversen og konsul Knud Jerne.

Søndag den 14. februar 1999.
Den amerikanske udenrigsminister Madelaine Allbright kom i dag til Rambuillet for at tale dunner til deltagerne i konferencen. Hendes budskab var, at nu fik deltagerne en uge til at finde ud af en aftale, ellers ville bombningerne starte. Det lykkedes hende for første gang at få serbere og kroater til at mødes i det samme rum. Presset hviler især på serberne, idet forhandlerne fra Kosovo har givet udtryk for, at oplægget er en 'fair deal' for deres vedkommende.

Mandag den 15. februar 1999.
Var der chefskifte ved eskadrille 730/IRF, idet oberstløjtnant F.S. Rasmussen (SUM) overdrog kommandoen til oberst A.R. Pedersen (RIP). SUM lagde i sin afskedstale vægt på det gode professionelle samarbejde, hvor opgaver man ikke havde kunnet forudse hjemmefra var blevet løst på bedste vis. Samtidig blev halvdelen af personellet udskiftet.

Lørdag den 20. januar 1999.
Både hos Eskadrille 730/IRF personellet på Grazzanise og hos resten af flyvevåbnets personel i Danmark var der stor spænding om, hvorvidt serbere og kosovo-albanerne ville nå til en aftale før denne lørdag klokken 12. De nåede det ikke, men uret blev sat i stå og næste deadline fastsat til tirsdag den 23. februar klokken 16.

Søndag den 21. februar 1999.
Den amerikanske udenrigsminister Madelaine Allbright bankede i løbet af lørdag og søndag formiddag serberne på plads. I mellemtiden fandt kosovo-albanerne ud af, at de ikke ville være med til en aftale der ikke indeholdt en afstemning om fuld selvstændighed om tre år. -I denne situation kan man ikke bombe serberne, fastslog Allbright. Alt var igen gået i knude. I løbet af fredag den 19. og lørdag den 20. havde OSCE observatørerne pakket deres grej og gjort klar til at forlade Kosovo, man ønskede ikke at give Milosevic mulighed for at tage gidsler, eller tro, at bombninger kun var en tom trussel.

Tirsdag den 24. februar 1999.
Der blev ikke opnået en aftale i Rambuillet. i stedet blev forhandlingerne udsat i 14 dage for at kosovo-albanerne kunne tage hjem og tale med deres bagland. For verden så det ud, som om serberne var dem der fik mest ud af forhandlingsrunden. Ufrivilligt hjulpet af forhandlerne fra Kosovo.

Søndag den 28. februar 1999.
Af Reaction Force News fremgår det, at meget af tiden på Grazzanise er ventetid. Noget af ventetiden blev af en del af styrken brugt til en udflugt til Pompeji og Vesuv, sidstnævnte bjerg begravede i år 79 Pompeji i vulkansk akse og dræbte alle indbyggerne.

Tirsdag den 2. marts 1999.
I nyhedsbrevet fra Grazzanise kan man læse, at det er blevet „hverdag". Rutinerne er faldet på plads. Også rutinen med udskiftning af folk. „Kvalitetstid" kaldes den gode times tid en C-130 holder på jorden, vel og mærke af det personel, der skal med hjem. Tiden bruges til overlevering til afløserne.

Søndag den 7. marts 1999.
Kosovo albanernes militære leder tøver fortsat med at godkende fredsplanen for Kosovo-provinsen. Siden den 24. februar har serberne seksdoblet deres styrker mod grænsen til Makedonien. Angiveligt for at stoppe NATO-styrkernes indrykning i Kosovo, idet serberne stadig er modstander af, at NATO's landstyrker skal kontrollere en eventuel fred i Kosovo i tre år

Mandag den 8. marts 1999.
Mandag aften havde kosovo-albanernes militære ledelse skiftet mening. Nu ville man gerne underskrive aftalen fra Rambuillet, når man mødes igen den 15. marts. Såfremt tilsagnet holder, vil NATO igen stramme grebet om den serbiske præsident Slobodan Milosevic. Et fortsat nej fra hans side vil betyde bombninger af udvalgte mål i Jugoslavien.

Tirsdag den 9. marts 1999.
Situationens alvor blev i dag understreget af, at den amerikanske chefforhandler og diplomat Richard Holbrooke igen ankom til Beograd for at forhandle med Slobodan Milosevic. „Han har ikke givet nogen indrømmelse endnu, og vi står overfor svære forhandlinger", understregede Holbrooke ved sin ankomst.

❑

20 års dansk-tysk radarvenskab

Mellem Eskadrille 602 i Bækskov ved Skrydstrup og Radarführungsabteilung 13 i Brekendorf nær Schleswig har man fundet ud af, at NATO-samarbejdet ikke kun behøver at foregå på de bonede gulve i Bruxelles. Foruden det faglige, har de to enheder også fundet ud af, at samarbejde også omfatter den sociale del af tilværelsen.

Tekst: Major F. Westergaard, chef for Eskadrille 602.
Billeder: Radarfürungsabteilung 13, Breckendorf.



Personellet fra de to radarstationer fotograferet under besøget på Breckendorf den 22. oktober sidste år, hvor man fejrede 20 års venskab og godt samarbejde.

Efter Den anden Verdenskrig blev luftrummet over Vesttyskland af de vestallierede besættelsesmagter delt op i fire sektorer. I de to nordlige sektorer, Sektor 1 og 2, som var engelsk myndighedsområde, byggede Royal Air Force bl.a. radarstation Brekendorf, som ligger i Hüttener Berge, 50 kilometer fra den dansk-tyske grænse. Ved genopbygningen af det nye tyske Luftwaffe i 1956 blev talrige operative og tekniske officerer med erfaring fra krigens tid genansat. Imidlertid var der sket en rivende teknisk udvikling siden krigens afslutning, og dette personel blev derfor genuddannet i USA og England inden de kunne indgå i NATO's integrerede luftforsvar.

Englænderne ud

Den 10. juni 1958 blev der i London indgået en aftale mellem Vesttyskland og England, som fastsatte, at England gradvist ville overdrage sine radarstationer i Vesttyskland til Luftwaffe. En tilsvarende aftale med USA blev indgået den 21 JAN 1959. Stationen i Brekendorf blev overdraget den 1. oktober 1959 og kan altså i år fejre 40-års dagen som selvstændig Luftwaffe-enhed.

Selvom Luftwaffe overtog radarstationerne i de fire sektorer, var tyskerne endnu ikke herrer i deres eget hus. Håndhævelsen af suveræniteten i luftrummet var stadig et besættelsesmagt anliggende, og derfor var der bl.a. i Brekendorf tjenstgørende engelske officerer, som skulle kontrollere det engelske afvisningsberedskabs fly. Ved den tyske genforening den 3. oktober 1990 fik Tyskland igen fuld kontrol over luftrummet, og i marts 1992 forlod den sidste engelske officer Brekendorf.

Fra starten havde Brekendorf garnison på kasernen "Auf der Freiheit" i Schleswig. I 1986 flyttede garnisonen til Kaserne Krummenort på flyvestation Hohn nær Rendsburg for i 1994 – som følge af et forsvarspolitisk kludetæppeforlig – at flytte til den nuværende garnison på "Preusser Kaserne" i Eckernförde.

Venskabet fejret

Den 25. maj 1978 indgik Eskadrille 602 og daværende III./Fernmelderegiment 34 (nu Radarführungsabteilung 13) i Brekendorf nær Schleswig en venskabsaftale - for øvrigt den første mellem en dansk og en tysk luftvåbenenhed. Tyveåret for indgåelsen af dette "Partnerskab" blev den 22. oktober 1998 markeret ved en reception på Preusser Kaserne i Eckernförde, som i dag er garnison for den tyske enhed.

I receptionen deltog foruden indbudte civile og militære tyske gæster også repræsentanter for det danske mindretal i Sydslesvig. Blandt indbudte danske gæster var Chefen for Kontrol- og Varslingsgruppen, oberst E. Lyngbye, Chefen for Kontrol- og Varslingsgruppens Operationsafdeling, oberstløjtnant V.O.B. Sørensen og fra Vojens Kommune, kommunaldirektør M. Olsen samt EDB-chef J.K. Hansen. Fra Eskadrille 602 deltog 27 repræsentanter samt 5 tidligere tjenstgørende ved enheden. Blandt sidstnævnte kategori var pensioneret major A.C. Larsen (JOE), som i 1978 indgik venskabsaftalen med den tyske radarenhed.

Om aftenen var der middag og kammeratligt samvær i underofficersmessen for repræsentanter for de to enheders personale samt indbudte danske og tyske gæster.

❑

Flyvestation Vandel

Kvalitet i højsædet

At lave eftersyn på motorer til luftfartøjer er en sag om teknisk kunnen, erfaring og kvalitetsbevidsthed. Umiddelbart lyder det som en meget enkel affære, men man skal ikke følge med ret længe på et motorværksted, før man bliver overbevist om, at enkelthed ikke er det der præger arbejdet mest.

Tekst og billeder N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyverspecialist og flymekaniker, Mogens S. Nielsen har fire måneders erfaring som motormekaniker på Flyværkstedets Motorværksted på Flyvestation Vandel. Lige nu er han beskæftiget med et udføre et 500 timers eftersyn på en Turboméca Arriel 1 D 1 jetmotor til Hærens Flyvetjenestes (HFT's) AS 550 C2 Fennec (Ørkenræv) helikopter. Eftersynet kaldes i daglig tale for et „PE", periodisk eftersyn. Hvis nu alt gik „efter bogen" ville Nielsen have fået lov at lave sit PE færdigt i fred og ro, sådan går det ikke altid.

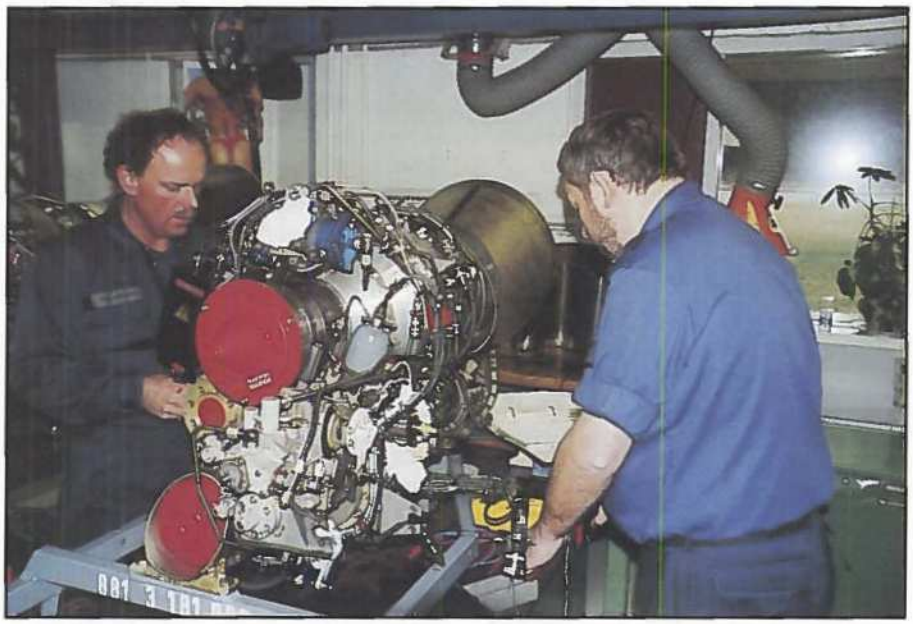
Højfrekvent lyd

Lederen af Motorværkstedet, oversergent T. Vendel, fortæller: „Lige nu står der en Fennec oppe på PVH Linen (Panserværnshelikopterkompagniet), som er begyndt at udsende en højfrekvent lyd, vi ikke umiddelbart kan identificere årsagen til. Derfor skal vi have motoren ud, for at finde ud af, hvad der er galt". Det betyder, som flyverspecialist K.B. Jensen sagde med et lunt grin: „At nu skal „Jysk Autohjælp" i gang med at flytte helikopteren ud til Flyværkstedet på en trailer, for at vi kan skifte motoren". Inden da skal der bestilles plads i hangaren, da der er helikoptere inde til rutineeftersyn. Ikke længe efter ankom Fennec'en på sin trækvogn, og man kunne gå i gang med at skifte den mistænkelige motor.

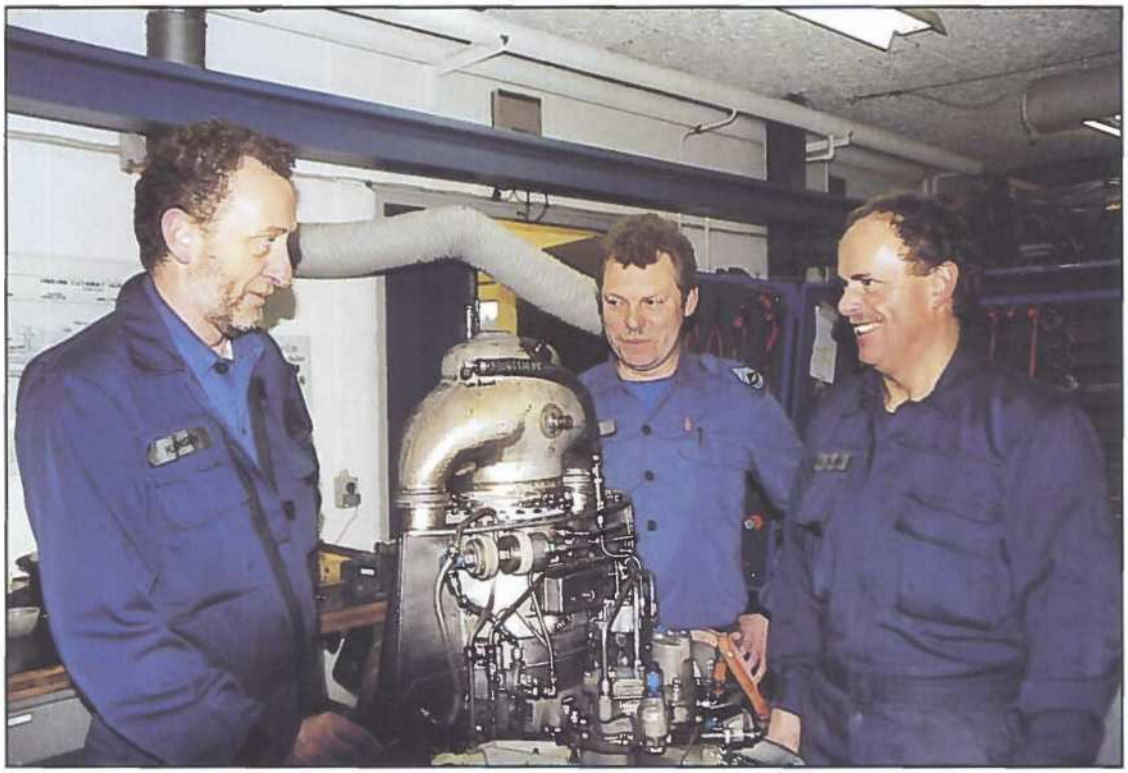
Det at skifte motor på en helikopter er en rutinesag for folkene på Motorværkstedet. Derimod er det ikke rutine, at finde en motor, der, hvad angår gangtid, passer ind med flystellet. For at undgå for mange værkstedstimer, skal afflyvningstiden på stel og motor helst følges ad. Et ønske det kan være svært at opfylde, hvis en motor „falder ud" i utide i forhold til stellets flyvetid siden sidste PE.

Kvalitetsbevidste

Oversergent Vendel viser os, hvor meget papir, der går på et motoreftersyn. „Det kan som sagt være et PE, eller et 100 timers eftersyn også kaldet et „ME", mellemeftersyn," forklarer han. Han fortæller videre, at alt, hvad der bliver gjort ved motoren under eftersynet dokumenteres på papir. Flyvevåbnets FLYVIS system (et rapporteringssystem, hvor alt om fly og piloter er opført) fortæller teknikerne, hvad de skal foretage sig, og bagefter kvitterer de i systemet for, at de nu også har gjort som de skal. Hertil kommer, at hvis de under eftersynet „falder" over noget der skal udskiftes, så gør de det, og fortæller samtidig systemet, hvad de har gjort.



Tv. flyvespecialist og flymekaniker Mogens S. Nielsen, der hjælper flyverspecialist og flyelmekaniker, Søren Andersen med at kontrollere de elektriske forbindelser på en Turboméca Arriel D jetmotor til en Fennec panserværnshelikopter.



Hele Motorværkstedets faste personelstab, fra v. flyverspecialist og flymekaniker, K.B. Jensen, lederen af sideværkstederne, oversergent T. Vendel og flymekaniker Mogens S. Nielsen.

Kvalitetsniveauet svarer til det, der i det civile erhvervsliv hedder ISO 9002 systemet. „Det har de i øvrigt „stjålet" fra forsvaret" siger Vendel. Han er ikke i tvivl om, at systemet er godt, men giver en masse arbejde.

Gåden

Nielsen havde ved et eftersyn opdaget en belægning, der ikke skulle være der, den benævnes „snask". Den gemte sig på strukturen under indsugningen. Alle på værkstedet spekulerede over: „Hvor kommer det fra?" Motoren blev undersøgt for utætheder. Dem var der umiddelbart ingen af. Gåden løste sig, da man fandt ud af, at „snasken" bestod af indtørret sæbe! Nu ved man, at indtørret sæbe er aggressivt overfor metal, hvilket er uheldigt. Derfor er det nu en del af eftersynet, at det kontrolleres, at der ikke ligge „snask" på motoren. Den opmærksomme læser vil naturligvis spørge: „Hvad laver sæbe i et jetmotor". Nu er det sådan, at jetmotorer suger pollen og mange andre urenheder ind, når der flyves. Forbruget af luft til forbrænding er enormt. Derfor foretages der motorvask med vand og sæbe. Det er under denne proces, at lidt vand med sæbe i løber ved siden af, og vips, fordamper vandet på den varme motor, og efterlader „aggressiv snask".

Gode motorer

Vendel siger, at Turboméca Arriel 1 D 1 motoren er en god og stabil motor. Jensen er enig med ham, så langt, at hidtil, hvor motorerne har kørt omkring 1700 timer, har de været stabile. Hvad der vil ske i fremtiden kan man ikke vide.

Allison 250-C20 motoren, som sidder i HFTs Hughes H-500 observationshelikoptere, stiller lidt større krav til vedligeholdelse. De har kørt adskillige tusinde timer siden de blev produceret. De skal da også ind til PE for hver 300 timer. Trods alderen er de stadigvæk stabile understreger Vendel. „Du skal huske på, at det eneste blivende på motoren i virkeligheden kun er det skilt, hvor motorens nummer står på. Alt andet er moduler, der kan udskiftes".

Mange opgaver

Hovedopgaven er, at lave PE og ME på de godt 30 motorer man råder over. Hertil kommer så de ekstra opgaver, der opstår når man må rykke ud til én af de to Flightlines, hvis enten en H-500 eller en Fennec har fået motorproblemer. En anden opgave er, at rykke ud sammen med det samlede Flyværksted på øvelse et eller andet sted i Danmark, hvor det nu måtte passe hæren at holde øvelse. I sådanne tilfælde foregår reparationer og vedligeholdelse under betydelig mere primitive forhold, men stadig med den samme kontrol og kvalitetsbevidsthed. Hovedkontrollen er, at HFT's helikoptere bliver oppe i luften så længe de nu skal. Nede på jorden sætter flymekanikeren sit inspektionsstempel på papirerne når eftersynet er udført. Derefter kommer Kvalitetselementet og udfører såkaldte „spotchecks" og endelig kan helikopteren komme i luften.

Det er ikke alle opgaver de to ansatte på motorværkstedet kan klare selv. Mens vi var der, var der en specialist på besøg, flyveroverkonstabel og fly-elektriker Søren Andersen var inde for at måle de elektriske forbindelser på en Arriel motor igennem. De såkaldte sideværksteder, det vil sige Motor-, Plade- og El-værkstedet er samlet under én leder, hvilket betyder, at man kan trække på alle tre værksteders personel når det brænder på.

❑

Tiden efter udsendelse - en ny begyndelse



Cand. psych. Henrik Elsig Andersen, Forsvarets Center for Lederskab, Psykologisk Afdeling. (Foto: via HOK).

Den danske deltagelse i internationale missioner har de senere år været ganske omfattende, og intet tyder på, at den bliver mindre i det kommende år. Samtidig vil opgaverne i højere grad end i dag involvere personel fra alle tre værn. For flyvevåbnet er det seneste eksempel udstationering af Eskadrille 730/IRF i forbindelse med konflikten i Kosovo.
Forsvaret har nu etableret en aktiv opfølgningsindsats overfor personel, der vender hjem efter international tjeneste. Derved indsamles der løbende værdifuld information om personellets oplevelser fra de enkelte missioner - og der kan tilbydes hjælp til de personer, der har behov herfor. De seneste resultater er ganske positive - kun få har behov for efterfølgende professionel hjælp. Ikke desto mindre er en aktiv opfølgning fra forsvarets side stadig af stor betydning - og der er stadig forhold, der kan forbedres.

Af cand. psych. Henrik Elsig Andersen Forsvarets Center for Lederskab, Psykologisk Afdeling

Hvert år vender mere end 1600 danske soldater hjem efter endt international tjeneste rundt om i verden. De fleste har været væk hjemmefra i ° år, enkelte i længere tid.

Lad det være sagt med det samme: Alle forandrer sig i løbet af en udsendelsesperiode - ikke kun den udsendte selv, men også familie, venner og kollegaer i Danmark. Man skal ikke alene finde sig selv igen efter udsendelsen, men også sine nærmeste. En soldat fortæller:

„At være SFOR-soldat i Bosnien var jeg uddannet til og forberedt på, men at være *tidligere SFOR-soldat* i Danmark var langt vanskeligere, end jeg forestillede mig."

Tidligere undersøgelser - både danske og udenlandske - har vist, at overgangen fra international tjeneste til normal tjeneste/civilt liv spiller en betydningsfuld rolle for, om en soldat får problematiske psykiske efterreaktioner eller ej. Forsvaret har derfor en vigtig opgave med at sikre, at denne overgang forløber så hensigtsmæssig som muligt. Det handler om orientering og forberedelse, men også om at fastholde en vis kontakt til soldaterne efter udsendelse. Psykologisk Afdeling ved Forsvarets Center for Lederskab (PSA/FCL) har nu etableret aktiviteter, der sikrer en sådan kontakt.

Hvem er omfattet?

Alle personer, der udsendes i international tjeneste i længere tid er med i opfølgningsaktiviteterne. Den største gruppe i øjeblikket er holdudsendt personel tilknyttet SFOR-styrken i Bosnien, men også de mange enkeltudsendte, der kommer fra alle tre værn, indgår i aktiviteterne. Det er en broget skare, men fælles for dem alle er, at de cirka 6 måneder efter hjemkomst modtager et spørgeskema om deres oplevelser under og efter udsendelse.

På den måde får Psykologisk Afdeling et indtryk af, hvordan soldaterne har oplevet udsendelsen og hjemkomsten, samt et indtryk af hvordan personen har det i dag. Det skal understreges, at enhver kontakt til Psykologisk Afdeling er underlagt fuld fortrolighed. Der er ingen, der får viden om hvem psykologerne har kontakt med.

Hvad sker der?

Kort fortalt bliver alle returnerede spørgeskemaer vurderet af Psykologisk Afdeling, og der tages kontakt til de personer, som skønnes at have en risiko for problematiske efterreaktioner. Mennesker er meget forskel-

lige, og hvad én person finder normalt kan en anden opfatte som belastende. Det centrale er at finde frem til den gruppe, hvor sandsynligheden for at identificere personer med vanskeligheder er størst - den såkaldte „risikogruppe". En person, der placeres i risikogruppen har ikke nødvendigvis problemer. Personer i risikogruppen, der skønnes at have stor risiko for vanskeligheder, bliver ringet op (hvis personen har accepteret at blive kontaktet telefonisk), mens personer med mindre risiko får tilsendt et brev, hvori forsvarets tilbud om eventuel hjælp beskrives, ligesom personen opfordres til at kontakte Psykologisk Afdeling, hvis han eller hun har behov for hjælp.

Udover at kontakte personer med risiko for vanskeligheder får Psykologisk Afdeling indsamlet en mængde af soldaternes erfaringer. Disse erfaringer er basale for at sikre, at forholdene omkring udsendelse hele tiden kan evalueres, ændres og forbedres.

De seneste resultater

Situationen i det tidligere Jugoslavien har ændret sig meget siden Dayton fredsaftalen blev indgået. Soldaterne fra de hold der befandt sig i området under krigen oplevede ting som efterfølgende hold heldigvis har været forskånet for. Dette viser sig da også i de seneste resultater af opfølgningsaktiviteterne. Ved den første opfølgningsundersøgelse (af DANBAT hold 7 og 8[1]) blev 16 procent placeret i risikogruppen, mens der ved de seneste opfølgningsaktiviteter[2] blev placeret cirka 8 procent i risikogruppen. De seneste aktiviteter viste også, at knap 2 procent havde behov for psykologisk bistand.

Der er stadig en vis risiko forbundet med at opholde sig i missionsområdet, især minefaren og risikoen for trafikuheld. Der er også stadig mange mulige belastninger ved at være udsendt; synet af den store nød og elendighed blandt lokalbefolkningen, manglen på privatliv, arbejdsbyrden (der både kan være for stor og for lille) og savnet af familie og venner i Danmark. Det er derfor ikke overraskende at nogle har behov for psykologhjælp efter udsendelse. De er alle blevet tilbudt hjælp, og de fleste har sagt ja til tilbuddet.

Der er to ting, der er værd at bemærke. For det første kan man aldrig helt undgå, at nogen får behov for hjælp efter udsendelse. Man kan forsøge at skabe så gode betingelser som muligt for at imødegå problemer, men helt undgå dem kan man næppe. For det andet skal man huske på, at 98 procent af de udsendte ikke har væsentlige problemer. Nogle har da givet oplevet visse vanskeligheder, men langt de fleste har løst vanskelighederne på egen hånd eller med familie og venners hjælp. Her skal psykologerne ikke blande sig. Forsvarets psykologer skal kun være der, når familie og venners hjælp ikke slår til - og det er som sagt sjældent tilfældet.

Et område der imidlertid møder kritik er hjemkomstprocedurerne. Særligt de enkeltudsendte udtrykker klar kritik af den måde hjemtagelsen foregår på. Fra mange sider efterlyses der mere og bedre information, bl.a. om de problemer man kan løbe ind i efter hjemkomsten. Dette er et område, der bør kigges nærmere på.

Resultaterne fra de seneste opfølgningsundersøgelser tyder på, at kun få efterfølgende har behov for professionel hjælp. Ingen undgår at blive påvirket af en udsendelse, men som en tidligere SFOR-soldat beskriver det:

„Jeg har lært utrolig meget af min tid i Bosnien - ikke kun om mig selv, men også om andre kulturer og levevis. Tidligere tog jeg blot tingene for givet, i dag sætter jeg større pris på mit liv i Danmark."

For mange er udsendelsen primært en positiv oplevelse - en oplevelse de ser tilbage på med stolthed og glæde.

Er den aktive opfølgning nødvendig?

Svaret på spørgsmålet er et klart JA. Det er glædeligt, at kun få personer har behov for professionel hjælp, men den aktive opfølgning handler om mere end at få kontakt til personer med behov for hjælp. De første erfaringer tyder på, at forsvaret med den aktive opfølgning kan fastholde en velafbalanceret kontakt til personellet efter udsendelse. En kontakt der ikke omklamrer soldaterne, men på den anden side heller ikke lader dem i stikken, der vitterlig har brug for hjælp.

Opfølgningens største værdi må antages at være af forebyggende karakter. At nogen interesserer sig for ens ve og vel kan i sig selv beskytte mod at få problemer. Endvidere viser forsvaret klart, at det står ved sit ansvar overfor personellet - også efter udsendelse. Man siger til soldaterne: „Dine erfaringer er vigtige for os, og vi vil gerne tage ved lære". Heri ligger en interesse, anerkendelse og accept af den enkeltes indsats, der er en afgørende byggesten i den enkelte soldats tro på, at hun eller han har gjort en meningsfuld indsats for freden i verden.

Og troen på at man har udrettet noget meningsfuldt er en vigtig ballast at have i rygsækken, når livet i Danmark skal begyndes på ny.

❑

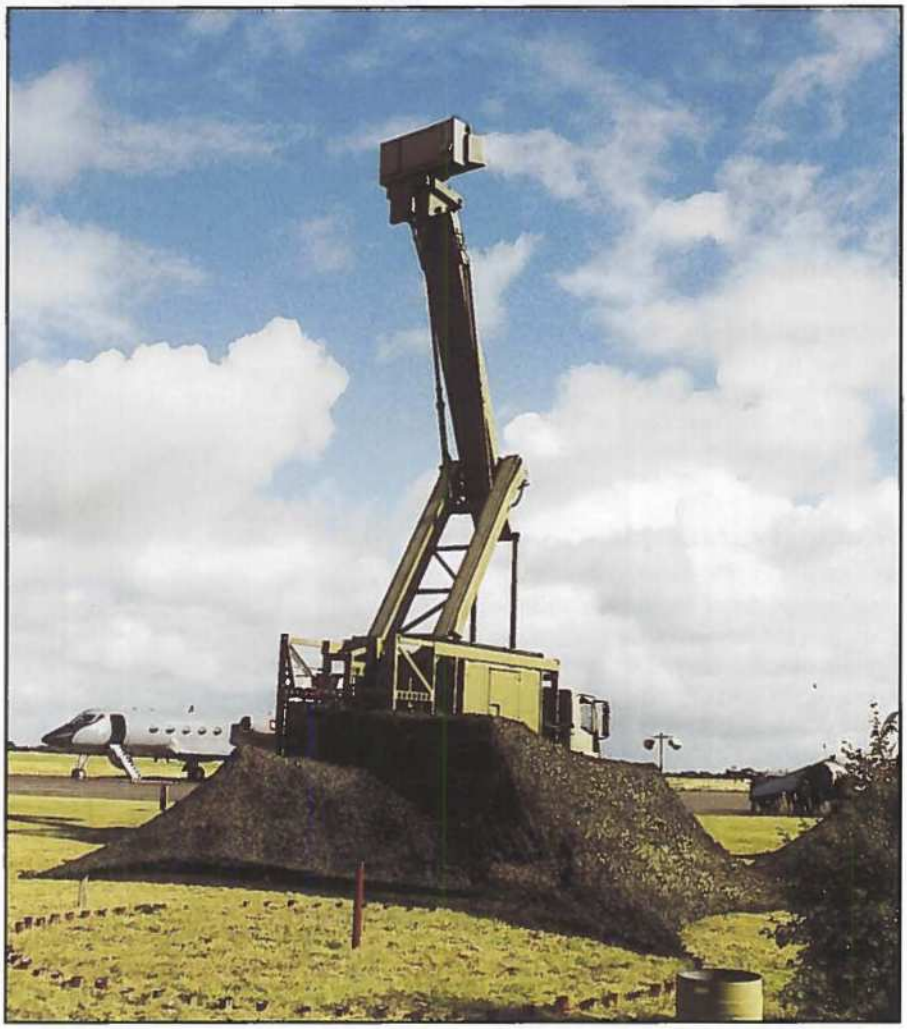
[1] *Interesserede kan læse mere om resultaterne af DANBAT hold 7 og 8-undersøgelsen i rapporten „Danske FN-soldater - 2 år efter", FCL publikation 144.*

[2] *De seneste undersøgelser har omfattet SFOR hold 3, SCANDCOY hold 6, DANCON/ALBA samt enkelt udsendt personel afgået i perioden 1 JAN 1997 - 31 MAR 1998.*

Luftværnsgruppen

Nyt HAWK system under udvikling

I 1964 ankom fire eskadriller HAWK-missiler til Danmark. Landet havde modtaget et HAWK mobilt missilluftforsvarssystem mod angribende fly i lave og mellemhøjder. I 1977-78 blev systemet modificeret og fik betegnelsen I-HAWK, men blot 12 år senere var det klart, at systemet var ved at have overlevet sig selv. Noget måtte gøres. Der blev nedsat en arbejdsgruppe som skulle finde en løsning. Løsningen blev DE-HAWK, et dansk udviklet HAWK missilluftforsvarssystem, som nu er godt på vej og i år 2000 vil være leveret.



Søgeradaren på billedet hører til STINGER systemet. Den nye søgerader til DEHAWKS ligner den til forveksling. Radaren er monteret på en lastbil. Når den er sat på plads, kan lastbilen køre væk og søgeradaren passe sig selv. Blandt de mange fordele ved denne radar er, at den kan placeres i en bevoksning og alligevel 'se' ud over træerne.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

HAWK er forkortelsen for den besværlige amerikanske betegnelse, Homing All the Way Killer-Missile (Styret missil med evnen til at 'dræbe' (skyde et fly ned) under hele missilets flyvning). Som tiden er gået, er systemet ved at være udslidt.

Personellet ved Luftværnsgruppens eskadriller har siden 1964 udført et stort stykke arbejde, hver gang en eskadrille er rykket ud for at deltage i en øvelse et eller andet sted. Først i Danmark, men med den internationale udvikling i de seneste år, også i Tyskland, Norge og Italien.

Hver udrykning har været et slagsmål mod uret for på hurtigst mulige måde at få eskadrillen gjort operationsklar. Hver gang var det en opvisning i så hurtigt som muligt at køre radarer, launchere og operationsvogn frem til de i forvejen udpegede positioner, og derefter få dem forbundet med, om ikke tonsvis af tunge kabler, så noget der ligner denne vægt. Ingen, fra chef til yngste konstabel i Luftværnsgruppens eskadriller har

kunnet undslå sig øvelsen, "At slæbe kabler", når eskadrillen skulle gøres operationsklar.

I juni måned 1997 gjorde Eskadrille 543 det så godt, at Commander-in-Chief Allied Forces Europe, general Dieter Stöckmann, udtrykte sin anerkendelse af eskadrillens indsats under Rapid Reaction Force Operational Evaluation (Den hurtige indsatsstyrkes operative evaluering) ved Husum i Tyskland.

Ligegyldigt, hvor meget personellet har slidt og slæbt, så har det ikke kunnet kompensere for, at udviklingen er gået stærkere, end selv den bedste indsats kan hamle op med.



Den gamle søgeradar, der nødvendigvis må placeres i det åbne land. Her på en bakketop billedet ses to launchere med HAWK missiler. Med indførelsen af DEHAWK, vil de kunne

Grundigt forarbejde

At udskifte et helt våbensystem er, med de budgetter samfundet stiller til rådighed for forsvaret, en næsten umulig opgave. Dette faktum får de kreative tanker til at blomstre, hvad de også gjorde omkring 1990, hvor man måtte se i øjnene, at det HAWK system, der efter opgraderingen i 1975-77, havde fået betegnelsen Improved (forbedret) HAWK, ikke længe kunne følge med udviklingen.

I december 1995 indgik Flyvevåbnet en kontrakt med elektronikfirmaet TERMA Elektronik i Lystrup ved Århus om udvikling af Danish Enhanched HAWK (Dansk Forbedret HAWK) nemmere kaldet DEHAWK.

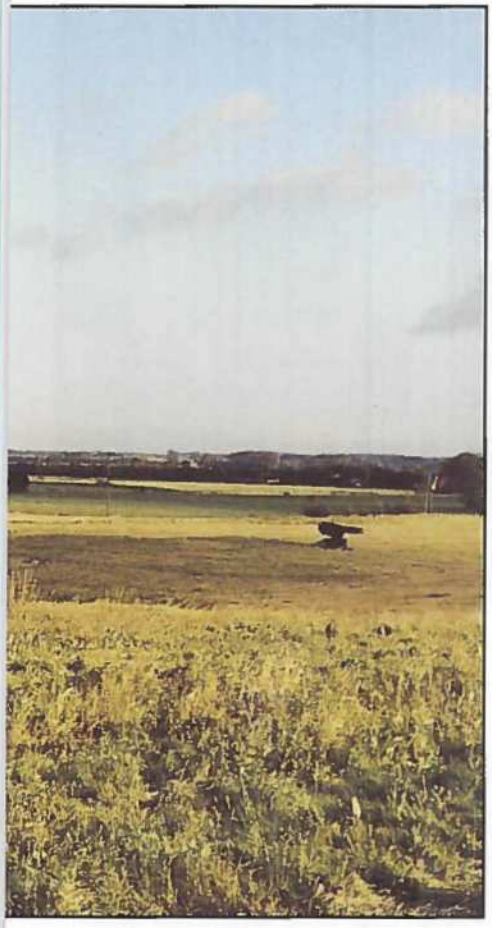
Vi har talt med TERMA's projektleder på DEHAWK, Anders Nørgaard Lauritzen, som fortæller, at der forud for kontraktens indgåelse lå et stort forberedelsesarbejde. -Inden man kan indgå en kontrakt til 800 mio. kr., skal man vide, hvad det er man vil have, siger han. -Det man ønsker skal defineres grundigt, hvad det også blev i et tæt samarbejde med folk fra Flyvertaktisk Kommando (FTK), Flyvematerielkommandoen (FMK) og ikke mindst brugerne i Luftværnsgruppen. Han lægger ikke skjul på sin tilfredshed med samarbejdet med de nævnte dele af flyvevåbnet, som han finder meget inspirerende og kompetent. Her kan man så tilføje, at flere ansatte ved TERMA har forladt flyvevåbnet til fordel for samarbejdspartneren.

Også den slags kontrakter skal udbydes i licitation. Lauritzen siger smilende, at det er begrænset, hvor mange firmaer, der findes på markedet, som kan byde ind på den slags. -I virkeligheden, sagde han, -var der kun den oprindelige producent af HAWK-systemet, det amerikanske firma Raytheon. Men det endte altså med, at TERMA fik ordren.

Hvad er det man køber

Kontrakten med TERMA omfatter hele det danske I-HAWK system og Stinger systemet, af hensyn til økonomien er projektet opdelt i to afdelinger. Den første afdeling betyder udvikling og levering af OC'ere Operation Control Centre (Operationskontrolcenter) til erstatning for de eksisterende BCC Battery Control Centre (Kontrolcenter, Eskadrilleniveau), PCP Platoon Control Centre (Kontrolcenter, delingsniveau) og ICC Information Control Centre (Informations- og kontrolcenter).

Den nye 3D-radar med indbygget IFF, Identification Friend og Foe (Identifikation af ven eller fjende), som leveres af det franske firma Thomson i Paris, der fremstiller en af de bedste radarer på området. 3-D erstatter PAR, Pulse Aquisition Radar (Søgeradar mod mål i mellemhøjde), CWAR Continuous Wave Acquisition Radar (Søgeradar, mod mål i lav højde), ROR, Range only Radar der måler afstanden til målet) og endelig IFF. Det betyder, at en del tungt materiel bliver taget ud af drift, og at vedligeholdelsen af systemet blive



erløse på Midtsjælland. Længere væk, th. i ndnu længere væk fra søgeradaren.

om udvikling af en træner, således, at personellet kan træne en hvilken som helst form for kampsituation, der kan drømmes op. I dette er også indeholdt muligheden for at træne brug af det eksisterende elektrisk/optiske målfølgeudstyr ETOS (Electrical Optical Tracking System) og FLIR Forward Looking Infrared System (Infrarødt målfølgeudstyr).

Stinger

Med i kontrakten er også levering af udstyr til Stinger Eskadrillen, som omfatter radar, OC, våbenterminaler m.v.). De to OC'er der leveres til brug for HAWK Afdeling Øst og Vest (HAFD-Ø og -V) er identiske med de OC'er der leveres til eskadrillerne. Alt efter i hvilken rolle de indsættes i, benævnes de enten SWOC, som er en sammentræning af SAM Wing OC Surface to Air Wing (HAFD) eller SOC, Squadron Operation Centre (Eskadrilleoperationscenter)

Fleksibelt luftforsvarssystem

Flyvevåbnet ønsker sig er et fleksibelt jordbaseret luftforsvarssystem, som kan affyre og styre det missil, der er til rådighed på det givne tidspunkt. Ideen er, ifølge TERMA's projektleder på DEHAWK, Anders Nørgaard Lauritzen, at udvikle og indføre et system, der er uafhængigt, og med kun små modifikationer, kan operere med forskellige våben- og radartyper.

Anders Nørgaard Lauritzen fortæller, at man har bestemt sig for den allerede omtalte Thomson radar, fordi den også i fremtiden kan modificeres op til de krav, der må opstå.

I fremtiden vil systemet automatisk overvåge luftrummet, og i det tilfælde, hvor flere fly angriber det område den specifikke eskadrille skal

enklere og billigere. Som tiden er gået, er det også blevet svært at skaffe reservedele til I-HAWK systemet. Dette ses blandt andet af, at TERMA har ansat folk, der ikke bestiller andet, end at sidde og eftersøge reservedele over hele Europa og USA, for at holde de HAWK-systemer man har vedligeholdelsen på i drift.

HIPIR, High Power Illuminator Radar (Sigteradaren) og Launcherne skal digitaliseres, så de mange tunge kabler kan udskiftes med lyslederkabler. En af fordelene ved brug af lyslederkabler er, at signaltabet i kablet er under 1 db. Nummer to indlysende fordel er vægten, 500 m lyslederkabel vejer ca. 28 kg. De nuværende datakabler vejer til sammenligning, til én eskadrille, 1,6 ton..

Endelig i første del af aftalen skal TERMA udvikle en OC til brug på afdelingensniveau.

I anden del af aftalen drejer det sig



TERMA's projektleder på DEHAWK, Anders Nørgaard Lauritzen ved betjeningspulten i den mock-up (model), der viser, hvorledes de nye OC'er er indrettet.

Der er lagt betydelig vægt på indretningen af de nye OC'er. Både hvad betjening af skærmene angår, men den arbejdsmiljømæssige side af sagen har fået sit. Ergonomer og brugerne har været inddraget for at sikre, at personellet får de bedst tænkelige arbejdsforhold.



forsvare, vil systemet komme op med et forslag til nedkæmpelse af flyene. Det vil sige, at TCO Tactical Control Officer (Taktisk Kontrolofficer) af systemet får foreslået, hvorledes den aktuelt indtrængende fjende(r) kan bekæmpes. Han kan enten bruge eller kassère valgmuligheden, hvorefter systemet kommer op med et nyt forslag. Eller han kan vælge at engagere de(t) indkommende fly efter sit eget hoved. Det der sker i det nye system er, at arbejdsbyrden i nogen omfang tages væk fra TCO'en. Samtidig arbejder hele systemet fra 3-D radaren over HIPIR til Launcherne betydelig hurtigere. Det betyder også, at man kan engagere flere fly i hurtig rækkefølge fra den samme OC.

Arbejdsmiljø

I dag er det sådan, at støjniveauet i og omkring eskadrillernes område er af betydeligt omfang. Larmen fra generatorerne er ubehagelig. At opholde sig i BCC'en er ikke nogen behagelig oplevelse, temperatur, træk og støj taget i betragtning. Anders Nørgaard Lauritzen fortæller med en vis stolthed om, hvad man har gjort for at give TCO og hans to hjælpere FCO'en, Fire Control Operator (Ildkontroloperatøren) og TCA'en, Tactical Control Assisstant (Taktisk kontrolassistent) de bedst mulige arbejdsforhold. OC'en har fået indbygget aircondition, som er opbygget på en sådan måde, at det ikke giver træk. Støjniveauet er dæmpet til det, der svarer til et kontor, hvor der står nogle PC'er med tilhørende blæsere. Han understreger, at de 'magelige' stole i OC'en sammen med resten af indretningen er blevet til i samarbejde med brugergruppen, hertil skal føjes ergononer og andre, der har forstand på at skabe en arbejdsplads, hvor koncentrationen og energien skal rettes mod løsningen af opgaven, og ikke til at overkomme gener som støj, dårlig indklima og forkerte arbejdsstillinger. Endelig bliver OC'en forberedt for sikring mod kemiske kampstoffer.

Ser man på det fysiske arbejdsmiljø i forbindelse med flytning af eskadrillen, er de tunge arbejdsbyrder med slæbning af kabler reduceret betydeligt, idet 500 m. lyslederkabel vejer mindre end bare et enkelt 100 m kabel gør i den nuværende situation.

Taktiske forbedringer

Eskadrillerne vil, når systemet er færdigudviklet og leveret i år 2001, opleve en ny verden. For det første vil man nu kunne gemme søgeradaren i skoven. I dag er problemet ofte, at de højeste punkter i Danmark er bevokset med skov. Dette problem bliver elimineret, da søgeradarens antenne hydraulisk han løftes adskillige meter op over terrænet. Den naturlige sløring vil gøre radaren sværere at få øje på fra både fra luften og fra jordoverfladen. Launcherne (LCHR) kan spredes over et større område bliver forsynet med GPS, Global Positioning System (Globalt positionsbestemmelsessystem baseret på satelitter). HIPIR forsynes både med GPS og Automatic North Finder (Instrument til automatisk visning af retningen nord). Afstanden mellem HIPIR og LCHR kan forøges betydeligt, hvilket betyder, at enheden bliver mindre sårbar overfor direkte angreb.

I hvilket omfang leveringsdatoerne holder og hvordan de nyudrustede eskadrillers bemanding kommer til at se ud, kan kun fremtiden vise. I skrivende stund er debatten om forsvarskommissionens udspil i fuld gang, og ingen kender resultatet af det kommende forsvarsforlig.

❑

MILEPÆLE I DEHAWK PROJEKTET		
Test accept af prototype	SEP	1999
Accept af prototype (Fire Unit)	OKT	1999
Første operatørkursus	SEP	1999
Test før aflevering fra fabrikken	DEC	1999
Levering af første FU	JAN	2000
Accept test af SWOC	JAN	2001
Levering af første SWOC	FEB	2001
Levering af sidste FU	OKT	2001
Levering af sidste SWOC	DEC	2001

Open Skies

International luftovervågning

Allerede i 1955 foreslog den amerikanske præsident og berømte general fra Den Anden Verdenskrig, Dwight D. Eisenhower, at man i et forsøg på afspænding skulle kunne foretage overflyvning af de enkelte lande i verden for at kontrollere, hvad der foregik af militære aktiviteter på jorden. Dengang afviste det daværende Sovjetunionen forslaget. I november måned sad personel fra flyvevåbnet på skolebænken, for at lære, hvordan man gennemfører luftovervågning af andet lands territorium. Eisenhowers ide er slået igennem.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Eisenhowers drøm gik i opfyldelse efter mange tilløb. Under det fjerde opfølgende møde i Konferencen om Sikkerhed og samarbejde i Europa, kaldet OSCE, i Helsingfors lykkedes det. Open Skies (Åben Himmel) traktaten blev, efter kun fire måneders forhandling vedtaget. Traktaten blev underskrevet af de 16 NATO landes udenrigsministre samt af Bulgarien, Georgien, Hviderusland, Polen, Rumænien, Den Russiske Føderation, Tjekkoslovakiet (senere delt i Tjekkiet og Slovakiet), Ukraine og Ungarn. Kirgisistan har nu også skrevet under. Signaturstaterne har nu underskrevet traktaten bortset fra Rusland, Hviderusland og Ukraine. Når de er med, kan Open Skies observationsflyvninger påbegyndes med 72 timers varsel.



Fra v. major Tor Furberg, fra Den Norske Materielkommando og Gunnar Hjort, fra Operationsstabens Rustningskontor i Forsvarets Overkommando ved Oslo. Lige nu funderer de over, hvordan al det smarte elektroniske audiovisuelle teknik virker.

Hverdag

Når spotlightene er slukket og den sidste TV-fotograf har forladt den festlige underskrivelse af traktaten, melder hverdagen sig. Nu skal aftalen føres ud i livet. Det betyder undervisning af personel med særlige forudsætninger. Enten skal de involverede være fagmænd, i dette tilfælde fotografer og piloter, eller de skal have en særlig indsigt i ledelse på dette specifikke område. Dette krav betyder, at gradssammensætningen på Open Skies kurserne vil spænde fra flyveroverkonstabel til oberstløjtnant. På grund af de specifikke krav, havde Flyvertaktisk Kommando udpeget de enkelte kursusdeltagere, på navn, uden at spørge tjenestestederne først.

Underviserne majorerne Tor Furberg, fra Den Norske Materielkommando og Gunnar Hjort, fra Operationsstabens Rustningskontor i Forsvarets Overkommando ved Oslo, havde forberedt sig godt hjemmefra. De havde i flere år beskæftiget sig

med Open Skies. Furberg i Materielkommandoen på deltid og Hjort på fuld tid.

Hvad må man

Nu skal ingen tro, at man blot sender en flyveplan til det land man ønsker at overflyve, starter flyet og vende hjem med de billeder man ønsker. Furberg og Hjort havde medbragt en video, der viste, hvordan russerne gennemførte en prøveinspektion over Norge, hvor Danmark i øvrigt havde en observatør med.

72 timer før ankomsten, havde russerne meddelt, at de var på vej, og hvortil, i dette tilfælde Flyvestation Rygge, hvor Norge har placeret sin Open Skies organisation. Da de kom, var det første nordmændene gjorde, at inspicere, at alle sensorer, det vil her sige kameraer, var dækket til. Ikke noget med at tage billeder på ruten. Kun over de steder, der er aftalt. At der også er regler for, hvilke sensorer man må bruge siger næsten sig selv. Endelig skal det land, der lægger Open Skies til, have et kopi af alt hvad det land der foretager inspektionen tager med hjem. Og det skal afleveres, før man forlader stedet.

Et af de store problemer ved inspektionen var, at alt skulle tolkes. Hjort gjorde med et smil opmærksom på, at den slags tager utroligt lang tid, hvad man måske ikke helt var forberedt på.

De to instruktører gjorde opmærksom på, at man i Norge havde gjort en del ud af det sociale samvær med inspektionsholdet på flyet. De gav udtryk for, at det havde man haft stor glæde af, og at russerne var meget interesseret i blandt andet norsk fiskerihistorie, som de vidste meget om. I sidste ende er tillidskabende foranstaltninger noget der kun kan skabes mellem mennesker.

Den opmærksomme læser vil huske, at russerne endnu ikke har ratificeret traktaten, men det forhindrer altså ikke, at man kan gennemføre en observationsflyvning på prøve. Tilliden landene imellem synes at have det godt, uanset en manglende underskrift.

Hvad gør Danmark

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard bød kursusdeltagerne velkommen til dette første kursus i Open Skies, hvor han blandt andet sagde: -Det overordnede formål med Open Skies er at fremme den gensidige åbenhed mellem de stater der deltager, ved at tillade observation fra luften af de samme staters militære aktiviteter.

Han understregede, at man ikke vidste, hvornår de sidste stater ratificerer aftalen, men at det er den danske regerings ønske, at forsvaret er klar til at deltage i både aktive og passive observationsflyvninger, når ratificeringen er på plads.

I Danmark har man diskuteret, om en C-130 Hercules skulle udrustes med en såkaldt SAMSON pod. Denne tanke er opgivet, og Danmark lejer i stedet et godkendt fly i udlandet til at gennemføre observationsflyvningerne med. Danmark har et udstrakt samarbejde med Norge omkring Open Skies. Nordmændene har ført en meget mere aktiv politik på området, som Danmark nød godt af, ved at de to majorer gennemførte det første kursus i Open Skies. De næste kurser skal gennemføres af Flyvevåbnets Operationsstøtteskole på Flyvestation Karup.

Generalmajoren sagde, at den dag alle er med, skal man kunne modtage et OPEN SKIES team med 72 timers varsel. Flyvevåbnet, som er entreprenør på inspektionerne vil kun få 48 timer til at være klar. Derfor skal der uddannes tre observatørhold, så man er sikker på, altid at kunne stille et hold.

I løbet af det næste halve år er det sidste hold uddannet, og Danmark er klar til at deltage også i denne tillidskabende foranstaltning, som i sidste ende skal sikre freden i vor verdensdel.

I gang allerede i 1954

A propos Open Skiesaftalen, skal man tro Morgenavisen Jyllands-Posten den 30. november 1998, så gennemførte amerikanerne sammen med den danske efterretningstjeneste spionflyvninger mod Warszawapagtlandene i Østersøen allerede i 1954. Hvor de amerikanske spionfly af Forsvarets Efterretningstjeneste (FE) fik tilladelse til at gennemføre disse flyvninger, i strid med alle regler. Udenlandske fly skulle efter regler fra 1951 have diplomatisk tilladelse til at gennemflyve dansk luftrum. Flyvningerne blev angiveligt gennemført med støtte af chefen for FE, oberst Hans M. Lunding. Senere fulgte Lokkens U-2 spionflyet, som sikkert også har overfløjet dansk luftrum på sine togter over Warszawapagtens område. Det sluttede dog brat med den sovjetiske nedskydning af Gary Powers og hans U-2 fly i 196

❑

Nye helikoptere

Pas på - Tigeren kommer

Europæerne, det vil sige Tyskland og Frankrig, har bygget deres egen angrebs- og støttehelikopter - Tigeren. Det var forhåbningen, at den skulle være NATOs nye kamphelikopter. Sådan gik det ikke. Både briterne og hollænderne har i stedet købt Boeings AH-64D Apache.



Eurocopter Tiger HAC-versionen med sigtemidlerne monteret på toppen af hovedrotoren står her på lur i dækning af træerne. HAC er den franske udgave af Tigeren. (Foto Eurocopter).

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Kampen om kunderne på det marked, der er for angrebshelikoptere har i de seneste år været ude i noget der kan minde om et stormvejr. Da Eurokopter's 'Tiger', en angrebs- og støttehelikopter, kom på markedet havde de tysk-franske producenter til det sidste håbet på, at helikopteren ville blive den europæiske del af NATOs fremtidige angrebs- og støttehelikopter. Det at Tiger angrebshelikopteren var en helt ny udvikling fik følger for drømmene. Eurocopter måtte se briterne og hollænderne i stedet købe Boeings AH64-D Apache Longbow. Begrundelsen var, at man ønskede leveringen her og nu. Samtidig var der en udpræget ulyst til at købe en nyudviklet og uafprøvet kamphelikopter, med, hvad det indebærer af børnesygdomme, der som sædvanlig stiller store krav til brugerne.

Tysk/fransk produktion

Sidste år i maj blev der indgået en aftale (Memorandum of Understanding), hvor den tyske forsvarsminister Gunnar Simon og den franske Délégué Général pour l'Ármement i det franske forsvarsministerium, Jean-Yves Helmer, som bekræftede, at der skulle produceres i alt 427 Tiger angrebshelikoptere. Fordelt med 212 til det tyske og 215 til den franske forsvar. I første omgang skal der leveres 80 styk til begge lande. Her skal det tilføjes, at helikopteren er så ny, at kun 80% af udviklingsprogrammet var gennemført da MoU blev underskrevet. Det betød, at flystellet var flyvedygtigt, at våbensystemerne var blevet afprøvet ved 'live' skydninger med alle typer siden 1995. Den tyske version har endda gennemført skydninger under arktiske forhold både med Stinger luft-til-Luft missiler og med HOT-2 panserværnsmissiler.

Udviklingen og afprøvningen er

ikke blevet mere enkel ved, at franskmændene ønskede sig sigtehovedet monteret på toppen af rotormasten, typebetegnelse HAP (Hélicoptére d'Appui et Protection) (Eskorte- og støttehelikopter). Tyskerne derimod ville have sigtet monteret på taget af cockpittet, med typebetegnelsen UHT (Unterstützungshubschrauber) (Støttehelikopter). Forskellen på de to former for sigte er, at med mastemonteret sigte, kan helikopteren bedre gemme sig bag træer eller huse for at udsøge sig målet og derefter gå op og affyre missilet, for, principielt, efter to-tre sekunder igen at gå ned og gemme sig. Ulempen ved mastemonteret sigte er, at det er dyrere at fremstille og vanskeligere at vedligeholde. Endelig vil eventuelle rystelser i helikopteren forplante sig med større voldsomhed til et mastemonteret sigte.

Underskrivelsen af MoU har stor betydning for den europæiske flyveindustri, idet Tigerhelikopteren bliver produceret på Eurocopters fabrikker i henholdsvis Donauwörth i Tyskland og Marignane i Frankrig. Udgifterne fordeles med 50% til hvert land. Når produktionen er på sit højeste betyder det i alt 2000 arbejdspladser.

Skabt til fremtidige kriser

Udviklingen af Tiger angrebs- og støttehelikopteren skal ses på baggrund af murens fald i Berlin i november 1989. Og den efterfølgende politiske udvikling i Europa. De tidligere forhold med 'Total Krigsførelse', der indebar massive angreb på bestemte områder, og for eksempel panserslag i et åbent område var blevet en saga blot. Det kan i fremtiden ikke forventes, at der vil findes faste frontlinier, kaldet Forward Edge of Battlefield (FEBA). Kampområdet vil i fremtiden blive defineret som zoner, hvor krigshandlinger kan opstå. Disse zoner kan være tæt befolket af civile. Dette stiller igen store krav til præcision i våbenaflevering, hvis det bliver nødvendigt at bekæmpe militære mål som broer, bunkers og lignende i de tæt befolkede områder. De diffuse frontlinier vil også stille krav om intensiv overvågning. Derfor ønskede de to lande en helikopter, der hurtigt kan flyttes til et kriseområde, hvor den, foruden de allerede nævnte opgaver skal kunne anvendes til beskyttelse af blandt andet ubevæbnede transporthelikoptere, som skal fremføre humanitær hjælp til civilbefolkningen. Helikopteren skal også kunne beskytte egne kamphelikoptere på en mission mod kampvogne eller andre militære mål, mod angreb fra luften ved hjælp af enten Stinger eller Mistral luft-til-luft missiler, eller en 30 mm Mauser maskinkanon.

Altvejrshelikopter

Tigeren er modulopbygget som en flerrolle helikopter. Det betyder, at den udrustes med forskellige typer våben og derfor har en maksimal fleksibilitet i forhold til de operative opgaver, der i fremtiden vil blive stillet landene i NATO og de lande, der under FN, som deltager i fredsbevarende eller fredsskabende operationer.

Helikopteren har fuldt udstyr til at flyve i mørke og under dårlige vejrforhold. Udstyret omfatter både FLIR (Forward Looking Infrared) (Infrarødt nattesynsudstyr) og Night Vision Goggles (NVG) (Nattesynsbriller). At den er udstyret med et 'glascockpit', der siger spar to til, hvad man indtil nu har set, er ikke til pynt, men for at reducere pilotens arbejdsbyrde. I skyttens cockpit sidder det sidste nye udstyr til overvågning og målidentifikation- og -udvælgelse. Samtidig er helikopteren formet, så den er vanskelig at se på fjendens radar, kaldet Stealthy, hvilket på dansk vil sige 'snigende'. Kroppen er bygget i kompositmaterialer, motorer, hoved- og halerotor er de seneste udviklinger indenfor området.

❑



Den tyske version af Eurocopters nye angrebs- og støttehelikopter, Tiger HAP. Her fotograferet under vinterafprøvning af den 30 mm Mauser maskinkanon. (Foto Eurocopter).

Data for Eurocopter Tiger	HCP	U
Fremstillingslande Tyskland og Frankrig		
Vægt	5.400 kg.	5.400 kg
Max. vægt	6.000 kg.	6.000 kg.
Længde o. hoved- og halerotor	15,80 m.	15,80 m.
Højde o. mastesigtet/tagsigtet	5,20 m.	3,83 m.
Rotordiameter	13,00 m.	13,00 m.
Motorer 2 Turboméca MTR 390	1556 shp.	1556 shp.
Svævehøjde (OGE)*	3.500 m.	3.200 m.
Stigeevne, vertikal	11,5 m/s.	10,7 m/s.
Maximum stigeevne	11,5 m/s.	10,7 m/s.
Flyvehastighed m. bevæbning	155 kt.	145 kt.
Marchhastighed	124 kt.	124 kt.
Max. hastighed	174 kt.	161 kt.
Max. flyvestrækning uden ekstratanke	800 km.	800 km.
Max. brændstof uden ekstratanke1.	060 kg.	1.060 kg.
Max. brændstof med ekstratanke1.	575 kg.	1.575 kg.
Flyvetid under missionen	2:50 t.	2:50 t.
Max. flyvetid uden ekstra tanke	3:25 t.	3:25 t.
Bevægelighed: drejningsgrad efter 1 sekund	» 40	» 40
Bevæbning ved forskellige missionstyper	30 mm Mauser maskinkanon med 450 granater.	30 mm Mauser maskinkanon+22 68 mm raketter. Eller 4 Mistral anti-tank-missiler eller 4 Stinger luft-til-luft missiler
	30 mm maskinkanon + 8 Hot ? 4 Mistral missiler	8 Trigat anti-tank missiler + 4 Mistral eller Stinger missiler
	30 mm maskinkanon + 44 60 mm raketter + 4 Mistral missiler.	4 Trigat + 4 Hot anti-tankmissiler + 4 Mistral eller Stinger missiler.
	30 mm maskinkanon + 68 68 mm raketter.	2 12,5 mm maskin-geværer + 4 mistral eller Stinger missi-ler.
	30 mm maskinkanon + to ekstra brændstoftanke svarende til 1296 km. flyvestrækning	1 30 mm Mauser maskinkanon + en ekstra brændstoftank + 4 Mistral eller Stinger missiler.

* Out of Ground Effect (OGE) svarer til en svævehøjde over overfladen, der stort set er lig rotorens diameter. Det vil sige, at helikop-teren kun kan svæve op til en høje af fx 3.500 m. over havoverfladen. Skal den stige yderli-gere, kan det kun ske under flyvning fremad.

Luftmeldekorpset

Fjernkending for fremtiden

Nu kan medlemmer af Luftmeldekorpset og alle andre værnsgrene lære fjernkending ved hjælp af en computer. Snart vil det være slut med kasser med dias og fremvisere. Luftmeldekorpset har i samarbejde med Marinehjemmeværnet og Hærhjemmeværnet fremstillet en CD der indeholder 10.000 billeder af fly, og et program der er enkelt og meget brugervenligt.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Lørdag den 21. november 1998. Vi tog på kursus på Bakkegårdsskolen i Langeskov vest for Odense. Her mødte vi Luftmeldekorpsets største entusiast på området flykending og PC'er, premierløjtnant Bent Sehested, 63, og tilknyttet Lavvarslingsdistrikt Odense. I samtalens løb får man hurtigt fornemmelsen af, at hans relationer udenfor distriktet er af betydeligt omfang. Han er ofte at finde på Hjemmeværnsskolen, på Flyvestation Skrydstrup, i Flyvertaktisk Kommando, eller et andet sted i landet.

Meget af hans tid de sidste tre år er gået med at fremstille en 'lærebog' i fjernkending, vel og mærke på en CD-ROM. Ideen opstod på Hjemmeværnsskolen, hvor man ønskede at finde ud af, om det nye vidundermiddel PC'eren kunne anvendes i undervisningen. En arbejdsgruppe blev nedsat med et medlem fra hver af de tre hjemmeværnsgrene, plus en programmør, der også er frivillig i hjemmeværnet.

Ønskeseddel

De tre satte sig ned og startede en brainstorm. Alle mulige og umulige ønsker blev skrevet ned. Stopklodsen var så programmøren, som måtte finde ud af, hvad der kunne lade sig gøre, og modsat. For Luftmeldekorpsets vedkommende skulle man have de fly med, som Flyvertaktisk Kommando havde sat på listen over, hvad man skal kunne som luftmeldemand/kvinde.

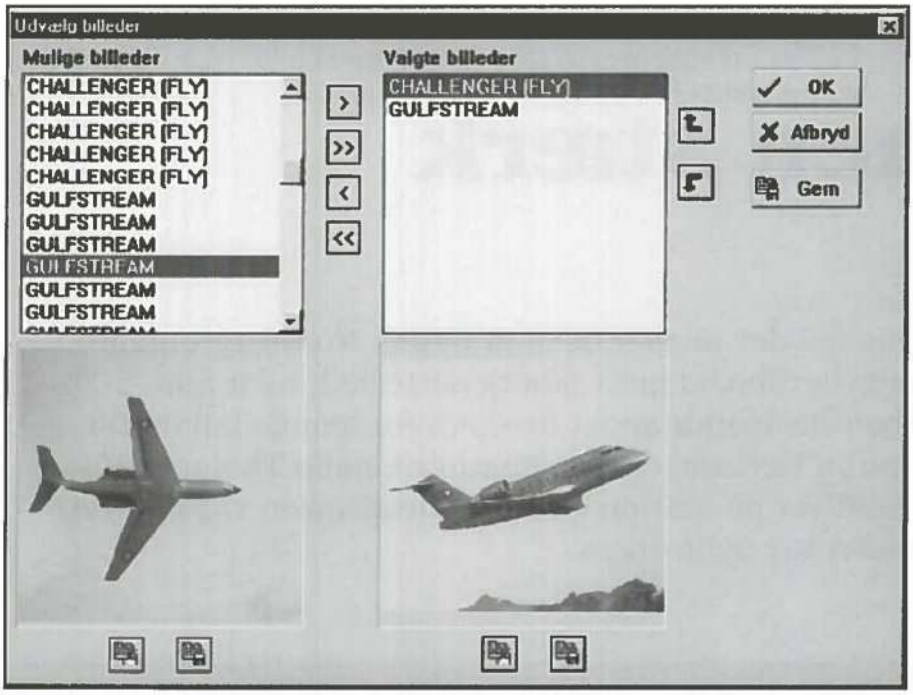
På et tidspunkt var man kommet så vidt, at programmet kunne præsenteres for UUA, det organ der tager sig af udvikling af udvikling af audiovisuelle undervisningsmidler i forsvaret. Sehested er ikke helt sikker på, at han ikke noterede sig et lille stik af misundelse hos UUA over ikke selv at være kommet på ideen. Man ønskede, at der kom flysilhuetter og nationalitetsmærker til de samme fly fra alverdens lande ind i programmet. Én uge senere lå der en færdig diskette med den ønskede tilføjelse. Nogen i UUA sagde: -Det var ligegodt Sørens! Og ville gerne have opskriften på, hvordan den slags kan lade sig gøre på så kort tid. Sehested mener, det har noget med prioritering at gøre.

Kursus

Danmark er det land i verden, hvor



Premierløjtnant, udvikler af undervisningsmidler og meget andet, Bent Sehested i færd med at hjælpe sine elever, der selv er varslingsinstruktører, med at udnytte undervisningsprogrammet i fjernkending.



Det er skærmbilleder som dette, at instruktøren får frem, når han skal stykke sine opgaver sammen. Det er smukt at se på, overskueligt og let at arbejde med. Ingen tvivl om, at programmet 'flykending' vil få en renæssance.

der er flest computere pr. indbygger. Det var også tydeligt at se, da de 15 elever satte sig til PC'erne på Bakkegårdsskolen. Kun få, havde aldrig rigtig rørt ved en PC'er før. Det kom de til. –Nu er de jo ikke instruktører for ingenting, sagde Sehested, da vi bemærkede, at eleverne gik frisk til opgaven. Aldersspredningen på kurset var fra midt i 20'erne til omkring de 60 år. Alle gik frisk til opgaven, og Sehested havde sit at se til som instruktør. Det varede dog ikke længe før grundbegreberne var på plads, og eleverne kunne begynde at lave deres egne undervisningsopgaver. Opgaven lød på at lave tre opgaver med 15 fly i hver i sværhedsgarderne et, tre og fem. –I kan jo ikke gå hjem herfra uden at have produceret noget I kan bruge bagefter, lød beskeden.

Penge at spare

Vi spurgte Sehested, hvad koster dias i forhold til CD-ROM. Forklaringen var, at ét dias koster syv kr., hvor prisen for en CD-ROM er otte kroner. Hver sektion har 750 dias at vælge imellem til undervisningsbrug. På CD-ROM'en er der 10.000 billeder at vælge imellem. Sehested lagde ikke skjul på, at CD-ROM'en er at foretrække. –Der bliver aldrig rod i billederne. De bliver ikke væk og fedtede fingre er et ukendt begreb. Han var heller ikke i tvivl om, at om fem år står kasserne med dias og samler støv rundt omkring hos varslingsinstruktørerne. Man skal ikke være nogen større regnekunstner for at se de økonomiske fordele ved at bruge CD-ROM. Problemet kommer i det øjeblik, hvor der skal anskaffes en videokanon med tilhørende PC'er. Her er prisen omkring 50.000 kr. og det kendte udstyr er nok så følsomt overfor flytning.

-Hvor vil I få penge fra til de nødvendige PC'er? Det var der ingen i kursusledelsen, der var helt klar over, men man havde hørt, at Flyvematerielkommandoen i løbet af kort tid skal udskifte 800 PC'er, og måske kunne man få fingre i dem. Mere uofficielt er det gået som det så ofte gør, når hjemmeværnsfolk får lyst til et eller andet, flere har selv købt sig en PC'er, der kan køre med programmet. Det kan man imidlertid ikke basere en fremtidig undervisning på.

Flyvematerielkommandoen vil hjælpe

Vi ringede til major Steen Lerhøj i Flyvematerielkommandoen, og spurgte, om man kunne stille udfasede PC'er til rådighed for Luftmeldekorpset. -Det vil der ikke være noget i vejen for, siger Steen Lerhøj. I øjeblikket afleverer vi vore udfasede PC'er til Hæren, men, hvis vi får en henvendelse fra Luftmeldekorpset er det klart at vi vil se positivt på at hjælpe. Han tilføjer: -Lige i øjeblikket er det ikke det store antal PC'er vi har under udfasning, men på sigt, vil der komme en del.

Inspektøren for Luftmeldekorpset, oberst E. Skriver siger, -Vi er opmærksomme på problemet, og sagen er allerede rejst i Hjemmeværnskommandoen, hvor det for tiden overvejes, om man skal anvende brugte PC'er, eller gøre noget helt andet. Bliver resultatet, at vi skal bruge de brugte, vil en henvendelse til Flyvematerielkommandoen klart komme på tale.

Obersten lægger ikke skjul på, at han anser udviklingen af det nye program som en stor landvinding på undervisningsområdet. Både pædagogisk, men også økonomisk. Han fortæller, at indførelse af et nyt fly i det nuværende dias-system koster 30.000 kr.

Fremtiden på prøve

En elev havde ved selvstudium på godt seks uger, fra stade nul i flykending, nået til at kunne klare et sølvmærke i mærkeprøven.

Uanset, hvor godt systemet synes at være, så udleveres CD-ROM'en kun til de der melder sig på kursus . I programmet ligger et program, der noterer, hvor ofte programmet bruges. Denne del udskrives fra tid til anden og sendes til Hjemmeværnsskolen. Her kan man af de udskrevne koder læse, hvor ofte eleven har brugt programmet, og hvor stor en score han/hun har opnået i hver øvelse. På et tidspunkt bliver resultaterne evalueret og indgår i beslutningsprocessen om, hvorvidt Luftmedekorpset skal gå computervejen i undervisning i flykending, eller man vil holde fast ved de gode gamle dias, der har gjort det godt i hele korpsets historie.

❑

Flyvevåbnet i Nordøstgrønland

Ensom men stærk

I det daglige er der vel ikke mange der tænker over, at oppe i Nordøstgrønland, 933 km fra Nordpolen, ligger flyvevåbnets mest øde tjenestested, hvor fem mand holder en flyveplads åben for blandt andet forskere fra mange lande. De har 3017 km hjem til Flyvestation Værløse, og den nærmeste nabo Thule Air Base ligge 1150 km. væk. Thomsen var på Station Nord, medens sneen var næsten smeltet, men arbejdssikkerheden var dybfrossen.



Station Nord ligger på en odde ud i Wandelshavet. Billedet er taget ude fra startbanen og ind mod stationen.

Tekst og billeder seniorsergent Torben Thomsen, Velfærdstjenesten, Flyvestation Værløse

Det er vel ingen hemmelighed for nogen på Flyvestation Værløse, at Station Nord er underlagt flyvestationen.

Det betyder, at mandskab, materiel og forsyninger ved Eskadrille 721´s mellemkomst skal flyves ind til stationen. Selvom denne ligger på en odde, som strækker sig ud i Wandelshavet, er det ikke muligt at nå stationen med skib, idet havet altid er mere eller mindre tilfrosset.

Når man fra den amerikanske base Keflavik på Island starter med Herculesflyet, har man en flyvetur på ca. 4° time før landing på Station Nord, hvis vejret ellers tillader det. Heroppe er det vejret, der bestemmer hvad man kan eller ikke kan.

Menneskemylder

Starten fra Keflavik foregik i overskyet vejr, men nord for Island klarede det op og vi begyndte at kunne skimte Grønland. Mørke bjerge og isbræer, som så temmelig snavsede ud. Ikke



Artiklens forfatter, seniorsergent Torben Thomsen, fra Flyvestation Værløses Vel-færdstjeneste fotograferet ved Station Nords våbenskjold, 3017 km væk fra sit dag-lige tjenestested.

de hvide og blåligt skinnende bræer fra turistbrochurerne, men brunlige af sand og grus.

Udsynet fra lastrummet i Herculessen er jo ikke særligt godt, specielt ikke når man sidder fastspændt på vej ind til landing, men det lykkedes dog at få et glimt af nogle lave huse i et temmelig fladt terræn, inden det blev umuligt at se noget for alt det støv, der hvirvles op ved landingen. Materialet startbanen er lavet af, er en lerart, som kan tromles til en hård overflade, forudsat det har den rette fugtighed. Lerarten findes i rigelige mængder på stedet. Ellers var banen aldrig blevet anlagt.

Da vi rullede ind på forklædet forventede jeg at se nogle få personer, ikke det meneskemylder, der faktisk var. Det var midt i højsæsonen for ekspeditioner. I den korte arktiske sommer gælder det om at skynde sig. Der var folk, som skulle undersøge mineralforekomster i Indepence Fjorden, andre undersøgte gletschere sydfor Station Nord, og et tysk forskerhold foretog en eller anden form for magnetiske målinger fra deres fly.

Besætningen på Hercules'en havde også travlt. De skulle ha´ en hurtig frokost, hvorefter de skulle videre til Thule med bl. a. den røde løber, som skulle anvendes ved Dronning Margrethes besøg.

Kokken er konge

Vi blev opdelt i 2 spisehold. Det var nødvendigt med de mange besøgende. Torsdag aften var vi 72 personer på stationen. Vinteren igennem skiftes de 5 faste folk til at lave mad, men om sommeren er det nødvendig at sende en af søværnets kokke op, både for at det faste personel kan passe deres arbejde, men også fordi det er store portioner, der skal fremstilles.

Kokken hersker enevældigt i messen. Hvis de besøgende f.eks. klager over maden eller optræder uhøfligt overfor mesteren, er den uundgåelige "straf", at skulle bage kage til alle. Der er meget ofte, en der skal straffes!

En anden af kokkens rettigheder er at udpege rengøringsholdet til messen, for selvom det er en fast regel, at man tager fodtøjet af i vindfanget, kan det ikke undgås, at der bliver snavset i messen. Det lærte mig for resten, at selvom vore militære støvler er gode at gå i, så er de utrolige besværlige, når man hele tiden skal have dem af og på, og det skal man på Station Nord. Der er du selv rengøringspersonale, og det gælder derfor om at snavse så lidt som overhovedet muligt. Så hvis I nogensinde skal til Station Nord, så medbring solidt fodtøj, som er let at tage på og af. Udover at sørge for mad til mennesker, sørger kokken også for de ca. 10 slædehunde, der er på stationen. Hundene er pensionister fra Sirius Patruljen. Det er hunde, som ikke er helt udslidte, men alligevel for gamle til det hårde liv på de lange patruljeture. De er på stationen som en sikkerhed for, at besætningen kan forlade stationen, hvis den værst tænkelige ulykke skulle ske. Derfor kommer der om vinteren et par patruljefolk, og lærer stationens personel at køre hundeslæde. Hundene, som er lænket det meste af tiden, skal motioneres, og da kokken havde fritimer formiddag og eftermiddag, mødte vi ofte en hund med kokken på slæb.

Det værste - brand

Den værst tænkelige ulykke er selvfølgelig brand. Om vinteren er det svært at skaffe vand, især i store mængder. Flyvestation Værløses arbejdssikkerhedsofficer chefsergent K.B. Johansen var på stationen i februar måned og fortæller: "Vand får man fra en tilfrossen smeltevandssø. Medens jeg var der, løb den tør, så der måtte ryddes en vej til en anden sø 2 km væk. Det tog en formiddag at rydde søen for 2 meter sne, før vi kunne begynde at bore i isen. Først i det 9. borehul fandt vi vand under 1,5 meter is. Da var der gået 1° dag, og det skal lige bemærkes, at det var -30 grader "Rigtigt dejligt koldt".

Så højt mod nord og med tilfrosset hav er der ikke meget dyreliv. Ved afløbet fra køkkenet opholdt der sig en lille flok ismåger. Disse tog sig også af hundenes efterladenskaber, så en gang imellem lød der et hyl fra en af hundene. Det var når en måge var blevet for ivrig og hakkede en hund i halen.

Udover mågerne så jeg en lem-



Eskadrille 721's C-130H Hercules under landing på Station Nord. Her er forholdene næsten altid ekstreme. Enten er det hele dækket af is og sne, eller det er et stort søle, eller som på billedet, hvor det er tørt og støvskyen bag flyet snart udvikler sig enormt.

ming. Det er en lille gnaver på størrelse med en hamster og er da også i familie med denne. Den lever af den sparsomme vegation, hvoraf det mest iøjnefaldende er nogle små følfodsligende blomster. Store dyr ser man sjældent. Det sker dog med næsten års mellemrum, at en isbjørn kommer så meget ud af kurs, at den aflægger stationen et besøg.

En del af torsdagen blev benyttet til gennemgang af bygningerne. Lederen af bygning 11, L. Laursen var på inspektionsrunde og de ca. 35 bygninger stationen består af blev synet . En del af bygningerne, som for hovedpartens vedkommende er opført af amerikanerne, slap for større påtale, medens andre f.eks. tømrershoppen (også opført af amerikanerne) blev anbefalet nedrevet hurtigst muligt og erstattet af en ny. Det var bl.a. de langsgående bjælker i tagkonstruktionen, der flere steder var knækket som var årsagen til denne dom. Der var simpelthen frygt for, at vægten af sne fra et kraftigt snefald skulle få taget og dermed bygningen til at brase sammen. Ellers var det døre og porte eller inddækningen, som ikke var i orden og bevirkede skader på bygningerne.

Medens jeg var på stationen foregik der nyopførelse af en garage. Bygningsarbejderne blæste som regel på alt, der hed arbejdssikkerhed og hver gang chefsergent K.B. Johansen og jeg passerede byggeriet, så jeg ham lukke øjnene i fortvivlelse, og jeg synes jeg kunne se flere og flere grå hår i hans hårpragt. Ligegyldigt hvor meget han forklarede bygningsarbejderne, at det var for deres egen sikkerheds skyld, så arbejdede de alligevel uden ordentlig sikring, så snart han vendte ryggen til. Også på andre måder havde danske firmaer været uheldige. Man opførte en dejlig messebygning, som lå med udsigt over startbane og havet. Man "glemte" dog at tage hensyn til permafrosten med det resultat, at da der kom varme i bygningerne, tøede undergrunden, og bygningerne er i dag totalt ubrugelige. Et sørgeligt syn med skæve gulve og revnede vægge.

Fritid og hjem

Fritiden blev tilbragt i baren i bygning 35. Her var der billard, dart, video og forskellige spil at adsprede sig med, eller som hovedparten gjorde, en øl eller en kop kaffe og masser af snak. Det blev som regel sent, da midnatssolen ikke gav noget fingerpeg om tiden. Aftenen inden vi kom havde det været lunt og dejligt, så gæsterne var trukket udenfor gennem den dør som vendte mod nord. Reposen udenfor var uden gelænder. En af gæsterne var gået til højre i stedet for til vestre, hvor trappen var. Han var ikke kommet til skade, men en vittig hund havde markeret, hvor "offeret" lå.

Jeg var lidt spændt på, om vi kunne komme af sted fra Station Nord til fastsat tid om fredagen. Det meste af torsdagen, samt natten til fredag og fredag formiddag havde det været tæt tåge, men fredag ved frokosttid klarede vejret op, og sidst på eftermiddagen ankom Herculessen for at afhente os.

Hjemrejsen foregik via Kangarlussuaq (Søndre Strømfjord) med overnatning på grund af dårligt vejr på Keflavik. Lørdag startede vi tidligt fra Kangarlussuaq, og efter mellemlanding på Keflavik for at tage et par GD'er om bord og yderligere en landing på Flyvestation Aalborg for at sætte GD'erne af, landede vi på Værløse omkring kl. 2200.

❑

Første kvindelige chefsergent

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Udnævnelsen af seniorsergent Linda Sørensen til chefsergent skulle egentlig ikke handle om 'den lille forskel'. Det kom det til alligevel. Og det på en dag, hvor en undersøgelse godtgjorde, at det er kvinderne, der bestemmer, i hvert fald i hjemmene.



Alle havde det store smil fremme, fra v. chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, chefsergent Linda Sørensen og formanden for Centralforeningen for Stampersonel, Finn Busse Jensen.

Mandag den 1. februar 1999. –Jeg ved godt at vi har ligestilling, og at det derfor ikke bør nævnes. Jeg ved godt, at vi alle sammen er soldater og at der ingen forskel er, men alligevel, syntes jeg, at det er værd at fejre denne udnævnelse af Linda Sørensen, som flyvevåbnets første kvindelige chefsergent! Således faldt ordene, da chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, ønskede chefsergent Linda Sørensen til lykke med udnævnelsen.

Generalmajoren lagde ikke skjul på sin glæde over, at det netop var Linda Sørensen han fik lejlighed til at udnævne. Han understregede i sin tale hendes gode humør og store arbejdsevne.

–Dette kombineret med, at du aldrig går af vejen for en opgave, som måske ikke lige er din, men som du påtager dig den med et smil. Dette, sammen med en flot karriere i øvrigt, gør, at det er en særlig glæde at ønske dig til lykke, sagde han. Han nævnte også, at Linda Sørensen var den, der med elegance mestrede 'mandehørmen', og på elegant vis fik herrerne sat på plads, hvis det blev lidt for meget.

Til stede var også formanden for Centralforeningen for Stampersonel, Finn Busse Jensen. Han havde bedt sin sekretær om at købe blomster til Linda Sørensen. Der brændte han fingrene. Inkvisitorisk blev han spurgt, om han ville møde op med blomster til en mand? -Det ville jeg nok ikke, sagde han. -Derfor har jeg medbragt en rigtig 'mandegave', som jeg ved du vil kunne bruge. Det var et proptrækkersæt, som Linda Sørensen smilende præsenterede for gæsterne.

Det med at være den første, er ikke noget nyt for Linda Sørensen, hun var også den første kvinde i flyvevåbnet, der blev udnævnt til seniorsergent tilbage i 1987.

Karrieren

Linda Sørensen blev provokeret ind i flyvevåbnet af en veninde, som skulle til optagelsesprøve i Jonstrup. Hun kunne ikke modstå provokationen. – Jeg havde egentlig forestillet mig, at jeg skulle være noget på et kontor i en bank, eller ved kommunen hjemme i Kalundborg, sådan gik det ikke, sagde hun med et smil. I stedet blev hun ansat ved Kontrol- og Varslingsgruppen, hvor hun blandt andet har gjort tjeneste ved Flyvestation Bornholm. – Det var dejlige år, derovre på Øen, siger hun. Hun fortæller med glæde om de ekstraopgaver, der dukkede op i form af at arrangere 'Åbent Hus', og hvad der ellers kunne falde for af udadvendte aktiviteter på Flyvestation Bornholm. Hendes daglige opgave var ellers at være vagtholdsleder og fungere som System Manager på Martelloradaren. –Da min mand blev forflyttet til Hærens Kampskole i Oksbøl, fulgte jeg med, Oksbøl er en dejlig by, selvom jeg nu har 110 km. på arbejde, hver vej.

Forflyttelsen til Jylland betød, at Linda Sørensen måtte tage et job som Quartermaster i BALTAP.

Fra 1. februar er hun tjenstgørende i Driftssektionen, hvor hun igen skal beskæftige sig med Åbent Hus arrangementer, samarbejdet med Kontrol- og Varslingsgruppen samt interværnstøtte.

Linda Sørensen var sidste år tre måneder i Vicenza, hvor hun gjorde tjeneste i 'Recce-Cellen', hvor man laver planlægningen af recognosceringsflyvningerne over det tidligere Jugoslavien. Hun fortæller, at det var en spændende oplevelse at få lov til at arbejde sammen med de mange forskellige nationaliteter.

❑

De passer på de gamle fly



Et syn, der må glæde enhver flyentusiast. Flyvestation Aalborgs renoveringshold i færd med at trække en Meteor Mk. 11, kaldet 'den flyvende tissemand' i hangar for vinteren.

Nu er året jo ved at rinde ud og dermed får vi også et noget anderledes vejr, hvor alt materiel har bedst af at være indendørs. Derfor er flyene fjernet fra græsplænen ved indkørslen til flyvestationen her til vinter.
Det er i øvrigt i nøje overensstemmelse med flyvevåbnets planer for museumsgenstande, at materiellet står inde, især her hos os i det Nordjyske. Det er renoveringsholdets intentioner, at vi vil vedligeholde dem i vinterhalvåret, og så sætte dem ud igen til sommer.
Nu er betingelserne for transport og parkering af flyene ikke de bedste. Græsmarken skal helst være tør eller frossen, for at traktor og fly ikke skal køre fast.
Vi kan også fortælle, at vi fra Billund har fået en komplet to-sædet F-104, som har halenummer RT-657. Flyet er blevet demonteret af personel fra Flyvestation Skrydstrup, hvor de ikke har taget meget hensyn til, at vi måske skulle få det til at virke igen, men det vil fremtiden vise. Flyet har stået udenfor, siden det den 28. april 1986 blev fløjet til det daværende Danmarks Flymuseum i Billund.

Tekst: K.E. Nielsen, Flyvestation Aalborgs renoveringshold
Foto: Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

Svenskerne har endelig sagt farvel til Draken

Den 8 december 1998, var den dag det svenske Flygvapnet sagde farvel til sin J35 Draken. Den sidste eskadrille der fløj med typen var 'Johan Blå' på F10, Flyvestation Ängelholm i Skåne. Den endelige afslutning på 39 års tjeneste var en rundflyvning over adskillige byer i det sydlige Sverige.
Den blå Draken kan i fremtiden ses på Flygvapenmuseet på Flyvestation Malmen.
SAAB fabrikkerne har i de 39 år fremstillet 644 stk. J35 Draken, som blandt andet blev solgt til Danmark, Østrig og Finland.
Den første prøveflyvning med J35 Draken fandt sted 25. oktober 1955

Tekst: s-n
Foto: F10, Ängelholm.



Den sidste J35 Draken der fløj for 'Johan Blå', her i eskadrillens dybblå farve med et dødningehoved med høj hat og halstørklæde, eskadrillens våbenskjold, samt det svenske Flyvevåbens vinge malet på ryggen.

Forsvarsdebatten - Byt F-16 for ubåde

Mandag den 18. januar. Pensioneret generalløjtnant Kjeld G. Hillingsø giver i Morgenavisen Jyllands-Posten udtryk for sin bekymring over, at et flertal i Folketinget vil afskaffe den danske ubådsflåde på fem ubåde, som står for udskiftning i 2005. Han siger til bladet: -Skal dansk forsvar bevare sin troværdighed, bør man ikke fjerne de mest kampkraftige enheder. Han understreger overfor bladet, at ubådene er svære at lokalisere, og vil binde store fjendtlige styrker i området. Han peger på, at man i stedet kan sammenlægge flåde- og flyvestationer, nedlægge en F-16 eskadrille og for det sparede beløb bevare ubådsflåden. Regnestykket ser således ud:

Generalløjtnant Hillingsø siger videre: -Skal vi endelig spare, så synes jeg i den sammenhæng, der var langt mere fornuft i at sammenlægge eksempelvis flyve- eller flådestationerne. Det kan nemt give op mod en halv mia. kr. årligt. Og skal der endelig ryge en kampkraftig enhed kunne man i nødsfald nedlægge en af flyvevåbnets fire kampflyeskadrille. Den slags våben råder NATO over masser af. Gør vi sådan, mister vi ikke F-16 ekspertisen, men skruer kun ned for et blus, der relativt hurtigt kan skrues op igen.

Kilde: Morgenavisen Jyllands-Posten
Foto: s-n



Et af indlæggene i forsvarsdebatten lyder: -Nedlæg en F-16 eskadrille, og behold ubådene. Ingen tør vel tro på, at det bliver denne F-16 fra Eskadrille 730, der her lander på Flyvestation Grazzanise i Italien, der bliver udfaset for at skaffe penge til at kunne sejle under vandet.

F-16 eskadrille	
(16 fly og ca. 70 mand)	
Løn	16,7 mio. kr.
Drift: (eftersyn, vedligeholdelse, øvelser og reservedele	60.0 mio. kr.
Brændstof:	6,0 mio. kr.
Våben:	3,0 mio. kr.
I alt:	85,7 mio. kr.
F-16 flyene forventes skiftet ud i 2015.	

Ubådseskadren	
(5 ubåde og 80 mand)	
Løn	25.0 mio. kr.
Drift:	28,6 mio. kr.
Brændstof:	1,0 mio. kr.
Våben:	0,4 mio. kr.
I alt:	55,0 mio. kr.
De nuværende fem Ubåde forventes udskiftet i 2005 med fire nye.	

Ingen nye transportfly til flyvevåbnet - eller?

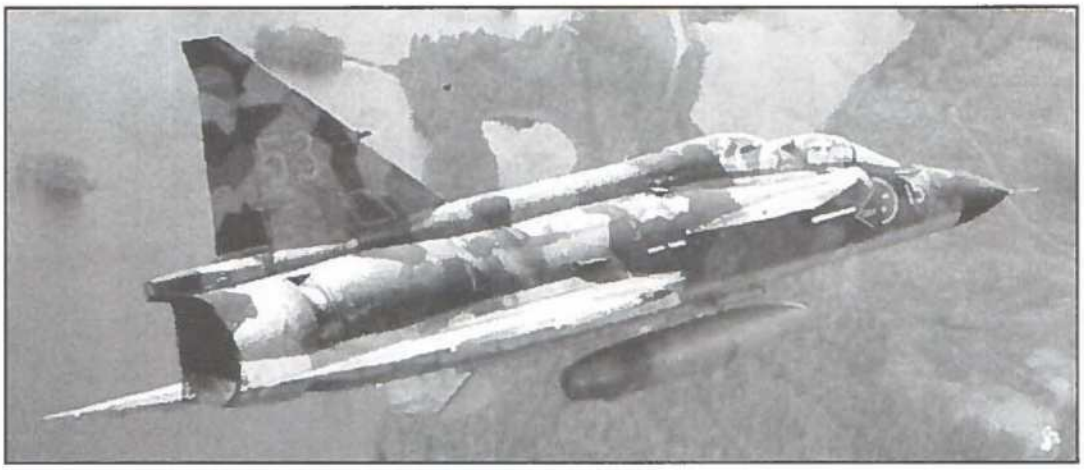
Tirsdag den 23. februar. Hvis forsvarets ansatte er frustrerede, er der vel ikke meget at sige til det. Med 179 arbejdsgivere, med næsten lige så mange meninger, kan det ikke blive andeledes. For få dage siden, kunne man i dagspressen læse, at der skulle spares 4,3 mia. kr., på forsvaret frem til år 2003. Dags dato blev der fjernet 1,4 mia. af sparekravet. De transportfly, der for tre dage siden var udelukket, er nu pludselig igen en mulighed. Den omtalte udelukkelse fik chefen for Logistikdivisionen i Flyvertaktisk Kommando, oberst Peter Adser-Larsen til at sige, at ønsket var udtryk for det virkelige behov, og at flyvevåbnet klarede manglen på transportfly ved at leje fly andre steder. U-bådene er dog stadig ude i kulden. Om det så bliver resultatet kan ingen vide, både Dansk Metal og Værfterne protesterer voldsomt mod at miste en milliardindtjening og miste 1000 arbejdspladser i de næste otte år.

s-n

Ny Viggen eskadrille oprettet på F4

Efter flytningen af alle de to-sædede SK (Overvågnings- og fotoflyvning) 37 Viggen, som kun er udrustet med kamaraer, fra F15, Flyvestation Söderhamn, til F4, Flyvestation Östersund-Frösön. Her har man formeret en ny Viggen Eskadrille, TIS/TK (Typ-InflygningsSkede, omskolingskursus af seks måneders varighed) 37, på F4 som skal flyve med flyene. Eskadrillen er etableret for at udføre flyvetræ-nings- og elektronisk krigsførings-opgaver. Den første SK 37 Viggen, som er modificeret til at udføre elektronisk krigsførelse, den såkaldte E-model, forventes at komme i luften før sommeren.
I mellemtiden er alle operationer med AJS/SF Viggens på F7, Flyvestation Såtenäs blevet indstillet og den anden JAS 39 Gripen Eskadrille var næsten operationsklar ved udgangen af 1998. Som et led i forberedelserne til, at F10, Flyvestation Ängelholm, skal modtage Gripen den 1. oktober i år, er personellet sendt på uddannelse på F7 Såtenäs.
Såfremt læserne ønsker at vide mere om Drakens farvel til det svenske flyvevåben kan man gå ind på internet adressen: **www.f10.mil.se**, hvor der er flotte billeder fra afskedsparaden.

Tekst: s-n



En to-sædet SK-37 Viggen som indgår i den nyoprettede Viggen-eskadrille på F4 (Flyvestation Östersund-Frösön). (Foto via informationschef, major Ulf Ohlsson, F10)

Østrig - skal skal ikke?

Østrig står overfor at skulle skifte sine gamle Saab J 35Ö ud. Lige nu ser man på typer som: Lockheed Martin F-16C/D, Boeing F/A 18C/D, Dassault Mirage 2000-5, BAe/Saab Gripen og Mikoyan Mig 29. Hvilken type Østrig vælger er op til politikerne. Denne beslutning hænger igen sammen med, om Østrig vælger en tættere tilknytning til Vesten og NATO. Gør man det, vil udskiftningen dreje sig om 18-24 kampfly. Vælger man at fortsætte sin nuværende status som neutralt land, skal man anskaffe 32-36 kampfly.
I mellemtiden opfylder Østrig sit behov for at få trænet sine piloter i et fly, der er mere avanceret end Draken, ved at sende piloterne til træning på ved F21, Flyvestation Luleå, i Sverige, hvor de i perioden fra marts 1999 til september 2000 skal flyve JA 37 (Jager- og angrebsversionen) Viggen.

Tekst: s-n



Måske Østrig inden alt for mange år vil kunne affyre sine Maverick luft-til-jord missiler fra den svenske JAS 39 Gripen. (Foto Peter Modigh).

British Army Air Corps har modtaget den første "Langbue"

Den 25. september 1998 blev den første Boeing WAH-64 Apache Longbow (Langbue) helikopter til det britiske Army Air Corps (AAC) prøvefløjet fra Boeing Company's Meza, Arizona, helikopterfabrik. Flyvningen varede en halv time og omfattede hover (svæve) test, fremadflyvning med 111 km/t. og baglæns- og sideværts flyvninger med hastigheder op til 83 km/t. Tre dage senere blev helikopteren overgivet til hovedentreprenøren, GKN Westland Helicopters Ltd, Yeovil, Storbritannien. GKN er den første helikopterfabrik i verden der har opnået en kommerciel kontrakt på licensfremstilling af Apache Longbow. Under fremstilling af helikopteren skal GKN følge et omfattende test- og undersøgelsesprogram. Den første helikopter forventes leveret til det Britiske Forsvarsministerium fra GKN Westland i begyndelsen af næste år.
Boeing WAH-64 Apache Longbow er en formidabel kamphelikopter. Den er udstyret med avionic (radio- og radar), med FLIR (Infrarødt nattesynsudstyr), med NVG (nattesynsbriller) og sigte- og selvbeskyttelsesudstyr af stort set enhver art.
The School af Army Aviation på Middle Wallop her travlt i denne tid. Indførelsen af Boeings WAH-64 Apache Longbow betyder en fuldstændig ændring af AAC operationelle doktriner. Alt skal starte fra bunden. Siden 1994 er flyveuddannelsen blevet delvist overtaget af et civilt firma. Hvem havde forestillet sig de gode gamle Gazelle helikoptere udskiftet med civilt indregistrerede Squirrel (Egern, i Danmark Fennec) helikoptere, som ejes af Bristow Helicopters Ltd. og flyves af otte civile instruktører.
AAC vil modtage i alt 67 nye Longbow kamphelikoptere. De første piloter sendes til næste forår på uddannelse i at flyve og operere med dem i USA.
De gamle Lynx AH.7 og AH.9 helikoptere vil blive moderniseret til en ny Light Utility Helicopter (Let Støttehelikopter). Moderniseringen omfatter nyt cockpit, avionic, overlevelsesudstyr (radaradvarselssystemer m.m.), termisk overvågningsudstyr og understel med hjul. Lynx er hermed klar til at indgå i fremtidige missioner sammen med Apache Longbow.

Kilde Air Forces Monthly: s-n
Foto: s-n



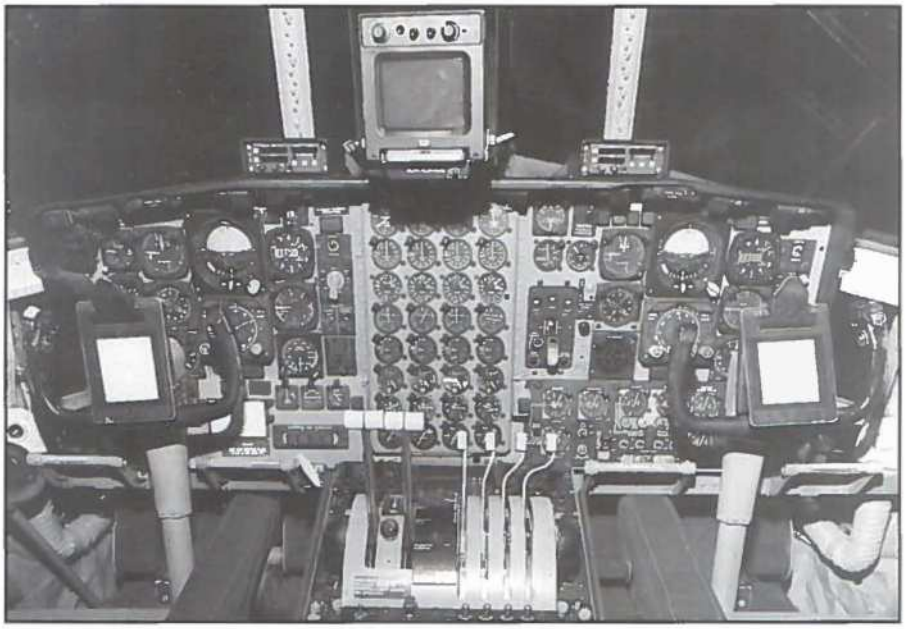
Boeings WAH-64 Apache Longbow (Langbue) er en formidabel kamphelikopter. Med sin 30 mm maskinkanon og 16 antitank missiler virker den direkte frygtindgydende.

Chefen for den fælles britiske helikopterstyrke udpeget

Februar 1999. Chefen for den nye britiske Joint Helicopter Command (Fælles Helikopterkommando) er udpeget. Det blev Air Vice-Marshal David Niven. Kommandoet bliver oprette i april næste år, når helikopterne fra RAF Odiham, Benson og Aldergrove, sammen med helikopterne hærens angrebs- og lette støttehelikoptere og søværnets helikopterstyrke. Kommandoens opgaver bliver at tilrettelægge uddannelse, forestå planlægning og fordele ressourcerne på den mest effektive måde.
Styrken kommer til at bestå af 12.000 mænd og kvinder og 350 helikoptere. 80 af dem vil komme til at gøre tjeneste i hovedkvarteret, hvor chefen kan komme fra en hvilken som helst af de tre værn. RAF afleverer seks eskadriller til den nye kommando, nemlig Eskadrillerne 7 (Chinook), 72 (Wessex/Puma) 33 og 230 (begge med Puma) samt 18 og 27 (begge med Chinook).

Kilde: RAF NEWS/s-n

Hercules ud af flyve med nye instrumenter

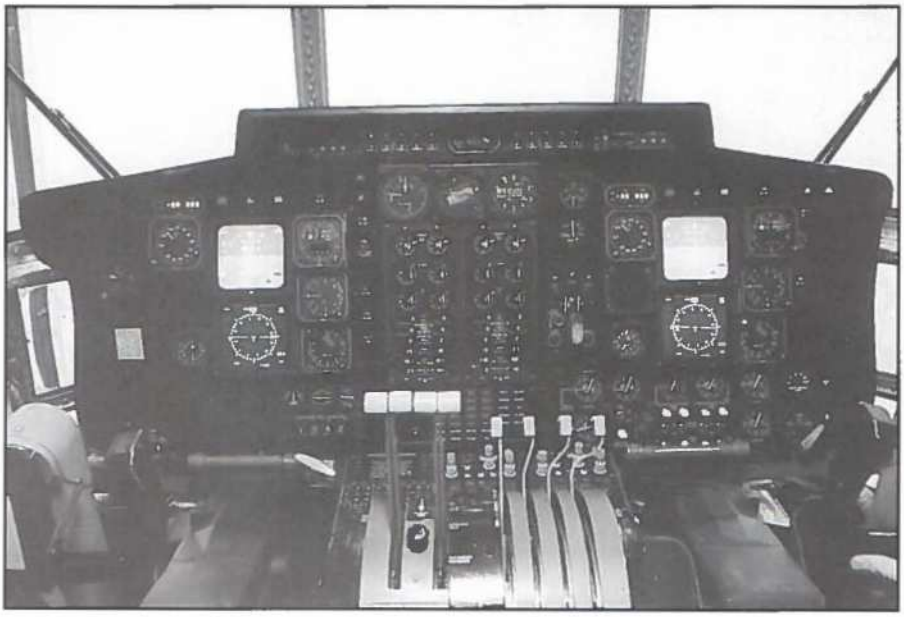


C-130 Hercules cockpit før ombygningen, her er der da et par instrumenter at kigge på. (Foto Per Hedesmann, Fototjenesten Flyvestation Værløse).

Eskadrille 721's C-130 Hercules halenummer 678 gennemførte den 26. januar den 15. prøveflyvning efter at den havde fået monteret nye instrumenter i cockpittet.
Civilingeniør Lasse Kronsted Pedersen, Flyvematerielkommandoens (FMK) Transportflysektion siger om prøveflyvningerne, der startede den 21. december: „De er forløbet særdeles tilfredsstillende, men det er klart, at når et fly har stået inde i så mange måneder, er der ting der skal rettes. For eksempel tørrer pakninger ud, hvilket forårsagede, at flyet under en flyvning begyndte at lække brændstof ud".
Kronsted fortæller, at inden flyet kom i luften, havde man testet det på jorden i næsten to måneder. Disse tests gennemføres efter nogle helt faste procedurer som er fastlagt i de MATINS (Materielinstruktioner) som FMK udgiver på baggrund af flyfabrikkens, i dette tilfælde Lockheed Martins, anbefalinger.
Testen på opdateringen af det renoverede cockpit, som er et rent FMK produkt, har man selv måttet lave procedurer for. Det er nemlig første gang, at et flyvevåben selv er gået i gang med at lave en sådan opdatering. Normalt vil man sende flyet tilbage til fabrikken og få det gjort - men den slags er der ikke penge til. Der er da heller ingen tvivl om, at ingeniører og teknikere har opfattet opdateringen som en virkelig udfordring, hvis resultat man er lidt stolte af.
Firmaet Rockwell Collins har leveret hovedparten af de nye instrumenter til flyet, medens Honeywell har leveret det nye inertinavigationssystem (INU). Det er det samme system, som sidder i F-16, men tilpasset C-130.

Inden længe skal man en tur op omkring Nordpolen med flyet for at gennemføre såkaldte Polar Navigation Flight (Navigationsflyvning i polområdet). Formålet med flyvningerne er dels at teste, hvorledes instrumenterne opfører sig omkring den magnetiske Nordpol, dels at give flyet et såkaldt 'Cold Soak', det vil sige nedkøle det over en periode til omkring -30 til -40 grader. Det er den temperatur instrumenterne er garanteret til at virke ned til: „Nu skal vi se, om det holder i virkeligheden" siger Kronsted. „Da det er skærme med flydende krystaller, såkaldte LCD Displays, vi har monteret i cockpittet vil vi være sikre på, at de virker", slutter Kronsted.
Halenummer B-678 forventes tilbage i operativ tjeneste i midten af marts måned.

Tekst: s-n
Foto: Per Hedesman, Fototjenesten, Flyvestation Værløse



C-130 Hercules cockpit efter ombygningen, overskueligheden synes indlysende, også for ikke-piloter. (Foto Per Hedesmann, Fototjenesten Flyvestation Værløse).

Flyvestation Skrydstrups skinnetraktor på museum

Dengang jernbanen betød noget for transporten til og fra Flyvestation Skrydstrup, købte flyvevåbnet en skinnetraktor til Flyvestation Skrydstrup. Den blev fremstillet af Pedershåb Maskinfabrik omkring 1951. Siden da er behovet for jernbanetransport nærmest forsvundet. I stedet for, at lade traktoren, der er køreklar, ruste op, blev den overdraget til Flyvevåbnets Historiske samling på Flyvestation Karup. Herfra har man udlånt skinnetraktoren til Kolding Lokomotivklub. Klubben fik skinnetraktoren leveret af Flyvestation Karups Kørselstjeneste, som herved kunne gennemføre øvelsen: „Håndtering af svært håndterlige emner".

Kilde: Set&Sket/s-n
Foto: Forsyningsdepot Skrydstrup



Skinnetraktorens sidste dag på skinner på Flyvestation Skrydstrup. Næste stop blev Kolding Lokomotivklubs skinner i Kolding. (Billede via seniorsergent Guldager, Forsyningsdepot Skrydstrup).

Dansker på AIRCENTs vindende hold

Sidste år i september inviterede United States Air Force (USAF) et hold fra AIRCENT i Ramstein til at deltage i USAFs maratonløb, som blev afholdt i september i staten Ohio. Med på AIRCENTs (Allied Forces Central Europe) (Hovedkvarteret for de allierede styrker i Centraleuropa) hold var Per U. Hartby, 39. Det bestod foruden Hartby af en belgier, en hollænder, en tysker og en englænder. Løbet blev en varm affære med 32 graders varme og 85% luftfugtighed, nok til at tage pippet fra de fleste. Hartby's tid på 2.52 rakte til en 18. plads individuelt, men samlet vandt AIRCENT's hold. Som de fleste ved, så smækkede forsvarets pengekasse i sidste år. Alligevel lykkedes det at finde midler til at få Hartby sendt til USA. Var det ikke sket, ville AIRCENT ikke have været i stand til at stille hold. USAFE's, forkortelse for det amerikanske flyvevåben i Europa, sportschef Tom Burket har givet udtryk for, at USAFE, på grund af det flotte resultat, vil sponsorere turen til det næste USAF maraton i år.

Tekst: s-n



Seniorsergent Per U. Hartby, Kontrol- og Varslingsgruppens Eskadrille 500 i Vedbæk, fotograferet under AIRCENT atletikmesterskaberne i Kocksijde i Belgien i 1996. (Foto: Via major P.C. Petersen, FLYVIK sekretær)

Grækerne vil købe 60 - 80 Typhoons

12. februar 1999. Der synes for alvor er være salg i Eurofighter Typhoon. DASA meddeler, at den græske regering har udtrykt ønske om at indlede forhandlinger om køb af mellem 60 og 80 Eurofighter Typhoon. Samtidig ønsker grækerne at forhandle om mulighederne for at deltage i programmet.

Den administrerende direktør for Eurofighter GmbH sige i anledning af henvendelse: „Vi er glade for denne nyhed, som er et vigtigt skridt for Grækenland i forbindelse med at styrke sin position i Europa." Han ser frem til forhandlingerne med det græske Forsvarsministerium og den græske industri for at finde frem til, hvilken rolle grækerne kan spille i det industrielle program.

Tekst: s-n

Royal Air Forces nye transporthelikopter prøvefløjet

Juleaftensdag 1998 klokken 10:30 blev Royal Air Forces (RAF) nye helikopter EH101 HC Mk 3 prøvefløjet på Flyvestation Yeovil, hvor fabrikken, der fremstiller helikopteren har til huse. Det er den første af de 22 stk. der skal leveres til RAF Eskadrille 728, som får til huse på RAF Benson i Oxfordshire.
Helikopteren blev fløjet af GBK Westlands testpilot, Andy Strachen, som efter flyvningen sagde: -Vi har afprøvede de forskellige basis flyvekarakteristikker ved hastigheder op til 135 knob (250 km/t), fløj sidelæns med hastigheder op til 35 knob (65 km/t), og foretog vi drej på stedet med 30 grader pr. sekund. Man testede også det automatiske Flight Control System, stabilitet og inertinavigation. Ifølge testpiloten gav ingen af prøverne anledning til anmærkninger.

Tekst: s-n
Foto: GNK Westland, Yeovil, UK.



Den første serieproducerede EH101 HC Mk 3, transporthelikopter, udviklet i et samarbejde mellem GNK Westland og Agusta Helicopters, Italien, på sin jomfruflyvning over Flyvestation Yeovil, UK, den 24. december 1998. Under helikopterens næse ses den noget atypiske re-fuelling probe (påfyldningsrør).

Eurofighter Typhoon tilbud til Norge

Torsdag den 11. februar 1999. Eurofighter GmbH i Hallbergmoos i Tyskland har modtaget tilbud om at byde ind på Norges nye jagerprogram. Tilbudet skal foreligge inden udgangen af maj 1999. Tilbudet gælder i første omgang 20 fly med yderligere option på 10. Hovedkravet går på at tilbyde et multi-role (flerrollet) jagerfly til erstatning for de gamle norske F-5 jagerfly og eventuelle tab/nedslidning (attrition) af F-16 fly. Eurofighter vil tilbyde Norge fuld deltagelse i Eurofighter programmet og give fuld adgang til teknologien, både for operatørerne og for eventuelle partnere i norsk industri.
Som et led i den norske evaluering af Eurofighter Typhoon, har den norske testpilot, major F.A. Evensen den 15. og 16. december sidste år foretaget den første testflyvning i DA5 (Development Aircraft nr. 5) (udviklingsfly nr. 5). DA5 er det andet udviklingsfly, bygget af DiamlerChrysler Aerospace på DASA Flight Test centre i Manching. DASA planlægger allerede flere demonstrationsflyvninger i Norge. Vedrørende den norske interesse for Eurofighter se FLYNYT nr. 1 februar 1999 side 35.

Tekst: s-n
Foto: Eurofighter GmbH, Manching.



Den norske testpilot, major Frode A. Evensen i cockpittet på DA5 (Udviklingsfly nr. 5) ved Daimler Chrysler Aerospace AG, i Manching, Tyskland, i december 1998.

Opgradering af software på danske og amerikanske F-16

Den 25. januar 1999. Meddelte flyfabrikken Lockheed Martin, at den har fået ordren på opgradering af software i det amerikanske, danske, hollandske, norske og belgiske flyvevåbens F-16 fly. Opgraderingen omhandler en ny Modular Mission Computer (MMC) i de fem landes fly. Opgraderingen betyder, at MMC også kan klare brugen af Joint Helmet-Mounted Cueing System (omtalt i FLYNYT nr. 5/98) og AIM-9X missilet. For de nævnte europæiske lande omfatter opgraderingen også det at kunne anvende en recognosceringspod, et missiladvarselssystem, en opdatering af den del der omfatter elektroniske krigsførelse. Endelig omfatter opgraderingen et styresystem, der kan operere de nyeste GPS-styrede luft-til-luft missiler, som er udviklet, eller under udvikling i USA og Europa.

Kilde: Lockheed Martin
tekst: s-n



Et skønsomt udvalg af de våben, som et F-16 flys software skal kontrollere. Set ude fra vingetipperne og ind mod flystrukturens midte ses to Advanced Medium Range Air-to-Air Missiles (avanceret mellemdistance luft-til-luft missil med mellemrækkevidde) type AIM-120B. På næste station sidder to Sidewinder (lille slange der kravler baglæns) (Ariel Intercept Missile) AIM-9 (luft-til-luft angrebsmissil). På station tre sidder to Homing Anti-Radiation Missiles (Missiler der styrer efter radarsignaler) HARM AGM-8 (Air to Ground Missile) (Luft til jord Missil). Den pod der sidder på flyets midterste station er i stand til at forstyrre fjendens elektroniske signaler. På indsugningens højre side ses en AN/ASQ-213 Targeting System Pod (målsøger for) HARM missiler. (foto Lockheed-Martin)

TERMA Elektronik har overtaget Per Udsen Aircraft Industry

Februar 1999. To af Flyvemateriel-kommandoens (FMK) samarbejds-partnere blev i februar måned slået sammen til én virksomhed.
Per Udsen Aircraft Industy A/S hedder i fremtiden TERMA Industries A/S, og ligger fortsat i Grenå. Med overtagelsen bliver TERMA Elektronik klart den største virksomhed indenfor dansk forsvarsindustri med godt 1000 ansatte, og en koncernomsætning på ca. 900 mio. kr. om året.
De to virksomheder har i mange år haft et tæt samarbejde med hinanden og med FMK - navnlig F-16 Sektionen. FMK har samarbejdet med Per Udsen om udvikling af en recognosceringspod til F-16, og med både TERMA og Per Udsen om selvbeskyttelsesudstyr mod missilangreb. Det såkaldte Elektronik Warfare Management System /EWMS). På dette område har TERMA godt fat i markedet med leverancer til en række NATO-lande, blandt andet USA.
Baggrunden for købet er, at Per Udsen Aircraft Industry i flere år har kørt med underskud.
Chefen for F-16 Sektionen, Kai Poulsen siger til bladet SET OG SKET: „Vi er glade for, at TERMA med opkøbet har sikret eksistensen af aktiviteterne i Per Udsen. Virksomheden har betydet ganske meget for dansk udvikling og produktion af avanceret udstyr, til brug i militære fly.

Kilde. SET OG SKET

Hvad laver far på arbejde?

Torsdag den 4. marts 1999.
Mange børn ved lidt eller intet om, hvad far laver, når han er på arbejde. På Flyvestation Skrydstrup har man en politik, der går på, at man ikke tager mod besøg fra børnehaver. Er der derimod sådan, at far eller mor kan få fri fra tjenestestedet og selv kan tage ungerne, og pædagogerne, med rundt, så er det en anden sag. Vi mødte en flok herlige rollinger fra Sct. Severin skolen, som havde fået far, i dette tilfælde flyverspecialist Peter S. Hansen til at være guide. Han havde valgt den dag, hvor STUD LUFT skulle se på flyveopvisning. Ungerne havde det herligt.

Tekst og billede: s-n



Som om de aldrig havde lavet andet, stillede ungerne fra Sct. Severin skolen op til fotografering. Første række gik ned på knæ, som på tælling, og alle sagde „Ost" på én gang.

Oberst T.P.A. Ørum er død 97 år gammel

Hans A. Schrøder

T.P.A. Ørum var født i Aalborg den 12. juli 1901. Han blev premierløjtnant i artilleriet i 1923, og i 1926 fik han certifikat som militærflyver. Han studerede ved Polyteknisk Læreanstalt 1927-29 og ved École Nationale Supérieure de l'Aéronautique 1929-31, hvor han fik diplom som Ingénieur civil de l'Aéronautique. Han blev kaptajn i 1931 og oberstløjtnant i 1935. Han var chef for Flyvertroppernes Tekniske Tjeneste fra 1932 til den 1. april 1940, hvor han blev chef for Sjællandske Flyverafdeling.

Ørum var såvel af udseende som form den aristokratiske, akademisk uddannede officer. Han var perfektionisten, som med megen værdighed og intellektuel fasthed som en selvfølge stillede store krav både til sig selv og andre. Blandt de mange artikler af høj kvalitet, som Ørum leverede til Det krigsvidenskabelige Selskabs tidsskrift, sluttede han i årgang 1937 på side 103 typisk en af sine artikler med ordene: "Gør, hvad der kræves, og kræv, hvad der evnes." Hans konsekvente nationale holdning betød, at han straks efter den tyske besættelse gik uden for nummer for at forsøge at komme til Royal Air Force. Under påskud af forretningsrejse og familiebesøg i Brasilien lykkedes det ham at få de nødvendige visa, men under en mellemlanding i Berlin blev han den 7. december 1940 arresteret af Gestapo. Han blev sigtet for spionage mod de tyske besættelsestropper i Danmark, og efter at Rigsdagen i januar 1941 havde vedtaget et tillæg til straffeloven - Lex Ørum - kunne han med tilbagevirkende kraft idømmes livsvarigt fængsel. Den 21. oktober 1943 blev han befriet af Modstandsbevægelsen, mens han var indlagt på Militærhospitalet. Umiddelbart efter blev han sejlet til Sverige.



Oberst og fra 1947 til 1950 generalinspektør for Hærens Flyvetropper, ligesom han i samme periode var chef for Hærens og Søværnets fælles flyveledelse, T.P.A. Ørum. (Foto Flyvevåbnets Historiske Samling)

I december 1945 blev han udnævnt til oberst og generalinspektør for Hærens Flyvertropper. Fra 1947 og til oprettelsen af Flyvevåbnet i 1950 var han tillige chef for Hærens og Søværnets fælles flyveledelse. Han sluttede sin karriere som flyverattaché i London og Paris og tillige forsvarsattaché i Haag, Bruxelles og Bern. Med udgangen af september 1955 blev han afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed og bosatte sig i Frankrig, hvor han døde den 31. januar i år.

❑

Danmarks største Totalforsvars udstilling

13. - 16. maj '99



ACTION '99

En oplevelse for hele familien





www.action99.dk

Entre: Voksne kr. 50 · Børn kr. 25

Torsdag	13. maj kl. 10.00 - 18.00
Fredag	14. maj kl. 10.00 - 18.00
Lordag	15. maj kl. 10.00 - 18.00
Sondag	16. maj kl. 10.00 - 18.00



MESSECENTERHERNING

Arrangører

Redningsberedskabet, Politiet, Det Civile Beredskab og Forsvaret, herunder Hjemmeværnet

Tlf. 39 15 13 00, Fax 39 27 61 60, E-mail: info@action99.dk, Homepage: www.action99.dk

FLYNYT

NR. 3 JUNI 1999



UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:
Oberstløjtnant, ansvarshavende redaktør
Anker Petersen
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
97 62 49 50, lokal 5701

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

POSTADRESSE:
FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:
Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af artikler til næste nummer af FLYNYT er:
30. juni 1999.

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

FORSIDEBILLEDET:

Danske Nødhjælpsflyvninger
C-130H Hercules - Luftens Barmhjertige Samaritan, som med hjælp fra personellet ved Eskadrille 721 rykker ud, hver gang mennesker er i nød. Her er flyet fotograferet på platformen i den militære del af Tirana's lufthavn i Albanien. Loaderen og gaffeltruck'en tilhører US Air Force, som var overalt i lufthavnen.

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

NATO udvidet med tre medlemslande 3
Ingen rapporter nævner Vandel som hjemsted for Hærens Flyvetjeneste 5
Ny inspektør og chef for flyverhjemmeværnet . 6
Joint Strike Fighter kan erstatte F-16 7
Terma indgår kontrakt om udvikling af Joint Strike Fighter med Boeing 9
Grazzanise dagbog 10
Planlagt flykatastrofe 12
Levetidsforlængelse af LYNX 14
Patrol Base Ohrid - hvor er det 15
Det serbiske flyvevåben 16
Midt mellem luft- og landkrig 20
Vi anmelder Over the Pole..! 21
Danske jagerfly i krig for første gang 22
Hercules – luftens barmhjertige samaritan 24
Så mødtes Lørnene igen 25 år efter 28
Lykken er en varm brandmand 30
Et hjemmeværn under forandring fylder 50 år 31
Hjemmeværnet er blevet voksent 32
Hjelme med avanceret sigtesystem 33
Øjet som sigtemiddel 34
1418 dage i sygesengen om året 35
Baser til Eurofighter udpeget 37
Den aften bomberne faldt 39
Vi flyver i år 2000 - hvis du hjælper os !! 42
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 43-46
Besparelser på forsvarsudgifterne i NATO 43
Første kvindelige fartøjschef i flyvevåbnet 43
Nyt for frimærkesamlere 43
F-16 nåede ny rekord i flyvesikkerhed i 1998 44
Old soldiers never dies 44
EH - Nordic Team 45
Med varmluftballon jorden rundt 45
Tag til Roskilde og se på fly 45
To motors helikopter til Hærens Flyvetjeneste ... 46
AS Gripen på museum 46
Tavshed er ikke længere guld 46
Flyvevåbnets „Åbent Hus 1999" aflyst 46

NATO udvidet med tre medlemslande

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det europæiske politiske landkort har undergået en fantastisk udvikling siden muren brød sammen i Berlin den 9. november 1989. Sovjetunionen eksisterer ikke mere. De tidligere medlemmer af Warszawapagten har kæmpet og kæmper en strid kamp, for at komme økonomisk på fode og finde nye sikkerhedspolitiske relationer. Trods økonomiske problemer har Tyskland magtet genforeningen af de to tysklande. Og endelig den 12. marts blev Polen, Tjekkiet og Ungarn medlemmer af NATO.

12. marts 1999. Den dato kunne Polen, Tjekkiet og Ungarn i Truman Biblioteket i Independence, Missouri, USA, underskrive det dokument, der gjorde dem til medlemmer af NATO. De 16 NATO lande er blevet til 19. Dokumentet blev underskrevet af de tre landes udenrigsministre, fra Polen var det Bronislaw Geremek, Tjekkiets Jan Kavan og Ungarns Janos Martonui, og i overværelse af blandt andre USA's udenrigsminister Madelaine Albright.

At traktaten blev underskrevet i Truman Biblioteket var ingen tilfældighed. Harry S. Truman var USA's præsident fra 1945 til 1953, en periode med voldsomme begivenheder i verdenshistorien. Det var Truman, der traf beslutningen om at kaste atombomberne over Japan. Han var med til at træffe beslutningerne om oprettelsen af FN, NATO og staten Israel, samt iværksætte Marshall planen, der skulle genrejse Europa efter Den Anden Verdenskrig.

I første omgang bestod NATO af følgende lande: USA, Storbritannien, Frankrig, Italien, Holland, Belgien, Luxembourg, Danmark, Norge, Portugal, Island og Canada. I 1952 meldte Grækenland og Tyrkiet sig ind i alliancen. I 1955 blev Vesttyskland, under mange protester i Danmark medlem, og endelig meldte Spanien sig ind i 1982.

Nyt sikkerhedspolitisk mønster

For flyvevåbnet betyder især det polske medlemskab af NATO et nærmere samarbejde med landet. Dette samarbejde har allerede fundet sted de sidste næsten fem år.

I oktober 1995 landede de første polske Mig Flogger jagerfly på Flyvestation Karup. Det var dengang den polske kaptajn Mieczyskan Widynsky sagde til FLYNYT: „Jeg er glad for at være her. Det er mit andet besøg på Flyvestation Karup. Jeg var her for to uger siden, hvor jeg deltog i den afsluttende planlægning. Vort planlægningsarbejde (for øvelsen Cooperative Jaguar red. bem.) begyndte for tre måneder siden, da eskadrillechefen kom tilbage fra det første møde her på Karup".

Grundlaget for de tre landes medlemsskab blev skabt, da amerikanerne for flere år tidligere fremkom med forslaget om Partnership for Peace (PfP), en „erstatning" for et fuldt medlemskab af NATO, ikke mindst til de baltiske lande, hvis medlemskab af NATO russerne protestere kraftigt imod, har fået glæde af. Dette samarbejde har vist sig bæredygtigt og med adskillige fælles øvelser som resultat. PfP samarbejdet har også betydet, at svenskerne i udstrakt grad har deltaget i disse øvelser. Øvelserne har ikke, som NATO øvelserne, haft karakter af egentlige forsvarsøvelser, men derimod som øvelser i at inddæmme og bekæmpe borgerkrigsagtige tilstande, som det for eksempel er set i det gamle Jugoslavien og nu sidst i den serbiske provins Kosovo.



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard ser frem til et godt samarbejde med vore nye NATO partnere.

Dyrt medlemskab

I de senere år har det føget med tal gennem luften, når man har debatteret, hvilke lande der kunne blive medlem af NATO. Tallet har drejet sig om, hvor store investeringer, der kunne forventes de nye lande og NATO, hver for sig, skal investere for overhovedet at kunne samarbejde. De tre nye medlemslandes våbensystemer stammer fra tiden i Warszawapagten,

hvor det var Rusland, der var den store leverandør af våben og udstyr. Det vil betyde, at der skal gennemføres betydelige modifikationer eller indkøb af nyt udstyr og materiel, inden de tre landes systemer kan operere sammen med de gamle NATO landes udstyr. Hertil kommer arbejdet med at få udarbejdet fælles procedurer og koncepter for stort set alle områder.

De nye NATO landes forsvarsstyrke

De nye landes militære styrker:	
Polen	
Samlede styrker	240.650 soldater
Hæren	142.500 soldater
Kampvogne	1.727 stk.
Artilleri	1.580 stk.
Helikoptere	105 stk.
Flyvevåben	55.300 soldater
Kampfly	297 stk.
Soldater i flåden	17.100 soldater
Tjekkiet	
Samlede styrker	64.000 soldater
Hæren	44.500 soldater
Kampvogne	900 stk.
Artilleri	754 stk.
Helikoptere	35 stk.
Flyvevåben	16.000 soldater
Kampfly	100 stk.
Ungarn	
Samlede styrker	43.000 soldater
Hæren	23.400 soldater
Kampvogne	834 stk.
Artilleri	840 stk.
Helikoptere	59 stk.
Flyvevåben	11.500 soldater
Kampfly	114 stk.

Største opbakning nogensinde

Det kan selvfølgelig skyldes en tilfældighed, men NATO kan fejre sit 50 års jubilæum med den største opbakning i den danske befolkning nogensinde. Den sidste gallupundersøgelse fra marts 1999 viser, at 82% af danskerne går ind for bevarelse af det danske medlemskab af alliancen.

Stort udbytte

Hvad er flyvevåbnets erfaringer med samarbejdet med polakkerne indtil nu? Om dette siger generalmajor Rosgaard:

Samarbejdet med Polen har været kendetegnet af stort udbytte til begge sider. Polen er generelt meget interesseret i samarbejdsaktiviteterne og har udvist et stort engagement i alle aktiviteter. Under samarbejdsplanlægningen har det, set med danske øjne, polske bureaukrati til tider voldt lidt problemer, men Polen var sin kommende status som NATO-medlem meget bevidst. Desværre har det polske flyvevåben ligesom det danske, lidt under stor utidig afgang af officerer og specielt piloter, hvorfor et kontinuerlig kontaktnet har været svært at opretholde. Enkelte aktiviteter blev aflyst fra polsk side grundet manglende ressourcer. Der er endnu lidt sprogproblemer, men samarbejdet bærer præg af landets tætte kontakt med andre NATO-lande over en årrække. Den største aktivitet har været uddannelse af 10 polske piloter i Danmark. Desværre kunne det Polske flyvevåben ikke gennemføre sidste modul som var en deployering af fly til Danmark".

Hvori består det dansk – polske samarbejde i 1999

Vores samarbejde i 1999 er specielt planlagt på oprettelse af venskabsforbindelser med henblik på det kommende NATO-samarbejde. Vi har især lagt vægt på samarbejde inde for Kontrol- og Varslingsgruppen, hvor der er en del aktiviteter. Flyvertaktisk Kommando (FTK) har i en længere periode afgivet en officer til Polen som observatør under udarbejdelse og gennemførelse af øvelse OCELOT 99. Vi har desuden lige haft en officer udsendt til Polen, for at hjælpe polske officerer med forståelse af NATO procedurer omkring Air Policing (afvisningsoperationer).

1999 er det sidste år hvor Polen deltager i Østsamarbejdet og fra 2000 vil aktiviteter med Polen foregå på lige fod med andre NATO lande.

Fremtidigt samarbejde

I april besøgte FTK Stabschef Oberst J.F. Autzen med følge det Polske flyvevåben, med henblik på at drøfte det fremtidige samarbejde mellem det Danske og Polske flyvevåben. Den 12. marts 1999 blev Polen jo medlem af NATO og de fælles interesser omkring operationer i Østersøen var et godt udgangspunkt til drøftelse af et tættere samarbejde.

FTK forelagde ved mødet forslag til samarbejdsområder i den nærmeste fremtid. Vi har foreslået at samarbejdet skal koncentreres omkring Kommando-, Kontrol- og Varslingsområdet. Et effektivt fungerende Kommando- og Kontrolsystem er en forudsætning for effektiv gennemførelse af operationer, herunder suverænitetshævdelse af eget luftrum. FTK tilbød følgende samarbejdsområder:

- 2 Polske officerer på jobtræning ved Danske Kontrol- og Varslingsenheder i en måned. Officererne vil blive trænet i NATO procedurer og bestemmelser og deltage i de daglige operationer, så vidt det er muligt.
- FTK vil endvidere rette henvendelse til ICAOC 1, med henblik på også der at få 2 polske officerer på jobtræning.
- Endvidere blev Polen tilbudt at sende 2 ATC specialister på jobtræning ved flyvevåbnets Eskadrille 515 i Kastrup i en måned. Polen er ved at omorganisere hele ATC området, og er specielt interesseret i hvordan vi i det danske kontrolsystem adskiller civil og militær lufttraffik.

Manglende forståelse/kendskab til hinandens flyvevåbner er nok den største barriere der skal overvindes, før samarbejdet kan videreudvikles. Vi har derfor tilbudt det polske flyvevåben, at udstationere en polsk forbindelsesofficer ved FTK. Fordelene ved dette skulle fra dansk side være at gennem denne forbindelsesofficer, at indhente større forståelse for det polske system, og for polakkerne at høste af vores erfaringer med sagsbehandling i NATO samt deltage i øvelsesplanlægning mv. Jeg ser frem til et godt samarbejde med vores nye partner.

❑

Flyvestation Vandel

Ingen rapporter nævner Vandel som hjemsted for Hærens Flyvetjeneste



Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen (VON) i samtale med chefen for Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant E. Johansson (BOS). Ingen af dem havde skabt noget falsk håb om Flyvestation Vandels fremtid som flyvestation for det danske flyvevåben.

Personellet ved Flyvestation Vandel og Hærens Flyvetjeneste har genoptaget rutinen fra for fire år siden. Hangar fire er stedet, hvor de to enheder mødes i et skæbnefællesskab, der nu har strakt sig over næsten 41 år. Denne fredag kunne chefen for Flyvestation Vandel fortælle de to enheders personel, at ingen rapporter taler for, at flyvestation Vandel vil overleve det næste forsvarsforlig.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Fredag den 19. marts 1999. Hvis der var noget cheferne for Flyvestation Vandel, (FSNVAN) oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen (VON) og chefen for Hærens Flyvetjeneste (HFT), oberstløjtnant E. Johansson (BOS) var sikre på denne fredag morgen, så var det opmærksomhed.

VON indledte sin redegørelse med spørgsmålet: „Hvor står vi?" Han henviste her til de to faser i den gamle rapport fra 1995, hvor det i den ene slås fast, at Flyvestation Vandel skal søges solgt. Han fortalte, at den eneste seriøse kunde, der havde meldt sig var et firma, der ville opstille vindmøller, men at dette ikke havde mødt genklang hos Egtved Kommune.

„Det ligger i regeringens forslag, at alle helikopterne skal samles på Flyvestation Karup, tråden for Vandel bliver hermed om muligt endnu tyndere" sagde han og fortsatte med at fortælle, at Egtved Kommunes borgmester igen havde sendt et brev til forsvarsministeren, hvor han kommer med en række forslag til, hvad flyvestationen kan bruges til. Han understregede, at da forholdene på Karup ikke har ændret sig siden sidste forlig, så skal der fortsat bygges på Karup for 50 - 60 mio. kr. for at skaffe plads til HFT, hvilket betyder, at der vil gå otte - ni år før der fremkommer et egentlig besparelse ved flytningen. Uanset dette, sagde VON, ligger der fire rapporter, der alle peger på en flytning til Karup, et forhold, man ikke kan se bort fra.

Med i debatten

VON understregede, at så snart den politiske beslutning er truffet, vil han gå ind i debatten om personellets fremtid. Han vil gøre, hvad han kan, for at der ikke bliver sat faste tal på normerne på Flyvestation Karup. „Det har vist sig, at er disse tal først sat på papir, kan de ikke ændres, uanset, hvor meget virkeligheden ændrer sig rundt om dem". Han hentydede her til, at HFT krav til FSNVAN efter sidste forlig havde ændret sig betydeligt i forhold til natflyvning, men at kravene ikke har kunnet imødekommes, fordi personelnormerne har ligget fast.

Ingen blev ladt i tvivl om, at personellet ville blive holdt orienteret. Både gennem det lokale samarbejdsudvalg, og gennem mere uformelle grupperinger, som vil blive nedsat for at holde alle tæt informeret.

Nogle mere sikre end andre

„Personellet ved Materielafdelingen er mere sikre end andre" understregede VON. „Jeres stillinger vil også være at finde på Karup. Derimod ser det vanskeligere ud for personellet fra

støttefunktionerne. De må allerede nu stille sig spørgsmålet: -Hvad vil jeg, hvis det hele flyttes til Karup? Det må I diskutere med familien i god tid. Skal jeg bedømme det, så vil der gå to til tre år fra den politiske beslutning er taget, og til den endelige lukning finder sted". VON var ikke i tvivl om, at der i forbindelse med flytningen også kunne blive tale om afskedigelser. Han var overbevist om, at der ville blive oprettet et Personel & Servicekontor, hvis opgave vil blive at støtte med råd, dåd, uddannelse og vejledning.

Han sluttede med at sige, at der venter alle en turbulent periode. Han håbede på, at der bliver tale om en samlet flytning til Karup, så man ikke skal opleve en periode med luftfartøjerne på Karup og Flymaterielværkstedet på Vandel. Han mere end antydede, at dette ville blive overordentlig kompliceret.

HFT forsvinder

BOS lagde ikke skjul på, at hvis HFT bliver flyttet til Karup og lagt ind under Flyvertaktisk Kommando, som der er lagt op til i regeringens forslag, vil det HFT man kender i dag forsvinde, og de to kompagnier, vil ende som to eskadrillenumre i flyvevåbnet. „Det er ikke fordi jeg ønsker det sådan, men chefen for Hærens Operative Kommando (HOK) har sagt, at han ikke vil bruge kræfter på at opretholde HFT i sin nuværende form". Det gav lidt af et gib i den over 100-tallige tilhørerskare. Han fortsatte med at sige, at chef HOK fortsat ønsker og vil øve indflydelse på indkøb af luftfartøjer til hæren.

Forsamlingen blev ikke ladt i tvivl om, at BOS med hjertet ønskede at blive i Vandel, men at Karup set med hjernen bød på mange andre fordele. Han var da også sikker på, at hvis FTK overtog den operative ledelse af alle helikoptere i forsvaret, så ville der opstå, hvad han kaldte „værnssøjler" indenfor hvert anvendelsesområde.

Oberstløjtnant E. Johansson udtrykte til slut håbet om, at kunne det ikke være anderledes, at man så fik en samlet flytning til Flyvestation Karup i år 2002. ❑

Ny inspektør og chef for Flyverhjemmeværnet

1. juli tiltræder oberst Sven Claus Falkbøll stillingen som chef for de ca. 9.000 frivillige medlemmer af Luftmeldekorpset og de „lyseblå" medlemmer af Tjenestestedskorpset.

Oberst Falkbøll indledte sin militære karriere, som konstabel i Luftværnsgruppen ved Eskadrille 532 i Kongelunden, det var dengang eskadrillen var udrustet med NIKE missiler.

I årene 1971 til 1973 gennemgik han linieofficersuddannelsen på Flyvevåbnets Officersskole i Jonstrup. Efterfølgende har han forrettet tjeneste som Fighter Allocator på Flyvestation Skagen.

EDB har haft oberstens store interesse. Han gennemgik som én af de første EDB programmør- og systemanalytikeruddannelsen i 1984-86.

Efter gennemgang af stabskursus fra 1984-86 blev han udnævnt til major og arbejdede som sagsbehandler i Forsvarskommandoens Operationsstab. Herfra flyttede han til Forsvarsministeriets 4. Kontor med tjeneste som assisterende forsvarsrådgiver, ansvarlig for anskaffelse af materiel til flyvevåbnet, hjemmeværnet samt flystøtte til humanitær indsats og andet.

Efter udnævnelsen til oberstløjtnant har han gjort tjeneste i forskellige internationale stabe og fra 1995 som næstkommanderende og stabschef ved Flyvevåbnets Officersskole i Jonstruplejren.

Oberst S.C. Falkbøll er gift med Birthe Falkbøll og har tre voksne børn. ❑



Oberst Sven Claus Falkbøll er fra 1. juli udnævnt til inspektør for Flyverhjemmeværnet og chef for Luftmeldekorpset. (Foto Per Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

Joint Strike Fighter kan erstatte F-16

Spændingen om, hvilket jagerfly der om godt 10 år skal afløse F-16, bliver ikke udløst foreløbigt. Et af de jagerfly, der måske bliver afløseren er den amerikanske JSF, som endnu kun er under udvikling. Stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Jens Friis Autzen (FRI), giver her en operativ vurdering af JSF.

Interview af oberstløjtnant A. Petersen, Flyvertaktisk Kommando

I beretningen fra Forsvarskommissionen (FKOM)af 1997 omtales JSF projektet. Hvad ligger der i dette projekt?

JSF står for Joint Strike Fighter. Det er et amerikansk projekt, som tager udgangspunkt i det amerikanske behov for efterhånden at skulle erstatte et stort antal fly, som har nået en betragtelig alder. Ordet "joint" henviser til, at flyet i sin grundmodel danner basis for de varianter, som skal bruges af både det amerikanske flyvevåben, flåde og marinekorps. Desuden har USA givet adgang til, at visse fremmede lande kan deltage i flyets specifikation, udvikling og produktion, idet niveauet - og prisen - for det enkelte lands deltagelse aftales nærmere. For tiden deltager Danmark med både civile og militære interesser, men på yderst beskedent niveau og foreløbig indtil 2001. Derefter går projektet ind i næste fase, som kaldes Engineering Manufacturing Development fasen, men her har Danmark endnu ikke kunnet tilmelde sig.

Hvad skal JSF være for en slags fly - hvad skal det kunne?

Af mindst to årsager bliver JSF et helt specielt fly.

For det første bliver det udviklet og fremstillet inden for en fastsat højeste pris. Det betyder for flyet, at man rent faktisk er nødt til at nå et effektivt kompromis mellem alle delområders ydeevne, disses militære værdi og omkostningerne til området. Eksempelvis kan man blive økonomisk tvunget til at "vælge" mellem stigeevne, manøvreevne, våbenlast, våbentyper og ildledesystemer. Her kunne det, som eksempel tænkes, at man nåede frem til at få mest værdi for pengene, ved at skære ned på kravene til manøvreevne, hvis man til gengæld brugte de samme penge på et så effektivt våbensystem, at der næppe vil blive brug for denne manøvreevne i en tæt luftkamp.

For det andet er det helt ekstraordinært, at man fra begyndelsen udvikler et fly, som - i forskellige varianter - kan bruges af tre værn. Igen er økonomien en bestemmende faktor.

Hvad flyet skal kunne i alle sammenhænge, fører det for vidt at beskrive her, men for det danske flyvevåbens vedkommende drejer interessen sig om den grundlæggende variant af JSF. Det bliver et fly, som på højt teknologisk niveau vil kunne løse de grundlæggende og tidløse opgaver, det vil sige prioriterede luft-til-luft og luft-til-overflade opgaver.

Du har nævnt den høje teknologi omkring JSF projektet. Vil flyvevåbnet i det hele taget kunne håndtere et fly af den karat?

På trods af flyvevåbnets relativt unge alder har vi flere gange modtaget fly, hvor teknikken har syntes at tage store spring, både på det mekaniske og elektroniske område, men sandelig også med hensyn til motorer, våben og aerodynamik.

Tidligere gik det ikke altid som ønsket, men de indhøstede erfaringer har vist sig brugbare og holdbare. Eksempelvis mener jeg, at erfaringerne med - den på mange områder vanskelige - F-86 ledte direkte frem til vor succes med F-104. At den nu snart 25-årige F-16, også var et stort spring frem, forhindrede ikke en ganske pæn implementering. Videre har den løbende opdatering - men ikke mindst F-16 Mid Life Update - givet en god basis for at gå videre til næste fly; både på det tekniske og operative område.



Stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst J.F. Autzen (FRI) siger blandt andet om JST: „ Jeg kan ikke få øje på et flyprojekt i støbeskeen, som vil kunne give de samme fordele, som deltagelse i JSF projektet".

FKOM 1997 sagde i sin beretning, at der fortsat skulle være dansk deltagelse i JSF projektet, men i regeringens oplæg til forsvarsforlig siges blot, at udviklingen på jagerflyområdet skal følges nøje. Betyder denne forskel noget for flyvevåbnet?

Vi følger altid udviklingen på alle relevante områder så godt det er muligt, men det begrænser sig i sagens natur til et mere generelt niveau, indtil specifikke projekter kræver dybere indsigt og valg. I forbindelse med JSF har vi nu fået adgang til indsigt på bl.a. operative områder, som er helt på forkant af udviklingen.



Flyfabrikken Boeings flyvevåbenversion af JSF, som kunstneren ser den. (Billede Boeing).

Denne indsigt vil kunne resultere i en værdifuld opbygning af avanceret viden, med hensyn til næsten alle områder af relevans for luftkrigsførelse; en viden som vil være af universel værdi. Hvis forskellen mellem ordlyden i beretningen fra FKOM 1997 og regeringens oplæg til forsvarsforlig indikerer, at man ikke vil fortsætte den tætte involvering i JSF projektet, mister man selvfølgelig noget af værdien af det allerede investerede, men - hvad der er værre - man udelukker flyvevåbnet fra at hente detaljeret viden fra alle de delprojekter, som nu snart videreudvikles til aktuel brug. Altså; den "lille forskel" i teksten kan i værste fald medføre, at flyvevåbnet bliver ringere stillet end anbefalet af FKOM 1997.

Er der til sin tid andre muligheder for erstatning af F-16 end JSF?

Ja, der vil selvsagt være andre jagerfly på markedet. Men, der ser ikke ud til at være andre med samme potentiale som JSF.

Timingen af JSF er perfekt i forhold til det forventede tidspunkt for F-16 erstatning. D.v.s. at der med JSF bliver tale om det mest up-to-date projekt. Det er væsentligt med hensyn til fremtidssikring af et fly, som nok må forventes at skulle være i drift i flere år end tidligere fly. Vi vil altså få et fly af samme relative høje status som F-16 i sin tid, og vi vil igen kunne anskaffe det i "læ" af langt større brugere. Kombinationen af de to ting er næsten uvurderlig for et lille flyvevåben; tænk blot på erfaringerne med F-16, hvor der har været store økonomiske, vedligeholdelsesmæssige, uddannelsesmæssige, træningsmæsssige og operative fordele forbundet med den valgte fremgangsmåde, herunder i forbindelse med samarbejdet mellem de små europæiske brugere, som sammen med nye europæiske potentielle brugere har meldt sig til deltagelse i projektets faser.

Jeg kan ikke få øje på et flyprojekt i støbeskeen, som vil kunne give de samme fordele, som deltagelse i JSF projektet, og jeg mener heller ikke, at de nyere fly, som er udviklet, vil kunne købes og drives til samme pris, ligesom de på F-16 udskiftningstidspunktet vil være "ældre" fly.

Disse penge skal selvfølgelig ikke bruges, hvis det ikke var fordi, det vil være til gavn for forsvaret. Der er tale om en investering, der skal ses over en brugsperiode på vel ikke under 30 år. Samtidig er der tale om et våbensystem, som er forudsætningsskabende og afgørende for forsvaret og dets militære operationer. At jagerfly så samtidig er et fleksibelt, alsidigt og hurtigt værktøj i forsvars- og sikkerhedspolitikken - som oven i købet kan indsættes uden at forlade sig på en større tilgang fra det civile erhvervslivs stadig hårdere trængte rekrutteringsbasis - er jo kendt og allerede gældende i dag.

Hvad kan JSF projektet betyde for dansk industri?

Det er vel et spørgsmål, som bør rettes til industrien og måske Flyvematerielkommandoen.

Baseret på F-16 erfaringerne kan jeg dog sige, at Danmark nu har modtaget såkaldt "kompensation" i fuldt omfang. Hvis et sådant forløb skal kunne gentages i større eller mindre omfang, må jeg gå ud fra, at man igen skal være med fra begyndelsen, og det er vel også kun positivt om noget sådant kan ske i et samarbejde mellem dansk industri og forsvaret. Vi har flere gange kunnet fremvise projekter, som også andre har fundet det værd at investere i.

❑

Dansk flyveindustri

Terma indgår kontrakt om udvikling af Joint Strike Fighter med Boeing



Fra underskrivelsen af kontrakten mellem Terma Elektronik Info Systems Division (ISD) i Birkerød og softwarevirksomheden IFAD i Odense fra v. er det Mike Foley, Boeing, Dick Harvey, Boeing, Henrik Vagtborg, Terma og Benny Graff Mortensen, IFAD.

Konkurrencen på markedet for udvikling af nye fly er skrap. Det er lykkedes det danske elektronikfirma Terma Elektronik at opnå en samarbejdsaftale om udviklingen af den nye amerikanske jager Joint Strike Fighter, efter en hård konkurrence med andre europæiske lande.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Torsdag den 6. maj 1999 indgik Terma Elektronik Info Systems Division (ISD) i Birkerød og softwarevirksomheden IFAD i Odense en samarbejdsaftale til et tocifret millionbeløb med flyfabrikken Boeing, Seattle, USA. Aftalen gælder et samarbejde om udviklingen af den nye Joint Strike Fighter (JSF).

JSF skal i begyndelsen af det næste årtusinde erstatte blandt andet USA's F-16 og supplere F-22 Raptor. Det britiske Royal Navy's Harriers skal udskiftes med JSF ligesom også USMC (Det amerikanske Marinekorps) skal have erstattet sine AV-8B med JST, i alt en levering på op mod 3.000 jagerfly.

Indgår i et team

Afdelingschef ved Terma ISD, Steen Lynenskjold, regner med, at der efterhånden vil være beskæftiget op til 10 medarbejdere i udviklingsprogrammet herhjemme og ved laboratorierne i Seattle, USA.

Vi spurgte Boeing's repræsentant, Mike Foley, om ikke det ville være billigere for Boeing selv at foretage udviklingen, frem for at sprede sig over det meste af verden?

-Tværtimod, svarede han, -er det således, at selv et firma af Boeing's størrelse har sine begrænsninger, og derfor drager vi ud og finder de bedste hjerner, til at komme med de bedste bud på udviklingen af det nye fly. Kravet til flyet er, at det skal være billigt, driftsikkert og have Stealth egenskaber, det vil sige være 'usynligt' på fjendens radarskærme.

Der blev på pressemødet lagt stor vægt på, at de firmaer, som leverer deltagere til 'udviklingsholdet' indgår på lige fod med Boeing's egne ingeniører, det vil sige, at de har kompetence.

-Hvad nu, hvis jeres konkurrent Lockheed Martin, som jo udvikler et tilsvarende fly, går hen og vinder konkurrencen? Lukker Boeing så?

Mike Foley så overrasket ud. Var der en tvivler iblandt? -Jeg er sikker på, at der ikke er tale om to ligeværdige fly. Især ikke når vi taler om evnen til at starte kort og lande lodret og på mange andre områder, ved vi, at vi fører. Og om Boeing lukker, hvis det utrolige skulle ske? Bestemt nej!

På spørgsmålet om, hvem der ejer rettighederne til de udviklinger, der er foretaget på det fly som ikke vinder retten til at erstatte de godt 2.900 jagerfly, der er tale om i alt, sagde Foley, -Det gør den amerikanske regering, de har betalt $US 735 mio. for rettighederne, og kan give dem til hvem de vil.

Ikke tale penge

Direktøren for Terma, Johannes Ja-

cobsen, ville ikke gå ind i en debat om, hvor meget Terma kunne få ud af at deltage i en co-produktion af flyet. -Det er alt for tidligt at tale om, sagde han. -Vi ved på nuværende tidspunkt ikke, hvad flyet kommer til at koste, så det vil være rent gætteri. Han omtalte også regeringens holdning i sagen. Han understregede, at man intet kan vide om, hvor stort det danske flyvevåben skal være til den tid. -Vi kan tale om 60, 50 eller måske 150 fly, vi ved det ikke, og derfor er det teori.

Foley understregede, at Terma ikke nødvendigvis var ude som medproducent, hvis den danske sagde nej til at købe JSF. På den anden side understregede han, at hvis der forelå en aftale mellem den danske og den amerikanske regering om levering af et antal JSF, ja så står døren nok mere åben.
Midt i glæden over at aftalen var i hus, fandt Lynenskjold det rimeligt at understrege, at med dagens underskrift var det ikke sådan, at Boeing havde givet Terma en gave. Faktisk var samarbejdsaftalen frugten af, at man havde vundet den i skarp konkurrence med andre europæiske selskaber, hvad der ikke havde skadet firmaets selvtillid.

Ingen ved på nuværende tidspunkt, om Danmark vil deltage i anden fase af udviklingsprojektet. Regeringen kan vente med at tage stilling til slutningen af næste år, hvilken man sikkert kan regne med vil ske. Går regeringen med, er der penge og arbejdspladser at hente. Hvis ikke, er det hele et åbent spørgsmål, sikkert også for Terma og IFAD.

❑

Eskadrille 730/IRF

Grazzanise dagbog

Ved redaktionens afslutning den 11. maj var der ingen afklaring på den politiske situation omkring den serbiske provins Kosovo. Oprørsstyrken UCK kontrollerede stadig en tredjedel af provinsen og 600.000 af den ca. to mio. indbyggere. Siden UCK startede sit oprør i 1987 er mere end 2000 mennesker blevet dræbt.

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Søndag den 14. marts 1999. Vi talte med et af medlemmerne af Eskadrille 730/IRF, der lige var kommet hjem fra sin tur i Italien. Han var den 20. januar sammen med sin kæreste flyttet i lejlighed. Klokken to om natten var de færdige med at pakke ud, og næste morgen drog han seks uger til Grazzanise. Der var ingen beklagelser over situationen. Han viste, hvornår han skulle af sted igen. Han fortalte, at forventningerne blandt enhedens personel var, at det kunne komme til at vare længe inden styrken kan returnere til Danmark.

Tirsdag den 16. marts 1999. På Flyvestation Grazzanise går livet sin daglige gang. Det kan måske synes uvæsentligt, men der var stor glæde blandt personellet, da en sending danske pølser nåede frem. Frokosten, som man selv smører på hotellet, består hver dag af det samme, som er serveret til morgenmaden, en smule ensformig, konstaterer redaktøren af Reaction Force Air News. Flyverpræsten C.S. Prahl var vendt tilbage til enheden og oberst A.R. Pedersen (RIP) samt eskadrillechefen, blev skiftet ud med oberstløjtnant F.S. Rasmussen (SUM) og major Max Wilhelmsen.

Mandag den 15. marts 1999. Den britiske udenrigsminister Robin Cook havde det store smil på, da han på TV mandag aften kunne meddele, at Kosovo-albanerne nye moderate UCK-leder Hashim Thaci, ved en frokost havde afleveret et brev hvori der stod, at man accepterede indholdet af Rambuillet aftalen. Både Cook og den franske udenrigsminister Hubert Vedrine understregede, at nu lå presset igen på serberne: „De har mistet deres første forsvarslinie, og de har ikke mere en undskyldning for ikke at skrive under", understregede Cook, der ikke var i tvivl om, at hvis serberne ikke inden få dage tog sig sammen, ville bomberne begynde at falde.

Onsdag den 18. marts 1999. Der er ingen udsigt til, at serberne vil skrive under på Rambuillet aftalen. Tiden er ved at rinde ud hedder det i alle nyhedsmedier. Pentagon skønner, at serberne nu har samlet mellem 16.000 og 21.000 mand ind mod Kosovos grænse, mod 10.00 for blot to uger siden. Inde i selve Kosovo er det opfattelsen, at der er en styrke på

Efter at være „strandet" i Sarajevos lufthavn, har den danske F-16 fået sig en ny motor. Her ses flyet under opstart. Der er ikke ild i det. Det er konserveringsolien, der bliver brændt af. Kort efter kunne det flyve tilbage til Grazzanise ved Napoli. (Foto via premierløjtnant J. Bech, Materielafdelingen, Flyvestation Skrydstrup).



mellem 14.000 og 18.000 mand. Kontaktgruppen skal nu afgøre, hvad der videre skal ske. NATO lader stadig ikke serberne i tvivl om, at bombninger af selve Serbien kan blive resultatet. Om aftenen blev det meddelt, at Kosovo albanerne skrev under. Serberne fik derefter seks dages frist til at sætte deres underskrift.

Fredag den 19. marts 1999. I løbet af dagen forlod de 1400 OSCE observatører Kosovo og rejste til Makedonien. Samtidig begyndte personalet ved de vestlige ambassader at forlade Serbien. På den danske ambassade blev der to tilbage, med ordre om at rejse når de skønnede at situationen blev for farlig. Samme aften meddelte NATO's chef general Wesley Clark, at man var klar til at gå i aktion. En talsmand for UNGCH (Flygtningehøjkommissæren) sagde, at der var en dramatisk ændring i flygtningesituationen til det værre.

Lørdag den 20. marts 1999. NATO's styrke i området er nu anslået 13 skibe i Adriaterhavet flere med krydsermissiler. 430 jetkampfly i Italien og 10.000 mand landtropper i Makedoien.

Søndag den 21. marts 1999. Den amerikanske forhandler Richard Holbrooke er taget til Beograd for at give Slobodan Milosevic den sidste chance. Holbrooke bliver beskrevet, som det modsatte af en diplomat. Til gengæld taler han et sprog Milosevic forstår.

Tirsdag den 22. marts 1999. Opholder Holbrooke sig stadig i Beograd, men der er ingen resultater. På flyvestationerne Fairford, Lakenheath og Mildenhall i Storbritannien er amerikanske B-52 Bombefly med Tomahawk-missiler klar til start. Det samme gælder Jagerfly på Ramstein (D) og Aviano og Grazzanise (I). Flyovervågningen af Kosovo og Serbien har på intet tidspunkt været suspenderet. De generelle forventninger er, at der bliver krig på Balkan igen. Antallet af flygtninge inde i selve Kosovo anslås af de få frivillige hjælpearbejdere, der er tilbage til omkring 30.000, alene i byen Glogavac nord for Prestina er over 15.000 flygtninge samlet.

Onsdag den 23. marts 1999. Flyvevåbnet er så at sige „løbet tør" for transportfly, hvilket har givet problemer med udskiftningen af personel. I Reaction Force News skriver detachementschefen, SUM, blandt andet: „Jeg vil gerne fastslå, at personellet på Grazzanise generelt har det godt. Jeg vil også gerne sige, at det personel jeg har haft æren af at være sammen med, alle har taget fat på deres arbejdsopgaver på særdeles prisværdig måde. Feltpræsten Chr. Prahl skriver, at da han blev ansat, sagde daværende oberst B.V. Larsen til ham: „Ja, du skal jo regne med at være en slags „skraldespand" for os den dag vi mobiliserer". Det var før murens fald. Prahl kunne denne 23. marts konstatere, at han indtil nu ikke var blevet overrendt.

Onsdag den 23. marts 1999. Flyvestation Skrydstrup modtog følgende telefontrussel fra en organisation der kaldte sig „Group Serbian Front: *„If there will be any attack on Serbian ground or Kosovo, members of the pilots family will be killed, wife and children. Danish officers in Denmark will be killed. Info to the Danish people, government and defence"*, underskrevet Group Serbian Front. Oversat: „Hvis der sker angreb på serbisk eller kosovo'sk område, vil medlemmer af piloternes familier, kvinder og børn, blive dræbt. Danske officerer i Danmark vil blive dræbt. Information til den danske befolkning, regering og forsvaret". Truslen blev taget alvorligt og passende modforholdsregler i form af forstærkning af vagter og adgangskontrol og andre sikkerhedsforanstaltninger blev iværksat i de kommende dage.

Onsdag den 7. april 1999. Detachementchefen, oberstløjtnant F.S. Rasmussen (SUM), skriver i Reaction Force Air News: „I Danmark, og for den sags skyld her på Grazzanise, lever vi stort set en normal hverdag, hvor den politiske frihed, sociale tryghed, er noget vi tager for givet. I Kosovo er disse ting lige så fjerne som en by i Rusland og kampen for de daglige fornødenheder, ja bare grundlæggende.

Mandag den 12. april 1999. Eskadrille 730/IRF på Flyvestation Grazzanise havde besøg af forsvarsminister Hans Hækkerup (S), forsvarschefen Christian Hvidt (VIT) og chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard.

Flyvestation Karup

Planlagt flykatastrofe

Hvem har ikke siddet i et passagerfly og tænkt: -Hvad sker der hvis landingen ikke forløber som forventet. På Flyvestation Karup fik vi en demonstration af, hvilke ressourcer, der bliver sat ind den dag det sker.

Onsdag den 14. april 1999. NATO har besluttet at øge presset på Slobodan Milosevic. Beslutningen betyder øgede flybombardementer. NATO har derfor besluttet at øge flystyrken med 300 fly. Danmark blev anmodet om at stille yderligere et antal F-16 fly til rådighed. Statsminister Poul Nyrup Rasmussen sagde til pressen, at der givet ville blive tale om fotorecognoscerinsgfly fra Flyvestation Aalborg.

Søndag den 18. april 1999. Et af de danske F-16 fly foretog en sikkerhedslanding i Sarajevo Lufthavn. Piloten, der har over 1000 flyvetimer i F-16 på bagen, konstaterede på en position 70 km. fra Mostar. Piloten var på patrulje sammen med et andet dansk F-16 jagerfly, da motorydelsen (engine thrust) begyndte at svinge. Problemet blev „handlet" rutinemæssigt og flyet landede i Sarajevo uden yderligere problemer. Flyvestation Skrydstrup blev underrettet.

Mandag den 18. april 1999. Natten til mandag blev en ny motor gjort klar, og en C-130H Hercules, fra Eskadrille 721, startede fra Flyvestation Skrydstrup med reparationshold på otte mand og en ny motor til den „strandede" F-16 i Sarajevos Lufthavn. Medens reparationsholdet gik i gang med at skifte motor, fløj C-130'eren videre til Grazzanise, hvor flyet overnattede. Danske officerer fra S-FOR, som i forvejen er i Sarajevo, sørgede for indkvartering og mad til reparationsholdet.

Tirsdag den 20. april 1999. Returnerede til Sarajevo for at tage reparationsholdet og den „syge" motor med hjem til Flyvestation Skrydstrup, hvor det landede klokken 1800 dansk tid.

❑



Flyvestation Karups overlæge, major Ole Lenler Eriksen var den første læge på katastrofestedet. Som det fremgår af billedet, havde han mere end rigeligt at se til.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Tirsdag den 4. maj 1999. „Jagerbanen" på Flyvestation Karup. Det sceneri, der mødte Deres udsendte så ud som noget, der er set så ofte før på TV, når et passagerfly er styrtet ned. En lang stribe spækket med knuste kufferter, sko, beklædningsgenstande og stumper af flyet. Det eneste der manglede var ligdelene. Figuranterne, der enten lå ude på jorden eller sad indespærret i flyets kabine, eller lå fastklemt under vragdele jamrede sig meget troværdigt. Et gyseligt godt lavet oplæg til en Katastrofesamarbejdsøvelse, konstrueret af Brand- og Redningstjenesten på Flyvestation Karup.

Kaos

10 minutter i to kaldte flyet OY-SAM op til Karup tårn for at fortælle, at der var problemer med styringen og at flyet var delvist ude af kontrol. Karup tårn iværksatte en katastrofealarm til politiet i Viborg. Viborg og Karup

De første minutter efter at der var tændt ild var dramatiske. De fleste personer i billedet har travlt med enten at komme væk, eller at komme ind for at hjælpe. Skuespillet var uhyggeligt perfekt.



brandvæsener blev alarmeret sammen med Beredskabscenter Midtjylland i Herning, Viborg Sygehus og Karup Lufthavn. At Brand- og Redningstjenesten på Flyvestation Karup blev sendt af sted med det samme, var en selvfølgelighed.

Brandfolkene fra flyvestationen var de første der havnede i kaos. De slukkede ilden i vragdelene, og gik så i gang med at tage sig af de sårede og chokerede passagerer. Det så ud som rutine, men var det langt fra. Nogle af de „chokerede" passagerer gjorde, hvad de kunne for at stresse brandfolkene. De søgte at stikke af, eller stillede sig op og krævede både det ene og det andet. Pludselig kunne tre passagerer, med deres kufferter i hånden, ses som små prikker langt ned ad „Jagerbanen", kort efter var de ude af syne.

Lidt senere dukkede Flyvestation Karups overlæge, major Ole Lenler Eriksen op. Han begyndte med det samme at tilse de værst sårede. Han blev også „overfaldet" af figuranter, der stillede krav om hjælp. Indtil lægeholdet fra Viborg sygehus kom, var det ikke meget han kunne stille op.

Evigheder

Det syntes som evigheder inden brandvæsnerne, Falck, politi og Beredskabscentret dukkede op. Så kom de første brandbiler fra Karup Brandvæsen, kort efter kom de fra Viborg.

En god halv time efter alarmen var gået, dukkede 14 mand fra Beredskabscenter Midtjylland op med en containervogn og en trailer. Det så ikke ud af meget, men pludselig skete der ting og sager. Containeren blev anbragt, der hvor politiet havde bestemt der skulle være opsamlings- og visiteringsplads. Så snart containeren var nede på jorden gik to mand i gang med at åbne den. I løbet af kort tid var der en „operationsstue" klar med strøm og varmt og koldt vand. Siderne blev slået ud og nu var der plads til fire-fem bårer i ventestilling. Resten af de 12 værnepligtige fra Beredskabscentret hev oppustelige telte ud af traileren. De blev pustet op med en omvendt støvsuger og på lidt over en time, havde man produceret ca. 80 m^2 plads under tag, hvor de sårede så kunne bringes ind. Vi talte med korpsdelingsfører (oversergent) F.L. Nielsen, der deltog som evaluator, han sagde: „Det kunne de godt have klaret lidt bedre. Vi beregner én time fra alarmen er gået, og til at vi har to telte og containeren klar".

Betryggende

Selvfølgelig er det ikke muligt at bedømme resultatet af indsatsen under en sådan øvelse. men det så overbevisende ud. Da det blev konstateret, at nogle af passagererne var „gået", satte Flyvestation Karup en T-17 fra Flyvevåbnet Flyveskole ind i eftersøgningen efter dem. Et andet sted, hvor nogen havde set et par passagerer forsvinde over heden mod nord, blev Hundeskolens tjenestehunde sat ind i eftersøgningen. Vi er blevet belært om, at den slags normalt er politiets arbejde, men at man i den givne situation hjalp til.

En god time efter alarmen var gået, var der ved at falde ro over katastrofestedet. Alle syntes at vide hvad de gik efter. De kvæstede blev bragt frem til teltene, og læger og sygeplejersker havde mere end nok at se til. Ikke længe efter var det det samme på Viborg Sygehus. Øvelsen sluttede ikke med visiteringen af de kvæstede på jagerbanen. De blev med udrykningen kørt til sygehuset til videre behandling. Ude i vejkrydsene stod færdselspolitiet og sikrede ambulancerne fri gennemkørsel.

Efter øvelsen var der evaluering, og de „frynser" der altid opstår under den slags øvelser kommer til at danne grundlaget for ændringer af katastrofeplanen.

❑

Flyvematerielkommandoen

Levetidsforlængelse af LYNX



Westland Lynx Mk. 80, her fotograferet under en flyveopvisning ved STUD LUFT på Flyvestation Skrydstrup i februar i år.

Tilbage i 1980 modtog Søværnets Flyvetjeneste sine otte Westland Lynx Mk. 80. I de 19 år der er gået, er helikopterne blevet brugt flittigt, ikke mindst i Nordatlanten. Derfor er stellet ved at være „slidt op" og nye stel skal til.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 18 november 1980 blev Lynx Mk. 80 helikopter, halenummer S-191 leveret til Danmark. I september måned i år, vil halenummer S-191, blive sendt tilbage til Westland fabrikken i Storbritannien. Den vil til den tid have fløjet de næsten 7.000 timer dens flystel, på almindelig dansk karosseriet, forventes at kunne holde til, uden at der pludselig sker noget dramatisk.

Omfattende arbejde

Processen er noget mere kompliceret, end hvis det var den private bil der skulle på det lokale autoværksted.

Der er tale om, at Lynx får et helt nyt stel, som allerede er under produktion hos Westland. Man flytter så alle vitale dele, det vil sige avionic, motor, gearkasse og meget andet, over i det nye stel. Ved samme lejlighed får helikopteren nye rotorblade af kompositmaterialer. Da de er lettere end de nuværende af metal, vil man kunne øge helikopterens payload, eller nyttelast, med flere hundrede kilo. Den slags påvirker imidlertid helikopterens struktur på anden vis. Derfor tager det omkring halvandet år inden S-191 igen kommer til at flyve i Danmark.

„Hvorfor skal det tage så lang tid?" har vi spurgt ingeniør Per Wallin ved Flyvematerielkommandoens Helikoptersektion, som sagde: „Det tager så lang tid, fordi Westland fabrikkerne skal gennemføre ca. 100 timers prøveflyvning med S-191, efter modifikationen. Samtidig er det et pilotprojekt for fabrikken, idet de danske Naval Lynx er de første i verden, der løber ud på tid på stellet". Wallin forklarer, at den omtalte højere payload vil påvirke visse dynamiske transmissionsdele og blandt andet hovedrotoren, således at dennes levetid med den højere payload vil blive mindre. Alt dette skal prøves af og beregnes inden S-191 kommer hjem igen.

Hjemmearbejde

Wallin fortæller også, at når S-191 er færdig, vil der sammen med helikopteren blive leveret en såkaldt „Service Bulletin". Denne er en beskrivelse af, hvorledes hele arbejde med at udskifte stellet er gennemført. „Man kunne godt nøjes med en tegning", siger Wallin, „problemet med en tegning er blot, at den kun viser det færdige resultat, hvor Service Bulletin'en forklarer, hvordan man når dette resultat". Med Service Bulletin'en i hånden, er det meningen, at Flyvematerielkommandoen og Hovedværksted Værløse selv skal stå for at sætte et nyt stel på de resterende syv Lynx helikoptere. Et arbejde, der vil strække sig et godt stykke ind i næste årtusinde.

❑

Patrol Base Ohrid - hvor er det



Artiklens forfatter oversergent af reserven C. Christensen, foran en finsk panseret mandskabsvogn på Patrol Base Ohrid i Makadonien.

Tekst og billede oversergent af reserven C. Christensen, Eskadrille 660, Flyvestation Aalborg

Klokken er 06.44, solen stiger op over bjergene, mens temperaturen nærmer sig de 30° celsius. Pludselig flænges den stille morgen af rockmusik fra højtalere efterfulgt af en stemme, der på jævn jysk siger *"Good Morning fellow peacekeepers, klokken er 0645, rejs ud af køjerne til endnu en strålende dag i Makedonien"*. Medens de første søvnige „peacekeepers" fra den danske deling i Makedonien så småt vælter ud af deres beboelsescontainere, lyder der over radioen hos vagten: *„Good Morning PBO - this is NA5 reporting into net, heading for OPT1"*, hvortil vagten svarer *"Roger Out"*.

NA5 kører ud gennem porten i deres SISU pansrede mandskabsvogn (PMV), medens CAMP hunden REX ser på.

Dette kunne være starten på en ganske almindelig morgen ved den danske DEL, som er en del af Skandcoy i den fælles nordisk Bataillon (derfor snakkes der engelsk over radioen), der er stationeret i Makedonien for FN.

Makedonien

Makedonien er ca. på størrelse med Jylland, med ca. 2 mio. indbyggere. Landet er meget frodigt med mange bjerge og en del store dale. Befolkningen består af ca. 60% Makedonere, 30% Albanere, og resten er en blanding af serbere, bulgarer, grækere og tyrkere.

Terrænet er meget bjergrigt omkring søen, og da en del af vores OPT ligger langt oppe i bjergene, er det ikke ligefrem Thisted Landevej. De små grusveje, der fører op i bjergene giver ofte nogle spændende køreture, især i regnvejr, hvor vejene er som brun sæbe, så når der er en hel del længere ned end fra Himmelbjerget, er det med at holde tungen lige i munden. Makedonien er en del af det tidligere Jugoslavien, men løsrev sig efter en folkeafstemning i 1990, men i modsætning til resten af Jugoslavien har der ikke været krig her, så infrastrukturen fungerer normalt, og der er fred og ro i landet.

Bataljonens opgave er at melde og rapportere om, hvad der sker ved grænsen til Albanien og Kosovo. Det gøres ved, at der langs den nordlige grænse til Kosovo, og halvvejs ned langs den vestlige del af Makedonien (grænsen til Albanien) er et antal faste observationsposter (OP). I den sydvestlige del af landet, omkring Lake Ohrid og Lake Presoa, er der placeret en dansk patrulje deling (PTR DEL), der afpatruljerer grænsen ved at køre ud til nogle midlertidige observationsposter (OPT) og de 3 grænsestationer i området samtidigt med, at vi kører PTR i de sektorer området er delt ind i.

Godt udstyr

DEL er udstyret med den finske pansrede manskabsvogn (PMV) SISU, det er et 3 meter bredt, 12 tons tungt, 2,8 meter højt køretøj med tre aksler, malet i UN hvide farve, med plads til 12-14 mand, hvis det ikke er rigget til patrulje, som dem vi bruger. Der er forsyninger til 2 dage af vand og mad samt andre ting. Det fylder halvdelen af mandskabsrummet, der tillige fungerer som en stor seng, så hele PTR (8 mand) kan sove i vognen, hvis det er nødvendigt. SISU er monteret med et utroligt godt og træfsikkert 12,7 mm maskingevær af russisk fabrikat, derudover er der et russisk 7,62 let maskingevær (LMG), der er produceret på finsk licens, og som langt fra kan måle sig med det danske LMG. Hver mand i DEL er udrustet med gevær M/95, som er et virkeligt godt våben med en fantastisk træfsikkerhed. Der er også en gummibåd med 90 hk motor, denne anvendes til at sejle PTR på Lake Ohrid. Vi råder derudover også over diverse 4-hjulstrækkere og en ambulance.

Finnerne er „lead"

DEL har til huse ved den østlige bred af Lake Ohrid ,der ligger i 730 meter højde, og er placeret på et hjørne af en campingpladen. Campen består af 20 containere, et køkken, vægt- og træningsrum, lagercontainere, sauna og en vagtcontainer, der fungerer som signalkontor. Det har i en årrække været finnerne, der har været „leading nation". Det betyder, at der er en del finsk materiel i lejren. Noget af det første finnerne bygger, når de indretter en ny lejr er en sauna, som de også bruger om sommeren, hvor

temperauren er 35-40 grader. En del af signalmateriellet er finsk, hvilket skabte nogle problemer i starten, da alt står på finsk, så når radioen går ned, er man noget på den, da alle fejlmeldinger står på finsk.

Konflikter

Den vigtigste af grænsestationerne er den sydvestligste "Kjafa San", i daglig tale kaldet OPT 1. Det er det eneste sted, hvor lastbiler må passere grænsen fra Albanien til Makedonien og omvendt. Toldstedet har flere gange givet årsag til ballade. Det var her albanske grænsevagter skød en 10-årig dreng, og en tyrkisk lastbilchauffør blev gennembanket af makedonske grænsevagter. Da en højtstående albansk minister under den nyligt overståede krise flygtede ud af landet, tog pas- og toldkontrol, sjovt nok, kun 5 minutter, mod normalt 1 time.

Det giver grobund for nogle konflikter mellem de enkelte befolkningsgrupper, dengang var nogle bekymrede for, hvad der ville ske efter valget den 18 OKT 1998. Hvis valget bliver vundet af næststørste parti, Nationalisterne, vil de smide albanerne ud og lave etnisk udrensning. Hvordan de ville gennemføre det, er mig en gåde. Nationalisterne vandt valget, men har glemt alt om etnisk udrensning.

Jeg spurgte vores tolk, som er albaner, hvornår hans bedsteforældre eller forældre var indvandret til Makedonien. Det var de ikke, svarede han, de stammede tilbage fra den tid, da Ottomanerne havde erobret det meste af Balkan (ca. år 1200-1700), så hvis man har boet i et land i mange generationer og stadig betragter sig som albaner, kan man måske bedre forstå, hvorfor Balkan er en krudttønde.

Fremtiden i Makedonien er måske også afhængig af, hvordan situationen i Kosovo udvikler sig, da der er frygt for, at krisen vil brede sig hertil. UN har derfor bestemt, at styrken skal forøges med ca. 300 mand, deraf ca. 70 mand fra Danmark. Så i fremtiden bliver vi et dansk kompagni i stedet for en deling.

Siden artiklen blev skrevet, er den danske deling blevet forstærket og udvidet til et kompagni.

❑

Det serbiske flyvevåben 1998

Det Jugoslavien, den federale republik af Serbien og Montenegro, der siden den 24. marts har været under luftangreb af NATO's luftstyrker, er langt fra forsvarsløs. Der er heller ingen tvivl om, at moralen er høj, da de fleste serbere synes at mene, at man har en retfærdig sag at kæmpe for. Ved mobilisering, kan det serbiske totalforsvar mønstre lidt over en halv million mand under våben.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Geografi og indbyggere

Restjugoslavien har et areal på 88361 km^2. Landet er bjergrigt og den højeste bjergtop når op i 2862 m. højde. Størstedelen af landet har fastlandsklima med kraftig nedbør om vinteren og deraf lavthængende skyer, hvilket vanskeliggør luftoperationer. I 1981 havde Restjugoslavien 9.708.000 indbyggere, tallene siden da er så usikre, at de ikke kan anvendes. I Kosovo boede der dengang 1,842 mio. albanere. De havde indtil 1989 udstrakt selvstyre, som Milosevic fratog dem. Det betød lukkede universiteter, et voldsomt islæt af politifolk af serbisk oprindelse, besættelse af ledende stillinger med serbere. Det var siden årsagen til den voldsomme civile uro, som ingen tog sig synderligt af. Først med UCK's opkomst og der deraf forstærkede serbiske indsats i undertrykkelsen, er man nået frem til den nuværende situation, hvor resten af Europa forsøger at forklare serberne at de dage er forbi, hvor man med magt kan undertrykke knap to mio. mennesker.



Mikoyan Mig-29A, leveret til Serbien i 1987. Selv uden opdatering, er flyet en modstander som F-15 og F-16 må regne med. Det er ikke nogen vittighed da en F-16 pilot på følgende spørgsmål: „Hvordan nærmer man sig en Mig-29?", svarede: „Med stor forsigtighed". Det viste fly tilhører det russiske flyvevåben.

Hip Mi-8 transport- og angrebshelikopter. I transportversionen kan helikopteren medtage 4000 kg. gods eller max. 28 passagerer. Som angrebshelikopter kan den udrustes med raketbeholdere på siden og eventuelt maskingeværer. Den viste helikopter tilhører det litauiske flyvevåben.



Efter en mobilisering, ser kampopstillingen af det Jugoslaviske flyvevåben således ud:

Enhed og base	Luftfartøjstype	Anvendelse
Batajnica		
204 Luftbrigade		
126 Eskadrille	Mig 21	Luftforsvar/angreb
127 Eskadrille	Mig-29	Luftforsvar/angreb
? Eskadrille	Super Galeb	Angreb
138 Lufttransportregiment		
675 Eskadrille	Yak-40	VIP/Stabstransport
678 Eskadrille	Yak-40/Mi-8	do.
890 Eskadrille	Mi-8	Angrebs- og transportenhed
	Partizan	Kommunikationsfly
Konvin		
105 Luftbrigade		
249 Eskadrille	Super Galeb	Angrebsfly
251 Eskadrille	Galeb	do.
333 Eskadrille	An-2	Transportfly
	Partizan	Angrebs- og observationsfly
Kraljevo		
98 Luftbårne Brigade		
241 Eskadrille	Orao	Angrebsfly
? Eskadrille	Orao	Rekognoscerings- og angrebsfly
Der er yderligere rapporteret en kampenhed med Partizan helikoptere på basen.		
Nis		
119 Luftbrigade		
667 Eskadrille	An-26 og An-2	Transportfly
712 Eskadrille	Partizan	Angrebs- og observationsfly
714 Eskadrille	Partizan	Do.
787 Eskadrille	Mi-8	Angrebshelikopter
Podgorica (Titograd)		
172 Luftbrigade		

239 Eskadrille	Super Galeb	Angrebsfly
242 Eskadrille	Jastreb	Do.
Letece Zvezde (Flyvende Stjerne)		
Super Galeb		
Opvisningshold		
97 Helikopterregiment		
784 Eskadrille	Mi-14, Ka-25 og Ka-28	Antiubådshelikopter/SAR
790 Eskadrille	Mi-8	Angreb- og Transporthelikopter.
Ponikve		
? Luftbrigade		
Basen har kampenheder stationeret, for nærværende opererer basen Mig-21 'Fishbed', J-22 Orao og SA 342 Partizan helikopter.		
Pristina		
83 Luftbrigade		
123 Eskadrille	Mig-21bis	Luftforsvars- og angrebsfly
130 Eskadrille	Mig-21M/MF	Do.

Alder på fly og udrustning

Jugoslavien har i meget lang tid været udsat for en handelsembargo, som også har omfattet våbenleverancer. Det betyder, at meget af materiellet er af ældre dato, hvilket fremgår af denne liste over antal af fly/materiel og leveringsår:

Anvendelse og type:	Nuværende antal (1998):	Leveringsår:
Luftforsvars- og angrebsfly		
Mikoyan Mig-29 'Fulcrum-A' (L-18)	14[1]	1987
Mikoyan Mig-21PFM/MF/bis 'Fishbed-F/J/L (L-14/15/17)	65	do.
Angrebsfly		
Soko J-1 Jastreb (J-21)	20	1968
Soko I-22/IJ-22 Orao 1/J-22(M) Orao 2	45	1982
Kamphelikoptere		
Soko/Aerospatiale SA 343L Partizan (Gazelle) (H-45)	45	1983
Angrebshelikoptere		
Mil Mi-8/17 'Hip' (H-40)	80	
Antiubådshelikoptere		
Kamov Ka-25BSh 'Hormone' (H-43)	3	
Kamov ka-28PL 'Helix-A (H-46)	2	
Mil Mi-14PL (Haze-A) (H-44)	4	
Rekognosceringsfly		
Mikoyan Mig-21R 'Fishbed' (L-41)	8	
Soko RJ-1 Jastreb (IJ-21)	10	
Soko NJ-22(M) Orao	20	1982
Observationshelikoptere		
Soko/Aerospatiale SA 341H Partizan (Gazelle) (H-42)	50	1972
Transportfly		
Antonov An-26 'Curl' (T-70)	25	

Boeing 707-320C	1[2]	1991
Kommunikationsfly		
Dassualt Falcon 50	2[3]	1980
Learjet Inc. Learjet 25B/25B/25D	1/2/3[3]	1976
Yakolev YAK-40 'Codling'	6	1971
Utva-66/H (V51/52)	15	1970
Støttefly		
Antonov An-2 'Colt'	5	
Bevæbnede træningsfly		
Soko G-2A Galeb (N-60)	5[4]	1963
Soko G-4 Super Galeb	48	1981
Træningsfly		
Utva-75 (V-53)	70	1978
Mikoyan Mig-29UB 'Fulcrum-B' (NL-18)	2	
Mikoyan Mig-21UM/US 'Mongol-B' (NL-16/14)	15	
Missiler		
Luft-til-Luft		
AA-2 'Atoll', AA-8 'Aphid', AA-10 'Alamo', AA-11		
'Archer'		
Luft-til-Jord		
Hughes AGM-65 Maverick, AS-7 'Kerry' (Grom), AS-9		
'Kyle'.		
Antitankmissiler		
AT-3 'Sagger'.		

[1] I 1996 tilbød russerne jugoslaverne yderligere 20 Mig-29 uden betaling. Regeringen i Beograd accepterede i princip pet leveringen, men gav udtryk for, at man hellere ville modtage Su-25 'Frogfoot'. Afgørelsen er endnu ikke truffet. Sammenholder man denne oplysning med oplysningen om, at et russisk transportfly med et antal Mig-29 om bord tilbageholdes i Asserbadjan, kunne noget tyde på, at afgørelsen alligevel er truffet.

[2] For tiden langtidskonserveret.

[3] Indregistret som civile luftfartøjer.

[4] Muligvis taget ud af tjeneste.

Som det fremgår af kommentarerne 1-4 til oplysningerne i skemaer må tallene tages med et vist forbehold.



Kilder: Janes's World Air Forces, Order of Battle and Inventories. (1998).
The Statesman's Yearbook 1998-1999.
Gunnar Nissen 'Jugoslaviens storhed og fald. (1992)

Mikoyan Mig-21 med Natobetegnelsen Fishbed. Leveret til det serbiske flyvevåben. Det kan være vanskeligt at tro, at flyet har gennemgået nogen særlig opdatering siden urolighederne omkring Serbien begyndte i 1990. Det viste fly tilhører det rumænske flyvevåben.

Danske jagerfly i krig for første gang

To dage efter at NATO havde sat bombekampagnen mod Restjugoslavien i gang, kunne man i dagspressen læse, at de danske F-16 fly ikke kunne deltage i bombekampagnen fordi de manglede et lasersigtemiddel.

Tekst og billede N.M. Schaiffel-Nielsen

Efter års træning var Eskadrille 730 blevet tilmeldt NATOs IRF-styrke (Immediate Reaction Force) (Umiddelbare Reaktionsstyrke). Tilmeldingen kom efter at eskadrillen i slutningen af 1997 havde gennemført en tre ugers deployeringsøvelse til Flyvestation Amendola i Syditalien, hvor eskadrillens personel havde gjort sig kendt med at operere under sydlige himmelstrøg. Eskadrillen fik herefter betegnelsen, Eskadrille 730/IRF, og har siden den 21. januar befundet sig på Flyvestation Grazzanise, nord for Napoli i Italien, først med fire F-16A Fighting Falcon fly og to i reserve, og siden den 15. april med yderligere fire F-16, men nu kun med én i reserve. Styrken bestod af 12 piloter og ca. 100 mand støttepersonel af enhver art. Dette tal er nu forøget til ca. 115 mand.

Ingen MLU-fly

De seks fly, der blev sendt til Grazzanise var den kendte standard F-16A Fighting Falcon. Spørgsmålet er blevet rejst: „Hvorfor sender vi ikke det bedste vi har, nemlig F-16 MLU?".

Selvom det første MLU- fly (Middel levetids opdateret fly) blev prøvefløjet den 17. december 1997, er de opdaterede fly ikke til rådighed i det nødvendige antal, og piloterne ikke omskolede til at bruge det. Et MLU-fly er i virkeligheden et fly, der kan så meget mere end de oprindelige, at en omskoling af piloterne er nødvendig.

Det betyder ikke, at de fly, der er sendt til Italien ikke kan løse de opgaver de er sendt ned til. De må blot løse dem med et fly der er mindre „smart" end de fly, deres kolleger fra andre NATO-lande råder over. De danske F-16 fly kan gennemføre præcisionsbombninger med laserstyrede bomber, som også findes i flyvevåbnets beholdninger. Skal danske F-16 fly gennemføre sådanne bombninger, vil det imidlertid kræve, enten en FAC (Forward Air Controller (Fremskudt luftkontrollør)), som kan lyse på målet med en laser, som bomben så styrer efter, eller der skal et ekstra fly til for at lyse på målet med den Laser Designator, det er et laser styresystem til laserbomber, der i dag er indbygget i flyet. Systemet er så fleksibelt, at flyet, mens det sigter, stadig har en stor grad af manøvredygtighed. Teknikken er, at 10-12 sekunder før bomberne når målet, tænder hjælpeflyet for sin laser og belyser målet, som bomben så styrer direkte mod. At det kun er de sidste sekunder laseren er tændt skyldes, at bomben ikke må begynde at styre for tidligt, hvorved den vil tabe energi og måske ikke når frem til målet.

Nye Laser Designatorer på vej

Flyvematerielkommandoen har bestilt 38 nye Laser Designatorer, som sidder i en pod, der monteres på styrbords side af flyets luftindtag. Denne nye Designator har den fordel, at flyet både kan kaste bomben og styre den, uanset at flyet flyver videre, idet Designatorens „hoved" kan dreje 360°, og derved fortsat lyse på målet uanset i hvilket retning flyet flyver i forhold til dette. De bestilte Designatorer vil, ifølge den nuværende plan, først kunne tages i brug i år 2001. Med disse pods monteret, vil danske F-16 fly kunne kaste en laserstyret bombe fra 10 km. højde og i stor afstand fra målet.

De danske fly kan altså godt leve op til verdenssamfundets krav om præcissionsbombning, men det er lidt mere besværligt. Hvad man ikke kan vide er, om det måske er derfor, at de må løse en anden, og ikke mindre vigtig opgave, nemlig Air Defence (Luftforsvar), det vil sige dække andre fly og skibe mod luftangreb.

Deltog ikke

Da bombningerne af Restjugoslavien begyndte den 24. marts om aftenen, kunne hele verden se til. På TV kunne man se F-15 jagerfly starte fra Flyvestation Aviano i Norditalien. Hvad befolkningen ikke kunne vide var, at B-52 fly startede fra Flyvestation Fairford i England og at B-2 bombefly var startet fra USA mange timer før for at deltage i angrebet. Et B-2 bombefly er i luften over 24 timer under et angreb på Restjugoslavien. Fra de amerikanske krigsskibe i Adriaterhavet blev der sendt et stort antal krydsermissiler mod mål i Restjugoslavien.

I første omgang meddelte Flyvertaktisk Kommando, at de danske F-16 fly ikke havde deltaget i angrebet. Det blev næste morgen korrigeret til, at de havde deltaget i Air Defence rollen over Adriaterhavet, hvor de havde beskyttet skibene på overfladen og de fly, der var på vej ind og ud af Restjugoslavien efter bombetogterne.



En af de danske F-16, som er blevet kritiseret i pressen for ikke at kunne løse de opgaver man har lovet. Det er rigtigt, at de danske fly er knap så smarte, som de sidst nye amerikanske versioner af typen. Men løse opgaverne, det kan de.

De danske F-16 fly er i Air Defence rollen en ubehagelig modstander. De er udrustet med henholdsvis Sidewinder AIM9-L eller AMRAAM luft-til-luft missiler. For at anvende dette missil skal piloten kunne se målet, enten fysisk, eller på radaren og have infrarød lås på målet inden affyringen.

Hvis piloten på en afstand udenfor synsvidde, Beyond Visual Range, erkender et fjendtlig mål, kan han vælge at skyde det ned med et AMRAAM missil (Advanced Medium Range Air to Air Missile), det vil sige et avanceret luft-til-luft missil med mellemrækkevidde. AMRAAM missilet styres dels af flyets radar, dels af missilets eget radarsystem. Det vil sige, flyets radar fortæller piloten, at det har „lås" på målet, så bliver missilet affyret mod målet. Under den første del af flyvningen styres missilet ved hjælp af flyets radar. Når det når så langt ud, at missilets radar selv kan „se" målet, åbner missilet sit „øje". Når det „ser" målet i overensstemmelse med de signaler det har fået fra flyets radar, fortæller det piloten: „jeg ser målet og kan selv fortsætte". Ser det ingenting, søger det selv efter et mål, som det så angriber. Kan det ikke få øje på et andet mål, selvdestruerer det. Herefter kan piloten afbryde angrebet og engagere det næste mål, eller flyve væk. Et mål som AMRAAM har låst på, har ikke mange chancer for at undgå at blive skudt ned.

Selvforsvar

Udover at anvende sin radar til overvågning af luftrummet, har piloten andre hjælpemidler, der kan forhindre, at han bliver skudt ned. Udefra får han hjælp af NATO's overvågningsfly, kaldet AWAC. På F-16 flyet er der placeret Radar Warning Reciever, det vil sige sensorer der opfatter, hvis en radar enten fra et fly eller fra jorden „lyser", det vil sige sigter på flyet og at et missilangreb kan forventes. Er missilet på vej, så stiger lyden i styrke. Piloten vil da skyde såkaldte Chaff (staniolstrimler) ud fra flyet. De forvirrer eller blænder radaren og piloten kan gennem undvigelsesmanøvrer søge at komme væk fra angrebet. Er det et angreb med et varmesøgende missil, der er erkendt, kan piloten udskyde Flares (lyskugler) fra flyet. Der er da store muligheder for, at missilet vil vælge at gå efter lyskuglen, som har en højere temperatur end flyets udstødning. Endelig er F-16 udrustet med en ALQ-162. Det er et Electronic Counter Measure (Sender der kan forstyrre fjendens radar), det vil sige gøre hans radarskærm hvid så han ikke længere kan „se" flyet.

Sammen med en meget høj træningsstandard og de ovennævnte beskyttelsesforanstaltninger har de danske piloter en god chance for at klare sig i luftkamp i området over og omkring Restjugoslavien.

❑

Eskadrille 721

Hercules – luftens ba

Når der opstår en nødsituation et eller andet sted i verden, skriger nødhjælpsorganisationerne på lufttransport. Hver gang Danmark deltager i nødhjælpsaktioner, er det Eskadrille 721, Lufttransporteskadrillen, der må holde for. Jul, påske eller andre højtider er ingen hindring for, at personellet er klar til at gå i aktion. Sådan var det også Langfredag 1999.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Torsdag den 8. april 1999. JØT, alias kaptajn og fartøjschef i Eskadrille 721, J.Ø. Jensen, og hans besætning havde glædet sig til en dejlig lang påskeferie. Det blev der ikke noget af. Klokken 11 om formiddagen, Langfredag, var JØT nået til tredje hul på golfbanen, da han fik besked om at stille i Eskadrille 721 klokken 13. Der var et fly klar til prøveflyvning. Resten af besætningen fik samme besked, hvorend de nu befandt sig.

På Flyvestation Skrydstrup havde seniorsergenterne Preben Schultz og Jan Brösen allerede Skærtorsdag om aftenen fået besked om, at der var noget i gære. De skulle møde Langfredag klokken 14. Allerede Langfredag om formiddagen havde der været så mange telefonsamtaler, at Schultz tog på flyvestationen for at gå i gang. I løbet af påsken fik han og Brösen hjælp af 10 andre, der frivilligt sagde farvel til påsken i familiens skød. Der var god brug for deres indsats.

I løbet af den kommende uge blev der lastet seks C-130H Hercules og to Ilyushin Il-76 Candid transportfly. Det løb op i 130 tons gods, der bestod af telte, proteinkiks, tæpper og tørmælk. Hertil kom fire Landrovere, én gaffeltruck og én Unimoc lastbil. Gaffeltruck'en, der var fire meter høj, kunne ikke gå ind i flyet. Derfor måtte man finde et civilt firma, til at skille den ad. „Ingen fly kan tage en fire m. høj last" forklarede Schultz. „At Jordmaterielværkstedet ikke udførte arbejdet, skyldtes kun, at de ingen papirer havde på den specifikke truck, ellers havde de gjort det", sagde han. Ind imellem måtte man i byen for at købe palleløftere til Folkekirkens Nødhjælp, som var arbejdsgiveren. Shultz berømmer samarbejdet med Henrik Ravn fra Folkekirkens Nødhjælp: „Det kørte særdeles glimrende" sagde han.



Seniorsergent Preben Schultz, Kontrolsektionen, Flyvestation Skrydstrup i færd med at pakke den næstsidste last af otte i løbet af den forgangne uge. (Foto flyverspecialist Brian Jacobsen, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup).

mhjertige samaritan

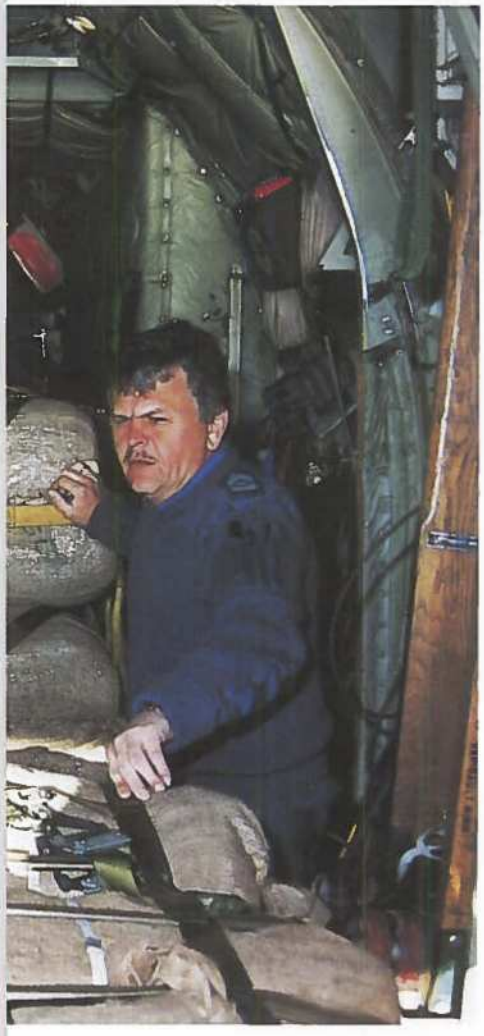


Premierløjtnant L. Novrup (PAS) var navigatør på Flight XDT-684, Flyvestation Skrydstrup - Tirana retur. Her ses han ved alle sine „findevej-gennem-luftrummet-instrumenter". Har var ligesom resten af besætningen glad for opgaven, også selvom det kostede en påskeferie.

Nødhjælp nu

Da man nåede frem til næste fredag, var Schultz og Brösen ved at være trætte. Øjnene hang næsten nede på kinderne. Årsag, de havde fået i snit fire timers søvn per nat i den forløbne uge.

Årsagen til at alle var blevet alarmeret og det store hastværk var, at flygtningene bogstavelig talt strømmede ud af den serbiske provins Kosovo, i et antal ingen sjæl kunne drømme om. De arme mennesker stod i Makedonien og Albanien uden tag over hovedet, og uden mad og ejendele. Dansk Flygtningehjælp og Folkekirkens Nødhjælp sammen med Dansk Røde Kors kæmpede side om siden med andre landes hjælpeorganisationer for at hjælpe de sultne og frysende Kosovo-albanere, som Milosevics paramilitære politistyrker sammen med den regulære hær trængte ud af landet.



Lange arbejdsdage

Premierløjtnant L. Novrup (PAS), der er navigatør i JØT´s besætning fortalte, at besætningen på seks dage havde været i Tirana i Albanien fire gange med nødforsyning med en samlet flyvetid for ham og den øvrige besætning på 35 timer til følge.

"Kan det ikke slide på familien, når man nu havde sat næsen op efter ferie?"

"Nej, det går", lød svaret, "når det er flyvninger af den slags vi nu foretager, så er der stor forståelse i familien for, at vi skal af sted". Det var det samme svar vi fik fra de øvrige besætningsmedlemmer. Som loadmaster, flyveroverkonstabel Leif Nielsen udtrykte det: "Godt nok er det rutine det vi laver, men der er betydelig mere mening i det, når det er den slags gods vi flyver med", sagde han, medens han klappede på pakken med tæpper.

Rutinetur til Tirana

Denne torsdag havde Folkekirkens Nødhjælp bestilt Eskadrille 721 til at flyve 30.000 pund, eller 14,3 tons tæpper og telte til Tirana i Albanien. Starten skulle gå fra Flyvestation Skrydstrup klokken ni om morgenen. En times tid før mødte otte passagerer plus Deres udsendte op på flyvestationen. Præcis på klokkeslættet speedede JØT de fire Allison 4.050 hestes motorer op og halenummer B-680 rullede ned ad startbanen. Det var tydeligt at høre, at der var læs på. Rumlen fra hjulene hørte op og Flight XDT-684 var i luften. Kursen blev sat mod syd, om fire en halv time ville flyet lande i Tiranas militære lufthavn.

Vejret var flot, en koldfront havde passeret i løbet af natten, og man kunne se Slesvig-Holsten fra luften. Dernede lå Fliegerhorst Husum, engang hjemsted for Leichtes Kampfgeschwader 41 (41. lette jagereskadrille) nu tom og forladt, freden har ko-



Pludselig måtte B-680 køre in i et „vigespor". Årsagen ses ud over lasterampen, hvor en US Air Force C-17A Globemaster III kommer rullende, alt meden den producerer en enorm støvsky fra den motor der rager ud over banekanten.

stet sin pris. I denne sammenhæng virker det som dyb ironi, at der ligger 14,3 t. nødforsyninger på vej til ofre for en krig i det Europa, hvor der er "fred".

Rustik flyvning

At flyve med C-130 Hercules er den mest "rustikke" form for flyvning, der findes. Her er ingen komfort overhovedet. Den der én gang har anbragt den nederste del af ryggen på de knaldrøde lærredssæder i flyet glemmer det aldrig. Larmen fra de fire motorer, der producerer 16.200 hk. er enorm. Man taler ikke sammen. Kommunikation med enkelte høje råb og fingersprog kan forekomme. Der er ingen servering i flyet, det er flyets "pantry" ganske enkelt for lille til. Passagererne sørger selv for madpakke og drikkevarer. De sanitære forhold er sparsomme, men de virker. Hvem har nogensinde hørt om et pissoir på størrelse med en tekop? Nej vel, men efter fem timers flyvning synes det at være en luksus. Alt dette gør det at flyve med C-130 Hercules til en ganske anderledes og spændende oplevelse.

Udsigten

Den gamle koldfont lukker snart for udsigten. Til gengæld er det godt at vide, at østrigerne har givet tilladelse til, at nødhjælpsflyet kan overflyve det neutrale Østrig. Havde det været militær udstyr, der var om bord, ville turen være gået ned over Frankrig. Omkring Frankfurt sender skipper et kort rundt til sine passagerer, hvor flyveruten og andre oplysninger er indtegnet. De får at vide, at klokken to minutter over ti passeres Frankfurt i en højde af 23.000 fod 7010 m. højde. Hastigheden i forhold til jordoverfladen er 350 knob svarende til 649 km/t. Flyvetiden er beregnet til fire timer og 20 minutter og man er fem minutter foran flyveplanen. Forventet ankomsttid til Tirana er klokken ti minutter over et. Klokken 9:45 vil positionen være Bulzano i Italien. Under bemærkninger står der: "Vejret i Tirana og Italien er godt!".

Over Norditalien bryder skyerne igen op. Italien er smuk at se på fra 23.000 fod. Fra flyet kan man se ned over Appenninerne. Vejnettet nede i bjergene de relativt lave bjerge er tæt, der er motorvejen og flotte broer over dybe kløfter og mange byer. Flyveruten følger den italienske østkyst og fortsætter ud over Middelhavet (Det Ioniske Hav). Herefter et 90° drej ind mod Grækenland og over Grækenland et nyt 90° drej op mod Tirana i Albanien.

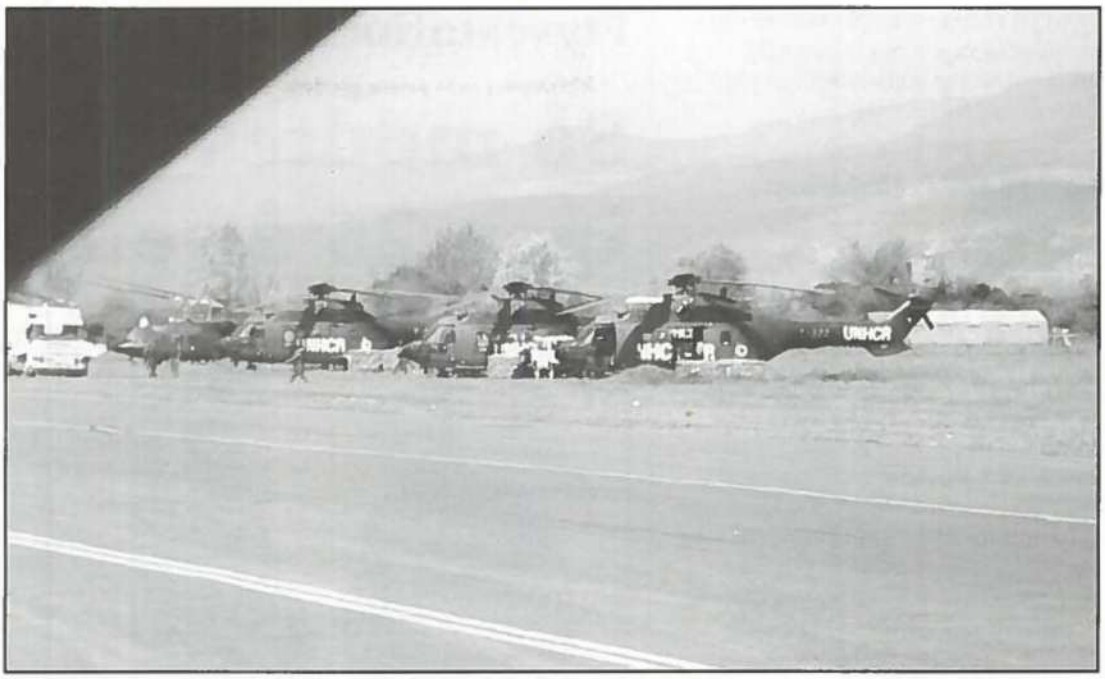
Udsigten ned over Albanien forklarer, hvorfor landet er så fattigt. Bjergene er vilde og stejle. Infrastrukturen er svag. Her er ingen motorveje, kun spor, eller i bedste fald en landevej. Længere nordpå er markerne anlagt i terrasser, som var det i Sydøstasien. Indflyvningen over Tirana var noget ganske specielt, ikke mindst på grund af de mange nødhjælpsfly, der var i luftrummet. Selve Tirana by ligner alle andre byer i Sydeuropa med mange lave gule huse med røde tage. I midtbyen et par "skyskrabere". B-680 flyver på Downwind til bane 180, en kraftig 180° graders drejning afslutter indflyvningen før landing. "Det skulle gå stærkt" sagde JØT efter landingen, "vi havde flere fly lige bag os".

Losning

B-680 ruller ind for at blive losset. Bagklappen sænkes ned og crew chief, flymekaniker, Kaj S. Andersen og loadmaster Leif Nielsen holder udkig agterud. Vi ruller langsomt, så lidt hurtigere og langsommere igen. Gennem koøjet kan man se amerikanske soldater, der med deres buldozere er ved at planere et område. Pludselig ruller vi så at sige, "ind til siden". Ud gennem bagklappen ses en McDonnell Douglas C-17A Globemaster III. Det 122 t. (tomvægt) tunge fly har et vingefang på 50,29 m. og rager godt ud over rullevejen, hvor de yderste to motorer producerer enorme støvskyer. Flyet kan slæbe 58,6 t. over 5000 km. B-680 der virkede så stor hjemme i Skrydstrup synes nu pludselig lille med sine 14,3 t. last.

C-17A'eren drejer af, og der er igen

Man blev mindet om konflikten på mange måder i Tiranas lufthavn. Der var transportfly overalt. Her et kig fra lastrampen hen på fire franske Puma helikoptere der fløj for UNHCR, FN's flygtningeorganisation, som havde mere end almindeligt travlt.



plads til B-680, som JØT bakker tilbage på rullevejen – de læste ret kære læser, propellerne på C-130 kan vendes, så flyet kan bakke, det er en stor fordel ved manøvrering på jorden.

Så stopper flyet. B-680 er inde på platformen, ud gennem bagklappen ses amerikanske soldater køre loaderen hen til flyet. Lederen af holdet kommer ind for at få cargo manifestet, og væk er han. De fire motorer kører stadig. Så begynder man at rulle paletterne ud på loaderen. Inden vi forlader flyet for at tage billeder af det, med de flotte bjerge i baggrunden, peger loadmasteren advarende op mod de løbende propeller. Vi har forstået budskabet.

Flere af passagererne var meget glade for de tre Middelhavskæmpepopler, der stod 30 m. fra flyparkeringspladsen, godt fire timers flyvning skaber et vist pres.

En amerikansk C-130 ruller ind og parkerer ved siden af B-680. Den har kun passagerer med. I det fjerne var der parkeret fem stk. to-motorede C-160 Transall, en "lillebror" til C-130 Hercules. Det hele virkede meget hektisk, en C-160 startede og kort efter lagde en kridhvid russisk godsflyver, der med sit specielle næsparti lignede en CANDID, eller Ilyushin IL-76T an til landing. Flyet kan have op til 40 t. last om bord. Ude mod nord, op mod den civile del af Tiranas lufthavn, kunne man se fire Puma helikoptere med teksten UNHCR malet på siden med meget store bogstaver, dernede gjaldt det om at fortælle hvem man var, eller også skjule sig fuldstændig.

Alting sker på ingen tid. De amerikanske soldater er utrolig effektive. Vi så ikke skyggen af én eneste albaner de ca. 30 minutter vi var på jorden.

Loadmasteren giver tegn til, at det er tid til afgang. Der er kun en enkelt passager, udover Deres udsendte, der skal med tilbage til Danmark, det er Dansk Flygtningehjælps direktør for internationale anliggende Anders Ladekarl.

B-680 sættes i „bakgear" og vi ruller ud til start. Hjemturen er i gang. Nu venter kun små fem timer i larmen og et ground stop på Flyvestation Gioia Del Colle, hvor B-680 skal tankes op. Dette har sammenhæng med, at man ikke medbringer mere brændstof end nødvendig for at kunne tage så stor en last med som muligt.

Krigen kommer tættere på

Nok ser Albanien fattigt ud fra luften, men bjergenes vildskab er betagende. I det fjerne er der tinder der synes at rage op over de 23.000 fod, hvad er et optisk bedrag, men til slut kommer de dog tæt på.
Klokken ringer igen. Spænd sikkerhedsselen! Vi lander om lidt. Det var en lettelse uden lige, da motorerne stoppede efter landingen på Gioia Del Colle. Stilheden varede kun få minutter, så startede power supply (strømforsynings-) vognen, og larmen var igen på det kendte niveau.
Flyvestationen Gioia Del Colle er hjembase for de engelske Harrier, nærstøttefly, og de tyske Tornado fly, som er udrustede til at flyve lavt og meget hurtigt, hvilket kan lade sig gøre på grund af deres terrænfølgeradar og andre navigationshjælpemidler. Flyene stod parkeret næsten to kilometer borte, så vi fik ikke muligheden for at se nærmere på dem. Det blev til at overvære, at en enkelt Tornado startede og satte kursen nordøstover.

B-680 havde hele tiden fløjet en rute, som lå langt udenfor krigszonen. Vi spurgte JØT, om man mærkede noget til luftkrigen under nødhjælpsflyvningerne. "Nej, det gør vi ikke. Det eneste vi kan mærke det på, er, at radiotrafikken er betydelig mere intens hernede end normalt".

Klokken 2018 dansk tid landede B-680 igen på Flyvestation Skrydstrup. JØT og hans besætning skulle overnatte på Hotel Vojens, inden de næste morgen drog hjem til Sjælland til en velfortjent weekend: "Håber vi da" tilføjede JØT.

Allerede næste dag skulle flyet igen af sted. Denne gang til Tirana og Budapest i Ungarn. En tur der ville tage to dage på grund af længden og stop på jorden. I Eskadrille 721 glædede man sig over, fra fredag, at have

to fly til rådighed for de mange opgaver. Det også selvom det ene fly endnu ikke var godkendt til at medtage passagerer.

Lovord fra Folkekirkens Nødhjælp

I Folkekirkens Nødhjælp er Henrik Ravn, der ingen titel har, fuld af lovord om flyvevåbnets indsats. Både når det drejer sig om Eskadrille 721 og ikke mindst personellet på Flyvestation Skrydstrup. „De har gjort det utrolig godt på Flyvestation Skrydstrup. De har knoklet uafbrudt for at opfylde alle vore ønsker. De har sågar puttet proteinkiks ind i Landrovere og lastbiler for at få plads til det hele". Han fortæller, at kvaliteten af det arbejde der er udført med at laste flyene er den højeste han endnu har set. Han fortæller også, at flyvestationen midt i det hele måtte ud at købe palleløftere i „lokalkøb" til Folkekirkens Nødhjælp, og udtrykker igen sin glæde over den positive holdning til opgaven.

„I skal betale 183.000 kr. for sådan en flyvetur, er det ikke dyrt?"

„Det kunne man umiddelbart godt tro, men der er det ved det, at C-130'eren er et eminent transportfly. Det kan klare at lande og losse selv i primitive lufthavne. Det kan tage en rimelig last, der er let at få ud igen. Losning af andre transportfly i primitive lufthavne kan være besværlig og tager megen tid, hvilket er uheldigt, når pladsen i lufthavnen er trang". Henrik Ravn har været meget glad for at arbejde sammen med flyvevåbnet. Han er imponeret over den fleksibilitet, der blev udvist fra Flyvestation Skrydstrups side. Han fortalte, at han havde måtte bede Preben Schultz om at omlade et fly, så det i stedet fik tæpper og telte med. „Vi var nødt til at bede om det, flygtningene var ved at fryse ihjel dernede - og de gjorde det, uden vrøvl, jeg er imponeret".

Ravn lægger ikke skjul på, at det er hans håb, at man også i fremtiden kan arbejde sammen med flyvevåbnet. „De har personellet med den nødvendige uddannelse og ekspertise. Vi har til gengæld det nødvendige lokalkendskab og forbindelser. Hvis vi arbejder sammen, kan vi nå meget på kort tid".

❑

Flyvestation Skrydstrup

Så mødtes Lørnene igen 25 år efter



Tidligere teknisk leder ved Eskadrille 724, K.G. Frandsen i midten, hvor han forklarer, tv. den svenske pilot Olle Norén og th. Stellan Andersson om sit projekt med at bygge en flyvende model af Hawker Hunter Mk. 51.

Den 31. marts var det 25 år siden at flyvevåbnets eneste rene jagereskadrille, udrustet med jetfly, Eskadrille 724, kaldet Lørneeskadrillen, blev nedlagt. Efter et kvart århundrede mødtes 102 tidligere tjenstgørende ved eskadrillen for at mindes „the Good Old Days".

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

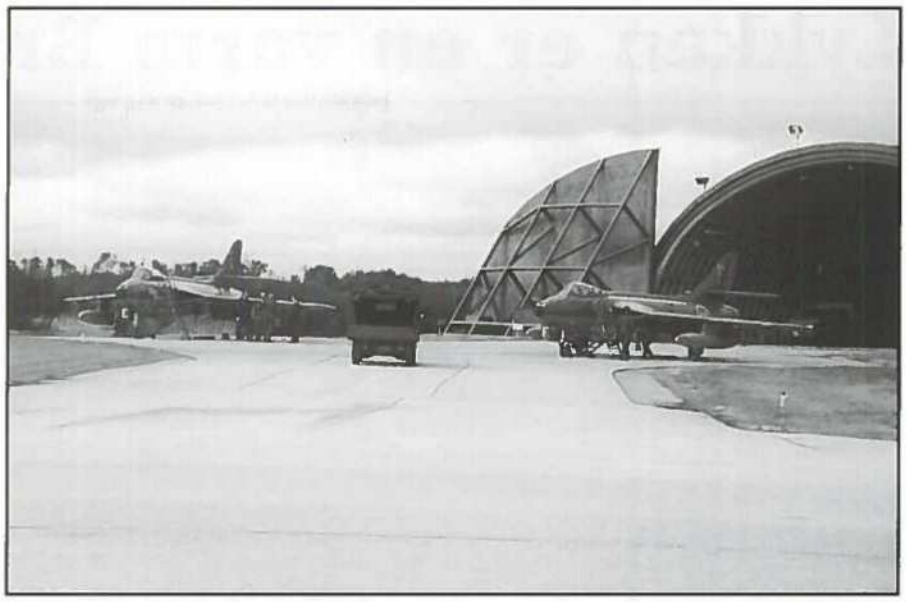
Flyvestation Skrydstrup den 27. marts 1999. Vi er i den for 25 år siden hedengangne Eskadrille 724's eskadrilleområde. I dag beboet af Eskadrille 727. Selvom det er lørdag, er eskadrillebygningen fyldt med mennesker. De er kommet for at mindes, at det er 25 år siden deres gamle eskadrille blev nedlagt.

Eskadrille 724 fløj med Hawker Hunter Mk. 51 og i den tosædede version Mk. 53. Et enestående smukt jagerfly. Det blev stærkt understreget, da tidligere teknisk leder ved eskadrillen, K.G. Frandsen bar en kæmpemodel af Mk. 51 ind i lokalet, malet i de farver flyet havde i 1956, grå bund med grønne uregelmæssige striber.

Gensyn med Mk. 51

Ved en shelter i eskadrilleområdet var der parkeret to Hawker Hunter Mk. 51. Halenummer 34032 (E), fløjet af Olle Norén, wingman, og halenum-

Ikke siden marts 1974 har der holdt Hawker Hunters på denne platform. Denne 27. marts 1999 var det tid til at gensyn. Og de to svensk indregistrerede Huntere var i virkelig fin stand.



mer 34054 (F), fløjet af Stellan Andersson, lead i formationen. De to fly skulle flyve for pensionisterne og deres pårørende. Vi ventede spændt på starten. Eskadrille 724's Huntere blev startet med en startpatron med krudtladning. Der lød et brag, flyet blev indhyldet i krudtrøg, og den 10.050 lb. Rolls-Royce Avon 203 turbojet motor begyndte at hvine op i omdrejninger. Skuffelse! De to svenske Hunters var forsynet med en Aupin-starter, der lader meget tilbage at ønske med hensyn til lyd og røgudvikling. Starteren tvinger motoren op på 44.000 omdr./min. på 9,75 sek.

Andersson og Norén kørte østud af eskadrilleområdet for at tage hele turen af sydlige parallel forbi tilskuerne, i et meget adstadigt tempo. Beundringen kendte ingen grænser.

De to svenske piloter gav en glimrende flyveopvisning, så at sige „indenfor hegnet". Det var et gensyn med Hunterens evne til at dreje krapt og trække contrails fra vingespidserne. Det var herligt.

Turbulent start

Eskadrille 724 deployerede flere gange om året til Flyvestation Vandel, i hvis længst hedengangne tjenestestedsblad GULDØKSEN, man i februarnummeret i 1974 kunne læse følgende om Eskadrille 724:

Eskadrille 724 blev oprettet den 8. januar 1951 på Flyvestation Karup. Eskadrillen havde dengang ingen fly, men lånte otte Meteor Mk. 4 fra ESK 723. Ved oprettelsen fik ESK kaptajn H. Tonnesen som chef og søløjtnant C.S. Børgesen som næstkommanderende. Den 19. januar samme år modtog man de første Meteor Mk VIII fra England, som udgjorde grundstammen i ESK fly. I løbet af foråret ankom resten af flyene, i alt 20, og de lånte Mk IV'ere blev afleveret. Foruden de nævnte Meteor fly, havde ESK også to stk. Airspeed Oxfords.

Senere modtog ESK to stk. Meteor Mk VII, et tosædet fly til brug for omskoling og instrumentflyvning.

Da ESK var kørt ind, blev den i juni 1952 flyttet til Aalborg. Her overtog man træningen af jagerpiloter, hvorved ESK blev splittet op i en A- og en B Flight. A Flighten fik alle Mk VIII'erne til beredskabet, medens B Flighten fik et antal Mk IV og Mk VII, der blev benyttet til træning og omskoling.

Hunterne kommer

Den 2. februar 1956 ankom de første Huntere Mk 51, hvorefter Meteorerne blev faset ud. I løbet af sommeren 1956 blev ESK erklæret operativ på typen. I alt blev der leveret 30 stk. Mk 51'ere. I december modtog ESK fire stk. tosædede Huntere Mk 53, som blev anvendt til omskoling til typen samt instrument- og transitflyvning. I februar 1974 var der 18 Huntere Mk 51 tilbage i ESK. To var blevet kannibaliseret, to så beskadiget ved havarier at de måtte hugges op, og otte var totalhavareret.



Eskadrille 724 autoriserede eskadrillemærke som forestiller en blanding af en løve og en ørn, en såkaldt lørn.

Flytte igen

Den 10. juni 1958 flyttede ESK tilbage til Karup, for så året efter at fortsætte ruten sydpå til Flyvestation Skrydstrup, hvortil man ankom den 16. maj 1959. Det var dengang flyverløjtnant H.V. Hansen (HAN) med tilnavnet „Jager Hansen" på klingende fynsk sagde: „Bli'r de' ve' på den må'e, så gu' ve' hvornår vi når Rom".

Eskadrillens samlingsmærke, Lørnen, har sin egen historie. Den blev fundet i tegneserien om Ridder Rap. Et eskadrillemedlem havde i tegneserien set en Lørn forfølge Kong Gulerod. Lørnen havde den rigtige aggressive attitude, og blev derfor adopteret som ESK samlingsmærke.

Samlingsmærket har stadig sin virkning, når Eskadrille 724's Veteranklub kalder til samling på Flyvestation Skrydstrup, som allerede nævnt var deltagerantallet ved jubilæumsarrangementet over 100.

❑

Lykken er en varm Brandmand



Vielsen foregik på parkeringsplatformen mellem to F-16 fly. Ved alteret feltpræst Christian Prahl og stående foran ham til venstre bruden, Lene Jakobsen, med hvidt slør og skråhue, th. brudgommen, Kim Landbo. (Foto via presseofficeren, Flyvestation Skrydstrup).

Krige fører normalt kun tragedier med sig og skiller mennesker ad. På Flyvestation Grazzanise fik krigen mod Restjugoslavien en anden dimension, da Lene Jakobsen og Kim Landbo foran et intermistisk alter mellem to F-16 gav hinanden deres ja.

Af feltpræst Christian Prahl

Lørdag den 3 april, klokken lidt før 1730, ude på cementen mellem to klargjorte F-16-jagere, tændtes to "Maglite" lamper. En Maglite lampe er en stavlygte, hvor parabolen kan skrues af og bruges som fod, herefter har man den fineste elektriske „candle light", ikke mindst når den er pakket ind i gaze.

Piloter, klarmeldere, avionic-folk med flere strømmede til, - og en brandmand sad klar!

I den lune eftermiddagsluft sitrede en lidt uvant spænding; og der blev stille, da en hvid Rover 600 rullede hen foran flyene !. Ud steg Detachement Commander fulgt af en af vores Wing Ops assistenter; - roligt skred de frem mellem de tilstedeværende for at indtage deres pladser overfor brandmanden og dennes bisidder fra administrationen. Så lød en stemme: "Vi synger nu", "Op al den ting, som gud har gjort".

Dermed var dagens begivenhed – for ikke at tale om århundredets begivenhed – Lene Jakobsens og Kim Landbo Jensens bryllup begyndt.

Spændingen udløstes da henholdsvis brudgom og brud uden tøven gav hinanden deres JA-ord, som kort efter fulgtes af forsamlingens blandede kor: "Det er så yndigt at følges ad" , akkompagneret af tankmandens vemodige trompet.

Var der ikke også et hvidt lommetørklæde, der diskret blev ført hen over et ansigt dernede blandt deltagerne?!.

Derpå lyste præsten velsignelse, og da de sidste strofer af sangen "Der haver så nyligen regnet" døde ud, var et bryllup – uden sidestykke i moderne historie – til ende.

Alterlysene, de to "Maglites", som "DOC" havde svøbt i hvid gaze, blev slukket og taget ud af stagerne. Den fornemme alterskranke, som to norske snedkerer så beredvilligt havde fremstillet (desværre med en lidt skarp kant, der bed i brudens ben), blev fjernet, og stolene, der havde tjent som kirkebænke, blev sat på deres oprindelige pladser i lejren. I løbet af mindre end 3 minutter var den grå beton tilbage i sin oprindelige gamle rolle som underlag for flyene, og kun minderne og mange gode billeder vidner om det der faktisk skete.

Så kørte busser og biler de glade bryllupsgæster tilbage til hotellet, hvor Leif fra CAT'en hele dagen havde stået og stegt gris over et bål i haven.

Bryllupsfest

I foyeren tog brudeparret imod med drinks og pakkede gaver ud; - blandt disse også en stor buket fra "husets frue", den italienske bestyrerinde.

Ved middagen bagefter, - hvor grisen gik sin endelige skæbne i møde, fulgt til dørs af en god rødvin – blev der naturligvis holdt taler!

Brudens "Far", SUM, bød velkom-



Brudeparret Kim Landbo og Lene Jacobsen under bryllupsmiddagen. Bruden får her præsenteret hovedet af den gris som Leif havde stegt i haven. (Foto via presseofficeren, Flyvestation Skrydstrup).

men og ønskede Lene og Kim tillykke med dagen. Forloveren, Brian, afslørede en flig af brudgommens tidligere så omtumlede tilværelse, der jo nu var blevet lagt i faste rammer!. Og "Fibbe" – der var brudepige – havde skrevet en sang; den absolut bedste af slagsen den aften!. Så takkede brudgommen og gav bl.a "Velfærd" et par rosende ord for arrangementet – det var også velfortjent!.

Som det sig hør og bør sluttede aftenen med brudevals i "Slobodans", - vores "forsamlingshus" i kælderen under hotellet; og brudgommen måtte gå til sengs med sin brud og med store huller i sokkerne!.

I øvrigt var der vist lige et par småting, der skulle ordnes på værelset, før det trætte brudepar kunne kravle under dynen og berede sig på en ny dag – og forhåbentlig mange lykkelige år!.

❑

Et hjemmeværn under forandring fylder 50 år

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Det er et hjemmeværn under kraftig forandring, der den 1. april kunne fejre sit 50 års jubilæum. Sidste år kunne Flyvestation Vandel tælle fire hjemmeværnsenheder i sit nærområde. Den 1. juli i år vil der være to tilbage.



Kransenedlæggelse ved stenen i Plougslund. Foran mindestenen er det fra v. chefen for Luftmeldeeskadrille Vandel, kaptajn Steen Anneberg og chefen for Flyvestationseskadrille 63, kaptajn Jørgen Simonsen. I baggrunden fanevagten, korporal Jørgen Nielsen og fanebæreren oversergent L.E.B. Petersen. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen)

Flyvestationseskadrille 63 på Flyvestation Vandel og Luftmeldeeskadrille Vandel gik sammen om at fejre hjemmeværnets 50 år jubilæum. Det skete ved, at der lørdag den 27. marts blev lagt en krans ved mindestenen for flyhavariet i Plougslund Mose den 26. april 1944. Chefen for Flyvestationseskadrille 63, kaptajn Jørgen Simonsen sagde om kransenedlæggelsen, at det blev gjort i respekt for dem som under besættelsen hjalp modstandsbevægelsen med at transportere våben til Danmark. „De var med til at støtte den bevægelse, der for 50 år siden var årsag til oprettelse af Hjemmeværnet". Formanden for Lokalhistorisk Forening i Billund, Jens Kjær Christensen, der også deltog i højtideligheden, udtrykte sin glæde over, at hjemmeværnet på denne måde var med til at understregede det vigtige i at huske, hvad der dengang overgik landet.

Skudt ned af tyskerne

Efter kransenedlæggelsen var der middag for de indbudte gæster på Flyvestation Vandel. Her deltog borgmestrene, Sven Tychsen, Billund og Sonny Berthold, Egtved sammen med chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen. I sin tale ved middagen fortalte Jens Kjær Christensen om, hvorledes flyet, en Short Stirling, var blevet skudt ned af luftværnsartilleriet på Vandel Flyveplads, men gennemførte en delvis heldig nødlanding i Plougslund Mose. „Desværre blev et af besætningsmedlemmerne dræbt, da piloten, uden at tænke over, hvor langt flyet var nede, beordrede besætningen til at springe ud", fortalte Christensen. Piloten nåede at give kontraordre, men det hørte den uheldige ikke. Han blev så hårdt kvæstet, at han døde på det tyske lazaret i Fredericia to dage sene. De fem øvrige besætningsmedlemmer undslap tyskernes forfølgelse. Med god hjælp fra befolkningen i området, holdt de sig på fri fod til den 5. maj, hvor befrielsen kom.

Færre hjemmeværnsenheder

Chefen for Flyvestationseskadrille 63 sagde i sin tale ved middagen, at hjemmeværnet er under kraftig omstrukturering. Det betyder, at fra den første juli eksisterer Flyvestationskorpset ikke mere. Det bliver lagt sammen med Tjenestestedskorpset under dette navn.

Området omkring Flyvestation Vandel havde indtil sidste år fire hjemmeværnsenheder. Sidste år den 1. april blev Hjemmeværnskompagni 3227, Vandel, lagt sammen med kompagniet i Egtved. Den 1. juli i år forsvinder Tjenestestedseskadrille 261. Tilbage vil være Luftmeldeeskadrille Vandel og Eskadrille 63 på Flyvestation Vandel.

❑

Hjemmeværnet

Hjemmeværnet er blevet voksent



Modstandsmanden med sin stengun, der holder to tyske soldater i skak. Ingen bliver ladt i tvivl om, at modstandsmanden, -kvinden, er det hjemmeværnet hviler på.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 1. april var det 50 år siden det folkelige hjemmeværn i Danmark blev lovfæstet. Fra besættelsens slutning til nævnte dato, var hjemmeværnsforeninger dukket op over hele landet. Medlemmerne var optændt af tanken: „Aldrig mere end 9. april". Da hjemmeværnet havde flest medlemmer lå tallet omkring 76.000 mænd og kvinder i uniform. Efter murens fald er tallet dalet til omkring 62.000. Hvad fremtiden vil bringe ved ingen.

Den 1. april klokken 14 mødtes medlemmer af hjemmeværnet til parade i Kastellet. Paraden blev inspireret af Hendes Majestæt Dronning Margrethe og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik.

Rundt om i landet havde hjemmeværnet fejret sig selv med parader og udstillinger. FLYNYT besøgte hjemmeværnsmuseet i Frøslevlejren, hvor museets daglige leder Jens Lauritzen tog imod. Udstillingen havde været åben siden den 14. marts, hvor den blev officielt åbnet af Hendes Majestæt Dronning Margrethe.

Flot udstilling

Udstillingen omfattede næsten alle hjemmeværnets korps. Man måtte lede forgæves efter Flyvestationskorpset, som ikke var repræsenteret på udstillingen. Til gengæld var Luftmeldekorpset repræsenteret. Det var sket med respekt for den civile luftmeldetjeneste, som blev oprettet tilbage i 1934. Opgaven for de to tjenester har været den samme gennem alle årene, at melde og rapportere om fly. Det var lidt af en genistreg i udstillingen, at man havde rekonstrueret en luftmeldepost i en gammel mølle. „Luftmeldemanden" som dengang var civil var iført plusfours, jakke og blød hat. Hans hjælpemidler var, i princippet, de samme som dem man stadig bruger. I rummet ved siden af viste en udstilling vore dages luftmeldetårn og luftmeldecentral.

Den moderne luftmeldemand i sit tårn, som peger på en af de F-16, som luftmeldefolket gerne så flere af under øvelserne. I baggrunden ses et udsnit af en lavvarslingscentral.



Udstillingen viser hjemmeværnets indsats gennem alle de 50 år. Rødderne er vist ved en opstilling, hvor en modstandsmand holder to tyske soldater i skak med sin stengun.

Stort arbejde

Lauritzen fortalte, at det havde taget ham og hans to hjælpere Helge og Freddy tre måneder at sætte udstillingen op. Hele bygningen var blevet ryddet, og 166 gipsplader i standardmål anvendt til at bygge de nye rum til den nuværende udstilling op. Til at lave tegninger og give gode råd havde man haft god hjælp af Charlotte Bjørnager Jensen fra Hjemmeværnets Udstillingstjeneste. Det var ikke uden stolthed, at Lauritzen viste den kommitterede for hjemmeværnet Poul Andersens anerkendende skrivelse frem.

Skaffe penge

Hjemmeværnsmuseet drives af frivillige. Kustoderne kommer fra hele landet. De bor i museet én uge ad gangen. Hvor utroligt det end lyder, så er tjansen som kustode besat indtil udgangen af år 2000.

Selv om alt arbejdet er frivilligt, skal der skaffes mindst 125.000 kr. om året til driften. Lauritzen lægger ikke skjul på, at det kan lade sig gøre, men der skal arbejdes for det.

❑

Flyvevåbnet

Hjelme med avanceret sigtesystem



De nye hjelme kan udstyres med et traditionelt laservisir til beskyttelse mod laserlys, et sigtesystem og endelig med udstyr til „nattesyn", der også står på ønskelisten. Samtidig med den nye hjelm indføres også nye iltmasker. (Foto via FMK).

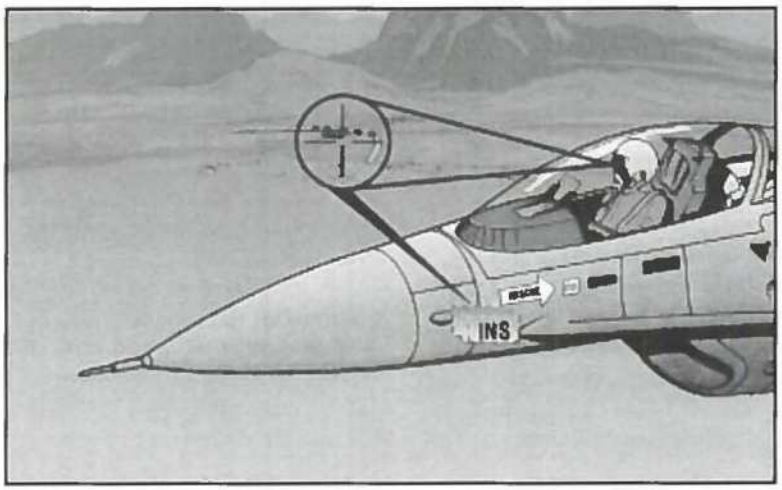
Af journalist Erik Morsing

De hjelme, der er under indførelse i flyvevåbnet, vil lette pilotens arbejde i cockpittet betydeligt. Piloten vil i fremtiden se det samme på hjelmens visir, som han nu skal „hente" på den nuværende Head-Up Display, en skærm i ansigtshøjde.

Indførelsen af hjelmbaseret sigte indebærer, at piloten skal have nye hjelme, for sigtesystemets visir kan ikke monteres på de nuværende. Det nye visir fastgøres med et stik på toppen af hjelmen og sikres med to låse på siden for at øge stabiliteten, så visiret ikke kan bevæge sig i forhold til hjelmen. Ud over visiret og den nye hjelm består systemet af en række elektronikenheder, der monteres forskellige steder i flyet - og en sensor, der holder øje med placeringen af piloten i cockpittet.

Billedet i pilotens øje ligner det, han kan se i sit head-up display, men i stedet for at dannes på en glasskærm foran hans øjne projekteres billedet af sigtekornet og de øvrige oplysninger ind på nethinden via visiret. Når sigtet er over målet via pilotens hovedbevægelser, skal piloten blot trykke på knappen i cockpittet for at låse et missil fast på målet. Når missilet har „lås på målet" får piloten et akustisk signal i øret, der varer ved, så længe missilet kan se målet, til han affyrer missilet eller afbryder affyringen. Flyet kan fortsætte på samme kurs, når missilet affyres, blot målet er indenfor 90 grader af flyets kurs, i modsætning til det nuværende radarbaserede sigtesystem, der kun kan affyre missilet, hvis målet er indenfor et 60 graders synsfelt. Forøgelsen af synsfeltet skyldes også, at der i forbindelse med det nye sigtesystem skal anskaffes nye missiler i stedet for de AIM-9 Sidewinder luft-til-luft missiler, der bruges på F-16 i dag. Afløseren for Sidewinder forventes at blive varmesøgende missiler, der kan justere kursen, også efter de er affyret. Andre missiler af typen „fire-and-forget" (skyd og glem) kan også benyttes i forbindelse med hjelmbaseret sigte, for eksempel Maverick missiler, der anvendes mod mål på jorden. „Fire-and-forget" missiler kan ikke styres mod målet undervejs, men fortsætter mod det mål, de blev programmeret til af piloten, inden de forlader flyet.

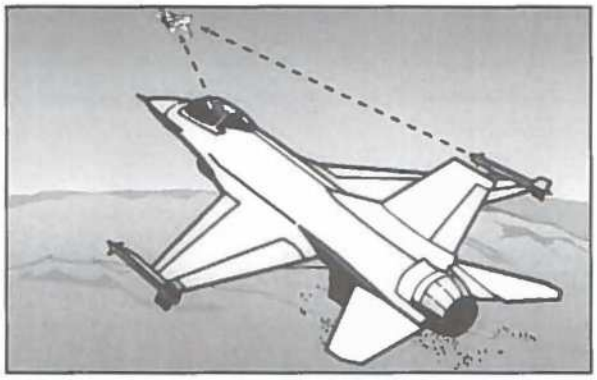
At sigtesystemet er placeret på hjelmen giver ikke missilerne nye egenskaber. Den eneste forskel er i realiteten en ny sensor til at låse på målet. Sensoren fungerer uafhængigt af flyets kurs og kan reagere meget hurtigere end det nuværende sigtesystem, som fungerer ved at flytte rundt på en mekanisk radar eller ved at manøvrere flyet. Piloten styrer den nye sensor blot ved at bevæge hovedet.

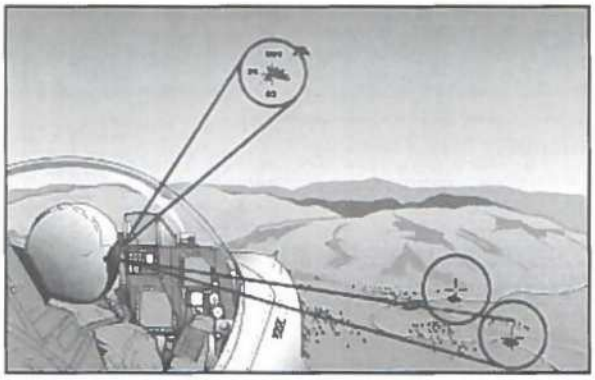


Ved hjælp af det nye sigte, kan piloten opdatere sin position under flyvningen, ligesom han kan plotte eventuelle fremtidige mål ind i systemet. (Tegning via FMK)

Flyvematerielkommandoen

Øjet som sigtemiddel





Et enkelt kig på målet efter systemet: „se - lås - skyd". Med det hjembaserede sigte kan piloten hurtigt får lås på forskellige mål, uden at skulle ændre flyets stilling i luften. (Tegning via FMK).

Af journalist Erik Morsing

Alle bestræbelserne gennem de seneste år er gået på at nedsætte pilotens arbejdsbyrde i cockpittet. Kravet om præcision i våbenaflevering og under store hastigheder har øget kravet. Flyvematerielkommandoen har taget det første skridt til indkøb af et hjelmbaseret sigtesystem til F-16 piloterne. Systemet forventes klar til brug i år 2003.

Om nogle år vil et enkelt blik fra en F-16 pilot være nok til at kunne få „lås på målet", så et missil kan affyres og styre mod det sted, piloten valgte at se på. Systemet hedder „Helmet Mounted Cueing System" eller på dansk hjelmbaseret sigtesystem og har været brugt af det israelske flyvevåben i nogle år. Det findes også i de mest avancerede udgaver af de russiske Mig jagerfly.

At det danske flyvevåben ikke allerede har hjelmbaseret sigte skyldes blandt andet, at teknologien ikke har været optimal før nu, men også at det amerikanske flyvevåben hidtil har haft en anden opfattelse af fremtidens operationer i luften. Hvor russerne stadig arbejder med en forestilling om traditionelle luftkampe i „Den Røde Baron" stil, så tror amerikanerne i højere grad på angreb mod et fjendtligt fly vil ske „beyond visual range" altså længe inden piloten får øjenkontakt med det andet fly. Det amerikanske flyvevåben har derfor ikke prioriteret udviklingen af et brugbart hjelmbaseret sigtesystem særligt højt, og derfor findes der ikke et brugbart system til F-16 i dag. Men holdningen til hjelmbaseret sigte er ved at ændre sig i takt med, at teknologien bliver bedre og bedre, og Flyvematerielkommandoen (FMK) har nu også taget det første skridt til indkøb af hjelmbaseret sigte til de danske F-16 kampfly. Der er stadig tvivl om, hvorvidt de traditionelle „dogfights" (hundeslagsmål) overhovedet er tænkelige i moderne luftkamp, men hvis det skulle komme til dens slags situationer, er der til gengæld ingen tvivl om, at hjelmbaseret sigte giver piloterne et klart forspring i forhold til den traditionelle løsning, hvor flyets radar bruges til at få lås på målet, eller flyet skal manøvreres for at kunne sigte på målet.

„Først og fremmest betyder det, at piloten ikke skal ændre flyets kurs. Det er nok at dreje hovedet og se på det mål, han ønsker at uskadeliggøre, så han kan få lås på målet" siger Peter Stæhr fra F-16 Sektionen i FMK. „En anden væsentlig fordel er, at systemet ikke sender signaler til målet for eksempel i form af radarsignaler. Det er derfor vanskeligere for fjenden at opdage, at et andet fly og måske et missil er på vej".

Forøgelse af kampevnen

Peter Stæhr betegner hjelmbaseret sigte som „en væsentlig operativ forbedring" af pilotens kampevne. „Det kan være af afgørende betydning for piloten at radaren holder øje med situationen „beyond visual range" - udenfor pilotens synsfelt, mens der anvendes andre sigter på nært hold. Det giver en forøgelse af pilotens øjebliksbillede, som kan være særdeles vigtig i en presset situation"

Hjelmbaseret sigte er primært tænkt brugt i luftkamp mod et andet fly, men det kan også bruges til at låse missiler mod mål på jorden eller vandoverfladen.

I forbindelse med Mid Life Update (middelevetidsforlængelsen) forbedres de danske fly allerede nu til montering af det nye sigtesystem, så det bliver en forholdsvis enkel operation at installere systemet i flyene. Primært bliver opgaven at modernisere flyenes software med den såkaldte M3 opdaterings software, der kommer år 2003.

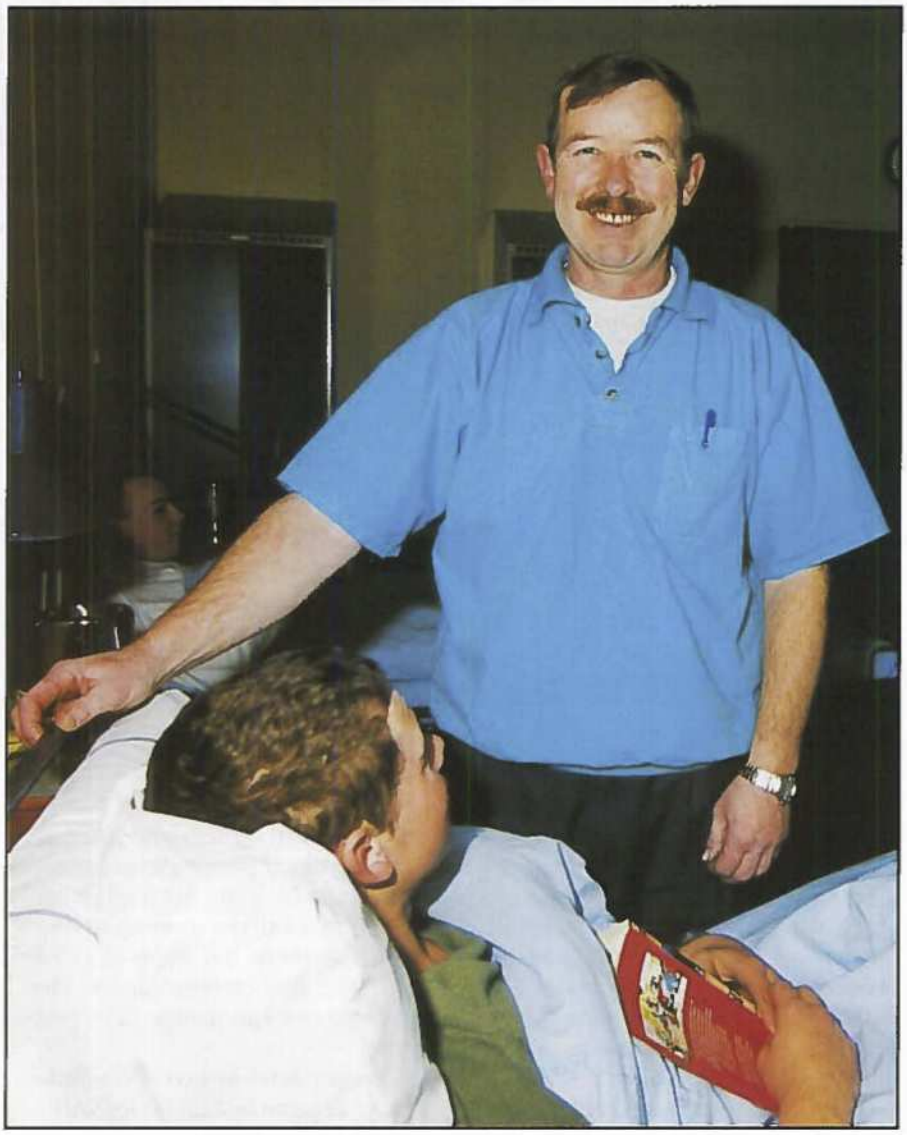
❑

Flyvestation Skrydstrup

1418 dage i sygesengen om året

Af flyverspecialist H. K. Christensen, Eskadrille 692, Flyvestation Skrydstrup
Foto Flyverspecialist Brian Jacobsen, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup

Eskadrille 692, er i sammenligning med de flyvende eskadriller på Flyvestation Skrydstrup, en lille eskadrille, men en eskadrille som er nødvendig for at man kan afvikle de planlagte flyvninger. Her tænkes mest på de mange flyvemedicinske undersøgelser som eskadrillen foretager på piloter, og andet flyvende personel. For ikke at glemme ambulanceberedskabet, hvis et fly kommer i vanskeligheder. Hertil kommer eskadrillens opgaver omkring den pålagte IRF rolle (Umiddelbar reaktionsstyrke) som flyvestationen har.



Artiklens forfatter flyverspecialist H. K. Christensen, Eskadrille 692, Flyvestation Skrydstrup, ved en af sine patienter.

Områdeinfirmeri

Eskadrille 692 har status om områdeinfirmeri, hvilket indebærer mange indlæggelser af værnepligtige som til daglig er tjenestegørende på kasernerne i Sønderborg, Haderslev, Fredericia, Tønder, Flyvestation Skrydstrup og øvrige kaserner som måtte have brug for lægelig hjælp. For de værnepligtige fungerer eskadrillen også som almen praktiserende læge, idet man som værnepligtig ikke har noget sygesikringsbevis.

I løbet af 1998 havde man 453 indlæggelser på infirmeriet med i alt 1418 liggedage. Infirmeriet har 32 sengepladser.

Tandlægen

Tandlægen har i løbet af året besøg af i alt 782 fastansatte og 40 værnepligtige, på tandlægeklinikkerne på Flyvestationerne Skrydstup og Vandel. Sidstnævnte har åbent én dag i den ene uge, og to dage i den anden, hvor tager tandlægen og hans klinikassistent tager imod 274 patienter fra Flyvestation Vandel og Hærens Flyvetjeneste. Endelig tager de, når der er brug for det, lejlighedsvis imod patienter fra de øvrige kaserner i området.

Arbejdsmedicin og skadestue

Infirmeriet laver også arbejdsmedicinske undersøgelse på det personel, der har med farlige dampe og tunge løft at gøre.



Selv om dette kun er en øvelse, kan det gå voldsomt til. Når Infirmeriets personel er ude for at øve disciplinen: „At redde menneskeliv".

Ud over de nævnte opgaver fungerer infirmeriet som skadestue, og tager sig af ansatte som bliver akut syge i arbejdstiden. Det hører med til den daglige rutine at udstede attester til kørekort, beordrede røgdykkeruddannelser m.m. Vaccination af personel, som skal forrette tjeneste i udlandet, hører også med til opgaven. Infirmeriets personel foretager begrænset genoptræning af personel efter sygdom eller ulykker og giver massage. På uddannelsessiden er det infirmeriets opgave at uddanne flyvestationens personel i førstehjælp, herunder at lære det at udføre hjertemassage.

Der foretages i alt 3400 konsultationer på infirmeriet årligt.

Flyvende opgaver

Eskadrillens stab består af chefen, som er overlæge, fire faste reservelæger, én sygeplejerske og et antal læger på rådighedskontrakt. Hertil kommer så tandlægen, lægesekretæren, tandlægens klinikassistent, en sanitetsbefalingsmand og seks sygepassere. En vigtig del af personalet er rengøringsdamerne, som i det daglige sørger for, at lokalerne lever op til de hygiejniske krav, der stilles til et infirmeri. Ikke altid en nem opgave, idet lokalerne nok kan trænge til en renovering.

Ud over deres opgaver på infirmeriet, er lægerne fast tilknyttet SAR beredskabet (Eftersøgnings- og Redningsberedskabet), en opgave som har høj prioritet i deres daglige virke.

De læger der har rådighedskontrakt er til daglig tilknyttet et af landets sygehuse og opretholder deres status som SAR-læger hos Eskadrille 692.

Eskadrillen har også ansvaret for den daglige vedligeholdelse af sanitetsmateriellet til anvendelse i krig, som til daglig opbevares ved eskadrillen.

Nok at se til

Som det fremgår af ovennævnte, har personellet ved Infirmeriet nok at se til. Man skal huske på, at der er tale om beredskab i døgnets 24 timer, 365 dage om året. På plejesiden bliver man i mange tilfælde nødt til at indkalde sygepassere med rådighedskontrakt for at få tid til afvikling af ferie, uddannelse med mere.

Selv om Eskadrille 692 nok kan få tiden til at gå med at løse de daglige opgaver, så vil man altid kunne finde tid, hvis én og anden har spørgsmål, som naturligt bør rettes til Infirmeriet. ❑

Baser til Eurofighter udpeget

På et pressemøde på RAF (flyvestation) Warton, hvor British Aerospace (BAe) har til huse, fortalte Air Commodore Rich Peacock-Edwards, direktør for Forsvarsministeriets Eurofighter program, at Eurofighteren ved implementeringen i Royal Air Force (RAF) vil blive stationeret på RAF Conningsby, Leeming og Leuchars.

Oversættelse seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen, kilde RAF NEWS.

Den enhed som skal evaluere RAF's nye Eurofighter før kampflyet kommer i operationel brug, vil blive stationeret på RAF Conningsby sammen med to overgangsenheder. Enhederne vil blive etableret fra år 2002 til 2006.

Yderligere to eskadriller udrustet med det nye flerrolle fly vil blive oprettet på RAF Leeming i årene 2006 til 2008. Og, endelig er det planlagt, at RAF Leuchars skal have tre eskadriller, som oprettes i perioden 2008 til 2010.

På pressemødet understregede Peacock-Edwards, at Eurofighter programmet var det største og dyreste program RAF nogensinde har været engageret i: „Det er hele RAF's fremtid vi taler om, og det er derfor vigtigt, at vi får implementeringen udført korrekt", sagde han videre.

RAF vil modtage 232 fly, heraf omkring 40 tosædede.

„Til opbygning af den første eskadrille på Conningsby, starter den første pilot sin overgangstræning i år 2004, og den første eskadrille forventes operativ i år 2005" forklarede Peacock-Edwards.

En drøm at flyve

Skal man tro projektpilot på Eurofighter programmet John Turner, så er Eurofighter'en svaret på enhver pilots drøm. Han sagde: „Skal man opsummere Eurofighteren, så har den last og motorkraft i tonsvis... virkelig en pilots drøm. „Eurofighter er operativt det mest avancerede design i verden og udklasserer alle konkurrenter i nøgleområderne". Han fortsatte: „Fra bremserne løsnes, til flyet befinder sig i 35.000 fod (10.600 m.) går der under 2½ minut. Og der går un-



Projektpilot John Turner: „Cockpittet er designet af piloter for piloter, og viser, hvad piloten har brug for i den givne situation". (Foto British Aerospace).



Skal man tro BAe, så ser man her ned i verdens mest avancerede cockpit. (Foto British Aerospace).

der syv sekunder fra bremserne løsnes til flyet er i luften, forudsat starten sker med det brændstof flyet har i kroppens tanke og med seks missiler monteret på stationerne". Turner understregede, at flyet kan gå fra hastighed under lydens til overlydshastighed uden at bruge efterbrænder.

Flyets evner som flerrolle jagerfly sammenlignede Turner med, at det i luftforsvarsrollen kunne løse de samme opgaver som Tornado F3. Og med en standardlast af luft-til-jord våben kan den klare det samme som en Tornado GR4. „Imidlertid er der en potentiel forøgelse, idet flyet er i stand til at matche en F-111 i rækkevidde og nyttelast". Han understregede radarens ydeevne, både om bord i Eurofighteren og i testflyet BAC 1-11. „Radaren har aldrig nået forventningerne, tværtimod har den altid overskredet dem", sagde han. På det nuværende udviklingstrin, er radaren i stand til at opdage et mål på størrelse med et passagerfly på 200 nautiske mils afstand (360 km.) og et jagerfly på 100 - 180 km. afstand. Turner fortalte, at flyets evne til at medføre en mixet våbenlast af luft-til-luft og luft-til-jord våben, giver flyet en virkelig fleksibilitet i løsning af forskellige opgaver. Dette blev grafisk demonstreret af en tidligere Tornado F3 pilot, Archie Neill i BAe's flysimulator. Her demonstrerede Archie en bombemission, der senere ændrede karakter til en luftforsvarsmission. Han understregede, at cockpittet var flyets „kronjuvel", og demonstrerede, hvorledes pilotens arbejdsbyrde var reduceret ved hjælp af de systemer, der er indbygget i cockpittet. Systemerne omfatter blandt andet et display i hjelmens visir, et bredt head-up display og stemmekommandoer. „Sigtet har været at fremstille et cockpit, hvor alle informationer bliver præsenteret så piloten kan se dem, i stedet for, at han skal bruge hjernen til så at sige at visualisere situationen i luften omkring ham. Eskadrillepiloterne vil komme til at elske det, ikke bare cockpittet, men hele flyet og dets ydeevne".

Om flyet sagde Turner videre: „Det er designet af piloter for piloter. Instrumenterne i cockpittet viser piloten, hvad han har brug for, når han har brug for det på en klar og letfattelig måde. Flyet har det bedste jagercockpit i verden sammen med det bedst integrerede våbensystem".

RAF vil, som nævnt, modtage 232 Eurofighters. Mike Rudd, BAe's salgsdirektør siger, at der ikke er planlagt nogen form for Mid Life Update: „I stedet vil der ske en kontinuerlig indførelse af forbedringer efterhånden som de udvikles for at forbedre flyets ydeevne". Han forklarede, at dette kunne omfatte for eksempel nye våben, forbedrede motorer eller en ny radar.

❑

Balkankrigen

Den aften bomberne faldt



Et amerikansk F-15 Eagle, som var med i det første angreb mod Serbien. Flyet er et af verdens mest avancerede jagerfly. Flyet kan gennemføre angreb mod både luft- og jordmål under alle vejr- og lysforhold.

I flere dage havde Europa holdt vejret. Ville den serbiske præsident Slobodan Milosevic skrive under på fredsaftalen fra Rambuillet? Det ville han ikke! Den amerikanske udsending Richard Holbrooke havde den 22. marts opgivet videre forhandlinger. Nu var spørgsmålet, hvor længe ville NATO's generalsekretær Javier Solana vente med at sætte angrebet ind?

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Onsdag den 24. marts 1999. Klokken 1905 kunne man på fjernsynsskærmen i alverdens hjem se en amerikansk F-15 starte med fuld efterbrænder. Fjernsynsreporteren stod ved Flyvestation Aviano i Norditalien. Hun er ikke helt sikker på, om det er angrebet på serberne, der er sat i gang. Den bekræftelse kommer fra en anden TV-station en halv time senere, hvor man sammen med meddelelsen viste en F-117, under start.

Den onsdag aften var hovedhistorien på TV- og radiostationerne over hele Europa angrebet på Serbien. Allerede medens det endnu var lyst, startede de første amerikanske B-52 bombefly fra RAF Fairford i Storbritannien. Deres bomberum var fyldt op med Tomahawk krydser-missiler. I Adriaterhavet var engelske og amerikanske marinere ved at kode de sidste kurser ind i deres krydsermissiler før affyringen.

Dansk deltagelse

I første omgang forlød det, at de danske F-16 fly på Flyvestation Grazzanise ikke havde deltaget i angrebet. Dette blev dagen efter korrigeret til, at de havde deltaget.

Oberst M.F. Svejgaard (SES), chef for Operationsdivisionen i Flyvertaktisk Kommando, sagde onsdag aften til TV, at de danske fly på Flyvestation Aviano ikke deltog i operationen. På spørgsmålet om: „Hvorfor?", svarede SES, at hvis han besvarede det spørgsmål kom han ind på et område, det ikke ville være klogt at afsløre noget om. Spørgetid slut. Næste dag blev meddelelsen korrigeret, de danske fly havde været med. De deltog ikke i bombardementet, men i Air Defence (luftforsvarsrollen). Det vil sige, at de beskyttede de øvrige deltagere i angrebet. Den 26. marts kunne man i dagspressen læse, at de danske F-16 ikke var i stand til at kaste laserstyrede bomber. Se artikel andetsteds i bladet.

Voldsomt angreb

Selvfølgelig er der ingen der fortæller pressen, hvor mange fly der deltog i angrebet. Af TV-stationernes udsen-



De britiske Harrier Gr. Mk. 7 nærstøttejagere er stationeret på Flyvestation Gioia del Colle i Syditalien. Flyet er konstrueret til at yde nærstøtte for hærenheder og til bekæmpelse af kampvogne.

delser kunne der konstateres, at angrebsflåden bestod af følgende fly fra USA, B-52 bombefly, F-117, F-16, F-15. Tyskerne deltog med syv Tornado jagerbombere, hvoraf de tre efter start returnerede til basen. Også de franske Mirage, de norske F-16, de hollandske F-16 og de britiske Tornado jagere blev rapporteret på vingerne. Dagen efter blev det meddelt, at amerikanske B-2 bombefly havde deltaget med start fra en base i USA og med lufttankning undervejs.

Flyangrebene udgik fra RAF Fairford i Storbritannien, flyvestationerne Grazzanise, Istrana, Gioia del Colle og Aviano i Italien. Medens krydsermissiler blev affyret fra både amerikanske overfladeskibe og britiske ubåde i Adriaterhavet.

Ifølge dagspressen blev 40 mål ramt under den første nats angreb.

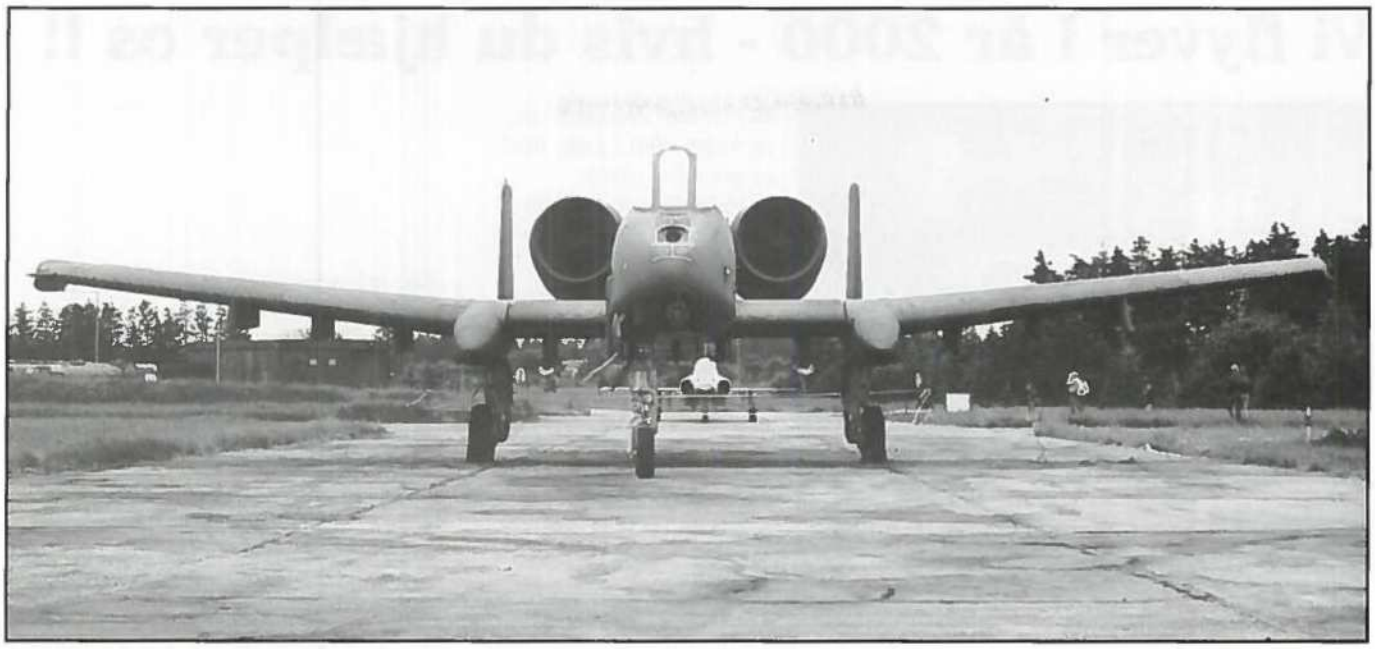
Den 28. marts meddelte den tyske TV station RTL, at serberne skulle have skudt et F-117 jagerfly ned. Flyet var styrtet ned, men piloten var øjeblikkeligt blevet reddet af en COMBAT SAR hold (Redning af besætningsmedlemmer med helikopter under kampforhold). Om flyet styrtede på grund af en teknisk fejl, eller serberne virkelig havde skudt det ned, kan ingen vide. I krig, er sandheden almindeligvis det første offer, og propagandaen den fremherskende „sandhed".

Alle politikere på banen

I løbet af aftenen så man stort set alle europæiske statsledere på skærmen. En af de første var den tyske kansler Gerhard Schröder, som kunne bekræfte, at tyske kampfly deltog i operationen. USA's præsident Bill Clinton lod forlyde, at det glædede ham, at tyskerne nu deltog som fuldgyldige medlemmer af NATO. Storbritanniens



En tysk Tornado jagerbomber, som kan angribe under alle vejrforhold. Flyet er udstyret med terrænfølgeradar, hvilket betyder, at de så at sige selv kan finde frem til målet.



I slutningen af 80'erne var A-10 Thunderbolt dømt til at blive udfaset af det amerikanske forsvar. I krigen mod Iran i 1991 viste A-10, med sin 30 mm 7-løbede Gatling maskinkanon, sig at være en „kampvognsdræber" af rang, og forblev derfor en del af US Air Forces muligheder. Nu er den igen indsat i kamp, denne gang mod de serbiske kampvogne.

Tony Blair, Danmarks Poul Nyrup Rasmussen fastslog alle, at operationen var nødvendig, hvor meget de end beklagede, at det var kommet så langt. Ruslands regeringschef Jevgenij Primakov og med ham hele den russiske regering truede med, at forholdet til NATO ville blive forværret og præsident Boris Jeltsin udtalte: „At bombe vil være tragisk". Ingen i NATO troede dog på, at russerne for alvor ville gå ind at støtte serberne. Slet ikke efter, at man havde erklæret sig enige i, at den serbiske fremgangsmåde i Kosovo ikke var acceptabel.

Bomberne faldt

Allerede midt på aftenen, kunne dansk TV bringe en direkte telefonsamtale med en dansker i hovedstaden i Kosovo, Prestina. Under samtalen kunne man i baggrunden høre eksplosionerne fra bombeangrebet. Det var byens lufthavn/flyvestation, der var kommet under ild. Også udenfor den serbiske hovedstad Beograd fald bomberne. Serbisk TV bragte billeder fra brandene og meddelte dertil, at kvinder og børn, der havde søgt tilflugt i militære installationer var blevet dræbt. Den psykologiske krigsførelse var i gang. Enten var meddelelsen falsk, eller også må man tro, at serberne kynisk havde anbragt deres egne borgere i bombemålet. Tidligere i Bosnien-Herzegovina, var det tilfangetagne FN-soldater man brugte som skjold.

Hvad så?

Presset for at få serberne til at respektere menneskerettighederne i Kosovo, er opdelt i fem faser. Fase nul er overstået. Fase ét beskrevet og fase to vil komme når Javier Solana har konstateret, at det serbiske luftforsvar er „betydeligt beskadiget", hvor han vil rådføre sig med militære eksperter om, hvorvidt angrebene skal udvides mod mål nord for den 44. breddegrad, hvor også hovedstaden Beograd vil blive bombet. Faseopdelingen for angrebene blev allerede brudt under det første angreb, idet der blev bombet en våbenfabrik nord for Beograd, og en militær lufthavn i nærheden af byen. NATO håbede, at efter disse bombardementer, at skibe og fly kan vende hjem.

Ved deadline den 10. maj synes der ikke at være udsigt til at krigen stopper foreløbigt. Hvad der skal følge efter bombekampagnen, er der ingen statsledere eller militære eksperter, der i skrivende stund vil udtale sig om.

Etnisk katastrofe

Ingen i den vestlige verden havde haft fantasi til at forestille sig, hvad Slobodan Milosevic havde planlagt i løbet af vinteren. Han havde forberedt en etnisk udrensning af albanere i Kosovo, der fik Adolf Hitler til at ligne en sinke. I løbet af 14 dagen fra bombardementernes start, lykkedes det hans hær, politistyrker, paramilitære styrker, og rene dræberbander at drive omkring halvdelen af kosovo-albanerne på flugt. Onsdag den 7. april opholdt der sig 7.900 flygtninge i Bosnien, 36.000 i Montenegro, 262.000 i Albanien, 120.000 i Makedonien og 6.000 i Tyrkiet, i alt 431.000 mennesker, der alle ventede på nødforsyninger.

Hele den Vestlige verden havde siden flygtningestrømmen for alvor tog til, så at sige stået på hovedet for at sende nødforsyninger frem. Først ad luftvejen, men også med lastbiler over land og med skib. Det giver et, om end fattigt billede af nøden, at Danmark indtil den 7. april havde bevilget totalt fra staten og hjælpeorganisationerne, 32.465.000 kr. Et beløb der forventes at stige til over 252 mio. kr.

❑

Glimt fra Action '99



En gardehusar fra Gardehusarregimentets hesteeskadron stående på ryggen af to flotte heste i trav. Det fik beundringen frem i tilskuernes øjne. Endnu bedre blev det, da hestene skiftede til galop, det så virkelig imponerende ud. (Foto s-n).



Den 13. maj klokken 13 åbnede Hans Kongelige Højhed, Prins Joachim th. Totalforsvarsudstillingen Action '99. Her ses Prinsen i samtale med koordinator af udstillingen, chefsergent Per A. Rasmussen fra Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste. (Foto s-n).



Af gode grunde kunne flyvevåbnet ikke udstille en F-16 på Action '99. For publikum gjorde det ikke det store skår i glæden. Draken Team Karup var på pletten med deres næsten flyveklare RF-35F Draken, som tiltrak sig stor interesse. (Foto s-n).



Tjenestehund nummer 675 UNO, fra Flyvevåbnets Hundeskole, skyede hverken ild eller andre strabadser. Vel igennem den brændende ring, vendte han om og hoppede igennem i modsat retning. Publikum var imponerede. (Foto s-n).

Læs mere om Action '99 i næste nummer af FLYNYT.



FLYNYT

NR. 4 AUGUST 1999



UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

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

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

POSTADRESSE:
FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:
Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af artikler til næste nummer af FLYNYT er:
15. september 1999.

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

FORSIDEBILLEDET:

DC-3 Dakokta i Stauning

DC-3 vennerne havde en fin dag da de optrådte med det gamle fly under KZ&Veteran-flyveklubbens årlige stævne på Stauning Lufthavn. De fire piger i Ringkøbingegnens folkedragt pyntede vældigt op foran flyet. Deres opgave i Stauning denne 12. juni var at modtage de flyvende gæster med en "Gammel Dansk" - eller et kindkys, men ikke begge dele.

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Vi får et slanket flyvevåben 3
Omringet af 50 serbere 6
Grazzanise dagbog 11
Han tog pusten fra folk - ham Vad 12
Langt væk fra badeferie 14
Præsentation af ny helikopter 16
Danish Aerotech lukker ikke 18
Farvel og tak / Velkommen til 19
Den hemmelige russer - MiG 1.42 20
Det er hårdt arbejde 22
Så blev det lukketid 27
Gensyn med Grazzanise 28
Kosovokonflikten i kroner 31
Hjem til flæskesteg og brun sovs 32
Zeppelinmuseet i Tønder 35
Dansk flyver begravet i Padova 36

KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 39-46

Milepæle i udviklingen af Eurofighter 2000 39
F10 Draken- og Viggenpiloter omskoles 40
To gange Håndværkerforeningens medalje i sølv 40
Propelblad retuneret efter 57 år 41
Litauisk lavflyvning over Danmark 41
Også svenskerne skal spare - meget 42
Portugal udvider sin F-16 flåde 42
Internettet - en kilde til oplysning om fly og flyvning 42
Eskadrille 261 er fyldt 30 år 43
English Electric Canberra stadig med i billedet 43
Den første WAH-64 Apache er ankommet til Storbritannien 44
Familiedag ved Hærens Flyvetjeneste 44
Chefskifte ved Hærens Flyvetjeneste 45
Flyvning nummer 1000 med Eurofighter Typhoon 45
Flyvevåbnets sidste værnepligtige i lang tid 46
Der er salg i Eurofighter Typhoon 46

Forsvarsforliget

Vi får et slanket flyvevåben

Chefen for Flyvertaktisk Kommando (FTK), generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, erkender, at nok betyder det nye forsvarsforlig materielmæssige forbedringer i form af nye redningshelikoptere og transportfly, men det betyder også et flyvevåben, der bliver "slanket" med ca. 800 fuldtidsstillinger. Alligevel er det generalmajorens opfattelse, at flyvevåbnet i fremtiden vil kunne løse sine opgaver både nationalt, og internationalt. Dog med en større sårbarhed på grund af nedskæring i personelstyrken og strukturen.

Interview og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Om det nye forsvarsforlig siger generalmajor K.E. Rosgaard: "Vi bør hilse det velkommen, at vi nu har fået et forsvarsforlig, og at det løber over en fem årig periode. Det giver os ro til at få gennemført alle de ting der ligger i aftalen. Det er også væsentligt, at vi har fået en afklaring allerede nu". Han understreger, at det er vigtigt at forsvarsforliget ikke blev kædet sammen med finanslovforslaget, og at det samtidigt støttes af seks partier i Folketinget. På materielsiden er det vigtigt at notere sig, at der er taget hul på de materielanskaffelser, vi har fundet tvingende nødvendige. Nemlig udskiftning af vores redningshelikoptere og afslutningen af udskiftningen af Gulfstream G-III hvor det lige nu ser ud til at være Challenger 604, man forfølger. Og endelig udskiftningen af vore tre C-130H Hercules transportfly med fire nye store transportfly".

Færre HAWK eskadriller

Rosgaard understreger, at selv om flyvevåbnet mister to HAWK eskadriller, vil man få et jordbaseret luftforsvar, bestående af seks eskadriller i triadekonfiguration, med hver to afskydningsenheder (Fire Units) af det nye DE-HAWK system og et STINGER system der funktionelt sættes sammen med DE-HAWK systemet. Det er min overbevisning at vi får et moderne og meget operativt fleksibelt jordbaseret luftforsvarssystem.

Nedlæggelse og samling

"Det står i forliget, at helikopterne i forsvaret skal placeres under FTK, en proces, der nu skal sættes i gang. Det medfører, at man lukker Flyvestation Vandel, noget jeg har set i kortene, vel allerede fra sidste forsvarsforlig". Generalmajoren beklager, at man bliver nødt til at reducere Flyvestation Værløse til en såkaldt AFIS Station".

"Der kom en tilføjelse til sidste sætning i forsvarsforliget, den synes at have skabt nogen forvirring, og ikke mindst håb om, at neddrosling til AFIS status for Værløse måske ikke var helt alvorligt ment. Hvad er din kommentar til det?"

"Jeg læser teksten sådan, at det flyvevåbnet skal gå i gang med at planlægge, er en AFIS model. Denne model skal så drøftes i en arbejdsgruppe, jeg ikke helt kender sammensætningen af, men jeg forestiller mig, at der bliver tale om en implementeringsgruppe under Forsvarsministeriet, hvor vi skal del-



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, siger blandt andet om forsvarsforliget: "Vi bør hilse det velkommen, at vi har fået et forsvarsforlig, der løber over en fem årig periode. Det giver os ro til at få gennemført alle de ting der ligger i aftalen. Det er også væsentligt, at vi har fået en afklaring allerede nu". (Foto: Fototjenesten, Flyvertaktisk Kommando).

tage". Han er ikke i tvivl om, at Værløse er en kompleks flyvestation. Når man tager i betragtning at skulle flytte Eskadrillerne 721 og 722 samt Søværnets Flyvetjeneste væk fra flyvestationen, hvor der også ligger andre enheder, så er det en stor „klump" at skulle forholde sig til. Generalmajoren er derfor ikke i tvivl om, at gruppen er nedsat for at sikre, at tingene sker på ordentlig vis, både for personellet og for flyvevåbnet. Han mangler dog stadig at modtage kommissoriet for implementeringsgruppen.

Pengene ud af vinduet

"Der er fremsat mange vurderinger af det at nedlægge Flyvestationerne Vandel og Værløse. Mange siger lige



I fremtiden vil det ikke bare være ved arrangementer som STUD LUFT på Flyvestation Skrydstrup, at forsvarets helikoptere mødes, som her på billedet. Om nogle år vil de alle være samlet på Flyvestation Karup.

ud, at det kun er penge ud af vinduet at renovere og bygge nyt i Karup og Aalborg for at lukke/flytte enheder. Hvis det er rigtigt, hvordan kommer besparelsen på forsvarsbudgettet da til udtryk?".

"Der er ingen tvivl om", siger Rosgaard, "at skal man levere de krævede besparelser i forsvarsforliget, vil man ikke kunne levere disse, uden at noget skal nedlægges. Tror man andet, er man naiv. Man vil altid kunne diskutere, om det er det rigtige der nedlægges. Man skal også huske, at man ikke kan flytte noget, uden at det koster penge til renovering og nybygning. Derfor er der en relativ stor indgangsudgift, men set over en længere horisont, vil det, at vi kommer af med relativt dyre etablissementer betyde besparelser og dermed ressourcer til træning, uddannelse og aktiviteter". Han påpeger, at der i forliget er afsat penge til at dække engangsudgifterne ved flytningen af enheder og personel, men det er selvfølgelig grove tal. Og kigger man snævert og kortsigtet på enkeltheder, kan man spørge sig selv, om det virkelig kan svare sig. Han understreger dog, at udhulingen af forsvarets driftsmidler bl.a. kommer fra de mange skatter og grønne afgifter, der efterhånden tynger tungt på forsvarsbudgettet, derfor må man skaffe sig af med nogle etablissementer for at kunne bruge pengene til bl.a. uddannelse og træning, hvad det i nogen omfang har skortet på i 1998 og 1999. „Dette forhold kan vi ganske enkelt ikke fortsætte at leve med", understreger Rosgaard.

Vil ikke flytte

"Fra især Flyvestation Værløse har der lydt røster om, at personellet ved de enheder der skal flytte, ikke vil flytte med, tror du det ender sådan?"

"Det er klart, at man politisk har været klar over, at når man lukker tjenestesteder og flytter enheder, så rammer det personellet. Der er jo også i forliget afsat penge til at gøre processen så smertefri som overhovedet mulig, således, at de der vil flytte med, økonomisk holdes nogenlunde skadefri. Jeg forstår godt det personel, som har rødder fast plantet i den fynske, stevnske eller anden muld, for slet ikke at glemme forstaden Værløse, at de har svært ved at forholde sig til den nye problematik og at man er frustreret og ked af det, - og at svaret umiddelbart er: "Nej, jeg vil f..... ikke med". Jeg er optimist og tror, at når tingene har bundfældet sig, og man får tænkt sig lidt om, så vil holdningen ændre sig. Man skal huske, at de fleste i flyvevåbnet er dedikeret til deres opgave, og det bunder meget dybt". Rosgaard tror på, at når forligets beslutninger bliver mere strukturerede, og der bliver sat tidsterminer på, så vil mange tænke sig om en ekstra gang. Han gør opmærksom på, at egnen omkring Karup for eksempel næsten ikke kender til arbejdsløshed. Han er dog ikke i tvivl om, at nogle vil forlade flyvevåbnet, men: "nogle skal forlade os, vi må se i øjnene, at flyvevåbnet vil være 800 personer færre når dette forlig er gennemført. At vi så kan få et alvorligt dyk, hvis én samlet personelgruppe ikke ønsker at flytte med, -ja, det må vi forholde os til, til den tid". Rosgaard, der selv flyttede til Jylland for nogle år siden siger med et skævt smil: "Her er slet ikke så ringe endda. Og her kan man få et hus for det en toværelses lejlighed koster i Nordsjælland eller Københavnsområdet".

Kan løse opgaverne

På trods af den nævnte reduktion i antallet af ansatte, er det generalmajorens overbevisning, at flyvevåbnet fortsat kan løse sine opgaver, både hvad angår det nationale forsvar og de internationale opgaver. Forsvarsaftalen tager udgangspunkt i den større sikkerhedsmæssige stabilitet, der er i dansk nærområde. Men han understreger, at flyvevåbnet har alle de nødvendige "knager" der skal til for at kunne genskabe den nødvendige krigsstruktur, hvis man får den nødvendige tid og ressourcer.

Har det meste tilbage

Generalmajor Rosgaard peger på, at flyvevåbnet stadig har 69 F-16 kampfly. Der vil blive en reduceret flyvestation på Sjælland og tre store flyvestationer i Jylland, der er ganske vist reduceret lidt i det jordbaserede luftforsvar, men i stedet har man fået en effektiv triade. Kontrol- og Varslingsgruppen og Luftværnsgruppen er reduceret og sammenlægges, men man kan stadig levere den samme dækning af luftrummet. Flyvevåbnet skal fortsat løse de kendte opgaver med Flyredningstjeneste, MEDEVAC,

afvisningsberedskab og så videre, opgaver man fortsat har, eller får nyt materiel til at løse. Han undlader dog ikke at sige, at med færre folk, bliver fleksibiliteten også mindre.

Et af lyspunkterne i forsvarsforliget er beslutningen om, at Danmark fortsat skal deltage i udviklingen af F-16 afløser, Joint Strike Fighter, som vil tilføre både flyvevåbnet og dansk industri en udvidet teknisk viden, som er næsten uvurderlig, den dag vi skal ud og vælge afløseren for F-16. I relation til styrkelsen af flyvevåbnets internationale kapacitet og muligheden for at honorere løsning af alle reaktionsstyrkeopgaverne siger Rosgaard: „Man skal huske, at det aldrig har været forudsat, at alle reaktionsstyrkeelementer skulle sendes ud på én gang. Skal vi deltage på internationalt plan, bliver det hver gang en politisk vurdering af, hvad der er behov for, og hvad vi kan klare på det givne tidspunkt."

Forsvarsforliget

I det forsvarsforlig, der blev udsendt den 25. maj havde den del der omfattede flyvevåbnet følgende ordlyd:

Flyvevåbnets transportflykapacitet øges med henblik på at støtte landmilitære operationer og humanitær indsats. Den allerede tilmeldte F-16 eskadrille (12 fly), suppleret med op til fire fly til rekognoscering, tilmeldes også NATO's reaktionsstyrke til luft-til-jord operationer. Herudover tilmeldes en mobil radar til luftrumsovervågning og et logistisk element til NATO's reaktionsstyrker, når enhederne opnår operativ status. Flyvevåbnets militære krigsstyrke fastsættes til ca. 11.600 personer.

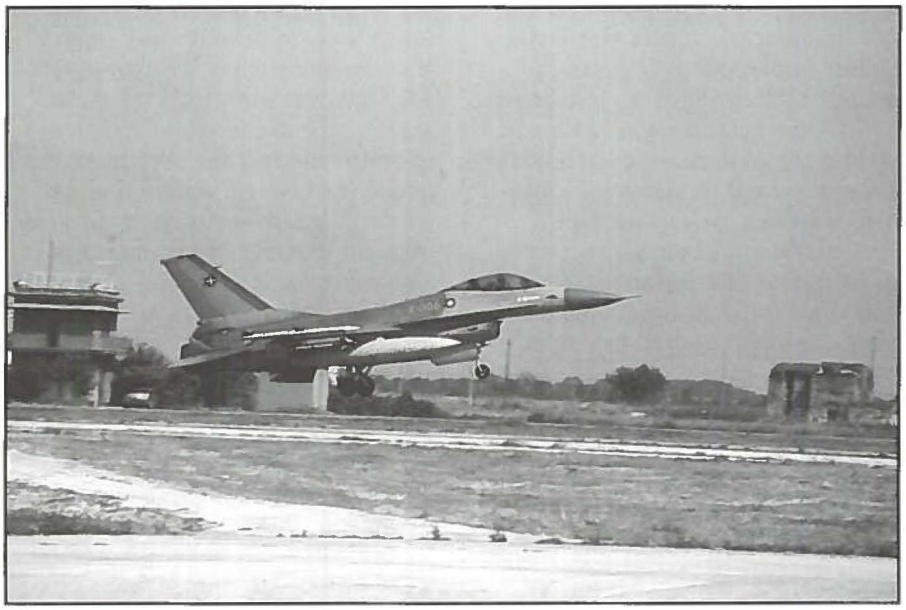
Flyvevåbnet tilpasses i øvrigt således:

- Reduktion i flyvetimeproduktion for F-16 fly.
- Rationalisering af flyvevåbnets logistiske fredstidsstøttestruktur.
- Reduktion i bemandingen indenfor Flyvertaktisk Kommandos myndighedsområde.
- Flyvestation Værløse nedlægges som flyoperativ flyvestation, idet der opretholdes en Aerodrome Flight Information Service (AFIS). Eskadrille 722 og Søværnets Flyvetjeneste flyttes fra Flyvestation Værløse til Flyvestation Karup, mens Eskadrille 721 flyttes fra Flyvestation Værløse til Flyvestation Aalborg. Projektet overvejes nærmere i en implementeringsstyringsgruppe.
- F-16 flyene samles i tre eskadriller mod nu fire. Der placeres to eskadriller på Flyvestation Skrydstrup og én på Flyvestation Aalborg, samtidig med at vedligeholdelse på flyvestationsniveau for F-16 samles på Flyvestation Skrydstrup. Eskadrille 723 i Aalborg nedlægges i konsekvens heraf.
- Hærens Flyvetjeneste flyttes til Flyvestation Karup, og Flyvestation Vandel nedlægges.
- Forsvarets helikoptertjenester samles under Flyvertaktisk Kommando.
- Justering af strukturen i det jordbaserede luftforsvar (HAWK og STINGER). Der oprettes seks ens eskadriller hver med to fire units HAWK og et STINGER-element. Eskadrille 531 Højstrup nedlægges, og Eskadrille 532 flyttes fra Højstrup til Karup. Eskadrille 541 på Stevns nedlægges, og Eskadrille 543 flyttes fra Stevns til Tune.
- Sammenlægning af Kontrol- og Varslingsgruppen og Luftværnsgruppen på Flyvestation Skalstrup.
- Teknisk betingede reduktioner i Kommando-, Kontrol- og Varslingssystemet.
- Centralisering af driftsstrukturen for visse flyvevåbenenheder.
- Reduktion af skolestrukturen.

Der anskaffes materiel således:

- G-III genanskaffelse.
- Redningshelikoptere.
- Fire transportfly.
- Ammunition til F-16.
- Radarer.
- Natsensorer til F-16.
- Jord-til-luft missiler.

Der deltages i næste fase af Joint Strike Fighter projektet, idet udgifterne hertil afholdes af Erhvervsministeriet. Øvrige projekter, som potentielt kan være af interesse i forhold til afløsning af F-16 følges nøje. Danmark kan deltage i et eventuelt fælles NATO-projekt vedrørende Alliance Ground Surveillance. ❑



Også i fremtiden vil de danske F-16 fly være tilmeldt Immediate Reaction Force (IRF). Her lander et middel levetids opdateret (MLU) F-16 Fighting Falcon på Flyvestation Grazzanise i Italien få dage før beredskabet blev droslet ned og de fleste af flyene returnerede til Danmark. Forliget lægger op til indførelse af natsensorer på F-16 og indkøb af ammunition til flyet.

Omringet af 50 serbere

Forfatteren var én af de sidste, der forlod Kosovo da OSCE blev tvunget ud af området. Hans oplevelser er med til at begrunde, hvorfor NATO greb ind for at hindre den etniske udrensning som beskrives i artiklen. Hans værste forventninger gik senere i opfyldelse.

Tekst og billeder chefsergent Niels Egholm, Flyvevåbnets Operationsstøtteskole

Den 29 november 1998 rejste jeg med fly fra Karup med destination Skopje i Makedonien. Jeg skulle indgå i det første hold danskere (8 fra forsvaret og 1 fra politiet), som skulle deltage i en OSCE mission i Kosovo, OSCE KVM (Kosovo Verifier Mission). Vi ankom til Skopje sammen med ca. 75 personer fra andre lande. Derefter blev vi transporteret i 3 busser til Kosovo. Det tog 20 min. at passere den makedonske grænse, mens vi måtte vente 2 timer før vi kunne passere den serbiske grænse. Vi ankom derefter til et nedlagt serbisk skisportssted i Brezovica i Kosovo. Hotellet havde ikke været anvendt som skisportssted siden 1994, og havde været lukket i den mellemliggende periode. Hotellet blev genåbnet på foranledning af OSCE, som betalte en anseelig husleje for at bruge stedet. Vi skulle her gennemgå en uddannelse, som ville gøre os i stand til at varetage vore jobs i Kosovo.

Uddannelsen bestod af førstehjælp, signaltjeneste og omskoling til køretøjer. Vi skulle bevise, at vi også var i stand til at køre bil på forsvarlig måde, både på landevej og i bjerge. Desuden var der en del foredrag om personlig sikkerhed og om, hvordan vi skulle forholde os overfor miner. Vi blev gjort opmærksom på, at der kunne være skjulte mikrofoner på hotellet.

Prizren

Efter en uges ophold i Brezovica skulle vi videre til vores bestemmelsessted i Kosovo. Vi efterlod vores politibetjent, som skulle indgå i sikkerhedstjenesten på hotellet.

For at komme fra Brezovica til Prizren skulle vi over bjerget Planina, som ligger i 2100 meters højde. Vi har senere hørt, at englænderne havde døbt ruten Mary Poppins ruten. Hotellet i Brezovica ligger i 1100 meters højde. Vejret var dårligt der lå ca. 40 cm sne og det var begyndt at sne meget kraftigt.

Vi skulle transporteres i 2 busser med ca. 25 personer + bagage i hver. Det var en meget flot tur med en utrolig smuk udsigt, som vi nød meget indtil vi kom til et sted ca. 1 km før toppen, hvor en gammel lastvogn var gået i stå. Vejen var ret smal, det var vanskeligt at passere lastvognen, men vores chauffør var fast besluttet på, at han ville forbi, hvilket resulterede i, at vi sad fast mellem klippevæggen og lastvognen.

Til vor forskrækkelse opdagede vi, at ingen af dørene i bussen kunne åbnes på grund af den meget uheldige placering, vi var kommet i.

Chaufføren tog sig god tid, tændte en cigaret og begyndte at 'file' på koblingen for at få bussen fri. Bussen begyndte at skride med bagenden skråt bagud (vi var i ca. 2000 meters højde) mod kanten. Vi råbte til chaufføren, at han skulle åbne dørene, men han fattede intet af hvad vi sagde.

Panikken begyndte at brede sig inde i bussen, og vi begyndte at sparke på dørene. De signaler forstod han dog. Vi var nu kommet så meget fri af lastvognen, at det var muligt at åbne dørene. Vi kom ud og fortsatte til fods til toppen af bjerget, her var der en cafe, som åbnede for os.

Vi sad der i 3 timer til bussen kom og samlede os op. Vi havde på det tidspunkt sundet os så meget, at vi kunne fortsætte med bus.

Vi ankom til Prizren kl. ca. 1600, hvor vi blev indkvarteret på hotel Putnik, et serbiskejet hotel uden varme og med små rum. Jeg blev indkvarteret sammen med en anden dansker ved navn Leif Hansen. Vi var lidt trætte af vores toilet, da det dryppede ned i hovedet på os fra overboens lokum.

Vi skulle igen have 1 dags uddannelse og på 2 dages patrulje med et team før vi fik at vide, hvilket job vi kunne få.

Regionalcenter 1, Prizren var det første regionalcenter der skulle oprettes ud af 5 Regionalcentre. Der skulle være et hovedkvarter samt 3 koordinationscentre, CC Suva-Reka, CC Orahovac samt CC Prizren. Vi vidste, at vi skulle fordeles til hovedkvarteret og de 3 CC, men hvem der skulle hvor, vidste vi ikke. Der var nogle få amerikanere og englændere som var kommet i begyndelsen af november for at forberede missionen, og de var begyndte at køre patrulje i **RC 1** ansvarsområde. Jeg blev koblet på et team med 2 englændere og en tolk, som jeg skulle være sammen med i de 2 dage. Vores køretøj var en armeret Landrover, som de også bruger i Nordirland, vi kalder den "Pumpkin".

Den første dag vi var på patrulje i CC ORAHOVAC område, var i bjer-



Til venstre artiklens forfatter chefsergent Niels Egholm, der „fejrer" juleaften sammen med en kollega.

gene. På et tidspunkt fik vi en melding over radioen, at der var skyderi tæt på os og kørte straks til stedet. På 200 meters afstand så vi 2 mandskabsvogne og 1 lastvogn fra MUP (det serbiske politi, sammensat af færdselspolitiet, ordenspolitiet og det berygtede sikkerhedspoliti).

Køretøjerne var parkeret på en mærkelig måde, da vi kom tættere på så vi, at ca. 35 politisoldater lå og skød ned mod en lille by. Min teamleder gik hen for at tale med dem, hvor de fortalte, at UCK (den Kosovoalbanske befrielseshær) havde skudt en granat efter dem. Efter 2 timers forhandling med både serber og UCK, fik vi lov at eskortere serberne ud af området.

Den næste dag overværede vi en begravelse af et UCK medlem, det var en speciel oplevelse som fremmede sjældent ser.

Hovedkvarteret i Prizren

Den dag vi ankom til Prizren skulle vi udfylde vores CV (levnedsbeskrivelse), heri anførte jeg et ønske om at blive transportofficer i hovedkvarteret (HQ). Dette ønske blev opfyldt, jeg startede den 4. december i det endnu ikke oprettede HQ. OSCE havde lejet en kontorbygning som var en del af en stor serbiskejet fabrik, men p.g.a. sanktionerne mod Jugoslavien i begyndelsen af halvfemserne, måtte serberne indskrænke og forlade kontorbygningen som var ca. 100 m gange 80 meter i tre etager. Der var ingen varme og dårlige toiletforhold.

Min opgave var at opbygge hele transportsektionen i RC 1, hvor der skulle være ca. 120 køretøjer af forskellige art, og en forventning om at ansætte ca.18 lokale chauffører.

Denne opgave var spændende, jeg kunne selv planlægge mit arbejde, ansætte personel og med i købet, fik jeg et værksted med engelsk militært personel som skulle vedligeholde de engelske Landrovere. Jeg fik fra starten masser af henvendelser fra lokale, som gerne ville have arbejde, jeg fik ca. 10 henvendelser pr. dag. Ved udgangen af december havde jeg ansat 14 chauffører, iblandt dem havde jeg en tandlæge, en økonomidirektør og en professor, alle var blevet fyret da serberne overtog styret i Kosovo i 1989 og siden været uden arbejde.

Jeg indgik også i en vagtroste i operationsrummet som var midlertidig oprettet i et hus i byen. Den 14 DEC var jeg på min første vagt fra kl. 2000-0800. I løbet af aftenen ankom en familie som var meget ulykkelig, to unge mænd af familien var blevet anholdt dagen før, og nu havde de ikke hørt fra dem siden, de havde været hos politiet, som benægtede, at de havde anholdt dem. Jeg forsøgte at få et overblik via min tolk, og lovede at vi nok skulle undersøge sagen den næste dag. Jeg overgav sagen til vores MUP liaison officer dagen efter.

Senere samme aften indløb en ny melding over radioen, til mit held var chefen for operationsrummet til stede i lokalet, da et team fra CC Prizren havde fundet 34 albanere dræbt nær grænsen til Albanien, de medbragte våben, sagde serberne.

Man formodede, at ca. 100 albanere ville tilslutte sig UCK, og den nærmeste vej til UCK's tilholdssted var over bjergene på en 20 km. bred strækning. Den Jugoslaviske hær (VJ) var næsten altid klar over når de forsøgte at krydse grænsen. De kunne så være klar med et bagholdsangreb. Når de var fanget var det en let sag for sikkerhedspolitiet at dræbe dem. Det blev en lang nat for mig, jeg fik overhovedet ikke sovet, før jeg igen skulle på mit arbejde.

Min bolig

Jeg flyttede efter 2 ugers ophold på hotel Putnik, sammen med 2 tyskere i et lejet hus. Vi skulle betale 700 D-mark hver pr. måned, reglen var, at ingen måtte bo længere end 15 min. gang fra HQ. I tilfælde af evakuering skulle vi kunne blive hentet i klynger.

Vi havde, syntes jeg, et godt hus at bo i, vi delte toilet, køkken og stue, derudover havde vi vort eget soveværelse. I nogle uger havde vi 15 graders frost, så det var svært at gå i bad når vi kun havde 4 grader på badeværelset, så det blev kun til et par gange om ugen. Der var ikke så meget tid til at være sammen, da arbejdstiden var fra kl. 0800 til 1800 hver dag, også lørdag og søndag. Jeg havde så travlt at kl. blev normalt hen ad 2000 inden jeg var hjemme.

Julen

Juleaften arbejdede jeg kun til kl 1730, jeg havde aftalt med 3 danske kolleger fra CC Prizren, at vi skulle forsøge at spise og hygge os sammen. Det hændte, at strømmen blev lukket, og det skete selvfølgelig juleaften. Jeg forlod mine kolleger ca. kl. 2130, da vi havde fået besked fra HQ, at vi skulle være på vores bopæl inden kl. 2200, fordi serberne normalt denne aften 'skyder' lidt. Til midnat startede skyderiet så. Min nabo brugte det samme antal skud, som en deling soldater bruger på et år. Det samme skete nytårsaften, der fortsatte de bare til kl. 0500 om morgenen.

Ualmindeligt arbejde

Jeg havde ansvaret for køretøjer af forskellige art, såsom Mitsubishi Pajero, armeret Landrover, armeret Humm-w, armeret Cherokee samt to mini busser og to van cargo som i

nogle tilfælde blev brugt til at transportere døde. Jeg startede med meget få køretøjer, men leveringen af nye gik hurtigt, efter halvanden måned var jeg oppe på 76 stk.

Jeg skulle også tegne nye ansvarsforsikringer på vores Pumpkin, fra England var der kun tegnet forsikringer indtil udgangen af FEB. De første Pajeroer vi fik leveret var hvide, hvilket bevirkede, at UCK ikke kunne se forskel på, om det var OSCE eller sikkerhedspolitiet, der kørte, da de også havde hvide Pajeroer. Jeg fik lavet en aftale med et lokalt malerværksted, som malede 6 Pajeroer for 1100 D-mark pr. stk.

Vi havde en del uheld. Jeg forsøgte ud fra uheldsrapporten og afhøring af de implicerede parter, at finde den der var skyldig. Hvis OSCE havde skylden, betalte vi skaden på stedet, hvis ikke, var vi godt klar over, at vi måtte kigge i vejviseren efter pengene.

Jeg startede en shuttel til Beograd og Skopje, min chef var ikke så glad for denne beslutning, men jeg fik ham overbevist om, at det var vigtigt at kunne transportere personellet til lufthavnen, når de skulle på leave, det var jo umuligt at komme til Beograd og Skopje med de busforbindelser vi havde i Prizren. Fra starten var der stor belægning og meget stor tilfredshed blandt alle, vi var efterhånden også blevet 140 personer under **RC 1**.

Jeg havde afsat 4 chauffører til disse ture, de fik udover deres 35 D-mark pr. dag et ekstra beløb på 45 D-mark, når turen varede mere end 10 timer. Mine chauffører tjente imellem 1000 og 1500 D-mark pr. måned, derfor var de ikke velanset af serberne, specielt ikke af sikkerhedspolitiet, som kun tjente ca. 100 D-mark pr. måned.

I begyndelsen af FEB, fik jeg en assistent, en pensioneret seniorsergent fra Texas, han havde været med i de fleste krige de seneste 25 år. Efter, at jeg havde arbejdet hver eneste dag i de første 2 måneder, troede jeg, at jeg kunne holde 1 fridag hver uge, men det blev aldrig tilfældet. Jeg havde fået oparbejdet et utroligt godt team i transportsektionen, selvom situationen var alvorlig, havde vi det altid sjovt og godt sammen. Mine chauffører inviterede mig hjem, så jeg kunne blive fremvist for familien, som ham fra Danmark, der reddede deres liv ved at give dem et job. De havde jo været uden arbejde de seneste 10 år. Jeg var selvfølgelig meget beæret over den tillid de viste mig.

Min ældste chauffør var 55 år. Han og hans familie på 5 personer levede i et rum. Når de skulle sove blev gulvtæppet rullet sammen og sofaen blev trukket ud. Bag et forhæng i den ene ende af stuen var der et lille køkken og et toilet. I løbet af de sidste 10 år var alt af værdi blevet solgt for at de kunne overleve. Når han havde en tur til henholdsvis Beograd eller Skopje købte han altid en gave til sin kone, en af gaverne var f.eks. en toiletbørste/-holder.

Fredsforhandlingerne

Da fredsforhandlingerne startede i Paris, vendte billedet også i Kosovo, vi var nu begyndt at tale om evakuering hvis de ikke blev enige. Serberne begyndte også at chikanere os mere, mine chauffører fortalte at turene til Beograd ikke var særlig spændende. Der var altid militære konvojer på vejene, de kørte midt på vejen og ville ikke give plads til en overhaling, samtidig pegede de med deres våben mod dem og gav dem det serbiske tegn.

Jeg begyndte at sende min assistent med, når vi havde ture til Beograd. Jeg mente at sikkerheden var større når der var en international med i vognen. Han var flere gange rystet, når de kom hjem. På et tidspunkt 100 km. syd for Beograd var der sket et uheld, så de måtte køre en omvej. På denne vej var de blevet stoppet og truet med tæsk af civile.

Mine chauffører begyndte at blive urolige for, at vi skulle forlade Kosovo. Fredsforhandlingerne gik ikke særlig godt, og jeg fik flere opgaver i f.m. en eventuel evakuering. Jeg forsøgte at holde humøret oppe på chaufførerne, det lykkedes også i nogen grad.

Vi havde en evakueringsøvelse i slutningen af FEB, vi kørte øvelsen omkring midnat, så vi ikke generede nogen. Sikkerhedspolitiet var til stede 5 min. efter for at se hvad vi lavede. Dagen efter blev HQ omringet af militæret med 6 kampvogne og et stort antal soldater, de forklarede os, at de blot afholdte en øvelse, men ingen af os i HQ var i tvivl om, at de ville vise os, at vi kunne blive holdt som gidsler.

Jeg talte meget med mine chauffører, særligt når jeg havde sendt dem ud som chauffør med forskellige teams fra HQ. Der blev dræbt mennesker hver dag, og det var ikke altid let for dem at overvære undersøgelser m.m. Når de var tilbage fra en sådan tur, var det vigtigt for mig at vi fik talt tingene igennem, det var jo trods alt deres landsmænd.
Når det var rigtig slemt, var jeg selv chauffør. F.eks. efter en anmeldelse om, at en mand var blevet skudt om aftenen og først fundet næste morgen. De vilde hunde, havde da spist sener og muskler fra hals, hoved, venstre bryst og arm.

Den store militære opbygning var sat i gang. Store konvojer kom til Prizren med soldater. Militæret havde indkaldt alle civile lastvogne, da de var begyndt at flytte deres materiel fra kasernen ud til civile fabrikker og bygninger.

Jeg deltog stadig i vagtrosten i operationsrummet. Den 13 MAR var en englænder og jeg på vagt. Kl. 0500 fik vi en melding om 4 dræbte personer. Vi tilkaldte vores *quick reaktion team*, som kører til stedet for at være der samtidig som det lokale politi.

10 min. senere fik vi meldinger om, at en lille landsby, Hoca 5 km. syd for Prizren var omringet, vi tilkaldte vores VJ liaison officer, som skulle forsøge at finde ud af hvad der foregik. Jeg kørte med ham mod Hoca, men efter få km. blev vi stoppet af sikkerhedspolitiet med våben, vi var godt klar over, at nu skulle den lille by slagtes og vi kunne intet gøre. Vi kørte tilbage til HQ.

Kl 1200 gik jeg til min bopæl for at få en lille pause. Vejret var dejligt, så jeg satte mig på min lille terrasse. Kl 1227 hørte jeg, at nedskydningen af Hoca var startet, det ophørte igen kl. 1310.

Civile serbere var nu begyndt at gå med skydevåben, hvilket betød, at de nu var truende overfor os. På et tidspunkt, hvor jeg kørte til byen, kom en ung mand kørende imod mig, han kørte tæt op til mig, trak en pistol og sigtede på mig samtidig med at han gav mig det serbiske tegn. Sådanne hændelser meldte jeg til vores MUP liaison officer. Politiet sagde hver gang, at det ikke ville ske

Chefsergent Niels Egholm foran sin „Pumpkin" under en pause i bjergene ved Prizren.



mere, men det gjorde det alligevel. En af mine chauffører var specielt hårdt ramt, han var to gange blevet stoppet af sikkerhedspolitiet og afkrævet navnene på de andre chauffører, de fortalte ham at hvis han ikke havde navnene næste gang de mødte ham, ville han få armene bundet på ryggen og hængt op i et træ.

Omringet af 50 serbiske soldater

En aften jeg var i Skopje for at hente en af vore Italienske OSCE medarbejder i lufthavnen. Flyet landede først kl. 2110. Jeg ville ikke sende en af mine chauffører alene, da situationen var spændt, serberne havde opbygget flere militære lejre på strækningen fra Prizren til grænsen til Makedonien.

Jeg passerede grænsen på tilbagevejen kl. ca. 2230. Til min store undren kunne jeg passere uden de store problemer (normalt blev vi altid generet på alle mulige måder). Efter 1 times kørsel på veje med store stejle klippevægge på begge sider vidste jeg, at vi ville passere nogle store sten i vejsiden samt en lille grusgrav. Disse sten var nu flyttet ud på vejen som vejblokade, så jeg skulle standse og køre meget langsomt, da jeg standsede kom der pludselig ca. 50 serbiske soldater frem fra grusgraven og omringede os, de pegede på os med deres våben. En af officererne henvendte sig til mig og ville vide, hvad vi lavede der på dette tidspunkt.

Mit kaldesignal i missionen var *four two Charlie,* dette lyder samtidig over radioen, men jeg turde ikke tage mikrofonen, da jeg var bange for, at soldaterne udenfor vognen ville reagere ved at skyde på os. Efter 10 min. snak, hvor min chauffør var tolk, fik vi lov til at køre igen.

Torsdag den 18 MAR blev jeg på mit arbejde til sent, da jeg havde meget at planlægge. Jeg havde altid to chauffører på vagt, en til kl. 2300 og en til kl. 0800. Vi havde også vagter i og udenfor HQ, på parkeringspladsen.

Nye vagter skulle afhentes hver aften imellem kl. 2100 og 2200 forskellige steder i byen. Vi afhentede dem fordi det rent sikkerhedsmæssigt var for farligt for dem at gå, når det var mørkt. Prizren havde været mørkelagt i nogle dage, ingen mennesker var på gaden efter kl. 1700.

Min chauffør kom tilbage til HQ og fortalte, at han ikke turde køre mere, da han var blevet stoppet to gange indenfor 10 min. Jeg bad ham være passager og fortælle mig, hvor jeg skulle samle dem op. Jeg var nu blevet så gal på sikkerhedspolitiet, at jeg var klar til en konfrontation. Hele byen var mørkelagt, ingen stoppede mig, men når jeg standsede for at samle en vagt op, kunne jeg se, at sikkerhedspolitiet var placeret alle steder.

På et tidspunkt, hvor jeg stoppede og stod ud af vognen, stillede mig i lyset fra vognen, hørte jeg dem tage ladegreb og så dem gå ned i knælende stilling, jeg råbte på en af vagterne, som ikke turde komme ud af huset, før han kunne se mig.

Efterhånden fik jeg samlet alle vagterne, disse unge mennesker var meget bange. Den aften glemmer jeg aldrig.

Farvel

Jeg havde nu to gange brændt følsomt papir fordi vi skulle være klar til evakuering, hvor det så viste sig ikke at blive aktuelt. Når jeg begyndte at forberede disse ting blev mine chauffører urolige, jeg talte med dem om deres situation, hvis OSCE forlod Kosovo. De fortalte mig, at de sikkert vil blive anholdt af sikkerhedspolitiet og måske henrettet, fordi de arbejdede for OSCE.

Da jeg var klar over at nu var vi nødt til at forlade Kosovo tidligt om morgenen den 20. MAR, var mit humør helt i bund. Jeg vidste, at jeg skulle sige farvel til mine ansatte, som jeg nu havde fået et tæt forhold til.

Den 19. marts om aftenen tog jeg afsked med 12 af mine chauffører, jeg havde tilbudt dem, at de kunne blive kørt til grænsen, men dette afslog de, da de ønskede at blive ved deres familie. Afskeden var meget følelsesladet, jeg vidste ikke, om jeg nogensinde ville få dem at se igen. Alligevel sagde jeg til dem, at jeg ville komme tilbage efter en uge i Makedonien, jeg var sikker på, at Milosevic ville skrive under på fredsaftalen, når vi forlod Kosovo. Jeg glemmer ikke hvor rolige de var selvom de vidste, at deres skæbne kunne være døden. Jeg kunne næsten ikke sige noget, alligevel kunne de sige til mig, at jeg ikke skulle græde, for de havde levet med frygten i 10 år.

Jeg bad to af chaufførerne blive og hjælpe mig , da jeg vidste, at jeg ville få travlt i løbet af natten. Klok



Sådan så det ud, da Niels Egholm og hans kolleger i OSCE måtte køre over grænsen og ind i Makedonien den 20. marts 1999. Fire dage før NATO begyndte at bombe serberne.

ken halv tre kunne jeg føle at både vagterne, som også var blevet tilbage, og mine to chaufførerer gerne ville væk. Sikkerhedspolitiet var begyndt at ankomme for at holde øje med os. Sikkerhedspolitiet vidste ikke, at vi havde lejet et hus, hvor vi kunne køre vagter og chaufførerer hen, så de kunne blive der nogle dage, indtil der var blevet roligt i området. Jeg bad en engelsk politimand køre med mig så jeg ikke skulle køre alene tilbage, da situationen på dette tidspunkt var meget følsom.

Jeg kørte af sted med vagter og chaufførerer. Med det samme følger sikkerhedspolitiet efter os, politimanden bad mig sætte farten op og bare dreje til højre og venstre, men det var svært for mig med 14 personer i en minibus. Vi opgav at slippe fra politiet og kørte derefter tilbage til HQ. Vore passagerer var nu så nervøse, at det var svært at tro på, at vi kunne få dem væk uden at sikkerhedspolitiet vidste hvor de var. Tre andre politifolk tilbød at hjælpe. Vi fordelte dem i tre Pajeroer og lod den fjerde Pajero være tom. Sikkerhedspolitiet havde ikke adgang til vores parkeringsplads, hvor 73 køretøjer var klar til afgang, så de kunne ikke se i hvilke vogne de hoppede ind . Da vi kørte igen, fulgte sikkerhedspolitiet efter den sidste, og heldigvis fik vi lokket dem til den anden ende af byen.

Det var det sidste jeg så til dem som jeg havde levet tæt sammen med i 4 måneder. Det havde jeg det ikke godt med, da jeg havde lovet, at OSCE var kommet for at sørge for at tilværelsen ville blive bedre.

Vi forlod Prizren den 20 marts 1999 klokken fem minutter i halv fem om morgenen med 73 køretøjer, jeg efterlod tre køretøjer og et komplet værksted med alt værktøj og reservedele. Jeg medbragte 15 kg. bagage incl. forplejning til 3 dage. Vi skulle medbringe forplejning, hvis vi blev stoppet af serberne. Resten af mine private effekter efterlod jeg i huset i Prizren.

Vi passerede på vores vej til grænsen mange konvojer og soldater, som bare ventede på, at vi skulle forlade landet, så de kunne starte det, som vi i dag kan se i fjernsynet.

Fabrikken som vores HQ tilhørte, havde indbygget to store tanke med henholdsvis benzin og dieselolie til militæret og politiet. Den første uge efter vi forlod Prizren blev fabrikken bombet, og tankene eksploderede, og det gjorde vores HQ også.

Vi kom til grænsen uden problemer, det sidste, de serbiske toldere gjorde ved os var, at sætte et stort stempel i vores pas **UØNSKET I JUGOSLAVIEN,** derefter kørte vi ca. 250 km. sydpå, hvor vi blev indkvarteret på et hotel ved et feriested i Makedonien. Jeg brugte de næste 10 dage til at afvikle og aflevere materiel og køretøjer i Ohrid, hvor 400 Pajeroer blev opmagasineret, Landroverne blev kørt til den græske grænse, hvor det engelske militær overtog dem. Humm-w (et lidt aparte navn) blev afleveret til amerikanerne, da de tilhørte dem.

Jeg forlod OSCE KVM den 30. marts 1999 via Grækenland til Danmark.

Håb

Jeg skriver denne artikel den 18. april, jeg har to gange været ved telefonen, den første gang var det en af mine chaufførerer, som har forsøgt at finde mig i Skopje, han kom til Skopje for 10 dage siden. Efter 2 dage blev han med sin kone og sit lille barn på 1 år sendt til Tyrkiet som flygtning. Han fortalte mig, at Prizren nu er tømt for indbyggere og alle huse, som OSCE personer boede i var blevet tømt for værdier som vi efterlod og derefter brændt.
Han var selv blevet opsøgt af sikkerhedspolitiet, og de havde givet ham nøjagtig 5 min. til at forlade byen, ellers ville han blive henrettet. Derefter var huset blevet sat i brand.
Den 19. april om aftenen blev jeg igen ringet op af en af mine chaufførerer. Han fortalte mig, at han og familien havde levet under jorden siden den 19 marts. Han var nu kommet til Albanien med sin kone og tre børn. Ved grænsen havde serberne taget alt fra ham incl. alle pengene som han medbragte. Jeg har nu et håb om, at alle mine chaufførerer lever, selvom de to der har ringet, ikke har haft kontakt med de andre.
Jeg har haft mange gode oplevelser med mine chaufførerer, de vil være mine venner for altid. De grimme oplevelser håber jeg vil forsvinde med tiden.

Grazzanise dagbog

Alle havde håbet på, at bombekampagnen mod serberne ville blive kortvarig. Denne Grazzanise dagbog starter på krigens 50. dag, hvor udsigterne til fred er svære at få øje på.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

23-27 april 1999 „Nyheds brevet" fra Grazzanise var denne gang en smule forsinket. Feltpræsten, Chr. Prahl, skriver, at han nu primo maj flyttede „skriftestolen" hjem til Sønderjylland. Prahl havde været utrolig glad for sin tid sammen med Eskadrille 730/IRF, og konstaterer, at det er noget anderledes at være præst et sted, hvor der hverken er præstegård, kirkekontor eller kirke, - men hvor det hele - og gudstjenesterne - så at sige må bygges op fra bunden. Prahl er imidlertid overbevist om, at han ikke hjemme i sognet kan indlede gudstjeneste med sangen: „Slå rommen i glasset". Han udtrykker håbet om, at personellet har været glad for at have ham dernede.

Det behøver han ikke være i tvivl om, hvis velfærdsofficerens ord står til troende, og det gør de. Man vil savne Prahl dernede. Han blev den 4. maj afløst af feltpræsten fra Flyvestation Aalborg, som blev der i en uge. Afhængig af situationen vil der følge en feltpræst med hvert nyt hold, som vil blive på stedet i en uge, om nødvendigt længere.

26. og 27. maj 1999. Var de to første dage de danske F-16 for første gang fløj angrebsmissioner mod serbiske mål i Kosovo. Der var tale om angreb som blev gennemført med både bomber og raketter. Presseofficeren ved Flyvertaktisk Kommando, major F.V. Hansen fortalte, at de danske fly ikke blev beskudt under angrebet

Tirsdag den 11. maj 1999 blev tre F-16 Fighting Falcon på Flyvestation Grazzanise udskiftet med tre middellevetidsopdaterede (MLU) fly. Flyene startede fra Flyvestation Aalborg klokken 20 minutter over 11.

En af årsagerne til at sende MLU-flyene til Italien er det store forbrug af flyvetimer under Operation Allied Force (OAF).
På billedet ses halenummer E-177 armeret med to Paveway laserstyrede bomber og to stk. Sidewinder luft-til-luft missiler til selvforsvar. Billedet er taget på Flyvestation Aalborg af sergent Henning Kristensen fra flyvestationens Fototjenesten

Den 7. juni 1999 dukkede nyhedsbrevet fra Grazzanise op. „Nyhedsbrev" er måske en lidt flot betegnelse, da det dækkede „ugen" fra den 25. maj til den 7. juni. Det fortalte, at den 25. maj var ca. halvdelen af personellet blevet skiftet ud. Én rime var der til overleveringen. Forfatte-



F-16A Fighting Falcon, MLU, den middel levetids opdaterede version ladt op med en laserstyret bombe og en AIM-9 Sidewinder luft-til-luft missil. (Foto: sergent H. Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg)

ren til nyhedsbrevet var lidt i tvivl om, hvorvidt dem der skulle hjem, var glade for at se kollegerne, eller det kun var fordi de skulle hjem.

For folkene på Grazzanise er begrebet „stand down" lig med, at der ikke flyves så meget. Sådan en dag har man en sjælden gang. Det meste af tiden bliver der fløjet for fuld kraft og livet består af arbejde med at holde flyene i luften.

Barberen i Sevilla er flyttet til Grazzanise og hedder Andreotti Fyhriosi. Med sin skægtrimmer kan han klippe folk med én bestemt frisure. Til gengæld er den billig, en øl i baren.

Fredag den 11. juni 1999. De ekstraordinære foranstaltninger mod terrorangreb mod flyvevåbnet installationer blev indstillet med virkning fra mandag den 14. juni.

På en varm dag mellem den **14-22 juni 1999,** passerede én af F-16 piloterne 1000 flyvetimer i F-16. Det blev af Eskadrille 730/IRF fejret ved at kolleger og folk fra Brand- og Redningstjenesten dyppede ham grundigt i en 200 liter balje fyldt med vand.

Tordag den 24. juni 1999, Skt. Hans Dag. Som følge af NATO's indrykning i Kosovo returnerede de første 35 mand af styrken på Grazzanise til Flyvestation Skrydstrup.

Tirsdag den 29. juni 1999. Klokken 12 ankom fem F-16 fly til Flyvestation Skrydstrup efter ca. to timers flyvning fra Grazzanise. Klokken 13 ankom eskadrille 721's C-130H Herkules med yderligere xx mand. Herefter er der tre F-16 og xx mand tilbage på Grazzanise. Tilliden til Slobodan Milosevic er fortsat ikke til stede.

❑

Airshow

Han tog pusten fra folk - ham Vad

KZ&Veteranflyveklubben i Stauning havde ordentlig taget sig sammen for at give publikum en flyveoplevelse af de bedre. Desværre blev det uden hjælp fra flyvevåbnet. Terrortruslen i forbindelse med indsatsen i Kosovo fik Flyvertaktisk Kommando til at takke nej til at deltage. Det gav - trods alt - ikke det helt store skår i glæden. De kan godt selv i den klub.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Guuud - hvad er det dog han laver", udbrød en kvindelig tilskuer. Det kunne vi ikke forklare, det kan være svært nok at forklare, hvad det var der skete deroppe under himmelhvælvet. En danskbygget KZ VIII, ført af H. Vad, var i færd med at lave kunstflyvning. Det der affødte udbruddet, var et 45° dyk, som afsluttes ved at flyet trækkes ud af dykket med cockpittet udad i den efterfølgende højredrejning. Den slags giver negative G. Det så halsbrækkende ud. Speakeren Magnus Pedersen, havde lige forklaret, at det lille fly kunne tåle at trække 12 G+ og 8



På vej ud til udstilling. I forgrunden den gamle velholdte Tiger Moth, bag den KZ I, det første fly bygget af det danske firma Kramme & Zeuthen. Længst væk ses en replica af det fly som Ellehammer den 12. september 1906 gennemførte den første flyvning i Europa med en flyvemaskine tungere end luften. Distancen var 42 m. og største flyvehøjde 45 cm.



Jesper Rungholm under start med sin T-33 T-bird. Kameraerne klikkede og videokameraerne snurrede. Der var så at sige ikke et øje tørt. Bemærk ikke én publikummer vender ansigtet væk fra det startende fly.

G-. Det så ud, som om Vad havde tænkt sig at nå begge yderpunkter under sin opvisning.
Den KZ VIII der blev fløjet i havde tilføjelsen R efter nummeret, så vi taler ikke om den originale KZ VIII bygget tilbage i 1949, altså for 50 år siden.

En brugsforening

Skal man betegne KZ & Veteranflyveklubbens årlige komsammen med et dækkende begreb, så må det være med en omskrivning af det salig Palle Lauring engang sagde om Danmark: „Danmark er en Brugsforening" til: „Stau-ning er en brugsforening". Det skal forstås i ordets bedste og hyggeliste betydning. Alle de gamle fly strømmer til fra hele Skandinavien, Tyskland, Polen, Holland og flere kunne nævnes. Det er ikke folk, der skal indkvarteres på dyre hoteller, nej , man har spidsteltet og soveposen med. Så går tiden ellers med at gå rundt og beundre hinandens fly, gamle, som replicaer - det vil sige nye fly bygget efter de originale tegninger. Her er virkelig tale om en folkefest for folk med højoktanbenzin i blodet.

Rundflyvning

Kunderne strømmede til, da DC-3 Vennernes C-47, eller DC-3 rullede ind på platformen. Det blev til tre rundflyvninger med i alt 54 passagerer, der fik et kig på Vestjylland fra 1000 fods højde i bragende solskin.

Vi var med på en tur i den gamle C-47. „Kræs for kendere", ikke mindst for dem der har fløjet sidelæns i flyvevåbnets gamle C-47 med jernsæder. Gamle halenummer K-682, var Kong Frederiks fly, en rigtig VIP'er med masser af benplads. Sjældent har Ringkøbing og Holmlands Klit taget sig så smuk ud, og så med den motorlyd i ørerne. Prøv det kære læser om du får chancen.

Der var ikke et øje tørt, da Jesper Rungholm startede sin T-33 Silver Star op. Publikum trængtes helt frem til flyveren bare for at nyde lyden. De små fem minutter han var i luften var øjnene klistret til flyet. KZ-paraden var som sædvanlig et af højdepunkter når de gamle velholdte fly i rad og række, og i et adstadigt tempo passerer forbi publikum. Det var fornemt.

Proffer

Der blev ikke „Klattet" med sikkerheden. Luftkaptajn i SAS Kræn Hjortlund, overlod intet til tilfældighederne da han briefede om afviklingen af Air Show'et. Her var både frekvenser til dem, der havde radioer, og røde lyskugler til dem, der ikke havde. Her var strenge pålæg om at holde sig syd for startbanen under opvisningen. Ligeledes et strengt pålæg om, at kun de der skulle flyve kunstflyvning udførte noget sådant. Så var der information om alternative landingsmuligheder i Spjald, Herning og Esbjerg, hvis noget gik galt. Endeligt var der check af, at forsikringspapirerne var i orden. „Let's have a safe Air Show" var slutreplikken fra podiet. Det fik man og flot var det. Det var en fin dag på Stauning Lufthavn.

Immediate Reaction Force

Langt væk fra badeferie

Efter den 24. marts var det slut med selv at bestemme, hvornår der skulle arbejdes. Nu kom flyveordrerne fra ICAOC5, og så var det bare med at være på plads til den aftalte tid. De betød en drastisk ændring i Eskadrille 730/IRF's liv på Flyvestation Grazzanise.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Grazzanise, Syd italien den 18. juni 1999. Det er midnat mellem torsdag og fredag. Det første hold teknikere er mødt på arbejde på flyvestationen, de skal sikre, at flyene er klar når de skal starte omkring klokken fire. To timer senere møder folkene fra efterretningstjenesten ind. De skal indsamle efterretningen fra Balkanområdet for at kunne briefe piloterne om, hvilke trusler de vil møde på den beordrede mission. Efterretningerne er indsamlet af NATO-styrkerne i området. Vi får ikke at vide, hvilke kilder man øser af, men det er tilladt at gætte på andre missioner fløjet i løbet af natten, AWAC flyene og mange andre muligheder. Det hele bliver samlet i en briefing som piloterne får umiddelbart før de skal afsted.

Nattetanker på Flightlinen

Det er en lun nat. Lige nu omkring klokken to er der helt stille. Flyene står i en lang række på platformen. Badet i lys. Der er en særegen stemning over en Flightline med fly, som er ladt op med skarpe missiler. Man kan ikke lade være med at se på dem en ekstra gang. I ørerne har man endnu ekkoet af de forklaringer, der kom fra folkene i den Centraliserede Ammunitionstjeneste da de forklarede: „Da vi skulle til at flyve offensivt, var det med en anderledes fornemmelse at vi hængte bomberne på flyene. Der var ingen af os der var i tvivl om, hvad vi gjorde. Vi talte en del om det, men kom til det resultat, at grunden til vi gjorde det, var så grusom, at indsatsen var en nødvendighed. Vi vidste også meget vel, hvad der ville ske, når bomberne blev kastet. Det kunne koste nogle serbere livet".

Baneinspektion

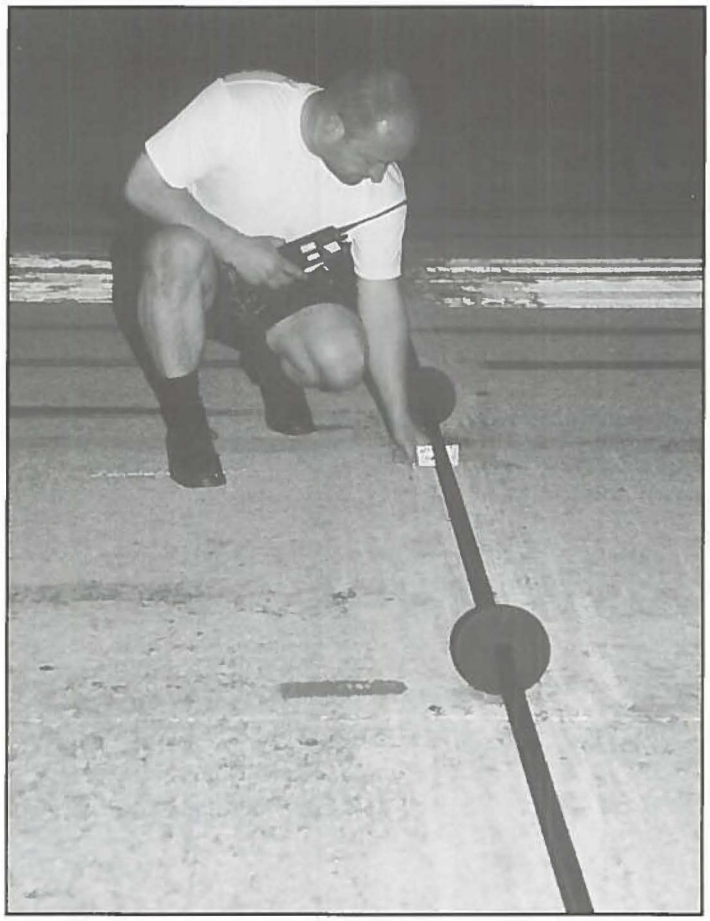
En ny bil ankommer, og piloterne stiger ud. Nu er det deres tur til at færdiggøre planlægningen af nattens flyvning, der varer fra klokken fire til hen mod klokken ti. Under flyvningen skal de flere gange op til den flyvende tankstation for at foretage tankning. Uden denne mulighed ville en flyvning af så lang varighed ikke kunne lade sig gøre. Hvad missionen denne fredag morgen går ud på, får vi ikke at vide, men vi gætter på Combat Air Patrol (bevæbnet patruljeflyvning). Flyveleder Asgar Kvist begiver sig ud på sin baneinspektion, der mest består i at sikre, at fangwiren har den rigtige højde over banens overflade, så flyets krog kan få fat, hvis det i landingen bliver den måde flyet skal stoppes på. Undervejs ud har han sat en tekniker af, som skal starte generatoren til PAPI'en, et landingshjælpemiddel i en nødsituation. Han taler med den italienske flyveleder over radioen, som vil vide, om han snart kommer i tårnet. Svaret er positivt.

Langsom opvågning

Stille og roligt vågner eskadrilleområdet op til en ny dag. Nordmændene er endnu ikke mødt ind, de skal først starte klokken otte. Ude mod nordøst fortæller en meget tynd lyse



Klokken er to om natten. Flightlinen ligger badet i lys, men ellers er her øde. Teknikerne har gennemført deres klarmelding. Nu venter man kun på, at piloterne dukker op og flyene ruller ud til start.



Sikkerhed frem for alt. Her er flyveleder Asgar Kvist ved at måle, om afstanden fra betonen op til hookwiren er korrekt. Hookwiren er den sidste mulighed for at stoppe en F-16, hvis de øvrige bremsemuligheder svigter. Afstanden var korrekt.

rød stribe, at dagningen er på vej. Men freden bliver snart brudt. Det sker da den første F-16 starter, det er slut med at lytte til den faste nattelyd, der består af cikadernes sang og brummen fra containergeneratoren.

Klarmelderen bevæger sig rundt om flyet medens han sammen med piloten gennemgår hele checklisten. Sikringssplitter trækkes ud og tælles op. Det hele virker. Lidt efter ruller de to F-16 ud af eskadrilleområdet og ud til start på bane 24. I eskadrilleområdet på den anden side af startbanen er de øvrige F-16 MLU fly også klar.

Ventetid

Flyene startede med efterbrænder.

Det eneste man kunne se i mørket var ilden fra efterbrænderen og flyenes positionslys. Snart ville sidstnævnte blive slukket, og piloterne var i gang med at gennemføre det de var taget til Italien for, CAP. Det vil sige, de var der for at kunne gribe ind, hvis serbiske fly søgte at angribe andre NATO-fly eller skibe. Sandsynligheden for at de ville komme i indsats var næsten udelukket. Slobodan Milosevic var blevet den første „krigsherre" i verdenshistorien, der havde måttet kapitulere overfor et angreb kun gennemført af flyvestyrker. Noget alle altid havde forsværget kunne lade sig gøre. Nogen havde fået noget at tænke over. Luftkampagnen var gennemført uden tab af menneskeliv. To piloter var, efter at være havareret over Serbien, blevet hentet ud af Combat SAR helikopterne.

Hen mod klokken ti kom flyene hjem igen. Piloterne gik til debriefing, flyene var kørt på plads på Flightlinen og arbejdsdagen var ved at være forbi. Flyveopgaven for næste dag var kommet fra CAOC5, men lige nu var det mere interessant at komme hjem på hotellet for at indhente den manglende nattesøvn.

❑



To danske F-16 i færd med at gennemføre Air Refuelling (lufttankning). Billedet her er ikke fra Operation Allied Force, men både de danske og det amerikanske fly er ægte nok. (Foto Sergent Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

Præsentation af ny helikopter

Ifølge det nyligt vedtagne forsvarsforlig er der afsat penge til udskiftning af Sikorsky S-61 redningshelikopteren og til indkøb af en mellemtung transporthelikopter, primært til brug for hæren. Alverdens helikopterproducenter står på spring for at sælge netop deres helikopter. Danmark, Norge, Sverige og Finland arbejder hårdt på at finde en fælles helikoptertype, som alle kan anvende. Bliver man enige, kan der blive tale om en ordre på op mod 90 helikoptere.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen



GKN Westland EH101 mellemtung helikopter, som fabrikken gerne vil sælge til blandt andet det danske forsvar. Helikopteren har tre motorer, et meget rummeligt cockpit og ikke at foragte, ståhøjde i det meste af den store kabine.

1. juni 1999. Det er det spændende øjeblik, da vi kravler om bord i GKN Westlands helikopter EH101. Helikopteren er på Flyvestation Karup for at blive præsenteret for det danske flyvevåben. Ved kontrollerne sidder oberstløjtnant A. Sørensen (RØR), i Jump Seat i midten sidder flyverløjtnant 1. Steen L. Hørdum (TEM) og instruktøren i venstre sæde er testpilot ved Westland, Mike Swales. RØR har ikke tidligere fløjet en helikopter over Fennec-størrelse.

Vi starter på bane 27. Starten virker noget urolig. Larmen i helikopteren er næsten til at tage at føle på. Langsomt tager vi højde og flyver vestpå. Operationshøjden er fastlagt til at være mellem 1000 og 2000 fod (300-600 m), og flyvetiden er begrænset til ca. 12 minutter. Der er mange, der venter på at få en tur.

Pludselig blev helikopteren meget „levende", det vil sige ustabil. RØR havde slået autopiloten fra, og følgerne af fraværet af denne „antirystemekanisme" føles. Et 180° drej gennemført med omkring 120 knob (222 km/t) i et 60° bank (hældning) fik den 18,6 m. i diameter store fembladede rotor til at give en kraftig flaprende lyd fra sig. Vi var ude i yderkanten af helikopterens ydeevne.

Ikke sige noget

RØR, der sidder i den nordiske arbejdsgruppe med den engelske betegnelse „Nordic Standard Helicopter Programme", som har til opgave at finde den fælles helikopter alle de nordiske lande kan bruge til de mange forskellige opgaver. Han sagde om selve flyvningen: „Det kan jeg ikke sige noget om, men den var nem og behagelig at flyve. Og i virkeligheden havde jeg ikke fornem-



Oberstløjtnant A.S. Sørensen ved kontrollerne i GKN Westland EH101. Billedet understreger, at her er mere end god plads og det mest moderne kommunikations- og navigationsudstyr, der kan købes for penge. Hvis man altså har nok af dem.

melsen af, at den er så stor, som den faktisk er".

Stor helikopter

Og der er tale om en stor helikopter, fra forkanten af hovedrotoren til bagkanten af halerotoren måler den 22,8 m, og der er 6,6 m. op til toppen af halerotoren. Folder man hovedrotoren sammen og klapper halebommen hen langs med kroppen, er den samlede længde 15,75 m. og højde 5,2 m.

Et af de danske ønsker til den nye kombinerede SAR/Transporthelikopter er, at den skal have en læsserampe ude agter. EH101 har en læsserampe med en frihøjde på 1.95 m. Inde i helikopteren er der en frihøjde på omkring 1.85 m. lidt afhængig af, hvor man placerer sig. Cockpittet er et af de største „kontorer" Deres udsendte nogensinde har set i en helikopter. I konsollet er der plads til at instrumentere helikopteren med at det, som køberen vil betale for. Der tænkes her på FLIR, navigations- og kommunikationshjælpemidler.

Hårdt program

EH101 og dens besætning og salgspersonalet ankom til Flyvestation Karup den 31. maj. Indtil den 8. juni, hvor helikopteren under tilbageflyvningen til Skotland tankede på Flyvestation Vandel, havde man præsenteret luftfartøjet i Sverige samt deltaget i flyveopvisning i Lappeenranta i Finland den 5. og 6. juni.

Ikke den bedste situation

Vi talte med ingeniør Per Thomsen fra Flyvematerielkommandoen om det at indkøbe nye helikoptere til to forskellige formål. „Det er ikke den optimale situation at skulle ud at anskaffe nye rednings- og transporthelikoptere", siger han. „Der er ganske vist mange på markedet, men de er alle af ret ny dato. Det vil sige, at vi ikke lige nu kan finde en helikopter, der er forholdsvis moderne, men har overstået de første „børnesygdomme". Den der er længst fremme er GKN Westland EH101, som har fløjet noget i retning af 7.000 timer".

Per Thomsen gør opmærksom på, at alle øvrige tænkelige kandidater alle har et meget lavt antal flyvetimer i luften, og køber man én af dem, ved man ikke ret meget om, hvad fremtiden bringer. Han fortæller, at der er et stort arbejde, at samarbejde de nordiske krav til en fælles helikopter, idet landenes krav er ganske forskellige.

Vi spurgte Per Thomsen, om det var muligt at overføre noget af det udstyr, der sidder i S-61'eren til den nye helikopter. Svaret var et klart nej. „Vi taler om en ny og moderne helikopter, hvor al elektronik kører over en databus. Det betyder store operative fordele, men det betyder også, at man ikke mere kan installere „Stand alone" udstyr i helikopteren. Desuden er det udstyr der sidder i S-61 så gammelt, at det trænger til opdatering".

„Eskadrille 722's personel ønsker sig alle en ny Sikorsky?"

„Jeg er fuldstændig klar over, at det forholder sig således. Omvendt skal man passe på, ikke at stirre sig blind på bare én mulighed, uden i hvert fald at undersøge, hvad man går glip af. Selvom det måske er „utænkeligt", så findes der dog andre firmaer, som bygger ganske gode helikoptere, men vi får se".

Det er helt tydeligt, at Per Thomsen under ingen omstændigheder vil komme med udtalelser, der på nogen måde favoriserer en bestemt helikopter. „Nu skal vi først med sikkerhed vide, hvad der er hæren og flyvevåbnet vil have, så kan vi derefter tage stilling"

❑

Dansk flyproduktion

Danish Aerotech lukker ikke

Luften har i de sidste måneder været tyk af rygter omkring Danish Aerotech (DA). Konkurs og lukning har været båret til torvs som de rene fakta. Ikke mindst i forbindelse med flytningen af forsvarets helikoptere til Flyvestation Karup, har firmaets dage været talte.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen



Project Manager ved Danish Aerotech, David S. Toussaint viser her de letvægtsruller, der skal monteres i dørken på helikopteren, og som paletterne skal rulle ind og ud på. Bemærk den lille tap med hullet i mellem de to ruller. Palen i hullet fjernes, uden hjælp af værktøj og rullerne tages ud og dørken er igen plan. Det er da smart.

31. maj 1999. Den nyudnævnte direktør , Søren Emil Petersen, med en fortid i flyvevåbnet har smilende hørt på medens vi spørger: "Hvornår lukker i og forlader Karup?" Han ser en smule uforstående ud og siger så, at han godt kender rygterne, men at de intet har på sig.

"Lige nu er situationen den, at hovedaktionæren F.L. Schmidt har samlet alle firmaets aktier hos sig. De har været delt på 73% hos F.L. Schmidt, 5 % hos Celcius Aerotech i Sverige, 14% hos Lockheed Martin og endelig 8 % hos forsvarsministeriet. Disse aktier er nu af Finansudvalget overført til F.L. Schmidt". Denne samling af aktierne betyder, at det er F.L. Schmidt, der udbyder til salg. Hos Danish Aerotech er man stadig optimister med hensyn til at få firmaet solgt til anden side.

Planer

Grunden til optimismen var, at der foran hangaren stod en GKN Westland EH101 helikopter, som var i Danmark for at blive præsenteret for det danske flyvevåben. Denne, eller en hvilken som helst helikopter flyvevåbnet måtte finde på at købe, indgik i DA's planer for fremtiden.

Planerne går ud på at udvikle og senere forhåbentlig at producere moduler til den helikopter ikke bare Danmark, men i DA's forhåbninger indgår muligheden for at sælge modulerne overalt på kloden. Ideen er at man tilbyder letvægtsmoduler, der kan rulles direkte ind helikopteren. Lige nu er man i gang med at få udviklet en letvægts pallet i glasfiber. Søren Petersen gør opmærksom på, at sådanne moduler vil betyde en vægtforøgelse, uanset man kan komme under 200 kg. for hele systemet. "Omvendt", siger han, "kan man så måske pille andre ting ud af helikopteren, som ikke nødvendigvis behøver at være der, når et bestemt modul er med om bord".

Ude i hangaren præsenterer Project Manager David S. Toussant os for de ruller, som modulerne skal køre på. En let smart lille sag, der skrues fast i dørken. Ved hjælp af fingrene kan rullerne fjernes, og man har igen et næsten plant gulv.

De nordiske planer

Danmark, Finland, Norge og Sverige forventes at gå sammen om at købe en helikopter med en vægt på mel-

lem ni og 15 tons. Det man går efter er en helikopter, der kan anvendes både til ubådsbekæmpelse, eftersøgning og redning (SAR) også under krigsforhold (CSAR) og endelig som kan anvendes til troppetransport. Finnerne er dem der presser hårdest, idet de har udfaset deres Mil Mi-8 flåde. Svenskerne har penge til at udskifte deres 24 Vertol KV107 og Danmark skal udskifte sine otte redningshelikoptere og yderligere anskaffe fem til troppetransport. Nordmændene er den "blødeste" deltager i forhandlingerne, idet man endnu ikke er helt sikker på, om man vil deltage i et fælles køb.
Hvis man enes om at købe ind i fællesskab, forventes det, at ikke mindre end 11 helikopterfabrikker vil byde ind på ordren. Blandt disse kan nævnes GKN Westland/Agusta med EH101, NH Industries med NH90, som produceres sammen med Agusta og Fokker. Boeing mener at især CH-47 Chinook imødekommer Finlands krav til en transporthelikopter. Sikorsky derimod tilbyder sin nyudviklede S-92. Blandt andre mulige leverandører er Bell, Kaman, PZL Swidnik og Rosvoorouzhenie, som er det russiske eksportkontor. Der er således helikoptere nok at bygge moduler til.

DA andre aktiviteter

På produktionssiden beskæftiger DA sig med at fremstille varmevekslere til F-16. Man producerer også recognosceringspods til F-16. Hertil kommer en produktion af reservedele for Westland og reservoir tanke til hydraulisk olie i Lynx helikoptere.

DA er autoriseret af Rayertheon til at gennemføre test af AMRAAM, Sidewinder og Maverick missiler i Europa, ligesom man tilbyder vedligeholdelsesprogrammer på ni flytyper fra Fokker F-28 til T-17.

❑

Farvel og tak



FLYNYT's ansvarshavende redaktør siden 1996, oberstløjtnant Anker „Pete" Petersen sagde med udgangen af juni farvel til opgaven som ansvarshavende redaktør. I den periode oberstløjtnanten har været ansvarshavende redaktør, har FLYNYT undergået store forandringer. Bladets forside er blevet radikalt ændret og fremtræder nu i et endnu mere tiltalende og moderne snit. Også bladets indhold er blevet mere varieret og spænder over et bredt emneområde med flyvevåbnet som centrum, men også med blik for, hvad der sker i verden omkring os.

Tak til Pete for en positiv og engageret indsats, som har bidraget til både at fastholde og udvikle FLYNYT på de rigtige områder.

Generalmajor K.E. Rosgaard
Chef for Flyvertaktisk Kommando

Velkommen til



Jeg byder FLYNYT's nye ansvarshavende redaktør, oberstløjtnant Jørn Due velkommen i stolen. Oberstløjtnant J. Due har tidligere gjort tjeneste som chef for HAWK Afdeling Øst. I denne funktion var det oberstløjtnantens opgave at gøre Eskadrille 543 klar til at deltage i NATO's udrykningsstyrke (Rapid Reaction Force). Senest har oberstløjtnanten gjort tjeneste som midlertidig oberst ved HQ SFOR i Bosnien, som Deputy J4/Director Joint Transport and Movement

Generalmajor K.E. Rosgaard
Chef for Flyvertaktisk Kommando

Nye fly

Den hemmelige russer - MiG 1.42

På trods af den vanskelige økonomi i Rusland, så fortsætter landets flyindustri med at udvikle nye højpræstations jagerfly.. Det sidste skud på stammen er det russerne kalder 5. generations jetkampfly. Projektet er stærkt forsinket, men jomfruflyvningen forventes gennemført i 1999.

Af Ulf Hugo, Flymaterielværket Flygvapnet, Sverige

I december sidste år blev de første billeder af det i årevis omtalte russiske projekt omkring et 5. generations jagerfly, MiG 1.42, offentliggjort. Indtil da, havde projektet været omgærdet af stor hemmelighedsfuldhed, som kun indviede politikere og højtstående militærpersoner kendte til.

Projekteringen af det nye fly blev påbegyndt i 1983 i det daværende Sovjetunionen under det der hed Mnogofunktsionalnyj Frontovoj Istrebitel (MFI) (Taktisk mulrirollefly). Det primære krav var, at flyet skulle kunne gennemføre BVR flyvning (Beyond Visual Range), det vil sige bekæmpe andre fly, som piloten ikke kunne se. Flyet skulle udstyres med en langtrækkende radar, som skulle kunne engagere flere mål på én gang.. det var også forudsat, at flyet skulle have en tophastighed på mach 2,6 og i øvrigt kunne flyve med overlydshastighed på (Mach 1,6) på én motor.

Flyet skulle være særdeles manøvredygtigt for at kunne klare sig i „Dogfight". Derfor er flyet udstyret med drejebar udstødning (Vectored Thrust). Af samme grund skulle luft-til-luft missilerne til anvendelse på korte afstande være bedre end de kendte R-73 (AA-11), ligesom flyet skulle udrustes med en radar som „ser" bagud.

Med hensyn til flyets manøvredygtighed var kravet, at det skulle kunne gennemføre kontrolleret flyvning med en konstant indfaldsvinkel på op til 60-70° og momentvis op til 100-120°.

Mikoyan vandt

I 1986 valgte man Mikoyans konstruktionsforslag med betegnelsen MiG 1.42, som er en konstruktion med canardvinger fremme ved cockpittet, dobbelt halefinne, statisk stabilisator og fly-by-wire system. Årsagen til valget skal blandt andet findes i flyets præstationer ved overlydsflyvning.

De nyudviklede AL-41F motorer yder 175 kN (17845 kp) pr. styk. Forholdet mellem vægt og kraft ligger på ca. 10:1, sammenlignet med AL-31F motoren, som er monteret i SU-27, hvor vægt i forhold til kraft er 8:1.

MFI er det første fly der fremstilles i Rusland, hvor der tages hensyn til, hvor tydeligt et fly ses på radaren (Stealth). Flyets våbenlast bæres inde i flyet, men det er endnu for tidligt at bedømme, hvor langt konstruktørerne er nået i udnyttelsen af materialer, som absorberer radarbølger.

Forsinkelser

Et aerodynamisk testfly, med beteg-



MiG 1.42/Mig 1.44 har med sit dobbelte sideror, canard vinger og den drejbare udstødning et noget karakteristisk udseende. Spørgsmålet er blot, om flyet nogensinde kommer i luften. Indtil nu har det kun rullet på jorden. (Foto MAPO-MiG).



Den nye russiske 5. generations jagerfly, MiG 1.42/Mig 1.44, blev sidste år i december for første gang synlig for offentligheden. (Foto MAPO-MiG).

nelsen 1.44, var klar i 1989. Meningen var, at flyet skulle følge trit med udviklingen af den amerikanske F-22. Forsinkelserne tog til samtidig med, at Sovjetunionen brød sammen. Den første flyvning var planlagt til at finde sted i 1991, men det kunne af økonomiske grunde ikke nås.

I december 1994 rullede den første Mig 1.44 ud af hangaren på prøveflyvningsbasen Zjukovskij udenfor Moskva. Den 15. december gennemførte man de første taxiprøver med høj hastighed, men man havde stadig ikke tilladelse til at gennemføre en prøveflyvning, idet man ikke anså de forberedende afprøvninger for at være tilstrækkelige. Samtidig var motorerne og dele af styresystemet ikke certificerede til flyvning. Alt sammen skyldtes det manglende finansiering. Trods dette, var det projektledelsens opfattelse, at jomfruflyvningen og de første testflyvninger kunne være gennemført.

På trods af dette, har MiG's repræsentanter fortalt, at flyet havde fløjet og på Le Bourget udstillingen i 1995 det blev meddelt, at flyet ville blive præsenteret i august samme år, hvilket ikke skete, det blev forbudt af statsmagten.

Ændringer i organisationen og MiG's sammenlægning med firmaet MAPO i maj 1995 var et hårdt slag mod projektet, idet MAPO-MiG ikke ville satse på Mig 1.42. Man havde indset, at det russiske flyvevåben ikke ville have råd til at købe flyet, og dermed var en serieproduktion utænkelig. Flyet blev stillet i mølpose på Zjukovskij-basen.

I september 1997 blev Michail Korzjujev chefkonstruktør ved MiG. Nu fik MiG 1.42 høj prioritet. At Suhkoi's konkurrenceprojekt til MFI, S-37, i samme måned havde fløjet første gang påvirkede givet prioriteringen.

I december 1998 gav staten tilladelse til, at man kunne offentliggøre de første billeder af flyet. Den første offentlige fremvisning for indbudte gæster, militære personer, og den internationale presse blev gennemført den 12. januar i år. Det blev meddelt, at den første flyvning med flyet var planlagt til at finde sted i februar eller marts i år. Kort efter blev Korzjujev afskediget. Efterfølgeren blev Nikolaj Nikitin fra Suhkoi. Han var chefkonstruktør på Su-27M/Su-35. Efter chefskiftet synes prioriteringen af MiG 1.42/1.44 igen at være dæmpet ned. Det skal blive interessant at se, hvornår - og fremfor alt om - flyet kommer i luften.

Fremtiden

Det synes usandsynligt, at flyet nogensinde kommer i serieproduktion og dermed i tjeneste hos det russiske flyvevåben. Flyet er for stort og alt for dyrt til den russiske økonomi. Endvidere er flyet blevet for „gammelt" under det påtvungne stop i udviklingen. dele af udstyret har allerede ti år på bagen.

Projektet må derfor anses som nedlagt, hvad angår serieproduktion. Derimod er det muligt, at det vil kunne anvendes som prøveluftfartøj for fremtidige udviklinger indenfor jagerflyproduktion, eventuelt sammen med det konkurrerende projekt S-37.

I september 1998 besluttede den russiske regering at sætte AL-41F motoren, som sidder i MiG 1.42 i serieproduktion. Motoren forventes at blive standardmotor for kommende russiske fly for eksempel Su-34.

Trods alle bekymringerne i Rusland, så fortsætter udviklingen af nye fly, om end i en langsommere takt, og med begrænsede midler, idet forskning og udvikling udgør en vigtig del af den strategiske planlægningen af den russiske flyindustris overlevelse.

Definitioner

Den russiske definition på generationsbetegnelsen for jagerfly er følgende: 1. generation er typerne MiG-15, MiG17 og MiG-19. 2. generation, MiG-21, Su-9 og Su-11. 3. generation, Su-15, MiG-23 og MiG-25. 4. generation, MiG-29, Su-27 og MiG-31. 5. generation er de fly der er fremstillet efter 4. generation.

Oversættelse: Seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

❑

Immediate Reaction Force

Det er hårdt arbejde

At gøre tjeneste i Immediate Reaction Force (IRF) (Den umiddelbare reaktionsstyrke) er så langt væk fra ferie som man kan komme. Siden den 24. marts har arbejdsdagene let kunnet snige sig op på 12-14 timer. Til gengæld havde man haft hele to fridage (Stand Downs). Kravene til præcision har ligget helt i top. Og ingen har svigtet, alle flyene er kommet hjem og de pålagte missioner er blevet udført som beordret.



Detachment Commander, eller på italiensk, Il Padre Squadrone, N. Sværdgaard (LIN), sagde blandt andet: „Det er dejligt at konstatere, at enheden fungerer professionelt og effektivt".

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

16. juni 1999. Vi spurgte Detachment Commander, oberstløjtnant N. Sværdgaard (LIN): "Hvordan har du oplevet, at skifte jobbet som operationsofficer på Flyvestation Aalborg ud, med jobbet som Detachment Commander på Grazzanise?"

"Det har været en særdeles positiv oplevelse. Det er dejligt at konstatere, at enheden fungere professionelt og effektivt. Selv om folk er effektive hjemme, så er de det på en helt anden måde hernede, og det i op til 14 timer i træk". LIN understreger, at det med det professionelle gælder på alle niveauer. Alle synes at være indstillet på at yde en 100% indsats. "Man passer ikke bare sit eget, men ser til, at naboen kan følge med. Alle hernede lever med i missionerne og føler et fælles ansvar for opgaven".

"Hvordan opfattede personellet situationen efter den 27. maj, da de offensive operationer mod serberne begyndte?".

"Det er svært nøjagtigt at forklare, hvad der skete, men der blev en betydelig mere spændt stemning. Spændingen ramte alle, men alligevel gik den enkelte rundt og troede, at det kun var ham eller hende, der pludselig havde det anderledes. Der sænkede sig en alvor over folk, som jeg ikke har set før. Og det at vente på, at flyene kom hjem igen blev en mere intens oplevelse end tidligere". I samme åndedræt siger LIN, at han er glad for at have fået muligheden for at se, at den træning man i mange år har gennemført hjemme i Danmark, uanset i hvilket arbejdsområde, der er tale om, har haft den tilsigtede virkning, nemlig at opgaven løses tilfredsstillende.

"Det er et godt job at være chef hernede" fortsatte han, "jeg har næsten ikke noget arbejde. Ind imellem sker det, at folk er utilfredse med et eller andet, men det får vi løst. Jeg bruger meget tid på at snakke med folk i baren efter fyraften. Der er som regel der det kommer frem, hvis der er noget der trykker på leveren. Hvis en virkelig katastrofe er under opsejling for den enkelte, så leverer jeg den over til vores socialrådgiver, Lars Kaastrup Olesen, som er god til den slags problemløsninger".

Om selve indsatsen mod Rest-jugoslavien siger LIN: "Og så er det lidt bemærkelsesværdigt at tænke på, at det er første gang i flere hundrede år, at Danmark har deltaget i en krig, og været med til at vinde den.

Om samarbejdet med sine naboer, nordmændene siger LIN: "Det fungerer fortrinligt, de tager sig af forskellige jobs for os så som vagt- og brandtjeneste, medens vi så hjælper dem på anden vis". LIN må dog indrømme, at det norske sprog ikke altid er lige let at forstå, afhængig af, hvorfra i Norge personen kommer. "Nogle gange er det helt uforståeligt", siger han med et smil.

Da vi forlod Detachment Commanders container kunne vi på døren læse, at hans titel på italiensk var "Il Padre Squadrone", det lød næsten religiøst.

Flyene kommer hjem

Fire danske fly var startet på deres mission tidligt om morgenen. Nu nærmede klokken sig 10 og inden længe ville de komme hjem og lande på Grazzanise. I Wing Ops lød beskeden: "Hvis du vil have billeder af dem, når de lander, skal du smutte ud til baneenden nu!". Afsted det gik

Dansk F-16 under landing efter en mission der har varet næsten seks timer. Piloterne må efter opholdet i Italien være mere end eksperter i lufttankning.



i en minilastvogn for at nå at se dem lande. Vejene på Flyvestation Grazzanise er noget ganske specielt, overfladen går ligesom i bølger, så vi vuggede af sted ud til vestenden af banen. På den store tarmac (flyparkeringsplads) foran 9° Stormo's (eskadrilles) hangar stod en Aeromacchi 39, som teknikerne arbejde på. Vi måtte videre for at få den bedst tænkelige position for at tage billeder. Så kom det første fly ind og brækkede, temmelig højt. Konturerne var typisk en F-16. Da han dukkede op i linsen, viste det sig, at det var en nordmand. Vi ventede igen. Næste gang var der bid, en F-16 med splitflag på halen og rød/hvide rondeller. Det så flot ud, og der blev nok taget et eller to billeder for meget.

Vi kiggede over mod hjørnet af tarmac'en, hvor Aeromacchien stod. Her var piloterne kommet til. Lieutenant Colonel Renato Ronagnuola, sagde ja til, at vi tog et billede af ham og hans fly. Efter at have taget billedet ville vi vide, om han var på vej ud på en træningsflyvning, eller han blot skulle flyve et eller andet sted hen. "Her på basen uddanner vi nye piloter, flyver med F-104 Starfighter og Bell 412 helikoptere" var hans lynforklaring om flyvestationens opgave, når man ikke derudover huser danskere og nordmænd.

Hjem på Linen

Medens vi talte med oberstløjtnanten og tog billeder landede yderligere to danske F-16 og rullede ned mod Flightlinen i den anden ende af flyvestationen. Her blev hvert fly modtaget af sin egen tekniker (Crew Chief).

Nu ruller man ikke bare ind og slår motoren fra og så er vi hjemme. Nej det tager op mod et kvarter at "Shutte ned", som det hedder. Teknikeren tager sin hjelm, som samtidig er høreværn, på. I høreværnet sidder der højtalere og på hjelmen en mikrofon. Det der sker nu er, at hele startproceduren for næste dags flyvning gennemgåes inden motoren stoppes. Det betyder ikke, at man ikke gennemgår startproceduren igen før næste flyvning. Derimod har man fundet de eventuelle fejl, der ville forhindre, at flyet kan bruges inden næste mission. Når computere, navigations- og kommunikationshjælpemidler sammen med radar og lasersigte er checket igennem kan piloten forlade cockpittet. Som oftest er det første piloten gør, at gå ud i græsset for at få lettet trykket, som opstår under en mission, der kan vare op til otte timer. Nok er det muligt at tisse i en pose i flyet, men iført flyvedragt, G-suit og meget andet, kan det være en besværlig affære. Som en af piloterne sagde om turen ud i græsset: "Det er ren lettelse".

Vi spurgte piloten om hans oplevelse ved at skulle flyve skarpe operationer. Vi fik svaret, at det naturligvis var noget ganske andet, end at flyve træningsflyvninger hjemme i Danmark. Uanset, at det var en mere stressende opgave, hvor flyene kunne være i luften til op mod otte timer, sagde piloten, at han ville være blevet meget fornærmet, hvis han ikke var blevet bedt om at tage af sted. „Det er jo det jeg har trænet til", lød den korte begrundelse.

Holder hjulene i gang

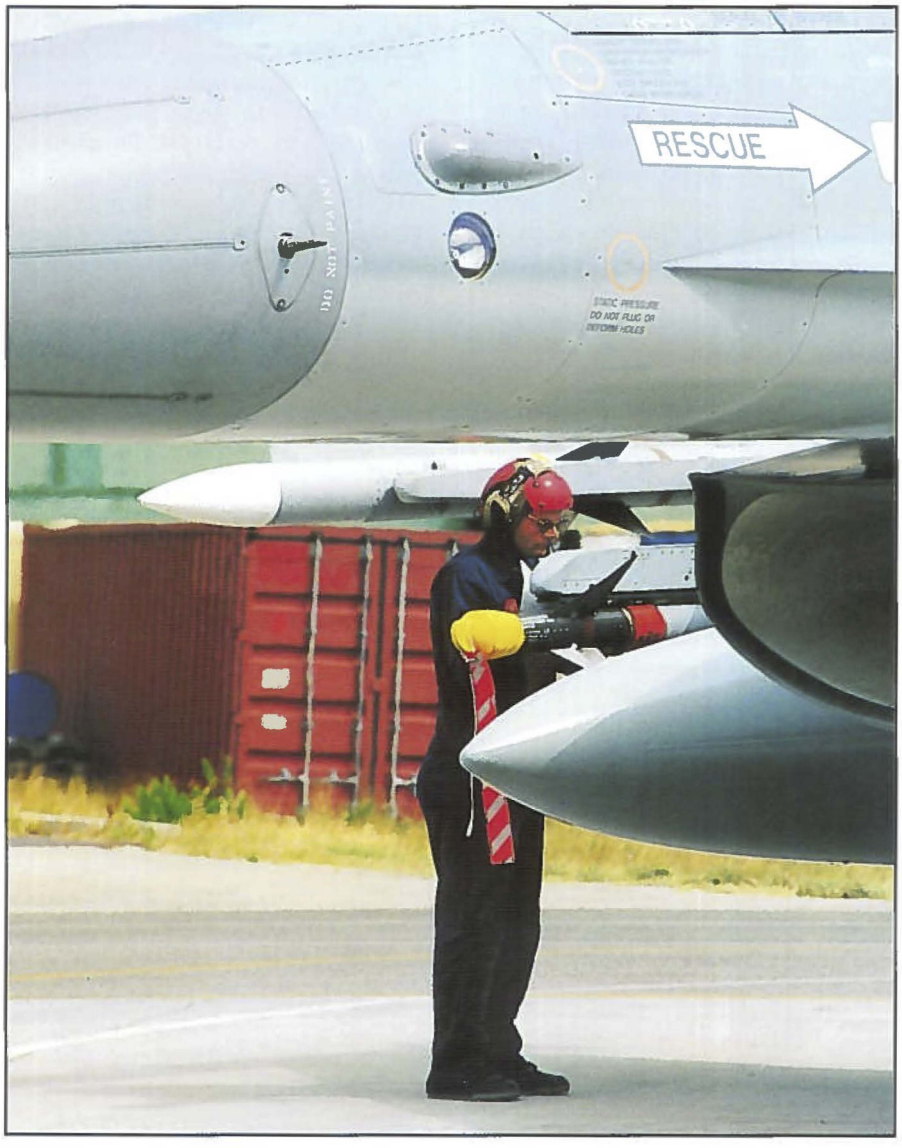
Jordmaterielværkstedet (JVK) er en overdækket halvbue, de er åben i begge ender. Mogens Kvægsgaard er



Lieutennant Colonel Renato Ronagnuola ved sin Aeromacchi 39 medens mekanikerne gør flyet klar til næste skoleflyvning. 9 Stormo (Eskadrille) flyver med F-104, foretager uddannelse af piloter og flyver med Bell 412, som blandt andet bruges til at landsætte specialstyrker fra hæren.

i fuld sving med at rive navkapslerne af en folkevognsbus, der skal skiftes dæk på. "Kan i få tiden til at gå?" Spørgsmålet var ilde anbragt. Kvægsgaard fortalte, at han var sendt til Grazzanise for hjælpe med at gøre nogle køretøjer klar til syn. Det var gået rimeligt. "Bortset fra den Magirus du kan se ovre ved vejen. Den har fået et to-tal og er ude af drift".
Længere henne ved halvbuen stod sergent Steen Absalon med begge hænder dybt begravet inde i en Magirus lastvogns forparti. Standardspørgsmålet: "Må jeg tage et billede af dig og bruge det?" Absalon kigger, ser en smule forundret ud og svarer "Ja-da". Spørgsmålet har sammenhæng med pressepolitikken som siger: "Ingen bliver fotograferet og offentliggjort uden deres tilladelse". Steen Absalon er anden generation i familien, der er ansat i flyvevåbnet.





Han har valgt mekanikerjobbet ved JVK fordi han gerne vil være mekaniker og ikke flymekaniker: "Deres job er jo snart kun at skifte bokse ud, hvad der ikke har meget med mekanik at gøre", mente han.

Absalon fortalte, at man nu var tre mand om at vedligeholde køretøjerne som fordelte sig over godt en halv snes forskellige typer fra busser over kraner til motorcykler. Hertil kom så vedligeholdelse af generatorer, toilet- og vaskemaskinecontainere. Hertil skal man så lægge vedligeholdelse af aircondition anlæggene i de forskellige containere og ikke at forglemme køkken- og spiseteltet. Der var absolut nok at se til. Alvoren i påstanden understreges af, at de tre JVK-folk var fritaget for køkkentur.

Køkkenteltet

Køkkenteltet er et kapitel for sig. Under stor munterhed bliver frokosten gjort klar af skiftende hold fra de forskellige enheder. Den som på-

Når flyene ruller ind på Flightlinen modtages det af teknikeren, som gennemfører hele start op proceduren inden piloten kan lukke motoren ned. Her sættes én af de sidste sikringspinde i.



Så er Linen igen fyldt op. Flyene kontrollerede og klar til start næste morgen ved firetiden.

står, at maden på Grazzanise er kedelig er, undskyld udtrykket, fuld af løgn og digt. Italienerne kan i hvert fald bage brød. Pålægget bestod af æg, små pølser, røget skinke og et par andre slags pålæg plus ost, Danablu blandt andet. Og så var der også rugbrød. Læg hertil tunfisk og salat, så har man et veldækket frokostbord. "Dagens højdepunkt" som det blev understreget da vi slog mave udenfor teltet efter frokost. Fællesskabet blev understreget af, at når man havde spist færdig, så vaskede man selv tallerken og bestik op og rydde det på plads. Velorganiseret og effektivt. Vi har endnu ikke hørt om ham eller hende, der ikke mente, at de skulle hjælpe til.

Udenfor køkkenteltet stod fire køleskabe. To til mad og to til drikkevarer. Der kunne man hente, hvad man ønskede. Især "Fonte Aura - Acua Minerale Naturale Degli Apennini Umbri" var populært. "Lægen ser helst, at vi drikker mindst fire liter om dagen", fik vi at vide. En selvtest konstaterede, at mellem tre og fire liter Aura let gled ned på én dag.

En hund efter vand

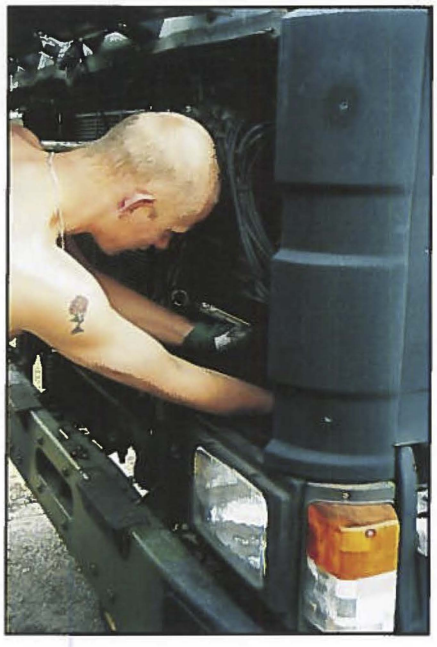
Tjenestehund nr. 934 Dax stikker hovedet ned til vandflasken, der ligger på jorden, og bider lidt i den. "Lad være med det Dax", siger hans hundefører, flyveroverkonstabel B.B. Andersen, der hjemme i Danmark gør tjeneste ved Eskadrille 682-B på Flyvestation Skrydstrup. Dax, som er en hyggelig schæferhund på 43 kilo, en ordentlig kleppert, slipper vandflasken og ser undskyldende ud. Andersen fortæller, at hundepatruljens job er at passe på de danske og norske fly samt containerområder når alle andre er væk, lige fraset signalmanden. Man kan sige, at de tager hundevagten fra sidst på dagen til de første møder ind igen, ofte mellem midnat og klokken to, alt efter det tidspunkt CAOC5 har tarsket flyene til, det vil sige, hvornår den mission de danske fly er bestemt til at starte. Det var for øvrigt Dax, der fik deres udsendte til at hoppe en smule. Nede bagerst i C-130'eren på vej mod Grazzanise, bevægede en gul kasse sig pludselig. Det var Dax's transportkasse, i hvilken han pludselig vendte sig.

Sergent Steen Absalon fra Flyvestation Skrydstrups Jordmaterielværksted (JVK), med begge arme dybt begravet i en Magirus lastvogn, som vistnok havde lidt vrøvl med styretøjet. En time senere var den ude at køre igen. JVK-folkene havde så meget at se til, at de var blevet fritaget for køkkentjeneste.

Andersen fortæller, at hundeførerne er på vagt hvert andet døgn. "Det vil sige, at I har en rigtig "loppetjans" hernede!" Det udsagn kunne han ikke godkende. Ind imellem har de en kørselsvagt, hvilket blandt andet indebærer, at de måtte køre til AFSOUTH - CAOC5, for at få stemplet papirer. Og ind imellem træner de deres hunde sammen med amerikanerne: "Hvis de ellers har tid" tilføjer han. "Ellers hjælper vi til hvor vi kan" sluttede snakken.

Med for tredje gang

Vi talte med flyelektriker, flyverspecialist Ole Jensen, som var på Grazzanise for tredje gang. Han er gift og har en søn på 18 og en datter på 14. "Hvad siger din familie til, at du er så meget væk?" "De har vænnet sig til det, jeg har været i Eskadrille 730 siden 1986 og i gennemsnit været væk mindst en måned om året. Det er ligesom blevet en del af tilvæ





Tjenestehund nr. 934 Dax med sin hundefører, flyveroverkonstabel B.B. Andersen foran et af de fly som de sammen passer på om natten.

relsen". Ole Jensen fortæller, at under den første udstationering føltes opgaven, som var det dagligdag i eskadrillen under en deployering. "Det blev straks en helt anden sag, da vi begyndte at hænge skarpe våben på flyene. Pludselig gik det op for os alle, at dette var alvor". Han fortæller, at det var alvor på en god måde, som havde den virkning, at alle anstrenge sig endnu mere for at sikre, at alting virkede, når piloterne skulle af sted på en mission.

Da samtalen faldt på de forhold Eskadrille 730/IRF deployerer under, selv i krig, siger Jensen: "Jeg husker tydeligt, hvor sure vi var under deployeringen til Ørlandet med de trange forhold i containerne. Men se så nu, hvor langt vi er nået på alle felter. I dag, når vi taler om Ørlandet, så sidder vi og griner af, at hele fjernsynsstuen rystede, når tre centrifuger i vaskesektionen startede på én gang". Ole Jensen er ked af, at internetforbindelsen er lukket. "Nogen, og det er ikke til at vide hvem, må have misbrugt systemet, og det er ærgerligt".

Han glæder sig til den 4. juli, så kommer hans kone og børnene til Syditalien for at holde ferie. "Jeg er færdig den 6. juli, så har de haft to dage til at komme over anstrengelserne, og så kan vi holde ferie sammen, det bliver rart!"

Bump og trafik

På vejen fra Eskadrille 730/IRF's område og over til vagten på den modsatte side af startbanen er der fire bump. De der havde været der i næsten seks uger regnede ikke tiden til de skulle hjem i dage, nej den blev opgjort i antal bump. Når man havde forladt Grazzanise og sat kursen mod hotellet i Baia Domizia, var man ude i den italienske trafik. Og hvilken trafik. „Sildeben" med venstre- eller højresvingsbaner er i den italienske virkelighed „Overhalingsbaner", og bliver da også brugt som sådan. Hastighedsbegrænsninger så som 50 og 80 km/t. omregnes øjensynligt med faktoren 1,852 til nm/t. Fuldt optrukne linier er kun retningsgivende, vel at mærke for vejens retning, at køre ud over dem er reglen. „Hvis du kører „dansk", forklarede chaufføren, „kommer du ingen vegne og alle vil tro du er bindegal, og samtidig er det direkte livsfarligt". Efter danske forhold ville chaufføren have mistet sit kørekort mellem seks og syv gange på vejen fra Grazzanise til Baia Domizia. Det skal dog siges, at alle syntes at stoppe for rødt.

Flyvestation Vandel

Så blev det lukketid

Siden 1995 har alle vidst det, at en dag ville klokken falde i slag for Flyvestation Vandel. Flyvestationen har siden 1996 været på salgslisten, men seriøse købere har det været småt med. Spændingen omkring det nye forsvarsforlig var blevet til en ligegyldig holdning blandt personellet, det eneste alle gerne ville vide var, -hvornår bliver det lukketid.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen



TV Syd's Lisbeth Bratland i færd med at interviewe fællestillidsmand for Centralforeningen for Stampersonel, flyverspecialist Søren Andersen. Hans begejstring for forsvarsforliget kunne ligge på et meget lille sted.

Tirsdag den 26. maj 1999. Denne tirsdag aften, kunne fjernsynsstationerne meddele, at Venstre, Socialdemokratiet, de Konservative, de Radikale, Centrumsdemokrater og Kristeligt folkeparti var blevet enige om et nyt forsvarsforlig. Det „glade" budskab lød, at flyvevåbnet ville få yderligere et C-130 Transportfly, Flyvestation Vandel skulle lukkes og Flyvestation Værløses situation var man endnu ikke helt klar på.

Presseopbud

Allerede klokken 20 minutter i otte onsdag morgen, var Kanal 94, Danmarks Radio i Vejle Amt, på besøg høs købmand Hellerup i Vandel for at høre, om, hvad det betød for hans fremtid, at flyvestationen lukkede. Hellerup kunne nøgternt forklare, at han ville miste et halvt hundrede kunder, og at det ville gøre ondt i hans omsætning. Det samme svar kunne man få hos alle andre leverandører og håndværkere i omegnen.

Et kvarter over otte mødte den første journalist hos chefen for flyvestationen, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen for at høre nærmere om, hvad der nu skulle ske. Stationschefen vidste ikke mere, end, hvad der var kommet ud i radioen samme morgen.

TV på besøg

Både TV Danmark og TV Syd, kom i løbet af formiddagen. De fik nogle fine billeder i kassen, idet Hærens Flyvetjeneste øvede sig til den kommende familiedag om lørdagen.

Fællestillidsmanden for stampersonellet, flyverspecialist Søren Andersen, kunne fortælle pressen, at folk havde taget meddelelsen med den ro den givne forventning nu engang har skabt. Alligevel er der adskillige af de ansatte, som har mere end svært ved at vænne sig til tanken om, at flyvestationen om to til tre år er lukket. Han lagde dog ikke skjul på, at han finder det er en dårlig beslutning, al den stund man alligevel skal til at bygge nye huse til Hærens Flyvetjeneste på flyvestation Karup.

Dagens tilbud

Næste morgen kunne lokalradioen meddele, at et firma havde tilbudt et trecifret millionbeløb for flyvestationen. Planerne var, at der skulle indrettes baner til motorløb, skydebaner, lufthavn og andre knap så nøjagtigt definerede aktiviteter på området.

❑

Flyvvevåbnet

Gensyn med Grazzanise

Luftangrebene på serberne i både Serbien og Kosovo stoppede den 11. juni efter 78 døgns mareridt for den serbiske befolkning. Det betød ikke, at NATO herefter indstillede luftoperationerne i området. Tilliden til Slobodan Milosevic var stadig ikke til stede. Der havde været skyderier med både dræbte serbere og tyske journalister. Selv i de sidste dage af tilbagetrækningen fortsatte serberne med at brænde albanske hjem, fabrikker og forretninger af.



Newcommers, nyankomne, på platformen foran 9° Stomos (eskadrilles) hangar på Grazzanise. De genkendes på at være iført lange bukser og skjorte. Det ændredes i løbet af en times tid til camouflagefarvede shorts og hvide T-shirts.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

15. juni 1999. Så såre døren blev åbnet, væltede varmen så at sige ind i lastrummet på flyvevåbnets C-130 Hercules. Det første der fangede øjet var to F-104 Starfighters som stod ude ved kanten af betonen. Bag dem holdt fire af Eskadrille 730/IRF (Immediate Reaction Force) (umiddelbare reaktionsstyrke) klar til start. Det var kun godt fire timer siden vi så en tilsvarende start - dengang fra Flyvestation Skrydstrup - 2000 km. længere nordpå.

Nogle af dem der skulle hjem var ude ved flyet for at tage imod. Resten stod ovre på den anden side af startbanen i den danske camp og stirrede længselsfuldt med "vores" C-130, der snart skulle være "deres". "Sikke en flok turister", var der én der mumlede, de venter bare på at komme hjem. Ikke mærkeligt efter seks uger i varmen.

God stemning

Modtagelsen var i flyvevåbnets sædvanlige stil, grov, men hjertelig. De sommerblege nordboer, benævnt newcommers, blev hilst velkommen af de mørkebrune "indfødte". Detachment Commander, oberstløjtnant N. Sværdgård (LIN), hjemme i Danmark operationsofficer på Flyvestation Aalborg, bød kort velkommen og overlod ordet til teknisk leder, som fortalte om, hvor de nye kunne få grønne shorts og skjorter og andre praktiske ting. Herefter fik alle besked om, ikke at fortælle nogen, heller ikke kollegerne hjemme på de respektive flyvestationer om, hvilke piloter, der fløj hvilke missioner. "Vi ønsker ikke at gentage den hollandske "succes", hvor navnet på piloten der skød en MiG-29 ned blev udbasoneret i pressen og timer efter havde hans familie modtaget de første dødstrusler". Han lod ingen i tvivl



Første gang vi besøgte Grazzanise var det kun Eskadrille 730's banner, der vajede fra flagstangen, som det ses, er både Eskadrille 727's og Eskadrille 723's banner kommet op. Beviset på, at Eskadrille 730/IRF er en flyvevåbenopgave.

om alvoren i at holde mund med den slags. Han lagde heller ikke skjul på, at baren lukkede tidligt og tilføjede, at man ikke var i Italien for at feste. Herefter fik teknikerne besked om at gå ud til de kolleger de skulle afløse for at få en kort overlevering. Så gik turen over til forsyningsmanden. Det gjorde godt at komme i et par shorts. Der blev grinet meget af de hvide "sovekammerben".

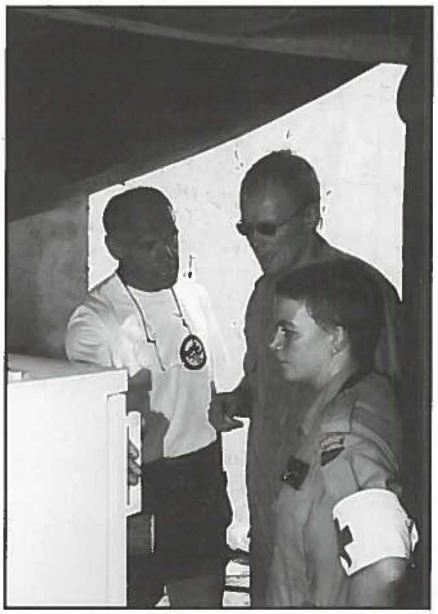
IRF

Vi kiggede indenfor i Wing Ops, hvor vi blev modtaget af over halvdelen af enhedens piloter. Stemningen var god og drilsk. "Nu husker du at skrive, at dette er IRF, og ikke bare Eskadrille 730. Nu er det nemlig piloterne fra Flyvestation Aalborg, der er i overtal". Vi iler med at forklare, at Eskadrille 730 fra begyndelsen var, og stadig er, entreprenøren for IRF, men at IFR i bund og grund er en flyvevåbenopgave, som ingen enheder kan unddrage sig at levere personel til, det være sig piloter, lydteknikere, eller chauffører for ikke at glemme de vigtigste, regnskabsføreren og velfærdsofficeren.

Velfærd

Velfærd er mange ting, velfærd kan også være at have en "Nete". Nete er kaldenavnet for overassistent ved Flyvestation Skrydstrups Regnskabskontor Agnete Nissen. Med sit gode humør, et smil på læben og i nødvendigt omfang en krads bemærkning, samt en taske fyldt med millioner af lire, kunne man møde hende overalt i eskadrilleområdet eller hjemme på hotellet. På højst ubureaukratisk vis udbetalte hun forskud til alle newcom'erne. Vi så til på afstand og tænkte: "Hvordan i himlens navn holder hun styr på det". "Det er såmænd ikke så svært", forklarede Nete, "de får lov at kvittere med det samme, og næste dag, så stemmer regnskabet". Selvfølgelig. I "Velfærdskontaineren", hvor Nete officielt holdt til, var der et evig traven ud og ind af folk, som skulle have ordnet penge, rejseordrer, købt mad ind og så videre. Nete stod hele tiden i centrum for disse begivenheder. Ude i eskadrillen hørte vi flere gange vendingen: "Det må vi tale med vor mor om, det ved hun". Vi spurgte Nete, om hun ikke bare kunne nøjes med at sidde i velfærdsconatineren og have fast kontortid. Hun så nærmest bestyrtet ud og svaret: "Det er helt umuligt. Jeg er utrolig glad for at være hernede, og personellet kan ikke passe sig ind efter faste tider. I øvrigt har jeg det bedst når der går som nu. På den måde lærer jeg også alle bedre at kende". At Nete også var at finde i køkkenteltet når der skulle tilberedes frokost, enten det var hendes tur eller ej, var ingen overraskelse.

I den anden ende af velfærdscontaineren sidder premierløjtnant, og hjemme i Danmark, næstkommanderende ved Eskadrille 662 på Flyvestation Skrydstrup, C. Ydesen (YDE). Foruden det med velfærden, har han også ansvaret for jordforsvaret og bevogtningen, det der i dag kaldes for STO. De to ting må han samarbejde med nordmændene om. Hertil kommer, at velfærd også er noget med aviser og den slags. Lige da vi var på besøg, var der et par medlemmer af eskadrillen, som var inde for at høre, om det ikke var muligt at få aviserne ned inden de blev hen mod en uge gamle. Det lovede Yde at se nærmere på, det vil sige løse problemet. Hverken Yde eller hans forgængere i jobbet havde haft det helt let med at tilfredsstille kravet om information hjemmefra.



Overlæge Knud Thomsen og den norske veterinær, Hans Gunnar Burheim i færd med at studere køle-skabene, hvor mad og drikkevarer blev opbevaret.

Stolthed og goder

Vi blev hurtigt klar over, at det at have gjort tjeneste i IRF er noget særligt. Nu er der ingen af deltagerne der giver udtryk for, at de er stolte af noget som helst. Men det mærkes tydeligt, at der er tale om en særlig enhed, hvor intet helt klart er godt nok, hvis ydelsen ikke har ramt 100% eller derover. Alle er stolte af deres job, flere er i gang med tredje tur, hvilket ikke giver grundlag for nogen form for utilfredshed.

De fleste sammenlignede sig med nordmændene. De var omkring 220 mand til at holde seks fly i luften, mod danskernes 120 mand og otte fly. Det forhold, at nordmændene "kun" havde fløjet defensive flyvninger under hele udstationeringen, medens de danske fly havde fløjet både offensivt og defensivt blev der ikke lagt skjul på. Vi skal så ile med at sige, at forholdet til nordmændene var godt på alle planer - undtagen



I midten, med en konservesdåse i hånden, „Vor Mor", med det borgerlige navn Agnete Nissen, blot kaldet Nete. Ansigterne siger mere end ord, at her er liv og glade dage. Man forbereder „dagens højdepunkt" frokosten.

når talen faldt på løn. "De får omkring 50.000 kr. om måneden" lød det med en smule misundelse i stemmen. Danskerne måtte "nøjes" med det der svarer til 12.000 kr. skattefrit for seks ugers tjeneste plus 12 fridage når de kommer hjem.

Vi erfarede hurtigt, at nordmændene også havde ting at misunde danskerne. "Det at de bliver skiftet ud hver sjette uge, er vi meget misundelige på" forklarede en nordmand os. Det kan også danskerne forstå. Ikke mindst på baggrund af, at nordmændene overhovedet ikke har skiftet ud. Dem der havde været på Grazzanise længst, havde været der fra oktober, og kun været hjemme på 14 dage eller tre ugers ferie. Det er svært at sammenligne goder, men ingen danskere var i tvivl om, at de hyppige udskiftninger var et gode. Man var heller ikke i tvivl om, at det at folk var blevet sendt hjem med dags varsel, hvis der gik problemer i privatlivet havde været et endda meget stort gode.

Og solen skinnede

De stakkels „newcommers", Deres udsendte inklusive, led voldsomt under varmen. Den blege nordiske hud ville i løbet af ingen tid blive blodrød, hvorefter den ville boble op i en første eller anden grads forbrænding. Også dette problem var der tænkt på. På det lille „infirmeri" kunne man få udleveret „Total Sun Blocker" - det svarer til en faktor over 25. Indsmurt i denne „film" kunne man klare solen.

Ud over at tage sig af småskader, herunder dem, der troede de kunne klare solen, var en af opgaverne at holde øje med, at de hygiejniske forhold var på plads. Det vil sige køkkentelt, toiletter og selve infirmeriet. Medens vi var der, var overlægen, major Knud Thomsen fra Flyvestation Aalborg sammen med den norske , Hans Gunnar Burheim, veterinær på inspektion i lejren. Om inspektionen sagde Thomsen bagefter: „Veterinæren var tilfreds med forholdene. Der var et par ting som håndvask i køkkenteltet og nogle få procedurer, som han forslog ændret, og det har vi gjort. Vi kommer nok til at overveje, om ikke teltet skal afløses af en køkkencontainer". Om det daglige arbejde siger Thomsen, at det man mest behandler er trivialiteter. „De forbliver trivialiteter, fordi vi kan tage dem i opløbet", sagde han. Han fortalte, at hvis der opstår akutte alvorlige sygdomstilfælde, har man lov til at køre udenfor hegnet med udrykning og under eskorte af MP'erne til US NAVY Hospital i Napoli, som man har en aftale med. Thomsen lagde ikke skjul på, at det at man lever så tæt på hinanden også ind imellem giver anledning til samtaler af mere dybdegående karakter.

Mere briefing

Flyvevåbnet er god til det med briefinger. Om aftenen var der tvungen deltagelse i briefingen for new-commers i velfærdslokalet „Slobodans" i hotellets kælder. Yde måtte nu, som ansvarlig for folks sikkerhed fortælle om, hvorledes nordmændene passede på hotellet sammen med det italienske politi. Herefter var der gennemgang af alskens planer, ingen kunne bagefter sige, at de ikke vidste besked.

Hotellet var et fornuftigt sted at bo. Et svagt minde om barakbyen som eskadrillen boede i på Ørlandet i Norge for år tilbage meldte sig. Vi talte med Bent Pedersen fra Flyvematerielkommandoens Handelsafdeling, som forklarede, at man kunne indkvartere personellet på hotel, for et væsentligt mindre beløb, end det vil koste at forrente køb og drift af en containerby. Samtidig fik man den sidegevinst, at personellet "kom væk" fra flyvestationen og dermed var mere friske til at yde en arbejdsindsats på, til tider, op til 12-14 timer. Han var ikke i tvivl om, at stresset personel, der skal holde moderne fly flyvende, kunne blive en trussel mod flyvesikkerheden.

❑

Prisen på indsatsen

Kosovokonflikten i kroner

Hvad en krig koster i kroner og ører, er vanskeligt at regne ud. Man kan oplyse priser på våbensystemer, flyvetimer, lønninger og meget mere af den slags. Men hvad de totale omkostninger løber op i vil altid stå hen i det uvisse; for hvad skal regnes med? De ødelæggelser krigen påfører de krigsførende parter vil man aldrig få et samlet overblik over.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 10. juni 1999 var dagen da krigen mod Eksjugoslavien stoppede. En glædens dag. En dag hvor man kan glæde sig over, at flyvevåbnet ikke har haft tab af menneskeliv eller fly under deltagelse i konflikten.

Prisen for den danske insats i Operation Allied Force har indtil nu været omkring 35 mio. kr. Det har kostet flyvevåbnet 3,25 mio. kr. pr. måned i merforbrug at sende 115 mand til Grazzanise. Heri er ikke medregnet løn til personellet og flyvetimerne. Sidstnævnte koster for en almindelig fredsmission 32.692 kr. i timen, inklusive løn til besætningen.

Indtil den 9. juni havde de otte danske F-16 fly fløjet tilsammen ca. 2000 „skarpe" flyvetimer, fordelt på 220 missioner svarende til 442 flyvninger. 1300 timer var blevet anvendt på træningsflyvninger, således at det samle antal flyvetimer i forbindelse med Operation Allied Force (OAF) i alt kommer op på omkring 3300 flyvetimer. Flyvertaktisk Kommando har ikke skulle tage disse penge ud af det daglige driftsbudget, men har trukket pengene på en konto i Forsvarskommandoen.

Da vi ikke ved, om der har fundet våbenafleveringer af luft-til-luft sted, kan vi ikke regne på den omkostning, men kun fastslå, at et Sidewinder ML-9 koster 596.833 kr. Derimod er et AMRAAM (Advanced Medium Air to Air Missile) (Avanceret mellemdistance luft-til-luft missil) betydelig dyrere, nemlig mellem 3,2 og 3,4 mio. kr. I alt er der transporteret ca. 900 tons gods til Grazzanise ad landevejen, en tur på ca. 2600 km., hver vej. Lufttransporten har omfattet 170 t. gods, som har krævet 24 flyvninger med C-130H Hercules. herudover har Eskadrille 721 gennemført fem flyvninger med Gulfstream og 12 med Challenger 604 til Grazzanise.

Vore allieredes, og her især USA's udgifter, har været betydeligt større. Et Tomahawk krydsermissil koster 5,5 mio. kr., hvorimod en laserstyret Paweway bombe „kun" koster 242.547 kr. Ser man på priserne på fly, så er en F-16 en næsten rørende „billig" sag til 145 mio. kr. regnet i 1994 priser. Derimod koster en F-117A Stealth mere end det dobbelte, 292,1 mio. kr. Gennemsnitsprisen for en flyvetime for en allieret jager er udregnet til 275.622 kr. pr. time, medens en flyvetime med et B-52 bombefly koster 57.329 kr. pr. time, her er ikke medregnet udgifter til infrastruktur eller vedligeholdelse. Tager man en flyvning med et B-2 fly fra USA til Serbien og tilbage igen koster turen 8,2 mio. kr.

De gennemsnitlige amerikanske omkostninger under OAF blev offentliggjort til US$ 1 mia. om dagen, altså rundt 7 mia. dkr., hvilket skal ses i lyset af, at USA bar hovedbyrden af de op 40.000 flyvninger, der blev gennemført under operationen. ❑



De to flytyper der har båret hovedvægten af operationerne i forbindelse med Operation Allied Force. I forgrunden som altid F-16A Fighting Falcon og, som altid, men ikke helt retfærdigt, i baggrunden C-130H Hercules. Billedet er fra hjemkomsten til Flyvestation Skrydstrup fra Grazzanise den 29. juni, og som vanligt i øsregnvejr.

Eskadrille 730/IRF

Hjem til flæskesteg og brun sovs

Krigen mod serberne var slut og NATO havde sænket beredskabet i Italien. Den 29. juni var det tid for hovedparten af den danske styrke på Flyvestation Grazzanise at vende hjem til Flyvestation Skrydstrup.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

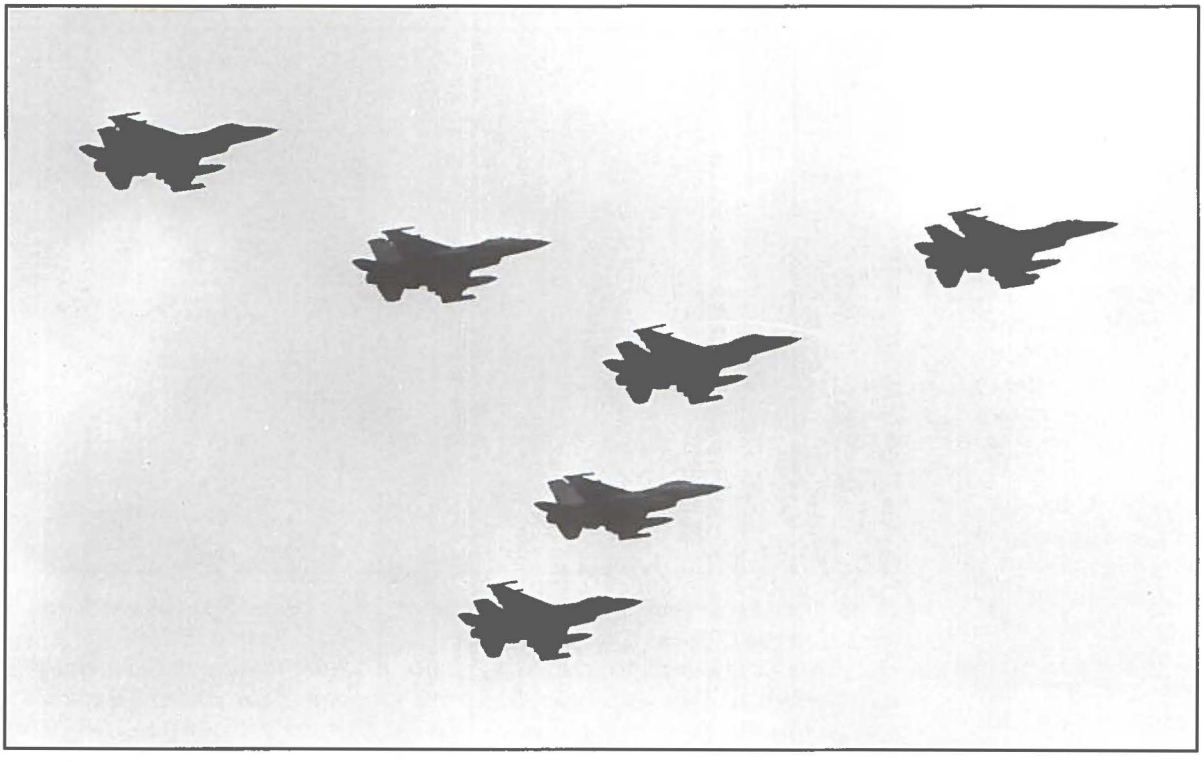
29. juni 1999. Som altid, når Eskadrille 730/IRF enten forlader eller ankommer til Flyvestation Skrydstrup, var himlen dækket med regntunge skyer. Præcis klokken kvarter over tolv dukkede en seksskibs formation, anført af chefen for Eskadrille 730, major Max Wilhelmsen (MAX) op fra sydvest. To gange fløj den ind over flyvestationen, og TV-fotograferne fik deres billeder. Hele den samlede verdenspresse var samlet i Skrydstrup denne eftermiddag. Endelig kunne man få lov at stille de mange spørgsmål, som havde brændt på læberne i så lang tid.

Ude i Eskadrille 730's eskadrilleområde samledes familiemedlemmer til de 35, der skulle komme hjem med C-130H Hercules klokken 14 samt alle, der i øvrigt havde været udstationeret med Eskadrille 730/IRF.

Krydsvind og „krydsild"

Da der skulle landes på sydlige parallel, og cross Wind component (krydsvindskomponent) var tæt på det tilladelige, kunne hele modtagelsen være endt på Flyvestation Karup. Så galt gik det ikke. De seks fly landede og rullede ind i eskadrilleområdet, hvor de blev modtaget af sværme af journalister. En af piloterne måtte afbryde interviewet med et: „Nu skal jeg altså!" og forsvandt ind i eskadrillebygningen.

„Hvorfor vil I ikke fortælle om, hvem der har kastet bomberne under de offensive flyvninger i Kosovo?", blev der spurgt på pressemødet. Til det svarede chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard: „Det vil vi ikke, fordi vi stadig har personel dernede, og for at beskytte det personel, der er kommet hjem". Generalmajoren mere end antydede, at spørgsmålet var upassende i forhold til de aftaler man tidligere havde indgået med pressen om at beskytte piloterne og deres familier mod repressalier fra folk, der ikke er enige i den indsats der er blevet udført. Rosgaard kunne fortælle, at der var blevet kastet bomber i fire tilfælde. Tre missioner var mod mål i Kosovo og et i Serbien. I alle



Den flotte seks skib formation mod den regntunge sommerhimmel, anført af chefen for Eskadrille 730, major Max Wilhelmsen (MAX) på vej hen over Flyvestation Skrydstrup.



Efter paraden var der pølser, og for chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, tid til en samtale med tidligere tjenstgørende på Flyvestation Grazzanise.



Fra højre kontorassistent Tina Madsen gift med flyveroverkonstabel og netop hjemvendt fra Grazzanise K.P. Madsen. Her svarer de på spørgsmål både fra den skrevne og den elektroniske presse, og det på én gang. Måske en smule overvældende.

tilfældene havde målene været antenner og depoter. Der var ikke blevet skudt mod de danske fly i forbindelse med missionerne.

Om det at flyve i krig sagde MAX: „Hvis der er nogen der siger, at de har fløjet i en sådan situation og aldrig været bange, så vil jeg sige, at vedkommende lyver. At skulle flyve under disse forhold er en psykisk proces at vænne sig til. Og denne tilvænning sker forbavsende hurtigt". Han kunne også fortælle, at han som eskadrillechef havde gået „kineservagt" med chefen for Eskadrille 727, kaptajn Kresten D. Andersen (MES), således at de havde vagt hver et døgn på skift.

Gjort indtryk

Deltagelsen i Operation Allied Force, som krigen mod serberne hedder i NATO sammenhæng, havde tydeligvis gjort indtryk på de fleste. MES udtrykte det på denne måde: „Når man ser en otte årig dreng, hvis forældre er blevet taget væk af serberne, hvorefter han gemmer sig tre uger i bjergene, indtil nogen tager ham med til Albanien som flygtning, så gør det indtryk. Ikke mindst, når man selv har en søn på otte år". Han forklarede, at disse billeder var med til at fremme hans forståelse for, at regeringen mente at den slags var uantageligt og derfor måtte stoppes. „Uden at jeg af den grund opfatter vores missioner som hævn", understregede han.

Velkommen hjem

I sin tale til paraden efter pressemødet sagde generalmajor K.E. Rosgaard blandt andet: „Den konflikt I har deltaget i, var den første i verdenshistorien, hvori menneskerettighederne og kampen mod etnisk udrensning var bestemmende. I har som professionelle i flyvevåbnet væ-



På talerstolen chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard. Foran paraden chefen for Eskadrille 730/IRF, major Max Wilhelmsen. Rosgaard sagde blandt andet til sine soldater: „Flyvevåbnet, og jeg som jeres chef, er stolte af jer. Tak skal i have!"

ret med til at „vinde denne krig". I har løst den stillede opgave, men vi må ikke i glæde og tilfredshed glemme, at den endelige sejr først er nået, når det internationale samfund kan demonstrere at albanere og serbere - ja alle etniske grupper på Balkan, kan leve sammen".

Generalmajoren lagde ikke skjul på, at opgaven havde været en kraftanstrengelse, ikke mindst for flyvestationerne Skrydstrup og Aalborg, som i stor udstrækning har måtte stille personel til rådighed for eskadrille 730/IRF. Han mindede også om, at det var gået hårdt ud over træningen af nye piloter herhjemme og mange andre områder.

Han takkede familierne for deres støtte til de udsendte og sagde, at han var meget vel klar over de afsavn det havde betydet for de ansattes familier. Og, at han vidste, hvor stor betydning støtten hjemmefra havde for at arbejdet kunne udføres professionelt.

Rosgaard sluttede sin tale med at sige: Da I tog af sted den 13. oktober 1998, bad jeg jer om at komme godt afsted - støtte hinanden - løse opgaven og komme sikkert hjem. Det har I til fulde indfriet. Flyvevåbnet, og jeg som jeres chef, er stolte af jer. Tak skal i have. Rigtig velkommen hjem til såvel gamle som nye udfordringer i flyvevåbnet.

Knus og kram

Flyveroverkonstabel K. Peter Hansen var mere end glad for at se sin kone Tina. Alle fjernsynsstationerne bragte velkomstkysset ud over det ganske land. De to måtte da også svare på spørgsmål om, hvad de skulle lave i aften og meget andet. De var tydeligt benovede over opmærksomheden, men kunne fortælle, at de i hvert fald ikke skulle have Pizza eller pasta til middag.

Flyverspecialist Steffen Barfoed blev modtaget af familien. Ikke mindst hans 10 år gamle søn, havde savnet sin far. Fru Barfoed havde sat en flæskesteg i ovnen og der skulle serveres brun sovs til. Nu var det slut med pasta og „Rulle Gnu", en ret alle ansatte havde hadet af et godt hjerte i Italien. Og så skulle Barfoed i øvrigt hjem for at slå græsplænen.

❑

Museer

Zeppelinmuseet i Tønder

I 1914 besluttede den tyske Kriegsmarine at der skulle bygges en luftskibsbase nord for Tønder by, som dengang var en del af del af de tyske kejserrige. Basen blev bygget, og det første luftskib landede der den 23. marts 1915. Den 19. juli 1918 blev basen bombet af engelske fly, som startede fra hangarskibet HMS Furious ude i Nordsøen. Angrebet ødelagde delvist basen, og det første angreb i verden udført af fly fra et hangarskib mod mål på land, var en kendsgerning.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Marine Luftschiffplatz, Tondern, er i dag stort set slettet fra jordens overflade. De store luftskibshaller er væk. Fra 1914 til 1918 kunne man se to haller 180 m. lange og 31. m. høje døbt Tobias og Toni. Senere blev dobbelthallen Toska opført 242 m. lang, 73 m bred og 42 m. høj.

I den periode hvor luftskibsbasen var operativ, blev der gennemført 1200 opklaringsflyvninger og ca. 350 egentlige luftangreb mod Storbritannien.

Moderne museum

For den der har set de gamle faldefærdige bygninger for år tilbage, er det en overraskelse at besøge museet på Gasværksvej nord for Tønder, som nogle få frivillige gennem de sidste tre år har indrettet. Bygningen tilhører forsvaret, og ligger på den gamle luftskibsbases område.

De gamle luftskibshaller er for længst borte. Tilbage står én af nordens ældste flyhangarer og andre bygninger.

Inde i den renoverede bygning viser Manfred Petersen stolt udstillingen frem. Midt i lokalet, på et stort bord står en stor model af luftskibsbasen. Den giver den besøgende en god ide om basens størrelse, ikke mindst det luftskib, der „svæver" over modellen, understreger, at her lå engang noget stort.

En af de originale barakker, hvor mandskabet boede er opført inde i museet og fortæller om, hvorledes mandskabet har levet. En komplet uniform, der har tilhørt Fritz Harr fra Tønder, der gjorde tjeneste på basen fortæller om en dansker i tysk krigstjeneste, under 1. Verdenskrig.



Tysk marinesoldat i sit kvarter på Marine Luftschiffplatz, Tondern, tilbage i 1916. Møbler, uniformer og andre genstande i kvarteret er originale.



Model af Tønder Luftskibsbase, som den så ud inden englænderne bombede stedet den 19. juli 1918. Fra v. ses de to „små" luftskibshaller Toni og Tobias og th. den 242 m. lange Toska.

Stumper

Zeppelingruppen har udført en kæmpemæssigt flyarkæologisk arbejde for at finde stumperne af en fælles dansk-tysk historie, der i mange år lå i glemmebogen. Derfor kan man i dag finde en af de bomber der fredag den 19. juli 1918 gjorde det af med den største luftskibshal Toska. Også de ringe i hallernes gulve, som man brugte til at fortøje luftskibene ved når de var inde til eftersyn, kan man se. Tre forskellige propeller er blevet fundet i privat eje og hænger nu i hallen. Et værksted, hvor der blev lavet dele til luftskibene indgår i udstillingen. Her står blandt andet den klippe- og loggemaskine, som kom frem, da forhenværende tandtekniker Arthur Klintholm fik rusten fjernet.

Genbrug

Museet ser flunkende nyt ud, og vi spurgte, hvor man havde skaffet de mange penge til istandsættelsen. Manfred Petersen fortalte, at de erhvervsdrivende i Tønder havde vist stor offervilje. Det samme havde Tønder museum, som man har en associeringsaftale med. Herfra havde man fået resterne fra de udstillinger, som museets havde taget ned. Petersen lagde ikke skjul på, at det havde krævet meget arbejde af de fire entusiaster de sidste tre år, men at de var glade for resultatet og den opbakning deres sag havde fået.

Kombinationen af en bogbinder, en dekoratør, en værktøjsmager og en tandtekniker kan næsten ses i udstillingen. Udstillingen, og de renoverede genstande, er professionelt arbejde.

Kritikken af museet kan sammenfattes således: "Professionel arrangeret. Interessant at se på og overskuelig i opbygningen. Føj hertil et par små publikationer, som sælges i kiosken, der på let fattelig vis fortæller historien om luftskibsbasen og dens korte hektiske og dramatiske liv".

Museet har åbent lørdag og søndag mellem klokken 12 og 17. Ellers kan man komme i forbindelse med Manfred Petersen fra tirsdag til fredag på telefon 74 72 26 57, eller på telefax 74 72 08 50.

Dansk flyver begravet i Padova

I 1944 blev 2. Lieutennant Kaj Høyer dræbt, da det bombefly fra South African Air Force han var haleskyt-te på, blev skudt ned i nærheden af Padova i Italien.. 53 år senere, på remem-brance Day, nedlagde sergent M.N. Larsen en krans på hans grav. Begivenheden gjorde et stort indtryk på ham, og har fået ham til at søge at opklare, hvem Kaj Høyers var. Opklaringsarbejdet har ført Larsen vidt omkring.

Af sergent M. N. Larsen, Flyvertaktisk Kommando

Jeg har grundet mit arbejde som efterretningsspecialist i Flyvertaktisk Kommando (FTK), for anden gang afsluttet en tre måneders udstationering til Vicenza Italien, ved Hovedkvarteret for 5. Allierede Taktiske Flyvevåbner (HQ 5ATAF). Denne gang skulle det vise sig at blive lidt anderledes, det skal lige siges at udstationeringen var fra sidst i August til sidst i November 97. Jeg var der første gang fra 1. Oktober 95 til 6. Januar 96. Alt gik efter planen, der var intet nyt, månederne gik jeg nåede til November, sidste måned! jeg var ved at kunne se enden på udstationeringen.



Sergent M.N. Larsen nedlægger flyvevåbnets krans ved mindestenen på Padovas kirkegård i Italien den 5. november 1997. (Foto Corporal D.J. Kraus, Canadian Air Force Base Cold Lake, Canada)



Sergent M.N. Larsen, Flyvertaktisk Kommando. (Foto Fototjenesten, Flyvertaktisk Kommando)

Mindedagen

Den 5. November startede som alle de andre dage, men hen af formiddagen kom ældste Engelske Repræsentant, en Oberst, og spurgte mig, om jeg som ældste Danske rep. ville deltage i en Rememberance-day (mindedag) ceremoni, der skulle afholdes d. 11 November? Jo !!!!! det ville jeg da gerne, men hvad gik det ud på? Og hvorfor ville de gerne have en Dansk repræsentant? Det gik ud på at hver år den 11. November afholdte de denne Rememberanceday ceremoni, for at mindes de faldne i Anden Verdenskrig, på krigskirkegården i byen Padova. Det der så var i det var, at man netop havde fundet ud af, at der var en dansker begravet der. Hvorfor man ikke tidligere havde vidst det var, at der på gravstenen stod 2lt Kaj Hoyer SAAF

(South African Air Fo-rce), men da man denne gang skulle afholde ceremonien, havde man en Englænder med, der interesserede sig for slægtsforskning, og han havde "gravet" lidt dybere og havde fundet ud af at, 2lt Kaj Hoyer var dansker, men fløj for SAAF under Den Anden Verdenskrig.

Jeg gik resten af formiddagen og funderede over, hvad man egentlig foretog sig til sådan en ceremoni. Jeg udstyrede mig selv med en kuglepen og papir, gik over til englænderne, de var meget hjælpsomme, jeg fik at vide at det normalt foregik på den måde, at en præst holdt en prædiken over de faldne. Herefter ville den ældste canadiske repræsentant, som leder for ceremonien, holde en tale, derefter kommer turen til den ældste engelske repræsentant, hvorefter præsten igen siger et par ord. Så ville præsten på skift kalde ældste repræsentant for de deltagende nationer op, for at nedlægge sin krans. Men hvis jeg bare sørgede for at skaffe en krans, så ville præsten forklare mig det hele inden ceremonien startede.

Hvad nu?

Det var straks værre, nu skulle jeg jo til at gøre noget, som jeg kun havde set på fjernsyn, og som normalt kun officerer udfører. Men, der var vel ikke andet at gøre end skaffe en krans, så var jeg da et stykke af vejen, men når man nu står i Italien og ikke kan ret meget af sproget, så er det ikke så nemt. Jeg gik hen til den nærmeste blomsterhandler, og forsøgte at forklare på en blanding af engelsk, tysk og italiensk at jeg skulle bruge en krans på ca. 50-60 cm i kunstblomster, for det havde jeg set de andres var, til en mindehøjtidelighed, og underligt nok så forstod de mig. Blomsterhandleren hentede en bog med kranse i, så kunne jeg vælge blomster og bånd ud fra den. Vi blev enige om at jeg kunne hente kransen d. 10. om aftenen. Da jeg kom for at hente kransen troede jeg det var løgn, kransen var godt nok flot, men den var 80-90 cm i diameter. Men det var der ikke noget at gøre ved, det var jo lidt sent at skulle gøre det om. Den 11. november kørte vi så til Padovas krigskirkegård, og ganske rigtigt så var den Canadiske præst, der og forklarede alt om hvad der skulle foregå. Det eneste jeg ikke lige havde regnet med var, at der var så mange mennesker, ca. 150. Blev jeg nervøs, ja. Der var 70 Canadiere opstillet til parade, ca. 50 tilskuere fra Canada og England, og så var der ca. 30 VIP's, deriblandt os der skulle lægge kransene. Alt gik dog efter planen, men det ville have været rart, hvis jeg ikke havde været den eneste dansker. Jeg kan dertil tilføje at resten af udstationeringen gik stille og roligt.

Hvem var Høyer?

Man skulle så tro at det stoppede ved det, men det gjorde det ikke. Da jeg kom tilbage til FTK blev jeg anmodet om, at skrive mine oplevelser ned.

Mine oplysninger om den afdøde 2lt. var meget sparsomme til at starte med. Det jeg viste var, hvad der stod på gravstenen nemlig, 2lt. (løjtnant af 2. grad) Kaj Hoyer (King Christian X) killed 13 July 1944 Navigator SAAF. Det er egentlig ikke særligt meget at gå videre med, hvad gør man så? man begynder at ringe rundt. Først ringede jeg til Frihedsmuseet i København, der var gevinst, de kunne fortælle mig, at han var født 4. Februar 1912. Hans forældre var bosiddende i København, SAAF service nummer 542955V, han blev dræbt i Milano og at han fik tildelt Kong Christian X Rememberance Medalje.

Kaj Hoyer gjorde tjeneste ved No. 40 Squadron, og var besætningsmedlem på et Wellington X bombefly med registreringen LN 270 'O'. Natten mellem den 13. og 14. juli deltog LN 270 'O' med følgende besætning, Pilot Officer Caralambous. 2. Lieutennant K. Hoyer, Flying Officer E.C. Martin, Flight Sergeant E.R. Sheppard og sergeant A.J. Knight i et angreb på Milanos Rangerbangård , flyet blev skudt ned og hele besætningen omkom.

Mødte muren

Nu var der lidt mere at gå videre med. Jeg troede at det ville blive rimeligt nemt at få resten af de oplysninger, som jeg gerne ville have. Men, lige siden er jeg rendt ind i den ene mur efter den anden. Ordenskapitlet var meget behjælpelige, men havde ingen oplysninger, da det ikke var en Orden han havde modtaget. Så prøvede jeg folkeregistret, men de må ikke oplyse mig om noget, det er kun politiet de må give oplysninger til, men de foreslog at jeg henvendte mig til skifteretten. Jeg ringede til skifteretten i Viborg, hvor man sagde, at jeg skulle ringe til skifteretten i den kommune han boede i???. Så var der de forskellige arkiver, de havde ikke noget om den afdøde. Der er et firma i København Mørch & Søn, de lægger bånd på medaljer, der kunne jeg få oplyst hans journal

nr. i Udenrigsministeriet som er: a. journal nr. 48.y.90/post mortem af 3. Sep. 1946. Mørch & Søn kunne sige at politiet plejer at være meget behjælpelige i sådanne sager. Jeg ringede til politiet i Viborg, de kunne fortælle mig, at jeg skulle tale med politiet i den kommune, hvor afdøde 2lt havde boet???? Jeg prøvede nu politiet i København, de kunne ikke rigtig hjælpe mig, da det skal være noget der er sket i nyere tid!! Men de kunne fortælle mig, at det folkeregister jeg havde talt med ikke havde fortalt mig sandheden, jeg kan godt få oplysninger fra folkeregistret. Jeg har fået svar fra Udenrigsministeriet, det eneste der stod i afdødes journal var navnet på hans fader med sidste kendte adresse, som var Edvard Høyer, Næstvedgade 16, 2100 København Ø. Jeg fik så fat på skifteretten i København, og fortalte dem mine sidste nye oplysninger, det var ikke nok jeg skulle også have CPR.NR eller en dødsdato. Jeg prøvede igen folkeregistret, og fortalte, hvad jeg havde fået fortalt af politiet, ja de kunne godt se at der nok var sket en fejl, men hvis jeg ville skrive til dem så skulle de se hvad de kunne gøre.



Second Lieutennant og navigatør K. Hoyers gravsten, en blandt de mange på Padovas kirkegård. Øverst på gravstenen ses eskadrillens våbenskjold med devise, -Union is Strength (Sammenhold er styrke) Og nederst i båndet devisen på afrikaans: „Endrag Maak Mac". (Foto Sergent M.N. Larsen).

Fandt mr. Hoyer i Sydafrika

I mellemtiden har jeg også skrevet til den sydafrikanske ambassade, der gik ganske kort tid før jeg fik et meget venligt brev om, at de har forhørt sig med deres hovedkontor i Sydafrika, derfra kunne de oplyse mig om, at der fandtes en Mr. P B. Hoyer i Syd Afrika, og han kunne bekræfte at de oplysninger jeg har, svarer overens med dem fra hans farfars bror. Jeg har så skrevet til Mr. Hoyer i Sydafrika. Jeg har modtaget et meget venligt brev fra den britiske ambassade, de kunne desværre kun finde oplysninger, som bekræfter det som jeg allerede vidste. At de havde ikke spist mig af med en søforklaring. Jeg kunne se i brevet, at de havde haft kontakt med deres ambassade i Rom for at se, om der var gevinst, desværre nej. Fra Folkeregistret, efter megen ringen og skriveri frem og tilbage, kunne de oplyse mig om afdødes sidste tilmeldte adresse var, Sankt Annæ Plads 19, i København, og det var denne adresse han var tilmeldt da han døde i 1944. Da jeg fik denne oplysning var det tilbage til Skifteretten for at se om Skifteretten nu kunne hjælpe mig med oplysninger om familiemedlemmer, og igen var de meget hjælpsomme, men desværre, så havde de for en måned siden, afleveret alt materiale op til 1970 til Rigsarkivet. Fra Rigsarkivets Forsvarsarkiv har jeg modtaget et brev, hvor de skriver, at de ikke kunne finde andre oplysninger end dem jeg allerede har. Jeg ringede til Frihavns Kirke Sogn, for om jeg den vej kunne få lidt flere oplysninger. Det var det sogn som hans forældre hørte under. Jeg fik den besked, at personen jeg søgte oplysninger på skulle være 110 år, og da jeg ikke er et familie medlem, må de ikke oplyse mig om noget. Jeg har som det sidste håb modtaget et brev fra Mr. P B. Hoyer, hvis forbogstaver står for Petrus Bolycarpus, men desværre så var der ikke rigtigt noget at hente der. De oplysninger han kunne give var at Kaj Hoyer havde fire andre brødre: Alfred, Tobie, Barand og Petrus Bolycarpus Hoyer. Som det står lige nu så er mine muligheder for at komme videre udtømte.

Denne artikel er blevet til ved venlig hjælp af:

Den Sydafrikanske Ambassade.
Flyver Taktisk Kommando.
Flyver Taktisk Kommandos meget venlige og tålmodige omstillings bord.
Folkeregistret i København.
Frihedsmuseet.
Karup kommune.
Landsarkivet København.
Landsarkivet Viborg.
Mr. P B. Hoyer Sydafrika.
Mørch & Søn.
Ordenskapitlet.
Politiet København.
Rigsarkivet.
Rigsarkivets Forsvarsarkiv.
Skifteretten København.
Storbritanniens Ambassade.
Udenrigsministeriet Protokollen.
Mr. John Davidson, Chichester, West Sussex, England

❑

Milepæle i udviklingen af Eurofighter 2000

30. marts 1999 blev Boeing AH-64 Apache kamphelikopter nr. 1000 afleveret. Fabrikken regner med over de næste 15 år at skulle levere 518 kamphelikoptere af typen til US Army. Hertil kommer en forventet eksport på omkring 600 af den nyeste AH-64D Longbow. Hertil skal lægges ombygningen af 232 af de gamle AH-64A til den nye AG-64D. Arbejdet skal foregå i den tidligere McDonnell Douglas fabrik i Meza, Arizona.

Maj 1999. Udviklingen af Eurofighter 2000 har passeret nogle vigtige milesten i udviklingen på vej mod det operationsklare jagerfly. Det betyder, at man nu er nået igennem 90% af de tests, der skal gennemføres.

- Development Aircraft 2 (DA2) (Udviklingsfly nr. 2), det ene af de to britiske ud-viklingsfly har gennemført afprøvning af vingernes bevægelser ved en flyvehastighed på 750 knob, eller mach 1.2. Hastighederne svarer til en hastighed gennem luften på 800 knob (1483 km/t), hvilket er vigtig i forbindelse med udviklingen af våbensystemet.
- DA2 har nu fløjet i en højde af 50.000 fod (15.000 m.) et vigtigt skridt i udviklingen af flyets evne til at nå store højder.
- DA2 er også blevet udstyret med den nye Aircrew Package (ASP), der som standard skal indbygges i flyet. ASP sikrer at piloten kan trække vejret normalt, i stedet for at ånde under tryk. Det betyder, at piloten ikke så let mister bevidstheden under G-påvirkninger.
- Den italienske DA3 har fløjet supersonisk med en ekstra 1000 l. ekstern brændstoftank, og subsonisk med en 1500 l. ekstern brændstoftank. Tidligere har man gennemført flyvninger, hvor tanken var tom, men under prøverne har man overført brændstof fra tankene til flyets interne tanke. 1500 l. tanken er den største der kan monteres på flyet.
- DA3 gennemførte supersonisk flyvning med, maksimum hastighed mach 1.6, med henholdsvis én tank under hver vinge og tre tanke, hvor den sidste var placeret under flyets bug (centre fuselage).
- I Tyskland har DA5 fløjet med den sidst udviklede Flight Control Software, FCS 2B/1, som nu også inkluderer autopilot og auto-gashåndtag.
- Den britiske DA4 har fløjet med samme software, men nu også aktiv i bagsædet, hvilket betyder, at besætningsmedlemmet i bagsædet har fuld visning på instrumenterne og kan betjene kontrollerne. Resultatet af denne test betød, at flyet for første gang blev fløjet fra bagsædet.
- DA4 har også fløjet med den nye Constant Frequency Generators, som producerer elektrisk strøm til flyet.

Tekst: s-n



Eurofighter 2000 i eksportversionen kaldet Typhoon. Flyet på billedet er den tysk producerede DA5 (udviklingsfly nr. 5), fløjet af den norske testpilot, major Frode Evensen. (foto Eurofighter GmbH)

F10 Draken- og Viggenpiloter omskoles til JAS 39 Gripen

Maj 1999. Flyvestation Ängelholm (F10) sagde sidste år i december farvel til sin sidste Draken. Allerede den 11. marts blev de første to piloter sendt af sted til Flyvestation Sätenäs (F7) for at blive omskolet til JAS 39 Gripen. Årsagen er, at F10 til efteråret modtager sin første Gripen eskadrille. Når piloterne har gennemført deres uddannelse som instruktører på JAS 39, skal de hjem til F7, Ängelholm, for at omskole deres kolleger til typen. På F7 er man i gang med at bygge hangarer til den nye JAS 39 eskadrille, som officielt flytter ind den 1. oktober 1999.

Kilde: GRIPEN NEWS/tekst: s-n.



Som nr. to fra v. den tosædede JAS39 Gripen, som piloterne fra F10, Flyvestation Ängelholm, omskoles i, inden de fra efteråret indgår i F10 nye Gripen eskadrille. (Foto Anders Nylén)

To gange Håndværkerforeningens medalje i sølv





Den 25. maj 1999. På Københavns Rådhus, og i overværelse af Hendes Majestæt Dronning Margrethe den II og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik, fik flyverspecialist Jørgen Rosendahl Larsen, Elektronikværkstedet, Flyvestation Skrydstrup, (øverste billede) af oldermanden for Københavns Smedelaug overrakt Håndværkerforeningens medalje i sølv. Larsen har fået sin uddannelse ved Flyvevåbnets Specialskole i Jonstrup efter at have gennemført EFG basisår. På billedet hilser han på Hendes Majestæt Dronning Margrethe den II og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik. Ved samme lejlighed fik maskinarbejder Rasmus Lund, uddannet på Hovedværksted Værløse (HVKVÆR) Maskinværkstedet sin sølvmedalje. (Nederste billede) Som forsvarets ansættelsessystem er indrettet, er Rasmus Lund ikke længere beskæftiget ved HVKVÆR, hvad hans mester, leder af Maskinværkstedet Allan Svendsen, beklager. Han er samtidig glad for, at flyvevåbnet kan give sine lærlinge en så god uddannelse. Svendsen fortæller, at Lund havde et gennemsnit på 13 i både de teoretiske og praktiske fag. På billedet hilser Rasmus Lund på Hans Kongelige Højhed Prins Henrik efter at have fået sin sølvmedalje.

Propelblad returneret efter 57 år



Fra overrækkelsen af propelbladet til No VX. Squadron. Fra v. den britiske militærattache commander Gordon Lennox og Middelfarts borgmester Steen Dahlstrøm. (Foto Irma Greve, Middelfart).

Middelfart den 11. maj 1999. Den 18. maj 1942 styrtede Royal Air Force bombeflyet „MacRoberts reply" ned ved Galsklint i nærheden af Middelfart. Flyet, der tilhørte XV. Squadron (15. eskadrille), var på en minelægningsmission i danske farvande, da det mødte sin skæbne ved Galsklintskoven. Alle otte ombordværende besætningsmedlemmer blev dræbt. Siden dengang har et propelblad været i Middelfart Kommunes besiddelse.

Ved en højtidelighed på rådhuset i Middelfart overrakte borgmester Steen Dahlstrøm propelbladet til den britiske forsvarsattache i Danmark, commander Gordon Lennox, som modtog det på XV. Squadrons vegne. 15. eskadrille der deltog aktivt i Golfkrigen i 1991, hvor man mistede tre fly, flyver i dag med Tornado jagerbomberfly.

Litauisk lavflyvning over Danmark

18. maj 1999 klokken lidt i 10 landede en litauisk Mi-8 HIP, halenummer 01, med kaptajn Arturas Leita som fartøjschef og kaptajn Dainius Guzas som 2. pilot. Oversergent Eugenijus Daujotis var med som flymekaniker.

Leita og hans besætning var på Vandel, fordi de, som et led i østsamarbejdet, skal flyve for Jægerkorpset på Flyvestation Aalborg.

Besøget på Vandel var forårsaget af, at Hærens Flyvetjeneste står for briefingen om lavflyvningsregler af udenlandske helikopterbesætninger, som skal støtte hæren.

Premierløjtnant S. Refsgaard (JAD) forklarede omhyggeligt reglerne om lavflyvning over dansk område. Leita og Guzas fulgte interesseret med i forelæsningen. „Hvad vejer du?" Leita så en smule overrasket ud og svarede: „13 tons". „Så må du ikke flyve under 2000 fods højde uden særlig tilladelse" var den kontante oplysning. Et lille rødt hæfte med titlen „Flying in Denmark" blev gennemgået, og Leitas og hans besætning var klar til at flyve for Jægerkorpset.

Tekst og billede: s-n.



Den litauiske HIP eller Mi-8 har her fået besøg af en af Hærens Flyvetjenestes Fennec, halenummer P-279, fløjet af flyverløjtnant T. M. Mortensen (TOT). (foto s-n)

Også svenskerne skal spare - meget

Maj 1999. Der ligger hos den øverstbefalende for det svenske forsvar et regeringsforslag om reduceringer af det svenske forsvar i ganske betydeligt omfang. Svenskerne skal til at omstille deres forsvar fra et neutralitetsforsvar af hele det svenske landområde, til et slags mobilt punktforsvar. Noget, der vil betyde en voldsom reduktion i personelstyrken blandt andet.

Det svenske Flygvapnet reduceres fra 12 til otte flygdivisioner, læs flyvestationer. Helikopterstyrken forbliver den samme med fire helikopterbataljoner. Man kan ikke umiddelbart se, hvor mange yrkesofficerer (fastansatte officerer), der tages fra Flygvapnet, men total reduceres tallet fra 14.000 til 9.000 mand. I Sverige kender man ikke begrebet stampersonel. Man har kun officerer og menige værnepligtige. På den civile side skal der afskediges 4.200, så der bliver 5.000 tilbage.

Ser man på den svenske flåde, så reduceres den med 12 overfladeenheder til 12. U-bådsflåden reduceres med fire til fem. Hæren beholder seks armebrigader af 13.

Den 26. maj skal Riksdagen i Stockholm tage stilling til regeringsforslaget. Midt i november skal regeringen fremlægge sit forslag til totalforsvaret af Sverige og endelig i februar el. marts næste år følger den endelige beslutning.

Tekst: s-n
Kilde: Militärt Fösvar

Portugal udvider sin F-16 flåde

Sidst i november sidste år underskrev Portugal en aftale med USA om levering af 25 F-16 A/B jagerfly samt 20 opdateringskits til modernisering af de fly man allerede har. Der er tale om 21 F-16A, fra US Air Forces lagre, hvorfra man også tager de fire F-16B. Flyene skal erstatte en eskadrille A-7P jetfly som har været anvendt til angreb på overfaldemål på landjorden og på havet. Flyene vil blive opdateret, så de kommer på linie med de F-16, der allerede flyver for Holland, Danmark, Norge og Belgien.

Opdateringen af de portugisiske F-16 fly skal finde sted i Portugal. De to første fly vil blive modificeret af personel fra Lockheed Martin, som samtidig uddanner de portugisiske teknikere. Det sidste fly forventes færdigt i år 2003.

Tekst: s-n
Kilde og foto: Lockheed Martin.



Tre portugisiske F-16 i tæt formation over Atlanterhavet.

Internettet – en kilde til oplysning om fly og flyvning

Vi er overbevist om, at der blandt vore læsere er enkelte, som har adgang til internettet, og som gerne vil "surfe" lidt omkring i verden for at finde de sidste nye oplysninger om, hvad som sker indenfor international flyvning. Af samme grund bringer vi her en række internetadresser, som giver adgang til mange oplysninger:

Sverige, FlyvapenNytt HKV/Info: www.mil.se/flyg
Sverige: Gripen www.gripen.se
Danmark: Flyvevåbnets Soldaterforening: www.propel.dk
Danmark: Flyvertaktisk Kommando: www.ftk.dk
Danmark: Forsvarskommandoen: www.forsvarskommandoen.dk
Danmark: Forsvarsministeriet: www.fom.dk
Tyskland: Bundeswehr: www.bmvg.government.de

Eskadrille 261 er fyldt 30 år

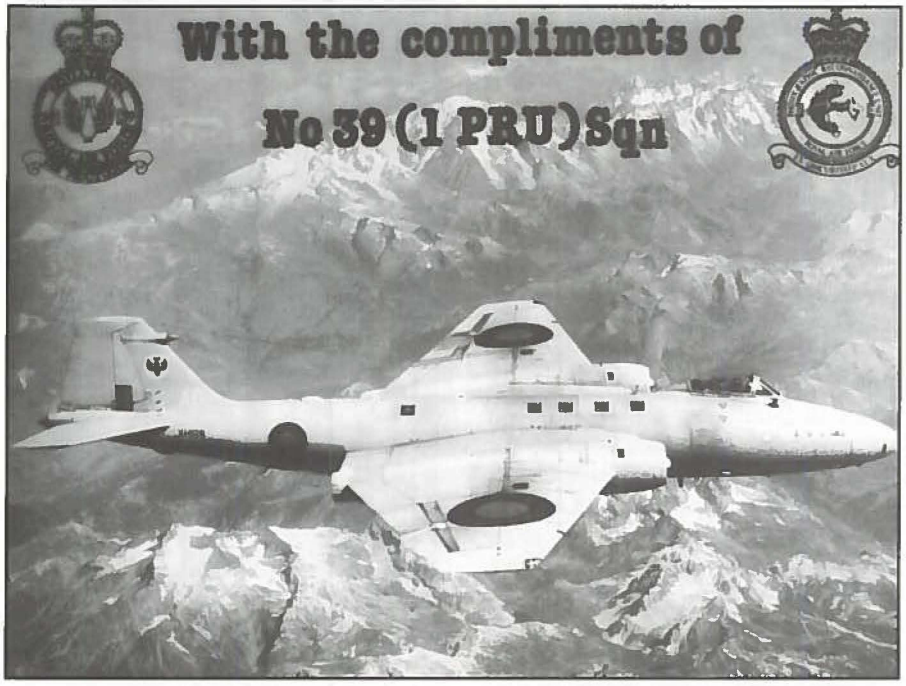


Fra v. fhv. kaptajn og stifter af Eskadrille 261, dengang under Kvindeligt Flyverkorps, Sigrid Jensen, premierløjtnant Elizabeth Jerichau-Topp, tidligere chef for Eskadrille 261 og den nuværende chef, premierløjtnant Eva Poulsen. (Foto s-n)

Lørdag den 29. maj 1999. Eskadrille 261 af Tjenestestedskorpset blev grundlagt den 5. maj 1969. Det første hvervemøde fandt sted den 9. april 1969, to datoer, der begge er understreget af mærkedage i henholdsvis 1940 og 1945. Eskadrille 261 eksisterer stadig, på trods af at Flyvestation Vandel mistede sin deployeringsstatus ved sidste forsvarsforlig, og dermed ikke længere havde brug for støttepersonellet fra Hjemmeværnet. Eskadrillechef Eva Poulsen stillede i sin tale følgende oratoriske spørgsmål: „Hvorfor holder vi ved?" Spørgsmålet blev engang stillet af nu afdøde korpschef Else Martinsen-Larsen. Hun kom selv med svaret: „Det er fordi vi ikke har afskaffet det oplyste enevælde". Om det nu er tilfældet vides ikke, men det kaldte på smilet. At eskadrillen fortsat lever skyldes et samarbejde mellem Flyvestation Vandel, som giver eskadrillen husly og Flyvestation Skrydstrup, der modtager de uddannede medlemmer af eskadrillen og videreuddanner dem til deres designeringsposter - på Flyvestation Skrydstrup. En usædvanlig konstellation, som kun kan holdes i live ved en god portion stædighed fra en eskadrille, der nægter at dø, trods alle odds.

s-n

English Electric Canberra stadig med i billedet



No 39 (1PRU) Squadron English Electric Canberra i fotoversion. (Foto PRO RAF Marham).

I en tid, hvor den tekniske udvikling indenfor flyvningen løber mere end hurtigt, er det lidt af er særsyn, at et kampfly stadig er i tjeneste efter 50 år i luften. Et sådant jubilæum kunne man for nyligt fejre ved No 39 (1PRU) Squadron på RAF (Flyvestation Marham) i Norfolk i England.

Den første fotoversion af Canberra'en blev introduceret i begyndelsen af 50'erne til erstatning for den aldrende Mosquito. Siden dengang har Den nu 50 år gamle type fløjet fotorecognoscering over store dele af verden. En af de mest spændende opgaver var, da det daværende Sovjetunionen sejlede missiler til Cuba i 1962, hvor eskadrillen tog billeder af de sovjetiske skibe og deres dækslast. I 1996 fotograferede Canberraen flygtningestrømmene i Rwanda og Zaire og lige nu er eskadrillen travlt beskæftiget med at monitere, hvad der sker i og omkring Kosovo fra basen Gioia del Colle i Syditalien.

Kilde. RAF NEWS
Tekst: s-n

Den første WAH-64 Apache er ankommet til Storbritannien

28. maj 1999. Ankom den første af 67 WAH-64 Apache, halenummer ZJ168, kamphelikoptere til GNK Westland Helikopters, Yeovil, Sommerset, Storbritannien. Leveringen skete en måned før planlagt.
Luftfartøjet er den første af de otte som bliver bygget af Boeing på Mesa fabrikken i Arizona og som nu er sendt til Storbritannien, hvor den skal bygges færdig og testes af GNK Westland. Westlands egen produktionslinie for WAG-64 når op på fuld produktionsstyrke mod slutningen af 1999.
ZJ168 er den tredje helikopter der forlader produktionslinien på Mesa med betegnelsen WAH#3. WAH#1 bliver for tiden testet for indbygning af Rolls-Royce Turbomeca RTM322 motor i stedet for den General Electric GE T-700 motor, som er indbygget i den amerikanske version af helikopteren. Motoren forventes godkendt af de amerikanske luftfartsmyndigheder i år. WAH#2 bliver anvendt til uddannelse af GNK Westlands testpiloter og instruktører fra UK Army Air Corps i forbindelse med oprettelsen af UK Apache Training Centre i andet kvartal af år 2000.
ZJ168 ankomst betyder igangsættelsen af det britiske Apache program, som betyder, at der vil blive leveret ni helikoptere ved afslutningen af år 2000. Men længe inden den tid vil man kunne se Apachen på himlen over det sydvestlige England. Når helikopteren er samlet, skal den gennemgå forskellige test under elktromagnetiske påvirkninger, såkaldte ECM-tests, for at sikre, at radar og radioer kan fungere selv under påvirkning af høj strålingsintensitet i operationsområdet. Disse flyvninger ventes påbegyndt allerede i august i år.

tekst: s-n
Foto GNK Westland.



Den første WAH-64 Apache skubbes ud af én af transportfirmaet Heavy Lifts Short Belfast transportfly på Flyvestation Yeovil i Sommerset, Storbritannien. Short Belfast er et ex RAF Transportfly, som i sin tid blev bygget i konkurrence med C-130 Hercules, men som tabte konkurrencen. Der blev bygget otte af typen.

Familiedag ved Hærens Flyvetjeneste



Er der noget så herligt, som en mør oksebøf, som man selv kan stege på grillen? Og da slet ikke, når der er udsigt til en Piper Cub i baggrunden. (Foto s-n)

Lørdag den 29. maj 1999. Hvis man er tre år gammel, hedder Anders og får øje på Hærens Flyvetjenestes (HFT) „Voldsomme Volvo", er der ikke noget bedre, end at få lov at holde i rattet og får øretelefoner på. Så er man noget. Farmand, C.H. Andersen (LUL), får pludselig travlt, da den lille fyr styrter hen mod Artilleriflyvebatteriets gamle Piper L-18C Super Cub, halenummer 654. Den er beklædt med lærred, og treårige leverer til tider et kraft tryk når de prøver ting af. Flyet holdt.
Vi var til familiedag ved HFT, dagen var arrangeret i samarbejde med Flyvestation Vandels personel. Der blev spist, kigget på fly, leget og pjanket. Dagens højdepunkt for ungdom over otte år, var med sikkerhed en flyvetur i enten en H-500 eller Fennec helikopter. Skarpt forfulgt i popularitet af en køretur i en pansret mandskabsvogn. Solen skinnede og alle havde en herlig dag.



Anders havde en herlig dag, blandt andet i denne „Voldsomme Volvo" der er forsynet med en 350 hk. jetmotor fra en H-500 helikopter. (Foto s-n.)

Chefskifte ved Hærens Flyvetjeneste

31. maj 1999. Midt i en ombrydningstid var der denne dato chefskifte ved Hærens Flyvetjeneste (HFT). Ved en parade på platformen foran Hangar 27, hjemsted for Panserværnskompagniet, sagde den afgående chef for HFT, oberstløjtnant E. Johansson (BOS) et personligt farvel til sin enhed. I sin tale sagde han blandt andet: „Vi er Danmarks bedste flyvende enhed. Til dem som bærer kæder og træffer beslutninger vil jeg sige: „Uanset hvor I flytter enheden hen, så hold den samlet". Han hentydede her til, at HFT måske i en nærmere fremtid vil blive en eskadrille i flyvevåbnet. BOS sluttede sin tale med at rette en varm tak til chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant F. von Gersdorf Carstensen, for et godt samarbejde.

BOS overdrog herefter kommandoen til major Jannik Skov (NAK), 39, som fra den 1. juni er udnævnt til oberstløjtnant og chef for HFT. NAK sagde i sin korte tiltrædelsestale: „Jeg er stolt over at overtage kommandoen over den allerbedste enhed i hæren. Jeg vil arbejde for, at vi forbliver en samlet enhed uanset, hvad fremtiden bringer. Alle ved destinationen hedder Karup, men med de forhold vi har her på Vandel, vil jeg gøre, hvad jeg kan for, at vi bliver her så længe som muligt.

NAK har gennemgået sin grundlæggende flyveuddannelse ved Flyvevåbnets Flyveskole på Flyvestation Karup, hvor han afsluttede uddannelsen den 19. december 1997. Efterfølgende har han gennemgået uddannelsen til helikopterpilot ved Fort Rucker, Alabama, USA, hvor han afsluttede sit ophold med gennemgang af et taktisk helikopterkursus, inden han i april i år returnerede til Danmark.

Det historiske ved dagens begivenhed var, at det sandsynligvis er sidste gang HFT skifter chef som HFT, fremtiden ligner noget med en flyvende enhed under flyvevåbnet.

Tekst: s-n



Her overdrager BOS kommandoen over Hærens Flyvetjeneste til major, fra den 1. juni oberstløjtnant, Jannik Skov (NAK). (Foto s-n).



Den afgående chef for Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant E. Johansson (BOS), sagde personligt farvel til alle sine ansatte ved Hærens Flyvetjeneste.

Flyvning nummer 1000 med Eurofighter Typhoon

Tirsdag den 18. maj. Gennemførte udviklingsfly nr. 5 (DA5) Eurofighter Typhoon med testpilot Wolfgang Schirdewahn ved pinden flyvning nr. 1000.

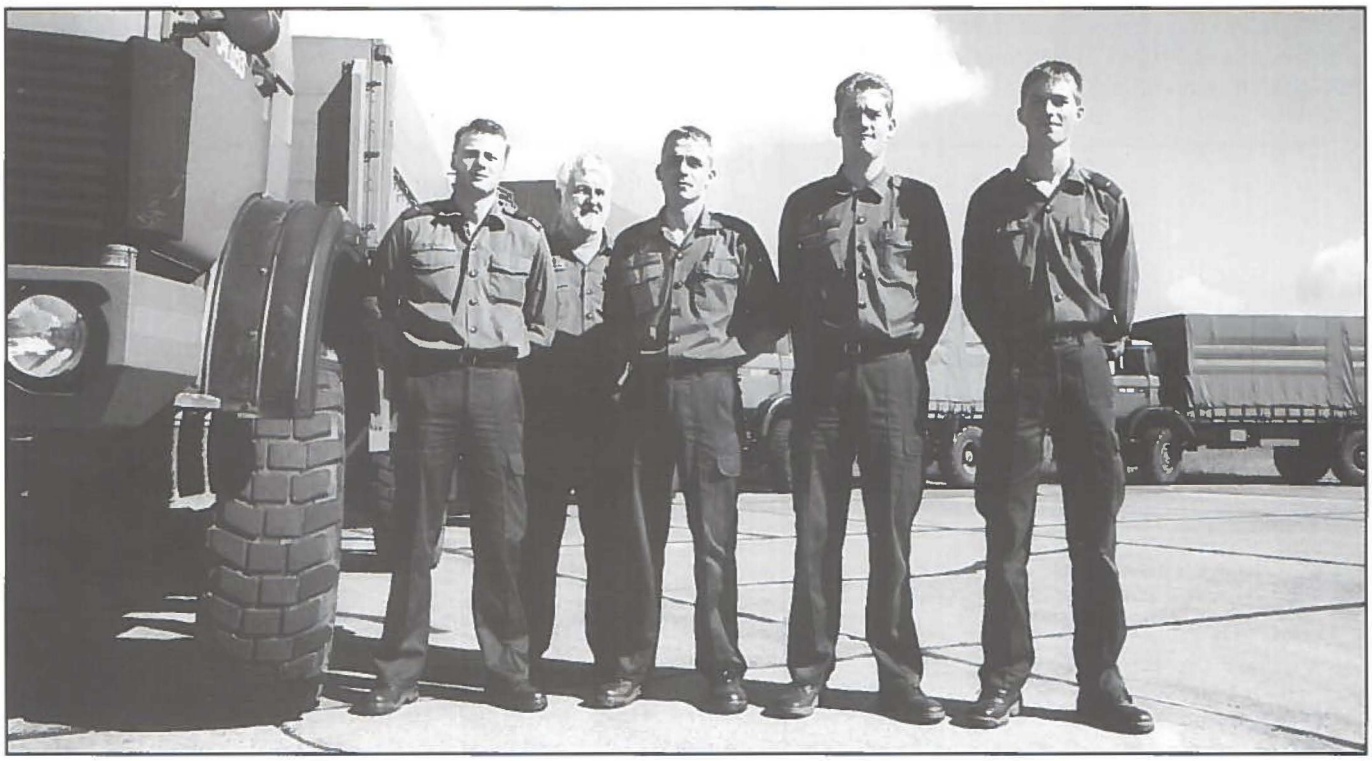
Man har nu affløjet 830 timer på Eurofighter svarende til 90% af den planlagte testflyvningstid.

Indenfor de sidste fem uger har man gennemført 62 flyvninger. I disse flyvninger har deltaget honoratiore fra de fire lande, der samarbejder om at fremstille flyet. Heriblandt den britiske forsvarsminister George Robertson, generalløjtnant Rolf Portz, Tyskland, On. Minniti, Italien og generalløjtnant J.A. Lombo Lopez, stabschef i det spanske flyvevåben.

Tekst: s-n

Flyvevåbnets sidste værnepligtige i lang tid

23. juni 1999 havde de jyske flyvestationer besøg af Eskadrille 682's sidste fire værnepligtige nemlig Bastian Sode, Bornholm, S. Sørensen, København, T. Nielsen, Kliplev og K.M. Schneider, Dybbøl. De fire var sammen med seniorsergent Rauff på en „rutinetur" rundt til de jyske flyvestationer. Rutinen skulle opnås i lastbil for at de i fremtiden kan få lov at køre med personer på ladet. De fire havde været rekrutter på Flyvestation Skalstrup i to måneder, hvor de studerede den sjællandske muld i jordhøjde, -Og derunder, som Nielsen tilføjede. De gav alle fire udtryk for deres overraskelse ved at komme til Skrydstrup, hvor folk talte helt normalt. En glædelig overraskelse mente de alle fire. De fem måneder på Skrydstrup var gået med uddannelse, men der havde været stunder til at kede sig i. „Det var utroligt at komme til Skrydstrup, hvor det hele mere mindede om en almindelig arbejdsplads". De havde fået deres køreuddannelse på køreskolen i Varde. Det havde været en speciel oplevelse at gå rundt blandt alle kampuniformerne i den blå tjenesteuniform, men ingen af dem ønskede at bytte uniformen ud. Alle havde de været glade for deres tid i flyvevåbnet, men det var nu også rart at skulle hjemsendes om en uge. Seniorsergent Rauff var meget glad for sine fire værnepligtige, som efter hans udtalelse havde vist de allerbedste takter under uddannelsen. Han kunne også konstatere, at det vil vare fire år inden han igen skal uddanne værnepligtige.



De fire værnepligtige fra Kørselstjenesten på Flyvestation Skrydstrup, fra v. er det menig Bastian Sode, Bornholm, menig S. Sørensen, København, T. Nielsen, Kliplev og menig K.M. Schneider, Dybbøl. Bagved lederen af turen seniorsergent Rauff.

Der er salg i Eurofighter Typhoon

Den 7. juni 1999 sendte Eurofighter GmbH et bindende salgstilbud til den norske Flyvematerielkommando om leveringen af 20 stk. Eurofighter Typhoon våbensystemet med option på levering af yderligere 10.

Den 27. maj var chefen for den norske luftforsvarsstab, generalmajor Per Oscar Jacobsen på besøg hos British Aerospace for fra Warton, UK, at flyve en tur i DA4 (udviklingsfly nr. 4) med testpilot Keith Hartley som fartøjschef. Efter flyvningen sagde Jacobsen: „Jeg er imponeret, Eurofighteren imødekommer vore ønsker til, hvad næste jagergeneration skal kunne".

I mellemtiden har Grækenland bekræftet sit ønske om at træde ind i Eurofighter programmet. Man har planer om at implementere mellem 60 og 90 fly i operativ tjeneste med start i år 2005.

Endelig foreligger der en forespørgsel fra republikken Korea om levering af op til 120 fly.

NATO fylder 50

Til lykke til NATO fra Holger Danske

Ind imellem får man en fornemmelse af, at flyvevåbnet er befolket med personel, der absolut ikke kan styre deres kreative evner. I anledning af NATO 50 års jubilæum, har kaptajn Pia Wognsen, Flyvertaktisk Kommando, tegnet Holger Danske, som nu smykker bagkroppen på en F-16. Flyvevåbnets flyvende fotograf, sergent Henning Kristensen har foreviget flyet deroppe over skyerne, hvor himlen altid er blå. Det gik således til.

Den 21. maj 1999. 30.000 fod oppe over Kattegat er to F-16 på vej hjem til Flyvestation Aalborg. Det ene, ført af chefen for Eskadrille 723, kaptajn Lars Munkholm (HOL), i MLU bemaling. Det andet og endnu mere farvestrålende fly, ført af chefen for Eskadrille 726, kaptajn H.R. Kanstrup (LAN), har Holger Danske malet på sideroret. På hans skjold står tallet 50, det antal år NATO i år har bestået.
I slutningen af juli deltager „Holger Danske" i en flyveudstilling på RAF Fairford i England sammen med tre andre F-16 fra de fire europæiske F-16 lande, nemlig Belgien, Holland og Norge.
Holger Danske er tegnet af kaptajn Pia Wognsen i Flyvertaktisk Kommando's Økonomisektion. Da vi spurgte hende, hvad Holger Danske har med økonomi at gøre, lød svaret: „Hvis man altid kun beskæftiger sig med det, der står i ens stillingsbeskrivelse, kan livet hurtigt blive kedeligt!. Det har kaptajnen sikkert ret i. Tidligere, da hun var utilfreds med den af flyvevåbnet udleverede graviditetsuniform - hvad gjorde hun så? Gik hen og kreerede den, der er i brug i dag.
Billedet er taget af sergent ved Flyvestation Aalborgs Fototjeneste, Henning Kristensen. Han er flyvevåbnets enlige flyvende fotograf, om sit arbejde sagde han: „Det at flyve rundt i 30.000 fod i solskin på en dag, hvor det regner og er surt nede på jorden er det der gør, at jeg er ked af engang at skulle dø!"
s-n

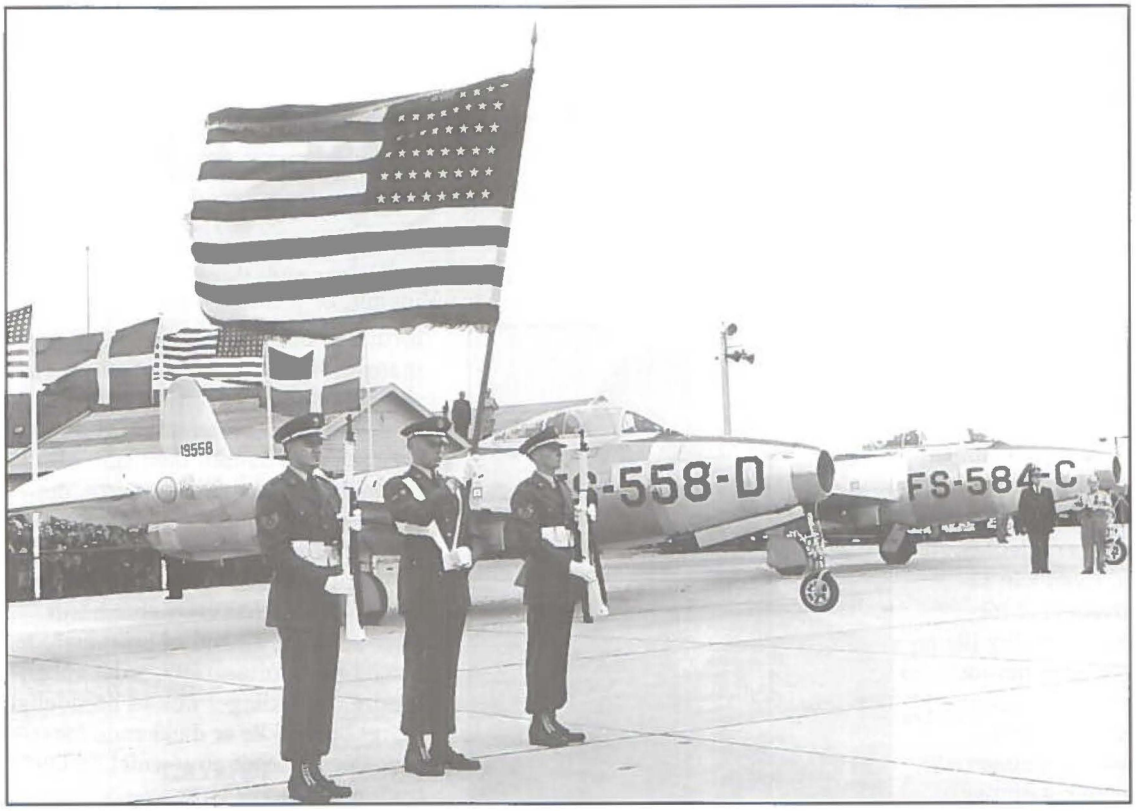
FLYNYT

NR. 5 OKTOBER 1999



FRED
FRIHED
FREMTID

FLYVEVÅBNET 2000



Fra modtagelsen af de første F-84E „Tordenjets" i Kastrup Lufthavn i august måned 1951.

med 4 underlagte kommandoer (LANDJUT, NAVBALTAP, AIRBALTAP og LANDZEALAND). En tysk flyveroberst og jeg selv mødte som de to første stabsofficerer ved AIRBALTAP på Karup. På bareste bund.

Det blev til tre gode arbejdsår, som huskes med særlig glæde, fordi det fra starten viste sig helt ubesværet at samarbejde med de vesttyske flyenheder i Schleswig-Holstein. Traf mange og især unge tyskere, som det var let at komme ind på livet af, og som i alt hvad de foretog sig viste åbenhed og iver, vilje og dedikation. Sådan var det faktisk overalt iblandt og imellem allierede flyvere; men jeg følte, at det dansk-tyske fællesskab hurtigt blev specielt. Det skulle da også vise sig at holde karat og udvikle sig tillidsfuldt og gnidningsfrit. På alle trin og i øvrigt for alle værn.

Sovjets kernevåbenarsenal havde i midten af ti-året nået så anselig en størrelse, at NATO's oprindelige strategi (den massive gengældelse) ikke længere var troværdig, og i slutningen af 1967 godkendtes så strategien om det fremskudte forsvar og den flexible reaktion (respons).

De deraf afledte ændringer og nyskabelser oplevede jeg i en national stilling med vægten lagt på opstarten af arbejdet med aftaler og planer for modtagelsen af flyforstærkninger fra UK og USA og på opdatering af materiel og uddannelse sigtende imod større konventionel kampkraft. Og våbenhjælpen fortsatte - gud ske lov. Først med NIKE og senere med HAWK missilsystemer. Så udskiftning til 2. generations (våbenhjælp) fly (F-86D, F-100 og F-104 i en lind strøm). Alene af jetfly modtog flyvevåbnet mere end 400. Våbenhjælpen var generøs og storstilet og af største betydning for de modtagende nationer og dermed for NATO.

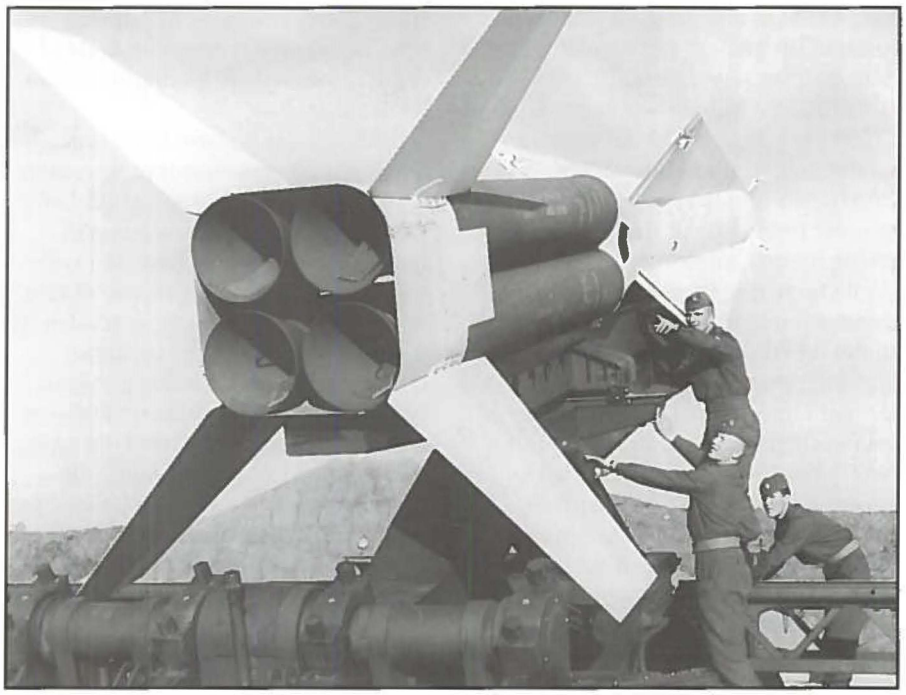
På det seneste af 60-erne kom tillige det hidtil største NATO infrastrukturprogram på benene: NATO AIR DEFENCE GROUND ENVIRONMENT (NADGE) dækkende fra Nordkap til det østlige Tyrkiet. Husker det som et tydeligt og glædeligt bevis på, at alliancen blev kittet tættere sammen. Men tiden var bestemt ikke idel glæde. Frankrig meldte sig ud af det militære fællesskab. Personligt anså jeg separationen for ulykkelig. Et forsvar af Europa uden fransk medspil fandt jeg dybt nedslående. Det var det også at opleve, at russisk panser så til, at foråret i Prag blev fortabt. Det andet tiår var krisefyldt, men set i bakspejlet var det som om NATO's evne og vilje skærpedes i perioden. Og så var det jo skønt, især for en flyveroberst, at se Armstrong på månen.

70-erne - Blandt venner

70-erne begyndte for mig med aktiv deltagelse i alliancens liv. NATO Defense College (NDC) nu med hjemsted i Rom. Kursus Nr. 35 var en broget flok af midaldrende officerer og civile fra alle hjørner og kroge af alliancen. Godt et halvt hundrede i alt. En værdiladet forsamling af erfarne mennesker. Klar fornemmelse af at være blandt venner, som var åbne for både at gi' og ta'. NDC er toppen af den allianceskabte pyramide af undervisning og skoling, træning og øvelser, som udgør NATO's pulsslag i hverdagen.

Resten af årtiet var jeg i nationale stillinger, men med stærke bindinger til vigtige NATO-projekter. Først og fremmest til flyforstærkningsarbejdet. Når det nu ikke var politisk muligt at stationere allierede troppeenheder i Danmark, så var det næstbedste at sikre tilgang af forstærkninger, når Danmark bad derom og i så fald at have alting i orden til hurtig modtagelse og klargøring til operativ status. Flyforstærkninger kunne selvsagt

Eftersyn af Nike jord-til-luft missil tilbage i 1962. Nike missilet var beregnet til at bekæmpe højtgående angrebsfly som kunne forventes at medføre atomvåben. Nike batterierne var anbragt rundt om København.



komme hurtigt, og det var da selvfølgelig også her, at man kom hurtigst fra start. Tanke- og idéstadiet var ovre, og mulighederne skulle undersøges før aftaler og planer kunne konkretiseres. I flyvevåbnet mødte vi mange folk fra USAF og RAF. De var naturligvis interesserede i alle forhold med henblik på endeligt at kunne udpege flytype og enheder og fastlægge lokal støttekapacitet, hvad der skulle bringes med ved deployeringen, og hvad der skulle opmagasineres og hvor. Det var et inspirerende arbejdsområde, som endte med et antal "øremærkede" eskadriller, for hvem det efterhånden blev rutine at forlægge fra USA eller UK til Tirstrup eller Vandel eller hvor, det nu var. Flyvevåbnets offensive kapacitet kunne i løbet af få dage fordobles. Herudover blev der planlagt mere groft for yderligere flyforstærkninger og for støtte til fly tilhørende US Marine Corps. De sidste var indstillet på at "ta' alt med i rygsækken" og stillede ikke mange krav.

Også for ACE MOBILE FORCE forelå der planer for en mulig indsættelse i Danmark. Flyvevåbnets opgave var (på Værløse) at håndtere den nødvendige lufttransport. Planen var at lande et stort fly hvert 3. minut og gøre det flere døgn i træk. Max. 15 minutter lossetid og så af sted igen. I min tid som chef for Flyvestation Værløse afprøvede vi det et par gange. Med planlagt kadance selvfølgelig, men dog kun i et par halve døgn ad gangen. Det var herligt at arbejde med alt, hvad der havde med forstærkninger at gøre. Lydefrit NATO-samspil.

I 70-erne blev to store og pengekrævende projekter sat i gang på basis af fællesfinansiering. Det var først shelterprogrammet, som i øvrigt også blev færdigt i perioden. Alene i Danmark ca. 100 betonhangarer. Dernæst blev det sidst i 70-erne besluttet at anskaffe en lille snes E-3A fly, senere benævnt AWACS. En betydningsfuld styrkelse af NATO's jordbaserede radardækning mod øst og i særlig grad imod lavtflyvende luftfartøjer. Sammen med førnævnte NADGE var der tale om en særlig type af fællesindsats. Ikke fordi de alle var "flyverblå", men fordi de dækkede hele det europæiske NATO-område, de var udelukkende defensive, og de var alle tre meget synlige, og derved overfor rette vedkommende demonstrerede de vilje, også offervilje, til at forsvare.

Det gjaldt også den meget vanskelige beslutning om at deployere de atombevæbnede "Pershings" på europæisk jord. Her udviste alliancen virkeligt mod og mandskraft - og det kunne Danmark så ikke bekende sig til.

80-erne - Tæt på NATO

80-erne skulle blive mit NATO-årti. Stunned by surprise blev jeg på dens første møde i januar 1981 valgt som Chairman of the Steering Committee for EURO/NATO Joint Jet Pilots Training. Programmet var besluttet af en kreds af forsvarsministre i efteråret 1980. Målet var - på Sheppard AFB i det nordlige Texas - årligt at uddanne 300 piloter kommende fra de 11 deltagende NATO lande. Senere kom Italien også med. Uddannelsen skulle starte i oktober 1981. Det var et raskt "lille" job ved siden af havende tjeneste i Flyverstaben. Men det gik. De nationale repræsentanter mødte op med iver, inspiration og ikke at forglemme fornøden prokura. Vi fik overført ca. 100 jetfly, aftalt forhold og priser for støtte fra basen, udliciteret vedligeholdelsen og etableret en træningssyllabus. Nationerne medvirkede til opstilling af instruktørkorpset og tilmeldte elever til det første års berammede kurser. Budgettet på ca. 800 mio. kr. pr. år og tilhørende fordelingsnøgle blev godkendt. Det var kun nødvendigt at afholde tre (ugelange) møder. Og så startede programmet. Til tiden. Oktober 1981. Enkel og tillidsfuld løsning af en opgave, som det (måske kun?) kan gøres af soldater og her altså af NATO-Airmen i en mangekantet international ramme. Husker, at jeg havde en enkelt, men stor hjerteplage, nemlig sikkerheden i luften. Dengang var kravet, at den enkelte (elev og instruktør) skulle bestå en prøve i engelsk med mindst 80 % rigtige besvarelser. Spurgte mig selv, hvordan f.eks. en tyrkisk instruktør og en græsk elev, der tilsammen kun havde 2/3 evne til at tale med hinanden, ville kunne klare alle flyvesikkerhedsmæssige forhold, der fulgte med uddannelsen i et 2-sædet cockpit. Men også det gik. Endskønt intensiteten var endog meget høj, skete der ingen større uheld i de fire år, jeg var chairman.

Den daværende operationsstab i

FKO var bl.a. ansvarlig for at holde forbindelse mellem forsvarschefen og dennes faste repræsentant (DAMIREP) i Militærkomiteen. Som CH/O i et par år betød det for mig mødet med et mere bureaukratisk NATO. Mit praktiske arbejde i vingården var forbi. Nu var der mange papirer og megen langsommelighed. Det skulle følge mig resten af min tid som tjenstgørende. Men jeg vænnede mig til det og fandt i øvrigt ud af dels, at bureaukratiet i NATO var mindre, end det var i andre store internationale grupperinger, dels, at praktiske folk i NATO havde taget højde for "ulykkerne" simpelthen ved at begynde drøftelser, planlægning o.s.v. noget før. Det førte godt nok en vis langsommelighed med sig, men betød til gengæld, at ting blev sat på plads til tiden - og det var jo ikke særligt ineffektivt. I virkeligheden er det et godt billede af NATO i 80-erne. Langt det meste af det grove var gjort. Det var et konsolideringens ti-år. Sådan fornemmede jeg også klart min tid som Deputy CINCNORTH (1984-87). Meget kunne selvfølgelig gøres en smule bedre, og det prøvede vi på. Procedurer og andet godt kunne øves endnu en gang, og det gjorde vi så - også og ikke mindst af hensyn til den relativt hurtige udskiftning af personel. Situationen medførte imidlertid ikke, at vi blev overmodige. Tværtimod fandt vi stadigvæk, at Østmagternes militære kapacitet var skræmmende. I NATO korridorer snakkede man i flere år om, at midten af firserne kunne blive farlige, underforstået, at derefter ville truslen aftage. Som en understregning heraf oplevede vi netop i den periode et voldsomt udbrud af den sovjetiske nordflåde fra baserne på Kola. Flere af de rigtig store skibe, så vidt jeg husker bl.a. "Kirov" og "Moskva", steamede med høj fart mod vest, senere sydvest, fulgt af tilhørende opbud af sikrings- og støtteenheder, u-både og langtrækkende fly. Faktisk kom det noget overraskende for os på AFNORTH, men da alt viste vanlig rutine på andre afsnit, kunne vi ret hurtigt tillade os at blive interesserede observatører af en meget vel gennemført øvelse, som først endte langt mod sydvest. Vor bedømmelse var, at det eneste, der ikke havde topkvalitet, var de hangarskibsbaserede fly. Det skulle vise sig at være sidste gang, at denne, af Admiral Gorsjkov skabte strategiske flåde af flotte skibe, sejlede i kampformation på det store hav.

I AFNORTH afprøvede vi også noget nyt på den maritime side, nemlig at forlægge en gruppe af US hangarskibe langt ind i en nordnorsk fjord. Ideen var at udnytte den elektroniske skygge, som fjeldene skabte og at placere sig således, at truslen fra u-både blev kanaliseret og derfor lettere at imødegå. De hangarskibsbaserede fly kunne så støtte kampen især i Nordnorge, som altid, og efter min mening for ofte, påkaldte sig interesse. Som Deputy CINC fandt jeg det nødvendigt at præstere et modspil. Det gjorde jeg, når lejlighed blev budt, ved at gentage mit synspunkt om, at nok ville en krig i Nordnorge blive dramatisk, som naturen er deroppe, men en krig i det flade Nordtyskland og i Danmark ville blive ganske anderledes, nemlig blodig og blisterfuld.

Det, vi havde troet skulle blive de farlige år midt i firserne, viste sig ikke. Måske havde tre dødsfald hurtigt efter hinanden noget med det at gøre. Efter Bresjnev kom Andropov og så Tjernenko. Det tog bare 2 år og 4 måneder, hvorefter Gorbatjov trådte an, og han ønskede og evnede at "tale forretning" med Vestens ledere. Og så var Afghanistan begyndt at tære hårdt på den røde hærs kræfter.

Efter 3 år kendetegnet ved et tillidsfuldt og fortroligt samspil med 2 britiske Commanders-in-Chief, fik jeg et meget kort ophold i Bruxelles. Var DAMIREP i bare 3 måneder, og det var alt for lidt tid til at danne sig holdbare indtryk.

Atter nordover for at overtage en NATO kommando, nemlig COMBALTAP. Kunne hurtigt konstatere, at også her gjaldt det konsolidering og finslibning. Bl.a. blev den nye bunker funktionsafprøvet med fuld bemanding gennem længere perioder. Vi havde mange besøgende i bunkeren, som i sandhed var nedgravet (lidt vest for Viborg) og så tæt som muligt på at være totalsikret. NATO infrastrukturmidler dækkede alle byggeomkostninger med samt udgifterne til det tilhørende Command, Control and Information System (ACBA CCIS), der var under færdiggørelse, men først nåede brugerniveau kort tid efter, at jeg var pensioneret.

Et samarbejde med US 9. Division blev intensiveret. Divisionen havde hjemsted ved Stillehavets kyst, nær Tacoma. Altså en i givet fald sent ankommende forstærkning. Til gengæld var det en meget interessant og helt moderne enhed. Let og derfor meget mobil, egen brigadestor helikopterstyrke og elektronik over alt. Divisionen var øremærket til COMLANDJUT, og det var da også ham, der gjorde arbejdet. Bl.a. fik han held til at få divisionens hovedkvarter opstillet feltmæssigt i nærheden af Rendsburg. Med al elektronikken bundet sammen til internt brug og med ender ud til alle skeletbemandede dispositionsenheder. Jeg må simpelt hen nævne divisionschefen. Generalmajor John M. Shalikashvili, født i Østeuropa. Nu en enestående amerikansk officer, som i 1992 blev Supreme Allied Commander Europe og sluttede som USA's forsvarschef.

Den omstændighed, der førte til, at jeg nok så hovedkulds havde overtaget BALTAP, efterlod mig det indtryk, at det sikkert ikke ville skade at prioritere tilstedeværelse i Schleswig-Holstein og at øge kendskabet til området og dets mennesker, militære som civile. Det fik jeg megen stor glæde af. En glæde var det også at arrangere NATO's 40 års jubilæum på og i øvrigt sammen med Flyvestation Karup. Den danske udenrigsminister og Hamborgs overborgmester talte for alliancen.

Gennem en årrække havde Vestberlin inviteret personel ved NATO hovedkvartererne i Karup til et årligt besøg i byen. Vi var selvfølgelig betalende gæster, men mødte altid et meget venligt og gæstfrit værtsskab. I august 1989 deltog jeg. Et af programpunkterne var en orientering om byens vilkår, status og muligheder fremlagt af en højtstående sikkerhedspolitisk embedsmand fra bystyret. Fulgtes med den tyske generalløjtnant, der var Deputy COMBALTAP fra mødet. Vi spadserede og snakkede sammen i fortrolighed om det, vi just havde lyttet til. Husker, at vi var enige om, at "muren" nødvendigvis måtte falde en dag, men at det måske ikke blev i vor tid! Mindre end tre måneder senere stod vi så totalt overraskede med fredens palmer i begge hænder. For en general med ansvar for at skulle udøve kommando over troppeenheder var det en bevægende



Spitfire Mk. IX over det danske landskab. Flyet indgik i sin tjenesteperiode fra 1947 til omkring 1952, den sidste, halenummer 407, blev først hugget op den 1. juni 1955.

oplevelse. Et halvt årstid senere blev jeg pensioneret. Et godt tidspunkt.

90-erne - Tiden efter fodnoterne

Forandringens årti. Genforeningen af de to Tysklande var en kendsgerning. Ikke forårsaget, men dog grundlagt af NATO - i alt fald oplevede jeg det sådan. Alliancen havde i fællesskab villet og evnet at stå imod og samtidigt fremstå som et forsvar for et mere retfærdigt alternativ til livsvilkårerne i Øst. Alle i fællesskabet havde bidraget. Mange med meget, andre med mindre. Sandheden er, at vi danske var blandt de nationer, der ydede mindst og til tider ikke særligt positivt. Vi bidrog bl.a. fra starten og gennem de fire første ti-år med at placere os på fællesskabets overdrev. Vi nedlagde *FORBUD* mod placering af atomvåben og mod stationering af allierede troppeenheder på dansk jord. Vi tog os *FORBEHOLD* ved flere lejligheder bl.a. overfor det integrerede luftforsvar og for bevægelsesfrihed og øvelsesområder for visse allierede flådeenheder i den mellemste Østersø. Og så førte vi os frem i størstedelen af firserne med *FODNOTER*. Alt dette og en tynd tegnebog gjorde det ikke altid let og ofte ganske svært for danske at tjene i NATO. Men sådan var det, og det vidste vi. Det hjalp, at vi overfor professionelle militære ledere kunne påvise og overbevise om, at vi fik meget forsvar for pengene. Det forhold var os til stor gavn specielt i relationerne til AFNORTH og i det tysk-danske samarbejde i BALTAP.

Det sidste tiår har set store forandringer i Østeuropa, og NATO har på forstandig vis passet sig til. Slanket de stående styrker og tilhørende føringsstabe og styrket betoningen af de sikkerhedspolitiske aspekter og tilhørende handlekraft. Tillige er alliancen nu rede til at udvide mod Øst. Også dansk støtte til og forståelse for NATO er ændret markant. Vi har nu et fuldgyldigt medlemskab. Først på året læste jeg et avisinterview med vor forsvarsminister. Det bar overskriften "Danmark ud af kujonrolle". Og et par uger senere, den 22. januar, har jeg i TV med egne øjne og øren set og hørt NATO's generalsekretær takke Danmark for en stabil, stadig og uselvisk støtte til alliancen. Det, en ung officer fornemmede for 50 år siden, gentager sig nu for en gammel general. Det gibber vildt i mig, og jeg må knibe mig i armen.

1999

Ved 50-års jubilæet vil NATO blive rost af mange for mangt og meget, og det er der gode grunde til. Og takke vil man af lige så gode grunde. Ved den lejlighed kunne man i al stilfærdighed ønske, at takken også blev rettet

- til de millioner af mænd og kvinder, uniformerede og civile, høj og lav, der har bemandet NATO's funktionsduelige formationer og dermed skabt det for alliancen så nødvendige svinghjul af masse og kraft med tilhørende inerti.

- til alle vore allierede, men især til USA, som ydede os utroligt værdifuld støtte og hjælpsomhed i stort og småt og ved enhver lejlighed.

- til det tyske Bundeswehr, som vi så vokse op, udvikle sig og gro os langt over hovedet, men uagtet forblev den samme og nære samarbejdspartner.

Lad mig slutte med et spørgsmål: *"Hva' dælen sku' vi ha' gjort uden NATO?"*

❑

Hærens nye fly har ingen pilot

Hæren har indført et førerløst fly der er så lille og flyver så langsomt, at det på radaren vil ligne en fugl. Hæren bliver hermed det første værn i Danmark til at udnytte den slags fly til løse overvågningsopgaver.

Tekst major Jørgen Blazejewicz, Hærens Artilleriskole, og teknikumingeniør L. Nielsen, Flyvematerielkommandoen

Det førerløse fly er ikke længere en fremtidsvision i forsvaret. Flyvematerielkommandoen (FMK) skrev den 16. februar 1999 kontrakt med det franske firma SAGEM om anskaffelse af to Unmanned Aerial Vehicle (UAV) (Ubemandede førerløse fly) systemer til hæren. Systemet hedder SPERWER og skal indgå på korps- og divisionsniveau og anvendes til fjernopklaring og til målopklaring for artilleriet.

FMK er projektledelse for anskaffelsen i koordinering og samarbejde med involverede myndigheder i forsvaret og i særdeleshed hæren. Det kan nævnes, at Holland og Sverige har indgået kontrakt på stort set tilsvarende SPERWER-systemer med levering fra juni 99, samt at Finland med en vis sandsynlighed vælger samme system. Henset til de dermed forbundne fordele vil Danmark indlede et formaliseret samarbejde med nuværende og evt. kommende SPERWER brugerlande.

Der er dog på ingen måde tale om et nyt materielsystem. Det førerløse fly har allerede været brugt i flere krigs- eller krigslignende situationer i blandt andet Bosnien, Mellemøsten og under Golfkrigen samt senest i Kosovo. Det israelske forsvar har f.eks. over 20 års erfaring med brugen af UAV.

TV-udstyr og datalink

UAV bliver primært anvendt til rekognoscering og medbringer normalt ikke våben eller forsvarssystemer. Flyet bliver udstyret med en nyttelast, der vil afhænge af den missionstype, det skal gennemføres. Eksempelvis kan det udstyres med et TV-kamera eller en sensor, der "ser" i det infrarøde område. Når flyet samtidig er udstyret med datalink-udstyr, kan det sende billederne direkte til en mobil jordstation, der kan være placeret over hundrede kilometer fra flyets indsatsområde. Anvendelse af UAV gør det muligt at indsamle informationer over fjendtligt område uden risiko for egne soldaters liv, idet operatøren fjernstyrer/kontrollerer flyet og dets nyttelast på sikker afstand. En ekstra fordel ved flyet er, at det som regel er så lille og flyver så langsomt, at det kun vanskeligt kan registreres af fjendens radar. En lille langsomtgående UAV vil ligne en fugl på radaren og vil derfor ofte blive filtreret bort fra radarbilledet.

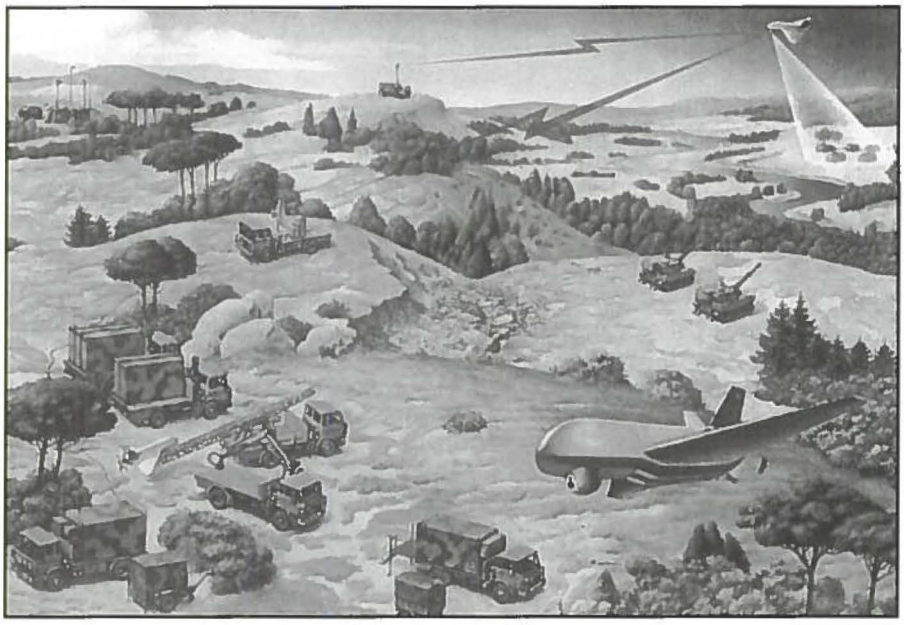
Helt nyt system i forsvaret

Indfasningen af UAV-systemer i hæren betyder samtidig indfasning af et helt nyt flyvåbensystem i forsvaret. I praksis er selve flyet den mindste del af det samlede system, der har sin tyngde i komplicerede kommunikations-systemer og avancerede payloads (flyets nyttelast). Hærens UAV-systemer bliver meget fleksible i indsats. Antallet af jordkontrolstationer gør det muligt at flytte én station, mens den anden er aktiv, eller begge stationer kan flyttes, mens UAV bliver styret fra start- og landingsfaciliteten. UAV kan også flyve selvstændigt uden forbindelse med en station. UAV'erne udrustes med dag- og natsensorer omfattende et TV-kamera og en infrarød sensor, der er bygget ind i samme enhed. Der er mulighed for, at operatøren kan skifte mellem de to sensorer under flyvningen. Derved bliver det muligt at lade den ene sensor supplere den anden. Hvis for eksempel en detalje ikke er særlig tydelig med TV-sensoren, kan operatøren skifte over til infrarød-sensoren og måske få detaljen tydeligere frem. Hvis UAV'en skal kunne "se" i al slags vejr, er det nødvendigt at tage en såkaldt Synthetic Aperture Radar (SAR) i anvendelse. Denne radar vil indgå i UAV-systemet, men type og antal er endnu ikke besluttet. Herudover kan UAV evt. senere udstyres med sensorer til at stedfæste f.eks. minefelter, til ABC-sporing eller med laserdesignatorer, der kan designere (belyse) mål for fly- og artilleri-leverede præcisionsvåben.

Operativ indsættelse af UAV

UAV bliver organiseret ved feltartilleriet i stabs- og målopklaringsbatteriet. Den bliver indsat på grundlag af en analyse af interesseområde foretaget af korps- eller divisionsstaben. Analysen munder ud i en anvisning af, hvilket terræn, der skal afsøges, hvilke måltyper, der skal findes og i hvilket tidsrum. Herudover vil der være et direktiv for, i hvilket omfang fundne mål skal formidles med henblik på at blive bekæmpet med f.eks. fly eller artilleri. Denne opgaveanvisning vil ved UAV-enheden blive omsat til en konkret plan, der omfatter flyveruter, flyvehøjde og payloads. Planen skal koordineres med andre midler, der virker i luftrummet, f.eks. helikoptere, fly og luftværn. Resultaterne fra UAV-missionen bliver formidlet til relevante modtagere ved staben og underlagte myndigheder. Samlet må indførelsen af UAV i hæren betragtes som en stor forbedring af kapaciteten til at indhente efterretninger og foretage målopklaring på korps- og divisionsniveau. Hele eller en del af en UAV-enhed vil sammen med de nødvendige føringsmæssige og logistiske støtteelementer kunne udsendes i forbindelse med internationale operationer, f.eks. til støtte for Den Danske Internationale Brigade. En udsendelse kan dog først finde sted, når den fornødne uddannelse og træning er opnået.

Kunstnerens ide om, hvorledes et operationsområde kan se ud for hærens Unmanned Aerial Vehicle (UAV), der primært skal benyttes til rekognoscering. Anvendelse af en UAV gør det muligt at indsamle informationer over fjendtligt område uden risiko for egne soldaters liv.



Endelig skal det nævnes, at de to SPERWER-systemer, der forventeligt leveres til hæren i december år 2000 (1. system) og i maj 2001 (2. system), som det er gældende for alle andre fly i forsvaret operativt skal administreres af FTK og materiel- og vedligeholdelsesmæssigt (for de flyrelaterede dele af systemet) af FMK, idet også dette flysystem vil blive integreret i bl.a. FLYPUB (Flyvevåbnets Publikationssystem) og FLYVIS (Flyvevåbnets Vedligeholdelsesstyrings- og Informationssystem) m.m.

Fakta

Det består et UAV-system af:

- 2 jordkontrolstationer
- 2 mobile antennestationer, som er tilknyttet jordkontrolstationerne
- 4 luftfartøjer med tilhørende sensorpakker og datalink mv.

Vigtigste flydata er følgende:

Længde:	3.5 m.
Spændvidde:	4.2 m.
Vægt:	ca. 300 kg.
Nyttelast:	45 kg.
Max.hast.:	223 km/t.
Min.hast.:	154 km/t.
Flyvehøjde:	600 – 11.000 fod.
Rækkevidde:	ca. 150 km.
Endurance (flyvetid):	ca. 5 timer.

- 1 start- og landingsfacilitet med tilhørende launcher (startrampe), jordkontrol- og antennestation samt transport- og vedligeholdelseselement.

❑

Danish Aerotech

Danish Aerotech har fået nye ejere og satser på fremtiden

Danish Aerotech (DA) på Flyvestation Karup er solgt til nye ejere. Firmaet forventer fortsat at beskæftige mellem 70 og 80 personer i værkstederne på Karup. Ligesom man er fast besluttet på at fortsætte udviklingen af letvægtspaletter til mellemstore og store helikoptere. Endelig indgår det i DA's i fremtiden at komme til at vedligeholde de nordiske militære helikoptere.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 1. juli købte DAO Aviation A/S i Roskilde og Scandinavian Avionics A/S i Billund i fællesskab DA på Flyvestation Karup af F.L. Schmidt Aerospace Holding A/S.

Allerede i foråret indgik DA i et samarbejde med de to firmaer og firmaet Danish Aircraft Painting A/S i Odense med det formål at udnytte ekspertisen i de fire selskaber og samtidig skabe nye forretningsmuligheder.

Handlen omfattede alle DA's aktiviteter i Ballerup og på Karup. Det sikrer, at DA produktionsprogram fortsat kan tilbydes kunderne i forsvars- og flyindustrien. DA's direktør Søren Petersen tror på, at samarbejdet med de nye ejere åbner mulighed for samarbejde og effektivisering, idet DAO beskæftiger sig med flymotorer, og Scandinavian Avionics med flyinstru-

Direktøren for Danish Aerotech, Søren Petersen, siger om firmaets forbliven på Flyvestation Karup: „Foreløbig har vi en kontrakt, der løber til år 2004, med mulighed for at forhandle en forlængelse.



menter, forsvarselektronik og satellit kommunikations- og navigationsudstyr.

Bliver på Karup

Vi spurgte Søren Petersen: „Hvor længe har DA tænkt sig at blive på Flyvestation Karup?"

„Foreløbig har vi en kontrakt, der løber til år 2004, med mulighed for at forhandle en forlængelse. Jeg ved godt, at forsvaret på grund af forliget skal bygge nye hangarer, og derfor har kig på den plads man mener vi ikke bruger". „Hvad sker der så?" Søren Petersen understreger, at i virkeligheden sker der ingenting, men at man skal have en forhandling med forsvaret midt i august. Han siger også, at enhver beskæring af det areal DA har til rådighed, betyder en indskrænkning i de forretningsmæssige muligheder, og fortsætter: „Vi var med i budet om modifikation af 21 A-10'ere, indtil der kun var fire indbydere tilbage. Havde vi vundet, ville to A-10'ere ad gangen have fyldt ganske meget i hangaren".

Søren Petersen understreger, at der ikke er sket nogen ændringer i de aftaler man har om vedligeholdelse af dansk forsvars materiel i øvrigt, ligesom man også fortsat vedligeholder AMRAAM missilerne i Europa.

„Har salget af firmaet til nye ejere betydet noget i forhold til jeres kunder?" Til det siger Petersen: „Jeg kan kun sige, at vi taler med nye og gamle kunder hver dag, og alle har de været meget positive overfor os".



Et kig ind i Mock Up'en af Sikorsky's nye S-92 helikopter, som firmaet tilbyder til de skandinaviske lande i forbindelse med udskiftningen af blandt andet S-61. Danish Aerotech arbejder på at udvikle letvægtspaletter og moduler til samme helikopter, derfor har man lånt Mock Up'en for at foretage de nødvendige målinger.

Kig på helikopterne

„Indgår vedligeholdelse af forsvarets nye helikoptere i DA's overvejelser?"

„Der er ingen tvivl om, at det er et emne vi vil arbejde med", siger Søren Petersen. „Hvor stor interessen fra vor side vil være er selvfølgelig afhængig af, om der bliver tale om 10-12 danske helikoptere, eller det kommer til at handle om vedligeholde af hele den skandinaviske helikopterflåde. Men interesserede, det er vi!". Han lægger ikke skjul på, at man også er interesseret i at give et tilbud på den fremtidige vedligeholdelse af Fennec helikoptere. Søren Petersen har noteret sig, at der har været en vis debat om strejkeretten i forbindelse med vedligeholdelse af forsvarets materiel, om det siger han: „Hvis det viser sig at være et kardinalpunkt for forsvaret, vil vi gøre alt for at friholde forsvarets materiel fra at blive strejkeramt. I yderste fald, kan vi blive nødt til at melde os ud af Dansk Industri, men lad os nu se, hvordan det går.

Udviklingsarbejde

DA er fortsat i gang med at udvikle letvægtspaletter til store og mellemstore helikoptere. Ude i hangarhallen stod en Mock Up af Sikorskys S-92. Vi spurgte Søren Petersen, hvad den skulle bruges til. „Det er ikke så længe siden vi havde besøg af Westland/Agusta's EH-101, som vi benyttede lejligheden til at måle op, så vi kan lave rullesystem og letvægtspaletter til den. Det samme er gældende for S-92'eren, og for tiden har vi forhandlinger i gang med Eurocopter for at få lov at låne deres Cougar og NH-90 Mock Ups, som vi kan få lov at foretage de målinger vi har brug for". Han antyder, at det sidste projekt syntes at være lidt sværere end de to første.

❑

Redningshelikoptere

Der stod en Mock Up på Flyvestation Karup



Sikorsky S-92A Helibus™ i hangaren på Flyvestation Karup. Umiddelbart kommer man til at tænke på en ellipse når man ser luftfartøjet. Derefter kommer man til at tænke på: „Hvordan kommer man udenom den trappe når en forulykket skal ind i helikopteren?"

Det var lidt af en overraskelse at se en Mock Up af Sikorsky's nye S-92A Helibus™ i Danish Aerotechs hangar på Flyvestation Karup. Firmaet havde lånt helibussen for at foretage opmålinger til forskelligt udstyr.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

West Palm Beach i Florida, USA, det er dagen før juleaften, den 23. december 1998. Det var dagen, hvor verdens mest avancerede mellemvægtshelikopter løftede sig fra jorden for første gang, fortæller Sikorsky Aircraft Corporation. I cockpittet sad fabrikkens chefpilot John Dixson og chefen for S-92A programmet, chefpilot Bob Spaulding. Under jomfruflyvningen blev der gennemført otte starter og landinger, hover (svæv) samt forlæns og sidelæns flyvninger. Sikorsky forventer at få S-92A godkendt af FAA i 2001.

Kendt teknologi

S-92A programmet er baseret på Sikorsky's Black Hawk som flyver for US Army og US Navy's Seahawk, som til sammen har logget mere end fire mio. flyvetimer. S-92A er fremstillet af metal og compositmaterialer og er udstyret med højintegreret avionic.

Samproduktion

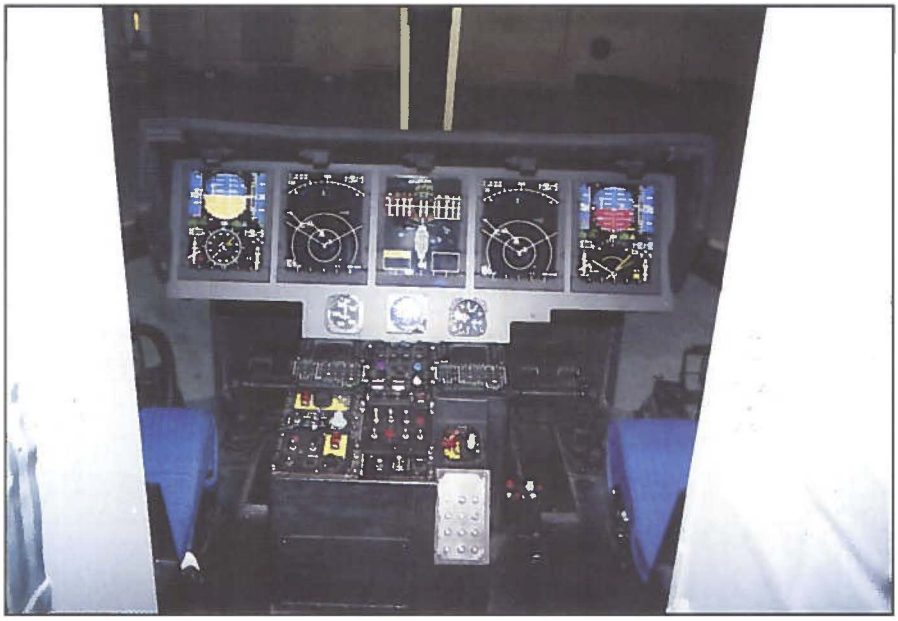
Mitsubishi Heavy Industries i Japan har fremstillet kabinen, som blev sendt til Sikorsky's Developing Center. Halefinnen er fremstillet af Jingdezhen Helicopter Group/CATIC i Folkerepublikken Kina.

Gamesa i Spanien skal fremstille dele til halesektionen og forstærkede kompositstrukturer, herunder stræbere og dækplader.

Cockpittet, inklusiv de elektriske ledninger, hydraulik, kølesystem, rør,



Billedet giver virkelig fornemmelsen af, at der er god plads i kabinen. Billedet narrer ikke, der er god plads, både til siderne og i højden.



Piloternes arbejdsplads udstyret med alt det avionic penge kan købe. Det er så et spørgsmål om, hvor meget Danmark har råd til.

vinduer og flyvekontrolsystemet, er fremstillet af Aerospace Industrial Development Corporation (AIDC) på Taiwan. Endelig er pontonerne med indbyggede brændstoftanke fremstillet af firmaet Embraer i Brasilien. Alt sammen under ledelse af Sikorsky Aircraft Corporation.

Udviklingshistorie

1992: Sikorsky annoncerer udviklingen af S-92.

1993: Det „papirløse" elektroniske design iværksættes på et tredimensionalt computerstøttet interaktivt tegnesystem. Systemet var koblet op således at man kunne udveksle data med de internationale partnere.

1994: Normer og tegninger færdige.

1995: Internationale deltagere i udviklingen udvalgt. Og bygningen af helikopteren i fuld størrelse påbegyndt.

1996: Første del af hovedgearkassen færdig. 1000 ansatte i det internationale produktionshold er nu involveret i fremstilling af S-92. Herunder blandt andet anvendelsen af halvfaste forme til støbning af kompositstrukturer.

1997: FAA godkender de første komponenter til S-92A.

1998: 23. december jomfruflyvning i Palm Beach.

Forventninger til fremtiden

Vicepræsidenten for programmet både i USA og internationalt, Ken Kelly siger, at han forventer, at der er et marked for omkring 700 helikoptere af typen. „Helikoptermarkedet udvider sig over hele verden", siger han, „og det marked, der udvider sig mest, er markedet for mellemstore helikoptere. Her kombinerer S-92A den indvendige størrelse på S-61 med de bedste egenskaber fra S-70 serien". Han er sikker på, at den større kabine i S-92A gør, at helikopteren vil kunne gøre sig i markedet.

Helibussen vil blive tilbudt i to versioner. En civil version med plads til 19 passager i en kabine som i et almindeligt fly og udstyret med civil avionic. Den anden version er udstyret med 22 sæder, sidelæns, eller med plads til tre LC-3 containere, som kan køres ind over rampen agter i helikopteren.

Sikorsky fabrikken argumenterer med, at S-92 bliver den billigste helikopter i sin klasse at flyve med.

En af de oplysninger, der savnes fra fabrikkernes egen omtale af deres helikoptere er, hvor voldsom er Downwash (Luftstrømmen fra helikopterens hovedrotor mod overfladen). Skal helikopteren anvendes som eftersøgnings- og redningshelikopter (SAR), er det vigtigt at vide, om downwash fejer en gummibåd væk når helikopteren befinder sig over den forulykkede, i enten 15 eller 30 m. højde.

❑

Data for Sikorsky S-92A Helibus™	
Type:	Mellemstor helikopter anvendelig til civil flyvning som almindelig flyvning VIP og SAR,
Fabrik	Sikorsky m.fl.
Motorer	2 stk. CT7-8 2.400 shp/1.790 kw.
Maksimum flyvehastighed:	306 km/t.
Marchhastighed:	290 km/t.
Flyvestrækning:	890 km.
Hover (svæv) OGE	1.900 m.
Hover (svæv) IGE	3.400 m.
Max. vægt m. intern last	11.430 kg.
Max. vægt m. extern last	12.018 kg.
Max. løft på extern krog	4.535 kg.
Antal passager, transport	19/22
Kabinens bredde	2,0 m.
Kabinens højde	1,83 m.
Kabinens længde	5,68 m.
Højde til overkant af halerotor	3,35 m.
Diameter, hovedrotor	17,16 m.
Total længde incl. hovedrotor	20,82 m.

Forsvarets familiepolitik - ide og virkelighed



Flyveroverkonstabel Anne-Charlotte Eriksen med sin datter Lærke, som hun i et år har fået lidt mere tid til at tage sig af. (Foto Flemming Eriksen).

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Ind imellem ligger der en lille trefløjet folder i posten om et af forsvarets politikker på et eller andet område. Personellet læser dem med større eller mindre interesse. Sidst kom folderen „Forsvarets personelpolitik om sammenhængen mellem familie og job". Indholdet lød rigtigt, men hvad med virkeligheden?

Forsvarskommandoen indledte sin pjece med at fastslå, at privatlivet er en ressourcebase. Et noget tungt ord for det hjem, hvor medarbejderne lader op til næste dag at kunne yde sit bedste på arbejde. Det har aldrig været nogen hemmelighed, at har man det godt hjemme, så går det også godt på arbejde, hvis ellers arbejdsforholdene er gode. Læser man videre i pjecen, er den én lang opfordring til at ansatte og chefer opfører sig fornuftigt i hverdagen. Målet er helt tydeligt, at sikre arbejdsforhold, der giver det bedst mulige arbejdsudbytte for ledelse og medarbejdere. Ikke nogen dårlig ide.

Fleksibilitet

Pjecen fastslår, at fleksibilitet er et af nøgleordene i forsvarets familiepolitik. Man glemmer ikke at fortælle, at fleksibilitet er et begreb, som både ledelse og medarbejder skal tage alvorligt. Fleksibilitet er et tovejs system. Det bliver gjort klart, at familie ikke bare består af en familie med små børn, men at alles forpligtelser overfor familien skal respekteres, uanset om det er i forhold til småbørn eller andre nære pårørende.

Fleksibel planlægning

Flere gange peges der i pjecen på, at der skal udvises fleksibilitet i planlægning af arbejdet. Der peges på muligheden for fleksibel arbejdstid, muligheden for at arbejde hjemme, hvis der opstår et behov for dette, og endeligt, at større arbejdsopgaver planlægges i god tid.

Cheferne opfordres til at se positivt på mulighederne i de orlovsordninger, der eksisterer. Der opfordres også til, at folk der er på orlov informeres om væsentlige forhold på tjenestestedet, og endeligt, at de skal tilbydes personelsamtaler, både under orloven og når den hører op. Ideen er, at få afstemt medarbejderens og chefen krav og forventninger.

Ikke en foræring

Pjecen giver ikke indtryk af at forsvaret har tænkt sig at forære noget væk. Det der signaleres er nogle spilleregler, som kræver en positiv holdning fra både ansatte og ledelsens side. Den er ikke grundlag for at der kan stilles urimelige krav, omvendt pålægger den forsvarets chefer at tænke to gange over tingene inden der gives et afslag.

Det virkelige liv

I virkelighedens verden kan „Familiepolitikken" se således ud. Flyveroverkonstabel Anne-Charlotte Agerbo Eriksen, fotograf ved Fototjenesten på Flyvestation Værløse, stod efter sin datter Lærkes fødsel med spørgsmålet: „Skal jeg søge forældreorlov, eller hvad?" Eller hvad? dækkede over det forhold, at forældreorlov økonomisk er noget belastende. Samtidig var

ønsket om ikke at være for længe væk fra arbejdet stort. Hun søgte derfor ad tjenestevejen om at få lov at arbejde 30 timer om ugen i et år.

Ansøgningen gik gennem systemet og inden længe var arbejdstiden nedsat til 30 timer om ugen.

God ordning

Anne-Charlotte Agerbo Eriksen siger om ordningen: „Jeg er utrolig glad for den aftale. Jeg møder til normal tid klokken otte om morgenen, og går hjem klokken 14. Det vil sige, er der en dag, hvor det ikke passer ind i arbejdet, må jeg blive lidt længere, og kan så gå lidt før en anden dag". Hun siger, at den lidt forkortede arbejdstid betyder, at hun undgår myldretiden, og, at hun kan hente datteren i børnehaven inden at barnet er helt udkørt. Sidst, men ikke mindst, kan hun nå at købe ind i forretninger, der ikke har alt for lange køer ved kassen.

„Det er klart", siger hun, „at det kræver en vis fleksibilitet både fra min og fra min arbejdsplads side, at få tingene til at gå op, men det fungere fint. Jeg har en aftale med Operationsafdelingen om, at når et kvartal er gået, skal min arbejdstidsnorm være opfyldt. Meningen med ordningen var og er ikke, at spare arbejdstid op".

Opfølgning

Vi tale med fuldmægtig Berit Christensen, der er sekretær i Forsvarskommandoens Hovedsamarbejdsudvalgs Underudvalg vedrørende ligestilling, for at høre, om der havde været tilbagemeldinger på pjecen. „Ikke ud over, at enkeltpersoner har sagt, at de synes godt om det indholdet giver udtryk for. Vi har talt om", fortsætter hun, „på et senere tidspunkt at foretage en evaluering af effekten af pjecen, men lige nu skal den have tid til at virke".

❑

Ny chef for Flyvevåbnets Officersskole



Oberst Per Jan Larsen, th. på billedet, er den 1. september tiltrådt som ny chef for Flyvevåbnets Officersskole (FLOS). Oberst Larsen havde indtil da, med grad af oberstløjtnant, gjort tjeneste som chef for Forsvarskommandoens Studiesektion (PLU1).

Oberst Hans-Jørgen Bjerge Pedersen (PED), som ved paraden den 25. august blev afløst som chef for FLOS er den 1. september tillagt midlertidig grad af brigadegeneral, og gør fra nævnte dato tjeneste ved HQ AIR NORTH i Ramstein, hvor han varetager stillingen som Assistant Chief of Staff (ACOS) A2 Division.

Tekst: s-n
Foto: Flyveroverkonstabel Anne-Charlotte A. Eriksen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse.

Chefskifte ved Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole



Ved en parade den 25. juni fik Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole (FLSR) ny chef, oberstløjtnant Anker „Pete" Petersen, th. på billedet. Han havde indtil indsættelsen som chef for FLSR været chef for Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando og der, ved siden af havende tjeneste, været ansvarshavende redaktør af FLYNYT.

Anker Petersen overtog stillingen efter, oberstløjtnant Erling Jensen, tv., som samme dag gik på pension.

Tekst: s-n.
Foto: Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse.

Royal Air Force Fairford

Kosovokonfliktens bombe- og tankfly

Tekst og billeder N.M. Schaiffel-Nielsen

Under konflikten i Kosovo kunne man i pressen høre om, at bombetogterne mod serberne udgik fra mange forskellige flyvestationer, også lang væk fra operationsområdet. Mange bombetogter blev gennemført fra den amerikanske flyvestation Fairford i Gloucestershire i det vestlige England. Her havde B-52 og B-1 bombestyrken deres base sammen med en flåde af KC-135 tankfly



Boeing B-52H Stratofortress, verdens ældste operative bombefly, kan skrive sin jomfruflyvning tilbage til 15. april 1952. Flyet kan medføre en imponerende våbenlast på 20.410 kg.

RAF Fairford blev genåbnet i 1979 af amerikanerne, som stadig driver flyvestationen. Det skete, da 7020 Air Base Group samme år blev gjort aktiv og deployeret til flyvestationen, som primært var hjemsted for KC-135 tankfly. Flyene var under kommando af Strategic Air Commands 11. Group. Tankflyene forlod Fairford igen den 25. juni 1990 og basen blev reduceret til støttebase for RAF Upper Heyford.

Under Golfkrigen steg basens personelstyrke til over 3000 mand. 1000 mand tog sig af at støtte de deployerede B-52 bombefly. Medens de øvrige 2000 indgik i bemandingen af et 500 senge stort hospital på RAF Little Rinsington. Under Golfkrigen blev der fløjet omkring 60 bombetogter fra RAF Fairford mod Irak. Hertil kom flyvningerne med KC-135 tankflyene.



Rockwell B-1B. Et imponerende bombefly, der har en total startvægt på 216.365 kg. De mange tons kan flyve frem mod målet i 61 m. højde med en hastighed der ligger op mod lydens.

Stor aktivitet

Under Kosovokrisen fløj de B-52 og B-1 bombefly, der blev deployeret til RAF Fairford mere end 270 sorties, under hvilke der blev kastet over 11.000 våben af forskellig art. I alt er der siden den 24. marts affløjet over 2.000 flyvetimer af basens fly. Hertil skal lægges, at basens KC-135 tankfly i samme periode har fløjet over 130 missioner, under hvilke de har tanket omkring 560 Nato-fly i luften.

B-52H

Boeing B-52H, Stratofortress, er et imponerende bombefly at se på. H'et bag betegnelsen B-52 fortæller, at der er tale om et fly af betydelig leveal-der. Kigger man i flykendingsbøgerne får man at vide, at den første prototype YB-52A fløj den 15. april 1952.

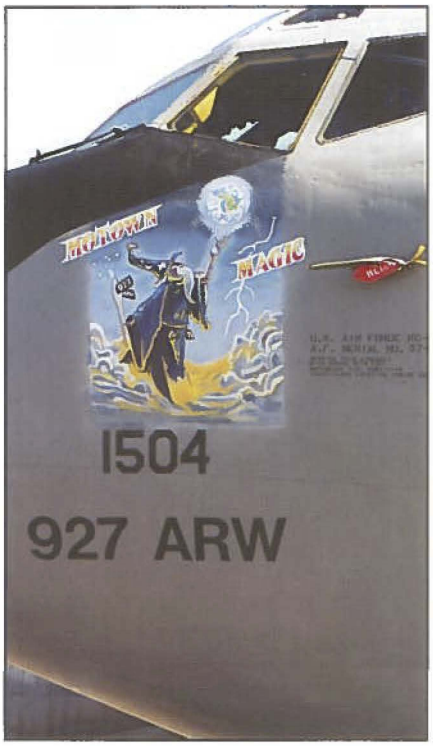
Vi talte med en af vagterne ved flyet som beredvillig gav lov til at vi kunne kigge op i flyets imponerende bombebrønd, en mindre balsal. Her, og på hard points under vingerne, kunne man anbringe i alt 20.410 kg. ammunition, det kan være alt fra „dumme" jernbomber til Tomahawk

På billedet kan man tælle mindst seks KC-135R Stratotankere, det var et imponerende syn at se de mange store fly på rad og række. Seks fly svarer til at bringe 462.000 kg. flybrændstof i luften, på én gang.



cruise missiler eller nukleare bomber. Da vi høfligt forespurgte, om det var muligt at få et kig op i flyet cockpit, var det slut med at være imødekommende. „Nix, det har skipper sagt nej til" lød det bestemte svar. Der var ingen grund til flere spørgsmål om det emne. Derimod fik vi at vide, at B-52H er en tung sag at flyve. Piloten skal i sine reaktioner være langt forud for flyet under flyvningen. Er han ikke det, går det helt galt, idet flyet reagerer meget langsomt på kontrollerne.

Da situationen blev optrappet i Kosovo i januar og februar i år, dannede amerikanerne 2nd Air Expeditionary Group (AEG) på RAF Fairford. Enheden blev aktiveret den 20 februar. Dagen efter ankom de første syv Boeing B-52H til flyvestationen fra Barksdale Air Force Base (AFB), Louisiana, USA. 2nd AEG blev underlagt 100th Air Expeditionary Wing (AEW) på RAF Mildenhall.



Første angreb

Diplomatiet fejlede, og den 24. marts gik Operation Allied Power (OAP) i gang. Seks B-52H forlod Fairford. Flyene kastede 27 AGM-86C konventionelle krydsermissiler (CALCM) mod mål i Jugoslavien. I begyndelsen af OAP kastede B-52H i alt 78 CALCM, mest af typen Block 0 og 1. Målene var fortrinsvis flyvepladser, ammunitionsfabrikker og hærens kaserner. Da disse mål efterhånden var ødelagt, blev flyene sendt retur til USA.

B-1B Lancer

På Flightlinen i flyvestationens nordlige del stod Rockwell B-1B Lancer (Lacenér). Det var flyet der i 1981 blev sat i produktion af daværende præsident Ronald Reagan. I mange år var flyet et pengeslugende projekt, som var så hemmeligt, at ikke mange udenfor Rockwell's udviklings- og senere produktionsafdeling anede noget om flyet. Inden produktionen af B-1B stoppede, var der produceret i alt 100 af typen.

B-1B kan medføre både konventionelle og nukleare våbentyper. Inde i kroppen er der plads til 34.019 kg., medens der kan hænges yderligere 26.762 kg. op på hard points under vingerne. Det er en imponerende last, som flyet kan føre frem mod et fjendtligt mål i helt ned til 61 m. flyvehøjde og med en hastighed på 965 km/t. Totalt er flyets startvægt 216.365 kg. Det er så også med et vingespand på 41,67 m og en længde på 44,81 m. På jorden er der imponerende højt op til toppen af halefinnen, nemlig 10,36 m.

Nose Art, det vil sige bemaling af flyets næse med fantasifulde billeder var især udbredt blandt tankflyene. Her et eksempel vist på Fairford i juli i år.

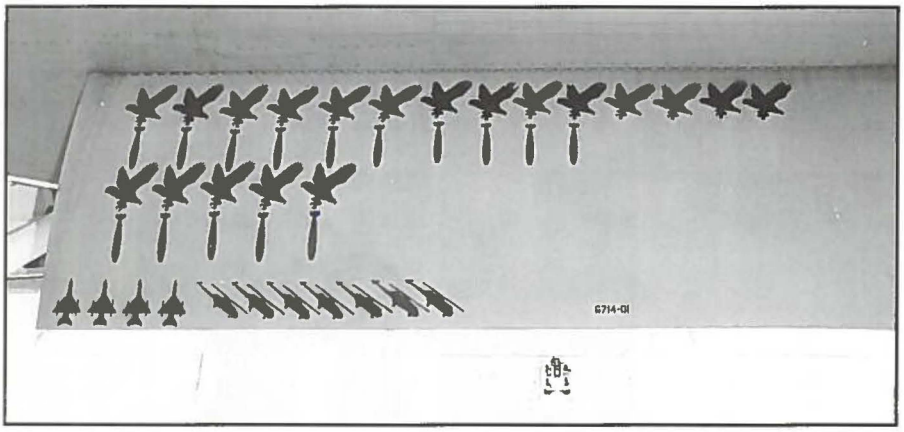
Vi kiggede lidt nærmere på flyet og kunne se, at det havde gennemført 15 bombetogter under Kosovokonflikten, hvor der var kastet bomber. Fire togter havde ikke ført til noget. Resultatet af indsatsen var fire MiG-21 ødelagt på jorden sammen med syv helikoptere, hvis type ikke kan fastslås.

Under Kosovo-konflikten blev der den 1. april deployeret fem B-1B Lancer fra 28th BW/77th BS på Ellsworth AFB, South Dakota, USA, til Fairford, under enhedsbetegnelsen: 77 Bombardment Squadron (BS). Allerede den første nat fløj to af flyene deres første mission. Valget af 77 BS, War Eagles (Krigsørnene) var ingen tilfældighed, idet enheden bestod af de sidst opdatere fly af typen.

Superfly

Enheden var den første der modtog og anvendte Conventional Munition Upgrade Program (CMUP). Et system, der både fungerer ved at forstyrre fjendens radar og ved at lokke hans jord-til-luft missiler på afveje. Systemet kan rulles ud i luftrummet fra beholdere bagerst på flykroppen. Hertil kommer at B-1B Lancer er opdateret til at kunne medføre præci-

Flyets besætning har, på dækskærmen over næsehjulet, omhyggeligt ført regnskab med antal bombetogter og resultatet. De fire missioner uden bomber betyder, at missionerne ikke førte til noget på grund af dårligt vejr eller andet.



sionsammunition, herunder indtil 24 stk. Joint Direct Attack Munition (JDAM), som indtil nu kun har kunnet anvendes af B-2 Spiret Stealth bombere. Dette styringssystem til ammunition bygger på de sidste 20 års udvikling af det lille og billige initial navigationssystem (INS) og USAF's Navstar Global Positioning System, bedre kendt som GPS. Disse to systemer arbejder sammen i JDAM og har betydet, at planlæggerne ikke længere skal spørge, -Hvor mange missioner skal vi flyve for at nedkæmpe det valgte mål? Nu hedder det i stedet, -Hvor mange mål kan vi ramme under denne mission? JDAM kit'et kan monteres på en Mk84/BLU (907 kg). Selvom bomben kastes fra flyet 18 km. fra målet, vil det indbyggede system sikre, at bomben falder på eller så tæt ved målet, at dette ødelægges. Og det vel og mærke selv om målet er indhyllet i røg, mørke eller tæt tåge. Testprogrammet begyndte i oktober 1996. Testene viste, at 95% af våbnene faldt indenfor en gennemsnitlig afstand af 9,6 m. fra målet mod det forlangte 13 m. B-1B Lancer fik dog ikke lov at afprøve systemet under konflikten, det blev overladt til B-2A Spirit.

Lancer måtte 'nøjes' med at medføre 84 stk. Mk84 500lb. (226,7 kg.) svarende til 19.042,8 tons våbenlast, ganske imponerende. En mission varede almindeligvis mellem syv og otte timer.

Tankflyene

At forestille sig, at OAF skulle kunne gennemføres uden brug af tankning af så at sige ethvert deltagende fly i operationen under flyvningerne til og fra operationsområdet er utænkeligt. Under besøget på Fairford så vi da også tankere i et antal, som normalt ikke ses på et sted. De kom fra mange forskellige enheder.

Den 17. april deployerede fem KC-135R Stratotanker og 160 mand fra 22nd ARS, 366th Wing fra Mountain Home AFB, Idaho, USA, til Fairford. Fra den 18. april fløj de hver dag til et område over Adriaterhavet. Hver mission, hvor flyene hver medbragte 77.000 kg. brændstof, varede omkring 10 timer. I løbet af de måneder OAF varede, nåede de at tanke så at sige enhver flytype der findes i Nato. Det skete enten ved hjælp af den flyvende bom, eller ved hjælp af Hose and Basket (slange og kurv) der rulles ud fra en pod på flyets vinge.

❑

Luftfartøjer deployeret til RAF Fairford i maj 1999

B-1B Lancer

Halenummer	Navn	Missioner	Enhed
85-074	-	8	77th BS/28th BW
85-0083	-	13	-
85-0091	-	12	-
86-0097	-	4	-
86-0102	-	0	37th BS/28th BW

B-52H Stratofortres

60-0009	Rolling Thunder II	7 CALM	23rd BS/5th BW
60-0011	11th Bomb Squadron	4 bomber/5 CALM	11th BS/2nd BW
60-0018	-	3 bomber	23rd BS/5th BW
60-0020	The mad Bolshevik	7 bomber/10 CALM	20th BS/2nd BW
60-0033	Instrument of Destruction	6 bomber	23rd BS/5th BW
60-0049	-	3 bomber/5 CALM/1 Raptor	20th BS/2nd BW
60-0052	-	1 CALM	96th BS/2nd BW
60-0062	-	2 bomber	20th BS/2nd BW
61-0002	The Eagle Wrath III	2 bomber	-
61-0016	Free Bird: POW. MIA: Remember	15 CALM	11th BS/2nd BW
61-0020	-	5 bomber/2 CALM	96th BS/2nd BW
61-0023	-	5 bomber/11 CALM	20th BS/2nd BW
61-0039	-	3 bomber	11th BS/2nd BW

KC-135R Stratotanker

59-1498	Spud Nick	22nd ARS
61-0277	Wild Wild West	-
62-3513	Heavy Metal	-
62-3572	The Luck of the Draw	-
63-8004		-

Bemærk, at tallet under missioner ikke nødvendigvis er lig med antal flyvninger.

Infanterikonkurrence

Tyskerne slået på hjemmebane



De glade vindere af Infantry Cub 1999. I bagerste række fra v. er det: Premierløjtnant Michael Neumann, KVG-O, flyveroverkonstabel Jesper Michelsen, ESK500-O, flyverkonstabel Tom Witthen, ESK500-M, oversergent Kristian Tanderup, ESK-O. Knælende er det fra v. oversergent Peter Glahn, ESK500-O, flyveroverkonstabel Morten Vedersø, ESK500-O, flyveroverkonstabel Shafquat Riaz, ESK500-O, flyverkonstabel Davis Salato, ESK500-O og liggende i forgrunden, sergent Thomas Dalgaard, ESK500 A/BEV. (Foto via Eskadrille 500).

Tyskerne havde egentlig ikke regnet med, at „amatørerne" fra Eskadrille 500 i Vedbæk kunne gå hen og vinde Infantry Cup. Men det gjorde de så alligevel.

Sidste år måtte Eskadrille 500, Vedbæk, se i øjnene, at de ikke kunne vinde Infantry Cup i Tyskland. Danmark stillede, foruden med holdet fra Eskadrille 500 også med et fra Eskadrille 602.

Målrettet træning

Begge holdene havde hjemmefra øvet sig ganske eftertrykkeligt. Man havde, med erfaringerne fra sidste år, lagt sig i selen for at træne i de discipliner, man forventede konkurrencen ville indeholde.

Træningen kom da også til sin ret. Den første dag bød på et fire kilometer langt løb i uniform med præcisionskast med håndgranat og skydning med gevær M/75. Andendagen bød på en 20 km. lang opgavemarch, hvor skydning med pistol, forcering af vand, transport af såret og ilmarch var de strabadserende indslag på turen. I alt fem hold deltog i turneringen.

Det danske hold var en blandet landhandel af personel fra både Operation, Administration og Teknik. Altså personel, der ikke er infanterister i hverdagen, men som kan lide at konkurrere i netop den disciplin.

Overraskende sejr

Vi talte med premierløjtnant Michael Neumann, som var glad for sejren. Han var blevet en smule overrasket, da værtsnationen pludselig fandt ud af, at holdet ikke kunne få vandrepokalen med hjem. „Den måtte", forklarede han, „ikke komme udenfor Tysklands grænser. Det var vi en smule overraskede over, men det fik være. Sejren var i hus. Og vi fik mesterskabsplaketterne med hjem".

Tekst: s-n

Skoler

Stop i uddannelse af reserveofficerer

Det foreløbigt sidste hold reserveofficerer er afgået fra Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole på Flyvestation Værløse. Det nye forsvarsforlig betyder også, at flyvevåbnet ikke længere skal uddanne reserveofficerer til søværnet.

Af oberstløjtnant Anker Petersen, Chef for Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole

Fredag den 16. juli 1999, hvor de fleste holdt ferie, blev en helt speciel dag på Flyvestation Værløse. Den sidste reserveofficersklasse med elever fra både flyvevåbnet og søværnet havde fuldført en 12 måneders uddannelse og bestået den afsluttende eksamen. På denne smukke og solrige dag modtog de 24 sergenter Forsvarschefens ansættelsesbeviser som løjtnanter af reserven – 19 til flyvevåbnet og 5 til søværnet.

Der var egentlig ikke noget exceptionelt i det, fordi Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole nu 9 år i træk som en værnsfælles rationalise-



Chefen for Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole, oberstløjtnant Anker Petersen overrækker eksamensbevis og forsvarets ansættelsesbrev til løjtnant af reserven i søværnet, Mie Have Thomsen. Tv. er det holdofficeren, premierløjtnant Torben Mahler Kjeldsen. (Foto flyveroverkonstabel Anne-Charlotte A. Eriksen, VÆRFOT).

ring har uddannet reserveofficerselever til begge de to små værn – og med stor succes og gavn for alle.

Slut med reserveofficerer til søværnet

Det nye var, at den i maj 1999 indgåede politiske forsvarsaftale for perioden 2000 – 2004 allerede har fået de konsekvenser for reserveofficersuddannelsen i de to værn, at Bevogtning og Nærforsvar "BON" ved søværnets etablissementer om få år vil overgå til Marinehjemmeværnet, hvorfor der ikke skal uddannes flere reserveofficerer i søværnet til denne opgave.

Flyvevåbnet har fortsat brug for reserveofficerer bl.a. til mobiliseringsstyrken, som imidlertid bliver reduceret væsentligt ved forsvarsaftalen. Det er derfor besluttet, at der ikke skal uddannes reserveofficerer i flyvevåbnet de næste to år, hvorefter det ser ud til, at der igen er behov og basis for, at uddannelsen genoptages.

Sorg

Som ny skolechef opfordrede jeg alle de nye reserveofficerer til at tage pejling af den kommende, reducerede struktur i forsvaret og være med til at få de kamp- og støtteenheder, der fortsat skal bestå, til at bevare det høje effektivitetsniveau.

Jeg udtrykte desuden skolens sorg ved, at vi ikke længere skal have søværnets meget positive islæt i vore værnsfælles klasser.

Stabschefen for Flyvertaktisk Kommando, oberst J. F. Autzen, sagde i sin tale blandt andet, at flyvevåbnet er ked af denne udvikling, for vi har været glade for, også på dette område, at kunne samarbejde med søværnet.

❑

Til lykke - på vers

1. næstformand i Reserveofficersforeningen i Danmark, major af reserven Jesper Hjulmand fra Luftværnsgruppen sluttede højtideligheden ved på selvkomponerede vers at beskrive reserveofficersuddannelsen for de to værn:

Så skete den end'lig, at I fik kasketten
og striben på ærmet over manchetten.
Fornemmelsen af at have bestået.
Bare følelsen af at målet er nået.

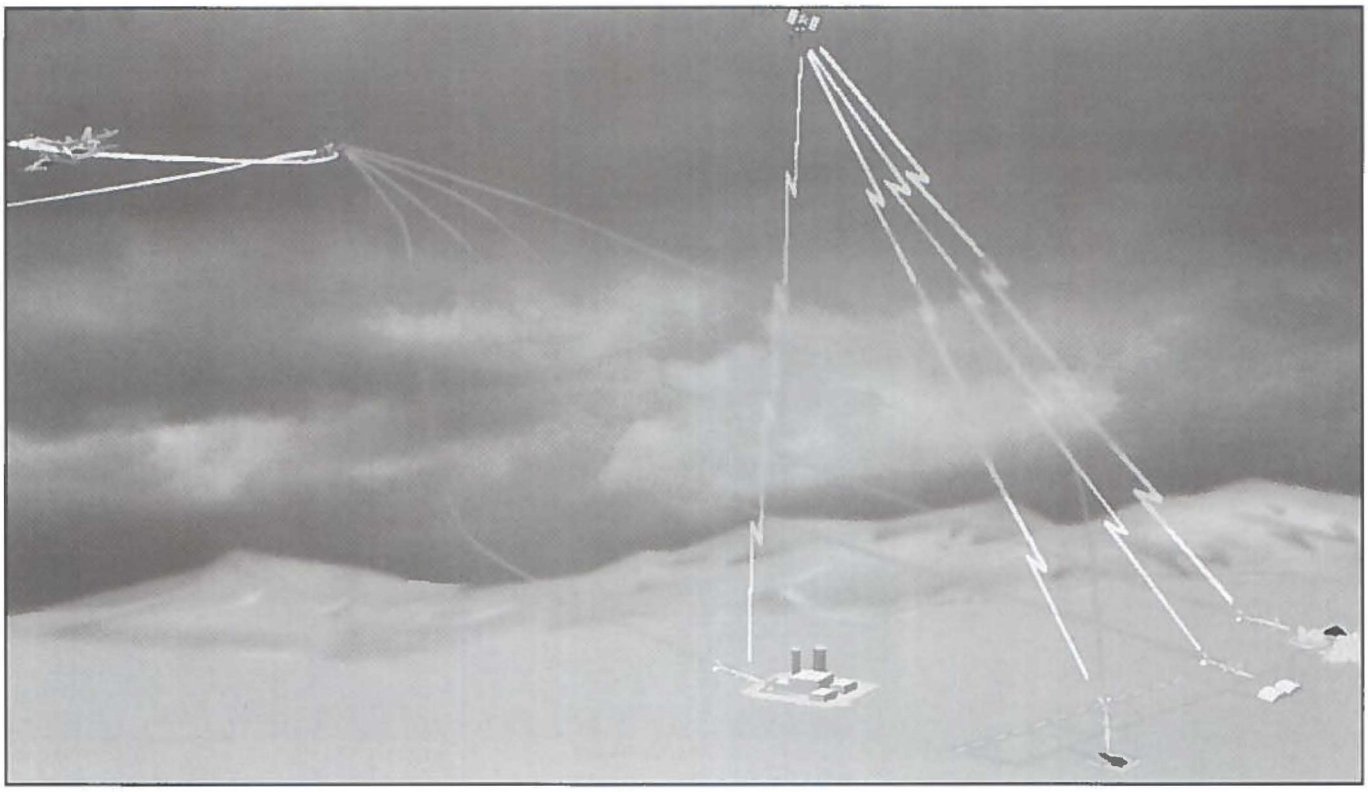
Men hårdt har det været i tiden på skolen,
her var der ingen dasen i solen.
Lektioner er lavet - remsen indøvet,
kravlen i felten med næsen i støvet.
Gården er fejet - kilometer er gået
geværet er pudset - meget er nået.
Til tider har I været ovenud stresset
og mærket, hvad det er - at være presset.
Spisning og tøjskift på få minutter,
at man godt kunne mærke, man ej var rekrutter.

Og når det så end'lig blev weekend på ny,
var det hjem til familiens fredagsmenu.
Men ugens strabadser havd' gjort soldaten så flad,
at der intet krudt var - til det kæresten gad.

At slutte som klassens bedste soldat,
er et ovenud flot resultat.
En fornem bedrift som kræver en viden
kombineret med holdånd - ja, og så fliden.
Det er med sandhed en meget stor ære,
der gi'r ret til vor ansete dolk at bære.

I dag er så dagen, hvor skolen den slutter.
Nu går det løs - I af selvtillid strutter.
Brug nu de ting som I heroppe lærte,
hvordan man som løjtnant sig skal gebærde.
„Flyv ikke højere end vingerne bær"',
og undgå i øvrigt at skabe besvær.
Og tænk på, hvem der gjord' jer til det I nu er.
I har meget at takke for på FLSR.

Ja det var så det jeg ville udtrykke.
Må jeg ønske jer alle et kæmpe Til lykke.



Grafisk fremstillet, ser det således ud, når et fly angriber flere mål ad gangen med Joint Direct Attack Munition (JDAMS) (Satellitstyrede bomber). Oppe i venstre hjørne kaster flyet fire JDAMS, som ved signaler fra satellitten øverst i billedet styrer mod de fire mål som er kodet ind i bombernes styresystem. (Illustration Boeing).

Våbensystemer

"Smart Bombs" til flyvevåbnet

"Operation Allied Force falder lidt for tidligt for flyvevåbnet. Havde Slobodan Milosevic ventet lidt med sin etniske udrensning, havde flyvevåbnet haft mulighed for at bevæbne sin F-16 bedre", sagde chefen for Våbenteknisk Afdeling i Flyvematerielkommandoen, oberstløjtnant C.J.D. Dirksen, umiddelbart efter folketingsbeslutningen om at sende først seks, og senere yderligere tre, F-16 til flyvestation Grazzanise i Italien i februar måned i år.

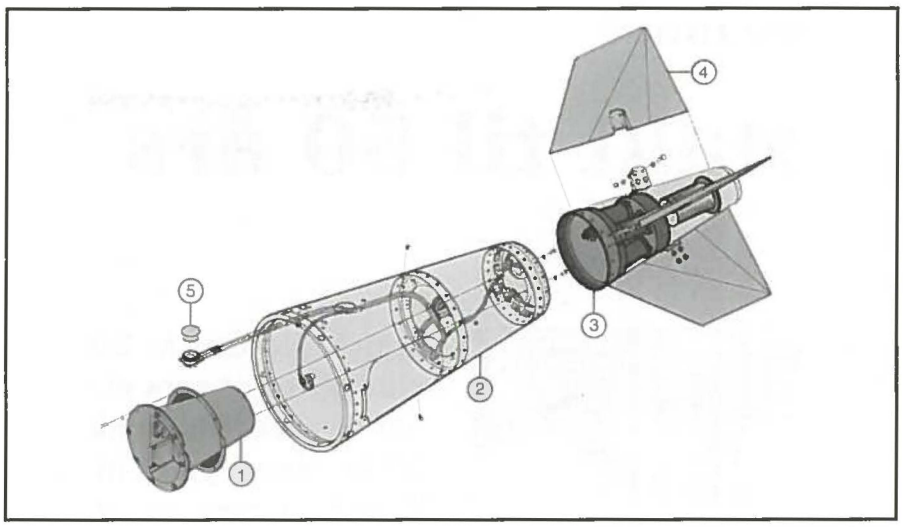
Af kaptajn Jesper Lyngholm Johansen, Våbenteknisk Afdeling Flyvematerielkommandoen

For øjeblikket råder flyvevåbnet ikke over præcisionsstyrede våben, der kan indsættes på stor afstand mod fjendtlige mål. Dog, er der laser styrede bomber til rådighed, som ved hjælp af enten Forward Air Controllers eller andre fly med luftbåren laser, kan belyse målet til hjælp for lasersøgehovedet på bomberne.

Risikoen for egne styrker ved anvendelse af denne våbentype er, at piloterne og/eller personellet på jorden, som skal belyse målet for bomberne, i mange tilfælde er foruroligende tæt på selve målet, og der vil derfor være behov for luftoverlegenhed, hvis denne operationsform skal udføres uden unødige risici for egne styrker.

Det udstyr, der er nødvendigt for at udføre laserdesignering med danske F-16 er under anskaffelse. Det betyder, at flyvevåbnet er afhængig af aftaler med for eksempel allierede flystyrker. Dette begrænser flyvevåbnets muligheder for selvstændige operationer i konflikter sammenlignelige med Operation Allied Force over Kosovo eller øvrige landområder i det tidligere Jugoslavien.

Mangel på danske Ground Positioning System (GPS)-styrede præcisionsvåben kan meget vel have bidraget til, at flyvevåbnet ikke blev indsat i direkte offensive luftoperationer i begyndelsen af konflikten. Men samtidig bør det erindres, at F-16 reaktionsstyrkebidrag kun er tilmeldt i luftforsvarsrollen.



Tegning af JDAM styresystem til montering på „dumme jernbomber". 1. Styrekontrolenhed. 2. Haleskærm. 3. Haleaktuator undersystem. 4. Kontrolfinner til halen. 5. Ledningsbundt. (Illustration Boeing).

I forbindelse med det gældende forsvarsforlig, er det besluttet at anskaffe præcisionsvåben, der anvender satellitbaseret navigationssystem med en rækkevidde (Stand Off) på gerne over 25 km. til flyvevåbnets Mid Life Opdaterede F-16. Yderligere er det et krav, at våbnet skal være optaget i den software pakke, der af F-16 brugerlandene er besluttet optaget i det kommende våbencomputersystem.

Under samme projekt er det også besluttet at anskaffe hjelm-monteret sigtesystem (se FLYNYT nr. 3. siderne 3 og 34). Det er Flyvematerielkommandoen (FMK) som, via Forsvarskommandoen (FKO) sender en samlet indstilling til Folketinget om materielanskaffelser for 219 mio. kr. i perioden 1999 – 2003.

Markedsundersøgelse

Der er i FMK nedsat en projektgruppe med deltagelse fra stort set alle afdelinger i FMK og repræsentanter fra Flyvertaktisk Kommando (FTK). Denne projektgruppe skal forestå markedsundersøgelserne, anskaffelsen og implementeringen af det kommende præcisionsvåben.
De våbentyper, der planlægges indført i F-16 software er, blandt andre, Joint Direct Attack Munition (JDAM) fra Boeing Inc. og Joint Stand Off Weapon (JSOW) fra Raytheon.

De to kandidater er meget forskellige, men har alligevel en del fælles træk.

Stand Off afstanden for begge typer er over 25 km, og de har begge muligheden for forud programmering af op til seks mål. Derudover rummer de muligheden for omprogrammering i luften, af enten piloten selv, eller fra et AWACS-fly (luftbåren kommando- og radarstation)

JSOW

JSOW kan nærmest beskrives som en container, der indeholder ammunitionen. Over det forud programmerede mål, åbner containeren sig. JSOW har også muligheden for at indlagt et antal fikspunkter for sin svævetur gennem luften. Ved hjælp af GPS navigation kan JSOW sveve uden om en by, et bjerg eller andet, som det måtte vise sig at være operativt nødvendigt at undgå. Og med en maksimal Stand Off afstand på ca. 75 km skulle det være muligt at opnå de mest optimale betingelser for indsættelsen af våbnet. Længden på JSOW er ca. 406 cm., den har et vingefang på ca. 135 cm. og den vejer ca. 1100 pund (498,95 kg.) inkl. bomblets.

Selve ammunitionen i JSOW er et antal små bomber (bomblets), der efter udskydning fra containeren er aktivt søgende efter varmeudstrålingen fra for eksempel parkerede kampvogne eller andre køretøjer. Efter detektering af målet udløser en mekanisme en hulladning, der penetrerer (gennembryder) målet.

Som tidligere nævnt er kravet, at Position Guided Munition (PGM) skal være GPS-styret, hvilket JSOW også er.

JDAM

JDAM er en slags styrekit, der spændes på de 2000 punds (907,1 kg.) bomber, flyvevåbnet i forvejen råder over.

Filosofien bag JDAM er, at man tager de gammelkendte 2000 punds Mk 84 bomber og spænder en halesektion på som indeholder en GPS-modtager. Desuden monteres tre plader (strakes) på selve bombelegemet, disse giver øget opdrift og øger derved den maksimale Stand Off afstand ud over 25 km. Ligesom JSOW har JDAM mulighed for forud programmering af op til seks mål. Disse vælges af piloten og med mulighed for omprogrammering af yderligere to mål. Som nævnt, kan JDAM også omprogrammeres fra AWACS. Til forskel fra JSOW har JDAM ikke mulighed for indlæggelse af fikspunkter. Den er tvunget til at følge den glidebane, den er kastet fra, hvilket giver den en ringere manøvredygtighed i forhold til JSOW.

Størrelsen på JDAM er stort set den samme som for de Mk 84 bomber, flyvevåbnet opererer med i forvejen, alt afhængig af haletype der vælges. Den samlede vægt ligger på godt 2000 pund inkl. bombelegeme.

Til JDAM overvejes muligheden for at anskaffe en anden type bombelegeme til supplement for Mk 84. Hensigten med dette supplement er at øge flyvevåbnets mulighed for at indsætte PGM mod bunkerkomplekser med flere etager, der skal penetreres (gennemtrænges) før detonation. Et scenario, der bl.a. er kendt fra Golfkrigen.

Anskaffelse af den nævnte type PGM vil give flyvevåbnet mulighed for at deltage i flere missionstyper i fremtidige konflikter i Danmarks interesseområde.

Kun USA råder over de nævnte våbensystemer. For både JSOW og JDAM gælder det, at de først i begyndelse af dette år er frigivet til salg uden for USA.

❑

Optakt til 50 års fødselsdag



Chefen for Logistikdivisionen i Flyvertaktisk Kommando, oberst P. Adser-Larsen har fået hænderne fulde med at forberede flyvevåbnets 50 års jubilæum.

Den 1. oktober år 2000, er det 50 år siden flyvevåbnet blev oprettet som et selvstændigt værn. Dette faktum har flyvevåbnet tænkt sig at fejre gennem hele år 2000. Man frygter at bliver 50, det betyder i almindelighed, at man er „over the hill", men for flyvevåbnet synes det at været det stik modsatte, man ser frem mod mere udvikling og tror ikke på, at man nærmer sig lukketid.

Tekst og foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det er faldet i chefen for Logistikdivisionen i Flyvertaktisk Kommando, oberst P. Adser-Larsens lod at forberede festligheder og aktiviteter i forbindelse med flyvevåbnets 50 års fødselsdag, eller jubilæum om man vil. Det har givet obersten en del at tænke over. Ikke mindst fordi flyvevåbnets ledelse har besluttet, at „jubelåret" skal indledes allerede et år før tiden.

Aktiviteterne

De indledende øvelser er begyndt for længe siden. Som altid har man nedsat arbejdsgrupper til at løse opgaverne, ved siden af havende tjeneste forstås. Man bliver jo ikke flere ansatte, fordi man vil fejre sin fødselsdag. Arbejdsgruppe 5, som selvfølgelig er forkortet AG5, skal være på banen med et resultat allerede den 1. oktober 1999. AG5 skal producere en website til internettet, hvor et antal af flyvevåbnets enheder fortæller om, hvad de beskæftiger sig med. Det skal vel og mærke ske i et sprog som de forhåbentlig mange civile „kunder" forstår.

Næste år i juni kommer så det store brag af et Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup. Det bliver et Åbent Hus over alle de Åbent Hus-arrangementer flyvevåbnet har holdt i de sidste 50 år. Oberst Adser-Larsen fortæller, at man går så vidt som til at leje gamle sjældne fly af typer som Spitfire, til at komme og vise, hvad flyvevåbnet engang fløj med.

Bøger og film

Adser-Larsen fortæller, at der vil blive udgivet en billedbog i farver om flyvevåbnets virksomhed i dag. Bogen vil komme til at indeholde billeder, med korte tekster, fra alle flyvevåbnets tjenestesteder, for på denne måde at indvi befolkningen i, hvad flyvevåbnets hverdag består af.

Den 15. august gik Forsvarets TV i gang med at lave en videofilm om det samme emne. Hertil kommer en plancheudstilling som skal stilles op rundt om i landet.

På forsiden af dette nummer af FLYNYT kan man se det logo, som vandt konkurrencen som det logo, der bedst fortæller om flyvevåbnet. Dette logo vil blive trykt på T-shirts, kasketter, kuglepenne og meget andet. Disse varer vil blive solgt, blandt andet under Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup.

Stenen

Det er planen at sætte en sten op til minde om begivenheden. Stenen skal stå ved Viborg Domkirke. Afsløringen, der finder sted den 1. oktober næste år, forventes at blive overværet af en repræsentant for kongehuset. Et kopi af stenen vil blive opstillet ved Flyvertaktisk Kommandos nye bygning, når den engang står færdig.

At alt dette koster penge, er der ingen der er i tvivl om. En del af de budgetterede 2,4 mio. kr. forventes at komme ind ved salg af de omtalte genstande med logoet på. Andre penge kommer ind ved salg af bøger og videoer. Og endelig bliver der tale om en vis støtte fra sponsorer.

Der er ingen tvivl, selv om flyvevåbnet er „skrumpet" fra en bemanding på 11.000 mand i 1950, til nu godt det halve, så vil der være et 50 års jubilæum at fejre.

❑



C-130J-30 Hercules, -30 betyder, at der er tale om den forlængede version, der kan medtage en større volumen af gods end den almindelige C-130J.

C-130J Hercules

Hercules endelig på vej til Royal Air Force

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Endelig er den stærkt forsinkede Lockheed Martin C-130J Hercules på vej til No 70 Squadron på Lyneham. 25 fly, heraf de 15 i den forlængede version, vil blive leveret fra november i år og frem til 2001. Flyet blev demonstreret både på jorden og i luften under Royal International Air Tattoo 1999 (RIAT) på RAF Fairford.

Forsinkelsen af godkendelserne af Lockheed Martins nye C-130J Hercules, har betydet, at RAF har måttet vente længe på at få sine nye transportfly. Så længe, at det har skabt tvivl om RAF evne til hurtigt at transportere styrker frem til uroområder, eller kunne løse opgaver i forbindelse med flyvning af nødhjælp.

Lys forude

Nu er der imidlertid lys forude. Under RAI demonstrerede RAF sin sine C-130J-30, det vil sige den forlængede version for publikum. Flyet er i gang med de sidste tests hos Marshall Aerospace i Cambridge, hvor det sammen med 10 andre C-130J gennemgår de sidste tests inden de til november bliver leveret til No 70 Squadron på Lyneham. Demonstrationsflyvningerne blev gennemført med Wayne Roberts og Lockheed Martins chef testpilot Arlen Rens ved pinden. De to demonstrerede det store flys flyveevner i lav højde og de korte starter og landinger, så publikum ind imellem hev efter vejret. Det skal så indrømmes, at flyet var tomt. Men alligevel.

Lockheed Martin fastholder, at med en to mands besætning og det korte startløb sammen med længere rækkevidde og højere flyvehøjde kan C-130J leve op til den britiske regerings krav til hurtigere strategisk deployering.

De besætninger, der skal uddanne de britiske besætninger hjemme på Lyneham, er i fuld gang med deres omskoling på Lockheed Martin Aeronautical Systems base i Marietta, Georgia, USA. Alt imens er man i fuld gang med at installere en flight simulator på Lyneham.

Mange kunder

Lockheed Martin meddeler, at man indtil nu har solgt C-130J Hercules til syv kunder, hvor køberne er RAF, Royal Australien Air Force, det italienske flyvevåben, USAF, USAF Reserve, Air National Guard og US Marine Corps.

❑

International Air Tattoo

Danske fly var med

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

483 fly fra 44 lande var samlet på RAF Fairford i England til The Royal International Air Tattoo 1999. Samtidig fejrede man Nato's 50 års jubilæum. Der var gjort meget ud af, at de tre nye Natolande Ungarn, Polen og Tjekkiet deltog. De tre landes indsats på det flyvemæssige område lod intet tilbage at ønske.



Den noget usædvanlige udsigt fra cockpittet på Challenger 604, nemlig alle flyene der udgør RAF Aerobatic Team The Red Arrows.

RAF Fairford 23. juli 1999. Forberedelserne til The Royal International Tattoo 1999 (IAT) havde været i fuld gang i månedsvis. Nu ankom flyene i striber. Lige nu ventede den danske Challenger, meget længe efter landingen, på at få clearance til at rulle ind i udstillingeområdet. Gennem flyets små ruder havde passagererne haft mulighed for at se fly som B-1 og F-117A, så spændingen om, hvad der ventede af andre sjældne nye flytyper steg. Endelig kom tilladelsen til at rulle på plads. Ud gennem frontruden havde fartøjschefen, kaptajn Ole Ramsby (BYM) og 2. piloten premierløjtnant Vagn Iversen (VIN) rig udsigt til The Red Arrows, som rullede af sted i formation foran Challenger'en.



Royal Danish Air Force, halenummer C-066 rulles her fredag eftermiddag ind på sin plads i udstillingen.

Nato med

I forbindelse med IAT mødtes cheferne for de 19 Nato landes flyvevåben. Cheferne for de nye medlemslande, Polen, Ungarn og Tjekkiets deltog for første gang. Fra Danmark deltog chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard i „NATO Air Chiefs and Senior Air Commander's Follow-Up Conference". Næste dag var IAT vært for: „NATO 50th Anniversary Galla Reception", hvor også chefen for Flyvemateriel-kommandoen, generalmajor Lars Christian Fynbo deltog.

På udstillingen kunne man se flere NATO-fly med flot dekorerede haler, alle dekoreret over det fælles emne NATO's 50 års jubilæum. At den danske F-16 med halenummeret E-180 forsynet med kaptajn Pia Wognsens tegning af „Holger Danske" på halen vandt, nævnes her kun i forbifarten.

Overvældende

The Royal International Air Tattoo 1999 (IAT 99) overgik alt, hvad deres udsendte nogensinde har set af fly på

il at fejre Nato



F-16 fly på stribe, og med to danske fly, halenummerene ET-613 og E-494, på fløjen, det var da flot. Forsamlingen foran ET-613 er „danskerkolonien", der samledes over en kold øl i det varme sommervejr.

et sted. 483 fly fra the Royal Air Force (RAF) og 44 andre lande. Det er med et moderne udtryk: „Virkelig noget der rykker". Selve udstillingen havde ifølge vor lokale hjemmelsmand en udstrækning på to én kvart engelsk mil, svarede til 3,6 km., hvor der bare stod fly ved fly. Vejrguderne var „mildt" stemt, det vil sige skyfri himmel og omkring 25° C. i skyggen. Forbruget af kildevand var enormt.

RDAF „Holger" vandt

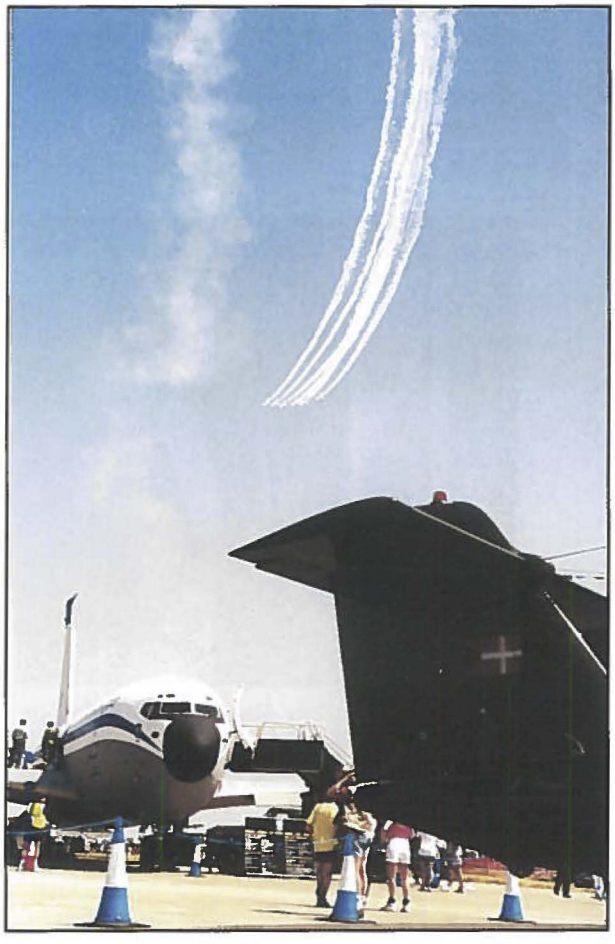
Royal Danish Air Force, eller til hverdag, flyvevåbnet, var ganske godt repræsenteret. Flyveskolen var der med to Saab Supporter T-17, der som naboer havde to transportfly af stor størrelse fra henholdsvis det sydafrikanske og australske flyvevåben. I starten af en udstilling af op mod 15 F-16 i række stod to danske F-16, hhv. A og B-versionen.

Da vi kom forbi fredag eftermiddag var „danskerkolonien" samlet under næsen af den første danske F-16 og en fest syntes under udvikling. Nede mellem de små og mellemstore transportfly fandt vi Challenger CL604, som stod og tog sig godt ud. Men, hvor var Holger? Holger var blevet „forvist" til Flightlinen i Fairfords nordlige del. Ikke fordi han ikke skulle vises frem, men netop derfor. Ved søndagens sidste præsentation af samtlige deltagende fly på startbanen foran det 100.000-tallige publikum, kunne Holger køre først ind. Vi der så til var noget stolte.

Søværnets Lynx fik vi tilfældigt øje på i det nordlige eskadrilleområde, hvor den stod parkeret sammen med helikoptere fra flere lande. Først ved dagens afslutning, ved den store flyparade, kom den flyvende sammen med alle de andre helikoptere og „stillede sig op i rækken" i 300 fods højde bag de mange fly nede på hovedbanen.

Imponerende tal

Da IAT lukkede portene søndag aften, havde mere end 190.000 betalt for at komme ind at se udstillingen. Mandag morgen under udflyvningen var der igen et hav af tilskuere, som ønskede at se flyene starte. Over 4000 frivillige havde i to uger slidt for at få etableret udstillingen. Hertil skal lægges de mange timer, andre frivillige havde brugt året forud for udstillingen. Overskuddet fra IAT går til the Royal Air Force Benevolent Fund. En organisation som støtter RAF personel eller deres familier i tilfælde af en tjenstgørende i RAF bliver syg eller dør. Fonden har bestået siden 1961 og har i sin levetid rejst mere end £4 mio. Først i 1996, efter 25 års arbejde fik man lov til at kalde sig Royal, hvilket er et officielt stempel som fonden med rette kan være stolt af. ❑



Det kan da vel være, at to T-17 ikke fylder meget mellem 483 flyvemaskiner, men her er det lykkedes. Haleroret fra en T-17 danner forgrund for tjekkernes imponerende flyveopvisning.

Holger slog dem allesammen

Kaptajn Pia Wognsen, Flyvertaktisk Kommando, havde lagt alle kræfter og kreative evner i opgaven med at tegne et dansk nationalt logo til at „pynte" halen på en dansk F-16. Det danske fly skulle blandt andet deltage i Royal International Air Tattoo på RAF (Flyvestation) Fairford i England.

Da vi ankom til Fairford for at se på de 483 udstillede fly, var „Holger", som flyet uofficielt blev døbt, ikke til at finde på den flere kilometer lange udstilling - hvor var Holger?

Holger blev fundet i flyvestationens nordlige eskadrilleområde, hvor det stod sammen med de andre F-16 fly fra Norge, Holland og Belgien. Deres bemalinger tydede på, at de også ønskede at vinde den konkurrence, som Lockheed Martin havde udskrevet om, hvem der kunne fremvise den flotteste og mest kreative bemaling af en F-16 i anledning af NATO's 50 års jubilæum.



Premierløjtnant Rene Strehle (LET) Eskadrille 723 modtager her pokalen fra Lockheed Martins repræsentant Dain Hancock.



Kaptajn Pia Wognsen med Holger.

Holger vandt, og blev derfor det fly, der ved „flyparaden" ved slutningen på en lang dags flyveopvisning kunne køre først ind på startbanen på RAF Fairford.

Overrækkelsen af pokalen fra Lockheed Martin fandt sted under middagen for chefer fra NATO-landenes flyvevåbner på RAF Fairford. Det blev premierløjtnant Rene Strehle (LET) Eskadrille 723 på Flyvestation Aalborg, der modtog pokalen fra Lockheed Martins repræsentant Dain Hancock. Pokalen står nu på Flyvestation Aalborg.

Kaptajn Pia Wognsen blev noget overrasket, da hun af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard blev lykønsket med at have vundet en konkurrence, hun ikke anede hun deltog i.

❑

Flyvningens farefulde barndom

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder via pensioneret major Chr. Viuff



Løjtnant Chr. Viuff, med venstre arm og højre pegefinger i forbinding, efter at han havde overlevet branden i O-Potten, halenummer O-59.

Han sidder og blader i sit gamle fotoalbum, peger på et billede af sine kammerater og siger: „De gik begge to ned i Storebælt, og omkom". Han fyldte 100 år den 8. januar. Vi kigger i hans militære Flyvejournal (logbog). Første flyvning den 9. april 1927 fra 9^{45} til 10. Pilot på flyvningen, Sergent Eeg, under bemærkninger: -Som Passager. Han, er pensioneret major Chr. Viuff, som i dag bor på en gården Hermandsminde i Stoustrup ved Fredericia.

Pensioneret major Chr. Viuff fyldte 100 år den 8. januar i år. Han viser med glæde lykønskningstelegrammerne fra formanden for Foreningen af Danske Flyvere, general Christian Hvidt og chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard frem. Han var glad for, at de meget yngre kollegaer havde husket ham.

Hans liv begyndte noget mere jordbundent. Som ung blev han landvæsenselev. Efter opholdet på Næsgaard Landbrugsskole fra 1919-21, mødte han i efteråret 1921 ved Feltartilleriet på Holbæk Kaserne. Han fik smag for den militære tilværelse og i 1926-27 gik han på løjtnantskolen på Bådsmandsstrædes Kaserne, i dag bedre kendt som Christiania.

Dagligt havde de unge løjtnantselever udsigt til Kløvermarken, hvor de kunne se flyene fra Hærens Flyveskole starte og lande. Chr. Viuff syntes det var noget fascinerede ved det at flyve, en opfattelse flere af hans kammerater delte. Var det mon værd at prøve?

Optagelsesprøve

Hærens Flyveskole optog 16 elever i 1927. Dengang som nu, blev der afholdt optagelsesprøver. I januar 1927 stillede 200 håbefulde unge mænd, mange med grad af løjtnant eller sergent til optagelsesprøve i København. Det var dengang der var noget der hed „Klinikken for Øre- Næse-, og Halssygdomme ved Kjøbenhavns Garnisionssygehus". Prøverne varede en uge. I ugens løb blev de unge mænd undersøgt af øjen- og ørelæger samt almindelige læger. De var i psykoteknisk laboratorium, de stod på et ben, med lukkede øjne, eller holdt vejret så længe som muligt, en øvelse hvorunder én besvimede. 10 små træklodser med 10 grams vægtforskel skulle stilles op i en række efter vægt. Herefter blev de snurret rundt på en stol med bind for øjnene. Pludseligt standsede stolen, som nu hældede lidt til den ene side, den noget rundtossede aspirant skulle så fortælle, til hvilken side stolen hældede. Endelig blev et langt brev læst op for aspiranterne, som de derefter skulle genfortælle i telegramstil.

Chr. Viuff var én af de 16 der slap igennem nåleøjet. Ser man i hans dagbog var begrundelsen for at søge optagelse på flyveskolen ikke kun, at det var spændende. Han skriver i sin dagbog: „Hvad jeg går ind til, hvis jeg bliver optaget, ved jeg ikke, men det er vel tvivlsom, om jeg bliver antaget. I hvert Tilfælde kan det nok være bedre, end at være Landmand i disse daarlige Tider. Og at være arbejdsløs - uha". Han tilføjer i dagbogen: „Faders Tilladelse har jeg omsider faaet".

Lundtofte

Den 8. april 1927 mødte han og de 15 andre flyveelever på flyvepladsen på Kløvermarken, hvor de fik udleveret flyvetøj, hvorefter de blev kørt til



Landinger på de mest forskellige underlag. Her har løjtnant Würtz søgt at anvende O-Potten som mejetærsker.

Jægersborg Kaserne, her skulle de bo under uddannelsen.

Næste morgen begyndte eventyret med, at de blev kørt til Lundtofte Flyveplads. Den dag var Chr. Viuff ude at flyve i 15 minutter. Flyveinstruktøren tumlede rundt i luftrummet med L.V.G. B III skoleflyet, for at finde ud af, om hans elev kunne tåle at flyve. Der gik ikke mange dage, før eleverne fik lov at prøve styregrejerne. Det blev til en dramatisk oplevelse for instruktøren, løjtnant Sætter-Lassen. Viuff fortæller i sin dagbog, at aspirant Tordal tog så hårdt fat om styregrejerne, at Sætter-Lassen ikke kunne gribe ind i flyvningen. For at forhindre en katastrofe, tog Sætter-Lassen gassen fra. Det hjalp ikke. Tordal gav fuld gas igen og fortsatte. Til sidst afbrød Sætter-Lassen motoren, og i 50 meters højde gik det op for Tordal, at der var noget galt, hvorefter han slap styregrejerne. Sætter-Lassen nødlandede flyet på en pløjemark, og jagede Tordal ud af flyet og fløj hjem. Der gik lang tid inden Tordal svedende, i sin varme flyveudrustning, kom gående tilbage til flyvepladsen.

Flyveinstruktørerne

Viuff fortæller i sin dagbog om flyvelærerne, løjtnant Sætter-Lassen, Overofficiant Larsen, og Sergenterne Hansen, Jensen og Eeg, hver havde tre eller fire elever. Selv havde han i begyndelsen Sergent Hansen som lærer, han var både grundig og samvittighedsfuld, men skældte ud, når der blev begået en fejl. Sergent Jensen derimod lo, når eleverne lavede en rigtig brøler. Hos Eeg nåede man aldrig at lave en fejl. Hans fornemmelse for flyvning var så udpræget, at længe før eleven fik begyndt at lave en fejlmanøvre, så havde han grebet ind. Viuff skriver, at Eegs elever aldrig lærte at flyve hos ham. Han greb altid ind for tidligt, og var bange for at flyve over skov og vand. Larsen får karakteristikken. „En dygtig flyver og lærer". Endelig var der Sætter-Lassen, som var en fåmælt type men en dygtig flyver, der stod stor respekt om.

Soloflyvning og certifikat

Den 3. juni klokken 8^{10} gik Chr. Viuff solo i L.V.G.'en for første gang. Vejret var regnfuldt. Flyvningen varede 11 minutter, og da han satte hjulene på jorden, havde han sammenlagt fløjet 9 timer og 39 minutter fordelt på 85 ture (landinger).

I begyndelsen af juni tog Viuff privatførercertifikat (civilt flyvercertifikat). Prøven bestod i at opholde sig én time i mindst 2000 m. højde, og lande fra 500 m. højde med stoppet motor. Desuden skulle han lave fem ottetaller i under 200 m. højde over bestemte punkter i terrænet.

Den 18. august tog Viuff trafikførercertifikat. Prøven bestod i at flyve 300 km. med to kontrollerede mellemlandinger. Turen gik fra Lundtofte over Refsnæs Fyr til Skælskør, hvor han, med rygvind, landede på Boreby. Derfra videre over Vordingborg til landing på Ringsted Flyveplads og derfra tilbage til Lundtofte. Selv siger han, at har var lidt ør efter de næsten tre timers flyvning i halenummer 0-54.

Dramatik

Omkring hver femte, der blev uddannet flyver i de år omkom ved ulykker. Heller ikke Viuff slap for, at den noget ustabile teknik ind imellem brød sammen. Den 31. august 1927 var han ude at flyve en to timers tur i L.V.G'en. På hjemvejen over Roskilde, konstaterede han, at kølevandstemperaturen begyndte at falde. Syd for Furesøen begyndte motoren at lugte svedent. Da han var så tæt ved den hjemlige flyveplads og havde god højde på, ville han ikke nødlande i terrænet. Ved at støtte med motoren, kunne han glide ind til flyvepladsen. Det skulle han ikke have gjort, stemplerne satte sig fast på grund af manglende køling. Årsagen var, at køleren var blevet utæt. Hans egen lakoniske konklusion i dagbogen er: „Af skade bliver man klog".

Dagbogen omtaler én lang række af uheld, så som tilsodede tændrør og havarier i landingen på grund af for kraftig vind. Man må beundre disse pionerer i dansk militærflyvning for evnen til at blive ved, uanset, hvor galt det ind imellem gik.

Hærens Flyvetroppers sorteste dag, den 9. april 1940, hvor de fleste fly blev ødelagt på jorden af tyske Messerschmitt Bf 110, slagfly.



Eksamen

Den 22. september var det eksamensdag. Viuff blev eksamineret i karburatoren, krumtapakslen og flyvemaskinopbygning, som det hed. Næste dag var det motorlære det gjaldt. En L.V.G. motor var blevet „forsynet" med en række fejl, som han skulle finde. Det lykkedes ham at finde dem alle, han skriver i dagbogen: „Fire tændrør rettet, Ventilrulle indsat, Ventilvippearm indstillet".

Eksamen blev afsluttet med en opvisning i kunstflyvning med skolechefen, oberst J.P. Kock og andre honoratiores, som tilskuere. Opvisningen, der foregik i stormvejr og med regnbyger, bestod af følgende elementer: -Stigning op til 1200 m. højde, for derefter at lade flyet gå i spind ned mod pladsen. Derefter stigning og gennemførelse af tre loops i træk under flyvning ind mod pladsen, herefter et rul, stadig ind mod pladsen, et dyk med siden mod tilskuerne efterfulgt af stigning, afsluttenede med landing uden motor. Viuffs kollega, løjtnant Christoffersen måtte opleve, at da han satte flyet på jorden, tvang et vindstød det ene plan mod jorden. Kontakten med jorden betød, at flyet slog over og endte på ryggen. Det fik ingen betydning for Christoffersen, der bestod som nr. 5 af de ni, der nåede frem til eksamen. Viuff bestod eksamen som nummer seks af de ni, og var nu klar til videre uddannelse i Hærens Flyvekorps.

Brand i Flyet

Der syntes ingen ende på de dramatiske oplevelser som flyvere i Hærens Flyvekorps kunne komme ud for. På en flyvning i halenummer 0-59 (kaldet O-Potten) i 200 m. højde over Thurebylille, slog flammerne pludseligt ind i cockpittet. Bezinslangen havde revet sig løs ved karburatoren. Inden Viuff nåede at få aktiveret slukningsapparatet, kaldet „Minimax" var han blevet meget forbrændt ved munden og næseborene samt på venstre underarm og albue, som led mest skade. Aviserne skrev meget om den unge snarrådige løjtnant, der ved hurtig handling havde reddet sig selv og sit fly. Hans instruktør, løjtnant Bjarkow, sagde til Berlingske Tidende, den 17. august: „-Det var ganske fortrinligt klaret, og det viser, at Viuff er en mand af den rette støbning, thi kun den fødte flyver kan i farens stund udvise en så imponerende åndsnærværelse".

Flyverkorpset skrev til Viuff:

-Korpset udtaler sin Anerkendendelse af den Ro og Omtanke, som Løjtnant af Reserven C. Viuff ved 8. Artilleriafdeling, f. T. til Tjeneste ved Flyveskolen, har udvist Onsdag den 16. ds., da der under en Recognosceringsflyvning opstod Brand i den af ham førte Maskine. Paa grund af Løjtnantens udmærkede opførsel ved den paagældende Lejlighed blev alvorlige følger afværget.

Underskrevet
H.O.Hansen
Kaptajn
f.T. Kommandør for Flyverkorpset.

Hjemsendt

Den 1. marts 1930 blev Viuf hjemsendt, og skulle i fremtiden kun møde til én måneds tjeneste om året. I maj 1939 startede han som erhvervsflyver i Århus fra Charlotte flyveplads, senere Kirstinesminde, hvorfra han udførte rundflyvninger og lavede luftoptagelser. Hans første fly var en Piper Cub, som dengang kostede 8.000 kr.

Den 1. september 1939 blev han indkaldt til Værløse Flyveplads, tyskerne var gået ind i Polen. Han blev modtaget af kaptajn Bjarkow som spurgte, hvad han ville. Jo han var da blevet indkaldt. Hertil svarede Bjarkow: „Ja, men er De klar over, at det er lørdag, og vi fører ikke krig om lørdagen". I stedet benyttede Viuff lejligheden til at blive gift den 14. juli, 1939 hvor han fløj til Kolding for at hente sin tilkomne, frk. Birgit Petersen, i bagsædet.

Viuff var tilbage til Værløse den 9. april 1940, hvor de tyske Messerschmitt Bf 110 skød de danske fly i stumper og stykker og dræbte løjtnant Brodersen, da han forsøgte at komme i luften for at forsvare flyvepladsen.

Efter krigen var han kommandant på Esbjerg Flyveplads i et års tid, hvorefter han blev hjemsendt.

Han købte gården Hermansminde ved Fredericia, hvor han stadig bor, og kan som Danmarks ældste nulevende flyver tænke tilbage på et begivenhedsrigt liv, som han så ofte var ved at miste, under i sin karriere ved Hærens Flyverkorps.

❑

RAF Fairford

Et øjebliks alvor



En alvorlig påmindelse om, at militær flyvning er andet og mere end spektakulære flyveopvisninger.

25. juli 1999. Der er Royal International Air Tattoo på RAF Fairford. Der er samlet 483 militære fly fra 44 lande på flyvestationen. Ude i baggrunden larmer en ungarsk MiG-29 med major Gyula Vari ved pinden gennem luftrummet. Publikum har hele dagen været begejstret over den ene flotte flyveopvisning efter den anden, og ikke mindst den ungarske.

Vi går en stille tur gennem baseområdet langt væk fra publikum. Pludselig falder øjnene på en lille obelisk i et lille anlæg ved vejsiden. Hvad er det?

Det er et amerikansk mindesmærke over de soldater, der ikke vendte tilbage fra krigen i Vietnam fra 1961 til 1973. På obelisken kan man læse teksten: Vietnam 1961 - 1975 - LEST WE FORGET - Prisoners of War - Missing in action (Vietnam 1961-1975 - LAD OS ALDRIG GLEMME - Krigsfanger - Forsvundet under kamp).

På hver af de to sorte sten bag obelisken står der et vers. På stenen til højre står der:

"They shall grow not old as we that are left grow old.
Age shall not weary them, nor the years condemn.
At the going down of the sun and in the morning we will remember them"

(De vil ikke blive gamle, som os, der er tilbage.
Alderen skal ikke trætte dem, ej heller årenes forfald.
Når solen går ned, og i morgengryet vil vi huske dem).

Teksten på den anden sten har denne ordlyd:

"When you go home tell them of us and say,
for your tomorrow we gave our day"

(Når du kommer hjem, så fortæl dem om os,
der for jeres fremtid, gav vi vores nutid).

Et kort øjeblik blev baggrunden for, at de 483 militære fly kunne samles til International Air Tattoo på den samme flyvestation sat i relief. Og tanken strejfede det faktum, at det kun var godt en måned siden, at B-52 og B-1 bombeflyene startede herfra med kurs mod Serbien og Kosovo. Dengang var der ikke tale om opvisning, men om bitter alvor. Dog uden tab, som i Vietnam.

Tekst og foto: s-n.

Historie

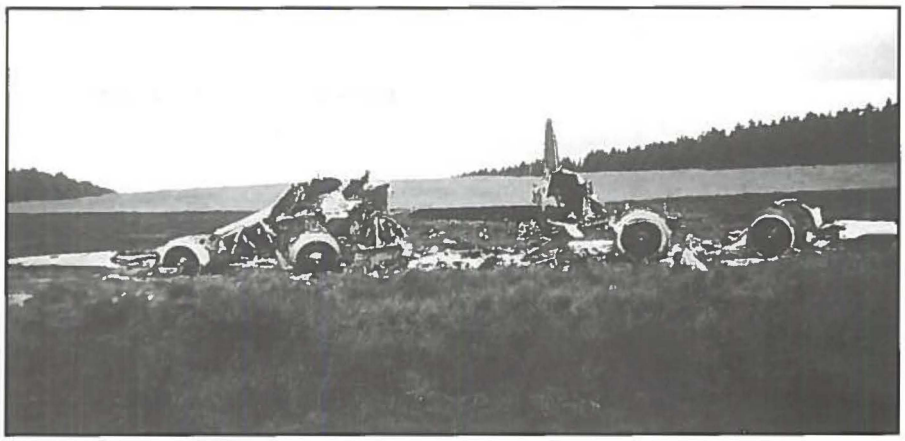
Radiotelegrafisten vendte tilbage

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

54 år efter at han blev skudt ned af det tyske antiluftskyts på Fliegerhorst (flyvestation) Vandel, vendte radiotelegrafisten på L for Love, Frank Fuller tilbage for at se, hvor det antiluftskyts, der kostede hans kammerat, Flight Sergeant og bombekaster John Jack Ayers livet.

Flight Sergeant Frank Fuller, der fyldte 76 år den 6. maj, var dagen efter på besøg på Flyvestation Vandel. Han var inviteret for at se, hvor det antiluftskyts havde stået, der natten mellem den 26. og 27. april 1945 skød den Short Stirling, med kaldesignalet L for Love, ned, som han var radiotelegrafist på. Fuller fortalte, at den oplevelse havde han aldrig drømt om at få.

Ud over at besøge det der i dag er Bygningsafdeling 5's kontorer, dengang i '45 benævnt „Kanonenhof", fik han lejlighed til at besøge Flymaterielværkstedet, hvor han på Motor-



Resterne af L for Love efter at den var nødlandet i Plougslund Mose ved Billund. (Arkivfoto)

værkstedet af oversergent T. Vendel fik en gennemgang af en Turboméca jetmotor. Han undrede sig noget over, at den forholdsvis lille motor kunne producere mere kraft en én af Short Sterlings store klodsede stempelmotorer.

Hjælp til Danmark

Fuller og hans kammerater hørte til 295 Squadron, som igen hørte til 38. Group, der forestod leveringen af støtte i form af nedkastning af våben og andre fornødenheder til modstandsbevægelserne i Europa. Den 27. april skulle de aflevere en last containere på Fyn. Desværre, dukkede modtageholdet aldrig op, så man vendte næsen hjem mod Storbritannien, med lasten om bord.

„Hvad årsagen var, har jeg aldrig fundet ud af, men navigatøren ledte os lige ind over Vandel, hvor det var, som om de ventede på os", sagde Fuller. Han lægger ikke skjul på, at det var en hårrejsende oplevelse af blive beskudt af ni 40 mm Bofors antiluftskytskanoner plus alt det småkalibrede luftværnsskyts tyskerne rådede over.

Skudt i brand

Han fortæller, at begge de to inderste motorer brød i brand. Piloten Ted Dax beordrede besætningen til at springe ud. Da han opdagede, at de var nede i 100 m. højde gav han kontraordre. Det hørte bombekasteren Ayers aldrig, han havde hevet sit intercom stik ud. Kort efter ramte flyet jorden første gang. Det formodes, at Ayers havde åbnet den lem han skulle springe ud af, og blev kastet ud gennem lemmen, og dræbt.

De fem overlevende forlod det brændende fly i en rasende fart. Da de blev samlet, besluttede de sig for at vandre sydover. Nu fulgte otte dages legen kispus med de tyske forfølgere. Det kunne lade sig gøre, fortæller Fuller, fordi de danskere vi søgte hjælp hos alle gav os hjælp. „De gav os mad, og fortalte os, hvor tyskerne var". Et af de første steder de var inde var hos Lars P. Larsen og hans kone Tinne på gården Virkelyst ved Vorbasse.

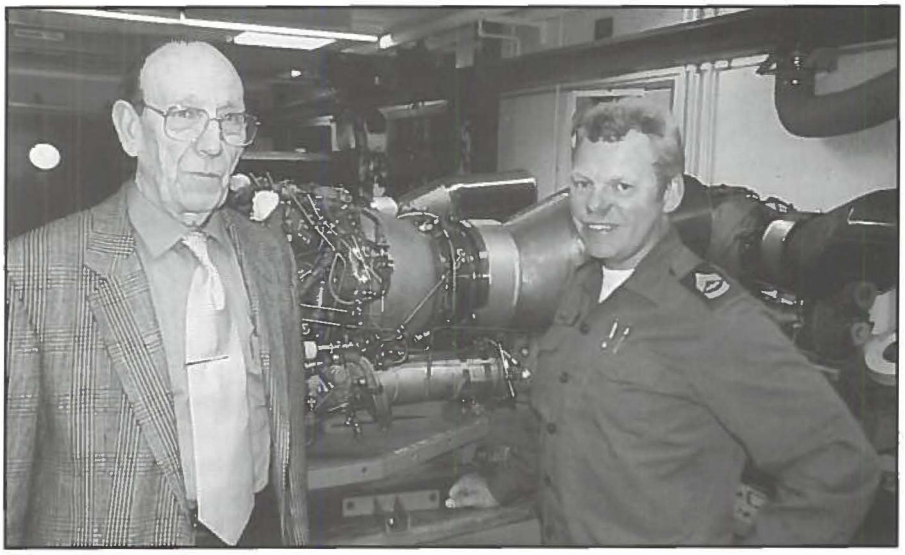
Flugten slut

Den 4. maj om aftenen klokken 2045, kunne de fem flygtninge på høloftet på gården „Grandal" fire km. sydøst for Vorbasse, høre lyden af løbende fødder, om det skriver Fuller i sin bog: „Gårdejeren, pigen og en ældre mand brasede ind. De talte i munden på hinanden, lo og gestikulerede helt vildt. Det tog 10 minutter, før vi fik en ide om, hvad der foregik. Et ord trængte sig frem: „Kaput". Dermed gik det op for dem, at tyskerne var slået. Først nu fandt de ud af, at de befandt sig på Grandal og at det var ejeren Hans Hansen, der overbragte det glade budskab.

Fortsat forbindelse

Trods det, der er gået 54 siden den fatale nat, har Frank Fuller og hans kone Frances holdt forbindelsen med deres hjælpere i Danmark ved lige. Hans Hansen og hans kone Margrethe er for længst døde. Forbindelsen bliver i dag holdt ved lige med datteren fra Virkelyst og hendes mand Arne Jensen. Frank Fuller siger: „Vi skylder dem, der hjalp os vort liv. De satte deres ind på at hjælpe os i en vanskelig situation, derfor bør vi stadig vise dem vor taknemmelighed".

❑



Fra v. radiotelegrafist på Short Stirling bombeflyet L-Love, senere politibetjent, Frank Fuller sammen med lederen af Motorværkstedet, oversergent Torben Vendel. I baggrunden Turboméca motoren, som Fuller var meget optaget af. (Foto s-n).



Flyverspecialist E.I.A. Selch ved sine to tankvogne. Den tv. er til flybrændstof, den anden bruges til at tanke biler med. Billedets kvalitet er frugten af brugen af digitalkamera. (Foto via E.I.A. Selch).

En blandet „landhandel“ i Italien

Personellet på Flyvestation Grazzanise kunne almindeligvis ikke nøjes med at løse deres hovedopgave. Der måtte hjælpes til hvor det var nødvendigt. Var man uddannet i at tanke fly, kunne man vel også køre lastbil med andre formål.

Af flyverspecialist E.I.A. Selch (GON), Centraliseret Flytankningstjeneste, Flyvestation Skrydstrup.

Mange vil nok spørge sig selv, hvad står CFT for? CFT står for Centraliseret Fly Tanktjeneste. CFT opgaver her på Grazzanise er lidt anderledes end hjemme. Primært er det at tanke fly, sekundært tanker vi alt fra biler til jordmateriel.

At tanke fly er mere end bare at tanke fly. Før tankvognen kan tanke fly, skal der laves eftersyn, så materiellet er brugbart til flytankning. Der er mindre og større eftersyn; - dagligt, ugentligt og månedligt. Hver eneste dag fyldes tankvognen op med F34 (JP8) som er den type brændstof, der er standard i NATO. Det er et brændstof der er baseret på petroleum og ikke benzin, som mange tror. For at være helt sikker på at kvaliteten er i orden laver jeg en kvalitetskontrol, der indikerer om det er det rigtige produkt jeg har modtaget. Dette gøres for at eliminere muligheden for, at få et forkert produkt!.

Alle brændstoftyper har en bestemt vægtfylde, ved hjælp af vægtfylden bestemmes, at den type brændstof, der er modtaget, er den rigtige.

Kvalitetskrav

Hver måned laves der en millipore prøve, der indikerer om materiellet er i orden, f.eks.. kan vi se om filtrene i tankvognen er i orden, eller om der er en defekt pumpe, og meget mere.

Det brændstof der leveres, skal være meget rent for partikler af en hver art, ikke mindst det vi leverer til flyene. Hver måned bliver milliporeprøverne kontrolleret lokalt gennem mikroskop. Hver anden måned derimod, sendes en prøve til Flyvematerielkommandoen, som så gennemfører en milliporeprøve.

Med jævne mellemrum gennemføres en hydrotest. Det vil sige, man undersøger, at der ikke er større koncentrationer af vand i brændstoffet. „Frit vand“ drænes ud af tankene hver dag, og efter hver opfyldning. Dette kan lade sig gøre fordi vand er tungere end brændstof.

Hver tankvogn indeholder 24000 liter brændstof, hvoraf de 22000 liter kan pumpes ud, resten befinder sig i tankvognens rørsystem.

Tankvognen kan også aftanke fly, hvis dette skulle blive nødvendigt at for at kunne reparere på flyet. På billedet kan man se hvilke tankvogne der bliver anvendt, den store til venstre er til flytankning, og den lille til højre er til at tanke biler med. Til bilerne bruger vi brændstoffet F34 som vi blander med en halv procent motorolie (0236), det kaldes i folkemunde "FLYVER LET DIESEL". Grunden til at vi selv blander det, er en ustabil levering af F75 diesel. Derudover bruger vi F50 benzin til ambulancen, MP-motorcyklerne og vores små generatorer. Det fås på basen, eller købes på den lokale tankstation.

Ud over det ovenstående, hjælper jeg til hvor der er behov, og tid til det.

CFT blev også kaldt den "Lille vognmand", og da man på et tidspunkt selv skulle flytte DFDS trailere, blev det også en CFT opgave.

❑

Så faldt antennerne på Torphøj



Her ligger den første af de fire 50 tons tunge antenner på jorden. I baggrunden er Henning Kristensen med gravemaskinen i færd med at flå det sidste ben væk, hvorefter antennen stille sank til jorden.

Dagspressen har siden Forward Scatter stationen på Torphøj lukkede været den ivrigste deltager i debatten om stationens fremtid. Forsvarets Bygningstjeneste har forholdt sig meget tavs, ikke mindst da debatten om forureningen fra de fire antenner kom frem. Nu er antennerne væk, men debatten om forureningen raser fortsat.

Af seniorsergenterne J. Christiansen, Flyvestation Vandel og N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Torphøj var en vigtig del af NATO's kommunikationssystem, ACE HIGH systemet, som bandt landenes militære myndigheder sammen.

Få år efter, at NATO blev dannet, stod det klart, at hvis denne store organisation skulle fungere efter hensigten, så måtte der en bedre kommunikation til end den, der kunne skaffes via de enkelte landes Post- og Telegrafvæsener.

I sommeren 1956 besluttede NATO at opføre sit eget kommunikationssystem, og 1. maj 1957 blev der skrevet kontrakt med Standard Electric Corporation om at planlægge og opføre de mange stationer spredt ud over Europa. Stationerne blev bygget med ca. 300 km afstand i en kæde fra Senja i det nordligste Norge, gennem alle NATO landene, med undtagelse af Portugal, og ned til det østligste af Tyrkiet.

Prøvestrækning klar

Allerede i august 1958 var den første prøvestrækning klar i Norge, fra Oslo til Bodø. Den blev benævnt Hot-Line, og det var jo også det, man var i gang med at opbygge, en varm linie.

I perioden 1960 til 1962 blev resten af systemet færdigt. Torphøj var operationsklar i begyndelsen af 1962, og virkede derefter 24 timer i døgnet, 365 dage om året indtil 30. oktober 1992 om eftermiddagen, da der blev slukket for senderne, og samtidig for en god arbejdsplads for 13 personer.

Telefonlinier

Hvad var det så for en kommunikation, der blev formidlet? Ja, hvad den indeholdt, det ved kun brugerne, men det systemet kunne levere, var et varieret antal telefonlinier. Fra Torphøj var der i begyndelsen 36 linier til Norge og lige så mange mod syd. Dette blev efterhånden udvidet til 60 linier. Denne trafik gik via de store parabolantenner, men der var også forbindelse til NATO-hovedkvarteret i Karup via den høje mast, og her var der en kapacitet på godt 100 linier. Via et kabel til Post- og Telegrafvæsenet i Vejle var der yderligere et antal linier til andre militære installationer rundt om i Danmark.

Kraftige sendere

Forbindelserne til Norge og Tyskland via de store paraboler foregik i UHF området (800-900 MHz), nærmere betegnet det område, vi i dag benytter til de så populære mobiltelefoner og trådløse telefoner i hjemmet. Radiobølger i dette frekvensområde rækker kun så langt øjet rækker, det er derfor tele-selskaberne har overplastret det danske landskab med sendemaster. Når ACE HIGH systemet alligevel kunne sende de ca. 300 km skyldes det især to forhold: Der blev sendt med op til 10.000 W og der var en forstærkning i antennen på 40 dB svarende til 10.000 gange.



Så ligger antennen på jorden. Længst væk betragter Kristensen sammen med sin arbejdsgiver værket. Kanten rundt om antennen består af en seks mm metalplade, meden pladerne i selve antennen er tre mm tykke. Da de skulle skilles ad, brugte Kristensen grabben som en slags „dåseåbner". Det så imponerende ud.

Fjernskrivere og computere

Flere af telefonlinierne blev anvendt til fjernskriver-forbindelser, og der kan samtidig sendes 18 fjernskriver-forbindelser via én telefonlinie. Efterhånden som computeren holdt sit indtog i det moderne samfund, blev flere af telefonlinierne også brugt til datatrafik.

Torphøj var i begyndelsen bevogtet af militærpoliti, der var udstationeret fra Flyvestation Karup. Ved forsvarsforliget i 1973 blev de sparet væk, og der var derefter kun det faste personel på stationen, en chef, 10 teknikere og to civilt ansatte til rengøring.

Udover vagterne og et antal vikarer, har ca. 44 mennesker været ansat i kortere eller længere perioder. To personer har haft ansættelse i alle 32 år stationen virkede, en tekniker og rengøringsassistenten. De civile, seks i alt, kom alle fra lokalområdet, hvorimod de militære kom fra stort set hele landet. Flere flyttede til egnen og stiftede familie, medens de var ansat i Kollemorten, og otte bor stadig i Give kommune.

Da stationen lukkede, blev personellet spredt for alle vinde. Kasernearbejderen blev fyret, rengøringsassistenten gik på pension, én af teknikerne forlod forsvaret, tre kom til Karup, fem til Skrydstrup, én til Vandel og én blev på Torphøj som "opsynsmand". Han er der stadigvæk på deltid, efter at han er blevet pensioneret.

Torphøj blev lukket, fordi moderne transmissionsmuligheder gjorde den overflødig. Satellitter og lysleder-kabler har overtaget det, der engang gav arbejde til 13 mennesker.

Nedrivningen

Onsdag den 18. august 1999. Da vi ankom var det bagerste ben på den første af de fire store antenner på Forward Scatter Station Torphøj løsnet. Maskinfører Henning Kristensen fra nedbrydningsfirmaet P. Olesen & Sønner, Hovedgård ved Horsens, satte sig op i sin gravemaskine. Maskinen, der kan løfte ni tons lodret op i grabben satte sig i bevægelse. Maskinen var bemærkelsesværdig støjsvag. Med grabben tog Kristensen fat i den ca. 50 tons tunge antennes „bagben" løftede den op i syv-otte meters højde, og kørte så maskinen langsomt fremad. Antennen, der er 20 m. i diameter, tøvede et øjeblik, før den langsomt vippede over sine to „forben" og med et dump brag landede på jorden. Vi var hermed vidne til den absolutte afslutning på Torphøjs tid som Forward Scatter Station.

Splittet i småstumper

Vi blev herefter vidne til en virkelig fagmands evne til at bruge en gravemaskine til nedbrydning. Tanken meldte sig hurtigt: „Gad vide om Henning Kristensen kan brodere stramaj med den fyr". Da vi senere spurgte svarede han smilende: „Ja, men jeg må ikke låne den med hjem for min arbejdsgiver". Systematisk blev gravemaskinen brugt til at flå antennen fra hinanden. Støttebenene på antennens bagside, de vejer „kun" 450 kg stykket, blev flået af, som var det paprør. Selve antenneskivens plader, der er ca. 3 mm. tykke blev skrællet af, som var med en kniv i varmt smør.

Det var utroligt at se, hvor hurtigt et stykke arbejde, som det har taget ingeniører og teknikere tusindvis af timer at udtænke, udføre og opstille, kunne tilintetgøres. Det gav grund til en stille eftertanke, med konklusionen, „Sådan er livet".

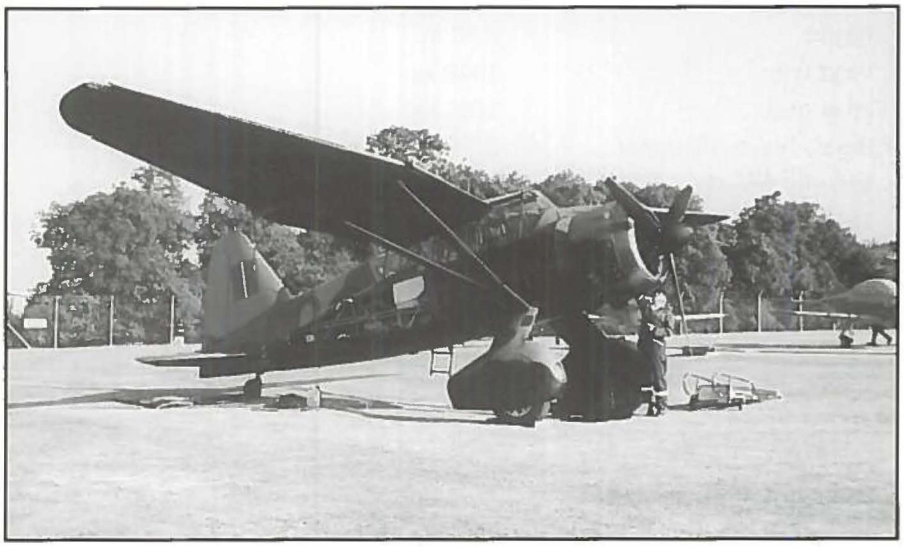
Allerede inden natten faldt på, var antenne nummer to nede.

Hvad der skal ske med den forurenede jord under antennerne vides ikke i skrivende stund.

❑

Gamle fly

Flyver efter 40.000 mandtimers arbejde



Det er vanskeligt at se, men der ligger 40.000 mandtimer bag dette flotte resultat, som er en Westland Lysander bygget under den Anden Verdenskrig. Fundet i en lade i Frankrig for år tilbage og nu flyvedygtig. Under propellen er det Bob Winterhalder, der giver flyet den sidste afpudsning før dagens flyvning.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Kærligheden til gamle fly og deres historie får firmaer og enkeltpersoner til at ofre utrolige summer på at få gamle fly i luften igen. Det belgiske luftfartsselskab Sabena har således ofret ikke mindre end 40.000 mandtimer på at få en gammel Westland Lysander fra 1942 i luften igen.

Man må næsten gnide sig i øjnene når man på himlen pludselig ser en Westland Lysander komme flyvende. Flyet blev udviklet tilbage i begyndelsen af 30'erne. Flyet havde et usædvanligt stort fast udstel dækket med skærme og ruder-formede højt placerede vinger. Flyet blev udviklet efter specifikationer fra Air Ministry og to prototyper blev fremstillet. Det ene af dem, halenummer K 6127 gennemførte sin jomfruflyvningen juni 1936, altså for 63 år siden. Flyet kom i tjeneste ved RAF mod slutningen af 1938. I 1942 stoppede produktionen af flyet. Gradvist blev flyet overført fra RAF til Coastal Command, hvor det blev anvendt til målslæbning, slæb af svævefly og eftersøgningsfly i forbindelse med eftersøgning af piloter over havet. Endelig kender enhver, der har læst spionhistorier fra den Anden Verdenskrig flyets navn. Udstyret med en stor ekstra brændstoftank, blev det brugt til at flyve spioner og sabotører ind og ud af Holland, Belgien og det nordlige Frankrig for Special Operations Excecutive, bedre kendt under forkortelsen SOE.

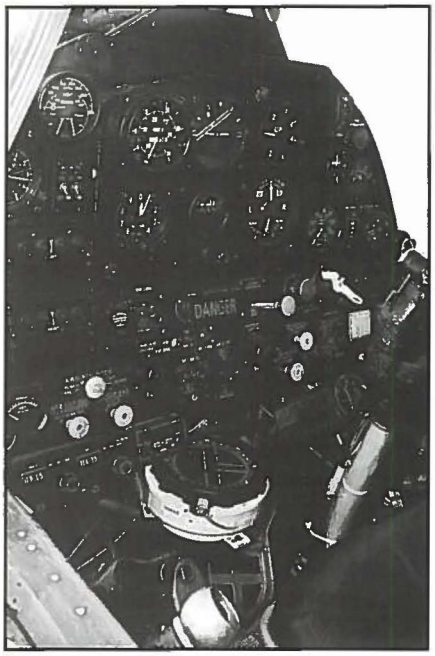
I alt blev der produceret 1.593 fly, fordelt på 131 Mk. I, 433 Mk. II og 804 Mk. III, som blev bygget i Storbritannien, medens 225 blev bygget af the National Steel Car Corporation i Canada.

Flot restaureret

Nu stod det her på Flightlinen på RAF Fairford. Flymekanikeren, Bob Winterhalder, var i færd med at klargøre flyet til dagens demonstrationsflyvning. Vi spurgte ham, hvem der virkelig havde råd til at få så sjældent et fly i luften igen.

„Vi tilhører Sabena Old Timers Foundation, Aircraft Restoration Group, på Brussels National Airport i Belgien. Det er luftfartsselskabet Sabena, der afholder omkostningerne ved at istandsætte dette og de andre fly, der hører til samlingen. Vi er i den sammenhæng flymekanikere fra Sabena. Vi bliver pensioneret fra firmaet når vi bliver 55 år, og så er der jo god tid til at lave gamle fly".

Det gamle fly er beundringsværdigt istandsat, hvilket afføder spørgsmålet:



Enhver flyentusiat ender med mundvand når man ser ned i dette vel istandsatte cockpit.

„Hvor har i det fra og hvor lang tid har det taget at gøre det flyveklart?".

„Flyet fløj indtil 1942 for Coastal Command No. 161 Squadron, indregistreret MA-D, MA for Eskadrillen og D som individuel betegnelse. I 1943 landede flyet ved byen Niort i Frankrig. Uheldigvis blev det siddende i mudderet og kunne ikke starte igen. Piloten, Robin Hooper, stak flyet i brand og flygtede. Han blev efter krigen ambassadør i Grækenland og en dag dukkede han op på værkstedet for at gense sit gamle fly"

Winterhalder fortalte videre, at man havde fundet det gamle fly i en lade, hvorfra det blev flyttet til værkstedet og sat i stand.

❑

Kort teknisk beskrivelse:
Lysander Mk. I

Motor:	1 890 hk. Bristol Mercury XII radial motor.
Vingespan:	15,24 m
Længde:	11,12 m.
Højde:	3,50 m.
Vægt tom:	1843 kg.
Vægt max:	2685 kg.
Besætningsmedlemmer:	2
Max. flyvehastighed i 3.048 m:	368 km/t.
Max. flyvehøjde:	8.770 m.
Rækkevidde uden ekstra tanke:	804 km.
Bevæbning:	Normalt fire .303 maskingeværer og op til seks små bomber.

Flyvertaktisk Kommando

Nye betjeningsborde til omstillingen

Af omstillingen, Ingrid, Mona, Margit og Marianne.
Foto Fototjenesten, FTK.



Fra v. Marianne og Carsten, der undervises i den nye udgave af „Dirigentsystemet".

Alle „kunder" til Flyvertaktisk Kommando nyder godt af en venlig, smilende og hurtig betjening af tjenestestedets omstilling. I en periode i sommer og eftersommer har de ansatte haft lidt svært ved at leve op til det med hurtigheden. De er blevet "velsignet" med nyt materiel. Den slags kan give problemer - læs selv.

Tjenestestedsbladet KOM-Posten bragte for nylig denne artikel.

Vi har i omstillingen modtaget et „trusselsbrev" fra en S.J. Henriksen, om at lave et indlæg til KOM-Posten. „Hvem er S.J. Henriksen???" Han findes ikke ifølge det nye system. Allerede her ses det, at der er nogle problemer, når vi skal søge på navne.

Emner kan vi godt finde, folk skal bare have lidt tålmodighed; det tager tid at komme ind i „Emnemodulet". Dette er et par eksempler på de ting, som er skrevet på listen til TELE-Danmark, og de skulle gerne blive rettet.

Samtidig med at TELE-Danmark skulle udskifte de gamle (omstillings) borde og få de nye til at fungere, fik vi lidt undervisning, men vi fik ikke svar på alt, hvad vi spurgte om. Alt imens dette stod på, lignede lokalet „en stor rodebutik".

Det har været en ulempe, at systemet ikke virkede optimalt, men ved hjælp af den manuelle omstilling, og de opdaterede personellister, gjorde vi det bedste, vi kunne.

Når det gik helt galt, måtte vi have fat i Cuno; selv om han kaldte os for „brokhoveder", var det lige før, at han og hans kaffekop blev fast inventar.

Fordelene ved det nye omstillingsbord er, at vi har fået de smalle skærme med et godt og klart billede, ledningsfri mus, og at systemet arbejder meget hurtigere end det gamle system.

Vi skal på kursus ved TELE-Danmark i august og september, vi håber, at det kan give os et bedre kendskab til det nye system, som vi kan tage med os hjem og bruge i arbejdet i omstillingen.

Så alt i alt - når det hele kører, som det skal, er vi tilfredse med de nye omstillingsborde.

❑

Flyvestation Karup

Ikke alt går efter en snor



„Natkrigeren" i regnvejr på Hovedflystasjon Ørlandet i Norge. Foruden godset, skulle der også lige pumpes godt 12.000 liter brændstof om bord.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Optakten til flyvevåbnets årlige Taktiske skydninger, Tactical Fighter Weaponary, starter med planlægning året før. Der indgås aftaler med de deltagende nationer, Flyvertaktisk Kommando og de flyvestationer flyene skal stationeres på. Aftalerne skrives ned og underskrives. Herefter er det "kun" at gennemføre øvelsen i september.

Torsdag den 9. september 1999. På flyvestation Karup er man ved at være klar til at modtage de enheder, der under Tactical Fighter Weaponary har flyvestation Karup som base. De der kommer længst væk fra er US Marine Corps VMFA - 142 Marine Attack Squadron fra Naval Air Station Atlanta i Georgia, USA. Enheden var planlagt til at komme med 128 mand og 12 stk. F-18A Hornet jetkampfly. US Air Force Fighter Wing 131 skulle samme dag ankomme fra Air Base (Flyvestation) St. Louis, Missouri, USA med 136 mand og otte stk. F-15 C Eagle. Fra USAFE (United States Air Force Europe) på AB Lakenheath i England skulle der komme seks stk. F-15C Eagle og 90 mand.

Weekenden på Flyvestation Karup så ud til at kunne blive rimelig hektisk. Idet ankomsten af jagereskadrillerne var garneret med ankomsten af forskellige transport- og tankfly. Tankflyene ville komme fra US Marine Corps VMFA - 452 Squadron stationeret på AB Stuart, New York, USA.

Den 13. september var det planen, at det tyrkiske flyvevåbens Fighter Squadron 132 skulle ankomme med fem Phantom F-4E og omkring 50 mand.

Lige nu er det de to nitrogenvogne, der bliver forankret til dørken i KC-130T Hercules flyet. Flyet er i virkeligheden er et tankfly, men som alle andre Hercules bruges til enhver form for lufttransport.

Planer der gik i vasken

Nu er det altid godt at have en overordnet plan, så har man noget at rette ind efter. I Lufttransporttjenesten havde seniorsergent Nyvang travlt. Alle ville vide, hvornår dette eller hint fly kom ind. Udgangspunktet var en flyveplan, der måske var flere dage gammel. Alt kan ske i mellemtiden, og det gør det også. Det KC-130T tankfly vi skulle med til Ørlandet i Norge meldte først én times forsinkelse, efterfulgt af endnu én. Klokken blev derfor 1445 og ikke 1330 dansk tid inden vi kom af sted.

I Stationsflighten var situationen helt den samme. Telefonerne ringede hele tiden og oversergent K.H. Petersen svarede så godt han kunne på alle spørgsmålene. "Nej, den DC-9'er kommer ikke. Han har glemt at søge diplomatisk clearance til at flyve over Tyskland. De må vente fem dage på den ammunition". Der var hele tiden flere spørgsmål, end der var svar. Alle syntes dog at være i det humør, der





Kravene til lufttransport i forbindelse med en øvelsen som Taktiske Skydninger er enorme. Her lander en Boeing C-747 med et ukendt antal tons gods om bord. Han startede sidste nat fra St. Louis, USA.

hedder: "Kan man klare dansk stil og hurtig omklædning, kan man klare alt".

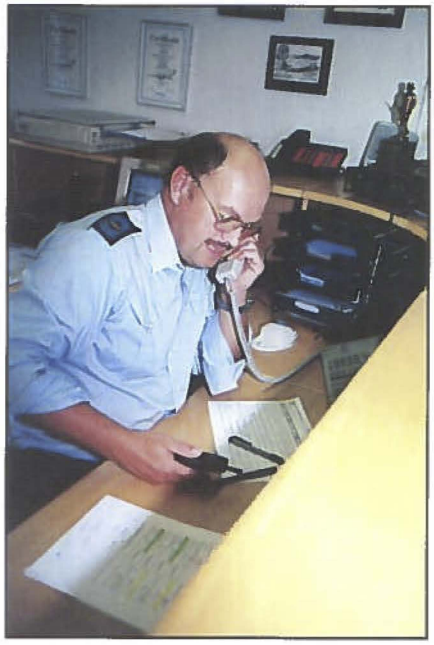
Teknisk leder i Stationsflighten seniorsergent Hans Christensen tørrede sveden af panden. Den var ikke kun frembragt af det flotte septembervejr med op mod 24 graders varme. Nej han svedte, fordi han var ved at gøre hangar seks klar til at de tyrkiske teknikere kunne arbejde der under deployeringsperioden. "Det er småt med folk!" Konstaterede han tørt, "så alle må arbejde med".

Godsflyvere

Halenummer 5352 fra US Marine Corps med major Mega, som fartøjschef, startede klokken 1445 mod Ørlandet i Norge for at hente mere gods. En besætning, hvori der indgår fire loadmastere er ikke noget almindeligt syn på vore breddegrader, normalt er der én eller to. Vi skulle finde ud af hvorfor. Turen mod Ørlandet gik gennem en koldfront. I Karup var der 24 graders varme. På Ørlandet måtte man nøjes med ca. 15, og det regnede, meget. Ude mod nordvest, bag en knivskarp kant, var der dybblå himmel. Der var et par nordmænd og en enkelt gaffeltruck til at hjælpe med at laste de to nitrogenvogne, et par startvogne, to trækstænger og andet gods. De fire loadmastere sled som små heste og i løbet af små tre kvarter var lasten og bord og surret fast. Surring af lasten i et transportfly, er en videnskab for sig. Når flyet starter, flytter hverken nitrogenvognen eller trækstænger sig en millimeter. Medens loadmasterne havde travlt inde i flyet, nåede man lige at hælde godt 12.000 liter brændstof på.

Klokken 1945 landede flyet på Karup igen og lasten blev losset. Efterhånden blev lysene slukket rundt om på flyvestationen, og roen faldt på.

Fredag den 10. september 1999. Seniorsergent Nyvang mødte i Lufttransporttjenesten klokken fire. Det første transportfly, en Boeing 747C var planlagt til at lande klokken 0805 dansk tid. Vi havde besluttet, at den begivenhed skulle læserne ikke snydes for, og mødte klokken syv. Det viste sig at være en god ide. Landingstidspunktet blev nemlig i stedet klokken 0721. Da havde flyet



Lufttransportkontoret på Flyvestation Karup. Seniorsergent Nyvang har for gang nummer ingen kan huske, hvor mange, igen taget telefonen. Herfra udgår der besked til alle mulige steder på Flyvestation Karup, som har behov for at vide noget om indkommende og afgående transportfly.

været otte en halv time undervejs fra St. Louis, USA, via Gander i Canada til Karup. En 747C er et enormt skrummel at se på, når det kommer lige ned mod beskueren. Det ser endnu større ud, når det holder ude på den store flyparkeringsplads og mange små mænd sværmer om flyet for at gøre klar til at losse det. En transportabel elevator køres hen til lastelugen. Godset køres ud på letter og sænkes ned så gaffeltrucken kan køre det det sidste stykke hen til langvognen, som skal transportere godset ud i de respektive eskadilleområder.

Piloten på 747C'eren fortalte, at selskabet, Evergreen International, kun fløj med gods, og mest fragtflyvning på kontrakt med det amerikanske forsvar. „Det er jeg glad for", sagde han, „gods klager aldrig over mine landinger og stiller ikke krav til service".

Flyvestation Skrydstrup må i år „nøjes" med at være sig selv, da banesystemet er under reparation. Derimod får Flyvestation Aalborg besøg af følgende eskadriller: No 5 Squadron fra RAF Conningsby, Storbritannien, som kommer med seks Tornado F3. Det italienske flyvevåbens 14 Squadron fra Rivolto, kommer med fem stk. AMX fly. Fra Flyvestation Hopsten, Tyskland kommer fire stk. F-4 Phantom og endelig deployerer NATO AWACS et stk. E3A luftbåren radarstation til Aalborg.

I næste nummer af FLYNYT vil du kunne læse mere Tactical Fighter Weaponary.

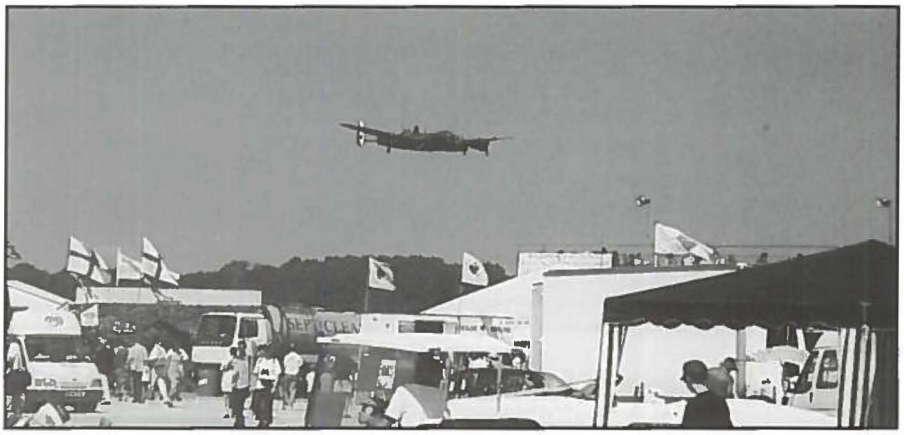
❑

Royal International Air Tattoo 99

Fra Lancaster III til B-2 Spirit Stealth

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Bombeflyets udvikling blev for alvor sat i relief, da man under Royal International Air Tattoo '99 præsenterede bombefly fra perioden 1943 til 1999. Avro Lancaster III, som gjorde tjeneste i RAF under den Anden Verdenskrig, og Northrop Grumman B-2, som sidst har været i aktion mod serberne.



Den karakteristiske motorlyd fra fire Merlin motorer fik automatisk alle til at se op. Her kommer Battle of Britain Memorial Flights enlige Lancaster III flyvende hen over publikum med en majestætisk hastighed på omkring 180 km/t.

Fairford 25. juli 1999. Teknikerne er ved at hale overdækning af cockpit, hale- og rygtårn af Battle of Britain Memorial Flight (BBMF) Lancaster III. Flyet, der stadig kan flyve, er 55 år gammelt og utroligt velholdt. Vi spørger teknikerne, om det er muligt at få lov at kigge indenfor. „Gør du bare det. Chefen står oppe i cockpittet". Chefen viser sig at være Sergeant John Siddle, som er i færd med at pudse vinduer. „Nej, siger han, „der er intet ændret ved flyet siden det blev produceret. Den eneste ændring, er en moderne radio, som vi har været nødt til at installere for at kunne tale med flyvekontrollerne i de lande, hvor vi viser flyene frem".

Besværlig

At kravle rundt i en Lancaster er ganske enkelt besværligt. Vejen blive hele tiden spærret af halve skot, der rager en tredjedel op fra gulvet eller af hovebjælken fra vingerne, som går tværs gennem fly kroppen. Oppe ved telegrafistens plads går det helt galt, her er det næsten kun et „mandehul", der gør det muligt at komme videre ud i cockpittet. Ude i cockpittet ser man kontroller af den gode gamle slags. En styrepind på godt én meter med ikke et, men to styrehjul for oven. Dette til trods for, at Lancasteren kun havde én pilot. Et hul i cockpittets højre side fører ned til bombekasterens position helt forrest i flyet, igen en gymnastisk præstation for at komme helt frem.

I tilfælde af, at flyet skulle forlades, må dette have været et mareridt. Hale- og rygtårnskytten skulle begge ud af deres tårne og have faldskærmen på, inden de kunne begive sig frem til lemmen de skulle ud igennem, som befandt sig i flyets næse. Lettere var det for gnisten, navigatøren, teknikeren, bombekasteren og piloten, som dog sad foran hovedbjælken. Det gav et lille gys, ved tanken om, hvordan det skulle lade sig gøre i et fly, der var ude af kontrol.

Spitfire Mk. II

Lancasteren plejer at være ledsaget af



Til venstre piloten „149 Smoker", som forklarede, at man havde anvendt den nye JDAM (Joint Direct Attack Munition) mod serberne under Kosovokonflikten. Ved siden af ham den anden pilot på flyet „362 Rocky". I baggrunden, en Boeing B-2 Spirit.



Spionflyet Lockheed U-2, der blev verdensberømt, da det i begyndelsen af 60'erne lykkedes russerne, over daværende Sovjetisk område, at skyde flyet, ført af Gary Powers ned. Siden da har flyet spioneret over det meste af kloden, sidst med succes over Kosovo og Serbien.

en Hurricane og en Spitfire, desværre var Hurricanen ude af drift, så tilskuerne måtte „nøjes" med Spitfiren.

Da vi var ved at forlade Lancasteren kom en moderne bus trækkende med Spifiren og kørte den på plads ved siden af Lancasteren. Man var ved at være klar til endnu en opvisningsflyvning denne søndag formiddag. Den Spitfire vi så, var den sidste flyvende Spitfire Mk. II i verden, som havde deltaget i slaget om England i efteråret 1940. Spitfiren i alle versioner fra Mk. I til Mk. 24. blev bygget i over 20.000 eksemplarer.

Hvad vi først fik at vide senere var, at flyets motor eksploderede under opvisningen. Dele af motoren røg ud gennem motorskærmene. At det lykkedes piloten at lande den, var nærmest et mirakel, fortalte Tony Adams fra BBMF. Flighten har for tiden store problemer med at skaffe motorer til denne type Spitfire, og 14 dage senere stod flyet stadig på Fairford.

B-2A Spirit

Fra den ene yderlighed til den anden i tid og teknik. I udstillingsområdet stod den meget omtale Northrop Grumman B-2A Spirit fra Air Combat Command, 393 Bomb Squadron. Den første „Flyvende Vinge", det er lykkedes at få til at flyve så den kan anvendes operativt. Flyet har i mange år været omgivet med stor hemmelighedskræmmeri. Nu ville amerikanerne gerne vise den frem, men stadig med måde. Der var dobbelt afspærring rundt om flyet, plus en række Nato-pigtråd, og fysisk bevogtning.

Klokken 11 var der mulighed for, at pressen kunne få et interview med piloterne. Vi traf de to piloter, uden gradstegn, 149 Smoker og 362 Rocky. Da vi spurgte efter Smoker's fornavn sagde han: „Det får du ikke at vide, og i øvrigt hedder jeg slet ikke Smoker".

„Har du fløjet operative missioner med B-2A Spirit?" ville vi vide.

„Ja, vi fløj nogle missioner mod serberne under konflikten". „Hvilken type ammunition andvendte I?". Vi forventede ikke noget svar, men Smoky forklarede, at man havde anvendt den nye JDAM (Joint Direct Attack Munition), som består af laserstyret eller TV/Infrarødt (IIR) styrede bomber eller missiler. Til forskel fra andre sigtesystemer, kan JDAM styresystemet „se" målet gennem tåge og røg.

Smoky sagde videre, at der normalt er to piloter om bord på en B-2A Spirit, også når flyvningen varer omkring de 30 timer det tog at flyve en mission fra hjembasen Whiteman i Missouri, USA, til Serbien. „I virkeligheden kunne vi sove begge to på én gang. Flyet er så avanceret, at det selv klarer styringen. Vi skulle bare være sikker på at finde tankflyet, hver gang, der skulle tankes undervejs".

„Hvordan er B-2A at flyve sammenlignet med et konventionelt fly?"

„B-2A flyver, som et hvilket som helst andet moderne konventionelt fly. Computeren om bord sørger for de nødvendige korrektioner. Det gør, at flyet reagerer som for eksempel en Challenger 604 når jeg betjener kontrollerne".

B-2A Spirit er et strategisk bombefly, med en maksimumhastighed omkring 1.000 km. i timen, med en top startvægt på 181.437 kg. kan det flyve i højder op til 15.240 m. Rækkevidden er 11.675 km., den kan i virkeligheden ændres til „uendelig" ved hjælp af lufttankninger undervejs. Flyet har fire General Electric GE F118-GE 110 turbofan jetmotorer, der hver producerer 19.999 lb. Flyet ligner med sin spændvidde på 5,43 m. et monster taget ud af den fremtid, der altså allerede er her. Det er 5,18 m. højt og 21,03 m. langt.

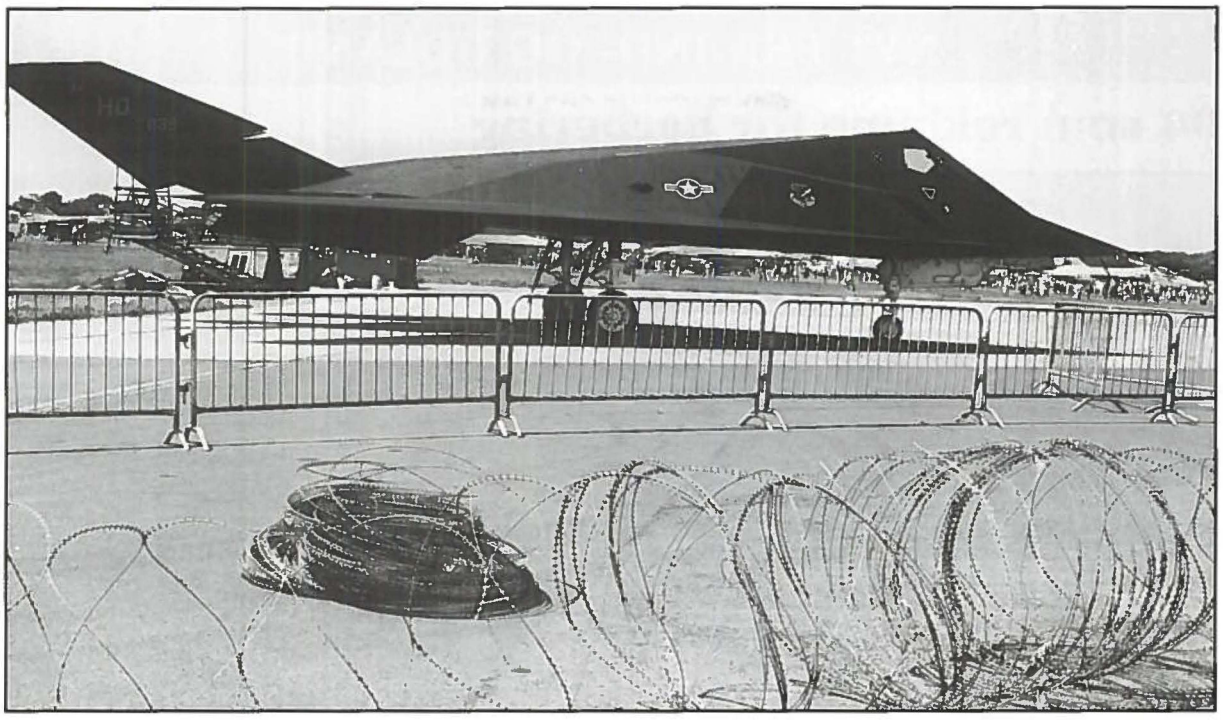
Vi forlod B-2A Spirit for at se nærmere på U-2 Spionflyet, der havde været en vigtig del af overvågningen af de serbiske styrkers bevægelse i Kosovo.

Luftbåren spion

Lockheed U-2 S fra 9th Reconnaissance Wing ankom først meget sent fredag aften. Sidst vi så flyet var på Aviano basen i Norditalien. Dengang blev flyet straks efter landingen hegnet ind, og en bevæbnet vagt runderede rundt om flyet. Ingen nærede blot en tanke om at fotografere det.

Nu stod det sortmalede fly, med vagter, bag sin indhegning, og kunne fotograferes. Udviklingen af U-2 spionflyet begyndte i foråret 1954 på Lockheed udviklingsværksted „Skunk Works" i Burbank, California, USA. Jomfruflyvningen fandt sted 1. august 1955, hvor testpilot Tony Le Vier for første gang tog flyet i luften. Kravet om udviklingen af det specielle fly kom fra Central Intelligence Agency, bedre kendt som CIA, og US Air Force. Flyet skulle bruges til spionageflyvninger i stor højde over det daværende Sovjetunionen for CIA og undersøgelser af luftrummet i stor højde for USAF.

U-2 må betegnes som „en svæveflyver med motor", det vejer kun 7.710 kg. tom og har en startvægt på 10.885 kg.. Det fløj så højt, 21.335 m. (i dag 27.430 m.), at det sovjetiske luftskyts ikke kunne nå det. Det gik godt indtil begyndelsen af 1960'erne, hvor Gary Powers blev skudt ned med



Lockheed Martins F-117A Nighthawk. Et grumt udseende fly, som har deltaget i konflikterne i Panama, Golfen og sidst over Kosovo. Kun et fly er gået tabt i operativ tjeneste. Derimod er seks styrtet ned under flyets udvikling og senere under træningsflyvninger.

et luftværnsmissil. Alle troede dengang, at U-2 nu var udtjent. Det viste sig ikke at være tilfældet. Flyet er fortsat i tjeneste og har tjent i både Golfkrigen i 1990/91 og sidst over Kosovo, hvor det har hentet vigtige billeder hjem til de allierede. Flyet har et vingefang på 24,38 m og måler 15,11 m. i længden. Der er ikke tale om et „racerfly" på nogen måde, og det er utroligt vanskeligt at lande i selv den svageste sidevind. Ikke mindst fordi hovedhjulene sidder bag hinanden, og flyet når det taber fart, synker ned på den ene vingespids, som er forsynet med en „slidbane".

U-2 er modificeret mange gange både i selve flystrukturen og med ny motor. Hertil kommer, at navigationsudstyr og sensorer af enhver art, hele tiden er blevet opdateret, hvad følgende tilfølelser til U-2A senere C, ER-2, TR-1, -2R siger noget om.

F-117A Nighthawk

Nighthawk var indtil slutningen af 80'erne USA's hemmelige fly, der kun bevægede sig om natten og som ingen vidste alt for meget om. I begyndelsen af 90'erne kom flyet så ud i „det åbne", og blev stort set omgående opfattet som „cremen" af, hvad USA havde opnået af udvikling indenfor flyteknologi.

Lockheed Martins F-117A Nighthawk blev for alvor kendt i den brede offentlighed under operationerne mod serberne i foråret. Stor var serbernes triumf, da de kunne vise vraget af en F-117A. Hvad der indtil nu ikke er opklaret er, om serberne skød flyet ned, eller det havarerede på grund af en teknisk fejl. Den hemmelighed må man vente længe på at få afsløret.

Første gang F-117A deltog i en skarp operation var den 19/20 december 1989, hvor flyet blev sat ind mod Panama's daværende diktator Noriega. Ikke fordi Panama rådede over radarovervågningssystem, men på grund af flyets evne til at aflevere sin våbenlast med stor præcision.

Da Saddam Hussein invaderede Kuwait den 1. august 1990, var F-117A et af de første fly USA deployerede til Golfområdet. Tirsdag den 21. august 1990 landede 18 F-117A, fra 415 Tactical Fighter Squadron, på King Khaled Air Base. Flyene kom fra Tonopah Air Base, og basen fik da også hurtigt øgenavnet „Tonopa Øst". 4. december kom der yderlige 20 fly til fra 416 (Ghost Riders) Spøgelsesriddereskadrillen. Alle F-117A Nighthawks returnerede til USA efter operationerne i Golfen.

Torsdag den 24. marts 1999 var den gal igen, igen blev F-117A sat ind. Den 27. marts klokken 20:38 lokal tid styrtede en F-117A ned 64 km. fra Beograd. Flyet blev fløjet af Captain Dale Zelco. Han blev hentet ud af et Combat Search and Rescue Team ganske kort efter. Under den 78 dage lange operation, deltog 20 F-117A fra 49th Fighter Wing på Aviano Basen.

F-117A Nighthawk er langt fra at være et smukt fly. Tværtimod. Men det ser grumt og effektivt ud, hvad der er blevet bevist under de tre omtalte konflikter.

Flyets maximumhastighed opgives til 1100 km/t., flyet drives frem af to stk. General Electric F 404 Turbofan motorer, der hver yder 10.800 lb. tryk. Det er et taktisk kampfly, der klar til operationel flyvning vejer 23.814 kg. kan lufttankes, og derfor er flyvestrækningen i virkeligheden kun begrænset af antallet af lufttankninger. I våbenlasten indgår maximum 2.270 kg. bomber eller missiler.

Flyet er 20,08 m. langt, spændvidden er 13,20 m. og højden 3,78 m.

❑

NYT FRA IND- OG UDLAND

F-104 som reklame for barbering



Gillettes MACH3 „racer" foran en Bilka forretning på Sjælland.

Flyvevåbnets Historiske samling har stillet én af sine udfasede F-104 Starfighter til rådighed for firmaet Gillette, som fremstiller barberblade. De, der ser reklamefjernsyn har sikkert stiftet bekendtskab med firmaets MACH3 reklame for den rasende hurtige barbering. P. Lüchow Poulsen fortæller, at flyet vakte enorm opmærksomhed, hvor det end blev stillet op. Ikke bare Bilka har haft glæde af flyet, også FØTEX meldte sig blandt de interesserede.

s-n

Foto: Preben Lüchow Poulsen

Dansk Veteranflysamling har fået ny Gate Guard



Her afleverer Kørselstjenesten fra Flyvestation Karup den Gate Guard, RF-35 Draken, halenummer AR-188, foran Flymuseet i Stauning.
(Foto Fototjenesten FTK).

Tirsdag den 15. juni rullede Dansk Veteranflysamling's nye Gate Guard, RF-35, halenummer AR-118, op foran flyvemuseet i Stauning. AR-118 blev tow'et fra Karup til Stauning med en traktor, hastigheden opgives i Veteranfly Klubbens blad til mach 0.03. AR-118 har siden udfasningen stået på Flyvestation Karup, hvor det blev anvendt til træning for ABDR (Aircraft Battle Damage Repair) folket, det vil sige udbedring af krigsskader på flyet. Det har givet et par ridser i lakken, men de folk der vedligeholder DV's første Draken, halenummer A-009, har lovet at "se på flyet" hermed mener man det er i de bedste hænder. Den gamle Gate Guard F-84G Thunderjet (KP-X) er under restaurering i museet og vil, når den engang er færdig, blive udstillet inden døre.

Kilde: Veteranfly Klubben nr. 2/99.

Flere Tomahawks missiler til Storbritannien

Juni 1999. Den britiske regering planlægger at placere en ordre på $100 mio. hos Rayertheon Missile Systems. Ordren omfatter 30 stk. konventionelt armerede Block IIIC Tomahawk Land Attack Missiles (Tomahawk missiler til angreb mod mål på land). Ordren skal erstatte de Tomahawk missiler, der blev afskudt mod Jugoslavien fra undervandsbåden HMS Splendid under Operation Allied Force.

Kilde: Air Forces Monthly.
Tekst: s-n.

Næstsidste B-2 Stealth-bombefly leveret til USAF



USAF skal ifølge planerne modtage i alt 21 stk. B-2 Stealth-bombefly. Den næstsidste blev i maj måned afleveret ved en ceremoni på Grisom Air Reserve Base i Indiana, USA, og døbt „Spirit of Indiana".

Tekst og foto: s-n

Dette B-2 Stealth-bombefly er fotograferet på RAF Fairford; Gloucestershire i Storbritannien. Ser man nærmere på næsehjulets dækplade vil man se, Mission Commander (fartøjschef) er general Ryan, piloten hedder generalløjtnant Marcotte.

Helikopter eller fly

Den 14. maj 1999 fik US Marine Corps leveret den første af 11 MV-22 fra firmaet Bell Boeing. MV-22 er en underlig afart af en flyvende maskine. Den er fastvinget. Men ude i vingetipperne sidder motorerne. På motorerne er monteret en mellemting mellem propeller og rotorer, man er således ikke sikker på, hvad det er for et luftfartøj man har foran sig. Det er meningen, at MV-22A skal erstatte den noget aldrende CH-46 helikopter fra år 2003. I alt har USMC bestilt 360 stk. og USA's Special Operations Command har bestilt 50, hvoraf den første forventes leveret i 2004. Bell forventer at sælge den civile version (Bell 609 Tiltrotor) til USMC til brug for omskoling af piloter. Prisen for den civile udgave ligger mellem $8 og $10 mio. i 1996-dollars.

Tekst og foto: s-n



Mock Up af Bell 609 Tiltrotor fotograferet på Farnborough Airshow i 1998. Luftfartøjet er sat i produktion i begyndelsen af i år og der ligger forhåndsaftaler om at sælge det til 67 kunder i 16 lande, spredt over alle kontinenter. Kunderne har indbetalt $100.000 pr. bestilt fly, dengang ca. 100.

RAF Conningsby skal flyve Eurofighter

RAF har meddelt, at RAF (flyvestation) Conningsby i Lincolnshire bliver den første britiske flyvestation, der skal udrustes med Eurofighter. Der vil blive oprettet en Eurofighter Operational Evaluation Unit (OEU) (Operativ evalueringsenhed for Eurofighter)/Operational Conversion Unit (OCU) (Omskolingseskadrille) i år 2002. Herefter vil to frontlineeskadriller blive etableret i 2006. Herefter følger RAF Leeming i Yorkshire med to eskadriller mellem 2006 og 2008 og til slut RAF Leuchars i Fife som skal modtage tre eskadriller Eurofighters mellem 2008 og 2010.
Af de 240 Eurofighters som RAF forventes at få leveret vil de 40 være den tosædede version.

s-n

Su-30 styrtet ned på 43rd Paris Air Show

Lørdag den 12. juni leverede SNG's Sukhoi Su-30 et spektakulært indslag på Paris Air Show, idet flyet under et dyk ramte jorden med det yderste af halen. Det lykkedes piloten, Vlacheslav Averianov at trække flyet mellem 100 og 150 m. op luften igen. I denne højde blev først navigatøren Vladimir Shendrikh og et split sekund efter piloten skudt ud med deres katapultsæder. SNG-landene har haft god brug for disse sæder over årene. For ti år siden styrtede en MiG-27 på Paris Air Show, og sidste år reddede to piloter livet da deres MiG-29 stødte sammen i luften over Fairford. Hertil skal lægges, at det daværende Sovjetunionen mistede deres „Concorde" en Tu-144 ved en opvisning på Paris Air Show tilbage i juni 1973. Tu-144'eren styrtede ned i en forstad til Paris, besætningen på seks mand og otte beboere i forstaden omkom.
Den russiske flyveindustris sammenslutning mener ikke, at det seneste styrt med Su-30 får nogen betydning for salget.

Tekst: s-n

Vejrradarens endeligt



Så længe nogen kan huske, har radomen på toppen af Bunker 1137 bidraget til det i forvejen noget anderledes udseende bygningsværks profil. Inden længe vil „det markante" være reduceret med radomen, idet Vejrtjenestecenter Karup nu i stedet bruger andre og mere moderne hjælpemidler i den vanskelige kunst: At forudsige vejret.

Den moderne satellitteknik, som vores vejrprofeter fik adgang til ved sammenlægningen med DMI, og den senere etablering af NAMIS (Nato Meteorological Information System), på dansk Nato's meteorologiske informationssystem, har overflødiggjort den lokale vejrradar på taget af Bunker 1137. Den nuværende radar er i øvrigt radar nr. to, idet den første radar brændte engang i 80'erne.
Det endelige stød til „begravelsen" kom sammen med beslutningen om ombygningen af Bunker 1137, hvor man ønsker at renovere bunkerens tag, og alle de installationer og gennemføringer, der er lavet i tidens løb. Vejrtjenestecenter Karup har sagt, at de ikke har brug for radaren mere, hvorfor den tages ned.
Informatikdriftssektionen har bedt om, at man nøjes med at fjerne parabol og radome, og, at huset der rummer de tekniske installationer, får lov at bestå. Man mener med sikkerhed at vide, at der en dag opstår et behov, som huset kan opfylde. Andre steder i organisationen synes man, at ideen er god, så man vil sikkert fortsat kunne se huset på taget af Bunker 1137.

Kilde: KOM-Posten
Foto: Fototjenesten, FTK.

Eurofighter åbner kontor i Athen

Den 12. juli 1999. Grækenlands beslutning om at købe mellem 60 og 90 Eurofighter Typhoon til det græske flyvevåben betyder, at firmaet Eurofighter GmbH har åbnet et kontor i Athen. Kontoret skal forestå kontakten med den græske regering, græsk industri og det græske flyvevåben. Kontrakten om leveringen af flyene ventes underskrevet i slutningen af 1999.

Tekst: s-n

Levetidsforlængelse af australske C-130 Hercules

Forsinkelsen af leveringen af den nye Lockheed Martin C-130J Hercules breder sig som ringe i vandet verden over. Senest har det australske flyvevåben (RAAF) måttet levetidsforlænge sine C-130E Hercules til udgangen af år 2000. Man har derfor forlænget kontrakten med Air New Zealand Engineering Service (ANZES) om at holde flyet flyvende. Dette for at friholde RAAF personellet til at kunne fortsætte med forberedelserne til overgangen til J-modellen. Leveringen forventes at begynde sidst på året i år.

Kilde: AFM
Tekst: s-n

Salg i MiG-29

Den 28. juni 1999. Den imponerende russer, MiG-29, kan sælges. Sidst har regeringen i Bangladesh underskrevet en kontrakt om køb af otte MiG-29 Fulcrum. Handlen inkluderer reservedele og uddannelse af teknikere og piloter. 12 russiske eksperter forventes stationeret i landet under introduktionen af flyet. Ti piloter og 70 teknikere skal ifølge kontrakten på tre måneders uddannelse i Rusland.

Kilde: AFM
Tekst og foto: s-n



Den russiske Mikoyan MiG-29.

Tysklands første Super Sea Lynx



14. juli 1999. Ved en ceremoni på GNK Westland fabrik i Yeovil, UK, blev Tysklands første Super Sea Lynx rullet ud af fabrikken. Helikopteren er den første af de syv, som det tyske søværn bestilte i 1996.
Super Sea Lynx er det sidste skud på stammen i Lynx-familien. Det er udstyret med Marconi Sea Spray 3000 radar, og et „tårn" monteret under helikopterens næse, der indeholder et infrarødt system, som ser fremad. Helikopteren har en Rolls-Royce GEM 42 motor og er udrustet med British Aerospace Matra Sea Skua luft-til-havoverflade missiler. Helikopteren skal stationeres på det tyske søværns fregatter af typen 122 og 123.
GNK Westland har, sammen med Eurocopter Deutschland indgået kontrakt om at opgradere Tysklands 17 Mk88 Sea Lynx til Mk88A standard.
Westland er for tiden i gang med at opgradere den første af Danmarks otte Lynx til Super Lynx standard.
Siden 1970 har GNK Westland solgt over 400 Lynx.

Den første af syv Mk88A Super Sea Lynx, som skal leveres til det tyske søværn i luften efter at den den 14. juli blev rullet ud af GNK Westlands fabrik i Yeovil.

Tekst: s-n
Foto: Westland

Præmieuddeling ved Flyveskolen



Mandag den 28. juni var en stor dag for de otte unge mennesker, der under Action '99 havde vundet en flyvetur med et af Flyvevåbnets Flyveskoles T-17 træningsfly. De otte unge mennesker mødte op ved Flyveskolen, hvor de i briefinglokalet blev modtaget af kaptajn I. Sørensen (JØR), der briefede dem om, hvad der ventede dem i luften. Inden da, var alle blevet iklædt flyvedragter, så man var klar til ca. én times flyvning. Afhængig af, om det var før eller efter flyveturen, var ansigterne enten spændte eller fyldt med store smil. Et lille skår i glæden var det, at vejret den 28. juni havde bestemt sig for at være overskyet, diset og med en smule finregn. De af deltagerne der var mest glade, var dem der nåede at se hjemegnen fra oven.

Premierløjtnant J. de Place Bjørn i færd med at hjælpe Jimmi Kloster fra Frøstrup redningsvesten på. Jimmi ser noget betænkelig ud ved situationen.

Kilde: seniorsergent Torben I. Ibsen, Flyveskolen
Foto: Fototjenesten, FTK.

Flyvevåbnet fejrer sig selv med en website



De to „indpiskere" på websidemødet, fra v. kreativ direktør ved IdéHuset i Odense, Henrik Axelsen og kaptajn Michael Andersen, Informatikplanlægnings- og Udviklingssektionen i Flyvertaktisk Kommando.

Torsdag den 2. september. I Idé Huset i hjertet af Odense var 20 personer samlet til det møde, hvor kaptajn Michael Larsen fra Informatikplanlægnings- og Udviklingssektionen (OPI) i Flyvertaktisk Kommando (FTK) sammen med den kreative direktør for IdéHuset i Odense, Henrik Axelsen, ville uddybe, hvad det er, FTK ønsker, der skal på den hjemmeside, som vil få følgende adresse: www.flyvevaabnet.dk.
Det gik meget hurtigt op for deltagerne, at de var kontaktpersoner, og ikke dem, der skulle udføre alt arbejdet selv. Det lettede en smule på stemningen. Det lettede måske endnu mere, da Michael Andersen gjorde klart, at Operation HJEMMESIDE fra FTK's ledelses side havde fået samme prioritet som for eksempel Tactical Fighter Weaponary (Taktiske Skydninger).
De første sider er i skrivende stund kommet ind til redaktionen, og vi kan love læserne, at der bliver noget at se på. Kreativiteten hos de der allerede har svaret er stor. Meningen er også, at siderne bliver lagt over på INTRANETTET, så de kan læses internt i flyvevåbnet, men da er det ikke muligt, at trykke sig ind på de links, der vil blive en del af websiden.

Tekst og foto: s-n

H101 har passeret 10.000 flyvetimer



GNK Westland/Agusta Merlin Mk. 3. Denne version er i produktion og forventes leveret til det britiske Forsvarsministerium i slutningen af året. Det er planen, at helikopteren skal indgå i No. 28 Squadron (eskadrille) på RAF (flyvestation) Benson.

23. august 1999 passerede den af GNK Westland og Agusta producerede helikopter EH101 10.084 flyvetimer. Den første pre-production (før produktions-) helikopter PP1 fløj første gang i oktober 1987, og har siden gennemført 8.300 flyvetimer. PP8 og PP9 har fløjet henholdsvis 2.500 og 2.000. Begge helikopterne indgår i et intensivt 6.000 timers flyveprogram, som gennemføres fra basen i Aberdeen i Skotland. Der flyves både civile og militære flyvninger i det program der kører seks timer om dagen i seks dage om ugen. 700M Squadron gennemfører intensive tests med Merlin Mk 1, som EH101 hedder i UK Navy. Flyvningerne foregår fra Royal Air Station Culdrose. I december sidste år blev halenummer RN07 leveret, fulgt op i januar i år af RN05 og 06 og senest er RN 09 og RN11 kommet til. Siden december har eskadrillen samlet fløjet 700 timer med Merlin Mk 1.

Tekst: s-n
Foto: GNK Westland

Flot resultat

Flyveroverkonstabel I.Y. Jabr har i perioden 4. januar til den 5. september 1999 gennemført flyteknisk grunduddannelse ved Flyvevåbnets Specialskole. Han har afsluttet med et gennemsnitsresultat på 98,1%. Resultater over 98% anses for særdeles tilfredsstillende og I.Y. Jabr er fjerde elev ved FLSP, som i løbet af de sidste 20 år har opnået et sådant resultat.
Fagene, som indgår i flyteknisk grunduddannelse, er love og bestemmelser for luftfart, stempelmotorlære, turbinemotorlære, elsystemer, instrument- og radiolære, helikopterlære, aeroplanlære, aerodynamik og materialelære.
Jabr har tidligere gjort tjeneste som lastvognsmekaniker ved hæren. Han har nu fast tjenestested på Flymaterielværkstedet på Flyvestation Skrydstrup.

Tekst: Anne Lundgaard
Foto: Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse



Flyveroverkonstabel I.Y. Jabr får her overrakt sit eksamensbevis af chefen for Flyvevåbnets Specialskole, oberstløjtnant P.E. Andersen.

Norge fortsætter testflyvning af Typhoon

August 1999. Major F.A. Evensen, testpilot ved den norske Flyvematerielkommando har afsluttet den anden serie testflyvninger af Eurofighter Typhoon ved DaimlerChrysler Aerospace i Manching, Tyskland. De gennemførte testflyvninger foregik i tæt samarbejde med det norske flyvevåben med fokus på autopilot/autothrottle baseret på en ny standard på Flight System Software.
Norge har sat Typhoon på listen over de fly man mener bedst kan erstatte F-5 Freedom Fighter, og som nedslidningsfly (attrition) for eventuelle tab af F-16.
Eurofighter konsortiet har nu ordre på 620 fly i hus, hertil kommer optioner på yderligere 90 fly. Endelig foreligger der forespørgsler om tilbud fra Sydkorea, og anmodning om yderligere information fra Holland, Polen og Tjekkiet.

Tekst og foto: s-n

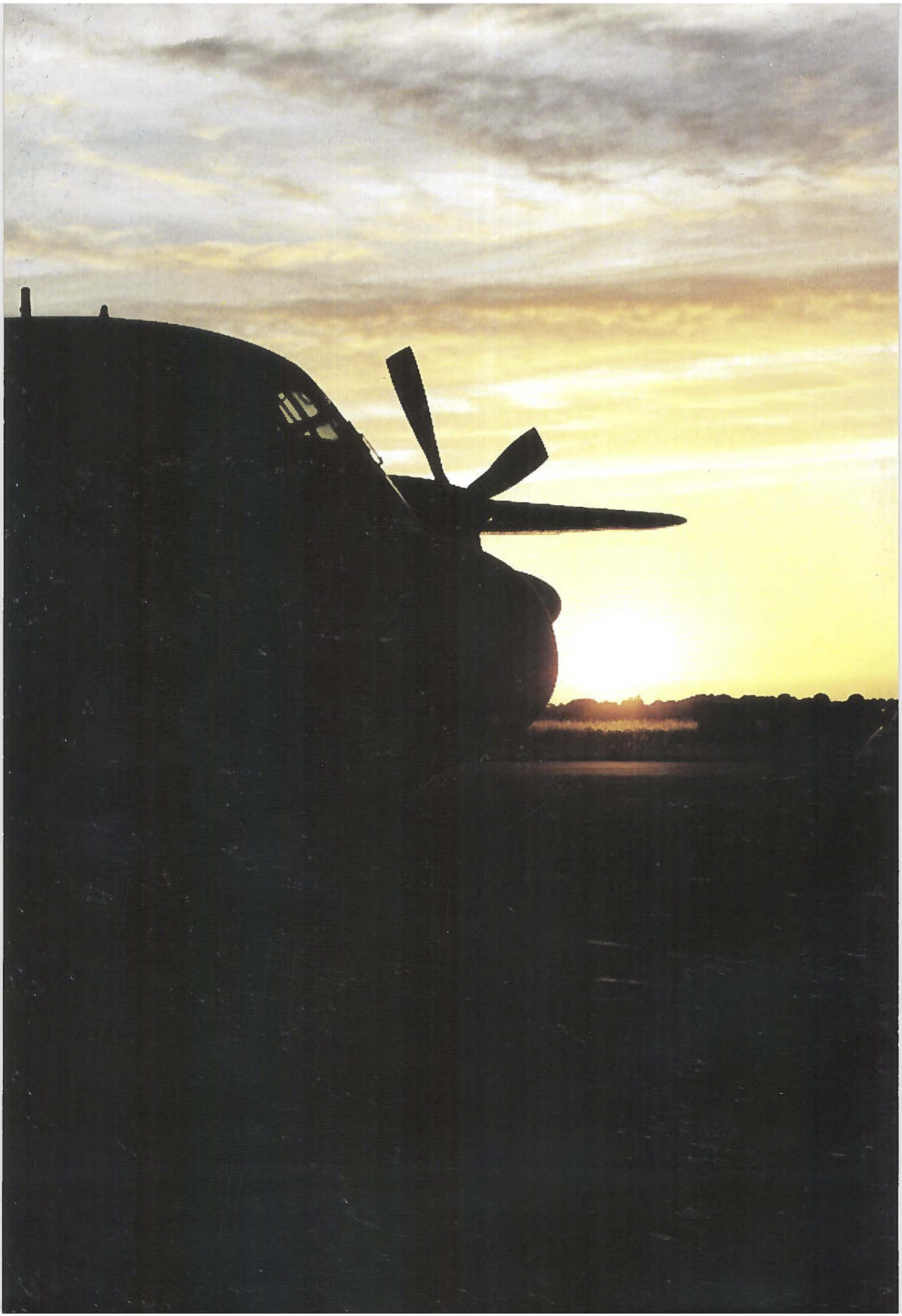


Det tyskbyggede udviklingsfly nr. DA 5 (Development Aircraft), som den norske testpilot F.A. Evensen sidst har prøvefløjet.

De-HAWK i fortsat udvikling

Den 14. september 1999. I disse dage er man i fuld gang med at teste det nye De-HAWK jord-til-luft missilsystem som fremstilles af firmaet Terma Elektronik ved Århus i samarbejdet med flyvevåbnet. Testen går ud på at finde ud af, om systemet overholder de tekniske og operative krav, der er stillet til det. Samtidig er de kommende brugere af systemet med i testen for at gøre erfaringer med systemet. Testen er en såkaldt Acceptance Test, på dansk kan brugeren acceptere resultatet. Testen foregik i ugerne 35 til 37. Resultaterne er sendt til Flyvemateriekommandoen til analyse.

Kilde: Michael Christiansen, Flyvemateriel-kommandoen



FLYNYT

NR. 6 DECEMBER 1999



FRED
FRIHED
FREMTID
FLYVEVÅBNET 2000

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

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

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

POSTADRESSE:
FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:
Flyvevåbnets Specialskole,
Reproduktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af artikler til næste nummer af FLYNYT er:
15. januar 2000.

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

FORSIDEBILLEDET:

Lufttankning

Lufttankning over Kattegat. Det er en fascinerende oplevelse at se et jagerfly blive tanket i luften. Vi er om bord i en KC-130T fra US Marine Corps VMFA - 452 Squadron (eskadrille). Flyet, der bliver tanket, er fra USMC-142 Marine Attack Squadron. Flyvehastigheden er 483 km/t. og der tager 5-6 minutter at overføre ca. 6.000 pund brændstof til jagerflyet.

BAGSIDEBILLEDET:

Eskadrille 534 er rykket ind i den udpegede Site for ganske få minutter siden. Som det ses, er de første kabler allerede trukket ud. For at undgå, at kablerne bliver beskadiget lægges de ind gennem kraftige plastrør. At rigge en eskadrille op, så den er „klar til kamp", er og bliver hårdt arbejde.

ISSN: 0907-1962

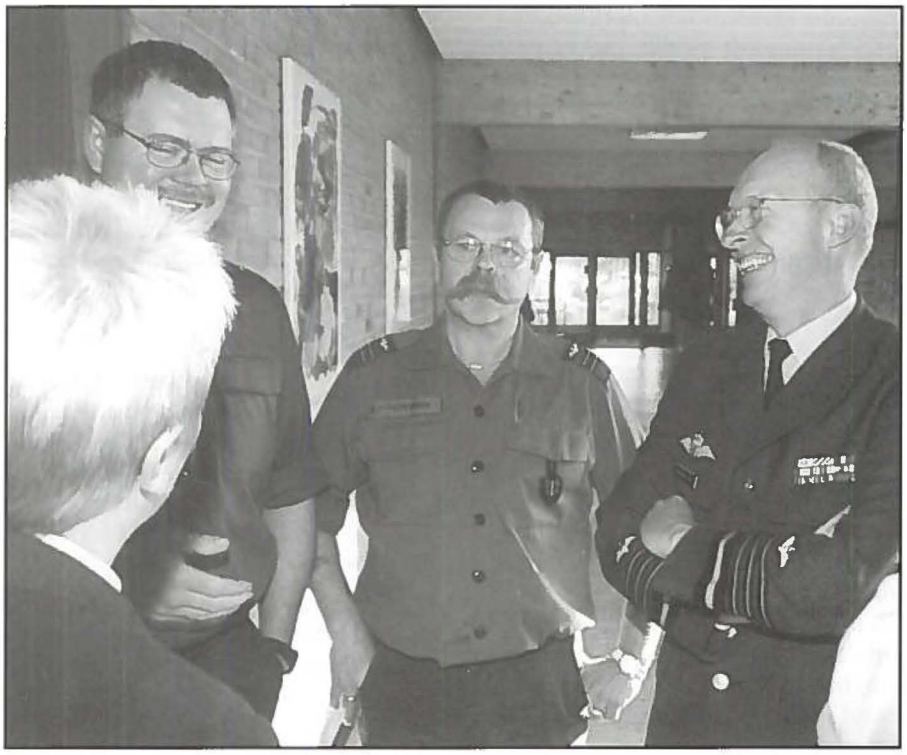
INDHOLDSFORTEGNELSE

Hvor er vi - hvordan er vi kommet hertil 3
Tillid over grænserne 5
Vi anmelder - Black Hawk 8
Ro og mod 9
Overraskelsernes morgen 10
Vi anmelder - Angrebet på Værløse Flyveplads den 9. april 1940 11
Enkelt og eksplosivt - nyt logo til flyvevåbnet 12
En levetidsforlængelse der vil noget 14
Vi anmelder - Luft- og Rumfartsårbogen 16
Vi anmelder - Årets højtider 16
God øvelse at få forstand af 17
Vi kan løse opgaven 22
Vi anmelder - Flyvevåbnets jubilæumskalender år 2000 23
Missile away 24
De ankom i plastikhylstre 27
Fransk - dansk samarbejde 29
Kun forandringen er permanent 33
Sveriges mest moderne flyvestation 35
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 39-47
De nordiske lande undersøger fælles indkøb af helikoptere 39
AlphaJet til britisk prøvecenter og til det thailandske flyvevåben 39
Lockheed Martin har underskud 40
Flyvestation Skrydstrup er klar til Åbent Hus 40
Flyvevåbnet har polsk besøg 41
EH101 er hjemme i Aberdeen igen 41
Tysk opdatering af polske MiG29'ere 42
Flyvevåbenpersonel til Østtimor 42
Svensk JAS-39 Gripen havareret i Vänern 42
25.000 flyvetimer uden større uheld 42
Så kom Joint Strike Fighter X-35A ned på gulvet 43
Nato ramte måske alligevel en enkelt serbisk kampvogn 43
Implementeringsstyringsgruppe for Flyvestation Værløse nedsat 44
Alle britiske helikoptere samlet under én kommando 44
F-22 Raptor forsinkes - måske 44
Eurofighter til Åbent Hus i Grækenland 45
Udvikling og fremstilling af nye fly er en kompliceret sag 45
Giv din schæferhund en indholdsrig tilværelse 45
Forudsiger krigsskader på fly 46
Der renses op på Torphøj 46
Eurofighter opretter international eksportorganisation 46
Tysk - fransk luftfartssamarbejde 47
Eurofighter går i serieproduktion 47
Vi har begået en fejl 47

Hvor er vi – hvordan er vi kommet hertil

Flyverhjemmeværnets eskadrillechefer var kommet på skolebænken for at høre om den fremtid, der venter dem. Forsvarschef, general Christian Hvidt (VIT) var den, der satte fremtiden i relief med et foredrag om, hvorfor tingene har udviklet sig som de har de sidste 10 år.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen



Forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT), th. i billedet, fik i pausen en god snak med nogle af ca. 75 frivillige eskadrillechefer og knap 30 fastansatte officerer i Flyverhjemmeværnet, der deltog i eskadrillechefstævnet i Nymindegab.

Nymindegab den 30. oktober 1999. Forsvarschef, general Christian Hvidt (VIT) var en interessant samtalepartner for eskadrillecheferne i Flyverhjemmeværnet i pausen efter hans foredrag om Nato's udvikling de sidste ti år.

Generalen var af Flyverhjemmeværnet blevet inviteret til at fortælle om den udvikling, der havde ført til, at Flyverhjemmeværnet er inde i en omforandring og tilpasning, der ikke er set mage til siden Hjemmeværnets oprettelse i 1949.

Hvor er vi

General Hvidt indledte sit foredrag med det oratoriske spørgsmål: "Hvor er vi – og hvordan er vi kommet hertil?" Hvorefter han tog fat på at besvare spørgsmålet. Hvor han blandt andet sagde, at det internationale engagement fylder meget i forsvarets hverdag, hvilket ikke har dæmpet forsvarets interesse i et samspil med Hjemmeværnet.

"Vi lever i en verden i forandring. I 1945 oplevede vi den første og eneste anvendelse af atombomben. Den anden verdenskrigs afslutning blev efterfulgt af Den kolde Krig, som varede indtil Murens fald i november 1989, altså for næsten ti år siden. Herefter fulgte Danmarks tiltagende engagement i internationale opgaver".

Nato's udvikling

Generalen gennemgik herefter Nato's udvikling siden murens fald. Han understregede den tyske generalsekretær for Nato, Manfred Wörners visionære indsats for at ændre Nato's strategi i årene efter 1989. Hvor han 12 måneder efter murens fald meldte ud om organisationens nye strategi. Den førte blandt andet til en nedskæring af styrkerne i Natolandene, og en melding om, at det var Nato's opfattelse at man skulle gå fremad hånd i hånd, hvilket var lig med dialog og samarbejde og en udvidelse med flere medlemsstater.

Da man måtte erkende, at ikke alle kunne blive medlemmer, oprettede man organisationen Partnership for Peace (PfP) (Partnerskab for Fred). Denne organisation skulle sikre, at samarbejdet ikke bare kom til at bestå af højtidelige middage, men et samar-

bejde mellem enheder, og på denne måde hjælpe med til demokratiseringsprocessen på alle niveauer. Et krav for at blive medlem var og er, at man står bag ideerne om fred, frihed og demokrati, samt går ind for respekt for menneskerettighederne, som er Nato's grundholdning. Han fastslog, at PfP har været en utrolig succes.

På Natomødet i Madrid i 1997 besluttede man at optage Polen, Tjekkiet og Ungarn i Nato.

På mødet i Washington i anledning af 50 året for Nato's oprettelse, besluttede man at intensivere samarbejdet med de ni lande, som havde søgt optagelse i Nato, men ikke kom med. Han nævnte, at Natooperationerne i Kosovo havde gjort forholdet til Rusland en smule anstrengt. På den glædelige side understregede han, at Irland i løbet af kort tid tiltræder PfP aftalen. "Et imponerende skridt i betragtning af irernes tilbageholdenhed overfor resten af Europa gennem århundreder".

Totalt ændret billede

VIT brugte som et eksempel på verdens forandring følgende begivenhed under PfP øvelsen sidste år, hvor Hendes Majestæt Dronning Margrethe gik om bord i et polsk landgangsfartøj, hvis formål for bare ti år siden var et ganske andet. Dette landgangsfartøj var en del af en større flådestyrke med blandt andet fartøjer fra Polen, Sverige og Litauen, og under kommando af en svensk admiral. "Dette er et tydeligt billede af, hvor dramatisk og positiv udviklingen har været de sidste 10 år", understregede han.

"I 1991 stod Danmark med spørgsmålet: "Hvad er vores rolle?". Tidligere var det os der skulle modtage forstærkninger i tilfælde af krig. Men truslen var borte. Danmark besluttede sig for, at nu måtte vi være parat til at forstærke andre. Her kom Iraks besættelse af Kuwait ind som en ganske ny problemstilling. Da spørgsmålet om at sende korvetten Olfert Fischer til Golfen dukkede op, førte det til en omfattende debat i Folketinget. Dengang i 1991 blev Folketinget tvunget ud i en meget seriøs debat, hvor det ikke længere drejede sig om indenrigspolitiske spidsfindigheder, men om at tage stilling til Danmarks placering i det fremtidige udenrigs- og sikkerhedspolitiske billede". Debatten førte til beslutningen om at deltage i Golfkrigens embargo med korvetten. Dansk udenrigs- og sikkerhedspolitik skiftede for alvor spor, og de følgende år oplevede vi i forsvaret oprettelse af Den danske Internationale Brigade (DIB), vedtagelse af en ny personellov, ligesom Danmark fik en lov om forsvaret, som klart definerer forsvarets formål, nemlig:

- At forebygge konflikter og krig,
- At hævde suveræniteten over dansk område, og
- At fremme en fredelig udvikling i verden med respekt for menneske rettighederne.

I forbindelse med det internationale engagement i Kosovo, blev DIB-kontrakterne anvendt for første gang. "Tre procent sagde nej, det skrev pressen meget om", sagde VIT ironisk, "de 97% der sagde ja havde ingen interesse".

Indtil nu

Forsvarschefen gennemgik herefter den danske internationale indsats under FN i perioden fra 1948 til 1999, hvor der har været udsendt 53.300 mand til 22 forskellige lande og landområder. Han kunne også fortælle, at den 15. oktober 1999 var der 1611 mænd og kvinder fra forsvaret ude i international tjeneste i verdens brændpunkter. Han var også glad for at kunne sige, at det skete med opbakning fra 80 % af den danske befolkning.

"Virkeligheden overgår til tider fantasien", fortsatte Hvidt. "Mange har spurgt, hvorfor danske jagerpiloter skulle lære at tanke deres fly i luften". Han forsatte, at det fik de mere end brug for, da flyvevåbnet pludselig skulle deltage i Operation Allied Force i Italien i forbindelse med krigen mod serberne. Uden denne træning, ville de ikke have kunnet deltage, da de under hver mission skulle lufttanke tre til fire gange på grund af afstanden mellem basen og operationsområdet.

Forsvarschefen omtalte også oprettelsen af FN udrykningsstyrke, hvis stab blev oprettet med brigadegeneral F. Særmark Thomsen som chef. Denne styrke kan rykke ud med 14 dages varsel, hvor det før kunne tage FN otte måneder at samle en styrke og få den sendt frem til et brændpunkt. "Det var uhensigtsmæssigt. Det svarede til, at brandvæsenet når frem til et bål, hvor der er blevet hældt benzin på i den mellemliggende periode. Det ville betyde en brand der næsten ikke kunne slukkes". Nu kan FN være fremme hurtigt, hvilket ofte vil være nok til at bringe gemytterne til ro.

Evne til at skifte spor

"Man skal ikke bare have et mål, men også evnen til at skifte spor", fortsatte forsvarschefen. Der var en tydelig adresse til eskadrillecheferne i denne udtalelse. Efter at have gennemgået forsvarets besparelser de sidste ti år, fik eskadrillecheferne at vide, at forsvaret vil lægge øget vægt på hjemmeværnet i lokalforsvaret i de kommende år, med deraf følgende krav til indsats og uddannelse.

Forsvarschefen sluttede sit indlæg med at sige, "Vejen til succes? – den er altid under ombygning".

❑

Open Skies

Tillid over grænserne

Efter murens fald har man, på trods af fortsat krig og uro i verden, søgt at opbygge en række tillidsskabende foranstaltninger mellem medlemmerne af OSCE-landene. For første gang har Danmark øvet sig i at føre traktaten om Open Skies, eller Åben Himmel, ud i livet, hvilket skete i samarbejde med Ungarn. Flyvestation Værløse er udpeget som den flyvestation Open Skies flyvningerne skal foregå fra.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

25. oktober 1999. Det er over middag. Tågen har spredt sig og de sidste lave stratusskyer er ved at brænde af. Ude østfra høres larmen fra to F-16 jagerfly. "Der er de!" siger major J.R. Hammer (REN) og peger ud mod de to fly, der ledsager den russisk byggede ungarsk indregistrerede Antonov An-26 fly. Sidstnævnte er ved at lægge an til landing på bane 28 på Flyvestation Værløse. At situationen var lidt usædvanlig måtte presseofficeren ved Flyvestation Værløse, major S. Brynel sande, da han blev ringet op af pressen, som ville vide, om det var et fly med terrorrister, der var blevet tvunget til landing. Det var det ikke. Efter aftale mellem de to lande, var ungarerne landet på Værløse for at lære danskerne noget om at gennemføre Open Skies missioner.

Ungarn var det første land, der lagde „jord" til en Open Skies Mission, som i øvrigt blev gennemført med et canadisk hold. De to lande har hele tiden ligget i spidsen med hensyn til at gennemføre Open Skies missioner.

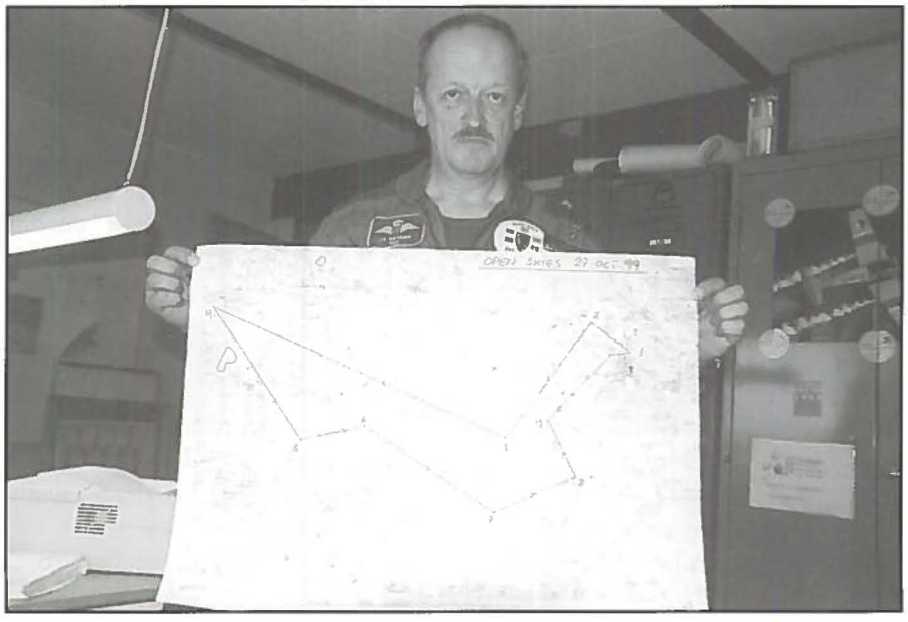
Danmark står i lære hos ungarerne, der indtil nu har gennemført 11 Open Skies flyvninger over forskellige lande. Det danske hold, der stod for at gennemføre missionen på Flyvestation Værløse, havde da også lagt et stort stykke arbejde i planlægningen af missionen.

Traktaten

Grundlaget for, at ungarerne kom til Danmark og fløj 800 km over dansk område, medens de fra flyet tog billeder af udvalgte områder, var traktaten om Open Skies, som blev vedtaget af 24 europæiske lande samt USA og Canada på et CSCE-møde (Organisationen for Sikkerhed og Samarbejde i Europa) i Wien den 24. marts 1992.

Allerede i 50'erne foreslog USA at nationerne, for at forbedre tilliden imellem dem, skulle åbne deres luftrum for andre nationer, så man kunne fotografere udvalgte landområder fra luften. Det daværende Sovjetunionen svarede dengang med et klart - Njet.

I 1989 blev forslaget genfremsat af USA's præsident George Bush sammen den sovjetiske udenrigsminister Eduard Shevardnadze, denne gang var forståelsen for en tillidsskabende foranstaltning større.



Flyvertaktisk Kommandos projektofficer på Open Skies, major J.R. Hammer (REN) viser her den planlagte flyverute over Danmark.



Den endelige godkendelse af ruten blev foretager af de to delegationsledere, nr. 2. fra v. oberstløjtnant i det ungarske flyvevåben, Sandor Sipos og operationsofficeren ved flyvestation Værløse, oberstløjtnant M. Kruse.

Traktaten om Open Skies er nu ratificeret af landene i OSCE, bortset fra Den Russiske Føderation, Hviderusland og Ukraine.

Fleksibel traktat

Traktaten beskriver minutiøst, hvad man kan, hvad man skal, og hvad man må i forbindelse med gennemførelse af en Open Skies mission. Hvad der er overraskende er, at der mange gange i traktaten står, oversat: "Eller, hvad staterne indbyrdes er blevet enige om". Det betyder, at kun hvis man ikke er enige, så er det traktaten, der gælder. Ellers kan staternes indbyrdes aftale at udføre missionen, som de finder for godt.

Allerede få timer efter at det ungarske fly var ankommet, kunne lederen af det danske hold, operationsofficer ved Flyvestation Værløse, oberstløjtnant M. Kruse, fortælle, at ungarerne havde ønsket at ændre på flyveplanen for den følgende dag, det blev accepteret.

Forsigtigt i gang

Danmark er gået meget forsigtigt i gang med at skabe den organisation, som skal gennemføre de indtil seks Open Skies operationer man har forpligtiget sig til at modtage hvert år, når traktaten engang er ratificeret af alle landene. Forsigtigheden er begrundet i den langsomme ratificeringsproces. Men allerede i 1989 tog man de første spæde skridt. Den gang blev seniorsergent og leder af Flyvertaktisk Kommandos Fototjeneste, Jerry H. Andersen og chefsergent P.S. Nielsen sendt på kurser for at sætte sig ind i den fotorelaterede del af traktaten. Den er tyk som en telefonbog, og den er dermed traktatens mest omfattende del.

Sidste år blev der afholdt et Open Skies Kursus på Flyvestation Karup, og i oktober sidste år havde holdet lejlighed til at se på et britisk fotofly på Flyvestation Værløse.

Danmark har besluttet ikke at anskaffe et fly til formålet, men ønsker at leje fly af ungarerne. Endelig mangler man også at investere i noget specielt fotoudstyr, for fuldt ud at kunne leve op til traktaten.

Ingen tilfældigheder

Efter landing ruller An-26'eren ind foran eskadrille 721's to kæmpehangarer. Hele det danske hold på 14 mand, tre observatører fra Tyskland, Norge og Finland plus nogle eksperter var linet op på række. Efter at oberstløjtnant M. Kruse havde hilst på den ungarske team leder, oberstløjtnant Sandor Sipos, hilste alle på hinanden. Faste håndtryk og venlige smil blev udvekslet.

Straks efter var der briefing, hvor gæsterne blev informeret om alt, fra



Kontrolbordet i flyet, hvor der blev holdt øje med kurs, og hvornår det blev taget billeder. Fra v. er det den norske observatør, major G.J. Hjort fra Arms Section Control i Norge. Siddende premierløjtnant B. Nielsen (NAB), major P.E. Hvass (VAS). Fra højre major Emilia Molnar og med ryggen til flyverspecialist Kjeld Zacho.

flyveregler over dansk område til det noget drilske vejr.

Derefter gik man i gang med den traktakbestemte inspektion af det ungarske fly. Først gennemgik man det værktøj, der skulle bruges til undersøgelserne. Det var alt fra en almindelig skruetrækker til smarte spejle, der kan stikkes ind gennem luger for at se, hvad der gemmer inde bag flyets skind. Først introducerede den ungarske oberstløjtnant Lazlo Toth sit hold, og herefter var det premierløjtnant F. Hybel Andersen (HYD) Eskadrille 722's tur. Da undersøgelsesværktøj og ditto instrumenter var godkendt, blev listerne skrevet under af de 2 holdledere. Ud over at være listet, var værktøjet også tegnet i silhuet på bordet, intet måtte blive glemt i flyet ved inspektionen - også af flyvesikkerhedsmæssige grunde. Vi måtte ikke komme ind i flyet, men kunne følge oversergent A.B. Andersen fra Elektronikværkstedet på Flyvestation Værløse, medens han inspicerede flyet udefra for skjulte antenner. "Der er ikke nogen", sagde han. "Du kan selv banke på den plade der. Det lyder hult. Var der skjult en antenne, ville den være fyldt op med et skummateriale"



Bagerst er det seniorsergent Jerry H. Andersen, der koncentrerer sig om at holde øje med, på hvilke positioner, der skal fotograferes. Medens den ungarske fotograf Atilla Barkoczi sidder klar med fingeren på kameraets udløserknap.

Flyvning

Tirsdag morgen var vejret elendigt. Meteorolog Erling Christensen gav ikke de store forhåbninger om bedring i løbet af dagen. Udsigten lød på regnbyger og tiltagende vind. Han fik ret. Han fik også indflydelse på, at selve fotoflyvningen dagen efter blev rykket to timer frem. Thi da ville vejret være bedst i Jylland.

Efter morgenbriefingen skulle ungarerne ud på en tilvænningsflyvning over Danmark, med et engelsk ord Familiarization Flight. Vi så flyet tage af i en sky af vand og forsvinde op i de lave skyer.

Den resterende del af det ungarske hold gik i gang med at udarbejde den rute man ønskede at flyve næste dag, og hvilke steder man ønskede at fotografere. Et kort med flyveruten og de udvalgte steder blev overgivet til oberstløjtnant Kruse og hans folk til gennemgang. Ønskede ungarerne for eksempel at flyve gennem et skydeområde, skulle man sikre, at der ikke blev skudt og så videre. Major N.P. Petersen (RIL) gennemgik sammen med danske eksperter og den norske, finske og tyske observatør flyveruten. Den eneste man fandt var betænkelig var, at et vendepunkt kom for tæt Sverige. Ingen havde behov for at skabe en diplomatisk krise for at gennemføre en tillidsskabende flyvning. Ungarerne tog detaljen fra oven: „Så begynder vi blot at dreje lidt før" var kommentaren. Herefter var man klar til at gennemføre den egentlige flyvning over Danmark.

Skarp kontrol

An-26'eren leverer under start et brøl, der er fuld på højde med, hvad en C-130H kan præstere. Tre tusinde fod nede af banen trak piloten, kaptajn Norbert Nadasi, flyet, med call sign „Open Skies Yankee" i luftet. Skyerne var i opbrud, og vejrudsigten sagde, at vejret ville blive meget bedre over Jylland - hvad det også gjorde.

Uanset, hvor gode venner man er, så overlades intet til tilfældighederne. Ved et bord i An-26'eren sidder de to delegationsledere med deres to hjælpere. Længere fremme i flyet sidder den ungarske og danske kontrollør, der skal notere på hvilken position og hvilken tid, der fotograferes. De to er flyverspecialist og Assistant Sensor Monitor, Kjeld Zacho og major og Sensor Expert Emilia Molnar. Over for sig havde de premierløjtnant og 1. Flight Deck Monitor, B. Nielsen (NAB) og major og 2. Flight Deck Monitor P.E. Hvass (VAS). De to sidder og holder øje med, at piloten følger den fastlagte flyverute inden for en meget snæver margen. Kommer flyet udenfor den fastsatte afvigelse, giver de seniorsergent og Senior Sensor Monitor, Jerry Andersen, som sidder ved kameraerne sammen med den ungarske fotograf, kaptajn og Sensor Operator, Atilla Barkoczi besked over intercom'en, hvorefter han stopper kameraet, hvis det er i gang. Det blev en barsk tur for dem begge. Pladsen ved kameraerne er trang og begge var opsat på at levere et optimalt resultat. Flyveruten fremgår af kortet som projektofficeren,

major J.R. Hammer viser frem på billedet.

Fototung sag

Man bliver hurtigt klar over, at alle anstrengelserne i den sidste ende er samlet omkring flyets kamera og de personer, som skal sikre sig, at kameraet bliver brugt de rigtige steder på det rigtige tidspunkt. Inden filmene bliver lagt i de to kameraer, skriver Jerry Andersen sit navn på hver film. „Så kan man se, at det er de rigtige film, når de bliver taget ud af kassetten i Ungarn", forklarer han.

„Hvem ser det i Ungarn?", ville vi vide.

„Det gør de to fotografer Ann Outzen og Kjeld Zacko. De er udset til at rejse sammen med filmene til Ungarn for at se dem blive fremkaldt". Nu kan man intet se i et mørkekammer. Også dette har man taget højde for. Begge de to eksperter er blevet udstyret med Night Vision Goggles (nattesynsbriller). De betyder, at de kan følge hele processen med fremkaldelsen af filmene i mørkekammeret. „På den måde kan ingen komme og fortælle, at der desværre kun var en blank film", siger Andersen.

Da optagelserne var slut, rejste Ann Outzen og Kjeld Zacko med ungarerne hjem for at overvære fremkaldelsen af filmene. Det blev en sej affære. De forlod mørkekammeret klokken halv elleve fredag aften. På grund af problemer med fotokemien, der måtte blandes om flere gange, blev det til 10 timer i mørkekammeret igen om lørdagen. Først søndag aften fem minutter i midnat var de hjemme igen. Med sig havde de den ene af de to film, som blev afleveret til Flyvertaktisk Kommando.



I midten seniorsergent Jerry H. Andersen, som er i færd med at instruere tv. flyverspecialist Kjeld Zacho og th. flyverspecialist Ann Outzen i brugen af de Night Vision Goggles (nattesynsbriller) de skal bruge under fremkaldearbejdet i mørkekammeret i Ungarn.

Tilfreds

Efter flyvningen talte vi med den ungarske holdleder, oberstløjtnant Sandor Sipos, 42, som er gift, har tre børn og bor i Budapest. Hans daglige arbejde foregår i Forsvarsstaben, hvor han blandt andet er chef for Operation Control Centre, der også har sagerne om Open Skies som arbejdsområde.

Vi spurgte Sipos, om han var tilfreds med det han havde oplevet.

„Jeg er godt tilfreds med samarbejdet med danskerne. Arbejdet er udført til punkt og prikke efter traktaten. Til gengæld er jeg ikke så glad for pressens omtale af operationen, som en slags spionvirksomhed. Det fremmer ikke forståelsen for fred og tillid. Faktisk mener jeg, at pressens behandling har været noget uheldig".

Sipos giver udtryk for, at han har været glad for at være i Danmark, både professionelt, men ikke mindst den gode behandling han og hans medarbejdere har fået af de danske kollegaer.

❑

Vi anmelder:

Black Hawk

af: Mark Bowden

Pris: 248
Sidetal: 453
Illustrationer: Fire sider med s/h billeder og tre kort.

Allerede på den første side får man en fornemmelse af, at her er en forfatter, der har fat i en grum virkelighed. Virkeligheden består i den amerikanske indsats i Somalia's hovedstad Mogadishu i oktober 1993, hvor den amerikanske styrke Delta Force blev indsat mod krigsherren Mohamed Farrah Aidid's klanhær. Operationen endte i en katastrofe, som fortsat præger amerikanernes holdning når der skal indsættes helikopter- og landstyrker i et krise- eller krigsområde.

Forfatteren har interviewet både amerikanske soldater og somaliere. Han har haft adgang til hemmeligt stemplede videooptagelser og radiomeldinger. Resultatet er blevet en utrolig spændende bog om moderne krigsførelse.

❑

Flyvertaktisk Kommando

Ro og mod

Hvad gør man, når man for en pistol stukket ind gennem bilruden af et menneske, med hadet lysende ud af øjnene? Kaptajn Jesper Hindby Myrtue, der var ude for situationen, bevarede roen, fik talt den rasende mand, og med ham den rasende mængde, til ro og fik sine folk og sig selv ud af konfrontationen med livet i behold. Det har han nu fået forsvarschefen anerkendelse for.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

1. oktober 1999. Kaptajn, den gang midlertidig major, Jesper Hindby Myrtue var fra den 23. maj 1997 til den 22. maj 1998 i FN tjeneste i Makedonien. Her skulle han få en oplevelse han stadig har i alt for klar erindring. Om oplevelsen siger han selv: "Den vender jævnligt tilbage, og det er ikke helt uden problemer, men jeg er glad for, at det gik så godt som det gjorde". Han lægger ikke skjul på, at han var meget bange, medens episoden udspillede sig. Og han er taknemmelig for, at det lykkedes ham, at holde hovedet koldt.

Forsvarschefen anerkendelse

Ved den traditionelle morgenparade foran Flyvertaktisk Kommando, på flyvevåbnets 49. fødselsdag, blev kaptajn Jesper Hindby Myrtue af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard kaldt frem foran geleddet. Generalmajoren sagde: "Forsvarschefen har pålagt mig at udtale hans anerkendelse af din adfærd under FN-tjeneste i Makedonien. Det sker med følgende begrundelse":

"Majoren var teamleder på en UNMO patrulje (FN's militære observatørpatrulje) med en kollega fra Bangla Desh og en makedonsk tolk under de voldsomme demonstrationer i byen Gostivar om formiddagen den 9. juli 1997. Teamet kendte dårligt hinanden. Majoren var ankommet til missionen den 23. maj, og efter introduktionsprogrammet sendt til Tetovo UNMO office (kontor). Kollegaen var ligeledes helt ny. Tolken var udlånt fra FINCOY (Den finske deling).

Teamet blev pludselig fanget i den ophidsede albanske demonstration, og en livstruende situation udvikledes lynhurtigt. Føreren fik knust sin siderude, og slået af den rasende mængde. Tolken på bagsædet blev truet af demonstranterne med at blive slået ihjel, fordi hun var makedoner. I den her skitserede situation reagerede majoren (Myrtue) med en knusende ro, fantastisk overblik og stort personligt mod. Dels tog han omgående kommandoen og beroligede sit team, hvor specielt tolken var sikker på at skulle dø, dels forsøgte han at tale til pøblen og få tilladelse til at bakke ud, og dels holdt han hele tiden sin base underrettet om situationen. Ingen andre UN-enheder kunne sendes ind for at hjælpe teamet. Kun takket være majorens overbevisende sikre handlinger lykkedes det teamet at slippe ud af en livstruende situation. Da teamet senere samme dag blev beordret tilbage til Gostivar, var majoren, uden tøven, igen teamleder.



Kaptajn Jesper Hindby Myrtue, tv. får her overrakt Forsvarschefens anerkendelse for sin modige indsats i Makedonien af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard.

Glemmer aldrig

"Jeg havde aldrig troet", siger Myrtue, "at jeg skulle se så meget had i et menneskes øje, som jeg så den dag. Jeg er stadig overbevist om, at han var klar til at slå os ihjel. Den oplevelse tror jeg aldrig jeg glemmer". ❑

Flyvertaktisk Kommando

Overraskelsernes morgen



Kaptajn Pia Wognsen, tv. Flyvertaktisk Kommando takker her formanden for Flyvevåbnets Jubilæumsfond, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard for legatet.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Overraskelsen stod malet i chefsergent Helge "Jobbe" Jacobsens ansigt, da han ved Flyvertaktisk Kommandos morgenparade den 1. oktober af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, blev kaldt frem foran paraden. Anledningen var, at Flyvevåbnets Jubilæumsfond havde tildelt ham et legat for hans indsats på flere områder. Det samme gentog sig, da kaptajn Pia Wognsen lidt senere måtte høre sit navn nævnt, og måtte forlade geleddet for at hilse på sin chef og høre ham begrunde, hvorfor netop hun var blandt de udvalgte.

Flyvevåbnets Jubilæumsfond, hvis formål er, som der står i fundatsens højtidelige formulering:

- At honorere personer eller institutioner, der har ydet en påskønnelsesværdig indsats for flyvevåbnet eller som tjenstgørende i flyvevåbnet ydet en sådan indsats for forsvaret. Citat slut. Der er flere pinde i begrundelserne, men efter denne pind fandt bestyrelsen frem til kaptajn Pia Wognsen, Flyvertaktisk Kommando og chefsergent Helge "Jobbe" Jacobsen, Flyvestation Skrydstrup. Begge var de lige overraskede over tildelingen. Efter paraden sagde Jacobsen, der var blevet kaldt til Flyvertaktisk Kommando fra en opgave med STUD LUFT på Flyvestation Værløse: "Jeg anede ikke, hvad jeg skulle her. Og jeg vidste faktisk heller ikke, at der var noget der hed Flyvevåbnets Jubilæumsfond". Hverken han eller Wognsen lagde skjul på deres glæde over at være de to udvalgte. Wognsen var ikke i tvivl, pengene kunne gå til møbler til det nye hus.

Begrundelserne

Medens Jacobsen stod foran chefen for Flyvertaktisk Kommando, med et ansigtsudtryk, der udtrykte den totale overraskelse, læste Rosgaard følgende begrundelse op:

Chefsergent og presse- og velfærdsbefalingsmand H. Jacobsen tildeles en legatportion på kr 8.000,00 som anerkendelse af hans mangeårige engagement som velfærdsbefalingsmand og samtidig tilknytningen til holdet, der arrangerer STUD LUFT. Opgaver han har løst med et smittende humør og gå-på mod, der ligger ud over det almindelige.

Chefsergent H. Jacobsen fungerer som pressebefalingsmand og fungerende presseofficer på Flyvestation Skrydstrup ikke alene i det daglige – men specielt i perioden OKT 1998 til primo 1999 under flyvevåbnets deltagelse i Operation Allied Force. Chefsergenten har i denne periode yderligere og til fulde varetaget denne funktion særdeles professionelt og med den nødvendige fleksibilitet. Chefsergentens varetagelse af denne funktion har aftvunget stor respekt, både i flyvevåbnet og hos pressens repræsentanter.

Hans udadvendte holdning og positive væsen smitter af på hans kollegaer, men også i høj grad på det civile publikum, pressen med flere, som chefsergenten på flyvevåbnets vegne henvender sig til.

Uanset, om det drejer sig om en skoleklasse på besøg på Flyvestation Skrydstrup, om studerende som flyvevåbnet ønsker at rekruttere eller om det drejer sig om, at varetage de mange funktioner i relation til presse og



Chefsergent og presse- og velfærdsbefalingsmand H. „Jobbe" Jacobsen, tv. får her overrakt Flyvevåbnets Jubilæumsfonds legat af formanden for fonden, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard.

medier, så tages opgaven op med samme alvor med det ene formål at promovere bedst mulig, både Flystation Skrydstrup og Flyvevåbnet i civilbefolkningens opfattelse.

Herefter blev kaptajn Pia Wognsen kaldt frem foran paraden. Efter at have hilst på sin chef, måtte hun lægge øre til følgende begrundelse for, hvorfor hun stod der:

Flyvevåbnets Jubilæumsfond har besluttet at tildele kaptajn Pia Wognsen en legatportion på kr 8.000,00 som anerkendelse af hendes store entusiasme, og under anvendelse af alle sine kreative evner, at designe et motiv til påmaling af et F-16 fly til markering af NATO's 50 års jubilæum. Samtidig skulle der tages højde for, at motivet ved mindre modifikationer kunne anvendes i forbindelse med flyvevåbnets 50 års jubilæum år 2000.

Den danske F-16 med Holger Danske motivet, modtog Lockheed Martins pris 1999 i forbindelse med Fairford Airshow, for bedste bemalede fly i forbindelse med NATO's 50 års jubilæum.

Anførte arbejde er i 1999 kulminationen på én, igennem længere årrække, lang række af kreative bidrag til støtte for såvel gennemførelsen af flyvevåbnets hverdag som opbygning af enhedsånd.

Kaptajn Pia Wognsen har således udarbejdet forslag til graviditetsuniformer i flyvevåbnet, samt et utal af enheds- og aktivitetsbestemte logoer, badges med videre, der alle er stillet frit til rådighed for flyvevåbnet, trods alene anvendelse af ofte sparsom fritid til design, beskrivelser med videre. Kaptajnen har således aktivt og positivt påvirket enheds- og aktivitetssammenholdet i Flyvevåbnet.

Det er fondens håb, at denne påskønnelse vil virke som inspiration for kaptajn Pia Wognsens fremtidige virke på dette område.

❑

Vi anmelder:

Angrebet på Værløse Flyveplads den 9. april 1940

Af Hans A. Schrøder.

Størrelse: 23,5x16 cm
Sidetal: 146
Illustrationer: 74 s/h.
Trykning: Flyvevåbnets Specialskoles Reproduktionselement.
Forhandler: Flyvevåbnets Bibliotek tlf. 44 89 37 02, eller hos boghandler.
Pris 145,- kr portofrit tilsendt.

Hans A. Schrøder har begået en bog om dansk militærflyvnings sorteste dag. Den 9. april 1940, hvor Luftwaffe angreb Flyvepladsen ved Værløse. Bogen er skrevet med baggrund i oberst Vagn Holms dagbog fra den 9. april. Bogen giver et meget dybtgående indtryk af, hvad der skete den morgen i Værløse. Ikke bare gennem Vagn Holms dagbog, men også gennem mange andre tjenstgørende og enkelte civiles oplevelser og de officielle rapporter, som enhederne efter angrebet afgav. Også den operationsordre som Hauptmann Wolfgang Falck, der ledede angrebet mod Værløse fik, er med i bogen.

Når man har læst bogen sidder man tilbage med et godt indtryk af den magtesløshed, der greb de danske flyverstyrker den dag fem års besættelse blev indledt, og som kostede løjtnant af reserven V. Godtfredsen og sekondløjtnant G.F. Brodersen livet.

❑

Flyvertaktisk Kommando

Enkelt og eksplosivt - nyt logo til flyvevåbnet

For nogle er det af fylde 50, at se sig selv "over the hill". Eller det er begyndelsen på enden. Næste år fylder flyvevåbnet 50 år. Dette ser ud til at have inspireret til det modsatte. Nemlig begyndelsen på en ny æra. Alle sejl er sat til for at fejre værnets fødselsdag. I Flyvertaktisk Kommando blev der den 1. oktober præsenteret et nyt logo, der symboliserer fremtiden.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

1. oktober. I den gamle SOK-sal i Flyvertaktisk Kommando var besvarelserne på konkurrencen om at lave det bedste logo i forbindelse med flyvevåbnets 50 års fødselsdag udstillet. Kreativiteten og fantasien havde haft frit spillerum. Det var mange gode forslag, men for en del af kunstnerne kneb det med det enkle.

Man troede på chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, da han fra talerstolen sagde, at dommerkomiteen havde været på hårdt arbejde. For ligesom at trække pinen ud, gennemgik generalmajoren en stor del af de tiltag, der skal være med til at fejre jubilæumsåret.

Mindesten og indsamling

Generalmajoren fortalte, at der vil blive opstillet en mindesten ved Viborg Domkirke for dem, der er omkommet i flyvevåbnets tjeneste. Afsløringen finder sted den 1. oktober næste år på selve fødselsdagen. Man håber på, at et medlem af den kongelige familie vil være til stede ved afsløringen. Det er planen, at lave en indsamling blandt flyvevåbnets ansatte. Pengene fra denne indsamling skal bruges til at lave en kopi af mindestenen, som skal stå ved Flyvertaktisk Kommandos nye bygning, som er under opførelse overfor kommandoens nuværende hjemsted i Bunker 1137.

Flyentusiaster kan glæde sig til det Åbent Hus arrangement, som bliver afholdt på Flyvestation Skrydstrup søndag den 18. juni næste år. Alle kræfter er sat ind på, at blandt andet verdens bedste aerobatic teams skal møde op.

Samlere vil få lejlighed til at købe ure, skrivesæt, kasketter, bluser, T-shirts og meget andet med det nye logo på. Man går på internettet for også at udnytte denne mulighed for at sælge de ting, der skal være med til at finansiere jubilæumsfestlighederne. Der er to bøger på vej. Den ene er en billedbog, som beskriver flyvevåbnets hverdag, netop nu, i billeder med en kort tekst. Den anden er skrevet af lederen af Flyvevåbnets Bibliotek H.A. Schrøder, og titlen er „Dansk Militærflyvnings Hvornår Skete Det?" Bogen bliver på 240 sider tekst og illustreret med billeder, der ikke tidligere har været offentliggjort.

Afsløringen

Længe blev det indbudte publikum holdt på "pinebænken". Nu kunne Generalmajoren ikke trække den længere. Reklametegner Ole Bak Sørensen blev kaldt frem og fik sin tredje præmie på 5.000 kr. Anden præmien, ligeledes på 5.000 kr, gik til grafisk designer Morten N. Sørensen, som ikke var til stede, han var på ferie.

Førstepræmien, på 25.000 kr, gik til ingeniør og illustrator, Peter Blay, 63, Drejø og freelance skribent og informationskonsulent, Bent Sørensen, 70, København. Generalmajor Rosgaard betegnede vinderforslaget med disse ord: „Det er enkelt, dynamisk og eksplosivt. Samtidig er logoet en optimistisk, fremtids- og ungdomsorienteret symbolisering af flyvevåbnets miljø, som vil være umiddelbar forståelig".

Vi talte efter præmieoverrækkelsen med de to vindere og spurgte, hvem af dem, der havde lavet hvad? Begge fortalte, at der var tale om et samarbejde, som hvor det ind imellem var svært at sige, hvem, der stod for hvad. Peter Blay sagde smilende, at det var utroligt, at Bent Sørensen alene kunne komme med de tre ord der indgår i logoet, når man ved, hvor meget han normalt snakker. Det havde Bent Sørensen givet en prøve på, da han takkede for førstepladsen, hvor han blandt andet sagde: "Det er altid en glæde for os „fodtudser" at kunne hjælpe flyvevåbnet". Bent Sørensen hentydede hermed til sin fortid, som major i hæren.

Begge var glade for at have vundet konkurrencen. Vi ved ikke, hvad dom-



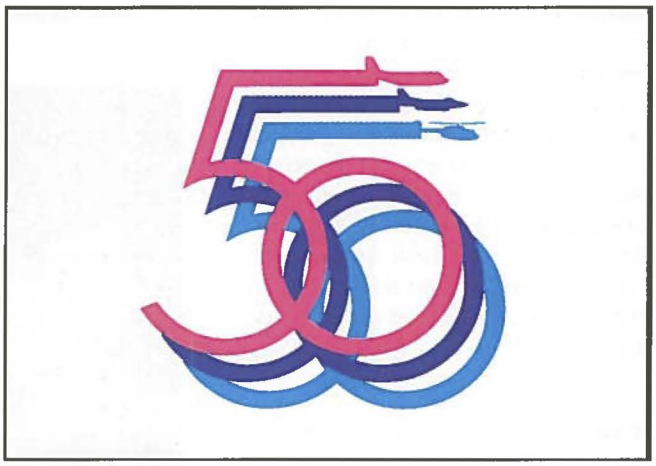
Tv. Kunstneren og ingeniøren Peter Blay og freelance skribent og informationskonsulent Bent Sørensen med deres fælles resultat, som vandt 1. præmien i flyvevåbnets konkurrence og et logo, der dækker 50 års jubilæet og fremtiden.

merne har lagt til grund for deres afgørelse. Men et er sikket, logoet er enkelt, stilrent og beskrivende i forhold til tankerne om et flyvevåben i fortsat udvikling og et ønske om Fred, Frihed og Fremtid.

❑



Anden præmien i logokonkurrence tegnet af grafisk designer Morten N. Sørensen, København.



Tredje præmien i logokonkurrencen tegnet af reklametegner Ole Bak Sørensen.

F-16 Fighting Falcon

En levetidsforlængelse der vil noget

17 af flyvevåbnets F-16A/B Fighting Falcons er officielt blevet overdraget til operativ tjeneste. Et godt stykke inde i år 2004 vil alle 69 fly kunne få tilføjelsen MLU. Til den tid vil hele programmet have kostet 1.600 mio kr, svarende til 8 nye fly i dagens priser. Samme dag blev den nye træner til F-16 piloterne overdraget sammen med det nye mellemdistance luft-til-luft missilsystem, AMRAAM.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

18. oktober 1999. I flyværkstedet på Flyvestation Aalborg lød der liflige toner. Det var Flyvestation Aalborgs Brass Band, der sørgede for, at de ca. 200 gæster, der skulle overvære overdragelsen af de første 17 Mid-Life Update (midt livs opdatering) F-16A/B Fighting Falcon til de flyvende eskadriller, blev underholdt. Sammen med overdragelsen af F-16 flyene følger også overdragelsen af den nye F-16 Unit Level Trainer, en F-16 der står på jorden, men flyves, som var den i luften. Den tredje overdragelse var Advanced Medium Range Air to Air Missile (AMRAAM). Hele projektet vil, når det er endelig gennemført have kostet omkring to mia. kr.

Tak for indsatsen

Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Lars C. Fynbo sagde fra talerstolen: „Dette er i sandhed en stor dag for flyvevåbnet. I dag kan jeg formelt overdrage F-16 Mid-Life Update, AMRAAM missilsystemet samt den nye Unit Level Trainer. Generalmajoren mindede om, at det fly, der blev overdraget allerede havde været indsat i Kosovo konflikten, og hvor et hollandsk F-16 MLU-fly havde skudt et serbisk fly ned med et AMRAAM missil.

Han takkede personellet ved Hovedværksted Aalborg for den store indsats med at udføre de teknisk meget komplicerede modifikationer. Også personellet fra Materielafdelingen på Aalborg, som blev tilkommanderet til at hjælpe Hovedværkstedet, fik deres tak. En tak i særdeleshed blev rettet til lederen af det store projekt Frank Nielsen.

Fynbo sagde til slut, at det der for 20 år siden blev kaldt „Århundredets Våbenhandel", i dag kan betegnes som: „Århundredets bedste våbenhandel", dette set på baggrund af, at Danmark med den opdaterede F-16 har fået et topmoderne jetkampfly. Herefter overdrog han flyet til forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT).

Personligt involveret

Det var daværende major og eska-



Flyvevåbnets chefer havde sammen med forsvarschefen en god dag. Fra v. er det chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT) og chefen for Flyvematerielkommandoen Lars C. Fynbo.

drillechef, Christian Hvidt (VIT) der landede det første F-16 fly på Flyvestation Skrydstrup tilbage i januar 1981. I bagsædet sad daværende, nu afdøde general og forsvarschef Knud Jørgensen. Det var en stor dag, hvor Danmark efter megen turbulens om indkøb af flyet, endelig kunne se det stå på dansk jord.

VIT takkede for overdragelsen af flyene og sagde: „Det er et privilegium for mig at være med her i dag. Det er en speciel personlig glæde, at kunne overdrage den første eskadrille F-16 MLU til operativt brug". Generalen understregede det gode samarbejde mellem Belgien, Holland, Norge, Danmark og USA. Ikke mindst var han stolt af, at Danmark var kommet op med en del simplificerede løsninger undervejs, som også de andre lande havde kunnet bruge.



Flyet det hele drejede sig om den dag i Aalborg, F-16A Fighting Falcon, og så bør det vel tilføjes, MLU. Der er ikke megen forandring at se. Ser man godt efter, er det et par små pukler foran cockpittet, der afslører, at vi har med et MLU-fly at gøre. Resten er en ny radar i radomen og en masse soft- og hardware, som sidder gemt inde i flyet. Dem der flyver F-16 „Classic", ved nu, hvad det vil sige at møde MLU-udgaven. De har tabt på forhånd.

Lead the Fleet

Forsvarschefen overdrog flyene til chefen for Flyvertaktisk Kommando, med ordene: „Jeg er sikker på, at alle vil udnytte det nye fly på bedste vis". Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard takkede for flyene, og sagde, at det altid er en fornøjelse at være chef for Flyvertaktisk Kommando, ikke mindst når der, som i dag skal pakkes gaver ud. Han bemærkede, at „gaven" ikke var den store overraskelse, al den stund man hele tiden havde samarbejdet med Flyvematerielkommandoen om udførelsen af MLU. Han sluttede med at sige: „Nu får det ikke den helt store virkning, hvis jeg beholder det hele selv, så jeg iler med at give både F-16, AMRAAM og Unit Level Trainer videre til flyvestationerne Aalborg og Skrydstrup".

Pakket ud før tiden

Chefen for flyvestation Aalborg TUL modtog „gavepakkerne" på de to flyvestationers vegne og takkede Hovedværksted Aalborg for den entusiasme, hvormed arbejdet indtil nu var blevet udført. En entusiasme, der førte til, at man kunne sende F-16 MLU til Italien syv måneder før planlagt.

Overflyvning

Selvfølgelig skulle gæsterne se det „nye" fly i luften. Opvisningen var imponerende. Selv om flyet ikke har fået ny motor ved opdateringen, så er det fortsat imponerende, hvad der kan laves i luften med en F-16A MLU.

På „forklædet" foran Flyværkstedet stod en F-16A „Classic", den skiller sig ud fra alle andre F-16 fly ved at have Holger Danske malet på halen i nogle flotte farver. Holger er tegnet af kaptajn Pia Wognsen, Flyvertaktisk Kommando, og det flotte malerarbejde er udført af malerværkstedet på Hovedværksted Aalborg.

Inden vi forlod Aalborg, talte vi med flyverspecialist og flymekaniker Jørgen Ploug. Han var en af de 20 flymekanikere fra Flyvestation Aalborg, der blev udlånt til Hovedværkstedet for at skille F-16 ad inden opdateringen, og når denne havde fundet sted, samle flyet igen. „Vi var 20 til at begynde med, men nu er vi nede på tre", forklarede han. „Det skrider godt med opdateringen og det har været et spændende arbejde at være med til. Især havde han været glad for samarbejdet med repræsentanten fra Lockheed Martin flyfabrikken Jim Hawkins. „Det var en mand, der kunne sætte gang i tingene", slutter han samtalen.

❑

Vi anmelder

Luft- og Rumfartsårbogen

For 18. gang er Luft- og Rumfartsårbogen udkommet.
Som sædvanlig indeholder den en masse spændende artikler for alle, som er interesserede i luft- og rumfart. Som anmelder læser man nok sådan en bog lidt anderledes end de fleste. Jeg begyndte f.eks. med at læse forordet til trods for, at det er bogens eneste fem sammenhængende sider uden billeder. Det fortrød jeg ikke, for det var i sig selv en spændende beretning om den europæiske flyveindustris problemer, og den dannede en glimrende optakt til kapitlet om de to airshows i Farnborough og Paris.

De følgende 49 sider er helliget Kosovo-krigen. Krigen, som endnu en gang bekræftede, at man alene ved brug af "air power" kan påtvinge en modstander sin vilje - endda stort set uden egne tab. Efter en generel indledning hører vi om de anvendte våbentyper, og dernæst får vi en gennemgang af samtlige medvirkende flytyper og deres missionstyper. Efter en kort oversigt over krigens tab på den flymæssige side, følger en meget detaljeret beretning - til tider ligefrem i dagbogsform - om hvad de danske flystyrker udrettede og oplevede. Denne reportageagtige del er virkelig spændende, fordi den er skrevet, mens begivenhederne fandt sted, og derfor vil have stor blivende værdi som historisk kilde.

Beretningen om den uhyre kostbare og videnskabeligt vigtige SOHO satellit, som "gik død" 1,5 millioner kilometer fra jorden, og om hvordan man alligevel fik den til at fungere igen, er så fantastisk, at man under læsningen hele tiden skal minde sig selv om, at det ikke er science fiction, men skinbarlig virkelighed.

Dr.phil. Mads Ole Balling har skrevet et flyvehistorisk helt enestående kapitel om sin nære slægtning, Wilhelm Niemann, som var chefnavigatør og næstkommanderende ombord i den enorme flyvebåd, Dornier Do X. Da denne kæmpemæssige passagermaskine omsider blev færdig, var luftskibet "Graf Zeppelin" allerede i drift, og Do X kom således lige netop for sent til virkelig at tage konkurrencen op. Der luftes også en interessant teori om, at Do X i virkeligheden var udviklet for og financieret af den tyske marine til fremføring af et stort antal torpedoer og bevæbnet med en 10 cm kanon. Dette projekt måtte imidlertid stilles i bero, sålænge Versailletraktaten forbød den tyske marine at operere med fly. Vi følger det store fly på dets transatlantiske flyvning, og får en grundig gennemgang af de navigatoriske problemer på en sådan rejse.

Navigation er også emnet for en artikel om en avanceret brug af GPS, til at løse dagens og fremtidens problemer for anvendelsen af luftrummet. Dette skulle gøre det muligt at reducere størrelsen af de "kasser" i luftrummet, som hvert enkelt fly får tildelt af flyvekontrollen, og dermed øge det europæiske og nordamerikanske luftrums kapacitet.

Et flyvehistorisk meget grundigt kapitel handler om Marinens og DDLs Friedrichshafen F.F.49 maskiner. Her er virkelig en detaljeret beretning om den danske anvendelse af disse fly, som ikke eksisterer mere nogen steder i verden. Så meget desto mere opmuntrende er det, at vi afslutningsvis hører, at der faktisk er en, der er i fuld gang med at bygge en kopi i fuld størrelse. Vi kan kun ønske held og lykke med projektet.

Efter en kort opdatering af planen for bygningen af "Den Internationale Rumstation" og en statusrapport for de danske lufthavne, kommer vi til det sædvanlige både interessante og underholdende afsnit "Hvad skete hvornår".

Luft- og Rumfartsårbogen er som sædvanlig spændende læsning, som veksler mellem flyvehistoriske artikler af blivende værdi og opdatering på det industrimæssige og rumfartsmæssige område.

Bogen er på 208 sider og indeholder ikke mindre end 129 fotografier. Den koster kr 268,- og kan købes i Nyboder Boghandel.

❑

Årets Højtider

Fest- og helligdage i Danmark og Norden
af: Ib Askholm

Pris: 188,- kr
Sidetal: 152
Illustreret af Vif Dissing
Tværformat: 17x21 cm

En spændende bog der fortæller om de forskellige hellig- og flagdage i årets løb, også dem der ikke automatisk betyder en fridag. Det kan være Kronprins Frederiks fødselsdag eller Kampen ved Helgoland i 1864. Til alle dagene hører en grundig forklaring om, hvorfor. Vi faldt for bogen, den er god at få forstand af, også på, hvordan man behandler det danske flag, hvornår man bruger det, og hvordan.

❑

Tactical Fighter Weaponary

God øvelse at få forstand af

For både de amerikanske og tyrkiske deltagere i flyvevåbnets årlige taktiske skydninger, med den engelske betegnelse Tactical Fighter Weaponary, var øvelsen en oplevelse, både set ud fra et flyoperativt, men også overraskende fra et socialt synspunkt.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Onsdag den 15. september. Flyvestation Karup har kogt af liv i over én uge. Først kom transportflyene med det materiel, de udenlandske eskadriller skulle bruge. I løbet af weekend'en plus mandag kom jagerflyene fra USA, Storbritannien og Tyrkiet.

Denne tidlige onsdag morgen forsøgte en lidt blegnæbbet septembersol at kæmpe sig gennem morgendisen, hvilket ikke rigtigt ville lykkes. Den flotte Indian Summer var ved at gå på hæld.

Planen var, at vi skulle møde fartøjschefen, kaptajn Galbato, fra US Marine Corps (USMC) VMFA - 452 Squadron (eskadrille), og hans besætning klokken 07.15. Det med dansk tid, sommertid, og GMT tid, gjorde det svært og Galbato og hans besætning mødte først op klokken 08.15, men så gik det også stærkt.



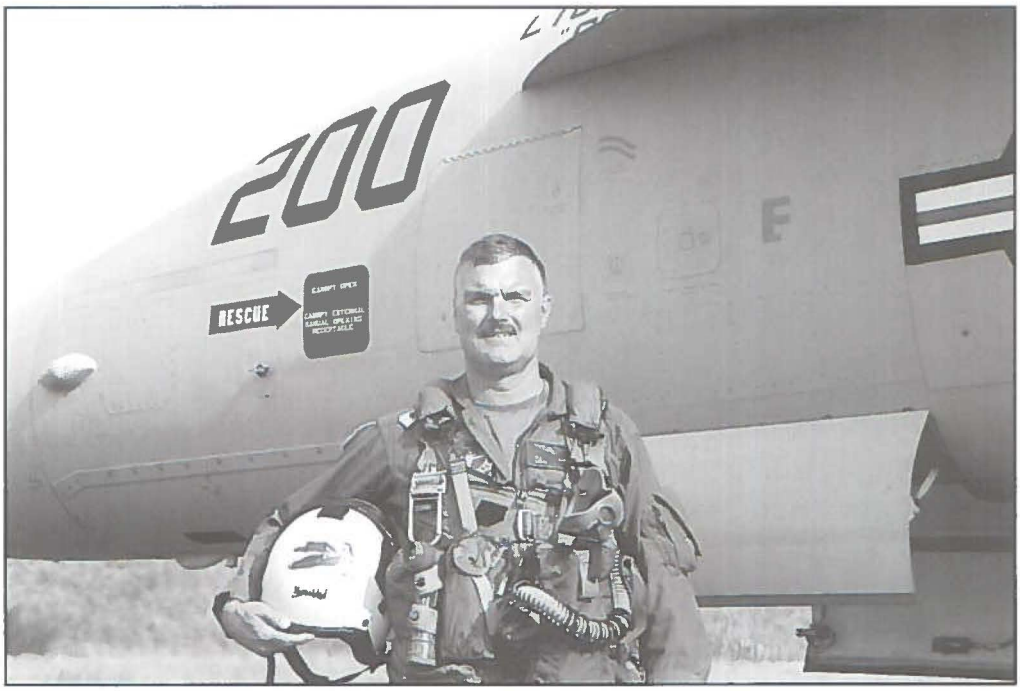
Nærbillede af en F-18 Hornet. Han ligger kun omkring en snes meter væk fra KC-130'eren, og flyvehastigheden er omkring 600 km/t. Det her kræver en sikker hånd.

Lufttankning over Kattegat

Medens fartøjschefen og hans 2. pilot, kaptajn Aarensson startede motorerne og løb gennem standard cockpit checket kunne vi følge flymekanikeren Gunnery Sergeant A.J. Gardner løbe igennem de instrumenter han havde ansvaret for. Det var foruden de sædvanlige også det panel, der styrer tankning af de "kunder", der kommer op til tankflyet for at få brændstof på. Endelig var han ude at hive klodserne væk fra hjulene, inden han lukkede døren og vi var klar til at rulle ud til start med Yanky 97, klokken var da 08.38.

Yanky 97 havde 50.000 pund brændstof i tankene. Navigatøren, korporal Weldon, der havde tre års tjeneste bag sig i USMC, sagde: "Vi kan give de 44.000 pund væk til "kunderne", men vi skal have 6.000 tilbage for at være sikre på at nå hjem igen.

Ti minutter senere, klokken 08.48 løftede Aarensson Yanky 97 af banen. I begyndelsen steg flyet kun 7-800 fod i minutter senere op mod 2.000 indtil vi nåede den aftalte flyvehøjde



Oberstløjtnant og chef for USMC VMFA-142 Marine Attack Squadron, William J. Blalock, 42, sagde om eskadrillens deltagelse i Tactical Fighter Weaponry: "Vi kan bestemt lære noget ved at deltage i TFW. Alene den trussel om angreb fra jorden, som er en kendsgerning hver gang vi flyver ind i området, er noget vi ikke er vandt til. Og i øvrigt slet ikke kan bygge op hjemme i USA. Den oplevelse har været særdeles lærerig".

12.000 fod. Kort tid efter var "den flyvende tankstation" på plads. På plads er måske så meget sagt, men Yanky 97 fløj i en ellipse på en nordøst- sydvestkurs mellem Læsø og Anholt. Nu ventede man bare på "kunderne", som i dag var F-18 Hornets (Gedehamsene).

Tæt på

Så kom de da, de seks F-18 Hornets fra USMC VMFA-142 Marine Attack Squadron. De gråmalede jagerfly så elegante ud. Tre i trappeformation på hver sin side af tankeren. Én for én duvede de sideværts ind bag slangen med den runde "kurv" på enden. Når de havde kontakt, fik de i løbet af 4-5 minutter pumpet omkring 6.000 pund brændstof over i egne tanke. Tilkoblingen forløb stort set smertefrit for alle piloterne, bortset fra en enkelt, der havde lidt besvær med at "koble sig på". Et par gange gled kurven væk, når han var lige ved at koble på. Eskadrillens piloters erfaringsniveau ligger på 2.000 flyvetimer og derover fortalte eskadrillechefen, oberstløjtnant William J. Blalock senere til deres udsendte.

Sceneriet kunne betragtes fra et firkantet vindue i de to bagerste døre i tankflyet, eller fra et af de noget mindre koøjelignende vinduer. Man skal ikke tænke for meget på, hvilke kræfter, der er i gang lige udenfor vinduet. Yanky 97 og følgesvendene udenfor bevæger sig gennem lufthavet med en TAS (hastighed gennem luften) på 261 knob, svarende til godt 483 km/t. Det er set, at et fly har fået sit canopy knust af en kurv, der kom i svingninger.

Flyfanatikere

Planen var at lande to timer efter start. Den så ud til at holde. Yanky 97 lagde an til en normal landing på Flyvestation Karup, mere præcist på bane 09. Uden hovedsæt er man noget prisgivet, hvad der foregår i flyet. Pludselig brækkede kaptajn Galbato Yanky 97 af i et kraftigt venstredrej under stigning. Den første tanke var: "Hvad undgik vi at ramme?" Da flyet igen var på kurs ned mod bane 09, kunne man langs banekanten se deltagerne i den årlige Fotosafari, som Flyvestation Karup var vært for. Det var til ære for fotograferne, at det krappe 360° drej var blevet gennemført, pyh-ha.

AWAC

Inde i ventesalen sad fire mand fra besætningen på det Airborne Early Warning and Communication fly, der var landet for en times tid siden. Det var to tyskere, en italiener og en dansker, nemlig navigatøren på flyet, major Kim Bech (BIC). Flyet var fløjet ned fra Flyvestation Aalborg, for at medlemmerne af Fotosafari kunne få lov at se nærmere på flyet og fotografere det. Det var begrænset, hvor glade besætninger var for at være der, det var nemlig deres fridag. Dagen før havde de fløjet i 12 timer. Da der ikke var andre, tog BIC os med en tur op i flyet. En imponerende flyvende radarstation. Ude foran et noget snævert cockpit, hvis layout ikke så ud til at have undergået de store forandringer siden flyet hed Boeing 707, som er den civile version af det fly, der i Nato hedder E3A Sentry. BIC fortalte, at det radarbillede man genererer sendes ned til jorden, og at det samme billede kan ses over hele Nato. "I virkeligheden", sagde han, "kan vi sidde nede over Adriaterhavet og styre rundt med fly over Nordnorge". Det var et imponerende system. Lidt gammeldags, og vist ikke helt fri for rør. "Men der er nogen, der arbejder hårdt på at systemet bliver digitaliseret", sagde BIC.

Tyrkerne

132 Fighter Squadron (jagereskadrille) baseret på flyvestation Konya i Tyrkiet var også kommet til Flyvestation Karup med fem stk. F-4E Phantom. Et fly, der har mange år på bagen, men som stadig ved sin størrelse virker imponerende. Vi traf kaptajnerne Levent Eren, pilot, og Hakan ind

Suhiz, våbensystemoperatør. De var ved at gøre klar til en flyvning ned mod skydeområdet i Oksbøl.

Suhiz fortalte, at man var glad for at deltage i øvelsen. "Vi har hårdt brug for at lære at flyve sammen med flyene fra de andre Natolande, så vi kan lære at bruge de samme procedurer". Det er måske en smule overraskende, men de enkelte Natolande har tendens til at lave deres egne regler, også i forhold til dem, man har aftalt indenfor alliancen, og det gælder ikke bare Tyrkiet.

Vi fulgte med de to ud til flyet. Det er meget stort af et jagerfly at være, når det er lastet med alt det flyet kan bære, har det en startvægt på 27.502 kg. Kaptajn Eren måtte hen til teknikeren for at kvittere for modtagelsen af flyet. Så fulgte den traditionelle "Walk Around" tur, hvor han sikrede sig, at flyet var flyvedygtigt. Det havde teknikeren også skrevet under på. Så fulgte opstartsproceduren, og efter at have kørt med motoren i Idle (tomgang) i lang tid, satte flyet sig i bevægelse. Ca. 100 m så blev det stoppet igen. Det var Astsnbayn Kol. Bcvs, en tyrkisk sergentgrad, Cetal Torun, der stoppede flyet for at give det et take off (start) check. Endelig kunne flyet rulle ud til start, men da var det også checket hele tre gange. Sikkerhed frem for alt.

Travlhed

Vi traf Flyvestation Karups nye operationsofficer, major H. Hansen (HIS). Han havde haft en ganske travl dag. Nu var klokken over halv fire, og de forskellige enheder var så småt ved at drosle ned. "Har det været en travlt tid?" Spørgsmålet blev besvaret med stor klarhed af HIS's ansigtsudtryk. "Jeg garanterer dig for, at vi har haft travlt. I teorien består vor del af øvelsen i at udlevere nogle papirer til vore gæster, og så klarer resten sig selv. Virkeligheden er en ganske anden. Hele dagen i dag er gået med at rette misforståelser, og hjælpe vore gæster med alle mulige småtterier, fra kaffekopper til at hjælpe med at planlægge deres flyvninger".

HIS fortalte, at det var tanken, at alle skule være kommet på én gang. Det gjorde de ikke, de kom over tre dage. Med tre briefinger af tre en halv times varighed til følge. Det fremgik tydeligt af samtalen, at Flyvestation Karup, med sin tynde deployeringsbemanding, havde fået nok at se til. Alene det at klargøre alle de bestemmelser, kort, fotografier af målområder og meget andet, havde været en stor mundfuld at gabe over. "Heldigvis", fortsatte HIS, "er der stadigvæk meget af den gamle flyvevåbenånd tilbage, som gør, at vi alligevel redder den hjem, men det er ikke småting vi byder personellet".

14.000 flyvetimer

Klokken var hen ad fire om eftermiddagen. De to sidste F-18 Hornets kom



Nej, der er ikke gået ild i AWAC'en for enden af den tyrkiske Flightline, det er Flyvestation Karups Brand- og Redningstjeneste, der øver sig i at slukke ild i flybrændstof.

for at lande. Den ene oberstløjtnant William J. Blalock, 42, som pilot. Vi fulgtes med ham ud til hans F-18 Hornet. Undervejs fortalte han om sin eskadrille, at det var en reserveskadrille i US Marine Corps, hvor de allerfleste havde et arbejde ved siden af. Selv fløj han som pilot for American Airlines. Som civil pilot havde han fløjet omkring 10.000 timer, og i militære fly var det blevet til 4.000 timer. Blalock måtte stå fotomodel for adskillige af de "fotofantaster", som stadig var på flyvestationen. En situation han tog med en knusende ro. Knap så roligt tog han det, at en hollandsk fotofantast ville fotografere radaren i næsen på en F-18, hvor radomen var skudt til side. Hollænderen så noget forskrækket på oberstløjtnanten.

Senere, tilbage i bunkeren ved Stationsflighten fortalte han, at han var rigtig glad for at hans lille enhed fik lejlighed til at deltage i en større øvelse med fly fra andre Natolande. "Det er med til at give de yngste i eskadrillen gode erfaringer", understregede han og fortsatte, "ikke bare på det rent øvelsesmæssige plan, men også kulturelt!" Vi så spørgende på ham. Han smilede og fortsatte: "Vi går hjemme i Amerika og får vore egne ideer om, hvordan verden ser ud. Derfor har vi godt af at komme herover og møde andre mennesker, som måske ser lidt anderledes på tingede, det mener jeg er frugtbringende og ganske opdragende". Blalock understregede også, at det er vigtigt at prøve at flytte det udstyr, der er nødvendigt for at en eskadrille kan fungere. "Det har vi også fået prøvet, og nu ved vi, at vi kan det".

Vi spurgte Blalock, om han ville fortælle lidt om, hvordan det er at tanke et fly i luften. "Det er ikke særligt svært - når man har lært det!" svarede han med et lille grin. Så fortalte han, at det træning og atter træning, sammen med en sikker hånd, der skal til, for at lede flyets Probe (studs) ind til kurven og få kontakt. "Jeg kan garanterede, at de unge der skal lærer det, de sveder voldsomt de første mange gange de øver den operation. Det er virkeligt hårdt arbejde.



Oversergent og forbindelsesbefalingsmand til den italienske eskadrille, Peter Mogensen sammen med teknisk leder hos, 2° Stormo, 14. Gruppo (eskadrille) fra Flyvestation Rivolto i Italien, kaptajn Andrea Bolzicco. Kaptajnen ville frygtelig gerne have Peter Mogensen med hjem: „Men det går desværre ikke", tilføjede han.

Hårdt arbejde var det for os alle, da vi fløj herover fra Atlanta, Georgia. Vi tankede flere gange i mørke. Og da kan jeg fortælle, at det satte alle, selv de bedste på en hård opgave. Især denne gang, hvor vi fløj i skyer, og mørke, under tre af tankningerne".

"Kan piloter med så mange flyvetimer lære ret meget af at deltage i TFW?"

"Det kan de bestemt. Alene den trussel om angreb fra jorden, som er en kendsgerning hver gang vi flyver ind i området, er noget vi ikke er vant til. Og i øvrigt slet ikke kan bygge op hjemme i USA. Den oplevelse har været særdeles lærerig". Han forsatte med at sige, at det også var vigtigt at lære de procedurer, som Nato betjener sig af. Han indrømmede, at man hjemme i USA havde et andet regelsæt, som ganske vidst principielt dækker de samme områder, men som i deres udformning ikke ville passe ind i Nato Standarder. En af de ting, der havde overrasket de yngre piloter var Danmarks størrelse. De var overraskede over, at man ikke bare kunne flyve ind over Sverige, og at afstanden til det tidligere Sovjetunionen kunne var ganske kort tids flyvning. "Disse forhold har vendt op og ned på et par opfattelser", sluttede Blalock. Klokken var blevet mange og man ventede han i officersmessen.

Torsdag den 16. september 1999.

Eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg var værter for 1. Jagdgeschwader 72. Wing, som hører hjemme på Flyvestation Hopsten i Tyskland. Stefan Margier, som er navigatør og våbensystemoperatør på typen forklarede, at det var udstyret til det, der hedder Electronic Countermeasure. Det vil sige, at flyets udstyr kan ødelægge eller forvirre fjendens radarbillede, eller ødelægge hans sigte. Flyet kan også medføre missiler og bomber, i alt godt syv tons på ophængningspunkter under flyets vinger. Arbejdsfordelingen i cockpittet er sådan, at piloten flyver flyet og våbensystemoperatøren i bagsædet leder slagets gang, og så skal han lige finde vej ud til målet og hjem igen. Margier var glad for at deltage i øvelsen. "Ikke mindst det, at vi får lov til at flyve så meget over vand, er god træning. Hjemme kan vi kun øve den slags flyvning en fire-fem gange om året. Ikke længe efter forsvandt de to Phantoms, på en østlig kurs, med en sort hale af røg efter sig.

Arbejdsomme italienere

En grundforudsætning for, at piloten kommer ud at flyve er, at teknikkerne på jorden reparerer og vedligeholder flyet. 2° Stormo, 14. Gruppo (eskadrille) fra Flyvestation Rivolto i nærheden af Venedig, var gæster hos Eskadrille 726. Oversergent Peter Mogensen var udpeget som forbindelsesbefalingsmand til den italienske enhed.

Da den italienske enhed den første fredag under øvelsen modtog en lastbil med en såkaldt "hydtester", troede Mogensen, at de blot ville køre den ind i en shelter og så teste den om mandagen. Men undskyld, i stedet for gik de i gang med at teste den, og lave eftersyn på deres fly, til langt ud på aftenen.

"Hvordan er det arbejde sammen med italienerne?" "Det er spændende og meget anderledes. Der opstår mange små problemer, der hele tiden skal løses". "Hvilke problemer?" "Allerede den fredag de kom, måtte vi ind for at tale med toldvæsenet, fordi de havde varer med, der skulle fortoldes. Men ellers er der tale om, at de lige mangler dette eller hint stykke specialværktøj for at få tingene til at fungere. Eller det kan være noget der skal repareres, der er nok at se til hele tiden".

Peter Mogensen fortalte, at det med sproget var ikke så let. Den italienske tekniske leder, kaptajn Andrea Bolzicco, talte glimrende engelsk, plus én af teknikerne, derefter var det slut. "Det gør det noget besværligt, når vi skal briefe dem om sikkerhedsregler på linen omkring afladning af våben og meget andet. Hertil kommer så briefing om brug af vort Ground Equipment (jordudstyr), og de regler, der knytter sig til det". Mogensen havde nok at se til. Han mødte klokken seks om morgenen, og klokken kunne meget vel blive hen ad 21, inden italienerne var klar til at holde fyraften. Han fortalte, at en af italienerne havde fået øje på nogle smarte handsker, som de danske teknikere bruger på arbejde. Italieneren ville gerne vide, hvor man kunne købe dem. En kontakt til firmaet blev etableret, og nu har italienerne fået nogle handsker på prøve. "Så må vi håbe firmaet får en kæmpeordre fra Italien", grinede Peter Mogensen, "man kan jo aldrig vide".

Han skal med hjem

Vi talte også med kaptajn Andrea Bolzicco, og spurgte ham, hvordan det var at arbejde sammen med danskerne. "Det er utroligt", sagde han, "jeg har aldrig oplevet noget lignende. Uanset hvem man spørger, så får man hjælp med det samme". "Hvordan har du det så med Peter Mogensen?". "Det er fantastisk, hvis jeg kunne få ham med hjem til Italien, ville jeg være glad. Det er utroligt, alle danske befalingsmænd taler engelsk. Det kunne jeg ønske var det samme i Italien, det er det desværre ikke, og det gør det hele noget vanskeligere når vi deltager i en øvelse som TFW". Han fortæller, at han bruger rigtig meget tid på at oversætte, både hvad Peter Mogensen forklarer, og hvad der bliver sagt på andre briefinger. Han har dog en enkelt befalingsmand, som taler engelsk, men at han synes det er for lidt, lader han ingen i tvivl om.

Bolzicco synes, at han har fået sin sag for. "Vi flyver to sorties med fire fly hver dag. Det betyder, at vi møder meget tidligt, og går hjem meget sent". Trods de lange dage, er han glad for at være i Danmark. Alle er flinke og meget hjælpsomme, også på hoteller hvor han bor." Og, siger han til slut, "vejret er fantastisk". Han spærrer øjnene op, da Peter Mogensen siger: "Ja lige nu er det fint, men om halvanden måned kan vi risikere at sne inde". Bolzicco stirrer lidt vantro på ham.

❑

Flyverhjemmeværnet

Vi kan løse opgaven

Det er kun få måneder siden at Flyverhjemmeværnet fik ny inspektør, oberst Sven Claus Falkbøl. Obersten er ikke i tvivl om, at fremtiden byder på store opgaver for både Luftmelde- og Tjenestestedskorpset. Han har heller ingen tvivl om, at man vil kunne løse de stillede opgaver.



Inspektøren for Flyverhjemmeværnet, oberst Sven Claus Falkbøl, 53, siger om de nye krav flyvevåbnet stiller: "Jeg er ikke i tvivl om, at vi kan imødekomme de stillede krav. Det vil blive en krævende opgave at løse, men jeg tror på, at det kan lade sig gøre".

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

30. oktober 1999. Flyverhjemmeværnet, som består af Luftmelde- og Tjenestestedskorpset har fået ny inspektør, som samtidig er chef for Luftmeldekorpset. Oberst Sven Claus Falkbøl, 53, med adresse i Fakse, er gift og har tre børn.

Vi spurgte ham, om det var en overraskelse at blive udnævnt til chef for et frivilligt værn.

"Nej, det var ikke den store overraskelse", svarer han, "jeg var i forvejen blevet spurgt. At jeg sagde ja, skal ses i lyset af min interesse for hjemmeværnet i mange henseender".

"Ordresystemet i hjemmeværnet giver dig ikke længere ret til at beordre. Hvordan vil du klare det?"

"Det anser jeg ikke for at være noget problem. Vi beordrede jo heller ikke så meget i flyvevåbnet. Jeg tror på, at argumentation og motivation er faktorer, der kan få tingene til at glide".

Ny teknik

"Det er ikke ukendt, at Luftmeldekorpsets signalmidler er noget gammeldags, hvad vil du gøre ved det?"

"Luftmeldekorpset har for længst erkendt, at man på det tekniske område er sakket agterud. Man har allerede forsøgt sig med at forbedre teknikken. Og jeg er sikker på, at der er flere forbedringer i vente".

"Flyverhjemmeværnet er blevet mødt med et krav fra flyvevåbnet om, så at sige, "at gøre det bedre og især mere" på flere og mere krævende områder. Kan I løse opgaven?"

"Jeg er ikke i tvivl om, at vi kan imødekomme de stillede krav. Det vil blive en krævende opgave at løse, men jeg tror på, at det kan lade sig gøre".

Ny organisation

Om formiddagen havde oberst Falkbøl været på podiet for, overfor sine eskadrillechefer, at trække linierne for fremtiden op. For Flyverhjemmeværnet vedkommende måtte man se frem til sammenlægning af eskadriller og en ny distriktsstruktur. Denne struktur vil blive tilpasset, så distrikterne flytter ud til flyvestationerne, eller ind på hærens kaserner. Der vil blive tale om hvervning til flere opgaver og indsættelse i nye områder. Han kom også ind på moderværnets krav til Luftmeldekorpset, hvor det ikke længere vil være nok med en kikkert og mundtlige meldinger, man måtte ganske enkelt finde frem til en bedre teknologi på meldeområdet. Ikke mindst fordi flyvevåbnet ændrer sin struktur inden for Kontrol- og Varslingsgruppen, hvor man vil ende med

at have to centre og ellers kun radarhoveder, der kun betjenes af teknikere. Det betyder, at Lavvarslingscentralerne ikke længere passer ind i flyvevåbnets nye struktur. Det betyder, at antallet af Lavvarslingscentraler skæres ned fra seks til fire. Det vil også betyde, at luftmeldeposterne frigøres fra tårnene og vil kunne flyttes derhen, hvor flyvevåbnet ønsker det, der bliver her tale om en større fleksibilitet i tid og rum. En GPS (Ground Positioning System) positionsbestemmelse ved hjælp satellitter, vil komme til at indgå i eskadrillens "værktøjskasse" til bestemmelse af, om en luftmeldepost nu også befinder sig der, hvor flyvevåbnet har bedt om, man observerer fra.

Luftmeldeposterne i de kystnære områder, vil også få til opgave at se ud over vandet. De skal observere de skibe søværnet ikke længere kan se, fordi de har trukket sig væk.

Dette er kun et udpluk af de nye og anderledes opgaver, Luftmeldekorpset skal løse i fremtiden. Herved havde den nye inspektør båret ved til det diskussionens bål, som allerede er i fuld gang i Flyverhjemmeværnet. Her er spørgsmålene mange. Men samtidig synes viljen til at løse opgaven at være til stede, selv om én og anden eskadrillechef føler, at byrden ikke er blevet mindre. Men det var sikkert heller ikke de politiske fædres mening, da de komponerede forsvarsforliget i maj i år. ❑

Vi anmelder:

Flyvevåbnets jubilæumskalender år 2000

Tekst Helle Kaltoft, Reproduktionselementet, Flyvevåbnets Specialskole

Kalendernes Rolls Royce

Midt i december udkommer årets kalender 2000. Et must for alle flyelskere og andre med interesse for flyvevåbnet. For os andre almindelige dødelige er kalenderen „bare smuk". De blide farvetoner, der stilfuldt blander sig med det smukke landskab, hvor en stille flyver, yndefuldt svæver i den azurblå himmel, er simpelthen blød nougat for øjnene. Farvesymfonien, der på alle siderne er noget nær det fuldendte, vil få englene til at hvine af fryd i deres blå-hvide himmel, og os andre til at sukke over, at der ikke er flere måneder på et år.

Kalenderen er på 14 smagfulde sider. En forside, 12 sider med diverse måneder og en bagside, hvor kunsteren fortæller lidt om sig selv og sit forhold til flyvevåbnet.

Kunstneren, tidligere oberstløjtnant af reserven Erik Lund (LUE), vil sikkert være kendt af mange.

Kalenderen koster kr 150,- pr stk og kan erhverves ved henvendelse på flyvevåbnets hjemmeside: www.flyvevaabnet-50.dk. ❑



Luftværnsgruppen

Missile away

Alle er klar til at være klar. I dag skal det være! Der skal affyres seks I-HAWK missiler ud over den Biscayiske Bugt. Eskadrillerne 543 og 532 er stillet op i den nordlige skydestilling, og fem km mod syd er Eskadrille 534 på plads. Alt personel, der ikke har andre opgaver, står indenfor de røde minestrimler. Der føles en intens spænding i området. Nok er dette øvelse, men missilerne er skarpe.



Nogle af de prominente gæster på skydeterrænet, fra venstre er det chefen for Flyveregion Atlantique general Michel Beaudoux, i midten chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard og forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT).

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Torsdag den 14. oktober 1999. Allerede fra morgenstunden havde alle følelsen af, at dette var en anderledes dag. Materiellet blev gået efter en ekstra gang. Dette var dagen, hvor intet måtte svigte. I kontrolcentrene "Little Houston" ved den sydlige skydestilling, og i "Big Houston", der lå oppe i hovedlejren i Centre d'Essais des Landes (CEL) nær Biscarosse i det sydvestlige Frankrig, havde franskmændene travlt med at sikre, at alt kontroludstyr virkede. Intet måtte gå galt. Fiskerne skulle være ude af skydeområdet, ingen fly måtte flyve igennem luftrummet, og på landjorden var der også sikkerhedsforanstaltninger. Ingen måtte komme til skade. Hvert af de tre områder havde sin egen sikkerhedsofficer.

Sidst på formiddagen var vi på besøg i Little Houston, hvor man var i færd med at afprøve de mange systemer og de kameraer ude i området, som sendte billeder til skærmene i kontrolrummet, så kontrollanterne kunne følge med i udviklingen i de to Sites, der blev skudt fra.

De skarpe missiler kommer

Da vi ankom til skydeområde Nord, sad de kendte I-HAWK øvelsesmissiler stadig på afskydningsramperne (Launchers). Stemningen i området var forventningsfuld. Nu ville det ikke vare længe, før de skarpe missiler, man havde klargjort dagen før, skulle afhentes og monteres på launcherne.

-Nu kommer de! lød det.

Det var ikke dem.

Det var



derimod en lang kortege af køretøjer fra Direct Support Element (DSE), den enhed der vedligeholder eskadrillernes materiel, men som også råder over det, der hedder „Floating Materiel", direkte oversat flydende materiel. Hvilket dækker over, at DSE'en har ekstra radarer, generatorer og andet udstyr, hvis noget pludselig går i stykker og skal skiftes ud. Udstyret blev kørt op i en lang række nedenfor skydestillingen, klar til at komme til hjælp, hvis noget skulle svigte.

Så kom de endelig med eskorte af brandbiler og blinkende lys. Bortset fra, at det sorte E på hvid bund manglede på styrefinnerne, så missilerne ens ud. Men noget væsentligt havde ændret sig, ud over det manglende E'et på finnerne. De havde fået „Warheads" (sprængladninger i næsen)! Sikkerhedsafstanden for fotografering var nu pludselig 91 m. Måden, personellet flytter rundt med de skarpe missiler på, ser anderledes ud. Vi gætter på, at de selv vil benægte, at der er nogen forskel.

Gæsterne kommer

Efterhånden har der samlet sig op mod 100 personer nede ved bommen. Det er alt det støttepersonel, som er med for at holde de tre eskadriller i gang. Blandt dem er også de "uheldige" TCO'er (taktiske kontrolofficer), som denne dag ikke får lov til det, de allerhelst vil, nemlig affyre et I-HAWK missil.
Sidst ankommer forsvarschef og general Christian Hvidt (VIT) sammen med chefen for Flyveregion Atlantique Michel Beaudoux, generalmajor, chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, chefen for Flyvemateriel-kommandoen generalmajor L.C. Fynbo, chefen for skydeområdet, Centre d'Essais des Landes (CEL), Ingeneer Géneral de Armement Jacques Nadur, chefen for Luftværnsgruppen oberst Hans Nielsen og mange andre. Ventetiden blev lang. VIT og Rosgaard brugte tiden til at tale med personellet og orientere sig om, hvorledes øvelsen var forløbet. De to franske fotografer, der havde dækket hele øvelsen både med faste billeder og video fotograferede samtalerne på livet løs.

Fiskerbåd i vejen

Folkene i Big Houston havde fået et problem. En fiskerbåd havde "forvildet" sig ind i området. Man kunne ikke komme i forbindelse med fiskeren. Han var gået under dæk alt medens han trak sine garn efter båden. En helikopter blev sendt ud for at bede ham forsvinde, men han gjorde sig usynlig. Da man endelig kom i kontakt med han, havde han allehånde gode undskyldninger for at sejle gennem området, lige fra at hans tante var død i et fiskerleje nord for skydeområdet og til, at han skulle til begravelse samme sted. Og det alt medens han fiske på livet løs. Endelig blev han sendt ud af området og skydningerne kunne begynde.



Træffer

Alle har set missiler affyret på TV, men det at opleve det i virkeligheden, er noget ganske andet. Ved det første skud endda en lidt voldsom oplevelse. Det første skud kom som en overraskelse for de fleste. Det kom klokken 14.53 og pludseligt, BANG, og inden man fik samlet sig ovenpå braget, var missilet langt ude over havet, fotografen fik en lang næse. Til gengæld kunne Eskadrille 543 notere sig en træffer på målet. En drone af typen FOX, der lå 18 km ude over Atlanterhavet, eller bedre, den Biscayiske bugt. Der var klapsalver både efter "Missile Away" og efter, at det blev meldt over det skrattende højtaleranlæg, at målet var ramt.

Herefter kørte skydningerne så at sige efter en snor, hvad kadencen angik. Et missil affyret af Eskadrille 534 fra det sydlige skydeområde, opførte sig ikke efter bogen. Det tog en kurs mod nordvest ud over havet, for at selvdestruere efter ca. tre sekunders flyvning. Det så flot ud, men var ikke med i programmet.

Klokken 1514[40] var det Eskadrille 532 tur. Missilet kom fint af sted, men klokken 1515[10] blev missilet beordret selvdestrueret.
Der gik et kvarter, og det næste missil blev skudt af.

Det var Eskadrille 543, der kunne konstatere et Near Miss, det vil sige et missil, der passerer forbi målet i fire mesters afstand og detonerer, hvilket ikke er så godt for målet. Klokken 1600[21] havde Eskadrille 532 en fuldtræffer. Og endelig klokken 1605[21] måtte Eskadrille 534 se et missil, der havde forladt launcheren planmæssigt blive beordret selvdestrueret under flyvningen.

Fra v. er det chefen for HAWK Afdeling øst, oberstløjtnant B.K. Pedersen. I midten er det den nationale repræsentant under den taktiske evaluering, chefen for Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant Jørn Due, som var meget tilfreds med værternes måde at kontrollere og afvikle skydningerne på. Længst til højre, lederen af evalueringsholdet fra hovedkvarteret for de allierede luftstyrker i Centraleuropa, AIRCENT, (Allied Air Forces Central Europe), den tyske oberstløjtnant Werner Knabe.



Tilfredshed

National Danish Repræsentative, den danske nationale repræsentant, chefen for Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant Jørn Due, havde kun lovord til overs for den måde de franske værter havde afviklet hele skydningen på. "De er overordentlig fleksible, som for eksempel, da vi måtte udsætte hele scenariet på ganske kort tid på grund af den historie med fiskebåden", sagde han. Har var også tilfreds med samarbejdet med værterne i al almindelighed. "De er overordentlig hjælpsomme og samarbejdsvillige" understregede han.

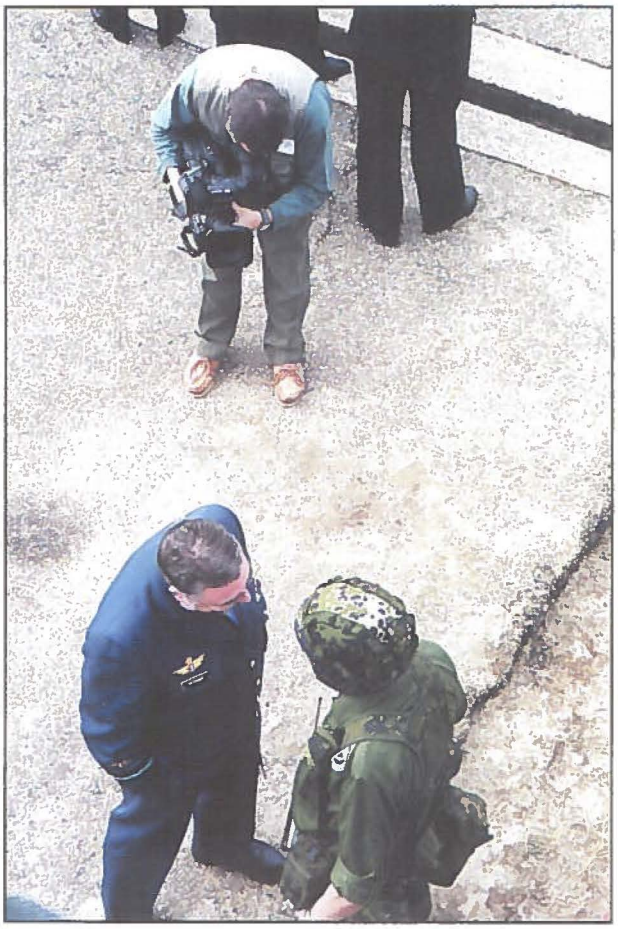
En hård nat

De tre eskadriller fejrede om aftenen, at alle missiler var kommet godt af sted. Det blev sent, og der kunne konstateres en vis træthed da chefen for evalueringsholdet næste morgen skulle til at læse resultatet af hele evalueringen op.

Alle eskadriller havde fået karakteren "Satisfactory", hvilket på dansk betyder, at de har bestået. Selvfølgelig med forskellige gradueringer. Major Kern Oddershede og han folk var dem der var mest tilfredse, de havde nemlig vundet TACFIR-pokalen. Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard var også tilfreds med dette resultat. Begrundet i, at så skulle han ikke rejse så langt, når pokalen skal overrækkes ved en senere parade. Eskadrille 534 bor nemlig på Flyvestation Karup, tæt ved Flyvertaktisk Kommando.

Tilbage var der kun at se frem til at få pakket sammen og derefter begive sig de 1.900 km tilbage til Danmark, ad Europas motorveje, og det om natten.

❑



Inden skydningerne kom i gang, tog generalmajor K.E. Rosgaard sig god tid til at tale med personellet fra de to eskadriller. På billedet ses Rosgaard, tv., i samtale med seniorsergent og systemtekniker V.A.S. Møller, Eskadrille 543. Rosgaard har tidligere været chef for Eskadrille 543, dengang var VAS oversergent. Vi gætter på, at der blev udvekslet gamle minder. Den franske Tv-fotograf øverst i billedet fik travlt med at filme situationen.

ABC i Nato regi

De ankom i plastikhylstre

Efter murens fald er truslen om kemisk og nuclear krigsførelse mod dansk område blevet betydelig reduceret. Truslen er der dog stadig, ikke mindst set i relation til, at flyvevåbnet har flere eskadriller tilmeldt til Nato's udrykningsstyrker. Der er stadig lande, der mistænkes for at fremstille krigsgasser og at have viljen til at bruge dem. "Fattigmandsatomvåben" kaldes de.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Seks mand træder ud af Eskadrille 721's C-130 Hercules på Air Base (Flyvestation) Ramstein ved Kaiserslautern i Tyskland. De er deltagere i øvelsen TOXIC TRIP 1999. Der særlige ved de seks er, at de er pakket ind i et plastikhylster. Plastikken skal beskytte dem mod den krigsgas, der ligger over området. De bliver kørt fra flyvestationen ud til øvelsesområdet, hvor de skal renses for gassen inden de kan komme videre.



C-130 besætningen med fartøjschefen, kaptajn J.Ø. Jensen (JØT) i spidsen. Her pakket ind i plastik og klar til at gå gennem rensepladsen, på engelsk hedder sådan én Extern Contamination Control Area, eller bare ECCA.

Hjemmesløjd

Vi var kommet i god tid ud til øvelsespladsen, hvor seniorsergent Preben Hyllgaard, Flyvestation Aalborg, havde opstillet sin renseplads. På engelsk hedder sådan én Extern Contamination Control Area, eller nemmere ECCA. Hyllgaard er glad for sin ECCA. Han fortæller, at det meste af den er blevet til hjemme i hans egen garage, hvor de gode ideer han har udviklet sammen med sin kollega på Flyvestation Værløse C.V. Thuge er blevet til, nærmest en form for "hjemmesløjd". Han har udviklet "Stumtjenere" og andre stativer som flyvedragter, fragmentationsveste og anden udrustning kan hænges op på, efterhånden som personellet passerer ned gennem ECCA'en.

Da det grundlæggende arbejde med prototyperne var færdigt, blev det Jordmaterielværkstedet på Flyvestation Aalborg, der tog sig af at fremstille det nødvendige antal eksemplarer. Hyllgaard lægger ikke skjul på, at det område han arbejder i, er et lavbudgetområde. Alligevel er han godt tilfreds med resultatet af anstrengelserne.

Nu kommer de

"De" var C-130 besætningen med fartøjschefen, kaptajn J.Ø. Jensen (JØT) i spidsen. De kom til at vente længe, inden de kom igennem ECCA'en. Englænderne var så venlige at bringe en bord-bænk kombination, så de da kunne sidde ned og vente. Stille og roligt blev de usynlige på grund af duggen på indersiden af plastikhylstret.

Renseholdet på ECCA'en havde inden besætningen ankom fået at vide, hvem der kom, og hvor mange. Hermed var man klar til at demonstrere den danske måde at rense en flybesætning på. Udgangspunktet var, at man befandt sig i område med gas i dråbeform, kaldet Liquid Hazard Area. Den første gasinficerede gik frem til det punkt, hvor han fik renset sine støvler med antigaspudder. Alle-

rede her mødte besætningsmedlemmet en informationstavle, der i engelsk tekst og med billeder fortalte, hvad der skulle ske. Derefter gik besætningsmedlemmet frem til næste punkt. Her havde hjælperen over FLORA-radio fået navnet på vedkommende at vide. Hjælperen tog mod manden og fastslog hans identitet. Dette havde sammenhæng med, at den gasinficerede senere skulle have den samme udrustning udleveret igen, når den er renset. Hyllgaard havde fortalt, at det er mindre kompliceret at rense et besætningsmedlem fra et transportfly eller helikopter. De er kun iført fragmentationsveste, medens jagerpiloterne er iført en anti G-dragt.

Kompliceret manøvre

Nu skulle besætningsmedlemmet ud af sin flyvedragt. Det hele foregår med en forbavsende ro. Også selvom de omkring 100 tilskuere i nogen grad stressede hjælperne, blot ved deres tilstedeværelse.

Så længe det var en dansk pilot eller besætningsmedlem, der var på vej igennem, var der ingen forståelsesvanskeligheder. På et tidspunkt, kom der en spansk pilot, som skulle gennem den danske renselinie. Dette var et led i afprøvningen af, om billeder og engelsk tekst var nok til at guide piloten. Idet det ikke forudsættes, at hjælperne taler for eksempel spansk. Vi kiggede spændt med. Det gjorde åbenbart ingen forskel. Der blev ikke mælet et ord, men der blev peget en del, og det viste sig, at plancherne fungerede. Piloten kom ud af flyvedragten og kunne, iført sin underdragt, der virker som ABC-dragt, gå videre til den næste hjælper, der stod i det område, der kun var forurenet med dampe, kaldet Vapour Hazard Area. Et af de kritiske punkter var, når hjælperen fjernede pilotens hjelm og dermed hans luftforsyning. På et kort øjeblik skulle hjelmen af, og piloten iføre sig en gasmaske.

Iført gasmasken og sin underdragt, gik "ofret" videre til den næste hjælper. Her bliver han så at sige klædt af til skindet. Som noget af det sidste ryger sokkerne. Når det er sket, træder "ofret" ud i det rene område, med én fod ad gangen. Her kan han iføre sig en almindelig ABC-dragt og herefter nyde friheden. Imponerende var det at se, hvor professionelt hjælperne tog på opgave. Vi fik at vide, at det var to år siden, de sidst havde løst en lignende opgave, og at det så for øvrigt var en opgave, de løste ved siden af havende tjeneste.

Rød og blå

Hyllgaard fortalte, at systemet er bygget op siden 1991, og at man især i de senere år har raffineret det, til det system man nu har. Han og seniorsergent Thuge har sammen udarbejdet en meget detaljeret beskrivelse af hele processen på ECCA'en. Umiddelbart lyder det simpelt. Den røde linie fører fra det væskeforurenede område og ud i det rene område. Med den blå linie er det lige modsat, hvis nogen altså skal ud at flyve fra et forurenet område.

Projektofficeren i Flyvertaktisk Kommando, major Ole S. Nielsen siger om det arbejde, der hidtil er udført, at det skal lede frem til en instruktionsbog, som sendes ud til de enkelte enheder. "Det er Flyvertaktisk Kommando, der stiller de operative krav til systemet, og de synes nu at være opfyldt". Han udtrykte sin store tilfredshed med den entusiasme Hyllgaard og Thuge havde lagt for dagen i arbejdet med at udvikle ECCA'en. Et arbejde, der i øvrigt er sket i tæt samarbejde med seniorsergent Flemming L. Hertz, der er Flyvertaktisk Kommandos sagsbehandler på området.

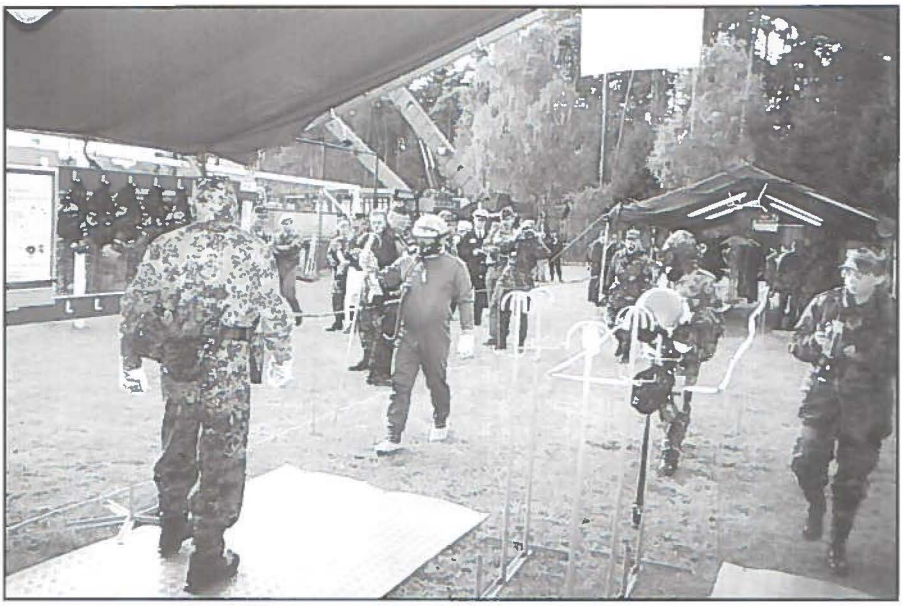
Godt resultat

"Hvorfor skal I absolut til Ramstein for at lave denne øvelse? Det kunne I lave billigere hjemme Danmark!"

Hertz forklarer, at en af grundene til at tage til Ramstein er, at man her mødes med de andre Nato-lande, som også har opstillet deres ECCA'er. "Tag nu for eksempel spanierne" siger han, "for tre år siden havde de ingenting, de så bare på. Nu har de et af de bedste ECCA'er, der findes i Nato". Hertz understreger, at øvelser som TOXIC TRIP er stedet, hvor man ser på, hvad de andre gør. Med et selvironisk grin siger han: "Selvfølgelig er vi et af de lande i Nato, der er længst fremme, men de forhindrer jo ikke, at vi fra tid til anden møder andre nationer, som også kan tænke, og møder op med en god løsning, som vi så bare "stjæler" fra dem. Det er en af fordelene ved at tage til Ramstein".

11 lande med

Den danske ECCA stod først i øvelsesområdet. Bag den kunne man se ECCA'er fra Spanien, Storbritannien, Tyskland, USA, Belgien med flere. De var meget forskellige af udseende.



Halvvejs igennem rensepladsen kommer et af besætningsmedlemmerne gående med sit stativ, som hjelmen blandt andet skal op at hænge på.

Den spanske ECCA var imponerende, idet alting foregik inden døre i oppustelige telte med overtryk.

Øvelsen var ikke kun praktik, men også et seminar, hvor de enkelte lande fik udvekslet erfaringer, og, som før nævnt, „stjålet" gode ideer fra hinanden.

Du fredsens

Næste morgen var der arrangeret en demonstration, hvor en spansk besætning skulle forlade en C-130. Dette skulle overværes af alle deltagere. Klokken otte var alle fremme ved flightlinen. Alle er så meget sagt, for dem der skulle stå for demonstrationen kom aldrig. Tågen lå tyk over Ramstein, og det var bidende koldt. I begyndelsen var sigtbarheden det der svarede til tre C-130 Hercules, som stod ved siden af hinanden på Flightlinen. Efterhånden som tiden gik, blev det ti. Efter den nævnte time, blev alle kørt ud til øvelsesområdet - og tilbage igen, da det pludselig gik op for de danske deltagere, at de skulle hjem med flyet klokken 11, og at de skulle møde klokken 10. Vi ville gerne have set den spanske demonstration, men det må så vente til en anden gang. Hvorfor holdlederen ikke kom, fandt vi aldrig ud af.

❑

TACFIR

Fransk - dansk samarbejde

Forberedelserne til gennemførelsen af de taktiske skydninger på Centre d'Essais des Landes ved Biscarosse nær Bordeaux i Sydfrankrig var i fuld gang. Vi havde lejlighed til at følge nogle af de sidste forberedelser før den taktiske evaluering gik i gang.

Mandag den 11. oktober 1999. Herude på 1° vest, står solen op en time senere end hjemme i Danmark. Til gengæld er vejret i løbet af formiddagen til skjorteærmer og solen skinner fra en næsten skyfri himmel. På Centre d'Essais des Landes, forkortet CEL, har der været liv i morgenmørket længe. Nu da solen ved otte-tiden er på vej op over horisonten, møder vi seniorsergent B.G. Nielsen (Bøgild) fra Luftværnsgruppens Planlægnings- og Driftsektion. Han er på vej ud for at hilse på pressechefen på basen. „Hvis du har tid, så kan du køre med", lød opfordringen. Vi tog med for at hilse på de franske kolleger. Chefen Madame Francoise Dupuy var en meget smilende og venlig dame, som desværre ikke talte engelsk. Det gjorde hendes næstkommanderende, som var ham, vi skulle tale med. Han talte sproget med en charmerende fransk accent,



Flyverovekonstabel F.W. Christensen, fra garagen i eskadrille 541 og flyverokonstabel K.O. Larsen, eskadrille 544, er ved at pakke tankvognen sammen efter at have sikret sig, at alle køretøjerne i Eskadrille 543, som her fylder 400 m er tanket op, og klar til afgang fra Flyvestation Skrydstrup. Herefter blev der serveret aftensmad efterfulgt af tvungent hvil indtil klokken 21, hvor den første „dråbe" på 15 køretøjer skulle af sted.



Fra v. pressechefen på CEL, Madame Francoise Dupuy, stående hendes højre hånd og „altmuligmand" monsieur Gérared Beaufumé sammen med Bøgild. Han havde en utrolig evne til at få franskmændene til at smile og sige Qui.

men han talte mest i telefon. Det viste sig, at vi slet ikke skulle tale presse. Men om, at Bøgild om eftermiddagen klokken 14 havde brug for en gaffeltruck ude i ammunitionsområdet. Den skulle flytte tre skarpe I-HAWK missiler ud af en ammunitionsbunker, så de kunne blive læsset på en dansk lastbil. Der var en spændende konversation mellem monsieur Gérared Beaufumé og Bøgild. Den foregik, som nævnt, på engelsk godt blandet med fransk, store armbevægelser, smil, nik og rysten på hovedet. Monsieur Beaufumé fik aftalen om gaffeltruck'en i stand over telefonen, og vi drog tilbage til det administrative center.

Dobbelt øvelse

Siden 1981 har Luftværnsgruppen afviklet sine taktiske skydninger, kaldet TACFIR, på skydeområdet på den græske ø Kreta. Her var materiellet imidlertid blevet så nedslidt, at det var mere end vanskeligt at arbejde med. Samtidig måtte Danmark konstatere, at flere og flere lande trak sig ud. Det førte til, at hver gang et land trak sig ud, så steg budgetandelen for de resterende lande. Derfor meldte Danmark sig ud sidst på året i 1997. Herefter fulgte så aftalen med franskmændene om at vende tilbage til CEL, som man forlod for 19 år siden.

Denne første tur i nyere tid til Frankrig blev samtidig udført som en øvelse - Exercise Viking Express - i at flytte en eskadrille til et fjernt område på "egne hjul" så at sige. Grunden er, at Eskadrille 543 er tilmeldt Nato's Rapid Reaction Force (Den Hurtige Reaktionsstyrke). Skal eskadrillen rykke ud til et område nord for alperne, har man besluttet, at det skal forgå på eskadrillens egne køretøjer.

Exercise Viking Express betød, at eskadrillerne kørte de 1.900 km fra Flyvestation Skrydstrup over Hildesheim i Tyskland, videre over Saarbrücken til Metz, og Tours for at ende i CEL nær Biscarosse. Køreturen blev gennemført som kolonnekørsel, om natten. Dråbe efter dråbe, hver på omkring 15 køretøjer, forlod Flyvestation Skrydstrup for at begive sig ud på Europas motorveje. Der var tre stop undervejs, Hammerstein Kaserne i Wesendorf, Tyskland, Quatier de Desvallieres i Metz, Frankrig og endelig hos 21. Regiment de Dragons i Blour.

Indkvarteringen

Indkvarteringen kom til at volde en del kvaler. Først var det aftalen, at de danske eskadriller skulle indkvarteres samlet i tre fløje rundt om en parkeringsplads på CEL. Det gik ikke. Franskmændene meddelte kort før afgang, at to af fløjene skulle bruges til egne styrker. Så var det tid til hurtigt stillingsskifte, som endte med, at en eskadrille, DSE'en samt HAWK Afdeling Øst stabspersonel -SAMWOC - måtte indkvarteres i hytter i en ferieby 40 km nord for CEL. Vi besøgte dem derude. Ole Nielsen fra DSE'en var en af de få, der var hjemme. Han var meget godt tilfreds med forholdene. Bortset fra, at der var tre km til købmand, eller hvis han ville have noget at spise. "Det klarer jeg fint", sagde han, "Jeg har min cykel med. Og den bliver da også flittigt lånt ud". På vej tilbage til bilen fik vi øje på et skilt i et af vinduerne, hvor der stod: HAWK SILD ON TOUR! Nå ja, hvorfor sætte sit lys under en skæppe?

Kvartererne i CEL blev bedømt meget forskelligt af øvelsesdeltagerne. Nogle var direkte utilfredse, medens en anden forklarede, at han lige havde skrevet et postkort hjem for at fortælle at han boede udmærket. En sagde til os: "Det er en ganske særlig kunstart, der er taget i brug for at få lofterne til at se ud som de gør". Han pegede op på malingen. Den var gået løs i store flager, der hængte som gardiner ned i rummet. "Jeg bor på stuen ved siden af, og er ikke nær så heldig" forsatte han i et muntert tonefald, "Jeg må nøjes med et hjørne, der ser sådan ud. Jeg går ud fra, at det er mester, der har lavet hjørnet, og lærlingen, der er fortsat". En anden havde gjort en exceptionel opdagelse. Her er sket store forandringer siden 1980, hvor han sidst var på CEL. Skabene er blevet male gule, men ellers var alt ved det gamle. Også pedallokummerne. For de af vore læsere, der aldrig har set et „Pedallokum" skal vi ikke undlade at beskrive at sådant. Der er intet sæde. Lokummet er en forsænkning i gulvet på ca. 80x80 cm. Længst fremme er der to øer, hvor fødderne placeres, når man skal forrette sin nødtørft. Vi er blevet belært om, at det er klogt at tage alt tøjet af,

inden indretningen benyttes. Den efterfølgende udskylningen minder mest af alt om et voldsomt vandfald i det nordlige Norge.

Travle dage

De tre Eskadriller, 532, 534 og 543 forlod Danmark henholdsvis søndag den 3. og mandag den 4. oktober om aftenen. Eskadrillerne 532 og 534 ankom til CEL natten mellem onsdag og torsdag og Eskadrille 543 et døgn senere. Efter indkvarteringen og organiseringen på stedet, havde man så til tirsdag morgen til at gennemgå materiellet og sikre, at det var funktionsdygtigt. I teorien havde man weekenden fri. Men for en del blev "fritiden" brugt til at sætte en genstridig radar i stand. Eller til at være vagthavende officer, vagthavende befalingsmand eller anden form vagttjeneste. Én af dem, der virkelig havde trukket et par "nitter", var premierløjtnant P. Sparholt fra Eskadrille 544. Han måtte trække vagten som vagthavende officer om søndagen, hvor han så kunne sidde og tænke på, at han også havde tabt i lodtrækningen om at være én af de seks TCO'er, der den følgende torsdag skulle affyre et skarpt missil. Han tog det med et smil og en bemærkning om, at det ikke altid var de bedste, der fik lov at løfte opgaven.

Sidst på dagen talte vi med premierløjtnant Have fra Eskadrille 534. Eskadrillen var kørt i "Ready to Move Position" (Klar til at køre position) inde i fyrreskoven. Have var én af de heldige, der skulle skyde et missil af om torsdagen. "Lige nu er det ikke det vi tænker mest på, men på at få det hele til at fungere. Skydningen er i virkeligheden kun "toppen" på alle de mange forberedelser". Han fik det til at lyde, som var det ikke noget særligt, men tilføjede så: "Selvfølgelig er det en spændende oplevelse. Det er så at sige kronen på alt det, min uddannelse indtil nu har ledt frem til, så jo, jeg er lidt spændt".

Indbriefing

I løbet af weekend'en var evaluatorerne ankommet med teamchefen, den tyske oberstløjtnant Werner Knabe i spidsen. Når en eller flere enheder skal evalueres, kunne man tro, at det gjaldt om at finde den mindste fejl og på den måde måske konstatere, at enheden ikke var i stand til at løse sin opgave. Ved at lytte til oberstløjtnant Knabe fandt vi hurtigt ud af, at dette ikke var metoden. Hans evaluatorer fra Danmark, Holland og Tyskland blev belært om, at de skulle være fair i deres bedømmelse. Når de konstaterede en fejl, måtte de ikke stole på deres hukommelse, men skulle sikre sig, at der virkelig var tale om en fejl i forhold til den stillede opgave. "Hold jer til facts!" lød budskabet fra scenen. Knabe gjorde opmærksom på, at der kun burde være én evaluator til stede ad gangen. "Er I i tvivl om noget, så kontakt teamlederen. Det samme gælder, hvis noget er ved at gå helt galt". "Vær objektive i jeres bedømmelser. Husk, at vi skal udarbejde en rapport, som enhederne bagefter skal kunne forholde sig til". Således udrustet med teamchefen



Seniorsergent P.E. Hansen fra eskadrille 543 og hans hold i færd med at løfte skarpe missiler i containere op på lastbilen. De fik transportproblemer, da de fandt ud af, at lastbilen skulle blive i ammunitionsområdet. Det blev løst af franskmændene.

Eskadrille 534 står nede på vejen i Ready to Move position. Heroppe i fyrreskoven kan oversergent P.M. Jensen dels nyde det gode vejr, den smukke skov og så holde vagt, medens hans kolleger passer deres job.



manende ord og den pakke med papirer, øvelsen skulle afvikles efter, var team'et klar til næste dags opgave: At evaluere de tre eskadriller, 532, 534 og 543 klokken seks om morgenen.

Ammunitionsområdet

Vi troede, at vi skulle ud at se klargøring af missiler i ammunitionsområdet. Området lå gemt langt inde i CEL's 250 km^2 store område. Der var en ekstra adgangskontrol, inden man kunne slippe ind i det ekstra indhegnede område. Omkring ammunitionsbunkerne, der lå nede i en lavning, var al vegetation fjernet, så klitsand var blotlagt. Sandet havde en næsten pulveragtig karakter, så selv køretøjer med træk på alle fire hjul ville køre uhjælpelig fast om de vovede sig udenfor den faste vej. Bøgilds samtale om morgenen med monsieur Gérared Beaufumé, havde ledt i den retning. Franskmændene var der med den lovede gaffeltruck med chauffør, eller „elevateur" med „operateur". Vi måtte konstatere, at nogle af de skarpe danske missiler, mod forventning, stod ude i det fri, så i stedet for at løfte danske missiler ud af ammunitionsbunkeren, så kørte franskmændene missiler til Roland og Matra systemet ud og læssede dem på deres egne lastbiler. Vi var vidne til, at en utrolig sprængkraft blev flyttet rundt. Seniorsergent P.E. Hansen og hans folk var i fuld gang med at læsse tre missilcontainere på den medbragte lastbil. Da det gik op for dem, at de ikke kunne få lastbilen med ud, men at de skulle køre ind i en åben ammunitionsshelter, fik de problemer. „Hvordan i alverden kommer vi herfra? Der kan kun være tre i førerhuset på kranen". Ved Capitaine Monceau's mellemkomst blev det hurtigt arrangeret, at de folk, der var „til overs." blev stoppet ind i de franske fotografers bil og kørt til vagten. Her ventede de, medens kollegerne i kranvognen hentede en bus til at få dem færget hjem til eskadrillen i. Vi havde igen oplevet, at værterne kunne tænke hurtigt og kreativt.

Fyraften

I Eskadrille 534's Ready to Move Position var der gang i dagens sidste briefing. Chefen, major Kern Oddershede havde samlet personellet til dagens sidste briefing. Her blev der informeret om, hvem der havde de forskellige vagter, hvornår man skulle møde næste morgen for at få udleveret våben og meget andet. Briefingen blev afsluttet med fynd og klem, hvor seniorsergent Aage Riis Olsen med høj klar stemme meddelte: "Hvis I opdager en fejl, så meddel det! Vi vil ikke have nogen "fejltagelser" eller dumme forsøg på at "gemme" en fejl. Hvis evaluatoren opdager det, er det for dumt. Derfor skal der spilles med åbne kort. Er der noget galt så meld det, og lad os få det rettet". Klar tale i fyrreskoven og alle fra yngste mand til eskadrillechefen nikkede. Melding forstået!

Overbevist

Dagen sluttede med, at chefen for Luftværnsgruppen, oberst Hans Nielsen, i en kort tale bød eskadrillerne velkommen til TACFIR, og udtrykte sin overbevisning om, at man ville være i stand til at overbevise evaluatorerne fra AIRCENT om, at man kunne løse opgaverne.

Chefen for evalueringsteamet, oberstløjtnant Werner Knabe sagde til tilhørerne: "Vi er her for at evaluere jeres indsats taktisk såvel som operativt. I skal huske, at I bliver evalueret efter Nato's standard, og ikke efter nationale regler". Han ønskede herefter deltagerne en god øvelse. Dagen var slut og klokken nærmede sig 20.

Flyverhjemmeværnet

Kun forandringen er permanent

Overskriften kunne lige så vel have heddet: Et Flyverhjemmeværn i forandring. Thi forandringer, det var, hvad eskadrillecheferne for Luftmeldekorpset og Tjenestestedskorpset måtte lægge ører til under eskadrillechefstævnet på Nymindegab de sidste tre dage i oktober. Flyvevåbnet mødte op med nye krav til Flyverhjemmeværnet. Eyeball Mk. One er stadig efterspurgt, men der skal mere til. Indsats, entusiasme og engagement. Én og anden eskadrillechef hev en smule efter vejret.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Nymindegab den 30. oktober 1999. Flyverhjemmeværnets eskadrillechefer blev allerede aftenen før, under mødet med chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, stillet overfor krav man ikke tidligere har hørt fra flyvevåbnets side. Næste dag stod chefen for Stationsafdelingen på Flyvestation Aalborg, oberstløjtnant Gert Bierbaum, på podiet for et sætte tal på, det generalmajoren aftenen før havde præsenteret eskadrillecheferne for.

Oberstløjtnant Gert Bierbaum havde siddet som flyvevåbnets repræsentant i en arbejdsgruppe, der skulle se på, hvad hjemmeværnet kan støtte flyvevåbnet med. Om et af resultaterne af dette arbejde sagde Gert Bierbaum: "Det er blevet besluttet, at der skal afsættes 17,5 mio. kr til uddannelse og udrustning af indtil 3.000 hjemmeværnsfolk, som skal have en speciel og mere omfattende uddannelse. Det betyder også, at de skal forrette tjeneste i betydeligt flere timer end det vi hidtil har set". Han forklarede videre, at slankningen af flyvevåbnet og udsendelse af styrker til uroområderne betyder, at der er færre tilbage i Danmark til at løse opgaverne. Nogle af disse er tiltænkt folk fra Flyverhjemmeværnet, især dem med den udvidede uddannelse.

Hidtil har kravene til en hjemmeværnsmand været, at han mødte op 24 timer om året. Den tanke er helt forladt i den nye organisation. Personellet vil nu blive stillet overfor en årlig prøve i det område, man arbejder i. Der vil blive stillet krav om at deltage i øvelser. Hvert andet år vil der blive afholdt prøver indenfor de



Chefen for Stationsafdelingen på Flyvestation Aalborg, oberstløjtnant Gert Bierbaum i færd med at lægge en af de mange slides på overheadprojektoren. Slides'ene indeholdt tal og opstillinger over, hvordan et noget forandret hjemmeværn vil komme til at se ud.

enkelte specialer f.eks. administration, signal-, sanitet-, ABC-, pionertjeneste, dysekanon m.v.

Nedlæggelser

Gert Bierbaum fortalte, at murens fald og den ændrede trussel mod Danmark har betydet, at flyvevåbnets mobile logistikkapacitet (MOBLOG) primært bliver anvendt i forbindelse med internationale opgaver, hvorfor anvendelse af STO-enheder – herunder HJV enheder – med fast tilknytning til MOBLOG ophører. Det var den mobile del af flyvevåbnet, som med containere og fire fly var udset til at deployere til civile lufthavne i krise- og krigstider. Den tanke er i den nuværende sikkerhedsmæssige situation lagt i mølpose. Reduktionerne i flyvevåbnets personel vil også på andre områder betyde, at der bliver plads til folk fra Flyverhjemmeværnet. For eksempel vil bevogtningstjenesten få et stort behov for hjælp i tilfælde af mobilisering. Gert Bierbaum var vel klar over, at der kunne blive et problem omkring beføjelser, men det var et problem man ville få løst.

Hele STO-området (Survive to Operate) (Forholdsregler der gør, at flyvevåbnet fortsat kan operere efter et angreb) vil også i fremtiden få behov for hjælp. "På dette område må vi opbygge eskadriller til nærsikring" sagde Gert Bierbaum. Hvilke enheder de skal komme fra var han afslappet overfor. "Det kan vel være, at en Luftmeldeeskadrille kan stille en deling eller to, medens resten kommer fra en eskadrille under Tjenestestedskorpset", sagde han.

Gøre opgaven tiltrækkende

Det var vigtigt for Gert Bierbaum at slå fast, at det var vigtigt at gøre de kommende opgaver meningsfyldte, og lade uddannelsen passe til opgaven. Han understregede, at der i de fremtidige HJV STO eskadriller ville være behov for specialist hold indenfor sanitets- og ABC tjenesten (ABC, -observatører, -beregnere, -sporere og -rensere) samt pioner- og bevogtningstjenesten.

I den nye organisation forestiller man sig, at der skal oprettes to eskadriller pr. flyvestation og én pr. radarhoved. Styrken i de enkelte eskadriller skal ligge omkring 200 mand. Bevæbningen af eskadrillens personel bliver geværer, lette maskingeværer og dysekanoner.

Hvilken uddannelse

Aldrig så snart var der åbnet for spørgsmål før dette blev stillet: "Du nævnte samarbejdet mellem Flyvevåbnets Operationsstøtteskole og Hjemmeværnsskolen. Nu er det vel ikke sådan, at uddannelsen af vore folk vil blive "billigere", end den flyvevåbnets eget personel modtager?"

Hertil svarede Gert Bierbaum, at der ikke bliver tale om to forskellige uddannelsesniveauer. "Uddannelsen skal have samme validitet, hvis dette skal virke", understregede han.

Gert Bierbaum kom ikke med konkrete tal, men sagde, at dette skulle aftales mellem Flyvertaktisk Kommando og Hjemmeværnskommandoen.

En spørger fremførte, at et var "Hurraordene" fra cheferne på podiet, men man havde oplevet, at tingene blev svære, når man nåede ned til de daglige chefer i flyvevåbnet. "Hvis I ikke sørger for, at det sker", lød udsagnet, "så er hele dette projekt intet værd".

"Flyvevåbnet har også et stykke hjemmearbejde at gøre", svarede Gert Bierbaum, "og du har ret, kommer dette ikke til at fungere, er det hele spildt".

En anden spørger var glad for, at en hjemmeværnsmand, der har en hund, der kan klare flyvevåbnets prøver, kan få lov at komme med på tjeneste. Der kom mange opfordringer fra eskadrillecheferne til flyvevåbnet om, selv at gå ud at gøre reklame for den nye ordning. Forsamlingen så gerne, at både cheferne for Stationsafdelingerne og cheferne for flyvestationerne trak i arbejdstøjet og drog ud på markedet for at hjælpe Flyverhjemmeværnet med at hverve nye folk.

Fordele

G. Bierbaum sluttede med at remse op, hvilke fordele han så både for hjemmeværnet og flyvevåbnet i forbindelse med de nye tanker. For hjemmenværnet så han:

- samlede enheder, der giver fordele for føring, uddannelse og sociale aktiviteter,
- afvekslende opgaver til et helt hjemmeværnsliv,
- bedre mulighed for rekruttering og fastholdelse,

og for flyvevåbnet:

- motiveret personel til gennemførelse af øvelser,
- ressourcer til troværdig opbygning i krise og krig,
- bedre integration i flyvevåbnet år 2000.

Skepsis

Eskadrillechefer i Flyverhjemmeværnet lider af en god portion sund skepsis. Den kom da også til udtryk, da en af cheferne rejste sig og sagde: "Vi er ca. 60.000 mand i hjemmeværnet. Min hverdag siger mig at vi vel er omkring 15. – 20.000 virkelig aktive. Tror I virkelig selv på, at I kan få 3.000 mand til at yde den ekstra indsats?" En anden henledte opmærksomheden på, at det nok blev svært at få folk til at møde til øvelse med en godtgørelse for tabt arbejdsfortjeneste på 400.00 kr om dagen.

Gert Bierbaum svarede, at han var overbevist om, at man kunne hverve de 3.000, men det forudsatte, at tilbudet var godt nok. At folk fik en fornemmelse af, at de var ønskede og deres indsats nødvendig.

Om de 400.00 kr i godtgørelse for tabt arbejdsfortjeneste sagde han, at det der skulle drive værket, var ønsket om at gøre en indsats for landets forsvar og ikke pengene. Men han var ikke uenig i, at der her var et område, der burde analyseres nærmere.

❑

Sveriges mest moderne flyvestation

Af det svenske forsvarsforlig af 1996 (FB96) fremgik det, at F10, Flyvestation Ängelholm i Skåne, skulle være den anden svenske flyvestation til at modtage JAS-39 Gripen, med deraf følgende udbygning. For godt to måneder siden modtog man de første JAS-39 Gripen. Det skete under stor festivitas, og alle var glade. 20 dage senere kom meddelelse om et forslag til regeringen om, at F-10 skal lukkes om tre år, og flyene flyttes til F-17 Ronneby i Blekinge, 150 km fra F-10.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 8. december 1998 fløj den sidste af Division (eskadrille), Johan Blå's, Draken fra F-10, og Johan Rød, som flyver JAS-37 Viggen siger farvel til den sidste Viggen i marts måned næste år.

Flyvestationen har siden fået bygget en ny og moderne hangar til at huse de nye fly. Den stod færdig sidst på sommeren og den 30. september modtog flyvestationen under stor festivitas det første JAS-39 Gripen fly. Fremtiden for F10, syntes sikret, det skulle gå meget anderledes.

Imponerende

Den nye hangar på F-10 er et imponerende bygningsværk. I den nye hangar er det taget højde for alt, hvad der kan tages højde for omkring emner som brandsikkerhed, arbejdssikkerhed, miljø og så videre. Det var en stolt og tilfreds løjtnant Henrik Ahlberg, ved 2. Kompagni, og kaldet Vildsvinene, der viste os rundt i det nye kompleks. 2. Kompagni er det man i Danmark forstår ved flyværkstedet.

Administrationsbygningen er også ny og moderne, der er PC'erne overalt, de er selvfølgelig bundet op i netværk. I Driftssektionen var man endnu ikke helt færdige med at sætte bøgerne på JAS-39 Gripen ind på hylderne. Kaptajn Thomas Ax fortalte os, at det med bøger inden længe ville være en saga blot. I stedet ville de udkomme på CD-rom, hvilket både er billigere, fysisk meget lettere og hurtigere. Det letter også hele proceduren, når svenskerne opererer fra deres krigsbaser, som er en landevej et sted i Sverige. Her er det betydelig lettere at håndtere en transportabel PC'er og en CD'er, end alle de tunge bøger.

Her kommer et nyt computersystem, JAS-39 RUF-MARKSTATUS, ind i billedet. Når flyet lander tilslutter man en læser til flyets databus, og alt, hvad der er sket under flyvningen læses ind. Vi fik demonstreret den sidste flyvning for et af flyene. Her kunne man blandt andet se, at efter et rul på 900 m ned ad startbanen, hav-



Flyet det hele drejer sig om, Saab/British Aerospace JAS-39 Gripen. Her lynskudt under start fra Flyvestation Ängelholm på en diset torsdag eftermiddag i oktober. I baggrundes ses Hallandsåsen.



Hylderne i Driftssektionens nye kontorer er endnu halvtomme. Man er dårligt færdig med at flytte ind. Kaptajn Thomas Ax er her ved at sætte de sidste bøger på plads. Vi fik også at vide, at inden længe er bøgerne erstattet af en CD-rom.

de piloten valgt understellet op. Som Ax forklarede, så blev det registreret, hver gang piloten rører en kontakt. Papiret er stort set afskaffet. Kun hvis der opstår en egentlig fejl, skal man stadig, men kun som en ekstra sikkerhed, have kuglepennen frem og skrive ned. Henrik Ahlberg var glad for systemet: "Det kan godt være svært med papir og blyant udendørs i blæst, regn og en masse larm".

Øver sig i at skubbe

At se JAS-39 Gripen i "arbejdstøjet" så er sige, er lidt andet end at se flyet på udstilling, hvor i verden det nu har været. Da vi kom ind i hangaren, var et fly på vej ind, skubbet af en lille lastbil. Stop lød det, og så var flyet på vej ud. "Det er personellet, som øver sig i at skubbe fly ind og ud", forklarede Ahlberg. "Det skal øves grundigt, fordi det kræver stor præcision". Vi kiggede lidt på "øvelsen", men mere på den store hangarhal, som var opdelt i fire "Sektioner", i Danmark kaldet dokke.

Gennemtænkt

Her var alt, hvad en flymekaniker kan ønske sig. Ahlberg fortæller, at de ansatte har været med til at bestemme indretningen af både administrations-, værksteds- og hangarbygningen. Grunden til, at administrationsbygningen lå for sig selv var, at man ønskede at der skulle være arbejdsro i kontorerne. I stueetagen holdt Flyværkstedet, på svensk Kompagniet, til. På første salen var der planlægning, operationsrum og kontorer til eskadrillen, der her hedder 2. Division. Ahlberg gav udtryk for, at adskillelsen gav nogle solide traveture: "Men det er med til at holde den slanke linie", sagde han smilende.

Sideværkstederne var endnu ikke helt færdige. Borde og tavler var hængt op, men ikke alle steder var værktøjet kommet på plads. Vi kigger ind i dækværkstedet. Et meget specielt værksted, hvor man skiftede dæk på Gripens landingshjul. Det er heller ikke helt almindeligt, da dækkene pumpes på med et kolossalt højt tryk. Det er sket, at et sådant dæk er eksploderet, med dødsfald til følge. Derfor er der i værkstedet et "bur", som dækket sættes ind i når det skal fyldes med luft. Når dækket er sat i "buret", ventiler tilsluttet og maskineriet indstillet, så forlader montøren rummet, og dækket fyldes automatisk med luft.

Omklædnings- og badefaciliteter ville få de fleste til at spærre øjnene op. Hver man har fem skabe. To til tørt og et til vådt arbejdstøj, sidstnævnte med opvarmning og ventilation til at tørre det våde tøj. Ovenover de tre skabe, ligger den krigsmæssige udrustning fordelt i to skabe. Man er gået grundigt til værks.

Delt op

Hangaren er delt op i sektioner. Der



Sveriges stolthed JAS-39 Gripen i den nye hangar på Ängelholm. Her er alle de hjælpemidler en flymekaniker kan drømme om, når fly skal vedligeholdes. De røde kasser oppe under loftet er „dyser", der producerer let skum, så hangaren i løbet af tre til fire minutter fyld med skum.



Løjtnant Henrik Ahlberg, ved 2. Kompagni (Flyværkstedet), som viste os rundt i det nye hangarkompleks på Ängelholm, fotograferet med et hovedhjul til en JAS-39 Gripen. Når der skal luft i hjulet, bliver det lagt i „buret" bag ham. Sker der en dæksprængning under oppumpningen, tager buret af for det værste. Operatøren må ikke være i rummet, når der pumpes dæk op.

stå fire fly i hver sektion. Fra begyndelsen var det planen, at der skulle være brandsikre adskillelser, som ved brand kunne rulles ned mellem flyene. Dette ville dog blive så dyrt, at hangaren nærmest ville blive dyrere end flyene. Det endte med et kompromis, hvor der stadig er plads til fire fly i en sektion af hangaren. Idet dog den fjerde sektion, har en fast væg og et gardin af et brandsikkert stof, som kan lukke den af mod den øvrige del af hangaren. Denne dok er samtidig det særlige "miljørum", hvor kan man tømme flyet for brændstof og andre miljøfarlige ting. Her er en speciel udsugning med filtre, som tømmes hver måned og sendes til destruktion. Der slipper ikke luft ud i det fri, som ikke er filtreret. Da JAS-39 for en stor del består af kulstoffibre, er der taget forholdsregler, således, at når der arbejdes med en skade i den del af flyet som består af kulstof, foregår det i "miljørummet" med fuld åndedrætsværn og i lufttætte dragter, så ingen utilsigtet indånder kulstoffibre.

Mellem sektionerne er der to mindre haller, hvor der kan stå tre fly i række. Også her er der alt hvad hjertet kan begære med hensyn til tilførsel af stærkstrøm, udsugning, trykluft og hvad man ellers kan få brug for, når man skal reparere fly.

Skulle der opstå en brand i hangaren, er der følere overalt. De er så følsomme, at de starter en produktion af let skum med det samme, bare man tænder en cigaret. I løbet af tre til fire minutter, er hele hangaren fyldt med skum som kommer fra en række "dyser" oppe under loftet.

Hver tekniker har sin egen private værktøjskasse. Den kører på hjul som en moderne kuffert til feriebrug. Værktøjet er mærket med den enkelte teknikers nummer, og ingen går hjem før alt værktøjet er på plads i kufferten.

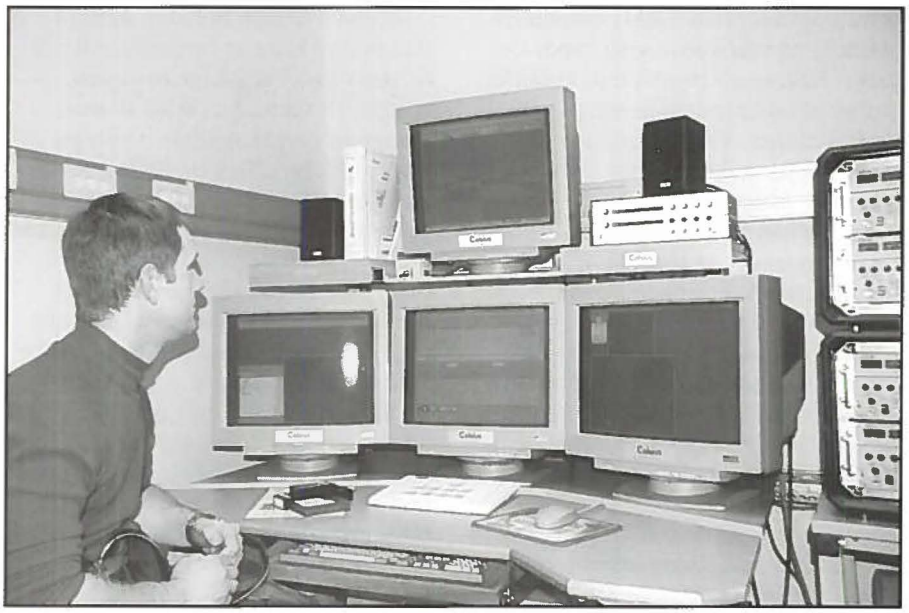
Topmoderne

Vi besøgte major og JAS-pilot Hans Gustavsson (GUS) på 1. sal, hvor 2. Division bor. Han er for tiden udstationeret fra F7, Såtenäs. Hans opgave er at være med til at omskole piloterne til JAS-39. Hans begejstring for JAS-39 Gripen er bogstavelig talt til at føle på. "Vi får i alt 204 af slagsen, heraf er der 28 af typen JAS-39B, den tosædede version. Lige nu er der leveret 99 stk og 55 piloter er færdiguddannet på typen. Og i 1999 når vi at omskole 16 piloter fra den gamle division „Johan Blå". Han forklarer videre, at F7 har to divisioner operative nu, og at F10's piloter vil være omskolede i begyndelsen af næste år. F16 Uppsala får sine piloter omskolet fra 2000 til 2001. Omskolingen af en pilot, der tidligere har fløjet enten JAS-35 Draken eller JAS-39 Viggen, tager sammenlagt otte måneder. Herefter tager man fat på at uddanne de helt nye piloter ved F7 i år 2001. "Det betyder", siger Gustavsson, "at i 2003, vil alle otte divisioner være operative, og i 2006, ville alle JAS-39 fly være leveret".

Moderne planlægningsudstyr

Vi fik også lejlighed til at se, hvordan nutidens pilot foretager planlægningen af et angreb. Det ligger langt fra fortidens regnestok og håndbetjente computere.

Som situationen er, så blev der planlagt et fiktivt angreb på banesystemet på F17, Ronneby. Med musen blev ruten ind til F17 "klikket" ind på det valgte kort. Kortet kan vælges i mange størrelsesforhold, afhængigt af, om man lægger flyveruten over en lang strækning ind, eller man detailplanlægger angrebet på en startbane.



Major og JAS-pilot Hans Gustavsson (GUS) i færd med at demonstrere, hvad der var på den tape, som blev optaget i flyet under eftermiddagens flyvetur op omkring Såternäs. Ingen detalje undgår sensorernes opmærksomhed.

"Jeg kan også placerer fjendtlige luftværsenheder på jorden. Gør jeg det, så kommer computeren selv op og fortæller mig, hvis jeg har valgt en for risikabel flyverute tæt på fjenden. Den forslår mig også, hvor jeg bør lægge ruten for, enten at komme langt nok væk fra fjenden, eller flyve om bag et bjerg". Han fortsætter med at klikke, medens han lægger tidspunkt og position for aflevering af våben ind. Endelig siger han: "Så er den i orden. Nu skal det hele bare kodes over i "staven". "Staven" stikkes ind i et modem ved siden af computeren. Knapper lyser og blinker, og kort til efter er "Staven" klar til at blive båret ned til flyet. Her sættes den i en holder, og alle dataene overføres til flyets computer. Flyvningen kan starte, og det med GUS som passager – i princippet.

"Hvis jeg vil, så kan jeg nu gå ned og gennemflyve hele missionen i vores simulator, som vi i øvrigt har to af. Ved at gennemflyve turen i simulatoren, kan jeg gøre mig helt fortrolig med missionen og eliminere eventuelle muligheder for fejl". Han siger også, at simulatoren er et uvurderligt instrument i uddannelsen af flyveeleverne: "Det er billigt og effektivt", sagde han.



GUS i færd med at demonstrere den svensk udviklede G-dragt, som gør ham i stand til at klare seks G uden større besvær. Piloternes hjelme opbevares i separate rum med skærme af plexiglas foran.

Kan næsten alt

Gustavson fortæller, at det er meningen, at flyene og deres piloter i fremtiden skal kunne løse alle tre roller, nemlig som jagerfly (Jakt), bombefly (Attack) og rekognoscering (Spaning). Han er overbevist om, at det er muligt at uddanne piloterne på alle tre funktioner. Med begejstring i stemmen fortæller han om, hvorledes systemet virker, når fire fly går i luften. "Jeg kan hele tiden se, hvor de tre andre fly er, og hvad de laver. Vi har hele tiden forbindelse med vores STRIC (jordkontrollen). Inden vi starter, er flyveordren kommet oppe fra toppen af systemet. Herfra går den til divisionen, til flyvestationen, ned til det enkelte fly samt til søværnet og hæren, således at alle der har brug for at vide det, kender vores position og opgave". Han forklarer, at det hele sendes over radio i krypteret form. I luften har man to typer luftbårne radarer, hvis oplysninger også tilflyder flyene under flyvningen.
For at understrege, at det hele ikke er pral, viser han os sin sidste flyvning med én wingman op over Såternäs og tilbage til Ängelholm. På skærmen kunne vi følge alle flyenes bevægelser gennem luftrummet, og hvad de havde interesseret sig for på jorden og havoverfladen. Blandt andet havde de været nede for at se på skibe i Skälderviken, som er bugten ud for F10. "Der kan du se", forklarer GUS, "der flyver min wingman bag mig, og han kigger nu på det skib, der ligger der længere ude til venstre". Ja, det gjorde han faktisk.

At flyve Gripen betyder, at man skal kunne klare at fungere under ni G (det vil sige ni gange ens egen vægt) i 15 sekunder. Vi fik demonstreret en svensk udviklet G-dragt. GUS forklarer: "Den er rigtig god. Den gør, at jeg let kan klare seks G, uden at det virker som hårdt arbejde. Kommer man derimod op på eller omkring ni G, så skal der arbejdes hårdt med åndedrættet. Det skal ske med den største respekt. Er man ikke 100% opmærksom, så går det galt og man får et „Black Out", det vil sige mister bevidstheden. Og har man så ikke den fornødne højde, så går det helt galt". Han forklarer, at det tager omkring 20 sekunder inden man er sig selv igen efter et "Black Out".

Katastrofen

Den 20. oktober slog lynet ned på Ängelholm og lammede alle. En kommission havde udarbejdet en forslag til regeringen om, at F10 skal lukke i løbet af tre år. I forslaget ligger, at flyvningen fra F10 ophører den 31. december 2002 og, der lukkes helt den 1. juli 2003. Det var, og er, der ingen der forstår. Med baggrund i FB96 har man investeret 361.5 mio. sek, og yderligere 85 mio. sek skal fortsat investeres indtil lukningen. Hertil kommer så driftsomkostningerne i de næste to år. Hvis man i stedet lukkede F17 nu, ville man spare 770 mio. sek i alt. Hertil kommer, at der skal bygges tilsvarende på F17 for at man kan modtage Gripen. Ifølge dagspressen i Skåne, forstår de lokale politikere heller ikke noget af, hvad der foregår.

For mange af de ansatte er situationen dobbelt slem. Af F10's 911 ansatte, er 316 familier gennem de seneste syv år flyttet til Ängelholm efter lukningen af, i 1992 F6 Karlsborg (140 flyttede). I 1996 lukkede F15 Söderhamn og F5 Ljungbyhed (176 flyttede). Dengang i 1992 blev der oprettet et netværk med betegnelsen Flyttfåglar (trækfuglene). Netværket er igen blevet aktivt for at gøre politikerne opmærksomme på deres situation.

❑

De nordiske lande undersøger fælles indkøb af helikoptere

16. august 1999. Forsvarsministrene fra Danmark, Finland, Norge og Sverige har underskrevet et Memorandum of Understanding for det eventuelle fælles indkøb af helikoptere til de nordiske landes forsvar. Men allerede den 9. februar havde en arbejdsgruppe udsendt Request of Information (RFI) til 12 helikopterfabrikker. Den 12 marts forelå der svar fra følgende firmaer: PZL Swidnik SA, Kaman Aerospace Int., Bell Helicopters, IH Industries (Agusta/ Westland), Eurocopter, NH Industries, State Cooporation Rosvooruzheine (Rusland), Boeing og Kawasaki.

Forsvarsministrene bestemte på deres møde i maj, at der sidst på året skulle udsendes Request for Quotation (RFQ), det vil sige de specifikationer (krav) de nordiske lande har til en eventuel fremtidig fælles helikopter. Disse krav blev afsendt den 29. november 1999. Hvorefter er det op til de nævnte firmaer at komme med et tilbud, der ligger indenfor disse krav.

Tekst og foto: s-n



Sokol WSK-PZL Swidnik SA's Sokol W-3 redningshelikopter er en af de otte, der ligger i bunken som svar på Request of Information til helikopterfabrikkerne.

AlphaJet til britisk prøvecenter og til det thailandske flyvevåben

September 1999. Mange kan huske den tysk-fransk producerede Alpha Jet. Flyet der var så lille, at det måtte udfases, hvis krigslegetøj blev forbudt. Nu har det britiske prøvecenter Defence Evaluation and Research Agency (DERA) (Forsvarets Vurderings- og Undersøgelsesafdeling) købt 12 af slagsen, som i sin tid blev fremstillet af Dassault/Donier. Seks fly skal leveres flyveklar, medens de seks øvrige skal bruges til reservedele.

Indtil nu har DERA fløjet med fire Hawker Hunters, en Gloster Meteor og tre BAe Hawks, der er blevet brugt som ledsagefly, når fly er blevet testet i luften.

Krisen kradser i Sydøstasien. Thailand stod og manglede afløsere for sine gamle OV-10 Bronco, Fairchild AU-23 og Aero L-39 Albatros. Hvad gør man i en krisetid? Køber brugt, det er, hvad man har gjort. Thailand har fået tilbudt 50 stk. AlphaJets til en pris af 190.000 dkr. pr. styk. Der skal ofres omkring 1,14 mio. på hver for at gøre dem flyvedygtige, men det er da billigt for et let angrebs- og træningsfly, der kan flyve.

Tekst: s-n
Kilde: FLYV og PROPEL
Foto: FHS



Den lille tysk-fransk producerede AlphaJet har for længst passeret pensionsalderen i de to landes flyvevåbner. Nu ser det ud til, at over 50 af dem har en fremtid i luften igen.

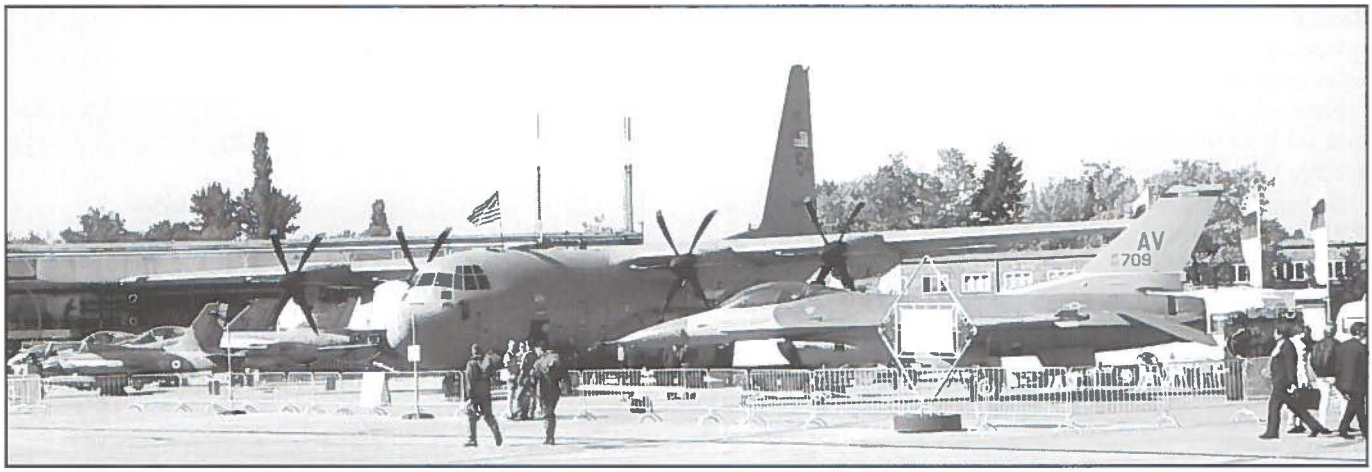
Lockheed Martin har underskud

September 1999. Lockheed Martin, som ellers har haft så stor succes med salget af F-16, har bogstavelig talt brændt fingrene på den nye C-130J Hercules II samt på opsendelser af missiler, der er slået fejl. Det betød, at årets andet kvartal gav et betydeligt underskud.

I 1998 havde firmaet en omsætning på $26 mia., svarende til omkring 180 mia. dkr. Man har regnet med en tilsvarende omsætning i 1999, men det forventes nu, at fortjenesten i 1999 bliver 1,4 mia. mindre end forventet.

Den planlagte produktion på 24 C-130J Hercules II i 1999 bliver kun til mellem 16 og 19 fly, og et tilsvarende tal forventes til næste år. Det skyldes blandt andet, at USAF har besluttet at skære ned på det antal C-130 man i første omgang ønskede at købe. Resultatet er blevet, at 2.000 mand på fabrikken i Mariette, Georgia, USA, er blevet fyret.

Tekst og foto: s-n
Kilde: Propel



C-130J Hercules II fotograferet for halvandet år siden i Berlin. Dengang var forhåbningerne til en fortjeneste stadig i behold, og flyet var på en verdensturne. Siden er det ikke gået helt så godt. I forgrunden Lockheed Martins „Guldfugl" F-16 Fighting Falcon, vel nok den største salgssucces i jagerfly siden den anden Verdenskrig.

Flyvestation Skrydstrup er klar til Åbent Hus

26. oktober 1999. Flyvestation Skrydstrup melder klar til Åbent Hus søndag den 20. juni år 2000 mellem klokken 0700 og klokken 1730. Der er inviteret fly fra alle Natolandene og flere „østlandes" flyvevåbner er inviteret til at deltage. Alle kræfter er sat ind for at skabe et Åbent Hus, der siger „Spar to" til alt hvad man før har set - alt med det ene formål at fejre flyvevåbnets 50 års fødselsdag. Allerede nu vides det, at US Air Force Aerobatic Team „Thunderbirds" kommer. Det samme gør „Frecce Tricolori" fra det italienske flyvevåben. Endelig foreligger der tilsagn om, at KZ&Veteranflyveklubben kommer med deres KZ-fly med mere. Flyvestation Skrydstrup har også håbet om, at „Patrouille Sweiss", „Patrouille de France" og RAF's „Red Arrows" kommer for at give opvisning. Der er udsigt til en dag for feinschmeckere indenfor flyvning. FLYNYT vil holde sine læsere orienteret om, hvad man forvente at se på Skrydstrup - hvornår er det nu det er? Den 20. juni år 2000 mellem klokken 07.00 og 17.30.

Tekst og foto: s-n



Her lander Patrouille de France efter gennemført opvisning på Flyvestation Fairford i Storbritannien sidste juli. Læg mærke til, at de bagerste fly i den ret tætte formation lander først.

Flyvevåbnet har haft polsk besøg

6. september 1999. Denne dag modtag major og chef for Flyvestation Aalborgs tekniske Træningssektion, Lars Holm Nielsen, et hold på 20 polske officerer. Besøget var sat i værk af Flyvematerielkommandoen (FMK), der allerede i oktober 1998 af Forsvarskommandoen havde fået stillet opgaven, at informere gæsterne om vedligeholdelse af et våbensystem. „Det blev meget naturligt F-16, da det er det mest omfattende våbensystem vi har", fortalte civilingeniør og chef for FMK Uddannelsessektion, Jens Roed. Gæsternes daglige arbejdsområde hjemme i Polen var enten vedligeholdelse eller logistik.

„Vi delte gæsterne i to hold noget af tiden, hvor det ene hold så på logistik, og det andet på vedligeholdelse (maintenance)", fortalte Lars Holm Nielsen, „men en del af emnerne var fælles". Når man ser programmet igennem, får man en fornemmelse af, at gæsterne har haft deres at se til.

„Sproget var desværre et stort problem", sagde Lars Holm Nielsen. „Ved hjælp af tolkene kunne meget forklares. Mange af dem kunne også tale noget engelsk, men ikke nok til, at vi kunne etablere den personlige forståelse og nærhed, der gør, at alle får fuldt udbytte af et sådant besøg". Han tilføjede, at de to tolke gjorde et fantastisk stykke arbejde, som imponerede både gæster og værter.
Selv om det var svært, det med sproget, så fik en oberstløjtnant fortalt, at han havde været tjenstgørende ved en flyvende enhed, som for 10 år siden havde til opgave at kaste atombomber over Flyvestation Aalborg. Han forklarede nøgternt, at det var opgaven dengang, og det forholdt han sig tjenstligt til. Nu, efter de politiske ændringer i Europa forholdt han sig til den opgave, der stilles i dag.
Efter besøget på Aalborg gik turen videre til Flyvestation Skrydstrup, som mandag den 13. september overtog værtsskabet. Besøget varede til den 16. september, hvor gæsterne rejste hjem til Polen.

Tekst: s-n
Foto: Sergent Henning Kristensen
Fototjenesten Flyvestation Aalborg



De polske gæster fik rig lejlighed til at se på F-16. I cockpittet er det oberst Tadeusz Koczumininski og siddende på kanten af cockpittet, major Lars Holm Nielsen. Nede på platformen de øvrige gæster og deres værter, hvoraf nogle synes har fået øje på et eller andet i luftrummet over Flyvestation Aalborg.

EH101 er hjemme i Aberdeen igen

9. september 1999. GNK Westlands nye mellemtunge helikopter startede den 30. august på en demonstrationstur til Canada. Det var helikopterens første transatlantiske flyvning. På turen til Nunavut i Nordvestcanada, hvor man landede den 1. september, blev der foretaget gentankninger på Vagar, Færøerne, Reykjavik, Island samt Narssarsuaq og i Godthåb, Grønland. Den totale flyvetid for turen på 4023 km var 18 timer, hvilket giver en flyvehastighed på gennemsnitlig 241,1 km/t. I Canada fløj man via Kuujjuaq, Goose Bay og Gander til Shearwater i Halifax, hvor man deltog i Nova Scotia International Air Show den 10. til 12. september.
Indtil nu har GNK Westland leveret 16 EH101'ere til Royal Navy og seks til RAF. I alt er der bestilt 98 af typen, som nu sammenlagt har passeret 10.000 flyvetimer.

Tekst: s-n

Tysk opdatering af polske MiG-29'ere

September 1999. DASA i Tyskland er i fuld gang med at opdatere de polske MiG-29 jagere. Otte fly er allerede kommet ind på fabrikken WZL i Bydgoszcz. Opdatering består af indbygning af en Rockwell Collins AN/ARN-153 ILS/VOR, Thomson-CSF SB Radar Warning Receiver og et Trimble 2101 Plus Global Positioning System. Flyene har også fået ny bemaling, nemlig to gråtoner i camouflageskema. Af ydre ændringer bemærkes to ny antenner foran frontruden og et nyt antikollitionslys på ryggen af flyet og et under motorbrønden.

Kilde: AFM
Tekst: s-n

Flyvevåbenpersonel til Østtimor

22. september 1999. Flyveroverkonstabel R. Duus, Jordelektronikværkstedet, Flyvestation Skrydstrup, er af Flyvertaktisk Kommando blevet stillet til rådighed for dansk Flygtningehjælp i samarbejde med Udenrigsministeriet. Den daglige leder af Jordelektronikværkstedet på Flyvestation Skrydstrup, seniorsergent Ib Griepentrog fortæller, at Duus er på Østtimor for at opsætte relæstationer på bjergtoppene, så patruljerne i området kan holde forbindelse med hinanden, når de er ude for at beskytte befolkningen mod terrorristerne. Duus skriver hjem, at jobbet ikke er uden spænding på grund af de nævnte terrorrister. Tidligere har Duus været udsendt til Afrika og Kosovo.

Tekst: s-n

Svensk JAS-39 Gripen havareret i Vänern

20. september 1999. En JAS-39 Gripen fra 2. Division på F7 havarerede denne dato klokken 14.30 i søen Vänern nær den lille ø Djurön. Flyet sank på 80 meter vand. Havariet skete under en øvelse i lav højde, hvor flyet fløj som toer i en rode. Havariet skete, da piloten under et næsten lodret dyk fra 1.000 meters højde, drejede igennem slipstrømmen fra det andet fly i roden. Piloten, kaptajn Rickard Matsson kunne ikke trække flyet ud af dykket, og lod sig skyde ud med katapultsædet. Dette var det første havari med Gripen efter flyet kom i operativ tjeneste.

Tekst: s-n

25.000 flyvetimer uden større uheld

7. september 1999. Det er ikke uden en vis stolthed i stemmen, at lederen af Linen ved Panserværnshelikopterkompagniet, Hærens Flyvetjeneste, Flyvestation Vandel, seniorsergent J.N. Jensen fortæller til FLYNYT, at enheden den 7. september passerede 25.000 flyvetimer i AS550-C2 Fennec panserværnshelikopter. Det fly, der passerede de 25.000 flyvetimer, var et af fire, som var på navigationsflyvning i Alperne. Tre andre helikoptere fløj den dag i Oksbøl, og to fløj opgaver for Rigspolitichefen. Helikopterne flyver lystigt videre. Jensen fortæller, at man i år allerede har fløjet 3000 timer.

Hærens Flyvetjeneste modtog de første af sine AS550C2 Fennec, som i øvrigt betyder Ørkenræv, den 15. august 1990 klokken 15.15, præcist. De første år stillede store krav til både piloter og teknikere. Teknikerne skulle vænne sig til fransk teknik, og piloterne til et helt nyt koncept, hvor man skulle arbejde sammen i enheder. Indtil da have opgaverne for Hærens Flyvetjenestes piloter været af mere individuel karakter. Det ser ud til at være lykkedes for begge parter.

De værste „ulykker" har været et par hårde landinger med en bøjet halebom til resultat, ellers har hverken personel eller materiel været udsat for overlast.

Tekst og foto: s-n



25.000 timer fløjet uden større skrammer eller uheld. De tekniske børnesygdomme overvundet. Lidt over ni år efter at Hærens Flyvetjenestes Panserværnshelikopterkompagni, den 15. august klokken 15.15 modtog sine første to AS550C2 Fennec panserværnshelikoptere, er man lidt stolte af resultatet.

Så kom Joint Strike Fighter X-35A ned på gulvet

1. oktober 1999. Arbejdet på Lockheed Martins Skunk Works i Palmdale, Califonia, USA, med udviklingen af X-35 Joint Strike Fighter fortsætter. Den 18. september blev den første X35-A taget ud af skabelonen og anbragt på gulvet. Det var slutningen på den overordnede samling af flyets struktur, systemer og installation af avionic (flyelektronik). Færdiggørelsen af flyet omfatter montering af rorflader, døre og lemme samt landingsstel. Næste år går man i gang med at kontrollere flyets forskellige systemer og foretage test af motoren på jorden.

Medens produktionen af X-35 fortsætter på Skunk Works, går resten af JSF holdet i gang med pionerarbejdet på en række støtteprojekter. De omfatter fremstilling af flykroppen med udgangspunkt i indførelsen af nye fremstillingsmetoder i forhold til de kendte. Resultatet af dette arbejde vil blive anvendt i den endelige produktion af flyet.

Man har gennemført en omfattende test af X-35, som omfattede test af det elektriske system i flyet, visningssystemet i cockpittet, computersystemet som skal styre flyet og andre kritiske funktioner, der styres af flyets edb-programmer (software). Næste år vil den endelige software, som er under udvikling, blive testet, hvor man også forventer at gennemføre den endelige verifikationstest.

Den første flyvende X-35A vil umiddelbart blive anvendt til, overfor US Air Force, at demonstrere motorens ydeevne og flyets kvaliteter i luften for det konventionelt startende og landende fly (CTOL)-versionen af JSF. Senere vil flyet blive reconfigureret til varianten X-35B, som er den version, der kræver en kort strækning for at starte og kan lande lodret (STOVL). Herefter skal typen demonstreres for U.S. Marine Corps, UK Royal Navy og RAF. Luftindtagene, der skal anvendes i den forbindelse er allerede installeret i X-35A. Endelig er det andet demonstrationsfly X-35C, som skal leveres til U.S. Navy under samling. Flyet er så langt fremme i produktionen, at det kan testes sammen med X-35A før årets slutning. X-35C er karakteriseret ved at have større vinger og haleparti end X-35A, dette for at forbedre flyveevnen ved de lave hastigheder, som er nødvendige i forbindelse med anflyvning af hangarskibe.



Joint Strike Fighter, som er under udvikling hos Lockheed Martin Skunk (Stinkdyr) Works i Palmdale, California, USA, er her på vej fra den skabelon den blev samlet i og ned på gulvet. Flyet er udviklet og samlet efter de mest moderne principper, som Lockheed Martin vil anvende i en eventuel fremtidig produktion.

Tekst: s-n
Foto: Lockheed Martin

Nato ramte måske alligevel en enkelt serbisk kampvogn

September 1999. Efter at en rapport offentliggjort i dagspressen og den serbiske general Pavkovine har skabt tvivl om Natoflyenes træfsikkerhed under luftkampagnen mod serberne, gik Nato's øverstkommanderende general Wesley Clark i pressen for at komme med Nato's version af begivenhederne.

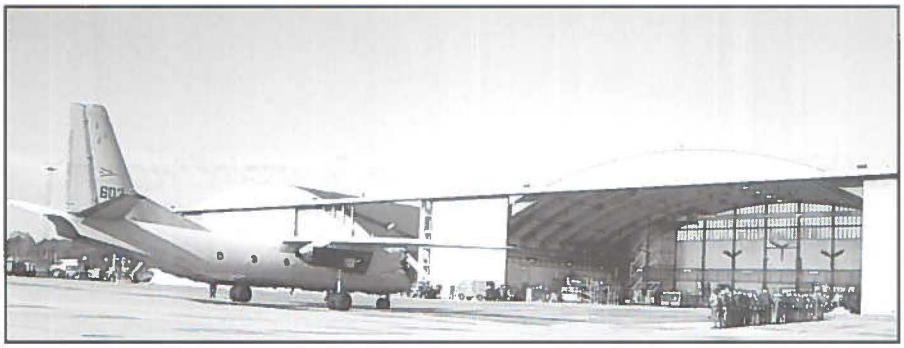
Ifølge Pavkovine havde Nato-flyene i alt ramt 13 kampvogne, seks armerede køretøjer og 27 artilleripjecer. Senere har han dog modereret sin udtalelse i et britisk dagblad og sagt, at det nærmere drejede sig om syv kampvogne. At han tilføjede, at serberne havde skudt 49 kampfly og fire helikoptere samt 21 ubemandede droner ned, har Nato end ikke kommenteret.

Clark indrømmede, at serberne havde været nogle ganske snu modstandere. Med en stor evne til at skjule deres udstyr. Alligevel hævdede generalen, at man havde ødelagt 93 kampvogne, 153 pansrede mandskabvogne, 339 køretøjer og 389 artilleripjecer. Omkring 100 mål var enten var talt med to gange, eller viste sig at være attrapper.

Tekst: s-n
Kilde: Morgenavisen Jyllands-Posten

Implementeringsstyringsgruppe for Flyvestation Værløse nedsat

5. oktober 1999. Flyvevåbnet fyger med rygter i forbindelse med den nye forsvarsaftale af 25. maj 1999. Hver dag bringer et nyt bud på denne eller hin flytning eller nedlæggelse. Det sikre er, at der er nedsat en styringsgruppe, der skal virkeliggøre forsvarsforligets beslutning omkring Flyvestation Værløse. Gruppen har ifølge Kundgørelse for Forsvaret A 32 følgende kommissorium: „Af aftalen fremgår, at Flyvestation Værløse nedlægges som flyoperativ flyvestation, idet der opretholdes en Aerodrome Flight Information Service (AFIS). Eskadrille 722 og Søværnets Flyvetjeneste flyttes fra Flyvestation Værløse til Flyvestation Karup, mens Eskadrille 721 flyttes fra Flyvestation Værløse til Flyvestation Aalborg". Det er gruppens opgave at overveje den konkrete gennemførelse af projektet vedrørende Flyvestation Værløse. Der lægges vægt på, at den forudsete besparelse i „Aftale om forsvarets ordning 2000-2004" opnås. Gruppen vurderer samtidig de operative og geografiske forhold ved projektets gennemførelse. Gruppen skal endvidere overveje eventuelt nødvendige tiltag med henblik på at sikre, at forsvaret kan opretholde det nødvendige beredskab i relation til redningstjeneste med videre.



De store C-130 Hercules hangarer på Flyvestation Værløse, som uanset hvad der sker, ikke vil få lov at stå ubenyttede hen. Flyet på platformen er en ungarsk An-26, som den dag var på besøg på Flyvestation Værløse i forbindelse med Open Skies.

Gruppen skal basere sine overvejelser på det af Forsvarskommandoen udarbejdede konsoliderede projektgrundlag. Gruppen kan herudover nedsætte arbejdsgrupper. Arbejdet skal være afsluttet inden udgangen af marts år 2000, hvorefter det skal drøftes af forligspartierne.

Tekst og foto: s-n
Kilde: KFF-A

Alle britiske helikoptere samlet under én kommando

5. oktober 1999. I overværelse af den britiske forsvarsminister John Spellar, blev den nye fælles Joint Helicopter Command (JHC) (Fælles Helikopterkommando) oprettet. Styrken består af helikoptere fra Royal Air Force, Royal Navy og British Army, omkring 350 helikoptere og 12.000 mænd og kvinder indgår i styrken. Det årlige budget er på £300 mio. og værdien af helikopterne løber op i £1.4 milliarder. De enkelte enheder vil fortsat være under kommando af deres respektive værn. Hovedkvarteret ved Land Command, Wilson, vil i fremtiden have en stab, der består af et mix af 80 civile og militære personer under ledelse af Air Vice-Marshal David Niven, 52. Niven sagde på et pressemøde efter ceremonien: „Vi vil opretholde de enkelte værns identitet, men det er vigtigt at finde de bedste rutiner hos hver af værnene og bringe dem i anvendelse overalt".

Tekst: s-n
Kilde: RAF NEWS

F-22 Raptor forsinkes – måske

15. oktober 1999. Et forsvarsbudget på $268 mia. kan blive årsagen til, at udviklingen af US Air Force F-22 Raptor Stealth jager, som er under udvikling hos Lockheed Martin flyfabrikken, forsinkes. Forsvarsbudgettet er af Republikanerne blevet forhøjet med $4,5 mia. mere end præsident Bill Clinton havde bedt om. Forhøjelsen skal dække forhøjelser i udgifterne til forsvaret. Forhandlinger mellem Repræsentanternes Hus og Senatet er endt med, at der afsættes omkring $1 billion til det, ifølge Financial Times, kontroversielle jagerprogram. Dette er betydelig under de $1,9 mia. som Clinton administrationen havde bedt om. Senatet har tidligere rystet US Air Force og kontrakthaverne ved at fremsætte et forslag om besparelser. Den gang blev det forhindret af en intens lobbyvirksomhed.

På det endelige budget for år 2000 er der afsat $300 mio. til at holde Lockheed Martin skadesløs, hvis flyet ikke klarer de endelige tests og programmet derefter lukkes ned. Præsident Bill Clinton havde denne dato ikke udtalt sig om, hvorvidt han vil underskrive budgettet.

Dagen efter nedlage han det ventede veto, hvorefter forhandlingerne skal begynde forfra.

Tekst: s-n
Kilde: Financial Times

Eurofighter til Åbent Hus i Grækenland

8. november 1999. Som følge af den græske regerings beslutning tidligere i år, om at indgå i Eurofighter programmet med en bestilling på 90 fly til det græske flyvevåben, deployerede DaimlerChrysler Aerospace DA5 (udviklingsfly nr. 5) til Flyvestation Tanagra, hvor flyet den 8. november deltog i et Åbent Hus arrangement.

DA5 blev fløjet til Grækenland torsdag den 4. november, hvor det havde selskab af en F-4 Phantom fra det tyske flyvevåbens testcenter i Manching.

Det er først tredje gang Eurofighter deployerer udenfor de fire produktionslandes grænser.

Tekst og foto: s-n



DA5 (Development Aircraft 5) som er fremstillet af i Tyskland af DaimlerChrysler i Manching i Bayern. Flyet var den 8. november deltager i et Åbent Hus arrangement på Flyvestation Tanagra i Grækenland.

Udvikling og fremstilling af nye fly er en kompliceret sag

7. oktober 1999. Det er længe siden, at en enkelt mand satte sig ned og tegnede et nyt jagerfly for den fabrik, som skulle producere det samme fly. Hvad enten der er tale om Eurofighter eller Joint Strike Fighter (JSF), så er arbejdet blevet til et samarbejde mellem mange konstruktører, firmaer og i sidste ende stater.

Lockheed Martin fortæller nu, at man har fundet den endelige sammensætning af, hvilke firmaer der skal deltage i udviklingen og fremstillingen, kaldet EMD-fasen for JSF.

Frank J. Cappucio, som er vicepræsident for JSF-programmet hos Lockheed Martin siger: „Den grundlæggende årsag til, at vi i 1997 valgte British Aerospace og Northrop Grumman som samarbejdspartnere, var at integrere deres unikke evner, ressourcer, arbejdsprocesser og relationer til deres kunder for dermed at skabe et unikt JSF team". Efter to års samarbejde kan han konkludere, at samarbejdet har været en succes. Han hentyder her til, at Lockheed Martin bidrager med hele firmaets størrelse og styrke på området, for ikke at glemme hele det erfaringsniveau, man har opbygget med produktionen af F-16 og F-22 Raptor flyet. Grummans bidrag ligger omkring integrerede systemer, flystel, systemer til at åbne og lukke lemme til våbenbrønde og ikke at forglemme årtiers erfaring i fremstilling af langtrækkende jagerfly og meget mere. British Aerospace's erfaring i fremstilling af våbensystemer til taktiske fly og mere end 40 års erfaring med fremstilling af fly, der kan starte kort og lande lodret, har haft betydning for valget af BAe, som samarbejdspartner.

Tekst: s-n

Giv din schæferhund en indholdsrig tilværelse

21. oktober 1999. Hvert år tager Flyvevåbnets Operationsstøtteskole mellem 200 og 220 schæferhunde ind på prøve. Ideen er at se, om de kan anvendes som tjenestehunde. Har du eller din nabo en schæfer, der er „blevet til overs." af én eller anden grund, så ring til 99 62 49 85 og spørg efter kaserneforvalter Erik Hansen. Han siger til FOV's Nyhedsbrev, at man betaler mellem 3.000 og 6.000 kr for en god schæferhund. Han lover også, at hunden får et godt hjem, alsidig træning og en indholdsrig tilværelse.

Grunden til at man vælger schæferhunden er, at det er den hund der bedst tåler at få en ny hundefører med jævne mellemrum.

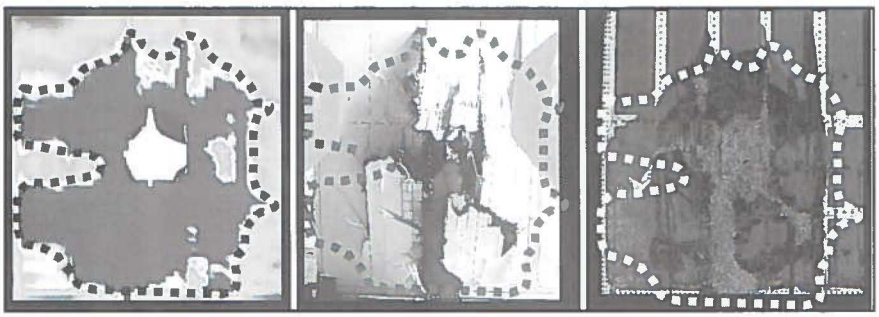
Tekst foto: s-n



Hvis du sælger din hund til Flyvevåbnets Operationsstøtteskole lover man, at give den en god og alsidig træning. Vi bør nok fortælle, at dette syn ikke er hverdagskost på Flyvestation Karup. Almindeligvis må hundeføreren gå på patrulje. Vognen bruges til fysisk træning af hundene.

Forudsiger krigsskader på fly

11. oktober 1999. Selv om tabene var små under både krigen i Golfen og over Serbien/Kosovo, så må man regne med, at fly bliver ramt. Firmaet Lockheed Martin har udviklet et computerprogram, der kan forudsige skader på Joint Strike Fighter (JSF). Senest har man forsøgt sig med at udregne, hvilke skader der vil opstå, hvis vingen bliver ramt af en kendt simuleret ballistisk trussel. Udregningen, det vil sige billedet, blev udleveret til Air Force Research Laboratory's ingeniører. Herefter blev vingen beskudt og skaden fotograferet. Endelig blev skaden laserskannet. En proces, der kun tog halvanden time, mod 36 timer ved en konventionel undersøgelse. Det betyder, siger Lockheed Martin, at med deres system, kan man foretage inspektion og reparation af en skade i løbet af minutter i stedet for dage. Her er en gevinst at hente for folkene i Aircraft Battle Damage Repair (Reparation af krigsskader på fly).



Fra v. Skaden forudsagt af Lockheed Martins simulator.

Billede taget efter at skaden er sket, og som viser den forudsagte skade.

Laserskanning af den aktuelle skade. Den stiplede ramme er ens på alle tre billeder.

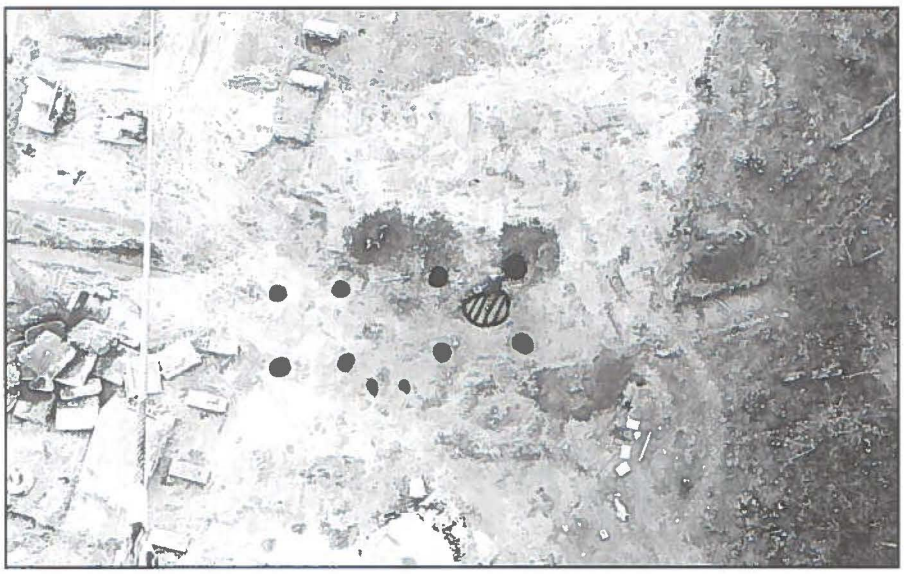
Tekst: s-n
Illustration: Lockheed Martin

Der renses op på Torphøj

11. oktober 1999. Fra denne dato var Forsvarets Bygningstjeneste i gang med at rense grunden på den nedlagte Forward Scatter Station på Torphøj. Den lokale presse har i flere år beskæftiget sig med, at den jord, der er blevet forurenet af zink og cadmium, ikke blev fjernet. Lederen af Bygningsafdeling 5, John Raabæk, på Flyvestation Vandel fortæller, at den forurenede jord, hvor de fire antenner stod, bliver fjernet. Prisen for oprensningen bliver ca. 3,2 mio. kr.

I uge 43 gik arbejdet imidlertid i stå. Den årvågne fører af gravemaskinen opdagede nogle mørke pletter i udgravningen. Vejle Museum blev alarmeret, og arkæolog Folmer Christiansen kunne konstatere, at man havde fundet et jernalderboplads fra omkring år 0.

Tekst: s-n
Foto: Folmer Christiansen, Vejle Museum



Her har Folmer Christiansen fotograferet jernalderbopladsen fra den enlige radiomast som står tilbage på Torphøj. De kraftige stolpehuller er spor efter tagbærende stolper, der har stået inde i huset, medens det spinkle stolpesæt ind mod masten er spor efter en indgang. Det skraverede felt er ildstedet. Fundet er dateret til tiden omkring Kristi fødsel.

Eurofighter opretter international eksportorgansation

4. november 1999. De fire Eurofighter lande har oprettet en eksportorganisation under navnet Eurofighter International (EFI). Den nye organisation vil focusere på at få en andel på 50% af det marked på 800 jagerfly, som forventes at være verdens behov over de næste 30 år, og som ventes at få en værdi på $57 mia. De første lande til at købe nye fly er Norge, Grækenland, Sydkorea og flere andre lande.

EFI vil med det samme overtage ansvaret for de mulige kunder fra Norge, Grækenland og Sydkorea.

Tekst: s-n

Tysk - fransk luftfartssamarbejde

14. oktober 1999. At, i gåseøjne, små flyfabrikker, fortsat kunne klare sig i den internationale konkurrence, har længe været en saga blot. En overraskelse for verden var det dog, da tyske DaimlerChrysler Aerospace (DASA) og franske Aerospatiale Matra meddelte, at de gik sammen i et selskab. Franskmændene har i fortiden, bortset fra enkeltprojekter, ikke demonstreret den helt store lyst til et samarbejde, når der er tale om fremstilling af fly. Man kan blot tænke tilbage på Tornado- og Eurofighterprojekterne, hvor Frankrig begge gange trak sig ud.

Sammenlægningen af DASA og Aerospatiale Matra under navnet "European Aeronautic, Defence and Space Company (EADS), betyder, at det nye selskab vil få en årligt indtægt på £20,5 mia., en indtægt der ligger tæt på, hvad British Aerospace (BAe) kan præstere. En sammenlægning af BAe og det nye selskab, ville bringe deres samlede indtægter på niveau med Boeing og Lockheed Martin. Umiddelbart ser det ikke ud til, at det nye selskab vil invitere BAe til et samarbejde.

DASA's indtægter i 1998 £631,77 mia. fordeler sig med 35% på kommercielle fly, 5,2 % på helikoptere, 18% på flymotorer, 14,3% på fremstillinger til forsvaret, satellitter 4,2% og rumfart 3,7%.

Aerospatiale Matra tjente i 1998 £506,29 fordelt på kommercielle fly med 63,1%, 10,3% på helikoptere, 10,8% på rumfart, 12,9% på missilsystemer og endelig 2,9% på telekommunikation.

DASA bliver "storebror" i det samlede firma med 30% af aktiekapitalen.

Sammenslutningen vil stille store krav til ledelsen af det store selskab. Ikke mindst set på baggrund af, at DASA er i færd med at opkøbe det spanske firma CASA. Der bliver tale om at skulle få tre forskellige forretnings- og firmakulturer, den tyske, franske og spanske til at fungere sammen. Spekulationerne går nu på, om en sammensmeltning med BAe bliver det næste. Politisk er tanken spiselig – men først skal det vise sig, om EADS kan bringes til at fungere, og ikke mindst – tjene penge.

Tekst: s-n
Kilde: Financial Times

Eurofighter går i serieproduktion

2. november 1999. De fire Eurofighter lande er begyndt serieproduktionen af Eurofighter 2000. Samlebåndene, eller produktionslinierne, om man vil er begyndt at tage form i de fire lande.

Den første del med cockpittet er blevet samlet hos British Aerospace (BAe) i Samlesbury, arbejdet blev påbegyndt i januar i år. Selve samlingen af delene i Marry-Up Jig'en (Skabelonen) med et utroligt højt kvalitetsniveau, var et stort fremskridt.

Forreste og bagerste sektioner til den centrale del af flykroppen blev samlet hos DaimlerChrysler Military Aircraft i Augsburg. Den forreste sektion var blevet fremstillet i Augsburg, medens den bagerste sektion blev færdiggjort i Bremen og sendt til Augsburg i juni. De to sektioner er nu samlet og ved at blive beklædt med plader af carbonmateriale. Den centrale del af flykroppen vil i begyndelsen af næste år blive leveret til Manching, hvor det nødvendige udstyr vil blive monteret før den endelige samling af IPA1 (Den første af fem producerede fly med instrumenter). Denne proces finder sted hos British Aerospace Warton næste år. Den bagerste del af flykroppen er for tiden under fremstilling hos BAe i Samlesbury. I løbet af få uger vil den del blive afskibet til Turin i Italien, hvor den sidste del af strukturen vil blive færdiggjort og udstyret.

Vingerne er under fremstilling hos Alenia og CASA, sidstnævnte i Spanien. Opbygningen af de fire produktionslinier i de fire Eurofighter lande er i god gænge. Den endelige samling af IPA flyene forventes at begynde sidst på sommeren næste år således:

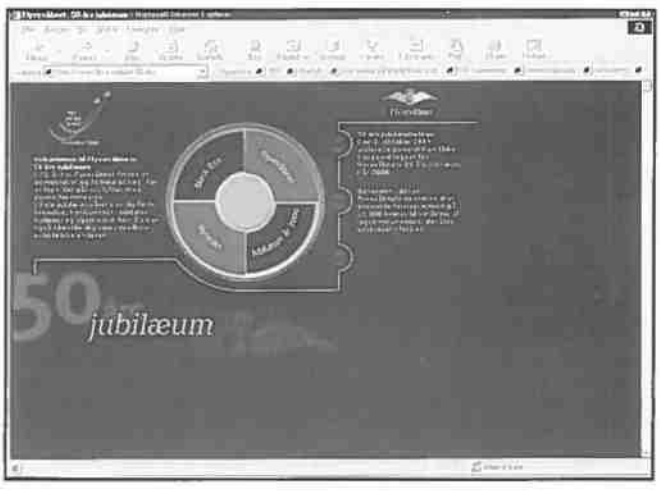
IPA 1, BAe Warton. IPA 2, Alenia Turin. IPA 3, Dasa Manching, IPA 4 CASA Getafe og endelig IPA 5 hos BAe på Warton.

Tekst : s-n

Vi har begået en fejl

15. september 1999. I sidste nummer af FLYNYT fortalte vi vore læsere, at Flyvertaktisk Kommandos webside kunne findes på Internet under adressen www.flyvevaabnet.dk. Det var en fejl. Der skulle have stået **www.flyvevaabnet-50.dk**. Vi beklager og anbefaler, at man benytter den korrekte adresse og tager et kig på hjemmesiden. Især for ikke ansatte er den god at få forstand af.

Tekst: s-n
Foto: FTK LFA



Således ser forsiden til flyvevåbnets hjemmeside på internettet ud. God fornøjelse med læsningen.

56
102