Nr. 1/97

FLY nyt

FLYVEVÅBNET

FLY nyt

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:

Oberstløjtnant
Anker Petersen
(ansvarshavende)
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50 lokal 5701

Seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 52 00 lokal 4100

POSTADRESSE:

FLYnyt
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 89 36 50
Omslag: ABC tryk, 44 97 10 80
Sidste frist for indlevering af stof til næste nummer af FLYnyt er **1. MAJ 1997.**
Hvis muligt bedes artiklerne afleveres på diskette.

FLYnyt fordeles til militære tjenestesteder, samt til interesserede biblioteker, dagblads- og tidsskriftredaktioner.
Redaktionen påtager sig ikke at fordele bladet til enkeltpersoner i eller uden for forsvaret.

FORSIDEBILLEDET:

Eftersyn på en F-16 Fighting Falcon i en af dokkerne på Flyværkstedet på Flyvestation Skrydstrup.
Se artiklen side 55.
Foto: Flyverspecialist Brian Jacobsen, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup

ISSN: 0907-1962

INDHOLD

Generalen fik en "skambluse" 3
De små årgange plager Flyvevåbnet 5
Store skiftedag 7
Lastbiler til Litauen 9
Der flyver 'Peter' 10
Farvel og tak 11
Farvel til en institution 12
Udnævnelser og chefskifter 13
Tusindvis af maveforbindinger til Litauen 14
Hvor freden brydes af skyderier 15
Fjernsynstårnet - et symbol 18
Anmeldelse 18
Samarbejdet med pressen 19
Tak, tak 20
Pressen har altid ret 21
Der blev svedt meget 23
Chefskifte ved Luftværnsgruppen 24
F-16 styrtet ned ved Marham 25
Dansker leverede det bedste parti skak 27
'Ny' Gulfstream G-III 27
På flyindkøb i Arizonas ørken 28
Det blev til nogle slemme buler 29
Politik og udvikling af jetkampfly 30
Anmeldelse 35
Flyvende intensivafdelinger 36
SAAB JAS 39B Gripen i luften 40
Hercules får 'Glascockpit' 41
Da loftet faldt ned 42
Civile krav om mere præcise våben 43
Psykologisk krigsførelse fra Hercules 46
Briterne kigger i krystalkuglen 48
Næste generation jagerfly på vej 49
Næste generation af militære transportfly på vej 52
Driftsstyring af danske F-16 55
Flyvestationen indtaget af 3. Telegrafbataljon 56
Endnu en drage flyveklar 57
Så er der igen jagerfly på Flyvestation Vandel 59
Svensk levetidsforlængelse 61

Side 3

Side 10

Side 23

Side 46

Chefen for Flyvertaktisk Kommando

Generalen fik en 'skambluse'

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Vi stillede chefen for Flyvertaktisk Kommando, som samtidig er chef for Combined Air Operation Centre, generalmajor Laurits Tophøj (TOP) spørgsmålet, -Hvad er det første du tænker på, når du tænker tilbage på 1996?

-Ingen kan vel tænke tilbage på 1996 uden først at tænke på G-III havariet på Færøerne, hvor vores Forsvarschef, admiral Hans Garde og hans hustru Anne, og de øvrige ombordværende omkom. At vi sidst på året mistede en F-16, uanset hvad årsagen hertil var, er det en glæde, at dette havari ikke også kostede menneskeliv. Hertil skal føjes, at det er kritisk for os at miste et tosædet jagerfly, som er en væsentlig del af vort dyreste våbensystem.

-Hvad kan man gøre for at undgå havarier?

-Først og fremmest skal vi sørge for at have is i maven, og derefter prøve at tage udgangspunkt i de ting, der faktisk er sket. For os er det vigtigt at afvente havarikommissionens rapport og de facts, der kommer frem i den. Gisninger bruger vi til at undersøge, om der er noget i dem. Vedrørende G-III har vi den foreløbige rapport, og om F-16 ved vi, at der har været ild i flyet, og har stærke formodninger om, at der er sket et turbinehavari, og min formodning er, at havariet bliver fuldstændig klarlagt.

-Tager vi det sidste F-16 havari, så kan rapporten måske vise, at vi kan gøre en lille smule mere for at forebygge havarier ud over det vi allerede har gjort. Desværre må vi se i øjnene, at når vi taler om jagerfly, så vil der ske havarier. Og når der som her sker et havari i Takeoff-fasen, så er der kun een ting at gøre, -Forlade flyet! Det har de unge mennesker forstået.

-Er du tilfreds med den måde personeltilpasningerne efter det sidste forsvarsforlig er forløbet på?

-Hvis man ser bort fra enkeltsager, hvor man måske kan sætte en finger, så er det generelt forløbet godt. Generelt synes jeg at personellet, og her specielt Centralforeningen for Stampersonel, som jo er den organisation, der har flest medlemmer, der er ramt af tilpasningerne, har vist stor forståelse for den måde, det er gjort på. Ikke mindst har man forstået, hvorfor det er blevet gjort så hurtigt som det er. TOP tilføjer, at det er hans opfattelse, at det er en fordel, at den slags sker så hurtigt som muligt. -Hvis folk af egen fri vilje søger andre stillinger, så skal de befordres så meget som muligt. Der har været lidt diskussion med CS, men det er min opfattelse, at man har accepteret fremgangsmåden. Det er TOPs opfattelse, at tingene er foregået formelt korrekt og i et formelt godt samarbejde. Og tilføjer, -Rationaliseringer og nedskæringer er jo ubehagelige for alle parter. Når vi skal gennemføre disse ting, er det også vigtigt, at vores foresatte kan se, at vi gennemfører det loyalt og skaffer det provenu, vi er pålagt. Det er værdifuldt for os, at vi regnes for troværdige.

-Hvilke operative tiltag i 1996 har gjort størst indtryk på dig?

-Det er først og fremmest en virkelig vel gennemført Tactical Fighter Weaponary (TFW) (Flyvevåbnets Taktisk Skydninger), hvor vore NATO-partnere siger, at den øvelse må de for enhver pris deltage i. TFW anses for at være den mest realistiske flyveøvelse i Europa. Ingen har i baghovedet, at der faktisk er tale om en ren national øvelse. En anden glædelig begivenhed er TACFIR (Taktiske skydninger), hvor vores Luftværnsgruppe, jeg vil ikke sige den er lemlæstet, men beskåret til benet, alligevel går ned og scorer det højeste pointtal, der nogensinde er opnået, og hvor man hører andre sige, -Hvordan kan de klare det med den bemanding? -Det er efter min mening eksemplet på, hvad engagement og gejst betyder. Personligt fryder jeg mig lidt over, at de eskadriller, der mobbede mig og gav mig 'skambluser' med ASP aflyst, ikke fik de højeste scores.

Chefen for Flyvertaktisk Kommando og Combined Air Operation Centre 1, generalmajor Laurits Tophøj (TOP), -Generelt, er Flyvevåbnets primære berettigelse, at vi sammen med det øvrige forsvar er i stand til at forsvare dansk område.

-Hvad er en skambluse-bluse?

-I forbindelse med hvert års ASP er der tradition for at fremstille en T-shirt med Eskadrillelogo samt påskrift med relation til det specifikke års ASP (Skydeøvelse med skarpe HAWK-missiler på Kreta). Således også dette år, 1994. Med aflysningen blev disse T-shirts uanvendelige. Problemet blev løst ved at man overtrykte logoet med et rødt stempel: AFLYST! T-shirten blev flittigt anvendt hver gang en FTK medarbejder

var i nærheden af Luftværnsgruppens personel. Vi blev ikke efterladt i tvivl om, hvad man mente om denne beslutning. For øvrigt var de bluser af god kvalitet.

Endelig nævner TOP, at der ude fra enhederne er kommet god støtte til at få Combined Air Operations Centre (1CAOC-1) (Det fælles Operationscenter for Luftoperationer) til at fungere. 1CAOC-1, der tidligere hed COMAIRBALTAP, er en NATO-myndighed, som varetager visse nationale opgaver på Chefen for Flyvertaktisk Kommandos vegne.

-Hvilke opgaver ser du som væsentlige for Flyvevåbnet at løse i 1997?

-Generelt er Flyvevåbnets primære berettigelse, at vi er i stand til sammen med resten af dansk forsvar at forsvare dansk område. Det glemmer man engang imellem. I øjeblikket er den væsentligste opgave at støtte operationer, hvor der må være brug for det i NATO eller FN-regi, og det skal vi kunne samtidig. Hertil kommer, at vi skal gennemføre Partnership for Peace (PfP) (Partnerskab for fred)-operationer. Alt dette skal gerne ske, uden at det går ud over vores operative kapacitet. Det vigtigste for os er således at gennemføre vore træningsprogrammer, så vi kan bevare den operative effektivitet, der er grundpillen i Flyvevåbnets hele tilværelse, uden den kan vi ikke løse de andre opgaver, jeg har nævnt. Næste led i prioriteringen er, at de enheder der skal sendes ud i Rapid Reaction Force (RRF) (NATO's hurtige reaktionsstyrke) er klar og har bestået deres eksamen, som for eksempel Eskadrille 730 allerede har gjort. De næste i rækken bliver eskadrille 543, som skal bestå deres TACEVAL sammen med SAM WING 1 (Jord-til-Luft Eskadrille 1) fra Husum under øvelsen Central Enterprice. Det bliver første gang en dansk og en tysk enhed udsættes for TACEVAL under CAOC 1's kommando. Det er tillige første gang en dansk enhed får en NATO TACEVAL udenfor nationalt område.

-En anden vigtig opgave i 1997 bliver, at CAOC i april måned skal gennem en SYSEVAL (System Evaluation). Det er første gang, at der gennemføres en Tactical Evaluation (TACEVAL) (Taktisk evaluering) af kommandosystemet. SYSEVAL bliver gennemført af et hold fra Allied Air Forces Central Europe (AIRCENT) (Hovedkvarteret for de allierede flyvestyrker i Centraleuropa). Nu er det ikke længere kun enhederne, der skal have en TACEVAL, nu er det også ledelsen. Om der derude i systemet er en vis skadefryd over, at nu skal generalen og holdet også til eksamen, ved jeg ikke, men det er befordrende, at vi er kommet så langt. Endelig tror vi på, at vi kan klare det. Jeg mener, at det er godt for os. Først og fremmest kan vi finde ud af, om vi er så gode, som vi tror. Er vi ikke det, så kan vi få at vide, hvad vi skal gøre for at blive det.

Hvad er Flyvertaktisk Kommandos prioritering af indsatsen i 1997?

-Vi har sammen med Flyvematerielkommandoen fastsat en prioritetsrækkefølge for aktiviteterne i 1997, hvor vi har sagt, -Pind nummer et kommer først og så videre. Vi er blevet spurgt, om vi virkelig mener dette. Og det gør vi! Er der ikke plads til det hele, så falder den sidste pind ud, hvad vi da også allerede har fået kritik for.

-Det vi har gjort er, at vi har opprioriteter rekruttering og uddannelse kraftigt. Gør vi ikke det, så dør Flyvevåbnet på længere sigt. Vi har haft en tendens til at sige, -Hvis ikke vi opererer, så dør vi! Det er også rigtigt, men vi har besluttet i Flyvevåbnet, -At hønen kom før ægget, den debat er slut!

-Når vi taler om rekruttering er det klart, at vi presser Forsvarets Rekruttering til at gøre deres yderste. Men vi skal også dyrke den interne rekruttering. Vi skal opfodre alt vores personel til at søge uddannelse. Vort bedste rekrutteringsgrundlag ligger lige for næsen af os, i vort eget regi, både når det gælder rekruttering til sergent- og til officersskolerne. Vi skal fokusere på vores værnepligtige. De skal have det 'spark' der er nødvendigt for at de søger på en af de to skoler. Ofte er det kun et spørgsmål om, at en chef siger til en medarbejder, -Jeg er sikker på, at du er egnet til det job! Det er ofte det sidste, der skal til, inden han søger.

-Hvad vil Flyvertaktisk Kommando så gøre, for at fastholde det personel Flyvevåbnet allerede har?

-Vi vil give dem ærlig information om, hvad de kan opnå, og måske endnu vigtigere, hvad de ikke kan opnå. Kommer de med forslag, vil vi ærligt fortælle dem, hvad vi ikke vil røre ved, og modsat, hvis det er noget vi kan gøre noget ved, så gøre det.

-Hvad sker der på pilotområdet?

-Pilotområdet er kritisk i øjeblikket, fordi de civile firmaer lukker op for ansættelse af piloter. Jeg vil dog gerne understrege, at vi har fuld bemanding på Flyvestation Værløse, næsten fuld bemanding på Flyvestation Skrydstrup, medens Flyvestation Aalborg er nødlidende. Det er således sandt, når man i aviserne har kunnet læse, at der mangler piloter på Flyvestation Aalborg. Der er tale om en bevidst prioritering. En af begrundelserne for opprioritering af Skrydstrup er, at man her er systemansvarlig for F-16 systemet og så i øvrigt skal stille Eskadrille 730 til RRF. I virkeligheden mangler Flyvevåbnet den 1. februar i år tolv piloter, dette tal vil stige indtil 1998, afhængig af, hvor mange der får ansættelse hos civile luftfartsselskaber. Herefter vil pilotsituationen igen forbedres.

-Alt, hvad vi planlægger at foretage os i 1997 er bevidste valg. Valg som nogen vil blive glade for og andre bestemt ikke, men vi ved, at det er nødvendigt at prioritere.

TOP siger til afslutning, at han er glad for at være Chef for Flyvertaktisk Kommando og Combined Air Operations Centre 1, stillinger som han forlader med udgangen af september, hvor han tiltræder stillingen som permanent dansk repræsentant i Militærkomitteen og militærrådgiver ved den danske repræsentation ved Det Nordatlantiske Råd.

Rekruttering

De små årgange plager Flyvevåbnet

Flyvevåbnet er kommet ud i en stærk konkurrence med det civile arbejdsmarked om at rekruttere de unge fra de efterhånden små årgange. De civile luftfartsselskaber har gyldne tider, en situation, der med det samme afspejler sig i Flyvevåbnets pilotsituation.

Oberst og chef for Logistikdivisionen i Flyvertaktisk Kommando, Hans Nielsen. Fra 16. januar chef for Luftværnsgruppen.

Tekst og foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Ingen vil sige det højt i Flyvevåbnet, men det er en kendsgerning, at dagspressen og fjernsynet i de sidste måneder har beskæftiget sig mere og mere med, at Flyvevåbnet mangler piloter. Også andre tjenesteområder har svært ved at holde normeringen fyldt op. Vi spurgte derfor chefen for Logistikdivisionen, under hvem Flyvertaktisk Kommandos personeladministration hører, oberst Hans Nielsen. -Kan Flyvevåbnet for alvor mærke, at ungdomsårgangene bliver mindre?

-Det kan vi, siger Hans Nielsen, - og samtidig kan vi mærke, at vi i Flyvevåbnet i mange år har haft et ansættelsesstop for stampersonel, og det har gjort, at det har været vanskeligt at få hjulene sat i sving igen. Man er ikke vant til ude i det civile samfund, at Flyvevåbnet igen er begyndt at rekruttere. Jeg tror, at der vil gå nogen tid, inden man har vænnet sig til, at Flyvevåbnet igen rekrutterer.

Internet

-Hvad gør Flyvevåbnet for at gøre ungdommen interesseret i en karriere i værnet?

-Vi bruger primært Forsvarets Værnepligt og Rekruttering, da det er dem, der er ansvarlige for den samlede rekruttering til Forsvaret. De har imidlertid haft svært ved at skaffe det personel, vi har brug for. Derfor har vi sat det som et produktionsmål for en del af vore egne enheder, at de skal hjælpe til med at rekruttere personel. Hertil kommer aktiviteter som STUD LUFT, Kadet for en dag, Luft under vingerne. Det nyeste vi har indført er FLOS (Flyvevåbnets Officersskole) Info-dag, som mest retter sig mod allerede tjenstgørende.

-Bruger Flyvevåbnet internettet til at komme i kontakt med ungdommen?

-Vi er gået på internettet, hvor vi præsenterer en del af Flyvevåbnets enheder. På det sidste chefmøde i Flyvevåbnet, fremlagde og diskuterede vi Flyvertaktisk Kommandos policy for anvendelse af internettet, og denne policy ventes snarest udsendt.

-Indgår der annoncering om ledige stillinger i det koncept, man arbejder med?

-Der er endnu ikke taget stilling til, om man skal bruge internettet direkte til at rekruttere de unge mennesker. Men FLOS er allerede på nettet, og der kan man se, hvad uddannelsen indeholder, og selvfølgelig med telefonnumre, så man kan orientere sig yderligere. Hans Nielsen siger videre, at det er tanken, at alle Flyvevåbnets enheder skal findes på internettet. Man skal kunne starte under Flyvertaktisk Kommando og derfra klikke sig videre 'ud i Flyvevåbnet'. -Vi er sikre på, siger han, at vi vil bruge internettet til at nå de unge.

Er Flyvevåbnet konkurrencedygtigt

-Er det din opfattelse, at Flyvevåbnet er konkurrencedygtigt på begrebet løn- og arbejdsvilkår?

-Ja, det tror jeg vi er. Selvom vi har konstateret, at lønnen ikke er det, der står øverst på listen, er den selvfølgelig vigtig. Jeg tror imidlertid, vi kan konkurrere, både når der er tale om stampersonel og officerer, både hvad angår løn og udviklingsmuligheder. Vi slår nok mest på indholdet af jobbet, vel vidende, at vi aldrig bliver lønførende.

-Flyvestation Skrydstrups forsøg på at rekruttere teknikere i lokalområdet gik ikke alt for godt, vil Flyvertaktisk Kommando alligevel støtte lokal rekruttering?

-Ja det vil vi. Vi har, som sagt allerede bedt om, at tjenestestederne medvirker til at gennemføre lokal rekruttering. Vi har besluttet, at vi vil rekruttere lokalt. Det betyder, at hvis en ung mand fra Haderslev melder sig som flymekaniker og får lovning på, efter endt uddannelse, at gøre tjeneste på Flyvestation Skrydstrup, så vil han i dag blive placeret der. Tidligere kunne man først få den besked, når den flytekniske grunduddannelse var færdig, og så var det ikke altid, at de unge mennesker kom derhen, hvor de ønskede. Det gør de i fremtiden, også selv om det

ikke passer alt for godt ind i Flyvevåbnets behov. Vi tror, at den tidligere ordning holdt nogen tilbage fra at søge ind i Flyvevåbnet. Det forhindrer selvfølgelig ikke, at vi, hvis problemet opstår, spørger den unge mand, om han måske kunne tænke sig at gøre tjeneste et andet sted, - men, det vi har lovet, det holder vi.

-Fortæller man i rekrutteringsfasen, at selv om Flyvevåbnet skærer ned, så sikrer man generelt personellet, at de fortsat har arbejde, men måske et andet sted end der hvor nedskæringerne rammer?

-Det er ikke noget vi hidtil har haft i tankerne, men det er da noget vi med en rimelig sikkerhed kunne sige. Vi har så at sige brugt 'rekrutteringsvandlåsen' til at regulere, at der har været plads til alle. Såvidt jeg husker, har vi ikke afskediget officerer eller stampersonel siden 1973 i Flyvevåbnet.

-Er det en lille smule 'uartigt' hvis man går ud og profilerer sig som Flyvevåben, når der skal rekrutteres personel?

-Nej det er det ikke, og det har vi da også gjort. De gange det er sket, har vi orienteret Forsvarets Værnepligt og Rekruttering, men vi må da indrømme, at det er at bevæge sig en smule ind på deres gebet. De har da også mange gode tiltag, jeg tænker her på annoncer i TV og i biograferne, men de lokale tiltag, dem mener jeg trygt, man kan overlade til os. Hans Nielsen understreger, at man direkte kan aflæse resultaterne af Flyvevåbnets Officersskoles kampagne, - Luft under vingerne, og det samme gælder for stud luft. Faktisk siger 50% af de unge mennesker, når de henvender sig, at deres oplysninger om officersuddannelsen har de fra de nævnte kampagner.

Fastholdelse

-Hvad gør man for at fastholde personellet?

-I den fortravlede verden vi lever i, er det muligt, at vi forsømmer det med fastholdelsen og måske overlader det til personelorganisationerne at forhandle sig til løn- og arbejdsvilkår.

-Jeg tænker nu mere på, om man ikke af og til så at sige 'kniber lidt med vægten', når bestemmelserne skal fortolkes?

-Det kan jeg naturligvis ikke helt afvise. Vi er jo som offentlige administratorer altid omhyggelige med forvaltning af de offentlige midler, vi er sat til at varte, og nogle vil hellere gå med en sikker margen end gå direkte på margenen.

Omkring det at fastholde personellet siger Hans Nielsen, at især officererne har efterlyst tjenesteplaner, de kan regne med. Det har været en faktor i beslutningen om at forlade Flyvevåbnet, at man ikke rigtig kendte udviklingen omkring forflyttelser. Derimod har det været noget sværere at lave tjenesteplaner for stampersonellet, idet stampersonel stort set kun forflyttes efter ansøgning - men kommer der en ung sergent, der siger, -Jeg vil gerne have en tjenesteplan og jeg er villig til at flytte for at blive chefsergent, vil vi gerne udarbejde en tjenesteplan for manden. Selvfølgelig under forudsætning af, at hans tjeneste i øvrigt er tilfredsstillende.

I de kommende år vil antallet af unge i en årgang fortsat falde, hvilket betyder, at konkurrencen skærpes yderligere, hvad der vil stille store krav både til Forsvarets Værnepligt og Rekruttering og til Flyvevåbnets enheder om at rekruttere det nødvendige antal kvalificerede unge. ❑

Husk den 15. juni!

Hvorfor det?

Fordi den dag holder Flyvestation Aalborg Åbent Hus

Presseofficeren på Flyvestation Aalborg, major Peter Corts siger til FLYnyt, at man roligt kan glæde sig til at tage til Åbent Hus på Flyvestation Aalborg. - Vi vil denne gang forsøge at overgå os selv, og slå den gamle publikumsrekord fra 1993, hvor der kom over 100.000 mennesker på besøg. - Hvad har Flyvestation Aalborg at byde på? -På jorden vil alt, hvad Flyvevåbnet har at byde på blive udstillet. Her minder Corts om, at Flyvevåbnets nye Stinger luftforsvarssystem for første gang udstilles for offentligheden. Hvad der kommer af fly i luften, ved man ikke endeligt endnu, men Corts siger, at man vil gøre alt, hvad der er muligt for at give publikum noget at se på.

Så altså

På gensyn nordenfjords den 15. juni

Flyvestation Vandel

Store skiftedag

Efter at have gennemlevet mere end et år med usikkerhed om fremtiden, fik næsten alle militært ansatte på Flyvestation Vandel, på den tredje dag i december sidste år, vished om, hvor de i fremtiden skal forrette tjeneste. Kun 10 af flyvestationen ansatte måtte beordres i stillinger ved andre tjenestesteder i Flyvevåbnet.

Fra v. seniorsergent J. Stæhr, major A.T. Christensen, Stampersonelforvaltningssektionen, Flyvertaktisk Kommando og flyverspecialist og redningsassistent P. L. Brænder, fra den nedlagte Brand- og Redningstjeneste på Flyvestation Vandel. De tre er samlet for at fastlægge Brænders fremtid i Flyvevåbnet. Desværre for Brænder kunne man ikke denne tirsdag sige, hvor hans fremtidige tjenestested ligger.

Den første november var der mange på Flyvestation Vandel som var glade. De havde, efter ansøgning fået lov at besætte den stilling de hidtil havde haft, eller de havde fået en af stillingerne i Flyvestationens nye struktur. En stor flok var mindre glade. De havde enten ikke fået svar på deres ansøgninger om stillinger andre steder. Eller værre endnu, -De havde slet ikke søgt nogen af de mange mulige stillinger i Flyvertaktisk Kommandos stillingskatalog.

Situationen uløst

Den 3. december var sat som deadline. Det var den dag, hvor major A.T. Christensen og seniorsergent J. Stæhr fra Stamperonelforvaltningssektionen i Flyvertaktisk Kommando ville komme til Vandel for at tale med personellet og for at fortælle dem, der ikke havde søgt job selv, hvor de i fremtiden skulle gøre tjeneste.

For flyverspecialist og redningsassistent P.L. Brænder var dagen lidt af en skuffelse. Han havde søgt et job som hundefører på Flyvestation Karup fra midten af næste år. Han havde i sin ansøgning tilbudt, at han kunne tiltræde tjeneste ved Brand- og Redningstjenesten på Karup i perioden fra 1. januar 1997 og virke som brandmand til han måske skulle uddannes som hundefører. Han lagde ikke skjul på, at hans mål var senere at blive brandmand på Karup.

Til Flynyt sagde han, -Jeg fik ikke stillingen. Man mente ikke, at min alder passede med at skulle trave 16 km med en hund på hver vagt. De fortalte mig også, at min situation fortsat er uafklaret og at jeg foreløbig skal blive på Vandel i et halvt år. Hvis jeg så skal flytte til den tid, vil jeg få yderligere seks måneders varsel inden jeg skal flytte. Muligvis kan jeg komme til Aalborg, men det afhænger af en trekantbytning. Det er ikke så rart, og jeg føler, at situationen er noget urimelig. Det er ubehageligt at skulle leve med halve rygter og svævende løsninger.

Du har fyret dig selv

Seniorsergent A.V. Aagravs humør var på nulpunktet efter samtalen med Christensen og Stæhr. Hvad sagde de til dig? ville vi vide. -Jeg fik at vide, at jeg var beordret i en stilling som Quartermaster i Bunker 7 i Finnerup. Det sagde jeg nej-tak til. A.T. Christensen spurgte mig, om jeg var klar over, at jeg netop havde fyret mig selv. Da det stod lysende klart for mig, måtte jeg indrømme, at jeg nok alligevel var interesseret i jobbet.

-Hvorfor har du ikke søgt på de tilbud der har været? -Nu bagefter må jeg indrømme, at jeg har troet på, at der sikkert blev et job til mig på Vandel. Min kone har også været ansat her og er afskediget, så nu står vi med problemet med at finde arbejde til hende i nærheden af Finnerup. Men i første omgang betyder det, at jeg tiltræder tjeneste i Bunker 7 den 1. juli i år.

Gjort hvad de kunne

Fællestillidsmanden for CS-Flyvevåbnet og formand for kontaktudvalget, oversergent C. Espersen siger til CS-bladet, -Det er stadig min opfattelse, at Flyvestation Vandel kunne have tacklet den situation vi kom i meget bedre. Man var alt for længe om at komme i gang med at analysere fremtiden. Jeg føler, at den tid der gik,

Ventetiden var lang for dem der skulle ind og tale med de major A.T. Christensen og seniorsergent J. Stæhr fra Stampersonelforvaltningssektionen. Fra v. Seniorsergent-2 O.T. Hansen. Han fik ikke det job han havde søgt, men endte i Aalborg. Seniorsergent A.V. Aagrav havde intet søgt og fik en stilling som Quartermaster i Bunker 7. Flyverspecialist P.F.T. Mogensen fik besked om at gå i venteposition. Den der havde mest grund til smil var flyverspecialist Landbo, han fik en pludselig opstået ledig stilling ved Bevogtnings- og Uddannelseselementet på Flyvestation Vandel.

uden at vi fik gennemført den analyse førte til, at vi begyndte at bygge et hus i den blå luft. Det er først nu, at vi er ved at tage fat på at sætte soklen. At vi så stadig har et hængeparti med, om det bliver seks brandfolk fra Flyvevåbnet, der skal bemande de brandbiler som måske bliver købt ind til Hærens Flyvetjeneste, ja det gør kun situationen speget en gang til.

Om Flyvertaktisk Kommandos indsats for at skaffe folk i job på andre tjenestesteder siger Espersen, -Det er min opfattelse, at Flyvertaktisk Kommando har gjort, hvad der var muligt indenfor de givne rammer. Og tilføjer, -Om Personale- og Servicekontoret hører jeg folk sige, -der kan man roligt gå hen, de gør virkelig noget ved sagerne.

Forstår problemet

Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant A.S. Sørensen siger, -Jeg forstår udmærket, at folk har problemer med at skulle flytte. Jeg synes blot det er ærgerligt, at så mange har levet videre i håbet om, at der blev plads til dem på Vandel. Jeg håber nu på, at de bliver glade for det Flyvertaktisk Kommando har tilbudt dem.

-Vi er nu nået igennem det værste, og det er blevet tid til at samle tøjlerne. Desværre har vi et hængeparti omkring nogle af brandfolkene. Det er et problem vi ikke er herre over, idet også Hærens Operative Kommando er blandet ind i sagen om køb af brandbiler til Hærens Flyvetjeneste.

-Alligevel er jeg fortrøstningsfuld, slutter A.S. Sørensen, -Da jeg første gang, for mange år siden, kom til Vandel med Eskadrille 730, oplevede jeg et positiv og engageret personel, der gik til opgaven med liv og lyst. Mange af dem er her endnu, og jeg tror på, at vi efter nogen tid vil vende tilbage til de gamle tilstande, hvor Flyvestation Vandel igen bliver et godt sted at arbejde.

En sej tur

For Personale- og Servicekontoret har rejsen fra begyndelsen af marts til begyndelsen af december været en sej tur.

Først var der problemer med overhovedet at få penge til at indrette kontorer og købe det nødvendige udstyr. Med Flyvestation Vandels mellemkomst lykkedes det at få løst problemet. I Forsvarskommandoen oplæg var det forudsat, at der tilgik personel til afløsning for det personel der blev udpeget til at løse opgaven. Man havde bare glemt at spørge Flyvertaktisk Kommando, om man havde to mand i overskud et sted til at gå ind for at afløse. Det havde Flyvertaktisk Kommando da heller ikke. Som så ofte før, blev opgaven én af dem, der hedder, -Ved siden af havende tjeneste. Flyvestation Vandels ledelse udviste så til gengæld for den manglende afløsning stor fleksibilitet.

Katastrofen

Ufrivilligt kom major A.T. Christensen, Personelsektionen i Flyvertaktisk Kommando til at stå som ham, der smed bomben. Bomben bestod i, at han i juni måned på et 'Stand Up Meeting' på Flyvestation Vandel bekendtgjorde, at alt personel skulle være på plads. Det vil sige være flyttet til andre tjenestesteder senest 1. juli 1997. Den dag åbnede betonen i hangar 4 sig under de fleste tilhørere. Indtil da var personellet blevet fortalt, at tilpasningerne ville finde sted i 1998 og år 2000. Skuffelsen og vreden var næsten til at tage og føle på.. Man havde efterhånden indstillet sig på de sidstnævnte terminer.

Forklaringen på den forkortede termin kom kort tid efter fra divisionschef, oberst Hans Nielsen, Flyvertaktisk Kommando, som i Personale- og Servicekontorets interne blad, P&S Posten, forklarede, at den forkortede tidsfrist skulle ses i lyset af, at ingen skulle afskediges. Afsked af det militære personel var nemlig grundlaget for de tidligere lange afviklingsterminer.

Gruppeopdeling

Oberst Hans Nielsen forklaring blev forstået af de fleste, og P&S Kontoret kunne arbejde videre. Mere end halvdelen af tiden er blevet brugt på at sende det civile personel på kursus og aktivt forsøge at skaffe arbejde.

Stampersonellet delte sig op i tre grupper. Gruppe et var dem, der med det samme så at sige, 'Så Lyset'. De besluttede sig, søgte det job de ønskede ved et andet tjenestested, og i de allerfleste tilfælde fik de det, de søgte. De kostede ingen tid for Personale- og Servicekontoret.

I en lang periode henover sommerferien var der stille. Så kom meddelelsen fra Flyvertaktisk Kommando om, at i begyndelsen af december,

ville man møde op i Vandel med en liste over, hvor de der intet havde søgt, ville blive flyttet hen. Det satte gang i gruppe to, med hensyn til at søge stillinger andetsteds. Tilbage var den lille gruppe tre, som altså lod Flyvertaktisk Kommando bestemme.

Samarbejde

Personale- og Servicekontoret er en 'underlig fisk', som skydes ind mellem systemerne af Personelsektioner, Arbejdsformidlingen, og hvad der ellers eksisterer af organisationer, der hjælper folk på plads, når arbejdsløshed og forflyttelse truer.

Personale- og Servicekontoret på Flyvestation Vandel var i starten ikke helt sikre på, hvorledes opgaven kunne løses. Der gik dog ikke lang tid før et glimrende samarbejde kom i gang mellem Stampersonelforvaltningssektionen i Flyvertaktisk Kommando og Personelsektionen på Flyvestation Vandel. Det har været en frugtbar triangel. Også AMU centre, handelsskoler, daghøjskoler og det civile arbejdsmarked blev inddraget i samarbejdet. Arbejdet var målrettet mod to ting. Et, -Gennem uddannelse at øge chancen for de civilt ansattes muligheder for at få arbejde. To, -At skaffe dem arbejde. Den 3. december havde 14 civile fået job. Enten i det private erhvervsliv eller ved forsvaret.

Mange hensyn

De to sektioner i linieorganisationen har tålmodigt hørt på 'fantasifulde' løsningsforlag for enkeltpersoner fra Personel- og Servicekontorets side. Ind imellem er der da også kommet gode fornuftige løsninger ud af det.

Set indefra har kreativiteten været stor for at imødekomme personellets ønsker. Villigheden til at 'bøje' reglerne mod den barske virkelighed har været stor, fra både Flyvertaktisk Kommandos og Flyvestation Vandels side.

At ønsker ikke altid kan opfyldes har et næsten utal af grunde. Vi hørte om mange, blandt andet,

-Uddannelsen skal passe til det søgte. -Levealderen skal passe (ved fysisk krævende job).

-Ansøgerens FORPUBS skal være i orden. -Ved omskoling skal ansøgerens basisuddannelse være i orden. -Tjenestestedets krav til ansøgeren. -Økonomien i det ønskede skal kunne tilgodeses

Ikke alle fik deres ønsker opfyldt. Der vil fortsat blive fortalt grusomme historier om de involverede personers manglende evne til at finde netop den bedste løsning.

Personale- og Servicekontoret på Flyvestation Vandel drosler ned på meget lavt blus herefter. Af de to ansatte vender den ene tilbage til det job han aldrig forlod. Den anden har skiftet 'ham' fra civil arbejdsmand til flyverspecialist ved Jordmaterielværkstedet. Hans fortid var seks år som overkonstabel i Hæren, en uddannelse som lastvognsmekaniker og 14 år som arbejdsmand ved Materielafdelingen i Vandel. Det må vel siges at være et eksempel på kreativ løsning af problemet, -at skaffe arbejde til afskedstruet personel.

s-n

Litauen

Lastbiler til Litauen

Tekst og foto major K. Vinter, Forsyningsdepot Skrydstrup

Flyvematerielkommandoen var sidste efterår koordinator for leveringen af udfaset forsvarsmateriel til de baltiske lande. Det involverer personer i Centralledelsen, på hovedværksteder og i forsyningsdepoter. For ikke at glemme dem der leverer den fysiske arbejdskraft i Danmark, som sikrer, at modtagerne i de baltiske lande får tingene leveret på en fornuftig måde.

41 lastbiler

I den leverance der sluttede i efteråret blev der leveret 41 Magirus lastvogne, ni Jeeps, fire anhængere og en 20-personers bus samt en mængde undertøj og uniformer.

Hen over efteråret og vinteren har Flyvematerielkommandoens personel til opgave at besigtige og vurdere materiel af alle typer, som skal leveres til de baltiske lande her i dette forår.

En af de 41 Magirus lastvogne foran et depot i Vilnius, hvor den venter på at blive tømt for uniformer.

Flyvestation Karup

Der flyver 'Peter'

Søren, der endnu er lidt bange for flystøj, er kravlet op på mors arm, medens piloten er ved at vise ham det F-16 fly, hvis larm han var så bange for. Til højre er det premierløjtnant J.W. Dall, som var vært på Flyvestation Skrydstrup.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder flyverspecialist Brian Jacobsen, Flyvestation Skrydstrup

En F-16 flyver hen over den lille stationsby Lem i Vestjylland, nede på jorden står 4-årige Søren og peger op mod flyet og siger til sin mor, -Der flyver 'Peter'. Søren har et ganske specielt forhold til F-16. Nu kan han leve med flyet, det kunne han ikke for få måneder siden.

Under sidste års Tactical Fighter Weaponry (TFW), Flyvevåbnets taktiske skydeøvelse for piloter, fløj jetflyene som sædvanligt lavt i lavflyvningsområdet ude i Vestjylland. Ingen af piloterne kendte dengang noget til DAMP-barnet Søren, som bor sammen med sin mor, søster og far i stationsbyen Lem.

At være DAMP-barn betyder, at man er født med et handicap, der består af funktionsforstyrrelser med hensyn til opmærksomhed, motorisk kontrol samt opfattelse og bearbejdning via sanserne. Dette handicap gav sig i Sørens tilfælde blandt andet udtryk i, at hans pludselig blev bange for flystøj. Hans mor fortæller, at han begyndte at gemme sig inde under bordet i spisestuen og nægtede at komme ud. I børnehaven gemte han sig i legehuset. Hans ændrede adfærd blev en endnu større belastning for familien.

Snak med Karup

Sørens mor snakkede med en nabo om problemet. Hun rådede hende til at ringe til Flyvestation Karup og snakke med dem om problemet. -Jeg kom til at snakke med oversergent Benny Thomsen i Operationsafdelingen, fortæller hun. -Han hørte venligt på min forklaring og sagde, -At det var jo ikke så godt. Han ville gerne hjælpe og ville ringe tilbage senere, når han havde fundet ud af, hvordan. Hun fortæller, at Thomsen også ringede og foreslog, at det måske kunne hjælpe Søren, hvis han fik lov at se et F-16 fly på jorden og røre ved det. Hun sagde ja-tak til tilbudet, og man aftalte, at Søren og hans mor skulle komme til Karup under øvelsen i oktober. -Kort tid efter ringede Benny Thomsen igen til mig og sagde, at han var bange for, at man ville have for lidt tid til at tage sig af Søren, når der var øvelse. Han foreslog i stedet et besøg på Flyvestation Skrydstrup, når øvelsen var overstået. -Det sagde jeg ja-tak til, og var i øvrigt meget benovet over, at man i Flyvevåbnet tog sig tid og ville bruge penge på at tage sig af Sørens problem. -De kunne jo sidde i Karup og være ligeglade, siger Sørens mor.

Kæmpeoplevelse

-Det var en stor dag, da Benny Thomsen kom og hentede os i bil for at køre os til Flyvestation Skrydstrup. Søren var meget spændt, og det var jeg også, siger Sørens mor, -Jeg var mest spændt på, hvordan han ville tage det. Et DAMP-barns hverdag skal helst være fuldstændig struktureret. Det gik imidlertid fint. På Flyvestation Skrydstrup blev vi modtaget af presseofficeren premierløjtnant J.W. Dall, som var med os rundt. Ved ankomsten fik Søren en sodavand og en kasket. Han var så glad for kasketten, at han sov med den på den første uge efter. Og kasketten var også med i børnehaven for at blive vist frem. Herefter kørte vi til et værksted for at se et F-16 fly. Derefter var vi henne at se på et lille fly (T-17), som Søren måtte komme op at sidde i. Men her slap modet op. Jeg satte mig op i flyet, men nej, Søren ville

Søren på fire år har været inde for at se på S-61'eren. Det er oversergent Benny Thomsen fra Operationsafdelingen på Flyvestation Karup, der er ved at hjælpe ham ned af trappen. STUD LUFT-kasketten, sad på Sørens hoved, også om natten, i en hel uge efter.

ikke med. Efter den oplevelse var vi et sted henne for at få udleveret høreværn og herefter kørte vi ud til det F-16 fly, Søren skulle se. Piloten viste ham flyet og gjorde så klar til at starte. Vi kørte bagefter flyet ud til startbanen, hvor tre fly skulle starte lige efter hinanden. Det så utroligt flot ud da de lettede, og Søren tog det hele fint. Han var ikke bange, som han plejede at være.

Sørens kontakt med fly på Flyvestation Skrydstrup sluttede med et besøg ved S-61'eren, Redningshelikopteren, og denne gang var der ingen problemer med at få ham ind i luftfartøjet.

Kæmpeburger

Nu kan man ikke sende folk ud på landevejen på tom mave, så Søren og hans mor blev inviteret i Cafeteriet. Her måtte Søren selv vælge menuen, det blev en kæmpeburger med pommefritter og en STOR Cola, det var lige sagen.

-Hvordan går det så med Søren nu, er han fortsat bange for flystøj?

-Nej, siger Sørens mor smilende, -Men han er meget optaget af flyene, når et jetfly flyver hen over os peger han op og siger, -Der flyver Peter, så driller hans storesøster ham og siger, at det kan han da ikke vide. Hun fortæller også, at Søren har forklaret hende, at det er mennesker, der flyver flyvemaskiner, ikke monstre. -Jeg er bange for, at han der har samlet noget op fra en tegnefilm, siger hun.

I samtalens løb gentager Sørens mor flere gange, at hun stadig er meget glad for, og benovet over, at Flyvevåbnet tog familiens problem alvorligt. Men allermest glad er hun for, at Søren ikke længere er bange for flyvemaskiner.

❑

Farvel - og tak

Major og chef for Flyvestation Skagen, Steen Hartov. (Foto Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

Det er med mere end beklagelse, at FLYnyts redaktion i dette nummer må sige farvel til et af bladets 'ældste' medarbejdere, major Steen Hartov. Han blev i 1990 medlem af redaktionen ved siden af havende tjeneste, i den senere nedlagte Flyverstab.

Sidst har Hartov gjort tjeneste i Forsvarsministeriets Internationale Sekretariat, en tjeneste, der ikke har levnet ham meget tid til at arbejde med i redaktionen. Fra 1. januar i år er han beordret til tjeneste som Chef for Flyvestation Skagen, hvilket har ført til hans endelige beslutning om at udtræde af redaktionen.

Hartov har i mange år bidraget til at fæste Flyvevåbnets historie på tryk. Vi har sporet hans første artikel i bladet TINBOX nr. 4, 1978. Bladet udkom i perioden fra 1975 til 1978, og var et privat udgivet og finansieret tidsskrift om dansk militær flyvning, til manges store beklagelse måtte bladet lukke. Efter lukningen i 1979, genopstod TINBOX som et tillæg til FLYnyt.

Sidste år tildelte Flyvevåbnets Jubilæumsfond major Steen Hartov, sammen med luftkaptajn Jørgen E. Larsen, en legatportion på 15.000 kr. for deres mangeårige fælles arbejde med at skrive flyhistoriske artikler i TINBOX og med at omredigere og nybearbejde hæftet 'Forsvarets fly siden 1945'.

Reaktionen ønsker major Steen Hartov alt det bedste i hans fremtidige tjeneste og takker for mange års godt og værdifuldt samarbejde til gavn og glæde for os i redaktionen, men ikke mindst vore læsere.

Redaktionen

Billund Lufthavn

Farvel til en institution

Også chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant A.S. Sørensen (RØR) benyttede lejligheden til at sige goddag og farvel til H.E. Christensen (HEC).

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Billund Lufthavns direktør, H.E. Christensen, 67, bedre kendt som HEC, er gået på pension. Med hans afgang er en æra i Billund Lufthavns godt 30-årige levetid slut. HEC har været Flyvevåbnet en god samarbejdspartner gennem de 32 år. Ikke mindst når Flyvevåbnet i den kolde krigs periode skulle låne lufthavnen til indflyvning af engelske og amerikanske styrker, men også når Billund Lufthavn skulle låne Flyvestation Vandel i en uges tid, medens banen i Billund fik ny belægning.

Hvordan fejrer man en institution, der går på pension. Billund Lufthavns bestyrelse havde valgt at sige farvel til lufthavnens direktør siden starten, H.E. Christensen, HEC, ved at invitere alle der har navn i luftfarten og den politiske verden til at sige farvel i den bedst tænkelige ramme, -Danmarks Flyvemuseum i Billund. Og så lige foran LEGO-koncernens første fly, en Piper Aztec PA 23, som HEC selv fløj hjem fra USA i 1962.

Sej, beskeden og stædig

Formanden for Billund Lufthavns bestyrelsen, amtsborgmester Otto Herskind Jørgensen sagde i sin tale blandt andet, -Bestyrelsesmedlemmerne til alle tider, har været stolte af deres indsats, men det hele er altid endt med at blive personificeret i HEC. Videre sagde han, at det har været et eventyr at opleve lufthavnens fødsel og videre udvikling. -Der er her skabt et eventyr og en legende, som vi alle har fået lov at opleve.

Direktøren for LEGO-gruppen, Kjeld Kirk Kristiansen, sagde, -Få, bortset fra dig og far (afdøde direktør for LEGO-gruppen Gotfred Kirk Christiansen red. bem.) havde vel fantasi og visioner til at se den udvikling, der er sket. Far havde en særlig evne til at ansætte de rigtige mennesker til det rigtige job. Jeg ved, han var ked af at miste dig som medarbejder, men jeg ved også, at det gode samarbejde fortsatte.

Han karakteriserede HEC som en mand med højtflyvende visioner og begge ben på jorden.

Beskeden mand

Billunds borgmester Sv. E. Thychsen karakteriserede HEC således, -HEC er en mand, der er vant til at få sin vilje. Han ved i hvilken retning verden går; nemlig den vej han selv vil.

I de mange taler var HEC's beskedenhed en gennemgående karakteristik. Bagefter kom så stædigheden, klarheden og evnen til at skabe forståelse for den for Billund Lufthavn så nødvendige sag. Ingen sagde det højt, men at HEC altid har demon-

Der måtte poseres for fotografierne adskillige gange. Fra v. er det formanden for Billund Lufthavn, amtsborgmester i Vejle amt, Otto Herskind Jørgensen, fru Grete Christensen og endelig den legendariske lufthavnsdirektør, H.E. Christensen, mest kendt under navnet HEC. Flyet i baggrunden er LEGO's første fly, en Piper Aztec, PA 23, som HEC hentede hjem fra Boston, USA i 1962.

streret en jernvilje for at få gennemført det, han anså for at være nødvendigt for at skabe Danmarks næststørste lufthavn, lå klart i luften.

HEC takkede de mange talere. Han var især glad for de 200.000,00 kr. gæsterne havde givet ham i afskedsgave. Han gav straks pengene videre til det nyindstiftede legat til, -Fremme af den civile luftfart i Danmark.

At Billund Lufthavn og den civile luftfart, i nævnte rækkefølge, står HEC's hjerte nær kan ingen være i tvivl om. Det var derfor en særlig glæde for HEC, at Maersk Airs adm. direktør Bjarne Hansen lovede, at Maersk fra 1. juni åbner en rute fra Billund til Nice i Frankrig.

212 gæster sagde farvel til HEC, deriblandt pastor Eilif Krogagers enke, Gorma Krogager, 92. HEC selv sagde farvel ved at konstatere, at lufthavnsbestyrelsen havde ønsket denne reception, ikke ham. -Men, som han sagde, -Når bestyrelsen kalder, så kommer jeg. Taktfaste klapsalver fulgte ham ned fra podiet. ❑

Flyvevåbnet

Udnævnelser og chefskifter

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj (TOP) er fra 1. oktober 1997 tillagt midlertidig grad af generalløjtnant og samme dato beordret til tjeneste som permanent dansk repræsentant i Militærkomiteen og militærrådgiver ved Den danske repræsentation ved Det Nordatlantiske Råd.

Stabschefen ved Flyvertaktaktisk Kommando, oberst Kurt Ebbe Rosgaard udnævnes den 1. oktober 1997 til generalmajor og er samme dato beordret som Chef for Flyvertaktisk Kommando. Oberst Rosgaard bliver hermed den første ikke-pilot, der udnævnes til operativ chef for Flyvevåbnet. I samme forbindelse, og fra samme dato, er generalmajoren beordret til tjeneste som chef for Combined Air Operations Centre (CAOC) (Det fælles Operationscenter for Luftoperationer) ved Enhedskommandoen for den nordlige del af NATO's Nordregion.

Chefen for Flyvertaktisk Kommandos Logistikdivision, oberst Hans Nielsen er fra 22. januar 1997 beordret til varig tjeneste som Chef for Luftværnsgruppen.

Oberst og Assistant Chief of Staff Logistics and Manpower Division, HQ BALTAP, Peter Adser-Larsen er fra 22. januar 1997 beordret til varig tjeneste som chef for Flyvertaktisk Kommandos Logistikdivision.

Oberst, midlertidig brigadegeneral og forsvarsattaché ved den Kgl. Danske Ambassade i Washington og Ottawa, Erik Lyngbye er fra 1. februar 1997 beordret til tjeneste som Chef for Kontrol- og Varslingsgruppen.

Oberst, midlertidig brigadegeneral, Hans Henrik Viggo Hansen der forretter tjeneste som Branch Chief Air C2 og Sensors Branch ved Staben hos den Øverstkommanderende for de fælles Forsvarsstyrker i Europa, er fra 1. februar 1997 beordret til tjeneste som Chef for Forsvarsstabens Kontrolstabs Inspektionsafdeling.

Oberst Niels Jørgen Hansen og chef for Kontrolstabens Inspektionsafdeling i Forsvarskommandoen, er fra 1. februar beordret til tjeneste som chef for Flyvestation Karup.

Oberst og chef for Luftværnsgruppen, Lars Christian Fynbo er fra den 22. januar 1997 beordret som til tjeneste som dansk forsvarsattaché ved De kgl. danske Ambassader i Washington og Ottawa. Obersten tillægges grad af brigadegeneral fra tiltrædelsesdatoen.

Oberst Per Ole Gjelten og chef for Kontrol- og Varslingsgruppen er fra den 1. februar 1997 beordret til tjeneste som Branch Chief C2 og Sensors Branch ved Staben for den Øverstkommanderende for de fælles Forsvarsstyrker i Europa.

Litauen

Tusindvis af maveforbindinger til Litauen

Manuel aflæsning med hjælp fra, i forgrunden, sundhedsministerens højre hånd og chef for den humanitære hjælp til Litauen, Paulius Bindokas. Inde i containeren slæber major Kjeld Vinter endnu en papkasse med maveforbindinger ud.

Tekst og foto major K. Vinter, Forsyningsdepot Skrydstrup

Forsvaret i de spæde demokratier i de tre baltiske lande mangler så at sige alt. Danmark har påtaget sig at hjælpe dem på vej. Der stod ikke noget i major Vinters lærebøger om, hvordan man får 189.080 maveforbindinger leveret til Litauen.

Ansatte i forsvaret kan til tider løbe ind i nogle ekstraordinære opgaver. Det var også tilfældet, da jeg for tredje gang blev kommanderet til at deltage i afleveringsforretninger i Litauen. Denne gang skulle der afleveres ikke mindre end 189.080 maveforbindinger. De var blevet i overskud på NATO-depotet i Dejbjerg i Vestjylland. Forbindingerne stod til at blive kasseret, men en depotarbejder var opmærksom på muligheden for at sende forbindingerne til de baltiske lande.

Sagde ja-tak

En prøve blev sendt til hver af de tre baltiske republikker, og resultatet blev, at Litauen ønskede det allerede nævnte antal. Medens Estland og Letland ønskede noget mindre.

Forbindingerne blev pakket i 40-fods containere, der via færgeforbindelserne til Litauen blev leveret på det Litauiske Sundhedsministeriums lagerplads for humanitær hjælp i hovedstaden Vilnius.

Fra container til hospital

Til aflæsningen - der foregik uden hjælp af gaffeltruck eller lignede løftegrej - var der indkaldt 10 værnepligtige soldater, en øjenlæge og en tandlæge. Desuden var sundhedsministerens højre hånd, og den udsendte major fra Forsyningsdepot Skrydstrup naturligvis behjælpelig med aflæsningen. Dette manuelle stykke arbejde tog otte timer og 30 minutter. Støvet fra de mange kasser satte sig i halsen. Sodavand er en luksus, som ikke er tilstedeværende. I stedet fik vi et flaske børnemælkserstatning, som Frankrig havde sendt. Det smagte ikke godt, men det var væske.

Under aflæsningen dukkede mange hospitaler op med deres køretøjer, og det var en fornøjelse at se, at hjælpen fra den danske stat blev kørt direkte fra containerne til de hospitaler, der skulle bruge forbindingerne.

Taknemmelighed

Skønt træt, svedig og møgbeskidt af støv, var det en uforglemmelig oplevelse at modtage den taknemmelighed, som repræsentanterne fra hospitalerne viste os.

Mange bad mig takke den danske stat og det danske folk for hjælpen til det litauiske folk.

-Om vi var trætte efter aflæsningen? -Det blev vi i hvert fald efter indtagelsen af et stk. alus af typen Kalnapilis. I øvrigt en anbefalelsesværdig øl.

❑

Bosnien Herzegovina

Borgerkrigen har sat sine meget tydelige spor overalt i det ulykkelige land.

I dagens Europa skal en officer i flyvevåbnet kunne mere end at flyve kampfly eller skyde med HAWK-raketter. Her beretter den tidligere ansvarshavende redaktør af FLYnyt om sin nye, usædvanlige tjeneste og giver en klar analyse af sine arbejdsvilkår.

Hvor freden brydes af skyderier

Af oberstløjtnant J.F. Jørgensen (FØN) Military Liaison Officer to the United Nations In Bosnia and Herzegovina. (Militær forbindelsesofficer ved de Forenende Nationer i Bosnien-Herzegovina).

Da jeg engang midt i juni måned 1996, af stabschefen i FTK fik at vide, at jeg skulle påbegynde et nyt job i Bosnien den 1. august, var der ikke nogen i Danmark, der kunne fortælle mig, hvad jeg skulle lave . Det tog da også nogen tid, efter jeg ankom til Bosnien, før det helt eksakt gik op for mig, hvad stillingen egentligt indeholdt.

Jeg er udsendt på vilkår for Military Liaison Officer (militære forbindelsesofficerer). Den første måned tilbragte jeg i Sarajevo, i FN hovedkvarter, hvor dagligdagen gik med at blive sat ind i forholdene her, og med at blive instrueret i, hvad min norske chef, Brigadegeneral Hougland egentlig forventede af mig.

FN hovedkvarteret er opdelt i et antal funktioner så som International Police Task Force (IPTF) (den internationale politistyrke), Civil Affairs (civile anliggender) og Human Rights (menneskerettigheder). Her er IPTF så absolut den største med ca. 1600 politifolk fra ca. 30 forskellige lande.

FN her i Bosnien og Hercegovina er ledet af en udsendt FN embedsmand, som hedder Mr. Riza. Han er fra Pakistan, og må virkelig betragtes som en kapacitet på området.

Rundt i landet

I løbet af den første måned lykkedes det mig at komme rundt i næsten hele landet Bosnien og Hercegovina. Jeg besøgte en række militære hovedkvarterer og militære enheder. Således besøgte jeg Implementation Force, Headquarters (IFOR HQ) (Hovedkvarteret for Implementeringsstyrken), Allied Rapid Reaction Corps (ARRC) (Den hurtige allierede udrykningsstyrke), som er det hovedkvarter, der leder landoperationerne i Bosnien. Jeg besøgte selvfølgelig den Nordiske brigade, NORPOL-brigaden som har styrker fra såvel Danmark, Sverige, Norge, Finland som fra de Baltiske stater og Polen, derfor navnet NORPOL brigaden . Ligeledes besøgte jeg selvfølgelig den Danske bataljon i Duboj. Jeg besøgte byerne Banja Luke, Tuzla, Mostar, Pale og Brcko. Så alt i alt fik jeg i løbet af en måned en ganske god introduktion i, hvad jeg egentlig skulle lave.

Et af de lidt mere usædvanlige besøg var det i Pale, som er de Bosniske Serberes hovedby. Ved den lejlighed skulle jeg og en norsk kollega eskortere mr. Riza til et møde i de Bosniske Serberes velbevogtede hovedkvarter. Ved denne lejlighed blev der mulighed for at hilse på den Bosnisk Serbiske præsident Madame Biljana Plavsik, samt at komme ind i det Bosnisk Serbiske Hovedkvarter, hvilket i sig selv er en oplevelse.

Udsendt militær medarbejder

Men tilbage til mit job, hvad skulle

Det er ikke meget flygtningene har at vende tilbage til: Et hus uden tag og med skudhuller i murene.

jeg så egentligt lave. Mit job består nu i at være FN udsendte militære medarbejder. Jeg er udsendt til et distrikt, nemlig MND-N, som er den Amerikansk ledede Multi Nationale Division, der er placeret på Tuzla air base. Divisionen har ansvaret for hele den nordøstlige del af Bosnien.

Området er sammenfaldende med det tilsvarende internationale politidistrikt, hvis hovedkvarter ligeledes ligger i Tuzla. Så i det daglige har jeg den opgave, at forsyne FN's ledelse i Sarajevo med oplysninger af enhver art, om hvad der foregår i hele det Nordøstlige Bosnien og Hercegovina.

Klarer sig selv

Som udsendt på FN vilkår, må jeg selv sørge for alle daglige fornødenheder . Jeg har således fundet en lille lejlighed i Tuzla by, hvor jeg selv må sørge for mad med mere. Jeg har ikke langt til min daglige arbejdsplads, som er i politihovedkvarteret (IPTF HQ).

Herfra kan jeg sammen med min russiske kollega, ligeledes en oberstløjtnant fra flyvevåbnet, som kommer fra Moskva, ved hjælp af rapporter, samt diverse besøg ude i distriktet i vores jeep, og ved samarbejde med diverse Amerikanske militærfolk og andre Liaison officerer her i hovedkvarteret, holde FN orienteret om aktiviteterne.

Mine rapporter går i første omgang til FN ledelse i Sarajevo, hvor det militære efterretningselement, MLT (Military Liaison Team) samler alle oplysningerne, inden de bliver sammenskrevet til en daglig rapport. Meget af materialet ender i New York, og noget af det bliver brugt til at informere de forskellige pressefunktioner med. Så noget af mit materiale har sandsynligvis fundet vej til den Danske presse, og til jer derhjemme.

Samarbejdsparterne

De store parter i det internationale fredsarbejde i Bosnien og Hercegovina er: FN, IFOR, OSCE, ECMM, UNHCR og ICRC.

FN øverste repræsentant i landet er, Special Representative of the Security General (SRSG) (Generalsekretærens særlige repræsentant). FN har ansvaret for den internationale politistyrke. Herudover arbejder FN også med menneskerettigheder og civile anliggender. FN har givet et mandat til NATO om at oprette og operere IFOR styrken.

IFOR, som råder over ca. 60.000 soldater fra vel 10-15 forskellige lande, har ansvaret for den generelle militære sikkerhed i hele landet. Deltagerlandene er NATO plus partnerlande og hertil et lille antal andre lande. Og mere specifikt kan det udtrykkes, at IFOR styrken har ansvaret for, at de tidligere krigsførende lande efterlever Dayton aftalen rent militært. Og som en del heraf, at reglerne om adskillelse af parterne bliver efterlevet. Dette sker i praksis ved hjælp af en ZOS (Zone Of Separation) (Seperationszoner). IFOR fastsætter reglerne for parternes opførsel i denne ZOS. Men netop her ligger en række problemer gemt, som jeg vil komme tilbage til.

Organisation for Security and Corporation in Europe (OSCE) (Organisationen for sikkerhed og samarbejde i Europa) overvåger landets demokratiske udvikling og har bl.a. stået for at gennemføre valgene til diverse institutioner. Herudover overvåger OSCE, at parterne efterlever gensidige og internationale, indgåede aftaler. Blandt andet aftaler om våbenkontrol.

European Community Monitor Mission (ECMM) (Den Europæiske Moniteringsmission), er en organisation som er oprettet i den hensigt at kunne forsyne EU med informationer.

Office of High Representative (OHR), er med Carl Bilt i spidsen. EU organisation til at påvirke den politiske situationen i den retning, som EU ønsker. ECMM kan bringes til at udføre arbejdsopgaver for OHR.

Carl Bilt er den internationalt samlende og koordinerende øverste myndighed

United Nations High Commission for Refugees (UNHCR) (FN's Højkommissær for Flygtninge) står for hele flygtninge- og genhusningsområdet. Her er det værd at huske på at, der er omkring 1.000.000 mennesker, som lever i Bosnien , men borte fra deres oprindelige hjem, og som ikke umiddelbart har muligheder for at vende tilbage til deres tidligere hjem. Samt

Ny udgave i farver af Forsvarets fly efter 1945

Kan bestilles ved:
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup

Pris 25,00 kr. pr. stk. vedlægges i check eller kontanter.

Se anmeldelse i FLYnyt nr. 2/95 side 32.

ca. 500.000 mennesker, der lever som flygtninge uden for Bosnien og Herzegovina, i alt væsentligt i andre Europæiske lande. UNHCR koordinerer arbejdet for en række andre hjælpeorganisationer inden for dette store område.

International Commision of Red Cross (ICRC) (Det intenationale Røde Kors) står for arbejdet med at skaffe overblik over døde og forsvundne mennesker. Herunder arbejdet med at finde og udveksle lig eller rester af sådanne. ICRC er den organisation, der har overblik over massegrave og disses indhold.

Under disse store organisationer er der et utal af nationale og internationale hjælpeorganisationer, der alle gør deres for at yde hjælp til dette nødlidende samfund.

Politiske forhold i Bosnien og Hercegovina

Efter sammenbruddet af det gamle Jugoslavien har de politiske forhold været domineret af tre stærkt nationalistiske partier, hvert dækkende deres nationale interesser.

Muslimernes Democratic Action Party (SDA) (Demokratiske aktionsparti) ledet af Alija Izebegovic, som i øjeblikket også indtager stillingen som præsident for staten Bosnia and Herzegovina.

Serbernes Serb Democratic Party (SDS) (Det serbiske demokratiske parti), ledet af Biljana Plavsic, præsidenten for Republika Serpska (Den serbiske republik).

Kroaternes Croat Democratic Union (HDZ) (Den kroatikse demokratiske union), ledet af Kresimir Zubak, som også er præsident for den Muslimsk Kroatiske Federation.

Disse tre partier var såvel før som under krigen fra 1991 til 1995 meningsdannende i samfundet. Der er i øjeblikket ikke nogen ændring i dette forhold. Partierne er stadig meningsdannende på et stærkt nationalistisk grundlag, og præger hele samfundets eksistens og udvikling.

Hverdag

Efter at Dayton aftalen blev indgået for nu ca. et år siden, har der generelt ikke været direkte militære konfrontationer mellem parterne. Derimod er det dagligdags i hele distriktet og for den sags skyld i hele landet, at der er etniske konfrontationer, som ender med mord eller med, at huse bliver sprængt i luften. Således er der blevet sprængt flere hundrede huse i luften indenfor den sidste måned alene i dette distrikt. Parterne kan generelt ikke acceptere hinanden eller endnu mindre leve sammen. Landet er de fakto delt i tre dele, en for hver af de tre etniske grupperinger. De daglige problemer opstår, når medlemmer af en af de etniske grupper (som regel mennesker, der lever borte fra deres oprindelige opholdssted) forsøger, mere eller mindre organiseret, og somme tider med skjult militær opbakning, at flytte tilbage til deres gamle byer eller landsbyer. Dette vil modparten ikke acceptere og en konflikt er under opstart.

Som hovedregel sker disse tilbageflytninger til landsbyer i ZOS, idet det i alt væsentlighed er utænkeligt, at større grupper kan flytte tilbage til områder, som beherskes af modparten. Derimod er der en mulighed for, at det kan lade sig gøre i ZOS. Der er her i ZOS, at parterne prøver kræfter. Og det er her såvel IFOR som IPTF har størstedelen af deres daglige arbejdsopgaver.

Skyder på de uønskede

I uge 46 sidste år, ønskede en større muslimsk gruppe (200-300 mennesker) at flytte tilbage til landsbyen Gajevic på den Serbiske side af den inter etniske grænse. Dette foregår om natten og med militær opbakning. Når Serberne finder ud af det, bliver der sendt bevæbnet politi til stedet. Dette bliver opdaget af det internationale politi eller IFOR og det medfører straks, at der bliver sendt IFOR styrker til stedet. Disse forsøger at få situationen under kontrol uden blodsudgydelser , men ofte sker det, at en eller flere kommer til skade eller endda bliver dræbt. I sidste uge blev 3 Serbere og 2 Muslimer sårede, og den ene Muslim døde senere. En Hollandsk politimonitor blev såret, da en serbisk politimands pistol ved et uheld gik af i et FN køretøj.

Da det i henhold til Dayton aftalen ikke er tilladt at have våben i ZOS, medfører hændelsen, at IFOR må gennemsøge landsbyen eller området for våben. Som regel findes der våben, disse bliver så konfiskeret for senere at blive destrueret. I sidste uge blev et militært lager, tilhørende det Bosniske militær, konfiskeret af IFOR. Lageret indeholdt adskillige lastbiler fulde af våben og andet militært udstyr. Alt det konfiskerede materiel blev straks ødelagt. ❑

Mindekors fra højen ved fjernsynstårnet, hvor 14 mennesker mistede livet og mere end 300 blev såret i 1990. I korset er indfattet 23 falmede fotografier.

Balticum

Fjernsynstårnet - et symbol

Tekst og foto major K. Vinter, Forsyningsdepot Skrydstrup

Vi danskeres evne til at gøre luksusproblemer til det store spørgsmål i hverdagen, blev for major Kjeld Vinter til spørgsmål om det rene ingenting, da han stod ved foden af fjernsynstårnet i Vilnius.

Fjernsynstårnet i Vilinius, Litauen, dannede i 1990 rammen om de tragiske hændelser, hvor 14 civile litauere blev dræbt, og mere end 300 såret af de russiske styrker.

Under mine to første besøg i Litauen havde jeg et inderligt ønske om at besøge stedet, men tiden tillod det ikke. Men under mit sidste besøg blev der lejlighed til at kigge på fjernsynstårnet med den tragiske historie.

Betalte med livet

Jeg løste billet til tårnet. Det kostede et beløb svarende til 54 danske kroner, men så var der også inkluderet et tre retters måltid med efterfølgende kaffe i den roterende restaurant.

Under den en time lange rotation fik jeg set Vilnius fra oven alle 360° rundt. Efter besøgt i tårnet dvælede jeg en halv times tid ved mindesmærkerne for de dræbte. Med en underlig følelse i kroppen tænkte jeg tilbage på de arme civile mennesker, der for kun ca. seks år siden måtte lade livet for et systemskifte. Tankerne gik naturligvis også til de russiske soldater, der så sent som den 3. august 1993 forlod Litauen.

Berørt

Man kan kun være meget berørt, når man har været på dette sted. -Og man kan til gengæld glæde sig meget over tingenes tilstand i Danmark - på trods af de umenneskelige handlinger, der foregår rundt om i verden hver dag. ❑

Vi anmelder

Fra morsenøgle til datanet

Flyvevåbnets Signaltjeneste gennem et halvt hundrede år

Forfatter:
Leder af signaltjenesten i Flyvertaktisk kommando, major A.B. Christensen.
Størrelse: 17x24 cm.
Sidetal: 380, indbunden.
Illustrationer:
145 s/h billeder.
Forlag: Eget.
Ekspedition:
Nyboders Boghandel, St. Kongensgade 144, 1264 København K. Telefon 33 32 33 20, og major A.B. Christensen, Flyvertaktisk Kommando, Flyvestation Karup, 7470 Karup.
Pris.: 198.00 kr.

A.B. Christensen har begået en velskrevet bog, der handler om Flyvevåbnets signaltjeneste gennem et halvt århundrede, så godt og vel. Man behøver ikke være signalmand af fødsel for at læse bogen med udbytte. A.B.C. kan nemlig ikke helt holde sig til 'gnisten', der er for mange spændende ting rundt om emnet, han lige skal have med. Han bevæger sig tilbage til Fixertjenesten, som var spredt ud over landet. Når man er færdig med bogen, kender man disse gæve gutter, der sad rundt om i landet og hjalp flyene med at navigere sikkert hjem. Han tager også på tur til Grønland, flytelegrafisterne får deres i denne spændende bog. Også den moderne teknik, rationaliseringerne og hvad heraf fulgte er med i bogen. Han har talt med mange gamle signalfolk, og deres personlige beretninger er med til at gøre bogen til et spændende dokument om Flyvevåbnets næsten 50-årige tilværelse, som selvstændigt værn.

Forsvarskommandoen

Samarbejdet med pressen skal præges af - åbenhed og tillid

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Forsvarets omgang med pressen og pressens medarbejdere, journalisterne skal være præget af åbenhed og tillid, sagde general og forsvarschef Christian Hvidt til tilhørerne på Forsvarskommandoens presse og informationskonference i januar.

Det var en forsvarschef, der var fast besluttet på at forbedre forholdet til pressen, som gik på talerstolen ved Forsvarskommandoens presse- og informationskonference, hvor han fortalte 100 presse- og informationsmedarbejdere i forsvaret. -Vor kontakt med pressen skal være præget af åbenhed og tillid, det er vigtigt, fortsatte han. -At budskabet når igennem og at vi ikke ender i den grå informationsmasse, som ingen interesserer sig for. Generelt er vi blevet behandlet godt af pressen, selv om der er ting, vi kunne have undværet.

Han fortalte, at journalist Niels Brinch havde meddelt ham, -At pressen får altid ret. Vi skriver om en sag uanset om I vil give os oplysningerne eller ej. Her tilføjede Christian Hvidt (VIT), -I så fald er det ikke altid det der kommer til at stå er korrekt, men så er det ikke journalistens skyld.

Internettet

Om brugen af internettet sagde VIT, -Internettet er taget i brug flere steder. Det er sket noget tilfældigt og ustruktureret, det søger vi nu at råde bod på. Forsvarskommandoen har sendt en række gode ideer til Forsvarsministeriet om, hvordan man kan lave en bestemmelse for brug af internettet. Under Partnership for Peace (PfP) (Partnerskab for Fred)-øvelsen Baltic Circle 1996 (BC96) var vi på internettet med oplysninger om øvelsen. Det blev til ca. 50.000 forespørgsler, så vi ved interessen, for det vi foretager os, er der.

Om PfP-øvelserne sagde han, at de ikke automatisk er interessante for pressen. Derfor må vi gøre noget for at fange interessen. Det presse- og informationscenter vi oprettede på Antvorskov kaserne, og som nogen betegnede som et Overkill (alt for stort), fik budskabet ud, ikke mindst på det fotografiske område. VIT lagde heller ikke skjul på, at Danmark har en forpligtigelse til at hjælpe PfP-landenes presse med at få nyheder hjem. -De har det samme store behov for at fortælle deres befolkninger om, hvad det er de deltager i.

Menneskelig behandling

Forsvarschefen kom herefter ind på pressens behandling af havariet på Færøerne, hvor admiral og forsvarschef Hans Garde og hans hustru Anne Garde og seks andre omkom. -Denne pressedækning var præget af stor forståelse og tillid, sagde Hvidt. Jeg har senere sendt et brev til pressen og udtrykt min tak. At den opfattelsen var gensidig understreges vel af, at Rolf Jonshøj fra DR TV1 skriftligt har takket os for, at vi holdt pressen underrettet om, hvad der skete.

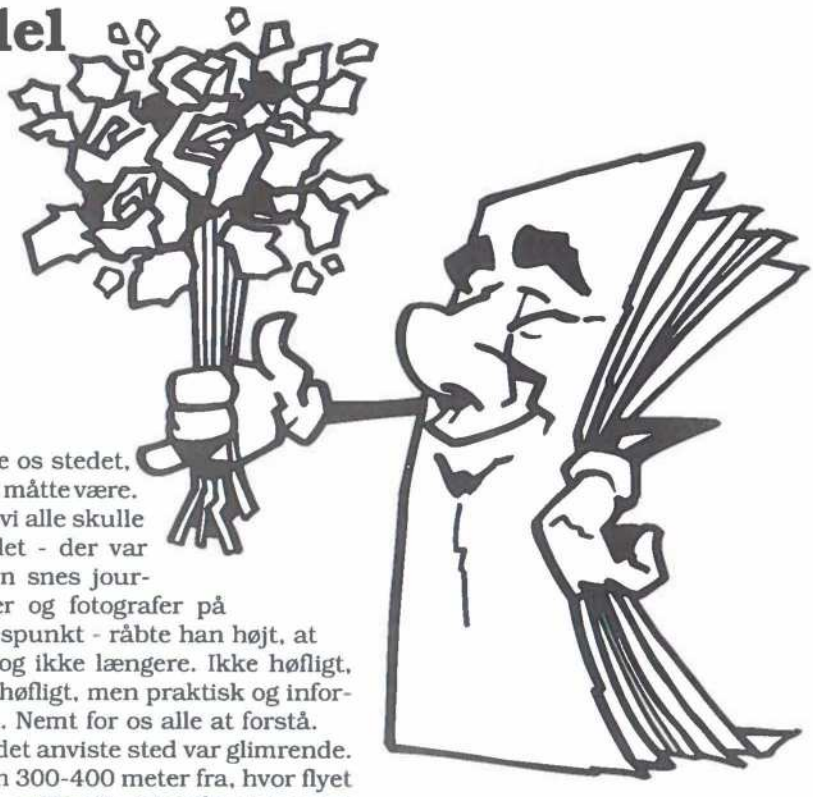
Han kom herefter ind på de sager, som mange steder i forsvaret har gjort ondt. Han sagde, at sagen om oberst Jørgen Jensen og EkstraBladet er lukket. Sagen drejede sig om oberstens forslag om, at EkstraBladet blev lagt på is i en periode. -Jeg kan ikke stærkt nok understrege, sagde VIT, -At intet dagblad eller andre pressemedier må disfavoriseres. Han kom herefter ind på Morgenavisen JyllandPostens brug af lov om offentlighed i forvaltningen. Han gav udtryk for, at det næsten skete pr. automatik. -Det stiller store krav til researcharbejdet, når en sådan anmodning skal behandles, vi skal derfor være meget sikre, når der bliver givet afslag. Jeg er glad for, at Simon Andersen fra JP kommer her på konferencen. Han understregede, at aktindsigt er et spørgsmål om åbenhed, selvom det måske ikke lige var det, vi forstod ved loven, men sådan er det. Tillid er et spørgsmål om gensidig tillid, mit råd er, at vi gør noget for at lære pressens, og de vores, arbejdsvilkår at kende.

Forsvarschefen, general Christian Hvidt på Forsvarskommandoens presse- og informationskonference, - Vi lever i en forandringens tid, hvor det er vigtigt at få budskabet om, hvad forsvaret foretager ud til det omliggende samfund.

Generalen sluttede sin tale med at understrege, at han lægger vægt på, at forsvaret er på toppen, når der er tale om information, og at alle har et ansvar for at sige fra overfor, dårlig, forkert eller ingen information om forsvaret. Han sluttede med at sige, -Vi lever i en forandringens tid, hvor det er vigtigt at få budskabet om, hvad forsvaret foretager ud til det omliggende samfund. ❑

Flyvestation Vandel

Tak, Tak



Tak er kun et fattigt ord. Alligevel har det ikke altid været taknemmelighed, der har præget forholdet mellem Forsvaret og pressen, nærmest det modsatte. Journalisterne har følt at Forsvaret var træg at arbejde sammen med. Modsat har man i Forsvaret ofte hørt pressen beskyldt for at være 'på nakken' af forsvaret. Sandheden ligger et eller andet sted her imellem. Een gang er det dog lykkedes Forsvaret at ramme plet - læs selv.

INGEN AF OS fremmødte journalister havde for alvor regnet med, at vi ville få lov til at bevæge os i samlet flok ind på Flyvestation Vandel for at overvære nødlandingen af et lille tomotorers fly, som havde mistet det ene landingshjul.

Men endnu engang viste det sig, at det er godt at have forbindelser. En B.T.-journalist havde kontakter de rigtige steder, og dem trykkede han på - til vores fælles bedste - mod at der blev indgået en gentlemen agreement mellem journalisterne og personellet på flyvestationen. Så langt, så godt, og tak til B.T.-journalisten for det (jeg fik desværre ikke hans navn).

I SAMLET kortege kørte vi mod landingsbanen, hvor nødlandingen skulle foregå, og en premierløjtnant anviste os stedet, hvor vi måtte være. For at vi alle skulle høre det - der var godt en snes journalister og fotografer på det tidspunkt - råbte han højt, at hertil og ikke længere. Ikke høfligt, ikke uhøfligt, men praktisk og informativt. Nemt for os alle at forstå.

Og det anviste sted var glimrende. Kun en 300-400 meter fra, hvor flyet skulle nødlande. Bagefter blev der oven i købet arrangeret en pressekonference. Både journalister og fotografer havde god grund til at være glade og tilfredse med dette arrangement.

SÅ VAR DET, at en af mine kolleger fandt det retfærdiggjort at råbe tilbage mod premierløjtnanten: "så vil jeg gerne se, at de hunde bliver fjernet!" Han hentydede til to MP'er med hunde, som var opstillet foran presseflokken for at sikre sig, at alt forløb, som det skulle.

"Vi er jo ikke en flok forbrydere! Vi er civiliserede mennesker" tilføjede journalisten i et selvretfærdigt og forurettet tonefald.

Nogle gange er jeg ikke helt sikker på, hvilket stof en journalist egentlig er lavet af. Men det virker ikke til at være vævet af taknemmelighed. Havarikommissionen, brandvæsener fra hele omegnen, militæret på flyvestationen, redningspersonel fra Billund Lufthavn, politi, RCC Karup (Redningskoordinationscentret, Karup, red. bem.) var her alle i et kæmpe opbud med isenkram til at klare den værst tænkelige situation for at hjælpe tre mennesker sikkert ud af en faretruende situation. Og så er der en lille journalistkollega, som bliver sur over, at han har fået en isvaffel med fire og ikke fem kugler - selvom der da både er flødeskum og syltetøj på den, han har fået.

Er det ikke flot, at flyvestationens folk i en sådan situation tager sig tid til og sætter folk af til at opfylde journalisters og pressefotografers behov for stof til dagen forsidehistorie? De behøvede ikke at gøre det. Er journalister for fine til at sige tak og for fine til at vise takt?

Jeg nævner med vilje ikke journalistens navn og hvilken avis han kommer fra. Jeg ved hvem han er, men det kommer ikke sagen ved.

Med venlig hilsen
Journalist exam.art.
Gert Holmgaard Nielsen
vikar på Vejle Amts Folkeblads
Billund-redaktion.

Læserbrevet, der blev offentliggjort i bladet 'Journalisten' nr. 17 den 6. november 1996, er bragt med tilladelse af Gert Holmgaard Nielsen.

Forsvarskommandoen

Pressen har altid ret - uanset hvad forsvaret siger

Cand.jur., afdelingsleder ved Danmarks Journalisthøjskole og Danmarks eneste ekspert i pressejura, Knud Aage Frøbert, -I kan sætte ligeså mange klassifikationer på jeres skrivelser I vil, det hjælper ingenting. Pressen får i næsten alle tilfælde de sagsakter den ønsker. (Foto s-n).

Lov om offentlighed i forvaltningen gælder også for forsvaret. Cand. jur. og journalist K.Aa. Frøbert gjorde dette lysende klart. At forsvaret ofte betragtet som 'pressens gadedreng', journalist Simon Andersen gav eksempler fra det virkelige liv.

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

-Lov om offentlighed i forvaltningen gælder også for forsvaret! -I kan sætte ligeså mange klassifikationer på jeres skrivelser I vil, sagde cand.jur. og Danmarks eneste ekspert i pressejura, Knud Aage Frøbert, til deltagerne i Forsvarskommandoens presse- og informationskonference, -Det hjælper jer ingenting. I kan forhale sagen, hvad der er i strid med lovens bogstav, men I kan ikke forhindre pressen i at få adgang til papirerne. -Hvis I afslår at udlevere de akter man ønsker indsigt i, er den eneste begrundelse der holder denne, -Hensynet til rigets sikkerhed. I mere end ni ud af ti sager får journalisten de akter, han beder om.

Efter denne konstatering gennemgik Frøbert loven om ophavsret og konstaterede, at den som har taget et billede eller frembragt et litterært værk, det være sig en bog, en artikel, et musikværk og meget andet, så er det den, der har begået værket, der har ophavsretten. Om billedet er taget i arbejdstiden med arbejdsgiverens kamera, eller skrevet i arbejdstiden på arbejdsgiverens PC'er vedrører ikke ophavsretten. Arbejdsgiveren kan bruge 'værket' til de formål, det er fremstillet, men kan ikke herudover gøre det til genstand for offentliggørelse. Den eneste undtagelse i loven fra denne bestemmelse er Edb-programmer, dem ejer arbejdsgiveren.

Den berømte Simon

Journalist Simon Andersen fra Morgenavisen JyllandsPosten, høres i forsvarets pressekredse jævnligt omtalt, som var han 'det onde dyr i åbenbaringen'. Årsag; Simon Andersen er mester for en række kritiske artikler om forsvaret i forskellige sammenhænge. De fleste bygger på, at han har forlangt aktindsigt i forskellige sager, og herefter ud fra akterne hudflettet forsvaret for den udviste handlemåde.

Så indtog han da podiet, men først efter at have skrevet '16 MIA.' med en cirkel om på tavlen. Han indledte med at sige, -De 16 mia. kr. I får til at drive forsvaret hvert år, er grunden til, at vi journalister bør holde øje med jer. Det er offentlige penge I forvalter, og den måde I gør det på skal overvåges kritisk.

Man kan ikke sige, at Simon Andersen stak hovedet i busken, han svarede meget direkte på de spørgsmål, der kom fra de 100, 200% lyttende konferencedeltagere. Han erklærede blandt andet, -I får en uforholdsmæssig god pressedækning. Og I piber højlydt, hvis I bliver kritiseret. Vil I have det søde, må I også acceptere det sure. Og fortsatte, -Pressen har altid ret, med streg under ret, har den det ikke, får den det, uanset hvad I siger. Forsvarets interne information fik følgende hilsen med på vejen, -I har en utrolig dårlig vane i forsvaret, jeres blade er utroligt selvglade, bladet Officeren er det værste blad, der findes. Jeg har kun set et blad, der indeholder en smule selvkritik, det er Telegrafen i Fredericia.

Der blev ind imellem taget kraftigt til genmæle fra tilhørerne. Simon Andersens svar var direkte, han lod ingen i tvivl om, at kun rigets sikkerhed kunne hindre ham i at komme i besiddelse af de akter, han ønskede at se, og sagde så, -Det handler ikke mere om ideologi, men om de 16 mia. kr. I hvert år bruger.

På et spørgsmål fra salen om, hvad han mente om forsvaret? svarede han, -Jeg går meget ind for forsvaret. Han understregede, at han faktisk var vild med forsvaret. Der sporedes tvivl i manges ansigter. Simon Andersen fik i øvrigt et af de største bifald, der tilfaldt en foredragsholder på konferencen.

Signal forstået

Skal man søge at tyde de signaler, der kom fra forsvarets ledelse på

Stabschef ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Kurt Ebbe Rosgaard, - Flyvertaktisk Kommando har en meget enkel pressepolitik, -Du kan udtale dig om det du har forstand på! -Tal ikke nedsættende om andre! -Tal kun om uklassificerede ting! -Så enkelt er det sagde han på Forsvarets presse- og informationskonference i januar. (Foto Fototjenesten, Flyvestation Karup).

konferencen, må det være, at signalet fra pressen er blevet forstået.

Forsvarschefen sagde således, -Aktindsigt er et spørgsmål om åbenhed, selvom det måske ikke lige var det, vi forstod ved loven, men sådan er det.

Stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst K. Rosgaard, sagde blandt andet, -Vi tager det med pressen alvorligt, det er en vigtig del af vor hverdag at kunne tale med dem. Vi skal have et gensidigt tillidsforhold til medierne og have forståelse for deres arbejdsbetingelser, også når det gælder de mørke sider af vor tilværelse. Vi beder så om en smule forståelse for vores situation.

Oberst Rosgaard fortalte, at Flyvertaktisk Kommando har en meget enkel pressepolitik, -Du kan udtale dig om det du har forstand på, -Tal ikke nedsættende om andre, -Tal kun om uklassificerede ting! -Så enkelt er det! sagde han. -At Flyvestation Aalborg så går ud og fortæller, at de mangler piloter. Ja det er sandt nok, og det har de forstand på. At vi dagen efter går i pressen og fortæller, hvordan sagen ser ud fra Flyvertaktisk Kommandos side, det er vor ret. Aalborg betjente sig at sin ret til at tale om det, de har forstand på. Godt nok. Der kom ingen damp ud af ørerne på generalen af den grund. -Når man har en enkelt politik på et område, så kan der ske ting, man ikke kan kontrollere, men vi ændrer ikke politikken af den grund! Rosgaard sluttede med at sige, -Vi føler ikke, at vi har nogen 'fjender' i pressen'.

Også informationschefen ved Forsvarskommandoens Presse- og Informationstjeneste, oberstløjtnant Arne Beier-Holgersen gav udtryk for, at tiden var inde til at vise åbenhed, han sagde blandt andet,

-Det betaler sig at vise åbenhed overfor journalisterne. Man kan lave aftaler med journalister i specielle sager. Hans eksempel var tilbageholdelse af passagerlisten da Gulfstream-flyet styrtede ned på Færøerne. Han lagde ikke skjul på, at forsvaret skal væk fra den holdning, -At enhver henvendelse fra pressen er en trussel.

De øvrige foredragsholdere fra pressen gav udtryk for, at forsvaret var blevet 'lettere at danse med', alligevel kom der, selv om det skete med et smil, små kritiske bemærkninger om, at hurtighed ikke altid var det der præger nyhedsstrømmen fra forsvaret, og da slet ikke, hvis det er noget, med forsvarets øjne, ubehageligt der skal informeres om. ❑

Tegneserie i farver

Dette unikke 38-siders hæfte kan købes ved:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
Tlf.: 44 89 36 50

Pris 35,00 kr. pr. stk. vedlægges i check eller betales kontant ved personlig henvendelse.

Læs anmeldelsen i FLYnyt nr. 1/96 side 21.

Flyvevåbnets Officersskole

Der blev svedt meget

På denne råkolde formiddag i begyndelsen af november gav deltagerne sig helt ud. Tænder blev bidt sammen -man ville vinde. Flyvevåbnets Officersskole stod som arrangør af AIRCENT Cross-Country Running Championships 1996.

Den tyske vinder af Cross Country for mænd, A Green på vej op ad en af de stejle bakker. Stilen var suveræn og ubesværet. Føringen var på dette tidspunkt 40 sekunder.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I overværelse af Danmarks repræsentant i Den internationale Olympiske Komité, pensioneret generalmajor og deltager ved de Olympiske Lege i 1948, Niels Holst-Sørensen, tog en højtidelig åbningsceremoni for AIRCENT (Allied Air Forces Central Europe) sin begyndelse. Med landenes faner i spidsen marcherede Danmarks, Belgiens, Englands, Hollands, Tysklands og USAs hold ind i gymnastiksalen i Jonstruplejren.

Næstkommanderende ved Flyvevåbnets Officersskole, oberstløjtnant Falkbøll bød de aktive velkommen og glædede sig over, at Flyvevåbnets Officersskole havde fået lov at være værter for det første Cross Country Running Championship (mesterskab i terrænløb) under AIRCENT, afholdt i Danmark.

Han gav herefter ordet til general F.W. Oliemann fra det hollandske Flyvevåben. Han understregede, at konkurrencen var et eksempel på ånden om venskabelig kappestrid, samarbejde og gensidig respekt, som er en af styrkerne i NATO-samarbejdet. Han sluttede med at erklære det fjerde Cross Country Championship for åbent og ønskede løberne held og lykke og forhåbentlig et tæt løb.

Besværlig tilrejse

Englænderne skulle have krydset Nordsøen med færge. En halv orkan holdt færgerne i havn og man måtte i hast skifte til fly. Værre gik det for tyskerne, som var nået frem til østersøfærgen til Danmark. Den var også aflyst. Altså måtte man hele vejen rundt over landjorden, op gennem Jylland over Fyn og med en færge til Sjælland. De er seje folk de tyskere, hvad resultatlisten senere vil vise.

Ruten

Starten og mål var på cindersbanen ved gymnastiksalen. Cross-Country ruten for mændene var 9,5 km, medens kvinderne kunne nøjes med at løbe 5,5 km. De fleste af Flyvevåbnets ansatte kender turen rundt langs hegnet i Jonstruplejren. Op og ned

Under intens hepning fra eleverne fra Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole, godt hjulpet af kadetterne fra Flyvevåbnets Officersskole, begiver kvinderne sig ud på deres 5,5 km. terrænløb.

Slutresultat - mænd						
Land	Basketball	Atletik	Svømning	Volleyball	Cross-Country	Slutresultat
RAF	4	5	5	3	6	23
BAF	5	4	2	5	5	21
RNLF	2	3	4	4	4	17
USAFE	6	2	1	2	1	12
RDAF	3	1	3	1	3	11
GAF	-	6	6	6	2	*

GAF (Luftwaffe) deltog ikke i konkurrencen i basketball, hvilket automatisk diskvalificerede dem fra den generelle konkurrence i AIRCENT - de må have ærgret sig!

Slutresultat - kvinder				
Land	Atletik	Svømning	Volleyball	Slutresultat
RAF	6	6	5	17
BAF	5	4	6	15
RNLF	1	5	2	8
USAFE	4	3	4	11
RDAF	2	3	3	8
GAF	3	1	1	5

ad bakke er et venligt udtryk for ruten. Det betød da også en stor spredning i feltet. Trods den besværlige og meget langvarige transport til Jonstrup, så blev det tyskeren A. Green, der løb med førstepladsen i tiden 30.28 m for de 9,5 km. Han var 43 sekunder foran nummer to Schurmans fra det belgiske flyvevåben, medens Royal Air Forces A. Johnstone blev nummer tre, et sekund efter.

Festligt

Medens løberne svedte på ruten, havde publikum, der fortrinsvis bestod af kadetter fra Flyvevåbnets Officersskole og sergentelever fra Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole en festlig dag. Hver gang en løber kom i mål, blev vedkommende hilst med et trefoldigt hurra. Så gik man over til at svinge med huerne og levere en 'Jubel-rulle', og ind imellem lavede man bølge. Et festligt indslag, som selv den mest trætte løber blev oplivet af. Vel ikke mindst den seje kvindelige tyske løber M. Struckmeier, der kom humpende i mål med en knæskade. At hun ikke fik noteret nogen tid, på grund af sin skade var åbenbart af mindre betydning - fuldføre skulle man! Hurraråbene og klapsalverne var velfortjente.

Flere konkurrencer

I løbet af sæsonen 1996 har landene under AIRCENT dystet i disciplinerne, basketball, atletik, svømning, volleyball og nu sidst Cross-Country, vi bringer her, øverst på siden, det endelig resultat af konkurrencerne.

Chefskifte ved Luftværnsgruppen

Den 17. januar 1997 skiftede Luftværnsgruppen chef. Fra v. den afgående Chef for Luftværnsgruppen, oberst L.C. Fynboe, der den 22. januar blev udnævnt til brigadegeneral og overtog stillingen som dansk forsvarsattaché ved De kgl. Ambassader i Washington og Ottawa. I midten Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Tophøj, og til højre den nye Chef for Luftværnsgruppen, oberst H. Nielsen, der kom fra stillingen som Chef for Flyvertaktisk Kommandos Logistikdivision. (Foto, flyveroverkonstabel Allan Hansen, Luftværnsgruppen).

Havarier

F-16 styrtet ned ved Marham

Siden 1987 har Flyvevåbnet været forskånet for egentlige havarier. Den næsten utrolig gode statistik fik et tragisk endeligt i august måned 1996, hvor en Gulfstream GIII styrtede ned under indflyvning til Vagar lufthavn på Færøerne.

Brandfolkene fra Flyvestation Skrydstrup postede masser af vand ud under flyet for at mindske risikoen for brand. (Foto, flyvespecialist Brian Jacobsen, Fototjenesten Flyvestation Skrydstrup).

Som det også fremgår af teksten, ser skaderne på halenummer E-597 ikke ud af ret meget. Som det også ses, mangler droptanken den bagerste del, som må have været udsat for et stort pres under den ca. 700 m lange glidetur hen over betonen. (S/H billede) (Foto, flyvespecialist Brian Jacobsen, Fototjenesten Flyvestation Skrydstrup).

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 22. november blev en F-16 Fighting Falcon, halenummer E-597 lettere beskadiget under landing på Flyvestation Skrydstrup. Piloten premierløjtnant M.D. Munkner (KUM) var i færd med at øve Touch and Go (Anflyvning, hvor hjulene rører jorden, hvorefter der igen gives gas og flyet tages i luften). Ved det sidste Touch var hjulene ude, da flyet efter planen fik kontakt med landingsbanen, men før piloten igen fik givet gas for at gå i luften, kørte hjulene op på plads i hjulbrøndene. Herefter kurede flyet ca. 700 m. ned ad landingsbanen. Havarikommissionen undersøger uheldet og ønsker ikke for nærværende at udtale sig om årsagen til uheldet.

Teknikere fra Flyvestation Skrydstrup og Flyvematerielkommandoens F-16 Sektion har gennemført en foreløbig undersøgelse af skaderne på flyet. De ser ud til at være begrænsede. Flyets droptanke har kraftige slidmærker. De lodrette finner bagerst på flyet er halvdelen slidt væk.

Chefen for Flyvematerielkommandoens F-16 Sektion, Kaj Poulsen siger til Set&Sket, -Vi kan ikke vide, om det har medført revnedannelser i nogle af flyets Bulkheads (Skot), men det ser ud som om droptankenes lodrette finner bagtil har taget skraldet.

Han fortsætter, -Sandsynligvis er der kun overfladiske skader, så vi har igen været heldige.

Uheldet ude

Den 11. december 1996 kl. 11 var uheldet ude. Kort efter starten fra RAF (Flyvestation) Marham ved Kings Lynn nær nordkysten i grevskabet Norfolk, måtte kaptajn Martin Aarestrup Friis (AMI) og premierløjtnant Morten Lyngsø Andersen (MON) lade sig skyde ud med katapultsæde af halenummer ET-205. Begge landede i god behold. Efter undersøgelse på hospitalet i Norwich kunne begge

Gulfstream G-III, halenummer F-330, fotograferet på Vagar lufthavn den 16. januar 1995. (Foto s-n)

udskrives. Flyvevåbnets havarikommission tog straks til England for at undersøge årsagerne til havariet. Undersøgelserne er endnu ikke afsluttede og årsagen til havariet er ikke fastslået.

Havariet endnu ikke klarlagt

Efter at have undgået havarier siden 1987, har Flyvevåbnet været hårdt ramt. Det alvorligste havari i Flyvevåbnets historie fandt sted da Gulfstream GIII, halenummer F-330 den 3. august 1996 totalhavarerede mod klipperne under indflyvning til Vagar lufthavn. Besætningen på fire og fem passagerer, heriblandt Forsvarschefen, admiral H.J. Garde og dennes hustru Anne blev alle dræbt.

Årsagen til havariet er endnu ikke klarlagt. I havarikommissionens foreløbige redegørelse af 14. august 1997, kom flyet under anflyvningen til Vagar ind i meget urolig luft. Havarikommissionen udelukker ikke, at de voldsomme vindforhold kan have været en medvirkende årsag til havariet. I januar måned har chefen for Flyvesikkerhedssektionen ved Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER), flyvesikkerhedsofficeren ved Flyvestation Værløse, major N.J. Helgren (JØN) og major major P. Schmock (MOK) Flyvertaktisk Kommando været i USA for at gennemføre vindtunnelforsøg med baggrund i de oplysninger man har om de lokale vindforhold ved Vagar. Endelig vil alle vitale komponenter fra flyet gennemgå tekniske analyser for at den vej at klarlægge flyets tekniske tilstand, da havariet fandt sted. Analyser og forsøg involverer også Gulfstream-fabrikken i USA, og en endelig havarirapport kan tidligst ventes i løbet af året.

Tabte F-16 fly

Siden modtagelsen af det første F-16 Fighting Falcon fly på Flyvestation Skrydstrup den 18. februar 1980, har Flyvevåbnet mistet i alt otte fly af typen.

At miste otte jetkampfly ved havarier over en periode på over næsten 17 år, kan for nogen lyde af meget. I virkeligheden er det næsten verdensrekord i flyvesikkerhed, når havariraten udregnes i antal havarier i forhold til antal af fløjne timer. De danske F-16 fly havde ifølge Driftssektionen ved Flyvestation Skrydstrups Materielafdeling den 10. januar 1997 klokken 11:37 fløjet i alt 159.537:10 timer.

Statistik for flyvesikkerhed er ikke en entydig størrelse. Navigationsflyvning er selvfølgelig ikke belastet med samme risiko som egentlig øvelsesflyvning. Da dansk luftrum ikke er ret stort, er det meste af den udførte flyvning direkte øvelsesflyvning, hvor der stilles store krav både til pilotens opmærksomhed og til materiellet. De danske jagerfly og deres piloter får altså ikke mange flyvetimer, der kan defineres som 'afslapning'. Set i det lys er statistikken måske endda endnu bedre. ❑

Havarierne fandt sted ved følgende lokaliteter:

- Halenummer	E-175	havareret	5. april 1983 ved Fole i Sønderjylland.
- Halenummer	ET-209	havareret	19. juni 1984, kollideret med ET-211 over Fyn.
- Halenummer	ET-211	havareret	19. juni 1984, kollideret med ET-209 over Fyn.
- Halenummer	E-179	havareret	1. april 1985, kollideret med halenummer E-186 over Ribe.
- Halenummer	E-186	havareret	1. april 1985, kollideret med halenummer E-179 over Ribe.
- Halenummer	E-201	havareret	7. december 1987 i Vadehavet ved Rømø
- Halenummer	E-185	havareret	10. december 1987 i vandet ved Skagen.
- Halenummer	ET-205	havareret	11. december 1996 ved RAF Marham, Norfolk, UK.

NATO

Dansker leverede det bedste parti skak

Oversergent Finn Nielsen, Flyvestation Skrydstrup, der præsterede det 7. NATO skakmesterskabs bedste skakparti, får her overrakt en erindringsgave af formanden for den internationale skakkomité, general H. Skeffers. (Foto Finn Stuhr)

Af værkmester Finn Stuhr, Hærens Hovedværksted.

Oversergent Finn Nielsen, Flyvestation Skrydstrup præsterede turneringens bedste skakparti da seks NATO-lande mødtes til det 7. skakmesterskab i NATO-regi hos Prinsens Livregiment i Viborg.

Englænderne skulle have været værter, men måtte sige fra på grund af økonomien. Prinsens Livregiment trådte til. Sammen med det danske hold, under ledelse af værkmester Finn Stuhr, Vordingborg, fik kaptajnerne J. Lyngsøe og P. Mikkelsen fra Prinsens Livregiment arrangeret og gennemført turneringen.

Hårdt arbejde

Foruden at spille med skulle det danske hold også stå for alt det praktiske. Det trættede. Medens de øvrige deltagere fra USA, Belgien, Holland, United Kingdom, Frankrig hvilede ud, skulle der regnes resultater ud med meget mere og så lige gøres klar til næste dag. Hollænderne forsvarede deres mesterskab. Belgierne måtte nøjes med 2. pladsen efter at have overrasket i hele turneringen. Herefter fulgte United Kingdom, Frankrig, Danmark og USA. ❑

Eskadrille 721

'Ny' Gulfstream G-III

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen, foto Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse.

Den 21. december 1996 modtog Flyvematerielkommandoen en leaset Gulfstream G-III til erstatning for halenummer F-330, som totalhavarerede på Færøerne sidste år i august. Det nye fly, med civil indregistreringsnummer N80AG, er leaset fra firmaet Air Flite, USA, for et år med option på leasing i yderligere to år. Der er tale om et ægte VIP-fly uden Flyvevåbnets specielle avionic indbygget. Det har fået halenummer F-400, og er usædvanligt ved at være malet i civile farver, men med kokarder og splitflag, som blev sat på den 20. januar i år. Samme dato frigav Flyvematerielkommandoen flyet til flyvning ved Eskadrille 721. Den første officielle flyvning for Flyvevåbnet var planlagt til den 27. januar, men måtte aflyses på grund af dårligt vejr. Den 28. januar lykkedes det. I løbet af natten var en koldfront trængt ned over landet fra nordvest, vejret klarede op og det blev til to ture, en om formiddagen og en om eftermiddagen. ❑

Flyvematerielkommandoen

På flyindkøb i Arizonas ørken

Et kig ned over et skønsomt udsnit af Aerospace Maintenance and Regeneration Centre's flypark. Området er på 2.700 acres, der er mere end 5.000 fly parkeret på området. De 719 ansatte har således ansvaret for skønsmæssigt ansatte værdier til 32.437 milliarder danske kroner efter en US dollarkurs på kr. 6,25. (Foto via FMK).

Af journalist Erik Morsing, Set&Sket

Der var hele 313 fly at vælge imellem, da Chefen for Flyteknisk Afdeling, Poul Skjold Hansen og Chefen for F-16 Sektionen, Kai Poulsen, i foråret sidste år besøgte Arizonas ørken. Formålet med besøget var at udvælge fire F-16 fly, som politikerne ved sidste Finanslovsforhandlinger besluttede skulle indkøbes til Flyvevåbnet. Som det var tilfældet for to år siden, blev der også denne gang tale om brugte fly. Det giver en væsentlig besparelse at købe brugt. Populært sagt er det penge ud af vinduet at købe helt nye F-16 fly til en flåde af fly, der formentlig ikke skal flyve længere end til år 2015.

De fire fly har hver fløjet mellem 2700 og 2800 timer. De er sat til langtidsopbevaring af det amerikanske Flyvevåben som følge af de nedskæringer, der også har ramt det amerikanske Flyvevåben. Der var alene 313 F-16 fly at vælge imellem, og flere af de opmagasinerede fly var fra midten af 80'erne - altså nyere end mange af de danske F-16 fly.

Tør luft hindrer rust

I Arizonas ørken kan fly opbevares i årevis, fordi luftfugtigheden er så lav, at flyene ikke udsættes for fugt og derfor ikke nedbrydes så hurtigt. Ved siden af de mange F-16 fly står endeløse rækker af andre militære jager- og bombefly, der enten er offer for nedskæringerne i USA's luftvåben eller som er ødelagt for at opfylde forpligtigelserne i nedrustningsaftalerne med russerne. Den civile luftfart bruger også ørkenen til at opmagasinere passagerfly i vente på bedre tider. Sammenlagt løber antallet af opmagasinerede fly op i flere tusinde. Alene Phantom F-4 står i et antal af 917 stk., og der er andre jagerfly fra 1950'erne og 60'erne, da jetmotoren for alvor blev taget i brug. Der står i øvrigt også 103 C-130 Hercules, der venter på bedre tider, eller på at blive hugget op til reservedele.

Før besøget i Arizona havde F-16 Sektionen i Flyvematerielkommandoen opstillet en række krav overfor det amerikanske Flyvevåben. Et af dem var, at flyene skal kunne flyve før de overgives til Flyvematerielkommandoen.

-Vi har gjort meget ud af at finde nogle fly, der passer til vores egne fly, når det gælder antallet af flyvetimer. Vi gjorde det klart, at vi var interesseret i fly, der ikke var brugt til skole- eller træningsfly, eller havde fløjet meget med tung last som bomber og ekstra brændstoftanke. Begge dele slider nemlig meget hårdt på flyene, siger Kai Poulsen.

Nye F-16 fly slidt op

Under besøget i Arizona så Kai Poulsen flere meget nye F-16 fly fra slutningen af 80'erne, der havde været udsat for så stor belastning, at der var revnedannelser alle kritiske steder.

-Selv om de fire fly skal gennemgå Falcon Up (FU) (Levetidsforlængelse af Flystrukturen) og Mid Life Update (MLU) (Middel Levetidsforlængelse) før de skal ud at flyve i Danmark, var vi interesserede i at finde de fly, der var brugt så skånsomt, som muligt. Endelig var der også et krav om, at det skulle være blok 15 fly, som er de sidst nye, der er indkøbt til Danmark.

De fire fly, som nu er bestilt, har stået opmagasineret i ørkenen i et par år. En speciel coatning og et dækken over canopy'et beskytter flyene mod solen, der brænder ubarmhjertigt i ørkenen. På baggrund af ønskesedlen fra F-16 Sektionen, havde det amerikanske Flyvevåben på forhånd udvalgt de fly, som passede bedst til beskrivelsen.

-Det vil selvfølgelig også være umu-

ligt at gå alle 313 fly igennem, siger Kai Poulsen, og fortsætter, -Vi blev glædeligt overraskede over den stand, de fleste er i. Det eneste vi bad om var, at få nye motorer i tre af flyene. Flyene sejles til Danmark, selv om de skal direkte på Hovedværksted Aalborg, når de kommer til Danmark, så har Kai Poulsen ønsket at se dem i luften, før de afskibes fra USA.

-Vi ønsker en forsikring om, at de kan bruges, og at der ikke er skjulte fejl, som vi opdager bagefter. Det er umuligt at checke alt, når de står på jorden i ørkenen, så har vi foreløbig kun den dokumentation, som amerikanerne har udarbejdet på flyene.

Amerikanerne skal nu til at klargøre flyene til afprøvning, og når den er gennemført, skilles flyene ad igen og pakkes, så de kan transporteres til Danmark med skib. Det er billigere end at flyve dem over Atlanten.

-Når vi ikke kender flyenes tilstand til bunds, er det også en mere sikker løsning.

Prisen for de fire fly inklusive MLU-kit's er 260 mio. kr. Samtidig med at det danske Flyvevåben har købt sine fly, har Portugal købt 25 stk. F-16.

Sidste nyt

F-16 havariet ved RAF Marham i England sidste år, hvor halenummer ET-205 totalhavarerede, har fået Flyvematerielkommandoen til at ændre på handlen med USAF, fortæller Kaj Poulsen til FLYnyt. -Det er så stort et problem at undvære et tosædet F-16 fly, siger han, -At vi henvendte os til USAF igen, for at få en ensædet byttet ud med en tosædet. Det er lykkedes for os. Vi har endda fået et 'In service'-fly. Det flyver hos Air National Guard i Tuscon. Leveringsmåden er også blevet ændret. Nu flyves alle fire fly hjem på een gang. ❑

Flyvestation Vandel

Det blev til nogle slemme buler

Det er først på formiddagen. Flymekanikerne Karsten Jepsen og Fini Feldbøl fra Air Service på Billund Lufthavn er i fuld sving med at skille det havarerede fly ad. De skulle gerne være færdige med arbejdet til aften. Om de blev det fandt vi ikke ud af.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Partenavia P.60 Victor flyet, som nødlandede på Flyvestation Vandel i oktober sidste år, fik nogle fæle skrammer

På andendagen efter den perfekt gennemførte nødlanding den 23. oktober sidste år, kiggede vi ud til flyet. Flymekanikerne Karsten Jepsen og Fini Felbøl fra Air Service på Billund lufthavn var i fuld gang med at skille flyet ad. Det skulle bringes til Billund til reparation.

Buler

To dage før var interessen mere rettet mod passagerer og pilot. Nu var det tid at se nærmere på skaderne. Karsten Jepsen viste os, at flyet havde fået nogle solide buler i bunden og bagbords hovedhjul var vredet delvis ud af sin forankring inde i flyet. Jepsen var overbevist om, at der var tale om en gammel skade.

Hurtigt skilt ad

-Fjerner i flyet i morgen? Et tilgivelses blik blev sendt til spørgeren, -Det skulle gerne fjernes i dag, lød svaret. Vi havde stået og kigget på virvaret af ledninger og rør, som skulle skrues fra hinanden inden flyet kunne skilles ad og fragtes ad landevejen til Billund. Ifølge flykendingsbogen var flyet, -Enkel i sin opbygning og let at vedligeholde. Det er sikkert rigtigt, men der var nu alligevel mange 'stumper' i den flyver. ❑

Eurofighter 2000

Politik og udvikling af jetkampfly

Udviklingen af nye jetkampfly er en politisk, økonomisk, teknisk og operativt kompliceret affære. Den nye Eurofighter 2000 har gennemlevet en turbulent udviklingshistorie siden man i begyndelsen af 80'erne begyndte at udarbejde konceptet for jagerflyet, der skulle tage over i det næste årtusinde. Efter mange års forhandlinger og politiske forviklinger, herunder omarbejdelse og revurdering af projektet, er Storbritannien, Tyskland, Italien og Spanien endelig blevet politisk enige - Flyet skal sættes i produktion. Men så let gik det ikke.

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Ved åbningen af verdens største Airshow på Farnborough vest for London den 2. september sidste år, havde briterne en trumf i ærmet. Underhuset havde vedtaget fortsat at støtte udviklingen af Eurofighter 2000 (EF 2000). Den engelske forsvarsminister Michael Portillo præsenterede beslutningen for repræsentanterne for stort set alle verdens producenter af fly. Portillo blev støttet af den britiske vicepremierminister Michael Hesseltine, hvis forbindelser til blandt andet luftfartsindustrien er velkendt. Hesseltine betegnede regeringens beslutning, som et vigtigt skridt fremad for den europæiske luftfartsindustri. At han på samme tid spillede 'bolden' om den endelige beslutning om at bygge 620 EF 2000 jagere over på især tyskernes banehalvdel, var nok ingen tilfældighed.

I juli 1995 underskrev de deltagende regeringer et notat om enighed (Memorandum of Understanding) som vedrørte en nyorientering om programmets udviklingsfase. Denne underskrift blev i november samme år fulgt af en underskrift på en kontraktændring som var afslutningen på et forhandlingsforløb, hvor detaljerne for produktionen og de senere servicefunktioner blev fastlagt. Men den endelige tyske beslutning manglede stadig.

Videre

Endelig den 5. december 1996 kom tyskerne ud af busken. På et møde i London mellem viceforsvarsminister James Abuthnot, den tyske statssekretær Simon, den italienske understatssekretær Brutti og den spanske statssekretær Morenes gav alle fire deltagere fuld tilslutning til det videre udviklingsprogram. Luftfartsindustrien modtog meddelelsen med lettelse, ikke mindst på grund af den usikkerhed de tyske økonomiske problemer havde skabt.

Som en del af tilslutningen til aftalen gennemgik deltagerne flyets udviklingsprogram og de deltagende nationers tidstabel for, hvornår de vil påbegynde investeringerne i produktionsfasen, sandsynligvis allerede i år. Det vil sætte hovedproducenterne Eurofighter Gmbh og Eurojet Gmbh i stand til at starte produktionen med det samme.

Eurofighter 2000 under start til flyveopvisningen på Farnboroug 1996. 40.000 lbs. st. slippes løs på een gang. Jorden rystede under fotografierne, der havde fået lov at stå godt 200 m. fra Touch Down (banen landingspunkt). Luften blev så at sige flænget i småstykket og de der havde husket øreproppernе var glade. (Foto s-n)

På British Aerospace's stand stod to af verdens nyeste udviklinger indenfor jetkampfly ved siden af hinanden, den svenske Saab JAS 39A Gripen og Eurofighter 2000. At der står Saab - British Aerospace nederst på halefinnen betyder, at de to firmaer nu fremstiller Gripen i joint venture med en fordeling på 55%/45% til henholdsvis Saab/BAe. (Foto s-n)

Man var også enige om, at succesen i testningen af de producerede fly gav anledning til at tro, at de opstillede specifikationer for EF 2000 vil blive opfyldt. En britisk regeringstalsmand sagde om flyet, -Eurofighter er den bedste eksisterende option for et jagerfly med den nødvendige operationelle fleksibilitet, som er nødvendig for at kunne svare på det næste årtusinders udfordringer.

Firmaet dannes

Aldrig så snart var Tornadoen, som blev produceret af Storbritannien, (Vest)Tyskland og Italien, kommet i tjeneste, før tankerne gik i retning af næste generation af jagerfly, denne gang med navnet European Fighter Aircraft. Frankrig deltog i forhandlingerne, men besluttede ret hurtigt at satse på sin egen Rafael-jager og trak sig derfor ud. Rafael var med på udstillingen på Farnborough sidste år. Hvor imponerende flyet end er, så fylder det ikke meget i omtalen af udvikling af fremtidens jagerfly.

Kravene til, hvad flyet skulle kunne, var fastlagt i 1985, hvor de tre nævnte lande og Spanien indgik en aftale om grundlæggelsen af produktionsfirmaet Eurofighter Jagdflugzeug Gmbh, hvor ejerforholdet blev fordelt sådan; Aeritalia (AIT) 21%, British Aerospace (BAe) 33%, Construcciones Aeronatica (CASA) 13% og Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) sammen med Donier 33%. I dag Daimler-Benz Aerospace AG.

Eurojet Gmbh, som skulle udvikle og producere den nye motor til flyet, benævnt EJ 200, har deltagelse af Rolls-Royce (GB), Motoren und Turbinen Union (D), Fiat (I) og ITP (E).

Den 23. november 1988 underskrev man kontrakterne om udvikling af våbensystem og motor med NATO European Fighter Compagny Management Agency (NEMFA) og Eurofighter Jagdflugzeug Gmbh og Eurojet Turbo Gmbh. Planen for, hvornår det første fly skulle være i luften var udgangen af året 1992.

Aldrig så snart var beslutningen truffet før muren faldt i Berlin i november 1989. Den heraf følgende økonomiske udvikling i (Vest) Tyskland skabte mange problemer for samarbejdet.

Økonomiske problemer

Sammenlægningen af de to Tysklande stillede voldsomme krav til den tyske økonomi. Det førte til, at den tyske forsvarsminister, Volker Rühe, SPD, søgte at få den tyske tilslutning til projektet omstødt i Forbundsdagen i Bonn. Det lykkedes ikke. En af de tungtvejende grunde var, at finansminister Teo Waigel, fra CSU i Bayern måtte konstatere, at det ville koste 20.000 arbejdspladser i hans hjemstat Bayern. Det forhold, at Tyskland ville blive hægtet af den luftfartstekniske udvikling i lang tid fremover, har givet også spillet en rolle. Herefter måtte producenterne revurdere hele projektet, økonomisk som operativt, og man kom op med en pris pr. fly, som også tyskerne kunne acceptere.

Nu var og er det ikke bare de involverede staters økonomi, der er afgørende for, om et nyt jagerfly nogensinde bliver til virkelighed. Også de involverede flyfabrikkers økonomiske formåen er af afgørende betydning. Et af stridspunkterne i hele forløbet omkring EF 2000 har været, hvor meget skal de involverede regeringer betale til udviklingsarbejdet - og, hvor meget skal producenterne investere. Vi får aldrig at vide, hvor mange milliarder kroner, der er på spil, når 'slaget' mellem producenter og regeringer om betaling for udviklingsarbejdet udspilles. I 1992 var kostprisen på en EF 2000 anslået til, mellem 240-280 mio. svk. pr. styk, svarende til ca. 250 mio. dkr. det under forudsætning af, at der blev fremstillet 750 af typen. Dette tal er i dag reduceret til 620 fly altså en pris omkring 15,5 mia. kroner.

Udviklingen

På trods af alle politiske og økonomiske trakasserier, har folkene bag udviklingen af European Fighter Aircraft (EFA) og senere EF 2000 fortsat arbejdet.

De første to Development Aircraft (DA) (Udviklingsfly), DA1 (tysk) fløj første gang den 27. marts 1994 fra Manching i Bayern, Tyskland. DA2 (britisk) var på vingerne i efteråret 1994. DA 3 (italiensk), var det første fly der fløj med den nyudviklede EJ200 motor. Flyvningen fandt sted fra Turin i Italien. Omkring den 1.

september var den første tosædede version, DA6 (spansk) i luften i 55 minutter.

I løbet af efteråret 1996 fik tyskerne DA5 i luften, det første fly der er udstyret med ECR 90 radaren udviklet af GEC Marconi, UK, INISEL, Spanien, FIAR, Italien og Telefunken Systemtechnik, Tyskland. Britterne fik DA4 og italienerne DA7 begge tosædede i luften.

Ny motor

Allerede i midten af august sidste år passerede det italienske udviklingsfly, DA3, 50 testflyvninger med den nye EJ 200 motor, svarende til 300 flyvetimer. De første to prøvefly havde fløjet med RB-199 motorer, som ellers er konstrueret til Tornadoen. Man brugte RB-199 motorerne for så hurtigt som muligt at komme i gang med at teste EF 2000 i luften.

En af de fremtrædende aspekter ved testflyvningerne med DA3 har været at afprøve flyets Auxiliary Power Unit (Nødstrømsforsyning) under flyvning. Næste led i afprøvningerne var genstart af motorerne under flyvning. DA3's flyveevner var indtil efteråret sidste år afprøvet ved flyvehastighederne, mach 1,4 og senere igen 1,6 i 39.000 ft. (13 km.) højde, hastighedsprøver der forløb tilfredsstillende.

Det var en meget speciel oplevelse at stå ca. 300 m fra, hvor piloten vælger EF 2000 to motorer i efterbrænder. Luften flænges i skrattende/brølende/vibrerende stykker. Tilskueren føler rystelserne forplante sig fra jorden op gennem benene til hele kroppen. Samtidig synes den nederste del af brystkassen at gå i svingninger af sig selv. Sekunder efter at flyet er begyndt at rulle, er det i luften og forsvinder lodret op i den blå himmel.

Det flyveprogram, der kan udføres med minimum vægt er imponerende. Ifølge producenterne vil EF 2000 kunne udflyve både F-15, F-16 og F-18 ved både supersoniske og subsoniske flyvehastigheder. Når det er konstateret, er det svært at få den russiske SU-37 ud af tankerne, den kan under bestemte omstændigheder sagtens udflyve EF 2000. Dette forhold må give konstruktørerne panderynken. Og det er svært

Den 6. april var det så briternes tur til at få deres Eurofighter 2000, DA2, i luften. Efter en jomfruflyvning der ikke gav anledning til problemer for testpiloten Chris Yeo, var der glæde og grund til store smil. Fra v. er det direktøren for Eurofighter Gmbh, Bill McNaughton, direktøren for British Aerospace Division, Military Aircraft, Kevin Smith, direktør for flyveoperationer og testpilot ved British Aerospace, Chris Yeo, formand og direktør for Bitish Aerospace Defence Limited, John Weston og endelig vicedirektør og direktør for de europæiske programmer ved BAe David Gardner. (Foto British Aerospace)

Eurofighter 2000, flyet der har været gennem mange politiske og økonomiske storme i sin udviklingshistorie. Flyet er udviklet som et ensædet luftoverlegenhedsfly, kaldet Air Superiority, som samtidig skal kunne bruges som angrebsfly mod jordmål. To vidt forskellige opgaver, som må have kaldt på mange kompromiser i konstruktionsfasen. Det bygges af Italien, Spanien, Tyskland og Storbritannien i fællesskab. Flyet har to motorer, som også er udviklet til flyet. (Foto Chris Ryding, British Aerospace)

at tro, at man kan sidde en så tydelig flyvemæssig fordel 'overhørig' i produktionen af næste årtusindes første jetkampfly.

Letvægtsflyver

EF 2000 skal, når den er færdigudviklet, være i stand til at bekæmpe flere fjendtlige fly ad gangen. Og det vel og mærke udenfor pilotens synsvidde, kaldet Beyond Visual Range (BVR). Flyet skal være super bevægeligt og i stand til at undgå fjendtlige missileangreb ved blandt andet at flytte sig hurtigt. For at opnå et så let fly, 9,99 tons, med så stor nyttelast som muligt, max. startvægt 21 tons, er flyet fremstillet efter helt nye fabrikationsteknikker, inclusiv formning af superplastic. I flyets struktur indgår hovedsagelig carbonfibre (CFC), ca. 70%, glasfiber udgør 12%, metal 15% og de sidste tre % udgøres af det der hedder andre materialer.

Kamp ud over horisonten

For at kunne opfylde kravet til nedkæmpelse af fjendtlige fly (BVR) kræves det at flyet har en langtrækkende radar, der samtidig har evnen til at udvælge de rigtige mål og styre AMRAAM (Advanced Medium Range Air to Air Missiles) (Avanceret mellemdistance luft-til-Luft Missil). Den radar der er valgt til indbygning i EF 2000 er ECR-90C moderne multi-mode doppler radar med lang rækkevidde og en høj grad af automatisering. Den er udviklet af GEC Marconi Avionics i Edinburgh, og bygger på erfaringerne med den succesfulde Blue Vixen (Blå Hunræv) radar, som blandt andet blev bygget ind i Sea Harrier FA2, under opdateringen af dette fly.

De første 165 minutters test af den nye radar fandt sted i Marconi Avionics 1-11 testfly i juli sidste år. Steven Marsh, BAe's tilsynsførende direktør for radar siger om testen: "-Resultaterne var gode, de viser høj standard, hvad angår hardware, hvad der lover godt for den fremtidige og stadig hurtigere udvikling af EF 2000.

Piloternes opfattelse

Når testpiloter skal udtale sig til pressemeddelelser, er det vel naturligt, at der tages en smule forbehold for

Eurofighter 2000 på jomfruflyvning den 27. marts 1994. Flyet star-tede fra Flyvestation Manching i Bayern med testpilot Peter Weger ved pinden. Development Aircraft nr. 1 (Udviklingsfly nr. 1) var i luften i 40 minutter. (Foto British Aerospace, Defence).

Et kig ned i EF 2000 cockpit. Det er som om ordet kontakter er blevet forbudt. Finberøring af skærme, Head Up Display (skærm der viser instrumenterne foran pilotens øjne) stemmestyring og ganske enkelte knapper er løsningen på nutidens cockpit-layout. Årsag, piloten skal i vides muligt omfang aflastes for at kunne løse sin hovedopgave, -Nedkæmpe fjenden. Om det er mål i luften eller på jorden er i denne sammenhæng ligegyldigt.

udtalelsernes vægt. Testpiloter er part i sagen så at sige. Omvendt er der faldet udtalelser til så mange sider, at man efterhånden må begynde at tro på, at EF 2000 er noget ud over det sædvanlige. Således siger Napoleone Bragagnolo, som er cheftestpilot hos firmaet Alenia om EF 2000, "-Det fly opfører sig pragtfuldt. Der er masser af kraft og en høj accelleration. Starten var fin og jeg var tilfreds med stabiliteten i landingen. Og så har piloten et fantastisk hele-vejen-rundt udsyn fra cockpittet". Endelig var den nye EJ200 motors ydeevne fuldstændig tilfredsstillende.

Projektpiloten hos BAe, John Turner, siger om cockpittet, "-Jeg har ingen problemer overhovedet med at udråbe EF 2000 cockpit som det bedste i alle verdens ensædede jagere, og luft-til-jord angrebsfly".

Imponerende

Når man som lægmand har slidt sig gennem kilovis af brochurer, der alle fortæller om, hvad det er for et kompliceret flyvende vidunder de fire lande er i færd med at konstruere, kan man ind imellem få den opfattelse, at alt det der fortælles at flyet kan, er et faktum. Det er bare ikke virkeligheden. samtaler med de involverede i arbejdet giver én jordforbindelsen tilbage. Alt det vi de sidste 10 år har læst, er hvad flyet, når det engang er færdigudviklet, skal kunne. Et faktum der er godt at vide undervejs.

Den dag man så for første gang får lejlighed til at sætte sig ned i cockpittet og betragte/beundre dette stykke teknik, hvor intet synes overladt til tilfældighederne, og hvor alt går ud på, at aflaste piloten for trivielle arbejdsopgaver, med det ene formål at give ham mest mulig tid til at løse sin hovedopgave, at nedkæmpe fjenden, hvad enten han befinder sig i luftrummet bag horisonten, eller på jordoverfladen. Ja så får man stor respekt for menneskelig teknisk snilde. Samtidig fatter man i et sekund de enorme anstrengelser, der må ligge i, at få politikere, ingeniører, piloter og teknikere fra fire lande med meget forskellig kulturelt udgangspunkt til at fungere i enighed i en så teknisk kompliceret verden. ❑

Highlights i Eurofighter 2000 udviklingshistorie

Årstal	Hændelse
December 1985	Tyskland, Italien Spanien og Storbritannien enes om, hvilke opgaver det nye fly European Fighter Aircraft (EFA) skal kunne løse.
Juli 1986	Produktionsselskabet Eurofighter Gmbh dannes, det består af Deutsche Aerotech (DASA), British Aerospace (BAe), Construcciones Aeronatica (CASA), Spanien og Alenia, Italien.
August 1986	Det første experimentalfly flyver første gang. I alt gennemføres 259 sorties.
September 1987	Kravene vedrørende flyets udviklingen underskrives.
Juli 1992	Der nedsættes en kommission, der skal revurdere udgifterne og kravene til flyets ydeevne.
December 1992	Flyets navn ændres fra EFA til Eurofighter 2000 (EF 2000).
December 1992	Forsvarsministrene bekræfter bestillingen af EF 2000. Det sker under indtryk af de gennemførte industrielle og militære revurderinger og forlængelse af produktionsfasen, således at det første fly først leveres i år 2000.
27. marts 1994	DA1 flyver første gang fra DASA flyveplads Manching i Bayern.
6. april 1994	DA2 flyver første gang fra BAe's flyveplads Warton.
2. september 1996	Den engelske forsvarsminister Michael Portillo giver tilsagn om britisk køb af EF 2000.
5. december 1996	De fire lande enes om at gå over til produktionsfasen i løbet af 1997.

Anmeldelse

Redaktion: B. Aalbæk-Nielsen

Størrelse: 16 x 22,5 cm

Sidetal: 208, indbunden

Illustrationer: 127 s/h billeder, 6 stregtegninger

Forlag: Luft- og Rumfartsforlaget, Kastanievej 4, 5884 Gudme

Ekspedition: Nyboders Boghandel, St. Kongensgade 114, 1264 København K.

Pris: kr. 248,-

Årets Luft- og Rumfartsårbog ligger foran mig til gennemlæsning og anmeldelse. Jeg bladrer hurtigt igennem den - som sædvanligt ingen flotte farvebilleder til at fange opmærksomheden. Det gør dog ikke noget, for bogen er, som de tidligere årgange, fyldt med interessante og velskrevne artikler om en bred række emner.

Hvis man har blot en lille smule tilovers for historie og opklaring af gåder, vil man kunne glæde sig over Ib Lødsens artikel om flyarkæologi. Man kan næsten mærke lugten af gammel flybenzin i næsen, når han beretter om opgravning af gamle jagerfly fra 2. Verdenskrig.

Konklusionen på Schaiffel-Nielsens artikel om Flyvevåbnets nye virkelighed kan man ikke glæde sig over. Den er smertelig realistisk. Den burde gøres til pligtlæsning på Christiansborg.

Som nogle måske vil huske, sagde jeg om sidste års årbog, at den kunne have overskriften europæisk contra amerikansk. Hvis Aalbæk- Nielsens artikel om fremtidens store passagerfly skal tages som en strømpil, så kan fremtiden blive, at Europa og USA simpelthen må arbejde sammen. Det ser dog ud til, at amerikanerne står stærkest endnu.

I det medfølgende reklamemateriale står der, at det er 15. gang, at årbogen udkommer. De mange bind udgør et opslagsværk på over 3.000 sider i alt. Et imponerende og meget anvendeligt opslagsværk, som forhåbentligt udbygges mange år endnu. ❑

Data for Eurofighter 2000	
Fremstillingslande	Italien, Spanien, Storbritannien og Tyskland.
Motorer	2 EJ 200 turbofanmotorer med efterbrænder. Max. thrust 20.000 lbs. el. 90kN.
Vægt, tom	9.999 kg.
Max startvægt	21.000 kg.
Max. flyvehastighed	Mach 2.0.
Krav til operativ startbane	Længde 700 m.
Startstrækning	Minimum 300 m.
Dimensioner **Vingespan** **Længde** **Højde** **Vingeareal**	 10,95 m. 15.96 m. 5,27 m. 50,5 m^2.
G-begrænsninger	+9/-3 G.
Bevæbning	Flyet har 13 våbenstationer. 4 på hvert plan og 5 under flykroppen. I luftforsvarskonfigurationen kan bevæbningen være 1 27mm Mauser maskinkanon og et mix af 4 mellemdistance AIM-120 luft-til-luft missiler og op til 6 kortrækkende AIM-9 eller AIM 132 luft-til-luft missiler. Flyve er udstyret til at kunne medbringe alle kendte luft-til-jord ammunitionstyper.
Status	EF 2000 er stadig under udvikling. Både software, våbenafleveringssystemer, radaren og cockpittet vil fortsat undergå udvikling og afprøvning indtil - og længe efter at flyet kommer i operativ tjeneste, hvilket forventes at ske i år 2000.

Eskadrille 590

Flyvende intensivafdelinger - En kvalitativ og kvantitativ forbedring

Her køres en af det Luftmedicinske Evakueringselements specialcontainere fra en K-loader om bord i en C-130H, Hercules.

Under den Anden Verdenskrig var der eksempler på, at soldater nægtede at gå i kamp indtil sanitetstjenesten var på plads. Det understreger, hvor vigtigt det er, at soldaten kan regne med hjælp, hvis det værste sker. Danske soldater udstationeret under FN i verdens brændpunkter kan være sikre på, at også deres hjemtransport ad luftvejen (AIREVAC) er på plads, hver dag døgnets 24 timer.

Af overlæge Steffen Lyduch, Flyvestation Skalstrup
Foto, Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

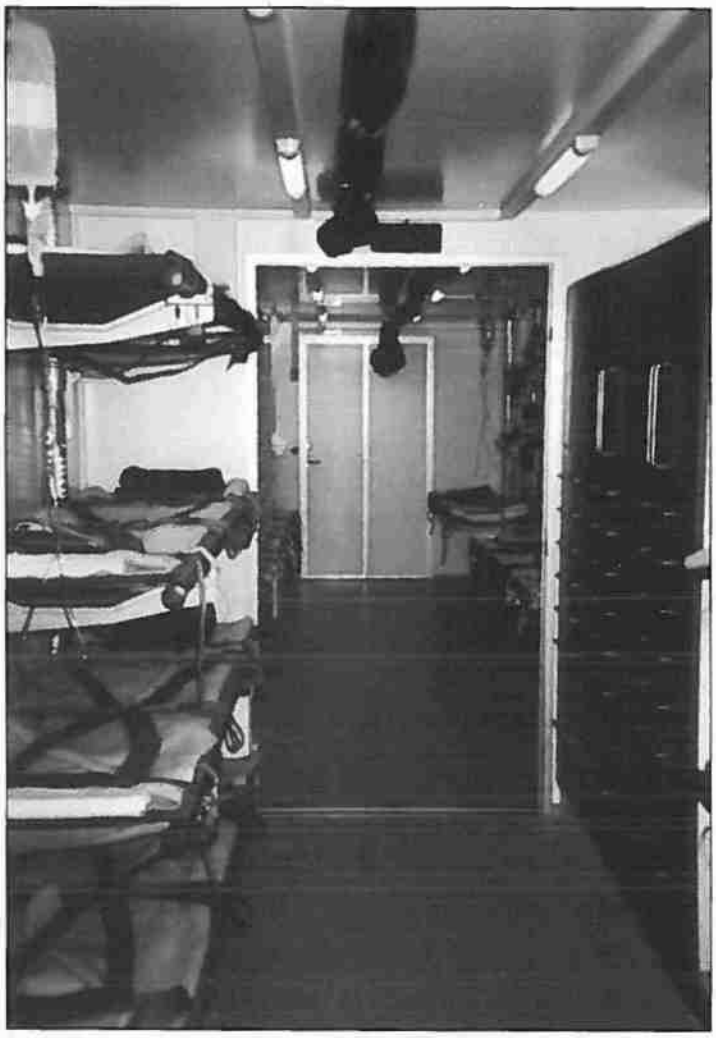
Frem til 1990 bestod den militære luftevakuering (AIREVAC) hovedsagelig i flyvning med patienter med forsvarets fly fra Grønland og Færøerne. Hertil blev benyttet Flyvevåbnets Gulf Stream fly, hvoraf et fly permanent er udstationeret ved Luftgruppe Vest i Søndre Strømfjord.

Det sanitetsfaglige ansvar for luftevakuering har traditionelt været placeret ved Eskadrille 590 på Flyvestation Værløse. Indtil Golf-krigen i 1990/91 begrænsede opgaverne sig til rådgivning i forbindelse med AIREVAC, primært fra Grønland, samt ved enkelte lejligheder tilvejebringelse af sanitetsfagligt ledsagepersonel. Der var ikke tilført ressourcer i form af bemanding eller penge til at løse opgaverne, som blev udført ved siden af havende tjeneste, ofte af vagthavende reservelæge.

AIREVAC under Golfkrigen

Ved Iraks invasion af Kuwait og den efterfølgende allierede troppeopbygning blev det klart, at hospitalskapaciteten i krigsområdet, ved en militær konfrontation, hurtigt kunne

Et kig ned gennem to sammenkoblede containere, der er indrettet i "12 bårers" konfiguration - det maksimale antal der er plads til.



blive brugt op, og at der således ville opstå et behov for evakuering af sårede ud af krigsområdet.

Da de deltagende nationer, i mere eller mindre grad, havde opbrugt deres flykapacitet til andre opgaver i forbindelse med oprustningen, blev også de mindre nationer, heriblandt Danmark, bedt om at bidrage med medicinsk personel, hospitalskapacitet samt AIREVAC ud af området.

Fra Danmark blev der sendt et hold af læger og sygeplejersker til et engelsk felthospital i Saudi Arabien. I Holstebro blev der oprettet et amerikansk "Contingency Hospital" med dansk sundhedsfaglig besætning. Flyvevåbenet blev bedt om at etablere et ambulancefly med henblik på transport af sårede fra Saudi Arabien eller amerikanske baser i Tyskland og England til Holstebro. Flyvematerielkommandoen indgik en aftale med et luftfartsselskab om leje af en Boeing 737, som blev udstyret til at kunne udføre langdistanceflyvning inklusiv flyvning i militært kontrolleret luftrum. Medicinsk blev flyet udstyret til at kunne transportere maksimalt 40 bårepatienter, og der blev etableret 3 medicinske besætninger bestående af narkoselæger, kirurger, narkosesygeplejersker og sygepassere, som alle gennemgik en specialuddannelse i luftevakuering.

De allieredes tab i kamp var meget begrænsede, og flyet blev aldrig brugt til egentlige missioner. Efter få måneder blev teknisk og medicinsk udstyr demonteret, og flyet blev leveret tilbage til det civile luftfartsselskab. Nyttige erfaringer til senere brug vedrørende udstyr og personel blev dog draget under forløbet.

Evakuering fra det tidligere Jugoslavien

I 1992/93 blev danske enheder engageret som en del af den fredsbevarende styrke i det tidligere Jugoslavien, og desværre opstod der situationer, hvor hurtig og kompetent AIREVAC blev nødvendig. Som tidligere var det Eskadrille 590, der havde det sanitetsfaglige ansvar for evakueringen. De første missioner blev udført som evakuering af enkeltpersoner.

Man benyttede flyvevåbenets C-130 Hercules fly, som er udstyret med nødvendige passive forsvarsmekanismer, til beskyttelse af fly og besætning ved flyvning over områder med krigshandlinger. Disse fly kan indrettes med bårepladser i lasterummet, og vil i krigstid kunne konfigureres til at rumme op til 74 bårer. Alle der har fløjet med en Hercules, vil vide at lasterummet i en C-130 med støj, vibrationer og dårlig belysning er en uhensigtsmæssig og medicinsk uacceptabel arbejdsplatform for AIREVAC, i en situation, hvor Danmark reelt befinder sig i en fredstilstand.

De flyvende ambulancer

For at imødegå ulemperne ved brug af bårer anbragt i lasterummet på C-130, blev der i Eskadrille 590 udviklet en ny koncept, som blev kaldt "De flyvende ambulancer". Man tog et par af flyvevåbenets specialambulancer, og kørte dem op i en C-130. Dette skærmede patienten mod støj og vibrationer, og gav ret så gode forhold for såvel patient som behandler. Ambulancerne er indrettet med udstyr til intensiv observation, og forholdene er så gode, at det gør AIREVAC af blandt andet patienter i respirator muligt, og dette er faktisk udført adskillige gange.

Der blev udviklet en transformator som kunne levere strøm fra flyet til ambulancen, således at man kunne forsyne overvågningsudstyr, lys og aircondition i ambulancen. Iltforsyningen foregik fra medbragte standard "ilt-racks", som blev placeret i lasterummet uden for ambulancen.

Dette system har, udover de allerede nævnte gode behandle- og observationsforhold den fordel, at man kan køre ambulancen ud af flyveren på destinationslufthavnen, og hente den sårede på skadestedet/indlæggelsesstedet. Efter at den sårede er anbragt i ambulancen, kører man tilbage og ombord i flyet for at flyve til Danmark, hvor man så kan transportere den sårede til det hospital, hvor den endelige behandling skal finde sted, altså en slags "dør til

dør transport" uden at skulle omlade den sårede flere gange. Dette har helt indlysende fordele ved f. eks. rygsøjlebrud, hvor selv minimale forskydninger af knoglen udløser svære smerter, og i værste fald kan føre til lammelser af underkroppen. Systemet vil fortsat være det foretrukne ved AIREVAC af alvorlige enkeltskader.

Den store ulempe ved systemet er den manglende kapacitet. Der kan kun medbringes 2 ambulancer i en C-130, og hver ambulance kan rumme 2 lettere sårede eller 1 sværere kvæstet, hvis der skal opretholdes mulighed for et rimeligt observations- og behandlingsniveau.

Luftmedicinsk evakueringselement

Begrundet i den manglende kvantitative kapacitet, og med frygten for en masseskade hængende i luften, blev der derfor fra Eskadrille 590 side allerede i 1992 udarbejdet et projekt, som foreslog brug af almindelige standard industricontainere, indrettet med op til 12 bårepladser pr. container, og som kunne installeres i lasterummet på en C-130.

I sommeren 1995 nedsatte Flyvertaktisk Kommando en arbejdsgruppe vedrørende sanitetstjeneste, der som en del af det samlede kommissorium, havde til opgave at udarbejde forslag til AIREVAC af sårede fra danske militære kontingenter, inkl. Den Internationale Brigade (DIB) uden for landets grænser.

Arbejdsgruppen fremkom med en trinvis løsningsmodel, som ved implementering er fleksibel og som kan tilpasses størrelsen af det udsendte militære kontingent samt det aktuelle trusselsniveau. En forudsætning for implementeringen af forslaget var oprettelsen af et egentligt AIREVAC element med tildeling af personel og ressourcer.

På vagt døgnet rundt

I december 1995 beordrede Forsvarskommandoen en delløsning iværksat vedrørende AIREVAC, til støtte for udsendelsen af det danske militære kontingent til Implementation Force (IFOR) (Implementeringsstyrken) i det tidligere Jugoslavien. Som en konsekvens af dette møde, blev der etableret et Aeromedical Evacuation Element (Luftmedicinsk Element) ved Eskadrille 590 på Flyvestation Værløse med en overlæge og en sanitetsbefalingsmand som den faste stab. Elementet blev bemyndiget til at etablere tre sanitetsfaglige ledsagebesætninger, samt at tilrettelægge og gennemføre specialuddannelse af disse besætninger m.h.p. AIREVAC. Elementet har etableret et vagtsystem på døgnbasis.

Samtidig blev Flyvermaterielkommandoen bemyndiget til at anskaffe 4 stk. specialcontainere, som kunne installeres i C-130 til brug for patienttransport samt anskaffelse af medicinsk udstyr.

Medicinske ledsagebesætninger

Besætningerne blev sammensat på basis af erfaringerne fra "Golf-flyveren", og er alle ansat på DIB-lignende rådighedskontrakt. I alt blev der antaget seks læger, seks sygeplejersker og ni sygepassere.
Hver af de tre sanitetsfaglige besætninger består af to læger, en narkoselæge og en kirurg, to narkosesygeplejersker og tre af forsvarets sygepassere, hvoraf flere civilt har ansættelse som Falck-/Brandvæsen reddere.

Dette er en klar kvalitativ forbedring, idet der ved fremtidige evakueringer vil være ledsagepersonel, som tages lige ud af deres daglige virke på hospitalernes intensivafdelinger og operationsstuer, for at udføre missionen(-erne).

Kabineindsats til C-130

Flyvematerielkommandoen nedsatte ultimo dec. 1995 en arbejdsgruppe som skulle tage sig af anskaffelse og indretning af containerne. Det stod ret hurtigt klart, at man ikke kunne benytte standard industricontainere, idet disse var lavet af stål, og derfor var alt for tunge og konstruktionsmæssigt for stive til brug i et fly. Dette ville kompromittere flyets aktionsradius uden optankning, og lastning og losning ville blive kompliceret og tidskrævende.

Det blev derfor besluttet i stedet at specialkonstruere 4 "kabineindsatse" til C-130. Indsatsene blev konstrueret over en 19' aluminiumsramme med forstærkninger af konstruktionen på strategiske steder. Vægge, gulv og loft blev beklædt med lyd- og thermoisolerende materiale. Indsatsene blev bygget på standard cargo paletter, og kan fra en K-loader skubbes direkte ind på rullesystemet i C-130. Der kan medbringes to indsatse i en C-130.

I hver indsats er installeret tre sæt bårestativer, hver med plads til fire bårer. Dette giver et maksimum på 12 bårepladser i hver indsats. Man kan dog frit konfigurere antallet af ønskede bårepladser, og ikke benyttede bårer slås sammen, og bårearmene slås ind til siden. Bårestativer og bårer er lavet af aluminium for at kunne modstå de kraftpåvirkninger, som kan opstå under flyvning. Elektricitet er tilført via transformator fra flyets elektriske system, og der er udtag for 12V DC (jævnstrøm) og 220V AC (vekselstrøm) ved hver bårestak. Hver indsats medbringer to stk. 40 l / 200 Atm. iltflasker. Indsatsene indeholder endvidere skabe til medicinsk udstyr samt siddepladser til fire besætningsmedlemmer. Indsatsene er udstyret med ventilation og aircondition.

Af hensyn til elforsyningen har det været nødvendigt at opdele indsat-

Selv i 20.000 fods højde skal lægen ikke undvære det bedst tænkelige livreddende udstyr. Her et kig ind i den tre-sengs intensivafdeling.

sene i A- og B indsatse. Eneste forskel er at A-indsatsen forsynes fra flyets strømforsyning medens B-indsatsen forsynes via A-indsatsen. Ved AIREVAC hvor der benyttes indsatse skal A-indsatsen altid medbringes, enten i kombination med B-indsatsen eller i kombination med en ambulance. Man vil således være i stand til at udføre AIREVAC med op til 24 sårede i en C-130 under medicinsk acceptable forhold, hvilket er en kvantitativ forbedring i forhold til tidligere.

Indsatsene blev sat i produktion primo januar 1996 og medio marts 1996 blev de leveret til Flyvematerielkommandoen/Flyvestation Værløse. Der er i efterforløbet gennemført modifikationer på Hovedværksted Værløse. Den første testflyvning med en indsats blev foretaget ultimo marts 1996, og medio maj blev der foretaget 4 vellykkede træningsflyvninger med 2 indsatse installeret i en C-130, og med de sanitetsfaglige besætninger og simulerede ofre ombord.

Medicinsk udstyr

Indsatsene er indrettet med avanceret udstyr til patientovervågning og behandling. Udstyret er på højde med det, der findes på hospitalernes intensivafdelinger, og gør det muligt under betryggende forhold at flytte tilskadekomne hjem til Danmark, i en meget tidlig fase af forløbet. Der er kirurgiske instrumenter til udførelse af mindre og stabiliserende kirurgi, og medicinen ombord afspejler sammensætningen på intensivafdelingerne på vores hospitaler. For at begrænse omkostningerne til anskaffelse af udstyr, er en del af respiratorerne og overvågningsudstyret anskaffet som fast udlån fra Hærens Materielkommando.

Med ovennævnte tiltag står forsvaret i dag bedre rustet end nogensinde før til AIREVAC, såvel kvalitativt som kvantitativt. Den kvantitative kapacitet er tilpasset en styrke af den størrelsesorden som Danmark aktuelt har udstationeret i det tidligere Jugoslavien, og til det mandat styrken er sat til at arbejde efter. Det erindres, at denne kapacitet, selv under maksimal udnyttelse, ikke vil kunne honorere de kvantitative krav der stilles, såfremt hele DIB udsendes som del af NATO's reaktionsstyrker.

❑

Ta' til Stauning den 14. juni

Alle, der holder af gamle veteranfly bør tage familien med til KZ-rally i Stauning. Rallyet afvikles fra den 12. til den 15. juni. Men den dag publikum kan komme til at se alle de gamle velholdte fly, er lørdag den 14. juni. Et godt råd til slut, besøg også Veteranflymuseet når du alligevel er i Stauning.

Sverige

SAAB JAS 39B Gripen i luften

Den 22. november 1996 gik den første af de to seriefremstillede tosædede JAS (Jager-, Angrebs og Recognosceringsfly) 39B Gripen i luften. Flyene har serienumrene 39801 og 39802.

Flyet er i lighed med mange andre landes tosædede jagerfly fuldt operativt. JAS 39B er 66 cm. længere end den ensædede A-version. Bevæbningen er den samme, bortset fra, at flyet ikke har installeret en 27 mm maskinkanon.

Det første tosædede fly afleveres først til Flygvapnet i 1998. Inden da skal det igennem den normale serie af afleveringsprøver.

Den 22. november 1996 gik den første af de to seriefremstillede tosædede JAS (Jager-, Angrebs og Recognosceringsfly) 39B i luften. (Foto Saab, HO Arpfors)

Gripen godt på vej

Det er næsten svært at forestille sig, at det var allerede i 1982, at Flygmaterialvärket (FMV) skrev kontrakt med Industry Group JAS om at bygge fem testfly. Denne kontrakt er for længst opfyldt.

Det sidste fly i den første produktionsserie på 30, blev afleveret i december sidste år. Ved denne lejlighed sagde chefen for FMV, generalmajor Staffan Nässström, -Gripen er godt på vej til at overtage hovedansvaret for luftforsvaret af Sverige i det næste århundrede.

Aftalen om produktionsserie nummer to blev underskrevet i juni 1992, og dækker 96 en-sædede og 14 tosædede.

Gripen fra produktionsserie nummer to er udstyret med et opgraderet avionic software og nyt hardware til Flight Control System (styrekontrolsystem). De to displays i cockpittet er blevet bygget sammen til et display, kaldet PP12, med større ydeevne, lavere vægt og mindre produktionsomkostninger. Gripen i 2. produktionsserie er forberedt for TARAS kommunikationssystem, som forventes indført i Flygvapnet i begyndelsen af næste århundrede.

En ensædet JAS 39 Gripen armeret med AIM-9 Sidewinder Luft-til-Luft Missiler, to AGM-65 Maverick Luft-til-Jord Missiler, og en droptank under bugen. Bevæbningen er udtryk for flyets multi-role (fler-rolle) kapacitet. (Foto Saab, Casparsson)

Flere bestillinger

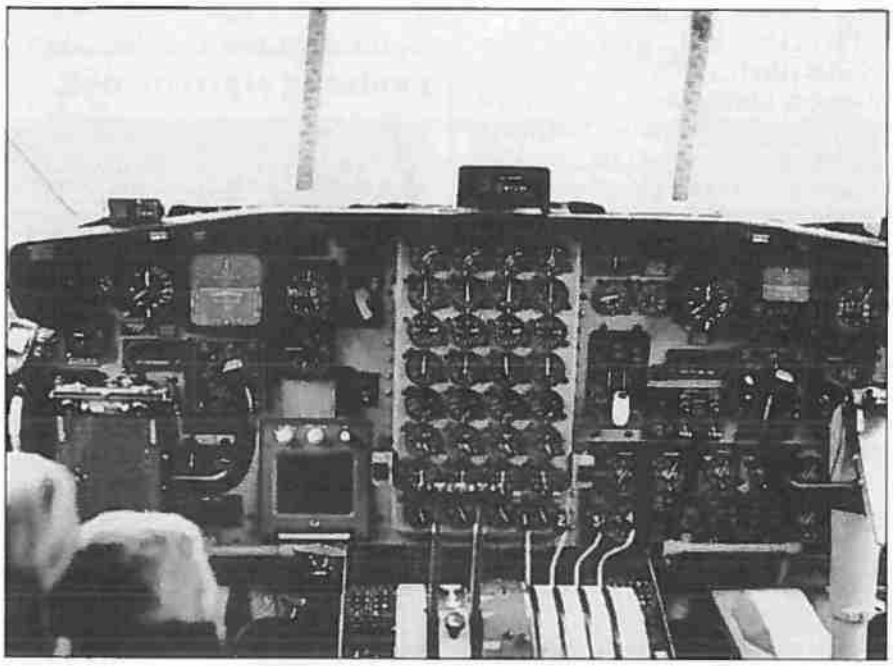
Den 13. december vedtog Riksdagen i Stockholm, at Flygvapnet i fremtiden skal bestå af 13 eskadriller, hvoraf de 12 skal udrustes med JAS 39 Gripen. Produktionen af Gripen-serierne 1 og 2, i alt 140 fly, vil tilgå otte af de 12 eskadriller. Produktionsserie 3, skal tilgå de sidste fire eskadriller i årene fra 2003 til 2006.

s-n

Flyvematerielkommandoen

Hercules får 'glascockpit'

Noget lignende det der ses på billedet, vil være C-130-piloten og hans co-pilots arbejdsplads i fremtiden. På engelsk hedder det 'An integrated C-130H Flight Deck with Collins Color LCD EFIS'. (Foto fra FMK).



Har man ikke råd til at skifte sine transport- og skolefly ud, kan man opdatere dem så de kan bruges adskillige år endnu. Det er, hvad der vil ske med Flyvevåbnets C-130 Hercules og Saab Supporter T-17 i de kommende år.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

De nye transportfly, der allerede er på markedet, McDonnell-Douglas C-17 Globemaster og Lockheed-Martins opdaterede C-130J, som RAF var den første kunde til, har alle 'glascockpit'. Det vil sige et cockpit, hvor instrumenterne er skiftet ud med to LCD-diplays, i hverdagen kendes den slags skærme fra en transportabel PC'er.

C-130H tur

Der er ingen umiddelbare planer om at skifte Flyvevåbnets C-130H Hercules ud. Derimod oplyser civilingeniør ved Transportflysektionen i Flyvematerielkommandoen, Lasse Kronsted Pedersen, at man har indgået kontrakt med det amerikanske firma Rockwell-Collins, om levering af komponenter til opdatering af C-130H's cockpit. Selve arbejdet med at indbygge de nye instrumenter skal foretages af Hovedværksted Værløse. Det betyder, at følgende gammeldags instrumenter forsvinder; den kunstige horisont, kompasset og radarskærmen. I fremtiden vil Global Positioning System (GPS) (Globalt Sattelitstyret Positionsbestemmelsessystem) og Inertial Navigation System (INS) Inerti Navigation System fremkomme på en af de to skærme, som bliver monteret foran piloten, co-piloten og navigatøren. GPS og INS bliver koblet sammen og støtter hinanden, hvilket i fremtiden vil give en endnu større sikkerhed i navigationen. Det gamle gyrokompas skiftes ud med et Attitude Heading Reference System kompas, som er en Strap Down model, det vil sige, at den har færre bevægelige dele, og er derfor mere pålidelig.

Ny radar

C-130H får også installeret en ny radar med Turbulence Detector. Det vil sige, at radaren kan opdage Windshear (Windshear er kraftige ændringer i vindretning- og hastighed ved eller i nærheden af baneenden. Windshear er altid til stede, det er den unormalt kraftige Windshear, der kan være årsag til flyhavarier). Radaren aflæses på LCD-displayet sammen med de øvrige instrumenter.

Formålet med den nye indretning af cockpittet er at forbedre besætningens arbejdsvilkår, og på samme tid øge flyvesikkerheden. Ikke mindst når Eskadrille 721 flyver til destinationer, hvor flyvepladsernes hjælpemidler lader meget tilbage at ønske.

Også el-systemet i C-130 forbedres. Den nye digitalvisning kræver en konstant strømforsyning, og tåler ikke at strømmen så at sige 'dykker' i styrke, hvilket ville betyde, at hele systemet vil genstarte fra bunden, hvad ikke må ske under flyvning.

Piloterne med

Vi spurgte Kronsted Pedersen, -Er besætningerne med i planlægningen af det nye glascockpit?

-Ja, det er de. De har foreløbig sagt god for det oplæg, vi er kommet med. Samtidig vil de være med i hele processen. Inden vi går i gang skal vi til to møder i USA, hvor de også vil være med. Han fortæller, at selve opdateringen på det første fly skal være færdig i 1998, hvor flyet skal prøveflyves. De to sidste fly opdateres i løbet af 1999.

T-17's fremtid

Der er gået rygter om, at T-17 flyet skulle udskiftes med et nyt fly. Så-

dan bliver det ikke. Flyvertaktisk Kommando har i slutningen af januar tiltrådt de planer Flyvematerielkommandoen har arbejdet med, om opdatering af det efterhånden aldrende skole-, trænings- og forbindelsesfly. Det første fly af typen, halenummer T-401, blev modtaget i Danmark den 4. september 1975.

For at leve op til tidens krav, bliver der indbygget GPS i T-17 og Automatic Direction Finder (ADF) (Automatisk pejleudstyr (radiokompas)) skiftes ud med en nyere model. Også Very High Frequency Omni-Directional Radio Range (VOR) (Retningsgivende radiofyr i frekvensområdet 108-118 MHz.) skiftes ud med en nyere udgave. Og endelig udskiftes Instrument Landing System (ILS) (Instrumentlandesystem). Flyets el-forsyning skal også stabiliseres. -Det gør vi ved at installere yderligere et batteri i flyet, siger seniorsergent Erik Niepper.

Vi ville vide, om det mere end 21 år gamle flystel også skal renoveres. Til det siger Niepper, -Vore T-17 fly har fløjet et meget forskelligt antal timer. Ca. halvdelen har fløjet mellem 3 og 4000 timer. En fjerdedel mellem 5 og 7000 timer medens resten ligger mellem 4 og 6000 timer. Alligevel er flystellet hos alle 28 fly i god stand. Strobe Light (flyets positionslys) skal forbedres, men ud over det, er der ikke behov for at foretage renoveringer.

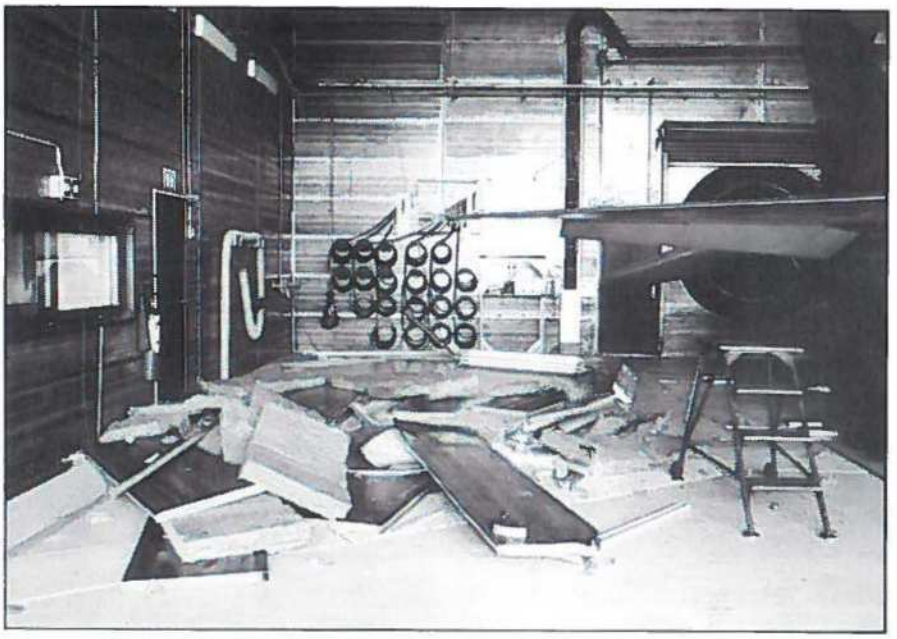
Niepper fortæller videre, at det Weapons Control Panel (Våbenkontrolpanel) der blev indbygget i flyet i 70'erne vil blive fjernet. Man tror ikke længere på T-17 som angrebsfly. Også et Fatique Meter (instrument til måling af de G-påvirkninger flyet bliver udsat for under flyvning) vil blive demonteret. -Engang troede man, at resultaterne fra dette instrument kunne bruges til at regulere eftersynstiderne på T-17. Sådan gik det ikke. Man fik aldrig det udstyr, der skulle til for at bearbejde resultaterne. Han slutter med at sige, at Danish Aerotech har vedligeholdt flyene udmærket.

Det er Danish Aerotech der skal foretage modifikationerne på T-17, som i øvrigt starter til april, og prøveflyvningsmodellen skal stå klar inden efteråret. Til den tid udløber kontrakten med Danish Aerotech. Herefter skal opgaven ud i EU-licitation, så hvem der i fremtiden skal vedligeholde de danske T-17 fly, vil afhænge af hvem der vinder licitationen.

❑

Flyvestation Skrydstrup
Da loftet faldt ned

Heldet var med, da loftet i motorprøvehallen faldt ned. Den F-16 Fighting Falcon, der stod i motorprøvehallen, halenummer E-178, blev ikke ramt af de otte m², der pludselig styrtede ned.



Tekst kaptajn J.J. Nielsen, Materielafdelingen Flyvestation Skrydstrup
Foto Brian Jacobsen, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup

Under fejlfinding på motoren i flyet E-178, hvor der blev kørt for "fulde omdrejninger i efterbrænder", faldt der pludselig otte m² af halloftet ned. Ud over teknikeren i cockpittet, var der ingen medarbejdere i motorprøvehallen. Teknikeren i cockpittet bemærkede ikke det skete, før en forskrækket kollega fra manøvrerummet bad ham slukke for motoren. Først derefter så teknikeren støvet, der bredte sig ud over hallen.

En lille rift

Bortset fra en lille rift på højre vinges bagkant, blev flyet ikke ramt af de nedfaldende plader, som vejer 40 kg. pr. stk. Loftet er flydende ophængt, hvilket har til formål at optage de trykændringer, der opstår i forbindelse med motorafprøvninger. Loftpladerne er ikke fastspændt; men hænger i nogle bøjler. Normalt er der ingen i motorprøvehallen udover teknikeren, som sidder i flyets cockpit, når der køres med flere omdrejninger end svarende til tomgang.

Loftet taget ned

Flyvematerielkommandoen arbejder med forskellige teorier, for at klarlægge årsagen til nedstyrtningen.

Den resterende del af loftet i motorprøvehallen blev taget ned, så de nødvendige undersøgelser og efterfølgende forbedringer kunne udføres. Loftet er monteret igen, men med kraftigere bøjler og ekstra nagler. I begyndelsen af september var prøvehallen atter klar til motorafprøvninger.

Arbejdssikkerhed

Arbejdssikkerhedsmæssigt blev procedurerne for, hvor personellet skal opholde sig i forbindelse med afprøvning af motorer overholdt. Dette forhold har sandsynligvis sparet Flyvestation Skrydstrup for en arbejdsulykke.

❑

Civile krav om mere præcise våben

Modeller i fuld størrelse af Storm Shadow og Meteor, der begge var udstillet på BAe' s stand på Farnborough International Airshow.

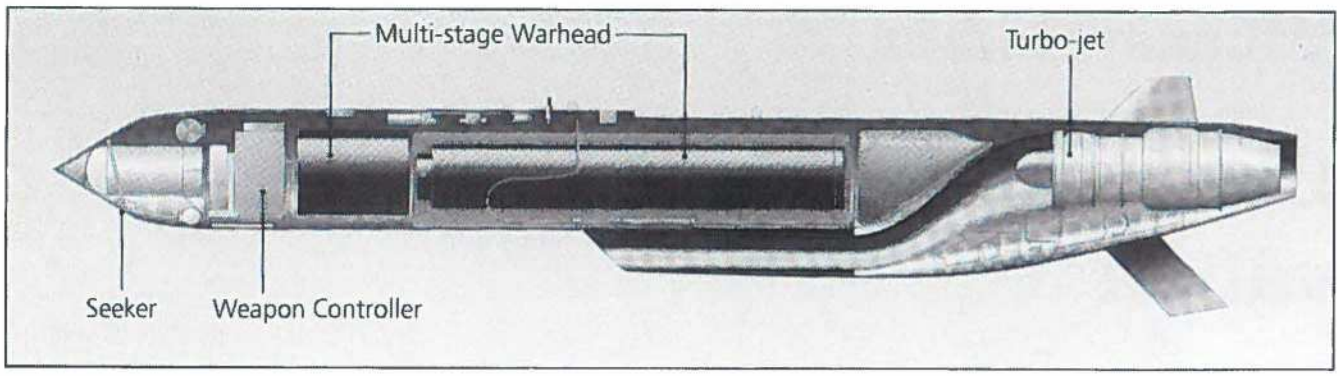
Verden er ikke mere den samme. Ingen magt kan i dag tillade sig en våbenanvendelse i en krigssituation, der på nogen måde ligner det tyskerne praktiserede mod London og Coventry. For ikke at glemme, hvad de allierede derefter bød de tyske storbyer i form af tæppebombning af civilbefolkningen. Denne udvikling har ført til en utrolig udvikling af sofistikerede våben, der kan anvendes af om muligt endnu mere sofistikerede jetkampfly.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Udviklingen af våbensystemer til det næste årtusindes jetkampfly går i retning af mere og mere avancerede og 'selvtænkende' systemer. Der er i dag i verden et krav om, at man ikke vil tåle en gentagelse af de to første verdenskriges meningsløse massemyrderier på civilbefolkningen.

Pressen, og her mest fjernsynet, har holdt sit indtog på slagmarkerne. Og her er vel og mærke tale om fjernsynsstationer, der ikke er kontrolleret af de enkelte staters regeringer. CNN's udsendelser fra Bagdad, var i høj grad med til at styre krigens gang under operation Desert Storm i 1991. Det gjorde et voldsomt indtryk på verdens befolkninger, at få serveret krigen lige ind på sofabordet sammen med aftenkaffen.

Verdensopinionen var stort set enig i, at man ikke bare kunne besætte et andet land (Kuwait), men samtidig



Skematiske tegning af Storm Shadow. (Tegning British Aerospace).

enig om, at civile tab var uacceptabel. Lige så uacceptabelt var det at fremvise torterede piloter, der var tvunget til at undsige den krig de selv deltog i mod Irak. Sadam Hussein troede, at bare man strøg et barn, der blev holdt som gidsel, og viste de væmmelige aggressorer frem på CNN, så havde man vundet noget. Han tog grusomt fejl.

Propaganda

Der, hvor de allierede i denne krig kunne styre fjernsynsstationerne, der gjorde man det. Man brugte sågar også fjernsynet til at vildlede fjenden. Og gjorde det så grundigt, at han nærmest blev taget med bukserne nede om hælene. Der tænkes her på US Marine Corps påtænkte landgang i Kuwait, som endte med, at angrebet kom vestfra i den ørken, som irakerne troede var deres skjold.

I de allieredes propaganda indgik også anvendelsen af sofistikerede Stand of Weapons (Våben der affyres på stor afstand, og derefter selv styrer mod målet). Befolkningerne var imponeret af billederne fra flyets kameraer, hvor en bunker stod klar og tydelig, lige indtil den forsvandt i et kolossalt lysglimt. De allieredes sejre kunne imidlertid ikke slette billederne af ligene af civile, eller påståede civile, der blev læsset på lastbiler i Bagdad.

Man kan med en vis ret påstå, at kravene fra befolkningerne om, at ingen, eller færrest mulige civile bliver ofre i fremtidens konflikter, har sat gang i udviklingen af de smarte våben, der selv kan finde deres mål.

Ikke nyt

Nu er udviklingen af smarte våben ikke noget nyt. Udviklingen startede med ønsket om at opnå størst mulig ødelæggende effekt på fjendtlige mål, og samtidig beskytte egne fly og ikke mindst piloter og besætningsmedlemmer.

Et af de første smarte våben verdensoffentligheden for alvor stiftede bekendtskab med, var det franske Exorcette missil mod skibe. Det blev første gang for alvor kendt, da argentinerne anvendte det mod de britiske skibe i Sydatlanten under Falklandskrigen i 1982, hvor dette missils ødelæggende virkning på et engelsk krigsskib, chokerede en hel verdens befolkning. Det kom også bag på mange da de opdagede, at franskbyggede missiler sænkede engelske skibe, samtidig med, at begge lande er medlem af NATO.

Det åbnede manges øjne for, at international våbenhandel er en kompliceret affære, der i værste fald kan ende med, at våbnene rettes mod det land, der har solgt dem, eller dette lands allierede.

Lang udviklingstid

Fire and Forget (Skyd og glem) våbensystemerne er med til at minimere risikoen for, at det angribende jagerfly bliver angrebet af forsvaret omkring målet. Et af de nyeste våben under udvikling i dette område er Storm Shadow (Stormangrebets skygge). Våbnet er særdeles effektivt mod start- og landingsbaner og bygninger.

At et land af europæisk størrelse selv kan udvikle så dyre og sofistikerede våben er en saga blot. Storm Shadow udvikles af det franske firma Matra og Britisk Aerospace (BAe). De to firmaer blev i juli måned sidste år udpeget af Ministry of Defence (MoD) (Forsvarsministeriet) UK (United Kingdom) (Storbritannien), til at designe, udvikle og producere missilet, der er beskrevet i Staff Requierement (Air) (Flyverstabens Specifikationer) nr. 1236 om et konventionelt 'skyd og glem' missil.

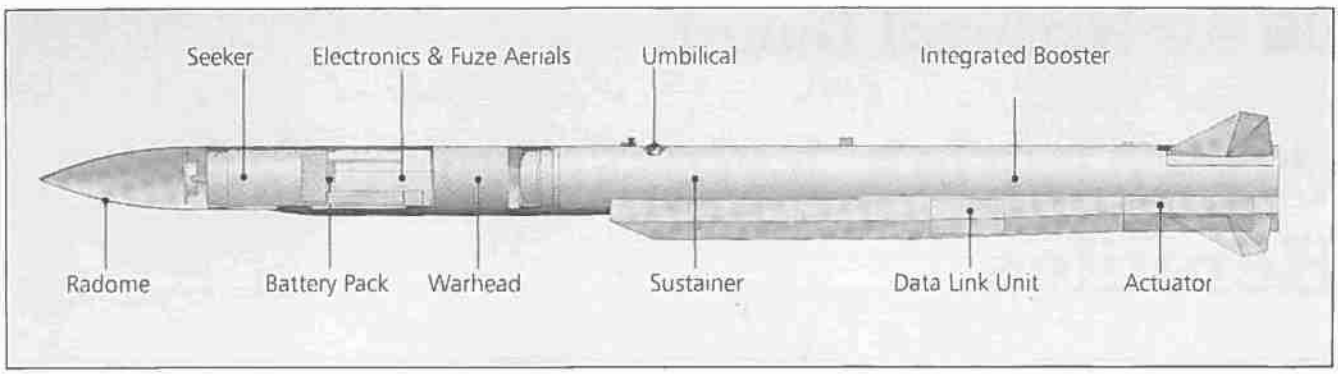
Storm Shadow missilet udvikles på baggrund af teknologien i Matra Apache A-missilet. Et missil som er udviklet til anvendelse mod start- og landingsbaner, og næsten færdigudviklet. Storm Shadow udvikles parallelt med Apache EG-missilet, som er udviklet for at imødekomme tilsvarende krav fra det franske flyvevåben.

Altvejrsmissil

Det nye Storm Shadow-missil skal anvendes til angreb mod faste installationer på jorden over store afstande, både og dagen og om natten, uanset hvordan vejret er. Missilet kan affyres fra mellem eller stor flyvehøjde, og da missilet har Fire and Forget (Skyd og glem)-evner vil pilotens arbejde i cockpittet minimeres.

Når missilet er affyret, søger det selv ned i lav højde, som defineres at være under 5.000 fod (1500 m.), der er transitflyvehøjden ind til målet. Under denne fase af flyvningen opdateres enertinavigationen hele tiden fra Global Positioning System GPS (Globalt Positionsbestemmelsessystem) og TERMPROM, et navigationssystem der orienterer sig i forhold til terrænet.

Systemet har den fordel, at det ikke skal have 'hjælp' udefra og derfor er tavst, det vil sige det giver ikke fjenden nogen mulighed for at opdage, at missilet er på vej. Systemet er modstandsdygtigt overfor elektroniske modforholdsregler (Electronic



Skematiske tegning af Meteor. (Tegning British Aerospace)

Countermeasures). Missilets overlevelsesevne er gjort endnu bedre ved at fuselagen er stealth-karakteristisk (Det vil sige, næsten usynlig for radar)

Under den sidste del af indflyvningen mod målet, aktiveres missilets søger. Lige før målet vil missilet gennemføre et 'pop up', en stigning til den nødvendige højde, hvorfra den infrarøde søger kan 'overse' målet, og samtidig beregne den bedst tænkelige dykvinkel for, at spængladningen kan gøre størst mulig skade.

Nu kan man ikke blot hænge et hvilken som helt våben på et tilfældigt fly. De moderne våben stiller store krav til det fly, der skal føre dem frem. Storm Shadow missilet vil i fremtiden kunne anvendes på EF 2000, Rafale, Tornado GR4, Harrier GR7 og Mirage 2000.

Luftforsvarsmissiler

Kravene om færre tab og større effektivitet kommer, som allerede nævnt, også fra flyvevåbnernes egne rækker. Udviklingen af EF 2000, Saab JAS 39 Gripen og øvrige kommende jetkampfly, har også affødt kravet om et endnu bedre Medium Range Air-to-Air Missile (MRAAM) (Luft-til-luft missil med mellemrækkevidde).

BAe har i samarbejde med Saab Dynamics, GEC-Marconi, Matra Défense/Espace, Alenia og Diamler-Benz Aerospace, fået til opgave, på baggrund af de i MoD Staff Requirement (Air) 1239, at udvikle 'Meteor'-missilet, et Future Medium Range Air to Air Missile (FMRAAM). (Fremtidens luft-til-luft missil med mellemrækkevidde). Missilets kampeffekt vil blive betydelig større end de hidtil kendte missilers. De AMRAAMs, der er under indkøb til det danske Flyvevåben, vil således i løbet af en årrække blive overhalet af Meteor-missilet.

Fabrikanterne er på den anden side ikke i tvivl om, at systemet vil sikre de europæiske flyvevåbnets luftoverlegenhed et godt stykke ind i næste århundrede.

Kan selv

Meteormissilet vil blive drevet af en ramraketmotor. Det vil kunne engagere ethvert mål i luftrummet, hvadenten der er tale om jagere, bombefly eller cruise-missiler. Det vil ske ved hjælp af missilets aktive radarsøger. Angrebet kan gennemføres på alle tider af døgnet og i al slags vejr. Det kan gennemføres fra meget kort afstand, og ud til meget store afstande, og uanset det skal ske i et område med stor tæthed i den fjendtlige elektroniske krigsførelse.

Målene prioriteres før missilet affyres, efter affyringen vil flyet fortsat kunne opdatere missilets radar. Dette kan også ske fra et Airborne Warning and Control System (AWAC) (Luftbåren Advarsels- og Kontrolsystem). Det giver Meteor et reelt 'launch and leave' kapabilitet (affyr og forlad-evne).

Selv de mest bevægelige mål kan angribes med missilet, hvis fuldt integrerede dødbringende system giver en høj nedskydningsprocent mod alle typer mål. Meteors 'no escape zones' (zone i hvilken missilet ikke kan udflyves) er omkring tre gange større end de kendte MRAAM missilers. I kombination med andre operative fordele, forventes det, at missilet vil komme til at dominere fremtidens luftkampe.

Kortrækkende missil

Advanced Short Range Air-to-Air Missile (ASRAAM) (Avanceret kortrækkende luft-til-luft Missil), er betegnelsen for det nye kortrækkende, letvægts- og meget manøvredygtige missil, som BAe har tegnet kontrakt med MoD om at udvikle og producere, en kontrakt til en værdi af 570 mio pund.

Missilet skal kunne anvendes på alle fly, som i dag er i stand til at affyre Sidewinder eller andre typer AMRAAM-missiler.

Missilets høje hastighed, kombineret med det mest avancerede termiske styresystem og et meget effektivt sprænghoved, skal sikre den højest mulige nedskydningsprocent mod selv det vanskeligste mål. Hertil kommer, at det nye ASRAAM's 'Lock after Launch' (lås efter affyring) og udvidede sigte, gør det i stand til at nedkæmpe et mål, selv om dette angribes bagfra. ASRAAM kan modtage informationer om målet fra det affyrende flys radar eller fra pilotens hjelmsigtesystem, eller det kan affyres, som et normalt infrarødt missil, der selv søger mod målet. Endelig har missilet indbygget modforholdsregler mod elektronisk krigsførelse og fysiske modforholdsregler (staniolstrimler).

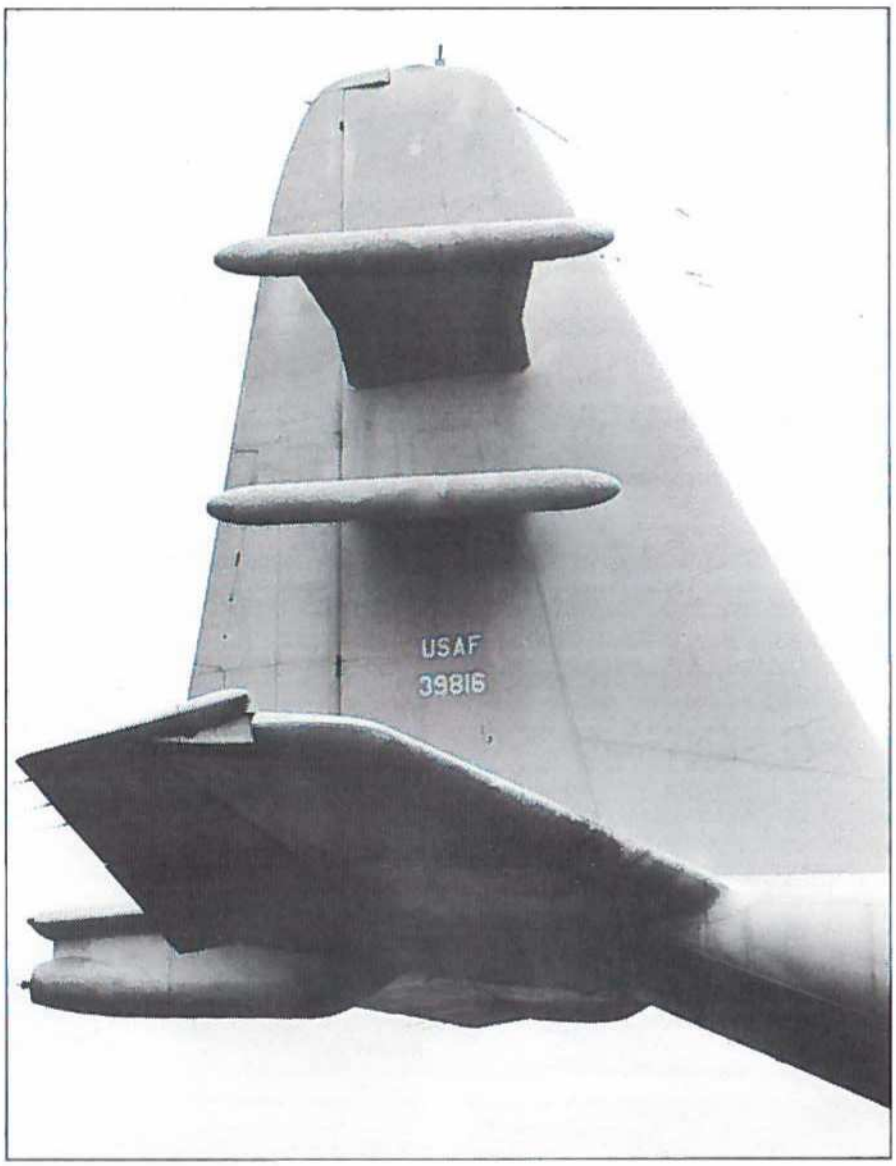
BAe påbegynder leveringen af de nye ASRAAM missiler til RAF's Harrier GR7 allerede til næste år.

Våbenudvikling vil fortsat være en ikke afsluttet proces.

❑

US Air National Guard

Psykologisk krigsførelse fra Hercules



Antennerne på halefinnen og under halen er beregnet til at transmittere radio- og TV-sigler ud over et kæmpeområde. Flyet tilhører Air National Guard i Pensylvannia, USA, og er et vigtigt led i kæden når der skal føres psykologisk krigsførelse.

Almindeligvis opfattes Lockheeds C-130 Hercules som et almindeligt militært transportfly. Flyets anvendelsesmuligheder strækker sig langt ud over det med transporten. I Vietnamkrigen blev det anvendt som Gunship (flyvende kanonbåd) til bekæmpelse af Vietcong guerillaerne. Det er også blevet anvendt til opsamling af nedskudte piloter. På Farnborough Airshow i England sidste år, blev vi præsenteret for flyet i en konfiguration, der hed, -Psykologisk krigsførelse.

Tekst og foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Parkeret et stykke væk fra alle de andre udstillede fly stod der en Lockheed C-130 Hercules. Med et sæt antenner strittende ud fra halefinnen, så den betydelig anderledes ud. Vi kiggede nærmere på flyet, og fik af besætningen at vide, at flyet hed EC-130E (RR), Commando Solo, hvor E står for, -Special Electronic Installation (særlige elektroniske installationer), og C for Cargo (transport). De særlige installationer blev brugt til at udsende radio- og TV-programmer, samt føre militær kommunikation.

Hvem er de

Vi ville gerne vide, hvem der fløj rundt i en C-130 med dette udseende, og fik at vide at det gjorde Air National Guard 193rd Special Operations Wing (SOW), med hjembase på Harrisburg International Airport, Middletown Pensylvannia, USA. Når enheden mobiliseres ændres navnet til Air Force Special Operations Command (AFSOM) (Flyvevåbnet Kommando for Specielle Operationer).

Umiddelbart ligner denne C-130 Hercules alle andre af slagsen. Kigger man lidt nærmere på, ser man, at den har to ekstratanke under hver vinge, hvad der fortæller noget om et ønske om lang flyvetid. Halefinnen er 'pyntet' op med forskellige antenner. Man får fornemmelsen af, at her er noget særligt. Det er der også. Flyet er en EC-130E (RR), en psykologisk kriger.

Enheden er bemandet af frivillige, der i hverdagen passer deres civile job, men i weekend'en og ferierne melder sig under fanerne for at holde SOW's fly flyvende. Wing'en består af en Operationsenhed, en Logistisk enhed og endelig en Støtteenhed. Denne organisation omfatter ikke kun de flyvende eskadriller, men også vedligeholdelse af flyene, vagtstyrke, civile mekanikere, sanitetstjeneste, signaltjeneste, støtte til missionerne og logistisk støtte.

Psykologisk krigsførelse

193rd Wing 'våbensystem' består af kraftige radio- og TV-sendestationer. Enheden er den eneste af sin art i det amerikanske flyvevåben. Opgaven består i at støtte Psycological Operations (PSYOP) (Psykologisk krigsførelse) ved at foretage luftbårne radio- og TV-udsendelser over kampområdet. Systemet består af kraftige sendere, et stort antal antenner samt sendeudstyr til radio og TV. Radiosenderne er standard AM og FM-sendere, kortbølgesendere til radio og fjernsynssendere. Hertil kommer så militære frekvenser. Operation Solo kan anvendes over hele det operative spekter. Det er både et virksomt middel i kampzonen, og kan også bidrage til støtte for det civile samfund i fredstid. Og endelig kan det anvendes til elektronisk efterretningstjeneste.

EC-130E(RR) var indsat under Desert Shield/Desert Storm i 1990/91, hvor man gennem radioudsendelser, forsøgte at påvirke de irakiske soldaters moral i nedadgående retning. Afhøring af fanger efter krigen gav til resultat, at 58% af udsendelser var blevet hørt af irakerne. Af de 58% anførte de 46%, at udsendelserne havde været med til at påvirke deres beslutning, om at overgive sig.

Spæd start

193rd SOW blev oprettet som den første flyvende enhed i Air National Guard regi, i årede efter den Anden Verdenskrig i Reading, Pennsylvania. Fra en meget stille begyndelse er enheden vokset til en kampklar Wing, som allerede har vist sig værdig.

Commando Solo blev første gang indsat under Cuba-krisen i 1962, hvor Forsvarsministeriet ønskede, at midlerne til gennemførelse af psykologisk krigsførelse på denne måde var til stede. Behovet for muligheden for hurtigt at kunne etablere en radiostation, blev endnu tydeligere under krisen i den Dominicanske Republik i 1965. Dengang var amerikanske tropper frustreret over, at oprørernes radiostation kontinuerligt sendte henholdende taktiske meldinger til modstandsbevægelsens styrker.

I 1967 kom tilladelsen til at installere en sendestation, så at sige 'taget fra hylderne', i et EC-121. Denne flytype blev i 1979 skiftet ud med EC-130E(RR).

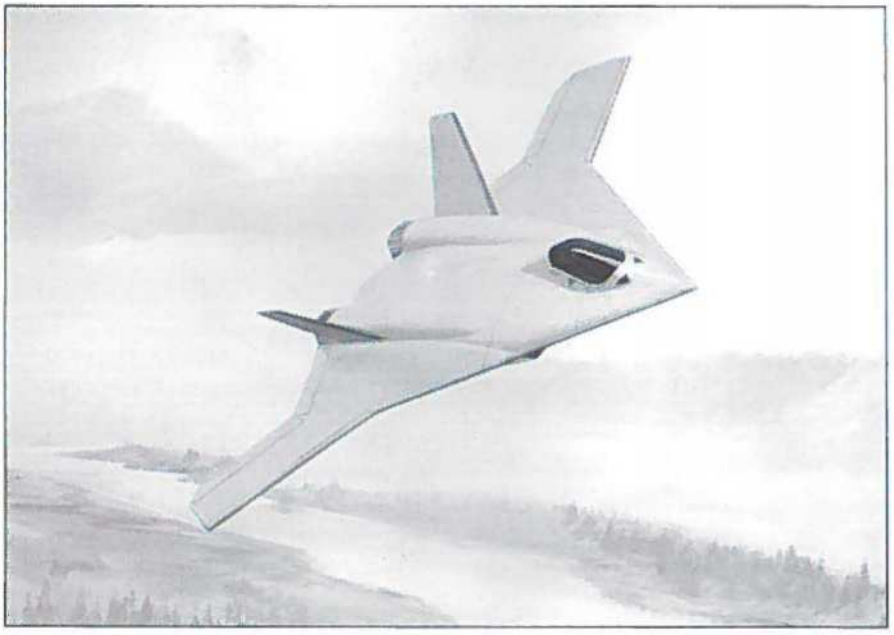
Fire gange er Commando Solo blev indsat i kamp:

- Operations COMMANDO BUZZ, Cambodia 1970.
- URGENT FURY, Grenada 1983.
- JUST CAUSE, Panama 1989.
- DESERT SHIELD/STORM 1990-1991.

❑

Storbritannien

Briterne kigger i krystalkuglen



Sådan forestiller kunstneren sig et af fremtidens jagerfly. (Billede via RAF News).

Den britiske regering investerer 35 millioner pund i forskning i fremtidens luftforsvar.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den britiske forsvarsministerium er i færd med at indlede studien om fremtidens offensive luftforsvarssystemer (Future Offensive Air System) for 35 millioner pund. Det fremtidige system, behøver ikke være det konventionelle hurtige jetfly, selvom det lige nu påtænkes fortsat, med de til rådighed værende Tornado GR (Ground Attack Reconnaissance) (Recognoserings- og angreb mod jordmåls-fly).

De muligheder der skal undersøges inkluderer forskellige varianter af Eurofighter 2000, nye konstruktioner, eller andre kendte fly 'fra hylderne'. Også ubemandede luftfartøjer, Stand-off Air-to-Ground Missiles (Missiler affyret på stor afstand) fra transportfly.

Hele den fremtidige teknologi vil blive overvejet, herunder Fly-by-Wire (Elektriske styresystemer), (Fly-by-Light) (Styresystemer som virker ved lys), stealth (usynlighed, på radar), Virtual Reality cockpits (Kunstig virkelighed) og integreret moduleret avionic.

På samme tid vil en streng disciplin på området, fra planer til prisen, blive indført, og flest mulige optioner indenfor de enkelte områder vil blive vurderet.

Hovedformålet med studierne er at tilvejebringe et omfattende datamateriale om muligheder, omkostninger og operativ effektivitet.

En beslutning om, hvilke muligheder, om nogen, der herefter skal stræbes imod, vil derefter blive taget. Industrielle faktorer og økonomi skal, som altid, tages i betragtning.

Også politik

I svaret til et spørgsmål i parlamentet fra Edward Leigh, sagde forsvarsminister James Arbuthnot,

-Forsvarsministeriet har besluttet at gennemføre disse studier i et fremtidigt luftforsvarssystem. Tornadoen, GR1 (som er under opgradering til GR4 standard) kan i dag udføre langtrækkende indtrængen i fjendtligt område. Studien vil undersøge en række muligheder for, hvorledes vi opretholder denne mulighed, også efter at GR4 er taget ud af tjeneste i det andet årti af næste århundrede. Kontrakterne om gennemførelse af studierne, som har en værdi af 35 millioner pund, forventes at blive indgået i år.

Våbensystemer

Et våbensystem til erstatning for Tornado GR4 forventes i tjeneste omkring 2015. Kontrakterne om gennemførelse af studierne vil blive fordelt på flere deltagere og på Defence Evaluation and Research Agency. Selve arbejdet vil blive styret af Forsvarsministeriets afdeling Procurement Executive i Bristol.

Mulighederne for et samarbejde med andre lande i Europa, eller andre steder, vil blive undersøgt. Undersøgelserne vil drage fordel af det allerede eksisterende engelsk-franske teknologiske demonstrationsprogram, der gør det muligt på computer at lave modeller af våbensystemer.

Disse undersøgelser er fuldstændig uafhængige af det nuværende fire-nationers Eurofighter-projekt, som nu nærmer sig produktionsfasen, og som skal erstatte Tornado F3 (Fighter).

Endelig vil en fremtidig variant af Eurofighteren være blandt en af de muligheder der skal kigges på. ❑

Næste generation af jagerfly på vej

Billedet viser det fly som McDonnell Douglas deltog i konkurrencen om at levere ca. 3000 jagerfly til USA's Flyvevåben, Marinekorpset og Flåden. De tabte kampen til Lockheed-Martin og Boeing. (Billede fra McDonnell Douglas).

Udviklingen af jetkampfly er med den britisk, italiensk, spansk, tyske Eurofighter 2000, den svenske Saab JAS 39 Gripen, den franske Dassault Rafale M og den amerikanske Lockheed YF-22 ikke nået til vejs ende. På Farnborough International Airshow sidste år i september, præsenterede flyfabrikkernes deres bud på det 21. århundredes jetkampfly. Selvom der er tale om det næste århundredes fly, har man fra amerikanernes side allerede Danmark i tankerne som mulig kunde.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

På trods af en, for tiden, rolig udvikling mellem stormagterne, hvoraf der kun er en supermagt, USA, tilbage, fortsætter udviklingen af jetkampfly. I USA har flyfabrikkerne Boeing Defense&Space Group, Lockheed Martin og McDonnell sammen med Northrop Grumman og British Aerospace længe været i fuld gang med at udvikle deres bud på det 21. århundredes jagerfly, kaldet Joint Strike Fighter (JFS) (Fælles Angrebsjager).

Den 16 november 1996 faldt dommen over de tre forslag, og McDonnell Douglas (MDD) faldt ud. Fabrikken havde satset stort set hele sin fremtid på, at få ordren om at levere de omkring 3.000 kampfly, som skal skiftes ud i United States Air Force (USAF), United States Marine Corps (USMC), United States Navy (USN) og UK Royal Navy (RN). British Aerospace (BAe) var gået i samarbejde med MDD om udviklingsarbejdet på det nye jetkampfly. BAe havde indtil den 16. november investeret 200 mio. dollars i JFS projektet med henblik på at kunne erstatte RN's Sea Harriers med

60 af den nye Carrier-based Version (CV) (Hangarskibsbaserede Version).

Hvilke rystelser der er gået gennem BAe kontorerne på Warton efter meddelelsen om, at MDD's forslag var ude, får vi aldrig at vide. Det må have lettet noget på stemningen da meddelelsen om, at Boeing i midten af december sidste år meddelte, at selskabet for 80 mio. kr. havde overtaget MDD. Overtagelsen var mere eller mindre ventet, ikke mindst fordi MDD og Boeing i mange år har været skarpe konkurrenter i fremstillingen af civile airliners.

Århundredets projekt

I begyndelsen af 1990 blev der indledt studier om bygningen af en Common Affordable Lightweight Fighter (CALF) (Fælles betalbar letvægtsjager) og en Advanced Short Takeoff and Vertical Landing (ASTOVL) (Avanceret jager til kort startbane og med evnen til at lande vertikalt). Senere blev disse studier af Kongressen i Washington lagt sammen med USAF og USN Joint Advanced Strike Technology (JAST) projektet, der nu hedder Joint Strike Fighter. Et projekt til mere end 300 mio. dollar. JSF-programmet er USA's hidtil vigtigste og mest ambitiøse projekt på dette område, og det forventes at dominere verdensmarkedet for jagerfly langt ind i det næste århundrede.

Skal være 'usynligt'

Flyet skal kunne anvendes af både det landbaserede flyvevåben og stationeres på hangarskibe. Man skal derfor til at vænne sig til nye forkortelser som; Conventional Takeoff and Landing (CTOL) (Konventionel start- og landende (jetkampfly)). Carrier-based Version) (CV) (Hangarskibsbaseret Version). Og endelig Short Takeoff and Vertical Landing (STOVL) (Kort start- og Vertikal Landende (jetkampfly)). Boeings fly er i deres grundkonstruktion ens, men udvikles til de karakteristika, der er nødvendige for at operere i henholdsvis CTOL, CV eller STOVL konfigurationerne.

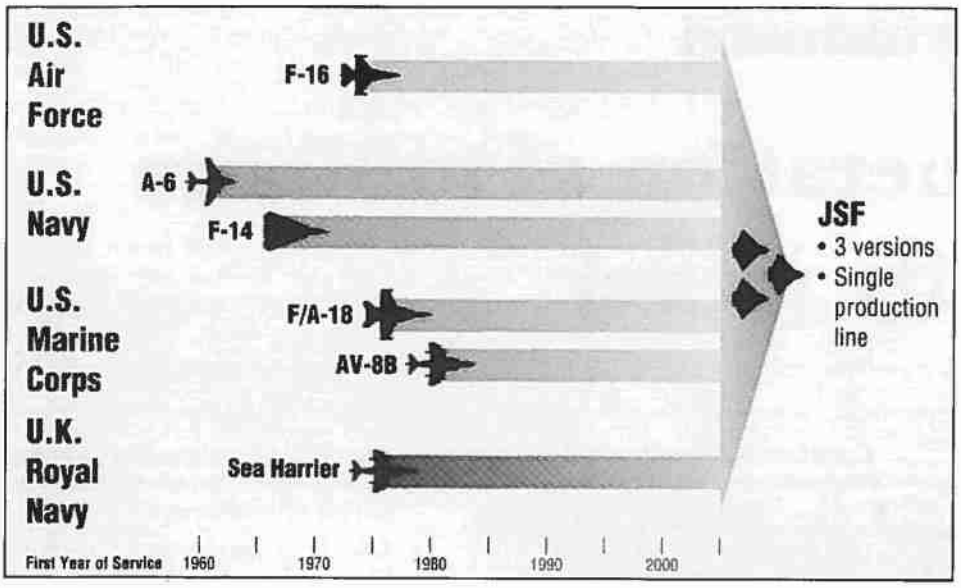
Af oplægget fremgik, at det nye fly skulle erstatte de over 4.000 F-16 fly, der indtil i dag er bestilt. Kravene til det nye fly er blandt andet, at det ikke kun er 'stealthy' (det vil sige næsten usynlig på fjendens radarskærme), det skal også være let, bevægeligt og ikke mindst, det skal være til at betale. Hertil kommer så kravet om, at det skal være et fly der kan anvendes i de mange roller, så som langtrækkende taktisk angrebsfly mod jordmål, kunne tilpasses operationer fra hangarskibe og luftforsvarsfly. Alt sammen skal det rummes i en basisfuselage og med den samme motor.

Hvis den planlagte kombination af ny teknologi kan udvikles til en acceptabel pris, vil den nye ensædede og en-motorede JSF i begyndelsen af år 2008, næsten kunne erstatte de nuværende taktiske jagerfly i USAF og USMC. Det vil betyde en planlagt produktion af over 3.000 fly, fordelt med 2.036 til USAF, 300 til USN og 642 til USMC, samt 60 fly af STOVL-typen til RN.

Boeings bud

Flyfabrikken Boeing, der ikke har beskæftiget sig med at producere jagerfly af betydning siden 30'erne, var ikke regnet for nogen særlig konkurrent, i kapløbet om at få lov at videreudvikle det næste århundredes jagerfly. Derfor var valget af Boeing absolut en overraskelse. Her følger det bud Boeing kom med, og som

Billede af Lockheed-Martins forslag til det 21. århundredes jagerfly kaldet, Joint Strike Fighter (JFS) (Fælles Angrebsjager).
(Foto N.M. Schaiffel-Nielsen)



Plan for udskiftning af jetkampfly.

overbeviste det amerikanske forsvarsministerium om, at det var værd at bygge videre på.

Krav til en overkommelig pris besvarer Boeing således:

- I de tre Boeing JSF varianter vil 90% af delene kunne anvendes i alle fly. Der vil være 80% overensstemmelse i udgifterne til de tre typer.
- Boeing vil anvende sine bedste kommercielle design- og planlægningsprocesser, som er blevet perfektioneret under produktionennen af den nye Boeing 777 airliner.
- Storindkøb vil reducere enhedsprisen på JSF dramatisk.

Om kravet til flyets effektivitet (Lethality) siger Boeing:

- Boeings JSF vil kunne levere sine våben præcist i målet ved hjælp af indbygget avanceret avionic og ved nyttiggørelse af dataressourcer udenfor flyet.
- Boeings JSF er konstrueret til at udføre aflevering af almindelige og avancerede våben under alle vejrforhold.
- Boeings JSF vil tilbyde et dramatisk forbedret effektivitet i forhold til nuværende USAF, USN og USMC-fly.

Om kravet til overlevelser siger Boeing:

- Boeings JSF vil være dramatisk vanskeligere for fjendtlig radar at få øje på. Hvilket øger muligheden for at gennemtrænge fjendens forsvar, da flyets form nedsætter muligheden for at fjenden opdager det.
- Forbedret sensorer og avionic præsenterer vitale informationer forøger pilotens muligheder for at overvåge situationen.
- Det strukturelle design og udstyrets layout i Boeings JSF er skabt til at isolere kampskader og reducere tab, der skyldes fjendtlig ild.

Om støttefunktionerne siger Boeing:

- Boeings JSF er let at vedligeholde, idet flyet har indbygget pålidelige flysystemer, et indbygget avanceret diagnosticerings- og vedligeholdelsessystem og der anvendes almindeligt kendt jordudstyr ved vedligeholdelsen.
- Boeings JSF består af betydelig færre dele og er derfor lettere at vedligeholde og mere stabil.
- Fælles vedligeholdelse af JSF fælles dele, fælles distributionsnetværk og fælles reparationsfaciliteter, vil tilsammen præstere en mere effektiv vedligeholdelse med dramatisk reducerede omkostninger til følge.
- Boeings JSF's forøgede endurance og stabilitet, vil reducere behovet for brug af lufttankning og andre støttefly.
- Boeings JSF's uovertrufne corrosionssikrede composit-struktur med væsentlig færre samlinger, og det at der anvendes samme type motor i alle tre varianter af flyet.

Fremtiden

Boeing og Lockheed Martin, der nu hver modtager 1,1 mia. US Dollars til udviklingsarbejdet, håber at får deres respektive JSF's i luften i begyndelsen af år 2000. Hver flyfabrik vil fremstille to fly til at dække kravene om de tre operationsformer, STOVL, CTOL og CV.

Boeings første fly er planlagt til at kunne klare både CTOL og CV-rollen, medens det andet fly, som forventes på vingerne i midten af år 2000, vil dække STOVL, som forlangt af USMC og RN.

Lockheed-Martin forventer deres CTOL demonstrationsfly i luften sent i februar måned år 2000. Såfremt alt går vel, vil STOVL-versionen komme i luften to måneder senere. Omkring midten af år 2000 vil CTOL-versionen blive forsynet med andre vinger, udrustet med fangkrog og andet, for derefter at fremtræde i CV-versionen, klar til at blive testet fra et hangarskib.

I den engelsksprogede flypresse kan man læse, at der er en forventning om, at Norge, Danmark og muligvis Holland måske er de næste lande, udover Storbritannien, til at gå ind i programmet, med den hensigt at erstatte deres Lockheed-Martin F-16 jagerfly, engang ind i det næste årti.

Der er stadig nogen ude i verden, der kan huske, da Danmark i 70'erne indgik det der dengang hed 'Århundredets Våbenhandel'.

❑

Europæisk flyindustri

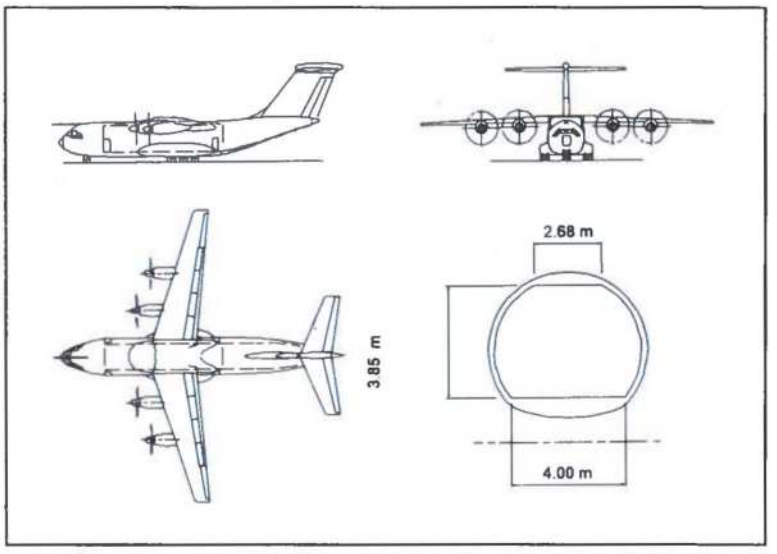
Næste generation af militære transportfly på vej

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

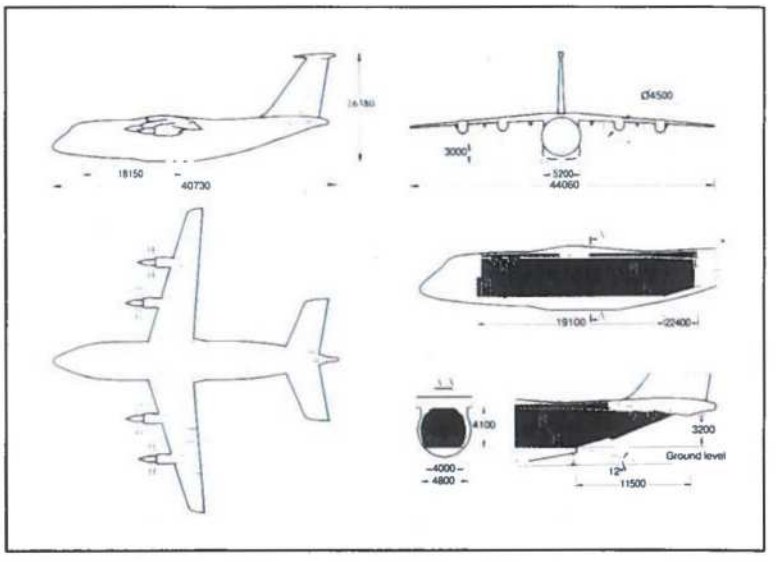
Der fortages i disse år et udviklingsarbejde på nye transportfly. Årsagen er NATO-landenes efterhånden noget aldrende fly i denne kategori. Otte Vesteuropæiske lande er gået sammen om at udvikle og producere det, der lige nu hedder Future Large Aircraft (FLA) (Fremtidens store fly). Også russerne har et behov for at skifte deres transportfly ud og tilbyder nu de otte andre et samarbejde. Som altid når der skal bygges militære fly, er der grums i vandet. Sidst var det de franske nedskæringer på forsvarsbudgettet der sendte rystelser gennem samarbejdet.

De krav det seneste årti har stillet til militære transportfly har gjort, at det sæt af krav, der blev stillet til de transportfly, der i dag er i tjeneste, ikke dækker nutiden behov. Nyttelast, lastrummets volumen, flyvestrækning- og hastighed er ikke længere tilstrækkelig. Otte europæiske lande har foretaget en analyse af, hvilke krav de mener det 21. århundredes militære fragtfly skal imødekomme, hvor **de seks hovedkrav er:**

- Længere flyvestrækning for at imødekomme kravet, om at kunne gennemføre operationer direkte fra hjembasen/allieret base.
- Større nyttelast og større kapacitet for at kunne transportere hele spektret af det moderne militære køretøjer og udstyr, der anvendes både ved militære- og hjælpeaktioner.
- Højere flyvehastighed for at kunne imødekomme kravet om hurtig reaktion og produktivitet.
- Evne til at operere fra uforberedte flyvepladser, herunder pladser med løs overflade, for at sikre flytransport helt frem til brugerne.
- Evne til at klare operationerne på



Tegning fra "The pocket Guide to FLA - Future Large Aircraft".



Tegning fra ANTONOV An-70.

Kunstnerens opfattelse af, hvordan det ser ud når FLA (Future Large Aircraft) nedkaster forsyninger med faldskærme i et bjergområde. (Billede LFA konsortiet)

jorden for at reducere tiden for lastning / losning under vanskelige forhold.

- Overkommelig anskaffelsespris og billig vedligeholdelse.

Bestemmende lande

Det er ikke nogen hemmelighed, at de tyske og franske Transall C-160 flåder, hvor leveringen startede i 1967, er ved at være udslidte. Tyskerne har længe gættet på, hvilken type de skal flyve i fra begyndelsen af år 2000. Det er så heller ikke overraskende, at hele godkendelsesproceduren for det projekt der hedder, Future Large Aircraft (FLA) (Fremtidens stor (militær) fragtfly), begyndte med, at stabscheferne for det franske og tyske Flyvevåben i august sidste år underskrev de ovenfor nævnte krav, som er udarbejdet af European Staff Requirement (ESR) (De europæiske stabes krav). FLA-organisationen forventer, at de øvrige seks lande, som er, Belgien, Italien, Portugal, Spanien, Storbritannien og Tyrkiet, vil skrive under i en nærmere fremtid. At det bliver tyskerne og franskmændene, der bliver de største kunder giver sig selv. Briterne har delvis reduceret deres indflydelse i projektet ved at bestille 25 C-130J Hercules hos Lockheed-Martin, men de er stadig interesseret i at være med i det europæiske FLA-projekt.

C-130 for lille

De studier ESR baserede sig på det britiske forsvarsministeriums data, hvor man sammenlignede C-130 Hercules ydeevne med det man forlanger FLA skal kunne. Det viste sig, at FLA reducerede deployeringstiden til det halve, og kunne fremvise en fordobling i mængden af genforsyning. Hertil kom, at FLA kan flytte alt materiel tilhørende Joint Rapid Deployment Force (JRDF) (Fælles hurtige deployeringsstyrker) og Rapid Reaction Corps (RRC), hvor C-130 kun kan tage 65% af dette.

Man har også kigget på McDonnell Douglas nye C-17, og siger, at selv om det er et godt fly, så imødekommer det ikke ESR's krav på det taktiske område. FLA's understel, der forventes at klare landinger med 25 tons nyttelast på korte, uforberedte flyvepladser med løs overflade, kan ingen slå.

Hvordan billigt

Når der tales om flyanskaffelser, og man samtidig taler om low costs (lave omkostninger) i forbindelse med udvikling og fremstilling af et helt nyt transportfly, kan man spørge sig selv, hvordan kan man det? Svaret ligger blandt andet i, at de deltagende firmaer, Aerospatiale (Frankrig) Alenia (Italien) British Aerospace (Storbrittannien) CASA (Spanien) og Diamler-Benz Aerospace (Tyskland) alle er involveret i fremstillingen af Airbus transportflyene, som indtil nu har leveret 1400 airliners til 130 kunder over hele kloden. De fem har så tre associerede partnere som er FLABEL (Belgien), OGMA (Portugal) og endelig TUSAS i Tyrkiet. Tidligere har Tyskland og Frankrig sammen fremstillet C-160 Transall. Italienerne har erfaringer med fremstillingen af Fiat G222 og CN235 flyene. Alt sammen erfaringsgrundlag, man vil bringe ind i udviklingen og fremstillingen af FLA.

Hvad kommer flyet så til at koste? Det er et område, hvor svar er vanskelige at få. Kilder siger, at selvom FLA får større lastvolumen, længere rækkevidde og større nyttelast så kan flyet leveres for 55 mio. US Dollars. En pris der svarer nogenlunde til, hvad en C-130J koster. Til det siger Lockheed-Martin fabrikken, at C-130J kan leveres til en pris der ligger ca. 10 US Dollars under den nævnte.

Hvad får man for pengene

FLA skal kunne tre ting. **Flyet skal anvendes som almindeligt transportfly der kan klare følgende missioner:**

- Taktiske- og forsyningsmæssige operationer.
- Fremføring af tropper og gods i lav og stor højde.
- Evne til at vende på uforberedt overflade med 2% hældning.

Når der er tale om at anvende flyet til humanitære operationer:

- Plads til 60 bårer til evakuering af sårede.
- Kunne anvendes som flyvende hospital.
- Fremføring af nødforsyninger.

Data for Future Large Aircraft		Data for Antonov An-70
Produceret i	Europa	Rusland og Ukraine
Motorer	4x9000 shp class high speed turboprops	4x10.300 ehp. D-27 propfan
Flyvehastighed	Mach 0.68 - 0.72	750 - 850 km/t.
Max. flyvehøjde	Ikke oplyst	9.000 - 12.000 m.
Max. nyttelast	Taktisk 25.0 tons Forsyningsflyvning 32.0 tons	47 tons (Bem. ved optimale baneforhold og med begrænset mængde brændstof).
Besætning	2 piloter + en loadmaster	3 - 5.
Længde	42.0 m	40.73 m
Højde	14.5 m	16.38 m
Vingespan	41.4 m	44.06 m
Afstand mellem hovedhjulene	6.2 m	5.2 m
Højde til loft i lastrum	3.85 m	4.1 m
Gulvets bredde	4.0 m	4.0 m
Lastrummets volume m^3	343 m^3	425 m^3
Gulvareal, incl. rampen	90 m^2	89 m^2

** Alle sammenligninger omkring lasteevne skal foretages med forbehold, da kriterierne for længde af start/landingsbane, dennes tilstand, flyvehøjde enroute og meget andet har indflydelse på, hvor meget gods der kan medtages.*

FLA's evne til at laste, losse og runme gods skal opfylde følgende kriterier:

- Flyet skal kunne rumme hærens armerede køretøjer, lastbiler, helikoptere og luftforsvarsenheder.
- Flyet vil agter være forsynet med kran til selvstændig flytning af gods.
- Flyet vil få plads til at transportere lette køretøjer i to rækker i lastrummet, og kunne anvende alle typer af ISO-paletter og containere.

Næste rolle der er tiltænkt det nye transportfly er tankflyets, hvor det skal kunne klare følgende:

- Det vil kunne gentanke to eller tre fly ad gangen.
- Som basis vil flyet kunne medtage 29 tons flybrændstof i to tanke under vingerne, der kan anvendes til gentankning af andre fly i luften.
- Totalt vil flyet kunne medtage 41 tons flybrændstof, heraf 12 tons i tanke i lastrummet, der kan anvendes til tankning af andre fly i luften.

Den tredje og sidste rolle FLA skal kunne klare, er opgaven som maritimt overvågningsfly. Her skal flyet kunne holde sig i luften på en Anti Submarine Warfare (ASW) (Anti Ubåds krigsførelse) mission i seks timer, og dække en flyvestrækning på 1000 Nautical Miles (Sømil) (1.862 km). Der nævnes i FLA-koncernens oplysninger intet om den instrumentering (avionic) og de våbensystemer, der er nødvendige for at gennemføre ASW.

Russerne med

Medens FLA-programmet har været under udvikling i Europa, så har chefdesigneren ved den russiske flyfabrik Antonov, Piortr V. Balabuyev, designet og udviklet An-70. Han kom til Farnborough International Airshow sidste år i september med det formål, at få de otte vesteuropæiske lande til at gå med i et samarbejde om at bygge et fælles FLA.

Han kom ikke til Farnborough med de bedste kort på hånden. Hans An-70 prototype, styrtede ned i december 1994, efter at det kollidere i luften med et AN-74 følgefly. Han siger til Flight Daily News, -at nummer to An-70 kommer i luften i løbet af i år, og han forventer det certificeret i 1998. Balabuyev var optimistisk, han sagde, at han havde planlagt en række møder med de vesteuropæiske producenter, i håbet om at overbevise dem om, at jo flere lande der gik sammen om projektet, jo billigere vil det blive at fremstille et nyt fly. Han mente ikke, at man behøvede at være bange for et fremtidigt samarbejde. Den russiske og ukrainske regering havde planer om at bestille 400 fly, hvis altså økonomien holder. Det var hans overbevisning, at selvom vesteuropæerne sagde nej til et samarbejde, så ville man arbejde videre med udviklingen af An-70

Der er meget støj på ledningen, når otte lande skal enes om at udvikle og fremstille et fly. Sidste år i februar gav de franske nedskæringer på forsvarsbudgettet de øvrige deltagere i projektet kuldegysninger. Bedre var det ikke blevet af, at Storbritannien havde bestilt 25 C-130J Hercules hos Lockheed-Martin. Alligevel er det briternes hensigt at fortsætte deltagelsen i FLA-projektet. Det lysnede da også en smule senere på året, da den franske regering udtalte, -At den ville søge at finde en løsning for fortsat deltagelse i projektet.

Støj eller ikke, ser man tilbage på europæiske succeser som, Tornado, C-160 Transall, Jaguar og ikke at forglemme Airbus, så er det klogt at tro på, at det vil lykkes europæerne at komme med et godt bud på Fremtidens Militære Transportfly - FLA. ❑

Flyvestation Skrydstrup

Driftsstyring af danske F-16

Af oberstløjtnant
S. Falk-Portved,
chef for Materielafdelingen,
Flyvestation Skrydstrup

At styre vedligeholdelsen af et moderne kampfly er en stor opgave. Ud over at flyene er komplicerede i opbygningen, så udsættes de under stort set hver flyvning for de maksimalt tilladte påvirkninger. Med F-16 Fighting Falcons tiltagende alder, stiger også antallet af fejl med endnu større krav til vedligeholdelsestjenesten til følge.

Flyvevåbnet råder i dag over 69 F-16 Fighting Falcon jagerfly. Heri er medregnet de fire gamle F-16 som er købt i USA. 60 fly er fordelt mellem fire eskadriller.

Flere F-16 er i dag ved Hovedværksted Aalborg til modifikation, og der er permanent parkeret fly til eftersyn og reparation ved flyvestationernes flyværksteder. To fly er afsat til test af Mid Life Update (Middel levetids opdatering), det er ET-204, i USA, og E-177 i Holland.

Når en flytype er fordelt på flere flyvestationer, udpeger Flyvematerielkommandoen én Flyvestation som driftsstyrende. Flyvestation Skrydstrup er udpeget som driftsstyrende for F-16.

Planlægning af eftersyn for flystel og motorer, tidspunkter for modifikationsarbejder, prioritering af reservedele, samt konfigurationsstyringen af hvert enkelt fly foregår ved Flyvestation Skrydstrups driftssektion.

Til styring af F-16 hører også bearbejdning af statistik og prognoser, blandt andet til fremtidigt forbrug af reservedele. Selve fordelingen af de enkelte fly til eskadrillen koordineres mellem de to operationsafdelinger på flyvestationerne Aalborg og Skrydstrup.

Formålet med en central koordination og planlægning af driften er primært at sikre optimal udnyttelse af værkstederne; dernæst at sikre en ensartet og jævn belastning af såvel værksteder som flystel.

Praksis er desværre ofte langt fra dette ideal. Flyvestation Skrydstrup styrer en stor del af de materielle ressourcer til F-16's daglige drift, og rådgiver Flyvematerielkommandoen i dispositioner for F-16.

Langsigtet planlægning

Planlægningen skal være langsigtet og ekstrem dynamisk. Modifikationsprogrammerne Falcon Update og Mid Life Update har i særlig grad belastet vedligeholdelsessystemet. Mange af flyvestationernes teknikere er beskæftiget med klargøring af et fly, før det afleveres til Hovedværksted Aalborg.

Når Hovedværkstedet har haft alle flyets systemer splittet ad, udfører de samme folk fejlfinding/operativ klargøring, før aflevering af flyet til brug i eskadrillerne.

Modifikationsprogrammerne er presset i tid, hvorfor der gives højeste prioritet til aflevering af fly til Hovedværkstedet i fejlfri stand og til aftalt tid. Som modydelse afleverer Hovedværkstedet nyrenoverede fly til tiden. For driften betyder det, at mange ressourcer i form af flystel og værkstedstimer er bundet. Den primære produktion af flyvetimer er reduceret, og 'manøvrerummet' indskrænkes konstant. Halvvejs gennem modifikationsprogrammet - omkring 1998 - vil dette billede vende.

Flere fejl på F-16

Antallet af fejl på F-16 er stigende. Planlægningen må derfor ofte ændres, således at der er tid til at udføre de ekstra arbejder, der dels er en følge af fejl fundet under eftersyn, og dels en følge af 'røde diagonaler' som er fejl, der er fundet i eskadrillerne. (Red. bem. 'Rød diagonal' er udtryk for, at flyet kan flyve, men med en eller anden begrænsning).

200 timers eftersyn har konstant været stigende i indhold og dermed i tidsforbrug. For den driftsstyrende betyder det, at slutdatoer på eftersyn må 'skubbes', til stor frustration for brugerne: -Eskadrillerne.

Alle eftersyn og modifikationer dokumenteres og registreres i Flyvevåbnets aldrende EDB-system: FLYVIS. Uden denne konfigurationsstyring på EDB var det ikke muligt at holde rede på alle delene det enkelte fly. Ingen FLYVIS, ingen flyvning, idet der ikke længere kan holdes check på de mange tidsbestemte komponenter. Det er intentionen, at systemet skal overgå til WINDOWS-baseret platform i 1998. 'Local Area Network' og 'Forsvarets Integrerede Informatik netværk' giver driftsstyringen nye muligheder for at samle planlægningen på 'nettet', og derved hurtigere og mere dynamisk reagere på ændringer.

Resultatet bliver forhåbentlig mindre spildtid og mere flyvetid!

Ændrede opgaver

Flyvevåbnets opgaver er ændret. Der er ingen tvivl om, at udsendelsen af 12 F-16 fly med NATO's hurtige reaktionsstyrke er en samlet Flyvevåbenopgave, og det er Flyvestation Skrydstrup/ Eskadrille 730/, der er

udpeget som de udførende. En opgave der vil stille specielle krav til prioritering og udførelse af opgaven med at vedligeholde F-16. Indsættelse af danske F-16 i reaktionsstyrken skal være forberedt i detaljer, og kan ikke skilles fra den daglige drift.

Udpegning af fly der skal med i den første bølge ændres konstant. Derudover skal både Flyvestationerne Aalborg og Skrydstrup kunne virke i krig og indsætte F-16 til forsvar af Danmark.

Imidlertid fastslår chefen for Flyvertaktisk Kommando, at Flyvevåbnet ikke har råd til to ens Flyvestationer, hvorfor flyvestation Skrydstrup opretholdes som den største og hovedansvarlig for F-16. en yderligere centralisering kan komme på tale.

Modifikationerne og det stigende antal fejl på F-16 er en krævende opgave til vedligeholdelsestrukturen, der gerne skulle kunne bringe os frem til årtusindskiftet uden nogen reduktioner.

Når F-16 til den tid har fået ny elektronik ved Mid Life Update, og flystellet er renoveret gennem Falcon Update, har Flyvevåbnet et meget kapabelt våbensystem, og det vil givet være lettere at være driftsstyrende. ❑

3. Telegrafbataljon opstillet til parade ved afslutningen på mønstringsøvelse STØV FELT 1996. Fotografen måtte give op da han prøvede at få alle 506 soldater og 225 køretøjer i linsen på een gang. Men det blev til 506 soldater og nogle få biler. Længst ude i billedets venstre side, i dyb skygge, er det chefen for Jyske Division generalmajor U. Scheibye, der takker soldaterne for deres indsats.

Flyvestation Vandel

Flyvestationen indtaget af 3. Telegrafbataljon

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

At forsvaret er et politisk instrument er ingen vel i tvivl om. Politikken blev tydeliggjort sidste år i december, da 3. Telegrafbataljon skulle på øvelse i Mecklenburg-Vorpommern, som var en del af det gamle DDR (Østtyskland). Man var ikke sikker på de danske soldaters retsstilling skriver tjenestestedsbladet Telegrafen i Fredericia. Det første til aflysning af øvelsen.

The show must go on

I stedet blev de 506 mand indsat i en feltmæssig stabs- og signaløvelse i det østjyske. På Flyvestation Vandel slog det tyske 6. Fehrnmelderegiment fra Rendsburg sig ned. Under elendige vejrforhold levede de i telte udenfor cafeteriet. Her var man glade for gæsterne. Dels købte de ind for 120.000 kr., og dels lånte de fra tid til anden et hjørne i køkkenet, for at forberede det næste måltid. ❑

Flyvestation Karup

Endnu en drage flyveklar

Den tordnende lyd fra en F-35 Draken Volvo Flygmotor RM6C på 5.765, henholdsvis 7.830 kg. st. savnes stadig på Flyvestation Karup. Denne fredag sidst i november blev der kompenseret for savnet, da chefen for Flyvestation Karup, oberst Palle Dønvang, DØN, lod halenummer AR 113, 'The Queens' motor løbe op i omdrejninger.

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto seniorsergent
J. Richtendorf, Flyvestation Karup

Halenummer AR 113 havde længe stået i en hangar på Flyvestation Karup. Medlemmerne af foreningen Draken Team Karup, havde sendt den lange forelskede blikke. Ved den daværende leder af Flyvevåbnets Historiske Samling, major Bengt Helldéns mellemkomst, fik teamets medlemmer lov til at 'skrue' på flyet. Der mangle reservedele hist og her. De kom til veje gennem major Helldén, og arbejdet skred fremad.

Lille forening

Pensioneret seniorsergent Kurt Hald, er teknisk leder for den gruppe på seks-syv af Draken Team Karups ca. 25 medlemmer, der har stået for at gøre AR 113 'flyveklar'. -Flyet kan teknisk set godt flyve, forklarer Kurt Hald, men det har den ikke tilladelse til.

-Hvorfor har I så overhovedet sat den i stand? -Det har vi, fordi vi syntes det var synd, at det næsten flyveklare fly skulle stå og forfalde. At vi så har et stille håb om, at vi med tiden kan få lov at se den i luften igen, det holder vi i det stille.

-Hvad skal der så ske nu?

-Lige nu står flyet ude i hangar III, hvor der står med affugter på og tørrer, så det ikke tager skade. Vi kigger til det engang imellem. Til sommer er det så meningen at vi holder et træf, hvor de gamle Drakenfolk kan mødes igen.

F-35 DRAKEN, halenummer AR 113, med udløst dragshute (bremseskærm), udløst for at tage farten af, efter en køretur ned ad hovedbanen på Flyvestation Karup.

Skriv tydeligt! Skriv rigtigt! Fejl er kostbare

Klarmeldingsstatus & Flyverapport DRAKEN

A Antal anm.	B Br.stof ombord	D Oxygen ombord	E Olie omb. aflæst værdi	G A+B-SERVICE dato	klokken Z	md	år	I Syst.	J Syst.	K Syst.	L A-SERVICE dato	klokken Z	md	år	M Nedløbstid	N Ant. TR	O Flyvetid 13A tim.	min.	P Ant. land.	Q
1	BB Br.stof påfyldt	1770 PSI	0,3 L Olie påfyldt	20	0815	12	93	Sign.	Sign.	Sign.	Klarm.kvitt.						UDFYLDES AF FC			

Klarm.kvitt.

C Tankvogns nr.	BA Tankningsbase	H Første opstart efter B-service	V
4		20 0815 Z 12 93	STV. OK.

Flytid FØR FLYVNING: Ofr. fra foregående formular R 3399 55

Flytid EFTER FLYVNING Ofr. til næste formular S

T Sign. f. ofr.

Æ

B1 Br.stof ombord LBS

BB1 Br.stof påfyldt L

U BEVÆBNINGSSTATUS: OPLADNINGSLOG ISAT?

JA	JA	JA	NEJ	NEJ	NEJ
			J.I.		

Klarmelders signatur

FØR FLYVNING: Udtag korrekt udfyldt kopi.
EFTER FLYVNING: Færdigudfyldt kopi medtages af FC til DUTY OPS hvor den opbevares 7 dage.
Aktuel op- og afladningslog skal opbevares i driftsjournal, og straks udtages ved STATUSÆNDRING

UDFYLDES AF KLARMELDER

01	Missionsrapport	1 102	Transkode 2 N	Flyets regbet. 3 AR-113	Flylog nummer 4 1	Landet kl. z 5	DG	MD	ÅR	Flyets enhed 729		
		Flyvernavn	FLYVERES P NR	Funktion	Antal GCA	Disciplin	Disciplin	Disciplin	Disciplin	Flyvetid		
02			6 –	7 FC	8	9	10	11	12	13 Udf. ej af FC Indtast 13 A		
03			14 –	15 P	16	17	18	19	20	21 Udf. ej af P Indtast 13 A		

Flyvningen afbrudt? Ja ○ Nej Hændelsesrapport? Ja ○ Nej Teknisk rapport? Ja ○ Nej Andet

07	Hændelsesrapport	37 KATEGORI (kun et ×) 1 Flyvesikkerheden ikke direkte berørt	2 Airmiss	3 Flyvetildragelse	4 Større havari	38 FASE (kun et ×) 5 Start (TO)	6 Flyvning	7 Landing	8 Taxi ud og ind	9 Andet		
08		Nærmere omstændigheder i telegramform (max. 125 tegn og mellemrum inkl. TR. NR.)	TR NR 39									
09			40									
10			41									
11	Årsag	ESK bemærkninger							Hændelseskoder 42		sign.	
12		Udfyldes af FSN (max. 3 ×)	43 1 Pilot-error	2 Faulty supervision	3 Errors supporting personnel	4 Faulty servicing	5 Technical defect A/C	6 Tech. defect ground mater			sign.	
			7 Natural hazards	8 Unknown cause	9 Undersøges af FSN	0 Undersøges af FLV Havarikommission						

Skriv tydeligt! Skriv rigtigt! Fejl er kostbare

Klarmeldingsstatus & Flyverapport DRAKEN

Den sidste klarmeldingsstatus & flyverapport for AR 113 før udfasningen den 20. december 1993.

Om AR 113

Den sidste **Klarmeldingsstatus & Flyverapport DRAKEN** fortæller, at flyet nåede at flyve 3399:55 timer inden det blev grounded den 20. december 1993, hvor det sidste A+B-service blev udført klokken 0815 Z. AR 113 blev modtaget på Flyvestation Karup den 8. november 1973. Slutdatoen som operativt fly ved Eskadrille 729, er allerede nævnt.

Nu har flyet altså været 'klarmeldt' igen, og DØN, der selv er gammel drakenpilot følte en særlig glæde ved at vælge efterbrænderen til, og lade flyet drøne ned af hovedbanen på Flyvestation Karup.

Glæden ved at udløse dragshuten (bremseskærmen) har garanteret ikke været særlig stor. Han havde sikkert hellere fortsat op i det blå. Hvem ved?

Måske kommer AR 113 i luften igen engang? ❑

Chefen for Flyvestation Karup, oberst Palle Dønvang, DØN, inden han skulle ud at køre med AR 113.

Danmarks Flyvemuseum

Så er der igen jagerfly på Flyvestation Vandel

Vejen mellem Billund og Egtved er lige som en startbane, hvad den også var i 1944-45. Denne Draken starter igen steder hen, den skal ind på Flyvestation Vandel for at komme i tørvejr for vinteren. (Foto K.E. Simonsen).

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Bedst som alle troede det var slut med jagerfly på Flyvestation Vandel, har Danmarks Flyvemuseum opmagasineret seks jetfly i en shelter på flyvestationen. Pladsmangel på Danmarks Flyvemuseum i Billund har fået Flyvevåbnets Historiske Samling til at bede om pladsen.

Ved oktobertide udløber den tid af året, hvor man kan udstille jagerfly udendørs. Mobilium i Billund, hvori Danmarks Flyvemuseum indgår, ønskede sig mere plads i magasinhangaren, hvad en tilførsel på seks fly ikke ville bidrage til, tvært imod. Samarbejdet mellem Mobilium og Flyvevåbnets Historiske Samling, FHS, er tæt. I dette tilfælde mundede det tætte samarbejde ud i, at FHS henvendte sig til Flyvestation Vandel, om at låne en shelter til opmagasinering af de seks fly. Svaret var et ja.

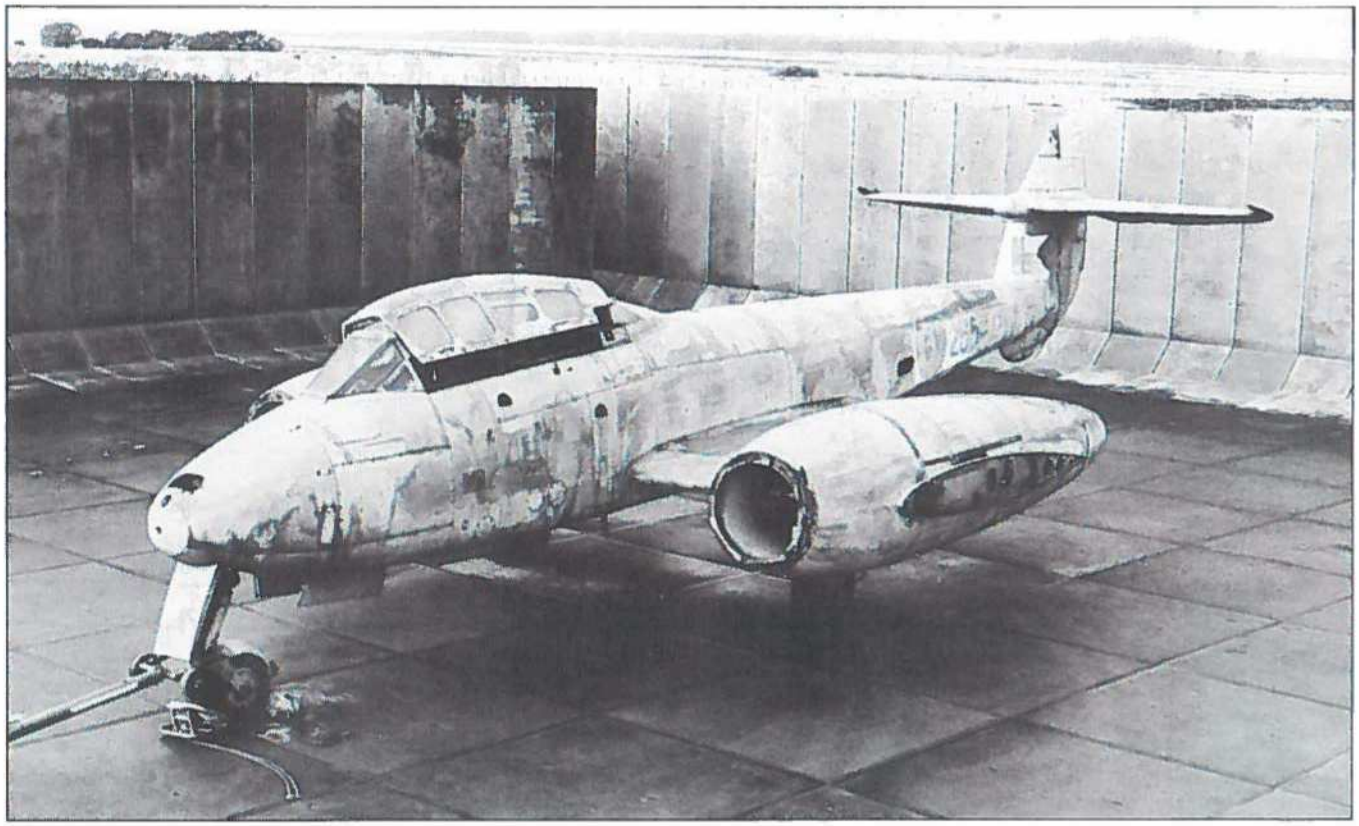
Hvem skal flytte flyene

Danmarks Flyvemuseums personale er ikke imponerende i antal, og spørgsmålet om, hvem der skulle flytte flyene, meldte sig da også med det samme. Jan Larsen, ansat ved Mobilium, rettede henvendelse til den organisation man altid spørger når det kniber, Danmarks Flyvehistorisk Selskab i Billund. -Kunne man måske hjælpe med at flytte seks fly til Vandel? -Ja, og så var der lige de fly, som skulle flyttes fra museet ud til magasinhangaren!? Som så ofte før fik Mobilium et positivt svar.

Skil dem ad og flyt dem

Bent Laursen, der leder en af fadderskabsgruppen for F-104 Starfighter, kaldte til samling den 20. oktober. Nu skulle vingerne på de fly, der skulle flyttes til Flyvestation Vandel afmonteres og dermed gøres klar til transport.

Nu er det ikke så lige en sag at køre rundt med gamle jagerfly på de danske landeveje. Den slags kræver polititilladelse, som Jan Larsen skaffede. Flytteholdet bestod af Henrik Hougaard, Thomas Ebbesen, Carsten Nybo, Peter Klein og K.E. Simonsen. På dagen blev det udvidet med flyverspecialist Per Schmidt, Flyvestation Vandel, han havde stillet sig til rådig-



Dansk militær flyvnings første to-sædede jettræner, Gloster meteor T. Mk. 7, bygget i England i 1950, leveret til Danmark samme år den 4. august. Den er langt fra fordums skønhed som den står her i en revetment på Flyvestation Vandel. Få dage efter blev den kørt i shelter, hvor den kan stå og vente på, at nogen får tid til at renovere den. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen).

hed for at udgøre den sidste mand på flytteholdet, så kunne man nemlig køre med to fly ad gangen. Mercedes bugseringstraktoren blev spændt for Draken AR-105 og Starfighter R-704. På anden tur var det AR-115 og A-017's tur til at flytte til Vandel.

Venlige bilister smilede til den lidt 'underlige' transport de mødte på landevejen mellem Vandel og Billund. De eneste panderynker der kom frem var, da man skulle ad den forholdsvis smalle vej fra Mobilium ned til landevejen. Her er 'plantet' en mængde vejskilte, som ikke levnede megen plads og stille store krav til chaufførerne fra Flyvevåbnet, men det gik, ingen fly fik buler

Manglede een

Det sidste fly, som skulle til Vandel var en Meteor T. Mk. 7, halenummer 265. Flyet blev modtaget af det danske Flyvevåben den 4. august 1950 og endelig udfaset den 14. april 1961. Det trak lidt ud med at få flyttet flyet, faktisk blev det den 13. december inden et flyttehold kunne samles igen. Medens resten af flyvestation Vandel gjorde klar til den årlige julefrokost, gik flyvespecialisterne P. D. Schmidt og S. Andersen sammen med oversergent K.E. Simonsen i aktion. Under politieskorte blev det, trods minus vinger, 6,5 m. brede fly bugseret til Vandel og parkeret i en af de mange tomme revetments (flyverskjul med indvendig betonmur), hvor den måtte vente et par dage inden den sidste køretur til shelteren.

Ikke ret køn

265 ser ikke ret køn ud. Vi kender ikke dens skæbne fra udfasningsdatoen til den i 1990 blev overtaget af FHS. Når den ser 'hvid' ud på billedet er det fordi malingen er slidt ned af vind og vejr. Det fortæller med al tydelighed, at man ikke skal udstille jagerfly i fri luft, hvis man ikke råder over et kolossalt vedligeholdelsespotentitiale, og hvem gør det?

Lad os slutte denne lille fortælling om, hvorledes frivillig arbejdskraft og positiv medvirken fra Flyvevåbnets enheder er med til at bevare Flyvevåbnets historie med at fortælle, at 265 var en af de ni to-sædede Meteor's, der blev købt hos Gloster i England til uddannelse af danske jagerpiloter.

3. Luftflotille (Marinens Flyvevæsens enhedsbetegnelse, vi er i tiden før Flyvevåbnets oprettelse) fik de tre første fly leveret den 24. januar 1950. To blev leveret den 4. august samme år og de sidste fire ankom den 25. november 1952. Og vi betalte dem selv. Flyene blev anvendt til uddannelse-, trænings- og forbindelsesflyvning i de Stationsflights, der blev oprettet efter Flyvevåbnets oprettelse den 1. oktober 1950. Den sidste Meteor T. Mk. 7, der fløj var halenummer 268, som sluttede sin karriere ved Stationsflighten på Flyvestation Karup den 21. december 1962. Endelig skæbne, -Ophugget på Flyvestation Aalborg i 1964.

Hvad der skal ske med 265 vides ikke i skrivende stund, men det vil ikke være nogen overraskelse i løbet af nogen tid at se den stå i Mobiliums udstilling, som den så ud da den fløj på Karup i 1962.

❑

Fremmede fly

Svensk levetidsforlængelse

En Saab SK 60 Skol- och sambands-flygplan på besøg på Flyvestation Karup. Man får en klar fornemmelse af et stort og rummeligt cockpit.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Karup under PfP-øvelsen Baltic Circle 1996. Flyvningen var slut. Det var gråvejr og sidst på eftermiddagen. Pludselig høres en 'forkert' motorlyd lyd fra et jetfly. Ind i eskadrilleområdet ruller en SAAB SK 60 fra det svenske Flygvapen. Endnu er det ikke mange der er kommet tæt på det lille fly, så vi benyttede os af lejligheden til at se nærmere på.

Vi fik aldrig at vide, hvad det svenske Skol- og sambandsflygplan (skole- og forbindelsesfly) med det officielle navn SK 60 skulle på Karup. Vanen tro var tankningstjenesten på pletten. Det lille fly blev hurtigt tanket op, og kort tid efter rullede det igen ud af eskadrilleområdet.

Vi har set SK 60 før i Danmark. Sidst da det optrådte ved Flyvestation Skrydstrups Åbent Hus 1995-arrangement.

Ikke ny mere

SAAB SK 60, eller som den hedder i den civile version SAAB 105, er et usædvanligt fly på den måde, at der er tale om et lille jetfly med skuldermonterede planer. Denne montering af planerne er kendt fra SAAB Supporter T-17, og så har flyet T-hale. Samtidig er planerne let pileformede (deltavinge).

Trods sin ringe størrelse, har det to motorer og pilot og elev/passager sidder ved siden af hinanden. Der hører ganske vist en stige til, som besætningen kan bruge til at kravle op i cockpittet, men det synes ikke umiddelbart at være et 'must', at stigen er der. Cockpitkanten er kun lidt over en meter over jorden.

Udviklingshistorie

I efteråret 1958 så det svenske Flyvevåben sig om efter et træningsfly, der kunne dække de krav man havde til et træningsfly, plus lidt til. Mere om det senere. Flyet skulle erstatte den noget aldrende engelskbyggede de Havilland Vampire jettræner og det propeldrevne træningsfly SAAB 91 Safir. Nogle af de senere udfasede svenske Vampires blev solgt til Cuba.

Med Ragnar Härdmark, som chef for projektet, var SAAB i 1958 i færd med at udvikle en jettræner, SAAB 105, med den karakteristiske deltavinge. Det svenske Flyvevåben noterede sig, at flyet ville være anvendelig som træningsfly og let angrebsfly. Den 16 december 1961 autoriserede den svenske regering SAAB til at fortsætte udviklingen af SAAB 105 Twin-jet træningsflyet, som også skulle kunne anvendes som let angrebsfly. Året efter underskrev re-

Saab SK 60 A, B, C	
Fremstillingsland	Sverige
Type	To-sædet let trænings-, angrebs- og rekognosceringsfly
Motorer (originale)	2 Turboméca-Aubisque (svensk betegnelse RM 9) ydeevne 1,540 lb.s.t. (699.16 kg. tryk).
Motorer (nye)	2 Williams-Rolls FJ 44-1C (svensk betegnelse RM 15) ydeevne 2002 lb.s.t. (908.08 kg. tryk).
Max. hastighed	805 km/t i 7000 m. højde.(gamle motorer)
Økonomisk hastighed	616 km/t i 7000 m. højde. do
Stigehastighed	1.677 m/sek. do
Flyvedistance (endurance)	2.315 km. do
Vægt (gamle motorer)	Tom: 2.324 kg.
	Med max. last 4.403 kg.
Bevæbning	En våbenlast på 801 kg. kan medføres på seks stationer under planerne. En typisk offensiv våbenlast kan bestå af: 12 stk. 12,5 cm luft-til-jord raketter, eller seks 113,5 kg. bomber, eller to 249,7 kg. bomber.
Vingespan	9,5 m.
Længde	10,5 m.
Højde	2,44 m.
Udviklingshistorie	De første SAAB 105 blev prøvefløjet den 29. juni 1963. I maj 1964 afgav det svenske Flyvevåben en ordre på 130 fly under betegnelse SK 60. Man forventede senere at købe yderligere 20 fly af typen.

geringen en kontrakt med SAAB om levering af 130 fly af typen. I marts 1964 ændrede flyet betegnelse til SK 60.

Fremstillingen af to prototyper begyndte i 1962, og det første SK 60 fly var i luften den 29. juni 1963 med Karl-Erik Fernberg som testpilot.

Testflyvningerne viste, at både luftindtag og vingeroden sammen udstødningen måtte modificeres drastisk. Den anden prototype kom i luften i juni 1964. Det første egentlige fly fra produktionslinien kom i luften i august 1965. På dette tidspunkt havde Luftrådet øget bestillingen til 150 fly, det sidste fly blev leveret i 1968.

I tjeneste

I april 1966 blev den første SK 60 leveret til den svenske Flyveskole på F5, Ljungbyhed. Det var ikke idel lykke, idet flyets motorer i starten udviklede nogle problemer, der medførte omfattende modifikationer. Da modifikationsprogrammet var gennemført, var problemerne løst.

Flyet er bygget i tre hovedversioner. SK 60A, træningsversionen, SK 60B-versionen anvendes til våbentræning, og som let angrebsfly . SK 60C anvendes til rekognoscering. Alle versionerne havde to franske Turbomeca-Aubisque turbofan-motorer, der hver yder 1.540 lb.s.t. Ydeevnen ved flyvning på en motor er/var i underkanten af, hvad der er ønskeligt. Samtidig er motorerne ved at være slidt ned og stiller større og større krav til vedligeholdelse. Tre fly er blevet modificeret til fire sæder. Katapultsæderne er taget ud og flyet udstyret med civilt navigations- og kommunikationsudstyr, hvorefter flyet benævnes SK 60D, flyet blev brugt til træning af reserveofficerer, piloter der til daglig fløj rutefly.

Endelig findes der 10 stk. SK 60E. De D og E-versioner der ikke vil blive modificeret, men bliver enten solgt eller skrottet.

Modifikationer

Fra 1988 og fremad har man modificeret flystrukturen på 135 SK 60-fly. Det faktum, at så mange fly fortsat i 1988 var i operativ tjeneste understreger, at der er tale om et stabilt og meget holdbart fly. Nu er man så i gang med at skifte motorerne ud. Man har købt den amerikanske Williams-Rolls FJ 44 motor til den kommende modifikation af 105 SK 60. Denne motor er lettere, og har et brændstofforbrug der ligger 25% uden den gamle motors brændstofkrav. Ved tophastighed er besparelsen dog kun 14%. Den nye motor betyder også, at startløbet er forkortet med 80-90 m og (endurance) flyvestrækningen øget med 30%. Maxhastigheden er sat op med 4% og stigehastigheden til 6000 m højde er reduceret med 30%. Med vore dages miljøbevidsthed in mente er det heller ikke uvæsentligt, at flyets støjniveau er blevet betydelig reduceret til omkring 80 dBA. Det vil sige, det klarer sig fint under støjkravene til at lande i en civil lufthavn.

De første 10 fly modificeres af SAAB-fabrikkerne, de øvrige 95 modificeres af Flygvapnen selv. Foruden motorerne modificeres også SK 60 avionic (radio- og navigationsudstyr).

Nyt navn - nej tak

De nye motorers navn Williams, fik SAAB til at foreslå, at forsyne de modificerede SK 60 bogstavet W efter typebetegnelsen. Svaret hertil var nej-tak, man beholder bogstaverne A, B og C. De første ti fly forventes leveret til Försvarets Matrielverk (Flyvematerielkommando) i slutningen af 1996. De første forventes leveret til operativ tjeneste ved den svenske flyveskole i efteråret 1997. Alle 105 fly skal være modificerer ved udgangen af 1998, men så regner man også med, at SK 60 A, B og C skal tjene det svenske Flygvapnen frem til 2015. ❑

Vil du være med til at sikre nogle af Danmarks dyreste drenge en blød landing?

Bliv konstabel i flyvevåbnet og få en faguddannelse på højt plan

Har du lyst til at indgå i det team af avancerede specialister, der sikrer at det danske flyvevåben fungerer perfekt til hver en tid. Du kan blandt andet blive elektronikmekaniker, elkraftmekaniker, flymekaniker, raket-operatør, kontrol-og varslings-operatør, forsyningsassistent eller administrationsassistent. Det er et krav, at du har en god fysik - som konstabel bliver du også professionel soldat. Skriv eller ring efter brochure og ansøgningsskema på 44 68 21 22 eller fax os på 44 66 02 97. Du kan også kontakte os på vores e-mail: .FVR@INTERNET.DK

FVR

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værløse, Postboks 145, 3500 Værløse

http://www.FORSVARET.FVR.dk

FLY nyt

Nr. 2/97

FLYVEVÅBNET

FLY nyt

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:
Oberstløjtnant
Anker Petersen
(ansvarshavende)
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50 lokal 5701

Seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 52 00 lokal 4100

POSTADRESSE:
FLYnyt
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 89 36 50
Sidste frist for indlevering af stof til næste nummer af FLYnyt er **1.AUG 1997.**
Hvis muligt bedes artiklerne afleveres på diskette.

FLYnyt fordeles til militære tjenestesteder, samt til interesserede biblioteker, dagblads- og tidsskriftredaktioner.
Redaktionen påtager sig ikke at fordele bladet til enkeltpersoner i eller uden for forsvaret.

FORSIDEBILLEDET:
Et kig oppe fra C-130-holdets iglo ned over øvelsesområdet. Som det ses, er alle godt på vej med byggeriet.
Foto: s-n.

ISSN: 0907-1962

INDHOLD

Kommentar 3
Landet der knirker når man træder på det 4
Danmarksmester i is og sne 9
Lilholtbanen var fuld af biler 11
Radikal utilfredshed 14
Så gik det for alvor stærkt 15
Implementering af Stinger 19
Nyt liv i gammel radar 21
Svenske officerer på kursus i reparation af krigsskader 22
Fra flyveskole til flyveplads 24
Tankvogn med vinger 26
En ven i nøden 27
Så er der lyd igennem 29
Det var en anderledes kold nat 30
Redaktøren har fået kat 36
Mødet med bussemanden 37
Østrigske piloter flyver Gripen 39
Koldkrigere i Taktisk Træner 40
Målet er - alle i arbejde 42
Den etniske uro fortsætter 44
God gang i rekrutteringen 45
Begyndte som Hærens og Søværnets Flyvemekanikerskole 46
A-10 er tilbage 48
Anmeldelse 48
Svært at holde knægtene væk 49
At rejse er at leve - og vente 50
Rammer næsten alt 54
Håb om subregionalt hovedkvarter i Karup 54
"Nye" F-16 fly 55
Der er stadig unge der vil arbejde i forsvaret 56
PITUGFIK - arktisk overlevelse i teorien 59
Billigt logi i London 62

Side 4

Side 15

Side 30

Side 36

KOMMENTAR

Nye muligheder for dansk flyindustri

Af generalmajor V.D. Nielsen, chef for Flyvematerielkommandoen

Det amerikanske forsvarsministerium gennemførte i 1993 en kritisk gennemgang af sine planer og materiel i det såkaldte Bottom-Up Review (kritisk gennemgang), med henblik på fortsat at kunne optræde som supermagt med moderne udstyr trods dalende budgetter. Det indebar blandt andet at Flådens og Luftvåbnets selvstændige programmer for udvikling af nye jagerfly blev stoppet og et fælles udviklingsprojekt, Joint Advanced Strike Technology (JAST) iværksat. Kongressen bestemte i 1995, at en række projekter under DARPA, der er Pentagons udviklingskontor, skulle indgå i JAST. Den engelske Flåde, der ønskede en efterfølger for Sea Harrier flyet, havde startet et samarbejde med DARPA om videreudvikling af et fly, der kan starte og lande lodret.

Hele projektet blev omdøbt til Joint Strike Fighter (JSF) (Fælles Angrebsjager) i 1995. JSF projektet skal udvikle og producere et fly, der kan overtage og løse følgende opgaver:

US Navy - erstatning for hangarskibsbaserede F/A18E/F, US Air Force - erstatning for F-16 og A-10 og supplement til F-22, US Marine Corps - erstatning for Harrier og F-18, og Royal Navy - Erstatning for Sea Harrier.

Det overordnede krav til udviklingen af JSF er, at de kommende fly skal være billige både i anskaffelse og drift. Det vil blive opnået gennem udstrakt brug af kommercielle komponenter, kompositmaterialer og nye produktionsmetoder. Fra første færd er JSF projektet udviklet ved hjælp af informationsteknologien. Både flyet og en kommende fabrik bliver først opbygget i Virtual Reality (Kunstig virkelighed), og flyet afprøves i en computersituation. Det er nødvendigt at udvikle nye samarbejdsmetoder mellem de deltagende industrier og myndigheder. Man forestiller sig, at JSF projektet bliver foregangsprojekt i udvikling af Computer Aided Logistic and Support (CALS) (Forsyningstjeneste og Støtte med computere som hjælpemiddel). JSF skal naturligvis udnytte de seneste landvindinger indenfor Stealth teknologien, det vil sige at flyene skal kunne operere uden at blive opdaget af radarvarslingsstationer.

Det viste sig forholdsvis hurtigt, at med alle de krav kunne man ikke nøjes med et enkelt fly. Kravene var for store, hvis JSF skal kunne lande både på en flyveplads, en strandbred eller på et hangarskib. Det er besluttet at lave en grundmodel, der så kan få ekstra anordninger, der gør at flyet kan starte og lande lodret, eller på hangarskibe.
Projektet har været afholdt som en konkurrence, hvor man fra starten havde tre deltagere, i dag er der kun Boeing og Lockheed Martin flyfabrikkerne tilbage. Det er tanken, at en af de to fabrikker skal ende med at producere flyet, så der er hård konkurrence. Vinderen bliver formentlig den eneste tilbageværende producent af jagerfly i USA.

De europæiske F-16 lande, Danmark, Belgien, Holland og Norge blev orienteret om projektet i 1996, og det amerikanske projektkontor har efterfølgende aflagt besøg ved forsvarets myndigheder, Dansk Industri samt Erhvervsfremmestyrelsen. Endelig foreligger der et forslag til 'Memorandum of Agreement' (Aktstykke til aftale), og heraf fremgår det, at de europæiske lande kan deltage i de enkelte faser, samt deltage i en fase,

Generalmajor V.D. Nielsen.

der ikke medfører bindinger vedrørende deltagelse i efterfølgende faser. Udover konceptudviklingsfasen, som er afsluttet, er projektet opdelt i følgende faser:

'Requierements Validation' (Efterprøving af forudsætningerne) fasen, som er planlagt til at forgå i årene 1997-2002.
'Engineering and Manufacturing Development' (Ingeniør- og fabrikationsudvikling) fasen, der skal ske i årene 2001-2008.
Produktionsfasen, som indledes i år 2005, og forventes at vare frem til ca. år 2030.

Det danske Flyvevåbens interesse for JSF projektet er primært at få information indenfor områderne Stealth teknologi (teknologi der gør fly næsten usynlige på radarskærmene), nye informatiksystemer og nye elektroniske systemer. Systemer, der udvikles sideløbende for at lette ved-

ligeholdelsen og den daglige tjeneste med moderne fly, nye elektroniske systemer, der bliver udviklet til navigation og drift af systemerne ombord, og de sarte våbensystemer, der bliver udviklet til brug i flyet. Flyvematerielkommandoens opgave er blandt andet at følge udviklingen indenfor disse områder. Dette ses som en enestående mulighed for, dels at følge udviklingen af et moderne fly og dels at få indflydelse på et fly, som på lang sigt kunne tænkes at erstatte F-16 flyene, der formentlig skal pensioneres omkring år 2015.

Det vurderes, at dansk industri med en høj teknologisk viden har særdeles gode muligheder for at bidrage. Dansk industris deltagelse i projektet ses således, i lighed med deltagelse i F-16 programmet, at kunne medføre et væsentligt teknologisk løft med mulighed for at knytte værdifulde alliancer med store internationale virksomheder. Sammenlignet med F-16 programmet, vurderes mulighederne for en øget effekt langt større, idet danske virksomheder her får mulighed for at blive inddraget i projektets tidlige faser. Hertil kommer tillige et væsentligt økonomisk incitament, da der kan blive tale om en indledende produktionsfase af en størrelsesorden, der langt overstiger F-16 projektet.

En forudsætning for at disse muligheder vil kunne udmøntes fuldt ud er dog, at Danmark tilslutter sig projektet, herunder indledningsvis den omtalte 'Requierements Validation' fase. Norge og Holland har allerede tilsluttet sig denne, og der er endnu tid til, at Danmark kan afslutte den politiske beslutningsproces, som forhåbentlig bliver positiv. Flyvematerielkommandoen er forventningsfuld og kan i bekræftende fald afgive en medarbejder til projektet fra august i år.

Thule Air Base

Landet der knirker når man træder på det

Det eneste sted i verden, hvor man kan se to bræer og en gletscher, på een gang, er ved Thuleradaren. Det er en storslået naturoplevelse. Bag ryggen ligger monumentet over den kolde krig, radaren, hvis nødvendighed har skabt så megen furore i Grønland og Danmark. Stedet ligger på positionen 76° 32 sekunder N og 68° 49 sekunder vest, der er 1112 km til Nordpolen.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Efter sammenlagt knap ni timers flyvning lander Eskadrille 721s C-130 Hercules, halenummer B-679, på Thule Air Base. Det er næsten vindstille og solskin. Vi er landet 1112 km fra jordens top, Nordpolen. Nysgerrigheden efter at se nærmere på stedet er stor. Også næret af den politiske interesse der, det sidste års tid har været vist stedet fra dansk side. Den kolde krig var for en tid igen nærværende. Heroppe er det bare altid koldt. Til gengæld er luften så klar og ren, så det er en fryd at trække vejret.

Beboet i næsten 1000 år

Navnet Thule (på grønlandsk Qânaq) stammer fra latin, Ultima Thule, som betyder, -Det nordligst beboelige område i verden. Fund ved Dundas fjeld har vist, at folk fra Dorset-kulturen har boet her omkring år 1000.

Den første europæer, der kom til området var William Baffin i 1616. Baffin beskrev landet i grufulde vendinger. Det betød, at først i 1818 kom der igen europæisk besøg, det var englænderen John Ross. Nu fulgte flere europæere efter, og i 1849-50 overvintrede skibet 'North Star' i bugten ud for Thule, som nu hedder Nordstjernebugten. I 1892 startede Robert Peary sine rejser i distriktet, som en begyndelse til sine Nordpolsrejser. Ingen er imidlertid helt sikre på, om han nogensinde nåede til Nordpolen, men det er en anden historie.

Først i 1903-04, satte danskere deres præg på området, da begyndte Knud Rasmussen sine mange rejser i distriktet. I 1910 grundlagde han sammen med vennen Peter Freuchen deres private handelsstation i Dundas, som han gav navnet Thule. De berømte Thuleekspeditioner udgik herfra.

I 1931 overtog den danske stat Thuledistriktet, og Knud Rasmussen blev autoriseret til at repræsentere den danske stat.

Den kolde krig

Her er så koldt, at det er til at tage og føle på. Til den kulde føjedes så i begyndelsen af 50'erne den politiske kolde krig mellem det frie Vesten og Sovjetunionen. Det førte til, at USA fandt det nødvendigt at etablere en radar til støtte for de strategiske bombefly, hvad der af geografiske grunde bedst kunne gøres ved Thule. Med indførelsen af de interkontinentale ballistiske raketter, blev opgaven ændret til at overvåge et eventuelt atomangreb mod USA og den vestlige verden med disse missiler, hvad enten de blev affyret fra Sovjettisk landområde eller ubåde.

Allerede i 1946 havde man bygget

Fra 26.000 fods højde ser vi ned på de bjergene, der skiller atlanterhavskysten fra indlandsisen. Positionen er Sorte Bræ, ca. 180 nautiske mil (333) sydvest for Scorebysund (Ittoqqortoormiit).

den dansk/amerikanske radio- og vejrstation inde i Dundasbugten ved indsejlingen til bugten, ligger det karakteristiske flade, og 222 m. høje Dundasfjeld - på grønlandsk Ûmánaq. I 1951 gav Danmark lov til, at Thulebasen kunne bygges, byggeriet var færdigt i 1953.

Så kom den meget omdiskuterede flytning af eskimoerne fra Thule, eller Qânaq, til en sted 130 km. længere nordpå. Vi ved nu, at der ikke var tale om en frivillig flytning, men om en form for deportation. Eskimoerne tog, i loyalitet mod deres gamle leder Knud Rasmussen stednavnet Thule, eller Qânaq, med sig. Stednavnet på det gamle Thule blev derfor Dundas, eller Pitugfik, i dag stavet Pituffik, efter ny grønlandsk stavemåde, som man så alligevel kalder Thule. Det er ikke helt let at finde rundt i. I det hele taget er stednavne i Grønland en svær sag.

Fjeldet ved det område, hvor Flyvevåbnet afholdt PITUGFIK overlevelsesøvelsen fik sit navn, lille Dundas på følgende måde, -Hvad hedder det fjeld? spurgte en deltager kommandør O.P. Jensen,

-Ikke noget, lød svaret, -Men på grund af dets form kan vi jo kalde det 'Lille Dundas', og det hedder det så.

Da basen stod færdig, var der plads til ca. 12.000 mand. Foruden at holde radaren i gang, var der opgaven med at drive selve luftbasen, NIKE-batterierne og de kampeskadriller, der var stationeret her. Et stort samfund, der kun kunne holdes i gang med støtte udefra, alt, med undtagelse af vand, der hentes i søen Lake Crescent ca. otte km. øst for basen, skulle enten flyves eller sejles ind. Kommandør O.P. Jensen fortæller, at havnen normalt kun, hvis overhovedet, er isfri nogle få uger hver sommer. Dog ikke mere, end at der skal isbryderhjælp til for at komme ind til molen.

I dag er besætningen på Thule kun skyggen af fortids storhed. Nu arbejder her 102 amerikanere, 468 danskere, 120 grønlændere og tre canadiere, i alt 693 personer.

Antallet af bygninger er under reduktion. Planen er at samle de ansatte et antal bygninger i et centralt område og så at sige, brænde resten af. Når man betænker, at det koster US $ 10.000.00, om året, omregnet til dagens kurs, kr. 6.26 = 62.600.00 at varme en barak op, er der ikke noget at sige til, at der skal lukkes barakker. Opvarmning af en hangar koster US $ 336.000.00 eller

Indsejlingen til Thulebasen. Længst til venstre ses Saunders Ø (Agpat). Til højre for øen domineres billedet af Dundas fjeld og i forgrunden ses selve Thulebasen med blandt andet de mange olietanke, der er en livsbetingelse for basen.

2.103.360.00 kr. En pris, der kan tage vejret fra de fleste. For at kunne dække det kolossale behov for opvarmning har basen en lagerkapacitet på 95 mio. US Gallons olie, det svarer til 359.575.000 l. Vi talte ikke tankene, men der var mange.

Alt er stort

Vil man virkelig fornemme Thulebasens størrelsen som er 6,4 km^2, så skal den opleves til fods. Det vil tage en halv times tid at gå fra basens sydøstlige hjørne, hvorfra man kan se indlandsisen og ned til havnen. Dette udsagn skal tages med det forbehold, at man ikke er iført hele det arktiske udstyr, der tilsammen vejer ca. ni kilo. Er man det, tager det nok et kvarter mere. En spadseretur både inde på selve basen og udenfor i terrænet er en speciel oplevelse. De små sten, der er spredt ud på alle vejene, gør en tur i mocklocks (specielle støvler) til en ubehagelig oplevelse. Man vrider umotiveret over på foden den ene gang efter den anden. Det betyder, at man hurtigt lærer at finde den vej, der er færrest små sten på. Når man går på sneen, får man en speciel oplevelse, den så at sige 'skriger' eller knirker meget højt når man træder på den. Ikke noget med at synke i. Nej sneen er fast som var det skumplast.

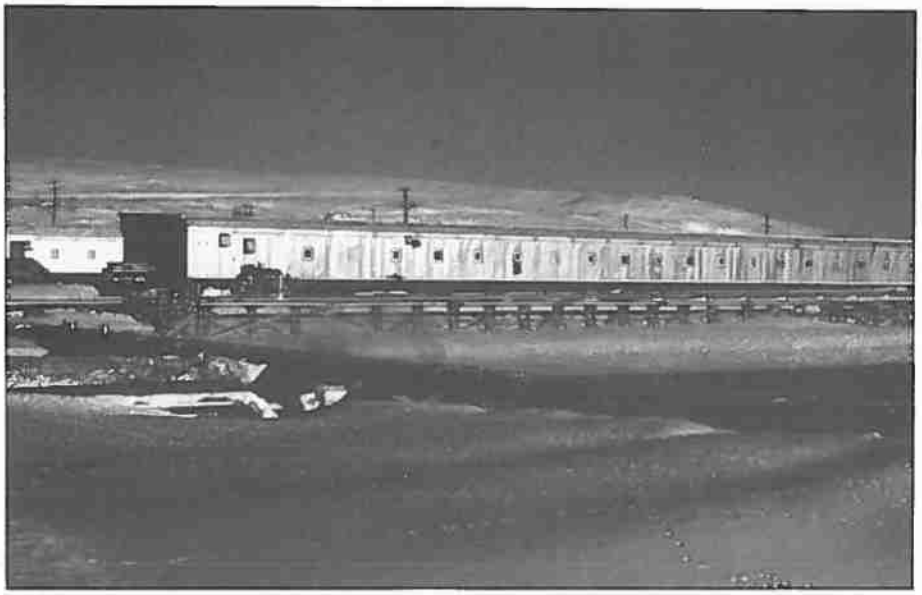
Alle husene blev præfabrikerede hjemme i USA, sejlet hertil og opført i løbet af 60 dage i 1951.

Der blev fra starten gjort alt for at give personellet på basen mulighed for at leve et liv så tæt på det hjemme i USA, som muligt. Dining Hall, cafeteriet, er et orgie af mad, og til små penge. Passer man ikke på, buler profilen ud med hastighed, der er overraskende. For at modvirke dette er her et enormt fitnesscenter, hvor de overflødige kilo kan bekæmpes. I Knud Rasmussen Recreation Center, hvor der er bibliotek, PC'rum,

Selve Air Base Thule set fra Sydbjerget.

Sneharen har ingen frygt for mennesker. Billedet her er taget fra ca. to meters afstand. Hvad dyrene lever af, er fortsat en gåde for fotografen. Her var intet grønt, kun sne.

Barakker til beboelse for personellet. Både barakkerne, og de varme- og vandrør der forsyner dem, er lagt op på piller for at hindre direkte forbindelse til den evig frosne jord (permafrost).



billard, spillemaskiner og et stort velmøbleret opholdsrum. At der også er et fotolab, hvor man kan lave sine egne billeder, hobbycenter, hvor man bygge alt fra en grønlandsk kajak til en model af et B-52 bombefly, kan ikke overraske. Så er der selvfølgelig alle de faciliteter, der i øvrigt hører til en by, som dansk og amerikansk posthus, hospital, tandlægeklinik, vaskeri, renseri, brandstation, politistation både dansk og amerikansk. Faktisk er dansk gået hen og blevet hovedsproget efterhånden som basens betydning er aftaget.

Enhederne på Thule

Som verden har udviklet sig, er antallet af ansatte på Thulebasen skrumpet ind. Basen hører under 12th Missile Warning Group, som styrer kommando- og kontrolfunktionerne på the Ballistic Missile Early Warning System (BMEWS) Site 1. (Tidligt varslingssystem mod ballistiske missiler, base nr. 1). Radaren dækker en cirkel på 4800 km., der svarer til 90% af det område, hvorfra det tidligere Sovjetunionen kunne affyre sine missiler. Site 2 ligger i Alaska, og Site 3 er placeret ved Fyllingdale i Storbritannien.

1012th. Air Base Squadron (Flyvestationseskadrille) har til opgave at drive Thulebasen og støtte de underlagte enheder. Samtidig fungerer specialister fra eskadrillen som kvalitetsinspektører i forhold til de kontrakter, der er indgået med det danske selskab Greenland Contractors (GC) og det amerikanske FELEC Services Inc.

Sydøst for Thulebasen ligger Detachment 3 (Det. 3.), som er et detachement under 2nd. Satellite Tracking Group (2. Satellitsporegruppe) som er stationeret på Onizuka Air Force Base (flyvestation) i Californien. Det 3. er en af ni satellitsporestationer spredt rundt om på jorden, som udgør et satellitkontrolnet. Den sidste enhed er 1983. Communications Squadron (1983. Kommunikationseskadrille), som er direkte underlagt Space Communication Division (Rumkommunikationsdivisionen). Enhedens første opgave er at sikre flyvekontrollens kommunikation ved flyoperationer. Den anden opgave er at udføre kvalitetskontrol med den ikke-følsomme og følsomme kommunikation som GC står for at gennemføre. Endelig har Eskadrille 1012 et sikkerhedspoliti som overvåger sikkerheden på Thulebasen, hvilket sker i et tæt samarbejde med det danske politi som også fungerer på basen.

I den kolde krigs dage var Thulebasen forsvaret af seks NIKE-missilafskydningsenheder. De lå i en ring udenom selve basen. De skulle dels beskytte radaren, men også flyvestationen og den 100 m. brede og 10. km. lange startbane. På flyvestationen lå der et antal jagereskadriller, som havde til opgave at afvise et eventuelt sovjetisk flyangreb på basen. Både NIKE-batterierne og jagerflyene er forlængst borte.

Husene står på piller

Permafrosten har bestemt den noget egenartede byggestil. Alle husene er bygget på piller, for ikke at forstyrre den frosne jord. I en enkelt hangar skulle man lige prøve at bygge ovenpå jorden. Det har betydet sænkning af gulvet indtil tre meter. Alle vand- og varmerør fører inde i velisolerede rør ovenpå jorden. Inde i husene skal vandhanerne løbe hele tiden. Gør de ikke det, fryser rørene til. At husene står på piller giver basens mange polarræve lidt læ. Der er en del af dem. O.P. fortæller, at der har været mange flere. Sidste år før jul skød den danske betjent ca. 300. Sneharer ser man ikke i lejren. Men den store overraskelse var den dag en kæmpemæssig ravn fløj henover hovedet. Odinsfuglen kan altså også klare sig her så højt mod nord, men nok mest på grund af lossepladsen ude på Sydbjerget, Akinârssuk også kaldet, hvor der også ligger en radiomodtagestation.

Sikkerhed

Heroppe tager man ikke bare en bil og kører sig en tur. Nej man melder fra til PITUGFIK OPS og fortæller, hvor mange der kører af sted i bil nummer det og det, hvor man skal hen, og hvor længe turen varer. Når man når frem melder man hjem, at nu er man fremme, og ca. hvor længe man vil blive på stedet. Når turen går hjemad, samme procedure igen. Også selvom solen skinner fra en skyfri himmel. Det samme gælder for de fastboende på basen.

Major E.G. Nielsen (GEN) fortæller, at det med at solen skinner ikke er nogen garanti for godt vejr om en halv time. Pludselig kan der komme en storm oppe fra indlandsisen. Og nu er det med at komme i hus i en fart. I husene har man altid madrationer liggende, så man kan overleve der i en to-tre dage. De arktiske vinterstorme har man delt op i 'Alert' (Advarsel) plus tre faser. Ved fase I, må man ikke gå udendørs alene. Når fase II forventes, indstilles alt ikke nødvendigt arbejde, og folk begiver sig til deres huse, men mindst to og to sammen. Når de er kommet tilbage

Tilflugtshytte nr. 5. (Shack no. 5.). Ved stormvarsel kan den vejfarende søge læ i hytten. Som det ses, står vejafmærkningen tæt, ca. 20 m. Alligevel kan det under White Out (Alt er hvidt) være umuligt at se fra den ene afmærkning til den anden.

rapporterer de til Stormcoordinatoren. Herefter bliver alle i deres kvarterer indtil vejret bliver bedre. Og alle fællesfaciliteter, herunder cafeteriet, er lukket. Når stormen op på fase III, må alle blive, hvor de er, ikke noget med at prøve på at nå hjem til kvarteret.

Vejret præger også indretningen af vejene. Umiddelbart tror man, at der er tale om asfaltveje, der er dækket af sne. Sådan er det ikke. Alle veje består af grus fremstillet af knuste klippeblokke. Vejene er afmærket med reflekser i begge sider. Gult i venstre, og rødt i højre side. Reflekserne er inde på basen placeret med ca. 10 m. mellemrum. På vejene udenfor basen kan afstanden komme op på 20 m. Major E.G. Nielsen fortæller, at under en fase tre storm, kan sigtbarheden reduceres til en arms længde, man vil altså ikke kunne se fra den ene refleks til den anden. Uhyggeligt, fænomenet kaldes White Out (alt er hvidt). Med mellemrum er der opstillet nødhytter langs vejene. Hytterne ligger med variende afstande fra 960 til 1760 m. afstand. I hytterne er der senge, varmeovn, primuslygte, telefon og nødforsyninger. En storm kan vare op til tre dage. Den højeste vindhastighed man har målt var ved nødhytte nr. syv, her nåede vindhastighedsmåleren op på 331 km/t. før vindmåleren blæste ned. Hytterne er tøjret, eller boltet fast til undergrunden. Yderligere hænger der ved hvert hjørne en olietønde fyldt med cement. Flere af hytterne bar præg af, at olietønderne har været bragt i svingninger af vinden og har banket buler i hyttens væg af metal.

Lige nu er alt dette teori, solen skinner og der blæser en let brise ned fra indlandsisen, som kan ses nogle få kilometer længere mod øst.Om sommeren, det vil sige, når temperaturen stiger helt op til plus otte grader celcius, kan det være svært at holde styr på vejene. Specielt hvis der går hul på en lomme med smeltevand oppe i indlandsisen. I sådanne tilfælde går elven over sine bredder, og den vej der var der for en halv time siden, ja den er pludselig væk. Så må man i gang med at reetablere vejen.

Radaren og naturen

Thuleradaren ligger ca. 19 km. nordøst for selve Thulebasen. Den er en imponerende trekant der rager højt op i landskabet. Endnu mere imponerede er udsigten fra stedet over mod Chamberleins og Knud Rasmussens gletschere mod nord og nordøst og endelig Harald Molkte Bræ mod nordnordøst. O.P., der er guide på ruren forklarer forskellen på en gletscher og en bræ. Sidstnævnte er omkring 70 m. høj og kælver ved isbjerge, hvorimod gletscheren stille og rolig flyder ud i bugten. Længere mod vestnordvest kan man skimte Salisbury Gletscher. Det er et fantastisk natursceneri, hvor lyset hele tider bytter rundt på pastelagtige farver, også over i rosa, det er et fantastisk syn.

På vej tilbage mod basen får vi øje på en snehare ikke langt fra vejen. Vi går langsomt hen imod den. Dyret synes ikke at nære frygt for mennesker. Den bliver ved med at skrabe i sneen efter føde. En snehare er en meget stor hare, sammenlignet med polarræven endda meget stor. Sidstnævnte minder i størrelse mest om en kat med ræveben-, hale og hundehoved.

En tur op på Sydbjerget var en utrolig oplevelse. På et langt stykke var der direkte udsigt til Store Landgletscher, som er indlandsisen, der skyder en tunge ned mod Thulebasen. Oppe fra Sydbjerget er der uhindret oversigt ned over både flyvestationen og hele baseområdet. Heroppefra kan man også de over til Sauders Ø, (Agfpat), og til Edderfugleøer, (Qeqertârssuit), i folkemunde kaldet for 'Heksepatten'. Et underligt navn, men de fleste gange lignede øen et smukt kvindebryst. Pludselig kunne det skifte form til at ligne en spids kegle med en firkant balancerende på spidsen, for så umiddelbart efter at lige et krigsskib, for så næsten helt at forsvinde og kort efter ligne en rund budding formet i en kaffekop. Navnet Heksepatten var velfortjent, den ø var forhekset.

Ultima Thule er fascinerede, skabt som handelsstation af to af Danmarks mest kendte polarforskere, på grund af den kolde krig omskabt til en af verdens største og særprægede krigsmaskiner, med de menneskelige omkostninger det havde for inuitterne, eller grønlænderne om man vil, en pris, der aldrig kan gøres op.

PITUGFIK

Danmarksmester i is og sne

GEN alias major E.G. Nielsen, Flyvesikkerhedssektionen i Flyvertaktisk Kommando, er nok den dansker der ved mest om, hvordan man overlever i Arktis. Han ved alt om igloer og varme handsker samt, hvad der ellers skal til for at holde sig i live.

Under afskedsmåltidet overrakte major E.G. Nielsen (GEN) den amerikanske instruktør Senior Master Sergeant Richard Hamilton sit bevis for deltagelse i Arctic Survival Couse (Arktisk overlevelseskursus) PITUGFIK.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

De fleste i Flyvevåbnet har hørt om PITUGFIK, det grønlandske stednavn for arktisk overlevelsesøvelse for flybesætninger. PITUGFIK betyder 'stedet, hvor man tøjrer, et eller andet, for eksempel sine hunde'. PITUGFIK, er også navnet på en halvø lige syd for Thule, som ikke hedder Thule, men Dundas. Thule var det navn Danmarks stor grønlandsforsker Knud Rasmussen gav stedet, som inuitterne så kalder for Qanaq, navnet tog de i øvrigt med sig til den nye boplads, da de blev tvangsforflyttet i 1953. En smule forvirrende måske?

Manglende kunnen

GEN er overalt. Syv gange siden 1989 har han tilrettelagt og ledet PITUGFIK-øvelsen. I 1989 var han selv med som elev, på det han kalder et prøvekursus, efter han i 1988 havde været med til at planlægge øvelsen. På det tidspunkt var det omkring 10 år siden at danske flybesætningsmedlemmer havde deltaget i arktisk overlevelsesøvelse. Eskadrille 721, som flyver mange missioner på Grønland, var ved at blive bekymret over, at så få havde kendskab til, hvorledes man klarer sig, hvis flyet tvinges til nødlanding. De få, der var tilbage i eskadrillen, var uddannet af USAF i Camp Toto for længe siden og var, som GEN udtrykker det, -Een 'uddøende' race.

Eskadrillen bad derfor Flyvertaktisk Kommando om at se på muligheden for at lave et dansk kursus. Den opgave tilfaldt daværende major An-

Under afskedsmåltidet overrakte major E.G. Nielsen (GEN) den amerikanske instruktør Senior Master Sergeant Richard Hamilton sit bevis for deltagelse i Arctic Surival Couse (arktisk overlevelseskursus) PITUGFIK.

ker Sørensen (RØR). Han havde en fortid som patruljemand i Siriuspatruljen. De to andre på holdet var major T.S.H. Olsen og kaptajn L.P. Mortensen. I 1988 rejste de rundt i Grønland for at finde et egnet sted til at afholde overlevelsesøvelsen. De kiggede på Station Nord og Sdr. Strømfjord, men valget faldt på Thule. Dels på grund af basefaciliteterne og dels på grund af temperaturen, naturen og sneens beskaffenhed

Uddannelse

Vi spurte GEN, hvorfor Flyvevåbnet bruger amerikanske instruktører. Til det svarer han, at han fra et flyvesikkerhedskursus i 1988 på Norton Air Force Base, California, fortsatte til Homestedt Air Force Base, Florida, hvor han deltog i et overlevelseskursus til søs (Sea Survival). Her kom han i forbindelse med CMsgt. (Chief Mater Sergeant) Stack, som var ekspert i arktisk overlevelse. Sammen med ham lavede han i 1992 oplægget til det PITUGFIK overlevelseskursus vi kender i dag. Måske skulle vi lige fortælle, at GEN i 1995 var på et NATO Winter Suvival (vinteroverlevelseskursus) i Norge.

-At vi bruger amerikanske instruktører skyldes ene og alene, at de er virkelige eksperter på området. Nok koster de penge, siger GEN, men det vil være ulig meget dyrere, at skulle holde to danske instruktører oppe på samme standard. Den danske ekspertise, der trækkes på er O.P. eller, kommandør Ole Peter Jensen, i Søværnet kun kendt som Ole Peter. O.P. har et stort kendskab til Grønland og arktiske forhold, selv efter han er blevet pensioneret for to år siden, er O.P. stadig en del af instruktørholdet.

Planlægningen

Når man deltager, for vort vedkommende på afstand, får man en ide om, hvad der kræves af planlægning for at et sådant kursus kan løbe gnidningsløst af stablen. Intet må glemmes, alt skal medbringes hjemmefra. Der er ingen hjælp at hente lige rundt om hjørnet, i hvert fald ligger nærmeste hjørne mere end 3000 km. væk.

-Jeg bruger tiden mellem to kurser til at planlægge det næste, fortæller GEN, -Det skal ske ind imellem de andre jobs der skal løses hjemme i Flyvesikkerhedssektionen i Flyvertaktisk Kommando. Han siger, at han har et tæt samarbejde med især materielmester Jørgen Nielsen fra Hovedværksted Værløse, uden ham gik det slet ikke. Han har ansvaret for, at alt materiellet er til stede. Til gengæld må GEN sørge for at planlægge hver detalje med Thulebasen omkring køretøjer, indkvartering, sikkerhed og 117 andre ting. Her har en god samarbejdspartner i den danske forbindelsesofficer på Thulebasen, orlogskaptajn Ehm Christensen.

På hjemmefronten skal der skaffes medlemmer til øvelsesledelsen. Som regel elever fra tidligere år, som skal vejlede dette års elever og indgå i sikkerhedsvagten om natten medens øvelsen kører.

Hårdt arbejde

Hvis der er nogen der tror, at det er en ren 'spejdertur' at tage med som medlem af Distaff til Thule, så glem det. Det er sne, kulde, hårdt arbejde og et godt kammeratskab. Distaff skal sørge for, at alt er på plads til eleverne. De skal holde halen op på det hold de er attacheret under hele øvelsen. Endelig skal de rydde op og flytte rundt på ting hele tiden.

GEN er alle vegne. Han holder øje med, skarpt, at sikkerhedsregler overholdes. Han vil ikke se nogen slinger i valsen. Han kender sine amerikanske værters regler og ønsker dem overholdt til punkt og prikke. En klog foranstaltning i en natur, der ikke viser nogen nåde ved fejltagelser. I bedste fald klares den med forfrysninger og mistede fingre, tær eller næse. I værste fald dør man af at sjuske.

Alting får ende

Efter at have ledet PITUGFIK øvelserne syv gange og uddannet 217 elever, må GEN se i øjnene at pensionen nærmer sig. Han giver ikke udtryk for større glæde ved den udsigt, men taler meget om at fungere som en slags konsulent i fremtiden.

Den aften alle troede skulle blive den sidste på Thule, havde O.P., premierløjtnant Lotte Fredsø Petersen (SØS) og materielmester Jørgen Nielsen, tilberedt et aftensmåltid for medlemmerne af Distaff. Under måltidet blev GEN hædret af deltagerne og fik overrakt en 'overlevelseskniv' som Drakenpiloterne havde fløjet med. I kniven var indgraveret de årstal, hvor GEN havde stået for PITUGFIK-øvelserne.

Inden GEN kom til Flyvertaktisk Kommando i 1977, har han siden 1955, hvor han startede sin karriere i Flyvevåbnet nået at flyve Chipmunck, T-33 T-Bird, F-84G Thunderjet, F-86 Sabre, F-104G Starfighter, F-100 F/D Super Sabre og endelig T-17 Saab Supporter.

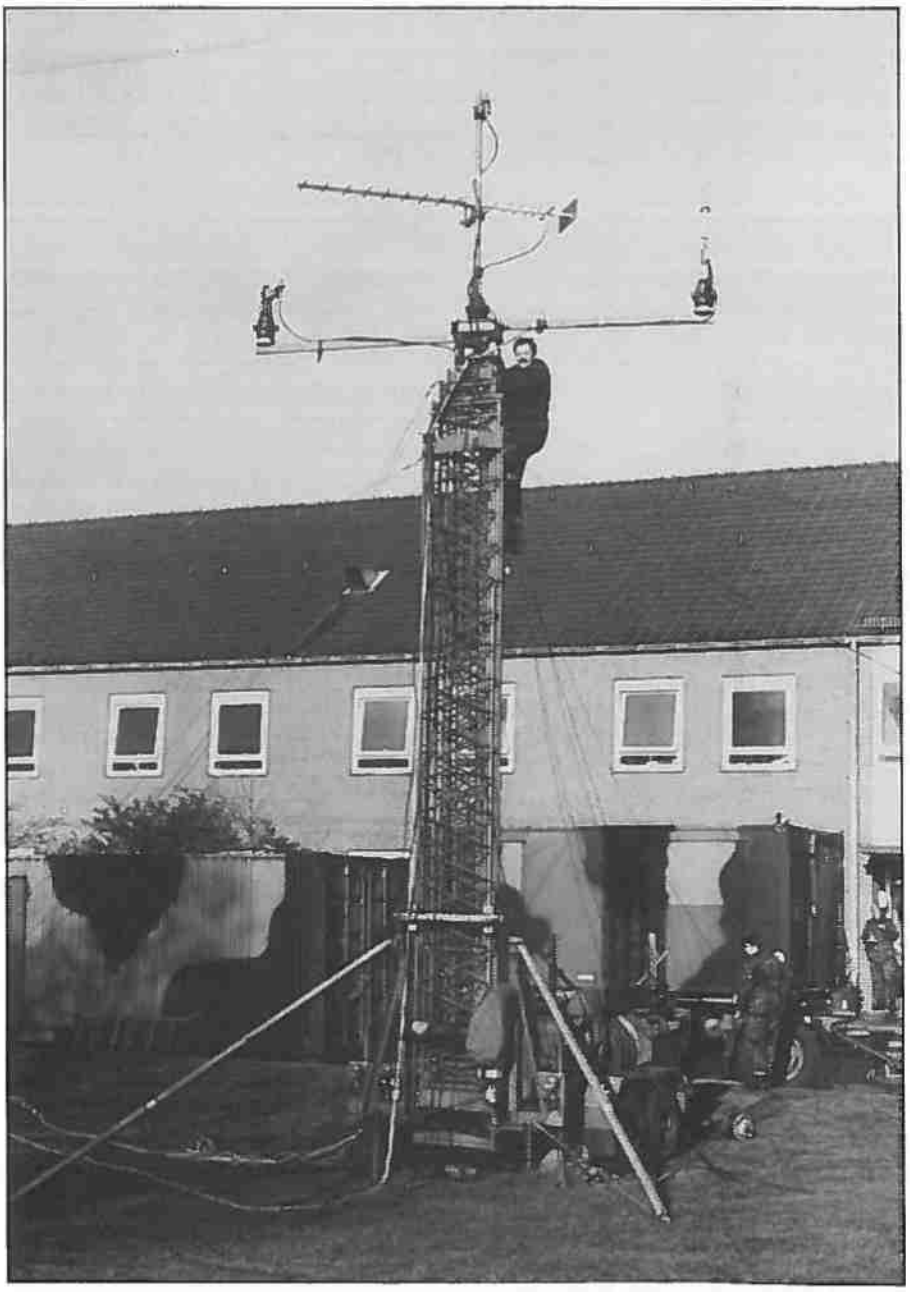
Luftværnsgruppen

Lilholtbanen var fuld af biler

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Luftværnsgruppens Eskadrille 543's deltagelse i Rapid Reaction Force (RRP) NATOs hurtige reaktionsstyrke, har skabt en høj aktivitet i Luftværnsgruppen. Sidste del af vinteren og foråret har været præget af forberedelser til den endelige eksamen i ugerne 23 og 24. Vi fulgte med på den prøveTACEVAL, der fandt sted i begyndelsen af marts.

180 mand drog af sted fra Værløse klokken ni om morgenen for at ende i Husum i Slesvig klokken 20 om aftenen. Klokken 15 var man på Flyvestation Skrydstrup, der skulle tankes op i mere end een forstand. Personellet skulle have middagsmad og dieseltankene på de 105 køretøjer skulle fyldes op. Invasionen af 180 mand er enhver cafeterlabestyrers drøm. Kørselsassistent Per Therkildsen fra Eskadrille 533's Kørselstjeneste havde ikke tid til at drømme, han skulle tanke lastvogne. Vi spurgte ham, hvorfor kører nogle af bilerne ind til flyvestationens tankanlæg? - Det gør de fordi vi var bange for, at der ikke er nok i vores 6000 liter tankvogn. Alle fik, hvad de kunne spise. Bilerne blev tanket og, klokken 1700 præcis rullede den lange kolonne ud af Flyvestation Skrydstrup. Dog delt i to, af hensyn til den øvrige trafik.. Der er meget langt til Husum fra Skrydstrup når vejvæsenet over en flere kilometer lang stræk-



Teknikerne er ved at gøre 30-m. gittermasten klar til at blive skudt i vejret. Det er oversergent P.G.B. Nielsen, der er oppe for at sikre, at retningsantennerne peger i den rigtige retning. -Det er usmart at finde ud af, at de vender forkert når masten er 30 m. høj, forklarede han.

Ein Eintrittkarte, Bitte! Humoren fejlede ikke noget. Den var også blevet bedre efter at varmluftaggregatet, til venstre for teltet blev stillet op.

ning har spærret motorvejen i et spor og hastigheden nedsættes til mellem 0 og fem km/t. Turen startede i snestorm over Sjælland og endte i finregn i Husum.

Briefing

Det er søndag morgen. Husumborgerne er endnu ikke gået til bageren for at hente deres Brötchen (rundstykker). På Julius Leber Kaserne i Block 37 har der været liv længe. Bygningen har det rigtige kasernemagtige over sig. Den er stor, med lange gange, højt til loftet, nøgne vægge og en utålelig akustik, der forstærker støjen fra 190 mand betydeligt.

Klokken kvarter over otte havde chefen for HAWK-afdeling Øst (HAWK-Ø), oberstløjtnant Jørgen Due kaldt sammen til briefing for officererne og klokken halv ni var der briefing for resten af personellet. For en udenforstående, der ikke er for godt kendt med terminologien, kunne det være svært at følge med i detaljerne. Efter briefingen vidste alle, hvor de forskellige elementer skulle rykke hen, og hvor lægen boede, hvis nogen kom til skade.

Kommunikation er livsnerven

Masten, gemmen hvis antenner al radiokommunikation skal løbe, var ved at blive rigget op. Oppe i toppen, der har tre retningsbestemte antenner, sad oversergent P.G.B. Nielsen og var ved at rette antennerne ind mod de tre steder HAWK-enhedens elementer vil blive opstillet under den Tactical Evaluation (TAC EVAL) (Taktiske Evaluering), der begynder i morgen, mandag. Vi fandt meget hurtigt ud af, at det at rejse en mast, der hejst helt op, når 30 m. til vejrs, ikke er så enkelt endda. Seniorsergent J. Bue Madsen, der var leder af holdet forklarede, -Den mast er en gammel sag, som blev købt i Arizonas ørken tilbage i 1975. Derovre virkede den sikkert fint i den tørre luft, men det danske klima er hård ved materiel, der skal stå ude hele året. Af samme grund er masten blevet modificeret adskillige gange, og nu virker den fint. Vi kunne konstatere, at masten blev skudt i vejret ved hjælp af et wiretræk, det fungerede fint. Ude ved enden af bardunerne stod der folk til at sikre, at intet blev filtret sammen, og P.G.B. Nielsen holdt øje med, at kablerne fra antenne til sender ikke blev filtret sammen, samtidig med at han overvågede den wire, der rundt om tromlen trak det hele i vejret. Bue sad med fingeren på nødstoppet. Ni wirer, tre lidt længere nede ad masten og 12 ankre skulle der til, for at holde masten lodret, i Husums undergrund. Andre steder med mere ustabil undergrund må man gøre betydelig mere ud af forankringen.

Store krav

Oberstløjtnant Jørgen Due fortæller, -Vi har lånt folk til denne pre-TAC EVAL hos næsten alle B-enheder i Flyvevåbnet. Mange af bevogtningsfolkene kommer fra Flyvestation Værløse. Sanitetsfolkene har vi lånt både fra Hæren og Søværnet. Kernepersonellet i enheden udgøres dog primært af folk fra Eskadrille 543.

-En af vore svagheder er, fortæller Due, -Vi er gode til det med teknik og operation. Derimod har vi forsømt alt det med støttefunktionerne. Det er vores svage punkt. I alt for mange år har vi kun holdt korte øvelser, hvor vi har klaret os med en feltration og en plade chokolade. Det kan man ikke, hvis man skal rykke ud til et kriseområde i længere tid, med en enhed af vores størrelse. Vi har allerede fundet ud af, at vi mangler servicepersonel til at løse opgaverne med at servere mad, rydde op og gøre rent. Faktisk skal man bruge syv mand pr. påbegyndt 150 personer i enheden. Vi skal også huske, at der skal serveres mad døgnet rundt til vagtskifterne. At skulle rykke ud til et kriseområde, har peget på krav vi ikke tidligere har tænkt så meget over. Due fortsætter, også et forhold som indkvartering er vigtig. Folk skal helst under fast tag, have deres egen seng, og han understreger, at det skal være en feltseng, så folk kan holde varmen. Endelig skal hver mand have en deployeringskasse til deres private ejendele. Den er helt gal, hvis 20 mennesker, eller flere, bor sammen og en 'diskmand' forsvinder. Den slags skaber utålelige forhold. Han slutter med at sige, at man ikke må undervurdere vigtigheden af gode hvilemuligheder for personel, der måske skal være ude i et halvt år, og ofte under stressede forhold.

Infirmeriet

Nede i den bygning, der skal indrettes til infirmeriet er overlæge Steffen Lyduch, reservetandlæge af II grad, Mie Schjøtt, der til daglig gør tjeneste ved Sjælsmark kaserne og seniorsergent og sanitetsbefalingsmand, V. Olsen i fuld sving. Der står

Bagerst i administrationscontaineren står seniorsergent og kassemester A.L. Kofod i bogstaveligste forstand på hovedet for at hjælpe sine kolleger. Flyverspecialist og specialist i at skaffe alt hvad folk kan finde på at ønske, Helmut med efternavnet W. Thomsen, har til gengæld travlt ved den transportable PC'er.

pap- og deployeringskasser overalt. Lyduch får dog tid til at fortælle om, hvorledes han har tænkt sig at opstille sine sanitetsamlepladser, en beslutning virkeligheden ændrede før solen gik ned. Han forklarede, at i den bygning man havde fået stillet til rådighed ville der, foruden klinikken og tandlægeklinikken, blive plads til 10 patienter. -Forholdene her er gode, sagde han, -Her er højt til loftet og god ventilation. Så ligger de ikke og smitter hinanden, som vi oplevede på øvelsen i Norge for et par år siden. -Er en skade større, end vi selv kan klare, fortsætter Lyduch, så sender vi patienten videre til sygehuset inde i Husum. Han viser et kort frem over Slesvig-Holsten. På kortet er vist alle behandlingssteder, og hvad de kan behandle samt deres telefonnumre. Han fortæller også om vanskelighederne for lægerne i sygehussektoren når de skal have fri for at rykke ud med Eskadrille 543. -Vi kan stadig ikke tegne DIB-lignende kontrakter med vore læger, siger han, -Det betyder, at sygehusene, eller hvem, der er deres arbejdsgivere, ikke har pligt til at give dem fri når de skal af sted med os. Alle i Flyvevåbnet, inklusive Flyvertaktisk Kommando er enige i, at vi må have de kontrakter på plads, men endnu er der ikke sket noget.

Ude på gangen er Mie Schjøtt i gang med at opstille et splinternyt røntgenapparat til at fotografere tændernes placering med. -Er den ikke flot? spørger hun smilende. Smilet mere end fortæller, at det apparat er OK. Til gengæld har hun sit hyr med at få anbragt den skærm, der skal beskytte hende mod strålerne når hun tager billederne. V. Olsen kommer til hjælp. Det bliver der ikke mere plads af, men sammen får de kantet rundt på tingene, så arbejdet kan udføres. Olsen må agere 'patient' på prøve, før Mie Schjøtt er tilfreds. Tilbage står så bare manglen på stikkontakter. Det betyder, at noget andet må afbrydes medens der tages billeder. Improvisation er en ædel kunstart. Det kom også til udtryk, da apparatet senere blev brugt til at fotografere en forvredet ankel.

Fredericia banegård

Alle ved, at en karosse er 2,3 m. bred og ca. 6 m. lang. I sådan en karosse finder vi seniorsergent A.L. Kofod, der til hverdag er leder af administrationen i HAWK-Ø. Lige nu er han kassemester og meget andet i udrykningsstyrken, med sig har han sin allestedsnærværende assistent, flyverspecialist Helmut, der også hedder W. Thomsen. Hos administrationen kan man altid redde sig en kop kaffe. Så vi kiggede indenfor, også denne gang holdt det med kaffen stik.

Det blev en forrygende oplevelse. De ca. 12 m^2 er fyldt op med et langt bord ved den ene side. I den anden side er der en slagbænk. Under bænken er der skuffer, hvor alle for administrationen nødvendige, plus et par ting med er stuvet. Folk så at sige myldrede ud og ind. På et tidspunkt var der ni personer inde i vognen. De skulle bruge, fotokopier, batterier, skruetrækkere, A-4 papir, de skulle have skrevet telefonlister, sågar en hældetud til påfyldning af dieselolie på generatoren blev fremtryllet af gemmerne. Andre skulle bare tiltuske sig en kop kaffe. Kofod og Helmut klarede det hele med et smil og kvikke bemærkninger, hvorpå der altid kom svar.

I en pause, hvor der kun var tre i vognen spurgte Helmut, deres uvidende udsendte, -Ved du hvad HAWK egentlig betyder? -Der var ugler i mosen, så svaret var -Nej! -Jo, det betyder såmænd,

-Home and Wife Killer, eller på tysk, Heute Alles Wieder Kaput! (Hjem- og hustrudræber - I dag er alt igen i stykker). I den første 'undersættelse' ligger måske en gran af alvor når man betænker, at en ansat ved HAWK-Ø på et år har været 'hjemme' og forrette tjeneste 33 arbejdsdage på et år.

Kontrol

-Nå, I mener nok det med, at -Græsset må ikke betrædes! alvorligt? Det har intet med det at gøre, dette er et BSO, og det skal hegnes ind med pigtråd! -Har du forøvrigt et Blue Viking-kort, for ellers kan du ikke komme ind. Kortet havde vi fået ved eskadrille 543's leder af eskadrillekontoret, så det blev pænt afleveret. Efterhånden som søndagen og mandagen gik, blev det med kortet rutine. Bevogtningsfolkene, der startede øvelsen med et bord på græsplænen fik rejst et telt. Med kuldegraderne den første nat, kom der også en varmeblæser på plads og endelig dukkede der en meget venligt udseende schæferhund op. Nu skal man ikke lade sig narre af de 'bæster', for hvis 'far',

Reservetandlæge af II grad, Mie Schjøtt bruger her seniorsergent og sanitetsbefalingsmand V. Olsen som prøveklud for opstillingen af sit splinternye røntgentudstyr. Det foregik ude på gangen, og pladsen var mildest talt trang. Senere brugte man apparatet til at fotografere en ankel med.

læs hundeføreren råber, -Stop manden! Så gør den venlige hund man lige har klappet, en dyd ud af at bide sig fast i ofrets arm, lår eller, hvad den kan få fat i. Vagterne fortalte, at systemet med kortene altid kunne fortælle dem, hvem der var i BSO. Et andet system med et nøglebræt, der hængte ned fra bordkanten, kunne til gengæld med det samme fortælle indkommende personel, om de skulle have en nøgle med for at komme ind på deres værelse. -Og så er vi fri for at rode mere med det! fik vi at vide. Fikst.

Rundtur

Dagen sluttede med en recognosceringstur rundt til de steder, hvor enheden mandag skulle spredes til. Først til Schwesing, den nedlagte flyvestation, hvis baner har fået ny belægning, og som, indtil videre vil være fuld operationsklar efter ti dages forberedelse. Det var Lichtes Kampfgeschwader 41 fløj med Fiat G-91 og Alphajet. Nu er her helt stille bortset fra de opstillede køretøjer fra SAM WING 1. De indeholder Patriot missiler. Ned ved Kieler-kanalen ligger Flieger-horst Hohn, her skulle et støtteelement til Eskadrille 543 placeres. Ind over hegnet kunne man tælle ni C-160 Transall transportfly linet op på en lang række.

Hjemme på Julius Leber Kaserne opgav vi at finde ud af, hvornår de sidste gik 'hjem' fra arbejde den søndag aften.

Tyskerne navgiver deres kaserner efter en kendt person. Vi spurgte den tyske forbindelses-offcer, major Gernot Plath, hvem der gemte sig bag navnet Julius Leber. Han er født den 16. november 1891 landsbyen Diersheim i Elsass. Han gjorde tjeneste i hæren under 1. Verdenskrig og gik derefter ind i socialdemokratiet, hvor han opnåede høje poster. Da Huitler kom til magten i 1933, sad Julius Leber allerede i Forbundsdagen. Under den Anden Verdenskrig deltog han i modstanden mod nazisterne og kom i forbindelse med Graf Claus Schenk v. Stauffenberg. Allerede før v. Stauf-fenbergs bombeattentat mod Hitler, var Julius Leber blevet arresteret og sat i KZ-lejr. Efter attentatforsøget blev Julius Leber i oktober 1944 sat for en såkaldt Folkedomstol og dømt til døden ved hængning. Han blev henrettet den 5 januar 1945 i Plöt-zensee fængslet.

Radikal utilfredshed

Formanden for Radikale folketingsgruppe, Jørgen Estrup, kritiserede i begyndelsen af april forsvarsminister Hans Hækkerup (S) for, at han ikke på et tidligere tidspunkt havde orienteret det Radikale Venstre om, at man er i færd med at udvikle et nyt jagerfly, det såkaldte JSF-kampfly (Joint Strike Fighter). Der er tale om et kampfly der vil kunne løse forskellige kampopgaver.

De Radikale ser med stor skepsis på, at Danmark går med ind i udviklingen af det amerikanske kampfly der i år 2015 afløse F-16 Fighting Falcon.

Blandt de partier, der stemte for forsvarsforliget sidste gang er der ingen tvivl om, hvorvidt man skal gå med i udviklingsarbejdet. Flere politikere har givet udtryk for, at dansk industri ikke kan undvære denne udviklingsmulighed.

Da Danmark for snart 25 år siden gik ind i udviklingen af F-16, betød det et kæmpeskridt fremad for et firma som Per Udsen A/S i Grenå. I dag er det Per Udsen der sælger dele til F-16. det samme gælder for firmaet Terma Elektronik.

Det skal så tilføjes, at for 25 år siden var debatten stort set den samme.

s-n

Blue Viking

Så gik det for alvor stærkt

Det er ikke for meget sagt, at det var en mastodontorganisation Eskadrille 534 var inkorporeret i under sit ophold i Husum i Tyskland. Eskadrillen opererede sammen med den tyske SAM WING 1, bestående af tre Patriot og to HAWK eskadriller. Opstilingen af Eskadrille 543 i stillingen i Hude var en oplevelse for sig, det gik stærkt, meget stærkt.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Alt materiel er afprøvet. Stillingerne rekognoscerede, alligevel bliver flere ved at prøve efter, tælle på knapper, -Har vi nu det hele? Er der noget vi har overset? Eskadrille 543's ca. 60 køretøjer står opmarcheret på parkeringspladsen på Julius Leber Kaserne. Folk går over i Unteroffiziersheim for at spise morgenmad. Man spiser utrolig godt på Hugo Leber Kaserne.

Overlæge Steffen Lyduch er i gang med at briefe sit personel på den kommende opgave, som han ikke ved hvad vil bestå af. Han måtte revidere sin plan om, hvordan han ville modtage de sårede. I stedet for at have en modtageplads ude i siten (det område hvor eskadrillen er opstillet) er den nu flyttet ind i BSO'et (Beredskabsområdet), og der vil kun være personel ude i siten til at sortere de sårede og sørge for transporten ind til BSO på Julius Leber kaserne.

Briefing

Klokken 1030 var der briefing for de kontrollanter, der skulle gennemføre TAC EVAL (Tactitcal Evaluation) (Taktisk evaluering) af Eskadrille 543. Det var Oberstleutnant Vesper, der bød velkommen til briefingen på det tyskerne kaldte HOHE GEEST 4/97 (Høje gæst 4/97). Den tyske opfattelse af, hvad en TAC EVAL er, blev klargjort med følgende ord, -Det er en simulation af en virkelig situation, og, -Ingen bør gøre noget, han ikke ville gøre i en krigssituation. Herefter fulgte så en gennemgang af opstillingen af de fem enheder der indgik i forTAC EVAL'en.

Efter en kort pause blev det store evalueringsteam samlet, det var utroligt mange, vi talte dem ikke. Oberstleutenant Vesper fortsatte sin briefing, nu på tysk. Han gennemgik de områder man især ønskede afprøvet. Evaluatorerne fik de tips der var nødvendige for at se tingene efter i sømmene. Herefter fulgte en lang række rettelser til aftalte incidents eller hændelser, som enhederne skulle udsættes for i løbet af TAC EVAL'en. Ingen kunne være i tvivl om, at STO, Survival To Operate (Overlevelse for at kunne operere) var et af hovedpunkterne, der skulle checkes.

Så gik det stærkt

Omkring klokken 14 lokal tid, begyndte MP'erne at røre på sig. De skulle ud for at sikre kolonnen fri passage ud til Siten i Hude. Denne gang gik kolonnekørslen find, ikke noget med at 'spille harmonika'. Hude ligger langt ud på landet i sådan 20 km. sydøst for Husum. En nu nedlagt tysk HAWK-site, lige til at køre ind i.

Da køretøjerne kørte ind Siten skete alt pludselig fuldstændig mekanisk, og meget hurtigt. På den tid det tager at gå 250 m. havde personellet på søgeradaren fået alle antennens elementer op, undtagen een, som det ses på billedet. Alle steder rundt om i Siten, løb alle slags gradstegn. Hvis de ikke løb med et kabel over nakken, så drejede de på et håndsving. Det sidste for at bringe afstandsradaren i vandret position, -En kvart grad mere lød kommandoen. Ham med håndsvinget vidste åbenbart, hvor meget det skal drejes for en kvart grad, for nu var svaret, -Den er OK! Da der var gået knap en halv time, var de første sløringsnet sat på plads og Siten begyndte at ligne det man plejer at se nær man besøger en HAWK-eskadrille. Samarbejdet virkede perfekt. En kom løbende med det tunge kabel fra søgeradaren. Ned ad bakken, op igen og over vejen. Så begyndte tyngden af det tunge kabel at tage farten af ham. I samme sekund dukkede en anden op. Det så ud som om han kom ud af ingenting. Kablet op på nakken, og frembringel-seshastigheden steg igen. En time og 55 minutter efter at porten gik op, var Eskadrille 543 operationsklar.

Bevogtning

Kaptajn L.S. Dinesen stod og betragtede sit område, da vi spurgte ham, -Hvor meget skal du passe på, og hvor mange har du til det? Dinesen forklarede, at han havde fået lov at nøjes med at bevogte en sektor på 90°, -ned langs med hegnet det følger vejen der og så op til stort set stik vest af søgeradaren. Til det har jeg to vagthold på hver ti mand og to premierløjtnanter og fire hunde. Vi deler op på to vagthold og hundene bruger vi fortrinsvis om natten.

Ved siden af skuret havde man dagen før opført en feltbefæstning af sandsække. 'Sommerhuset', som det blev kaldt havde sin egen lille historie om improvisation og misforståelser. Man havde købt to m^3 sand af en bondemand, som man så hældte i sandsækkene. Det skulle koste 40 DM. De penge kom forbindelsesofficeren major Platz og bad seniorsergent og kassemester A.L. Kofod om. Han rynkede bryn og bad om en regning fra bondemanden, som Platz så måtte skaffe. Det sommerhus var ved at blive en dyr affære. Aftenen før havde det kostet kassemesteren en bespisning af 20 mand på McDonnals. Hvorfor? Fordi Dinesen havde aftalt med cafeteriabestyreren at man kunne komme og spise klokken 20 - det gik bare galt med det med det lille bogstav Z, så da 20 trætte og hårdtarbejdende soldater stod med tomme maver, var cafeteriet tilsvarende tomt.

Aldrig så snart var Eskadrille 543 kørt ind i den gamle HAWK-stilling ved Hude, før personellet var i fuld sving med at montere antennen på søgeradaren. Her er der gået mindre end ti minutter efter at lastbilen er spændt fra.

TAC EVAL-besøg

Samtalen blev afbrudt af, at TAC EVAL holdet dukkede op, anført af major L.P. Juhl fulgt ag Leutenant Schultz og Stabsunteroffizier T. Schmidt. Nu kunne Dinesen ikke nøjes med blot at forklare, nu skulle der også vises og udpeges, hvor og hvordan han havde tænkt sig at løse sin opgave. Han røg ud i den samme situation, som de fleste andre har været i under en TAC EVAL, han forsøgte at aflæse, om teamet var tilfreds med det de havde set, og det kunne han ikke. Som de fleste teams, var også Juhl og Schultz flinke og høflige uden at afsløre andet end det. Sproget var officielt engelsk, men som det ofte går, så endte man i tysk, som åbenbart ikke er så svært, som de fleste danskere synes at mene. Juhl havde det på dette sprog som en fisk i vandet.

'Sommerhuset' var ikke helt færdigbygget, der manglede stadig ca. et par hundrede sække i at huset kunne tages i brug. Hundeførere og de andre bevogtningsfolk var komet tilbage fra deres familiariseringstur gennem det terræn de skulle bevogte. Alle sad i græsset og planen for færdiggørelsen blev gennemgået. Det ville komme til at koste kassemesteren yderligere 10 DM. Nu skriger de lyse sandsække jo til himlen. Det havde man tænkt sig at klare ved at male dem kamuflagegrønne/sorte. Her stoppede festen. Farvehandleren inde i Husum ville have 389.00 DM for den maling der skulle til. Så gik man over til sløringsnet.

Besøg af stabschefen

Næste morgen ankom stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Kurt Ebbe Rosgaard. Han har tidligere været chef for eskadrille 543 og chef for Luftværngruppen.

Det første besøg gjalt infirmeriet, hvor overlæge Steffen Lyduch tog imod. Rosgaard så sig om i lokalerne, kiggede på Lyduch, der var iført fragmentationsvest, og sagde så, - Måske var det mig der burde have haft den vest på. Som dagen skred frem, var Deres udsendte ikke i tvivl om, at en sådan foranstaltning havde været på sin plads.

Lyduch gennemgik infirmeriets materiel og bemanding, og lagde ikke skjul på, at dette og hint endnu manglede for at infirmeriet kunne fungere optimalt.

Hele BSO'et blev besøgt, og det var tydeligt, at obersten kendte mange af deltagerne personligt. Der var mil tilbage til den tid da inspektioner mere gik ud på, om støvlerne var pudsede og man havde en ren kam i lommen. Nu drejede det sig om, -

Så snupper man lige et 110 m. langt kabel, der vejer det samme antal kilo, over nakken, og løber ned til kontrolvognen med det. Da det var trukket godt halvvejs ud, måtte der hjælp til for at holde farten.

Hvad fungerer, og hvad fungerer ikke. Og der blev svaret lige ud af posen på de meget direkte spørgsmål obersten stillede.

Ved ankomsten til Eskadrille 543's Site, måtte bilerne pænt stilles udenfor, og inspektionen foregik til fods. Efter nogen tid mødte inspektionen, der også bestod af chefen for HAWK Øst, oberstløjtnant J. Due og chefen for Kontrolsektionen ved Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant A. 'Pete' Petersen, eskadrillens chef, major Kim Ribert Hansen. På oberstens spørgsmål, -Går det godt? svarede Hansen med et noget træt smil, -Ja, bortset fra småtingene går det såmænd udmærket. Senere i samtalens løb fortalte eskadrillechefen, at tyskerne var slemme til at glemme, at der skulle tales engelsk på nettet. Hansen indrømmede, at danskernes tyskkundskaber ikke er gode nok til at følge med i den operative procedure på tysk. -Men, fortsatte han, når vi minder dem om, at vi også er her, så hjælper det.

Godt uddannede

De der har prøvet, ved hvor svært det er at lokke et udsagn ud af evaluatorerne inden rapporten er skrevet. De er lukkede som en østers. Vi forsøgte ved den tyske STO-evaluator, hans svar var, -Es geht vorwärts! (det går fremad), det blev vi ikke klogere af. Den næste evaluator var lidt nemmere, han svarede, -Es geht gut, de Leute sind gut ausgebildet (det går godt, folkene er godt uddannede), men mere blev det ikke til.

Vi fik en kort snak med major Riebert Hansen, som sagde, -Det er gået udmærket indtil nu. Folkene har slidt og slæbt for at få alt til at klappe. Det gælder ikke mindst alle dem vi har lånt rundt omkring i Flyvevåbnet. Og han fortsatte, -Vor tyske forbindelsesofficer major Gerhard Plath, har virkelig været os til stor hjælp. Har var med over det hele, og de ønsker vi har haft er blevet opfyldt med det samme. I det hele taget har tyskerne været gode samarbejdspartnere, der var indstillet på at få tingene til at glide.

Stor fortrøstning

Chefen for HAWK Øst, oberstløjtnant Jørgen Due siger efter øvelsen, -På trods af, at det kun var anden gang hele enheden var samlet, så virkede Eskadrille 543 som en homogen og godt samarbejdet enhed, hvor alle demonstrerede både evne og vilje til at løse opgaven.

-Er du tilfreds med resultatet af TAC EVAL?

-Jeg er endda særdeles tilfreds. Vi fik 'Excellent' i 'General Response', det er utrolig godt, og bedre end hvad vi har opnået ved en for-TAC EVAL herhjemme i mange år.

-Er det alt, der er gået godt?

-Nej bestemt ikke. Vi har flere ting, der skal rettes efter øvelsen, men det er det gode ved det, at vi ved, hvad der er der skal rettes. Og så, at der ikke er de helt graverende ting at rette på.

-Hvordan gik samarbejdet med tyskerne?

-Generelt gik det godt, men ind imellem kunne vi godt føle os en smule glemt. Due siger, at der var lidt for få hændelser i øvelsen, hvor eskadrille 543 blev inddraget. Og så glemte tyskerne ind imellem, at samarbejdssproget var aftalt til at være engelsk.

-Men alt dette er småting, som bliver rettet i fremtiden. Når vi i juni skal ned til den endelige TAC EVAL, hvor Allied Air Forces Central Europe (AIRCENT) (Hovedkvarteret for de allierede flyvestyrker i Centraleuropa) stiller evaluatorerne, så vil alt komme til at køre efter de aftaler vi har indgået. Det er med den største fortrøstning at jeg tager til den endelige TAC EVAL i Tyskland, der falder vi ikke igennem.

God spirit

Efter inspektionen talte vi med stabs-

Her er man ved at knytte de sidste forbindelser fra Launcheren (affyringsrampen) og ned til kontrolvognen.

chefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Kurt Ebbe Rosgaard, som sagde, -Det var spændende og inspirerende at besøge Eskadrille 543 og vore tyske samarbejdspartnere. Folk viste en stor lyst til at løse opgaven. Det gjorde det ikke mindre spændende, at det er første gang vi gennemfører en TAC EVAL i udlandet. Det er mit generelle indtryk at alle gjorde, hvad de kunne for at løse de problemer der uvægerligt opstår?

-Hvilke problemer tale du om?

-På trods af, at vi nu har været medlem af NATO i mange år, og at vi har overordnede retningslinier for alting, så må vi alligevel konstatere, at der er nationale forskelle i måden vi gør tingene på. Det måtte jeg også konstatere var tilfældet her. Netop derfor er det vigtigt, og modigt, at vi gennemfører denne pre-TAC EVAL så vi får erkendt disse forskelligheder, og ikke mindre vigtigt, for dem bragt i overensstemmelse. Jeg vil gerne tilføje, at jeg ikke ser det som et koordinationsproblem. Tyskerne var meget hjælpsomme, især må jeg fremhæve major Gerhard Plath, som syntes at være alle steder på een gang for at løse opståede problemer.

-Du fik kritiske bemærkninger til især sanitetsdelingens materiel, hvad sker der?

-Man skal huske, at disse bemærkninger fremsættes i et ønske om, at kunne løse sin opgave optimalt. Mange af ønskerne er berettigede, og det har vi allerede gjort noget ved. For eksempel bliver vore ambulanceførere nu godkendt. Flyvematerielkommandoen er klar til, at der er et meget tættere samarbejde med lægerne når tingene skal købes ind, og der foretages den nødvendige kontrol når de kommer hjem. Spørgsmålet om DIB-kontrakterne til lægerne har vi rejst overfor Forsvarskommandoen.

Endelig skal man huske, at skal Eskadrille 543 rykke ud i RRF-rollen, så står hele Flyvevåbnets materiel til rådighed, og så vil der ingen mangler være.

Det er ikke altid, at besøg af stabschefen kalder smilene frem. Fra v. chefen for eskadrille 543, major Kim Riebert Hansen, som sagde, -Det går rigtig godt, bortset fra småting, hvilket blev bekræftet af chefen for HAWK Afdeling Øst, Jørgen Due, overfor chefen for Kontrolsektionen ved Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant Anker Petersen og stabschef ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Kurt Ebbe Rosgaard.

Eskadrille 574

Implementering af Stinger

Tekst og billede major Lars Hoffmann, chef for eskadrille 574

Med aftale af 8. december 1995 om forsvarets ordning 1995-1999 blev der truffet vidtgående beslutninger om nærluftforsvarets fremtid i Flyvevåbnet.

Det blev besluttet, at det håndrettede L/60 kanonsystem skulle udfases, at det radarstyrede L/70 kanonsystem skulle deaktiveres i fredstid, og at, der skulle oprettes et missilnærluftforsvarssystem i Flyvevåbnet. Årsagen var et ønske om dels at opnå en modernisering af nærluftforsvaret og dels en besparelse. Beregningerne viste, at denne beslutning kunne give et årligt provenu på ca. 25 mil. kr., når projektet er fuldt udmøntet i år 2005. Hovedparten af besparelsen ligger i en reduktion på 135 årsværk.

Luftværnskanonerne

Kanonsystemerne L/60 og L/70 blev overført fra Hæren til Flyvevåbnet i 1980. Hovedopgaven var at udføre luftforsvar af danske militære flyvestationer, og i visse situationer også civile flyvepladser, når operationer med kampfly skulle finde sted herfra.

Flyvevåbnet opererede med fire aktive eskadriller (ESK) på Flyvestation Aalborg (ESK 670), Flyvestation Karup (ESK 671), Flyvestation Skrydstrup (ESK 672) og Flyvestation Værløse (ESK 575). Disse uddannede værnepligtige på L/70 kanonsystemet, men havde desuden hver 24 L/60 kanoner, hvortil de værnepligtige overførtes efter at have været mobiliserbare i en halv snes år i L/70-systemet . Desuden fandtes der to L/60 mobiliseringseskadriller på Flyvestation Tirstrup og Vandel (ESK 673 og ESK 674) med hver 32 L/60 kanoner.

I 1985 blev det besluttet, at kun ESK 670 på Flyvestation Aalborg skulle fortsætte uddannelsen af værnepligtige til hele L/70 kanonsystemet. De øvrige L/70 eskadriller overgik til mobiliseringsstatus. L/70 materiellet gennemgik i slutningen af 80'erne en modernisering, der omfattede V°-måleradarer (radar til måling af mundingshastighed) til kanonen, ny radar, ny computer og en laserafstandsmåler til målfølgeradaren "Super Fledermaus", der samtidig blev omdøbt "Terminator". Desuden iværksattes prototypeprojekter til bl.a. afløsning af det forældede radiokædeudstyr.

Stingersystemet

Forsvarsaftalen for 1995-1999 betød en afslutning på denne epoke, men også starten på en ny. Som det fremgår af aftaleteksten var opgaven ikke 100% bundet til et bestemt våbensystem, men visse begrænsninger i friheden var der dog. De økonomiske og logistiske konsekvenser ved at vælge et system, hvor materielsammenfald med andre værn kunne opnås, skulle være styrende. Samtidig skulle der sikres en mulighed for at etablere et integreret luftværnsystem. Da Hæren allerede var i gang med et projekt med Terma, og da dele af dette system med få ændringer ville kunne bruges til DEHAWK- projektet (Danish Enhanched Homing All The Way Killer-Missile) (Dansk forbedret målsøgende missilsystem), lå det klart, at der ville blive tale om et STINGER baseret system. Det blev også besluttet, at pengene til Flyvevåbnets kommende nærluftforsvarssystem skulle findes i budgettet for DEHAWK. Det begrænsede ønskelisten en del for DEHAWK som for nærluftforsvar, men var en god øvelse i at få det bedste ud af knappe ressourcer.

Politik

Den politiske beslutning er blevet yderligere præciseret af Forsvarsministeriet og Forsvarskommandoen. Det er besluttet, at der skal oprettes seks STINGER mobiliseringseskadriller til forsvar af de fire hovedflyvestationer til afløsning af de tidligere L/70 eskadriller) og fire Minimum Facility Bases (MFB) Baser med få faciliteter) (de civile deployeringsflyvepladser (MFB)). Det betyder, at to af eskadrillerne skal kunne deles op i halveskadriller, næsten som det kendes fra HAWK-systemet. En af ESK skal i fredstid fungere som uddannelseseskadrille.

Provenuet skulle opnås hurtigst muligt, hvorfor L/60 kanonsystemet blev nedlagt pr. 15 april 1996, L/70 kanonsystemet blev deaktiveret pr. 1 JUL 1996, og samme dag oprettedes STINGER Uddannelseseskadrillen på Flyvestation Skalstrup (FSNSKL) under Luftværnsgruppen (LVG). Det sidste, fordi det samtidig var besluttet, at luftforsvaret skulle integreres, også organisatorisk, ved at overføre ansvaret for opstillingen af nærluftforsvarseskadrillerne fra flyvestationerne til LVG. Dette er logisk i lyset af, at STINGER projektet i Flyvevåbnet er en del af DEHAWK-projektet både økonomisk og materielmæssigt.

På mindedagen for artilleristernes skytshelgen Sancta Barbara, den 4 december 1996, tildeltes STINGER Uddannelseseskadrillen eskadrillenummer 574. Eskadrille 574 (ESK 574) opgave i fredstid er at uddanne og opstille nærluftforsvarseskadriller til de nævnte seks eskadriller, hvor ESK 574 som nævnt i krigstid udgør den ene af de to ESK, der skal tage sig af MFB.

Uddannelse

ESK 574 har endnu ikke hverken

Personel fra Eskadrille 574 under uddannelse i at anvende feltaffutagen til affyring af STIGER-missiler.

elever eller materiel. På personelsiden er der tilgået 12 ud af en fastsat norm på 18. Der er forholdsvis god tid til at forberede uddannelsesvirksomheden, idet de første reserveofficersaspiranter forventes at tilgå i december 1997, sergentelever i februar 1998 og værnepligtige i august 1998 (indkaldes 1. maj 1998). Disse datoer afspejler sandsynligvis den årlige cyklus fremover, og der uddannes således næsten alt personel i eskadrillen fra Tactical Control Officers (TCO) (Taktisk kontrolofficerer) til den menige skytte/motorvognsfører. Der udestår kun, at få omskolet chefer, næstkommanderende og teknisk/administrativt personel, for at eskadrillerne er komplette. Dette personel vil indledningsvis blive omskolet fra de eksisterende kadrer i kanonnærluftforsvaret.

Kombineret uddannelse

Eskadrillen står altså i den usædvanlige situation, at der er relativt god tid til forberedelse af værnepligtsuddannelserne, men, der er også tale om at begynde fra bar bund. Med materielsammenfaldet med Hærens luftværn, er det muligt at udnytte eksisterende uddannelser ved Hærens Artilleriskole (HAS), Varde, og to premierløjtnanter fra Flyvevåbnet har gennemført Våbenkursus I/Luftværn (VK I/LV) ved HAS i 1996. Desuden har to flyveroverkonstabler (FOKS) gennemført Grundlæggende Sergent Uddannelse/Luftværn, og to oversergenter har deltaget i reserveofficerskursus/Luftværn ved HAS. Der er altså for de to FOKS tale om en kombineret våben- og befalingsmandsuddannnelse; usædvanligt derhen, at Hæren derved har uddannet sergenter til Flyvevåbnet. Desuden deltager to seniorsergenter på VK I/LV 1997 ved HAS. Kurset afsluttes i slutningen af maj 1997.

I første halvdel af 1997 gennemfører ESK 574 det første STINGER TCO kursus i Flyvevåbnet. Kursusdeltagerne er det endnu ikke uddannede operative personel ved ESK 574 og personel fra LVG stab. De nyudnævnte sergenter og øvrige uddannede fra HAS skal her for første gang fungere som instruktører, og kursus gennemføres på Marinestation Sjællands Odde, ved 13. Luftværnsafdeling på Sjælsmark Kaserne og ved HAS i Varde. Kursus afsluttes med kontrolprøver, der tilrettelægges og gennemføres med assistance fra HAS. I forbindelse med kursets forlægning til Varde i juni, er der planlagt en deployeringsøvelse til Åbent Hus på Flyvestation Aalborg den 15. juni 1997.

Årsagen til, at det er nødvendigt at forlægge kursus til flere dele af landet, er at ESK 574 som nævnt endnu ikke har modtaget STINGER materiel. Det kan ikke påregnes, at organisatorisk materiel tilgår Flyvevåbnet før tidligst i 1999, men indtil da er det i forsvarsaftalen bestemt, at Hæren og Søværnet i muligt omfang skal støtte Flyvevåbnet. Da Hæren endnu ikke har modtaget alt sit materiel, er dette ikke problemløst, men samarbejdet og viljen til samme har til dato været i top.

Kommende indkøb

Status på materielsiden er, at Flyvematerielkommandoen (FMK) har indstillet til Forsvarskommandoen om indkøb af STINGER materiel. Det drejer sig om 3D varslingsradarer, kontrolvogne og luftværnsfeltaffutager til indledningsvis fire eskadriller. En STINGER nærluftforsvarseskadrille på hver af de fire flyvestationer vil indledningsvis organisatorisk komme til at bestå af følgende hovedkomponenter: En 3D varslingsradar, en stationær kontrolfacilitet og otte missilgrupper. De to ESK, der skal forsvare civile deployeringsflyvestationer, vil efter planen hver komme til at indeholde to 3D varslingsradarer, to kontrolvogne og otte missilgrupper. Herved kan disse splittes op i to halveskadriller. På sigt skal der afses midler til indkøb af yderligere fire kontrolvogne, således at flyvestationernes nærluftforsvarseskadriller også opnår fuld mobilitet, som forudsat i forsvarsforliget.

Må låne af hæren

Indtil produktion og levering af Flyvevåbnets eget STINGER materiel har fundet sted, er ESK 574, i perioder, der endnu ikke er endeligt fastlagt, afhængig af, at Hæren udlåner radarer, kontrolvogne og øvrigt materiel, således at ESK selvstændigt kan gennemføre uddannelser på FSNSKL.

ESK 574 har i dag til huse i bygning 21 på FSNSKL. Denne bygning var tidligere depot og skal således ombygges med kontorer, undervisningslokaler, våbenkamre og værksteder. Desuden skal der anlægges et stillingsområde syd for FSNSKL. Både bygning 21 og stillingsområdet påregnes indrettet også til brug for HAWK Uddannelseseskadrillen, ESK 542, når denne flytter fra Aflandshage på Amager. Pengene er små, og der udestår godkendelse af en lokalplan for FSNSKL, så projektet forventes ikke afsluttet før om 3-4 år.

Der er endnu mange opgaver at løse omkring opstillingen og implementeringen, men der arbejdes hårdt i såvel Flyvertaktisk Kommando, FMK som i LVG på at få tingene på plads. Samtidig er det dog også spændende at kunne bidrage til udvikling og etablering af fremtidens fleksible og integrerede jordbaserede luftforsvar i Flyvevåbnet.

Forsvarskommandoen

Nyt liv i gammel radar

Forsvarschefen, generalmajor Christian Hvidt (VIT) med elektronikkekniker Bo Igel, ved overrækkelsen af rationaliseringspræmien.

Her viser elektronikmekaniker Michael Priess forsvarschefens anerkendelse af hans indsats frem, medens forsvarschefen smilende ser til.

De to hjemsendte flyveoverkonstabler Michael Priess og Bo Igel, der begge tidligere har gjort tjeneste ved Eskadrille 500, fik i begyndelsen af april overrakt 69.000 af forsvarschefen, generalmajor Christian Hvidt (VIT). Ved overrækkelsen sagde forsvarschefen, -Det var en velovervejet og gennemarbejdet modifikation, som senere er blevet godkendt af NATO, og som har vakt interesse i andre NATO-lande.

Tidligere havde de fået 6.000 kr. for et forslag til en modifikation af den gamle Long Range Detection Radar (Langtrækkende søgerrader) på Flyvestation Skovhuse i Grib Skov. Forslaget var reelt en levetidsforlængelse af den gamle radar, som stod for udskiftning. Med deres forslag, og gennemførelsen af det, har de to således sparet Flyvevåbnet for en meget større udgift.

Konsekvensen af at udføre et projekt på 'ingeniørniveau' er blevet, at de to har forladt Flyvevåbnet til fordel for stillinger i det civile erhvervsliv. Michael Priess er i dag ansat som elektronikmekaniker i Dansk Binær Teknik i Køge, hvor han designer hard- og software. Bo Igel er ansat hos elektronikkekniker i B.B. Data i Herlev.

Flyvevåbnets Specialskole

Svenske officerer på kursus i reparation af krigsskader

Hvem ville for bare få år siden havde troet, at svenske teknikere skulle komme på uddannelse på Flyvestation Karup, hvor Flyvevåbnets Specialskoles afdeling for reparation af krigsskader ligger? Nu har de været der. I den første uge af marts deltog 11 svenske teknikere i et kursus i krigsskader, som rettelig var tilrettelagt for tekniske officerer i den del af officersuddannelsen, der benævnes fase fire. Lederen af holdet kaptajn Johan Hedin, var meget tilfreds med oplevelsen.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

De sidder rundt om i dem meget rene og velindrettede værkstedshal og arbejder. Nogle på en gammel F-104, der er blevet målet for mange ABDR (Air Battle Damage Repair) (Kampskader på fly)- elevers anstrengelser, under deres ophold på Flyvevåbnets Specialskoles BDR (Battle Damage Repair) eller på dansk, Skolen for udbedring af kampskader (på materiel). Andre er i fuld gang med at måle på en udfaset søgeradar fra IHAWK-systemet. Det hedder CEBDR (Communication and Electronic Damage Repair) (Udbedring af krigsskader på Elektronisk Materiel). Der bliver gået til sagen med dyb koncentration og alvor. Det er tydeligt, at de er her for at lære noget.

De er svenske

Normalt er det danske elever man har på BDR-skolen, denne gang afsløret sproget med al tydeligt, at der er tale om svenskere. Lederen af holdet er kaptajn Johan Hedin, der er lærer ved Armens Tekniske Skola i Östersund,.

-Hvorfor er I her i Karup, spørger vi?

-Det er vi fordi vi tidligere har sendt folk på et tilsvarende kursus i England. Det er imidlertid så dyrt, at vi kun kan sende to-tre mand af sted, ad gangen.

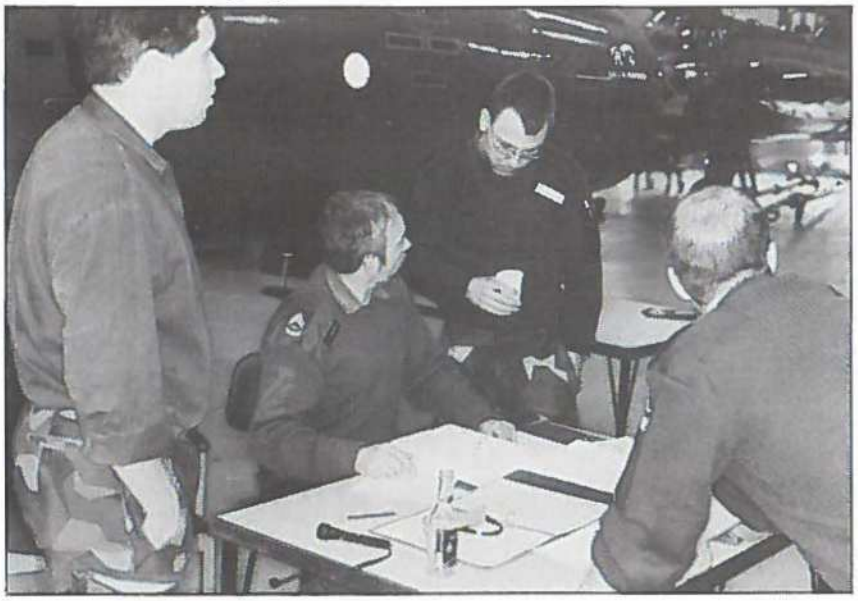
-Er det billigere her?

Hedin smiler lidt og siger så, -Det er en længere historie. Vi var med 70 elever fra Krigshögskolan (Officersskolen) i Öresund på besøg på Flyvestation Værløse og i Flyvematerielkommandoen. Her kom vi i forbindelse med major B. O. Andersen, som foreslog os at prøve at tage til BDR-skolen Karup for at se, om det her var noget for os. Det ville vi gerne, ikke mindst, da vi har fået kursus gratis.

-Hvad er dine erfaringer fra den uge, der er gået?

-Jeg er godt tilfreds med det vi har oplevet, siger han, -Det hele har været meget vel tilrettelagt, og instruktørerne er meget seriøse og professionelle. Jeg skal lige sige, at vi ikke er gået i detaljer med de enkelte dele. Kursus har været tilrettelagt sådan, som vi fik lidt at vide om alt. Og det har været fint. Kursus har også været udviklende på den måde, at vi har kunnet udveksle erfaringer og ideer med instruktørerne her på skolen

Såfremt vi skal bruge skolen i fremtiden, skal indholdet af kursus rette sig direkte mod krigsskader på helikoptere, som er det vi arbejder med hjemme. Hedin er forsigtig med at udtale sig om det fremtidige samarbejde. Det besluttes på et andet niveau forstår vi.



Oversergent K.E. Jørgensen diskuterer her et indviklet problem vedrørende udbedring af kampskader på en F-104 Starfighter med sine svenske elever.

Der blev kigget på tegninger og sammenlignet, for slet ikke at nævne diskuteret, hvor fejlen i den gamle søgeradar lå. De fandt den og fik den nødtøftigt rettet så radaren kunne køre videre.

Ned til foråret

Hedin fortæller, at da de sidste søndag rejste fra Gällivare i Nordsverige, lå sneen en meter høj, og det frøs 15 grader. Selv om det blæste voldsomt da de landede, syntes han alligevel, det var som at møde foråret.

Hedin gør til daglig tjeneste ved ATC. Vi bad ham udrede forkortelserne på hans navneskilt, idet ATC i Danmark betyder Air Traffic Control (Lufttrafikkontrol). I Sverige betyder det 'Armens (Hærens) Tekniske Centrum'. Forkortelsen ATS står for 'Armens Tekniske Skola' og endelig betyder KHS 'Krigshögskolan'. Hvis vi troede vi var de eneste i verden, der har mange forkortelser, så vil samarbejdet med svenskerne tilføre os endnu adskillige.

Alle er officerer

I det svenske forsvar udfasede man allerede i 1982 sergentgruppen. Det vil sige, at alt fast personel er officerer. I dette tilfælde 10 premierløjtnanter fra Armen, som til daglig beskæftiger sig med vedligeholdelse af Armens Agusta Bell 204, BO-15, Jet Ranger og Agusta Bell 412 helikoptere. Hedin fortæller, at syv af deltagerne kommer fra Boden i Nordsverige, helt oppe ved den finske grænse og de øvrige til dagligt er stationeret i Linköping nede i Midtsverige.

Godt tilfredse

Lederen af BDR-skolen, seniorsergent John Hamiltorn var godt tilfreds med ugens forløb. Det har været en fornøjelse at have de svenske elever siger han. De var virkelig indstillet på at få noget ud af kurset. I lighed med Hedin, var han overrasket over, hvor let det var gået med at forstå hinanden.

-Vi havde faktisk først regnet med de kom sidst på året, siger Hamiltorn, men pludselig skulle det være. Da vi talte med ham, havde han lige fået tilbagemeldingen fra eleverne, og dem var han og hans kolleger godt tilfredse med de. -Det vi har præsenteret dem for, siger Hamiltorn, -er det modul de tekniske kadetter på officersskolen skal gennemgå under fase fire i deres uddannelse. Det koncept var udarbejdet, og nu er det altså afprøvet på vore svenske elever.

Kaptajn Mogens Madsen, der er Faggruppeleder Mekanik ved specialskolen og derfor også har tilsyn med BDR-skolen i Karup, var også i godt humør. -Jeg er glad for at komme her på skolen. Her hersker en ånd og energi, som kun kan smitte af. Alle er dybt engageret i hele tiden at forbedre de metoder vi bruger til at udbedre krigsskader på materiellet.

-Rygtet siger, at skolen skal nedlægges? -Det sker, siger han, -at folk får ting galt i halsen. Der tales om at drosle ned på ABDR-delen. Det er meget ressourcekrævende for eskadrillerne og værkstederne at sende deres folk på ABDR-kursus og efterfølgende vedligeholde det. Amerikanerne har allerede trukket deres ABDR-folk ud af Europa. Kommer der derfor et TACEVAL-hold (Taktisk Evalueringshold) og beder om at se deres ABDR-folk i arbejde. Ja så henviser de til skolen i Texas. Hvordan vi skal løse problemet herhjemme ved jeg endnu ikke, men der er ingen tvivl om, at der vil ske en reduktion på det område, men BDR-skolen fortsætter.

Thule Air Base

Fra Flyveskolen til flyveplads

Lederen af flyvepladsen i Thule er chef for en meget blandet landhandel. Det handler om brandslukning i den ene ende og 96 mio. gallons fyringsolie i den anden. Det handler også om at hjælpe det danske Flyvevåben med dette og hint når Eskadrille 721 er på Thule.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det er altid godt med lidt luftforandring, men det må nok siges, at det er noget af et spring når Flyveskolen på Flyvestation Karup skiftes ud med Thule Air Base. Det er dog netop hvad flyverspecialist Ebbe Abildgaard har gjort. Han har skiftet titel til Airport Superintendent, eller på dansk lufthavnsdirektør.

-Hvad fik dig til at søge herop, det er sandt at sige lidt langt væk?

-Nu har jeg gjort tjeneste i Eskadrille 725, i OCU'en (Operational Conversion Unit) (Omskolingsenheden) på Karup og været ansat ved Flyveskolen, en kort tid under nedpakningen på Avnø og nu sidst i Karup. Hvis jeg skulle prøve noget nyt, så skulle det være nu.

-Har du forladt Flyvevåbnet?

-Nej jeg har foreløbig søgt orlov fra Flyveskolen, og så må vi se.

-Hvad er din opgave her i lufthavnen?

-Jeg er chef for en noget blandet landhandel, der består af Base Ops, vejrtjenesten, fragt- og passagerhandling. Ud over dette tager Ebbe Abildgaard sig af alt hvad der vedrører brændstof, hvadenten der nu er tale om det til at fyre med, hælde på biler eller i flyvemaskiner. I øvrigt er alt det der foregår på jorden på flyvefeltet hans opgave.

Støtte til Flyvevåbnet

Ebbe Abildgaard kigger ud af vinduet. Ude på Tarmac'en (platformen) står Eskadrille 721's C-130 Hercules, halenummer B-679. -Tag nu for eksempel ham derude, siger han, ham har vi haft en del med at gøre siden han kom i går på grund af de tekniske problemer. Nu skal han defueles (en del af brændstoffet tappes af tankene), og så skal han køres i hangar for at natten. Det er også en af vore opgaver. I det hele taget giver Flyvevåbnet os en del arbejde.

-Hvad slags arbejde drejer det sig om?

-Jeg tænker her på øvelsen 'Brilliant Ice', som finder sted i ugerne 14 til 18. I den periode flyver Flyvevåbnet forsyninger til Station Nord herfra, og i den anledning har vi åbent hver dag fra syv morgen til 22 aften. I ugerne 16 og 17 kommer USAF og kører øvelsen BOX TOP, det kræver så til gengæld, at vi har åbent døgnet rundt.

-Hvad er egentlig arbejdstiden her på stedet?

Ebbe Abildgaard kigger en smule spørgende på spørgeren. -Arbejdstiden, siger eftertænksomt. I min kontrakt står der noget om 55 timer pr. uge, men det har indtil nu kun været en hensigtserklæring. Jeg tror ikke mere på, at det kommer til at holde stik. Han fortsætter med at fortælle om, at når 'skibsæsonen' sætter ind i juni, hvor isbryderen bryder vej for de første forsyningsskibe, så kommer der endnu mere tryk på i de to følgende måneder. Forsyningsskibene kommer med det brændstof Abildgaard skal holde styr på, man har plads til 95 mio. gallons. Han fortæller, at skibene ikke sejler tomme hjem til USA. De medtager udslidt materiel og farligt affald, som bringes hjem til USA til destruktion.

Airport Superintendant Ebbe Abildgaard i sit kontor Thule lufthavn. -Jeg må sige, at jeg er glad for at være sammen erfarne folk, som hver for sig ved, hvordan forretningen skal køre.

Sker noget hele tiden

Medens vi taler sammen kalder CANFORCE 1501 op til Thule Air Traffic Control (flyvekontrol) for tilladelse til at lande. Han kommer fra Flyvestation Eureka i Canada, men er hjemmehørende på Flyvestation Trenton, Ontario, Canada. Han skal overnatte på Thule inden har i morgen flyver videre til Prestwick i Skotland.

-Her sker noget hele tiden, siger Abildgaard, -Vi har mellem 10 og 15 passager- og fragtfly der lander hver uge. Jeg skal indrømme, at der er

Lufthavnsbygningen på Thule lufthavn. Inde bag vinduerne ligger lufthavnskontoret og Ebbe Abildsgaards kontor. Her udenfor, på trods af en hedebølge på -8° C., så småfrøs deltagerne i PITUGFIK, arktisk overlevelsesøvelse, medens de ventede på at komme hjem.

mange C-130 iblandt, men SAS kommer med deres Boeing 767 og også DC-8 ser vi ind imellem. Grønlandsfly har fast stationeret en Bell UH-1 helikopter på stedet. Foruden af være vores SAR (Search and Rescue) (Eftersøgnings- og Redningshelikopter) er han også den flyvende forbindelse til udstederne, hvoraf den største er Qanaq, eller ny Thule.

Glad for jobbet

-Hvor længe har du egentlig været her?

-Jeg kom herop den 19. februar, så jeg er ganske ny i jobbet. Jeg må sige, at jeg er glad for at være sammen de erfarne folk, som hver for sig ved, hvordan forretningen skal køre. Hvad så med ferie og frihed?

-Som du kan forstå, er der ikke megen fritid. Derimod kan jeg rejse hjem i en måned, hver fjerde måned. Det er jo meget rart, men om man kan lade være med at gå hjemme og spekulere på, hvordan forretningen går heroppe imens, det ved jeg ikke. En ting har jeg fundet ud af, alle heroppe er utrolig engageret i deres arbejde og gør deres bedste for at tingene skal lykkes. Om han bliver på Thule i længere tid, det ved Ebbe Abildgaard ikke endnu.

To af gæsterne på Thule Air Base. Disse to C-130 Hercules er fra New York Air Guard og forsynet med ski. Hangaren bag dem opvarmes for den 'ringe' pris af 336.000 US $ pr. år. Helt ude i baggrunden ligger indlandsisen.

Eskadrille 721

Tankvogn med vinger

930 km syd for Nordpolen ligger Station Nord. På Station Nord kan fly tanke op, om nødvendigt. Det brændstof fly, heriblandt Eskadrille 721's C-130 Hercules og Gulfstream GIII tanker på stationen, må de så at sige selv bringe dertil.

Det sker under Operation Brilliant Ice (Funklende is) i begyndelsen af april måned, således også i år.

Op i kulden

I ugerne 15 og 16 havde Eskadrille 721 udstationeret 25-30 mand og een C-130 Hercules på Thule Airbase i Nordvestgrønland. Det var to besætninger og et antal teknikere. Deres opgave i de kommende to uger var, hver da at flyve to ture til Station Nord. På hver flyvning havde Hercules'en to brændstoftanke anbragt i lastrummet, til sammen rummer tankene ca. 13.000 liter. Nu kan der, også over Nordvestgrønland forekommer turbulens, også kaldet 'huller i luften'. Derfor fyldes tankene ikke helt op.

Til FOV nyhedsbrev siger premierløjtnant ved Eskadrille 721, Bjørn Beyer, -Hver af de to besætninger flyver een tur om dagen i den periode, flyet er stationeret på Thulebasen. perioden varierer i længde, men varer typisk mellem to uger og en måned. Afhængig af forbruget kan det være nødvendigt at gennemføre operationen to gange om året.

Vital betydning

Flyveturen fra Thulebasen til Station Nord, 1200 km borte, tager omkring to en halv time. brændstoffet er af vital betydning for de fem mænd, som forsvaret fast har udstationeret på verdens næst-nordligste landingsbane. Brændstoffet bruges også til opvarmning og i køretøjerne.
Operation Brilliant Ice gennemføres i samarbejde med det canadiske Flyvevåben. De flyver til gengæld brændstoffet til verdens nordligste Flyvestation, Allert basen, hvis afhængighed af brændstof er den samme som Station Nords.

Tekst og billede s-n

Eskadrille 721's C-130 Hercules fotograferet under et Ground Stop på Station Nord torsdag den 20. marts 1997. Flyet var for hjemadgående fra Thule Air Base. Under stoppet blev der tanket, og en tankningsoperatøren sagde, -Vi er ved er være langt nede, nu må de snart se at komme med noget mere. Og det gjorde de så!

Thule Air Base

En ven i nøden

12th Space Warning Squadron (12. Rumovervågningseskadrille) hovedkvarter med Dundasfjeldet i baggrunden. Hver dag vajer, i midten Dannebrog, th. det grønlandske og tv. det amerikanske flag foran hovedkvarteret.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Hvis man er i udlandet og problemerne begynder at tårne sig op, så er der et sted man med sikkerhed kan få hjælp, nemlig hos DLO'en. Det er forkortelsen for Danish Liaison Officer (Den danske forbindelsesofficer). På Thule Air Base er det orlogskaptajn Ehm Christensen og hans to hjælpere, der fungerer som 'redningsplanke'.

Hjemme i Vesteuropa er vi forvænte med, at telefonkommunikation er noget med at dreje eller trykke på nogle taster, vips, så er man i forbindelse med den man ønsker at tale med. På Thule Air Base er det ikke helt sådan. Her er administrative og afstandsmæssige barrierer, der skal overvindes. Det almindelige betalingsmiddel på Thule er US Dollars, hvis man altså ikke lige skal bruge en telefonboks, for så er det danske kroner, som ligger hjemme i Jylland. Den besked får man på biblioteket, som selvfølgelig ikke veksler dollars til kroner, nej det foregår på posthuset, som har åbent et par timer om formiddagen og tre om eftermiddagen. Hvad har det med DLO at gøre? Jo hos ham kan man låne en telefon og ringe hjem for at fortælle, at man ikke kommer til tjeneste de første par dage, måske.

De to journalister, der dækkede PITUGFIK-øvelsen var også mere end glade for at kunne få faxet deres skriverier hjem til de respektive blade.

Godt tilfreds

Orlogskaptajn Ehm Christensen havde kontor i 12th Missile Warning Groups (12 MWG) hovedkvarter. Et hyggeligt kontor med stil over, hvorfra han styrede alle sine forretninger. Kontoret er møbleret efter amerikansk standard for hans grad (amerikansk oberstløjtnant). Vi tør forsigtigt tilføje, at amerikanske oberstløjtnanter bor pænt, når de er på arbejde.

Vi spurgte ham, hvad man får tiden til at gå med heroppe i ødemarken.

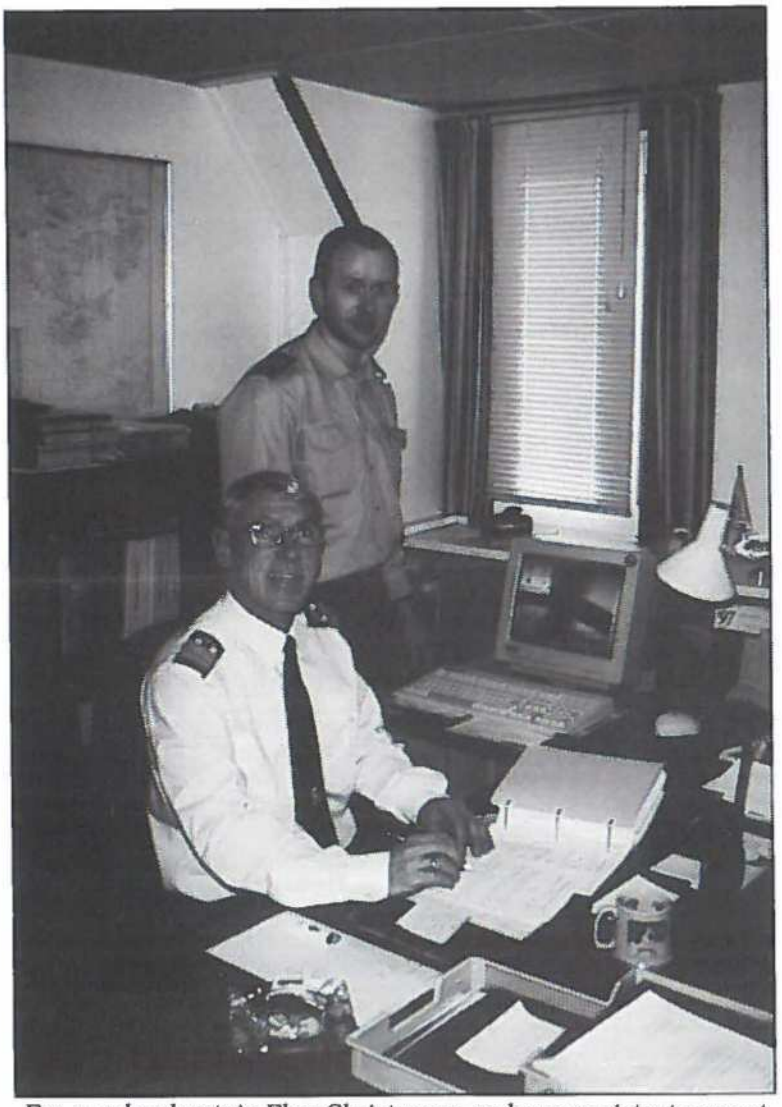
-Jeg har lige haft et møde med en embedsmand nede fra Nuuk (Godthåb). Vi drøftede indgående Hendes Majestæt Dronning Margrethes besøg her på Thule og i Qanaq i begyndelsen af august. Dronningen kommer på besøg her på basen og skal spise hos mig privat. Først og fremmest skal jeg have ordnet alle formaliteterne med amerikanerne. Så skal jeg til at tænke på mine gæster hjemme privat. Jeg er glad for, at min kone kommer op og hjælper mig. Det med maden havde jeg ikke klaret alene.

-Er du tilfreds med at sidde heroppe på så at sige 'på jordens top'.

-Det er jeg ganske bestemt. Jeg har besluttet mig til at blive her til jeg skal pensioneres, hvis det eller kan lade sig gøre. Her er masser af opgaver og samtidig har jeg et par gode hjælpere. Lige nu er det kun sergent Lars Christensen, der er til tjeneste. Hans kollega er hjemme i Danmark på ferie.

-Hvordan bor I?

-Jeg skal ikke klage. Jeg har en tjenestebolig på lidt over 100 m^2, men de to sergenter må nøjes med nogle ganske små værelser på 16 m^2. Det er nok lige i underkanten, når man betænker, at de skal være her i to år.



Fra v. orlogskaptajn Ehm Christensen og hans assistent sergent Lars Christensen. Begge vil være kendte ansigter for de fleste Thulefarere. Har man et problem, er de redningsplanken.

Mange møder

Christensen er medlem af staben på Thule Air Base. Det betyder, at han hver mandag morgen mødes med 29 andre til et møde, hvor der drøftes alt fra post over personel til eventuelle problemer i Base Exchange (BX) eller på dansk, supermarkedet. Hertil kommer, at han er med i alle sager mellem chefen for basen og danske eller grønlandske myndigheder. Hans opgave omfatter også det at være forbindelsesled mellem basepersonellet og myndighederne samt til Inuit-samfundene i Thuledistriktet. Danskerne på baser kommer for at få hjælp i sager om, told, vielser, skat, folkeregisterregistrering og meget andet. Derudover fungerer han for den lokale landbetjent når denne er på rejse. Hertil kommer så opretholdelse af den daglige kommunikation med Station Nord. For blot at nævne lidt af det DLO får sin nok så lange dag til at gå med.

Hjælp til Flyvevåbnet

Når Eskadrille 721's fly nærmer sig Thulebasen, kan man høre sergent Lars Christensen tale med dem over radioen længe før landingen. Han bestiller gaffeltrucks, brændstof og andre nødvendige ting til flyene og deres besætninger. Både han og Christensen er til stede ved flyankomster og afgange for at være behjælpelige, hvis et eller andet går galt.

Da PITUGFIK-holdet var på Thule brugte Christensen sin fritid til at køre tre særligt interesserede over til den gamle Dundas boplads, en oplevelse de talte om længe efter. Både Christensen og hans kollega har en bil stillet til rådighed. -Det er bestemt ikke nogen luksus, forklarer Christen, -Uden bil vil de ganske enkelt ikke kunne løse deres mange forskellige opgaver.

Og så har Søværnet også det til fælles med Flyvevåbnet - at der er altid kaffe på kanden, og man er ikke fedtet med den.

Luftmeldekorpset

Så er der lyd igennem

Hjemmeværnets har det økonomisk trangt. Den slags kræver besparelser. En af disse har været en omlægning af telefonforbindelserne mellem Luftmeldekorpsets tårne og Lavvarslingscentralerne, med store besparelser til følge. Samtidig er en ny telefon under indfasning, det er ikke sket uden problemer. Nu synes det at virke.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Blæsten hiver og slider i fotograf og motiv. Motivet er løjtnant i Luftmeldekorpset og sektionsfører ved Luftmeldeeskadrille Vandel, Egon Nielsen, Bredsten, og posten hedder ÅSE 3. Der er en utrolig flot udsigt ud over det jyske landskab, men aprilvejret hindrer enhver form for nydelse.

Egon Nielsen fortæller, at man er glad for det nye telefonsystem med den tekniske betegnelse PA 112, der afløser det gamle benævnt FT 58 C. Tallet 58 fortæller noget om, hvor tit man i Luftmeldekorpset skifter materiellet ud, ca. hver 40. år. Nielsen siger, -Systemet går klart og godt igennem, bortset fra en lille fejl under sidste øvelse. Hovedsættet sidder godt og udelukker vindstøjen, som vi var plaget af ved det gamle system.

Også på Lavvarslingscentralerne (LAVAC) vil man mærke forbedringer. Tidligere lød posterne meget forskelligt og utydelig. Anders And-snak var mere almindelig end normal tale. I LAVAC har man også fået nye hovedsæt, benævnt PA 120.

Ikke på een gang

Folkene på ÅSE 3 var blandt de første der fik de nye hovedsæt. Nu kan man gå ned og slutte sig til krondåsen, og den digitale central vil selv sørge for at åbne linien til LAVAC'en og den omkringliggende poster. ÅSE 3 havde premiere på udstyret under BLUE MOON den 1. april.

Det er planen at indføre, det hedder vist implementere, det nye udstyr således at Nordjylland, Sydjylland-FYN, Sjælland, Lolland-Falster og til slut Bornholm alle har fået det nye udstyr i løbet af sommeren 1997. Det vil dog ikke hindre nogen i at kunne deltage i de større øvelser, hvis man ikke lige skulle være så uheldig, at ligge midt i udskiftningen, medens en luftmeldeøvelse kører.

En nyhed, der vil glæde mangen en plaget luftmeldemand er, at der også er indgået en serviceaftale, som gælder under de større øvelser. Den medfører, at telefonselskabet indenfor en time vil gå i gang med at finde fejlen, hvis fejlmeldingen kommer fra LAVAC'en, og reparation skal påbegyndes inden tre timer. For en liniefejl til luftmeldeposten, altså ude på landet, kan der gå op til otte timer.

Ikke smide væk

Enhver hjemmeværnsmand vil fortælle, at landet får utroligt meget for de 635,3 mio. kr. man bruger på Hjemmeværnet. Man smider da heller ikke de gamle posttelefoner ud. Nej de tages ud og bygges om til felttelefoner. Efterfølgende skal de erstatte de gamle felttelefoner, som ikke mere kan repareres, og som bruges til forbindelse mellem Luftmeldeposten og sektionsstadet.

Blandt de luftmeldefolk FLYnyt har talt med, gives der udtryk for, at et mangeårigt ønske er gået i opfyldelse, og at man er godt tilfreds med resultatet.

På en stormende aprildag viser løjtnant og sektionsfører for luftmeldeposten ÅSE 3, i Luftmeldeeskadrille Vandel, os her det nye hovedsæt, benævnt PA 112.

Flyvesikkerhedssektionen

Det var en anderledes kold nat

Det var ikke alle, der glædede sig til at skulle overnatte ude i den arktiske kulde, i sådan omkring minus 30 grader celsius. Først havde man hjemme i Danmark tænkt over det, så kom mødet med kulden da man trådte ud af C-130'eren på Thule Air Base. Derefter masser af teori, og nu var timen kommet. I løbet af dagen fordampede al usikkerheden i den tørre luft, og der blev virkelig gået til sagen. Man ville overleve.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Denne fredag morgen stod solen igen op over Dundas, eller Thule, hvilket stednavn man nu ønsker at bruge, et usædvanligt dejligt vejr. Alle de 'lokale' og dem, der har været på PITUGFIK før, fortæller, at dette hold har været utrolig heldige med vejret. Hvor godt vejret end var, så var der flere, der havde en smule uro i kroppen. -Klarer jeg det her? Udsigten til at skulle opføre 'eget hus' af og i sneen optog tankerne. Da vi kørte ud med '6-Pack holdet', sad 'Lille Doc' alias premierløjtnant Wirea M. Kristiansen med lukkede øjne. -Har du ikke sover godt i nat? -Jo, men jeg taler med mig selv, svarede hun. -Det gør jeg altid når der er et eller andet jeg ikke er helt tryg ved. Hun var ikke den eneste, der talte med sig selv. '6-Pack holdet' er betegnelsen for de 'passagerer' der gennemgår den arktiske overlevelsesøvelse.

Ud i den kolde sne

Så stod de da der, midt i den kolde sne - PITUGFIK, der på grønlandsk betyder, -Stedet, hvor man tøjrer, for eksempel sine hunde. Denne gang var det primært besætningsmedlemmer eller andre der har med nødudstyr at gøre, der var blevet 'tøjret' midt i ødemarken.

For de flestes vedkommende var deres nødudstyr blevet bragt til stedet i bil. For 6-Pack hold var det anderledes. De måtte vente på, at en Gulfstream G-III startede fra Thulebasen for at kaste 6-Pack'en ned med faldskærm. 6-Pack'en er en container med nødudstyr nok til at seks mennesker kan klare at overleve i arktisk område.

Flot syn

Solen var stået op over indlandsisen, da Gulfstream-flyet kom flyvende ind fra sydvest. 6-Pack-holdet tændte deres røde markeringsblus for at give piloten lejlighed til at opdage dem. Flyet fløj meget lavt ind over indlandsisen og passerede så i et lowpass (lav overflyvning) lige syd for det ventende hold. Det gik rundt og kom ind igen. Denne gang i et 'hot run', hvor alle vidste, at 6-Pack ville blive droppet. Igen tændte holdet de røde markeringsflares. Vi fulgte flyet gennem optikken da det kom ud af solen. G-III er et utroligt elegant fly med sin slanke krop og smalle vinger yderst forsynet med winglets. Pludselig droppede den ca. 60 kilo tunge kasse, benævnt 6-Pack, ud af flyet. Faldskærmen foldede sig ud og et øjeblik efter ramte den jorden. Holdet var hurtigt henne for at bjerge kassen. Man var klar til at gå i gang med byggeriet. Nu skulle det vise sig, om den billedinstruktion materielmester Jørgen Nielsen havde sammensat, og anbragt i kassen, også virkede. Mere om det senere.

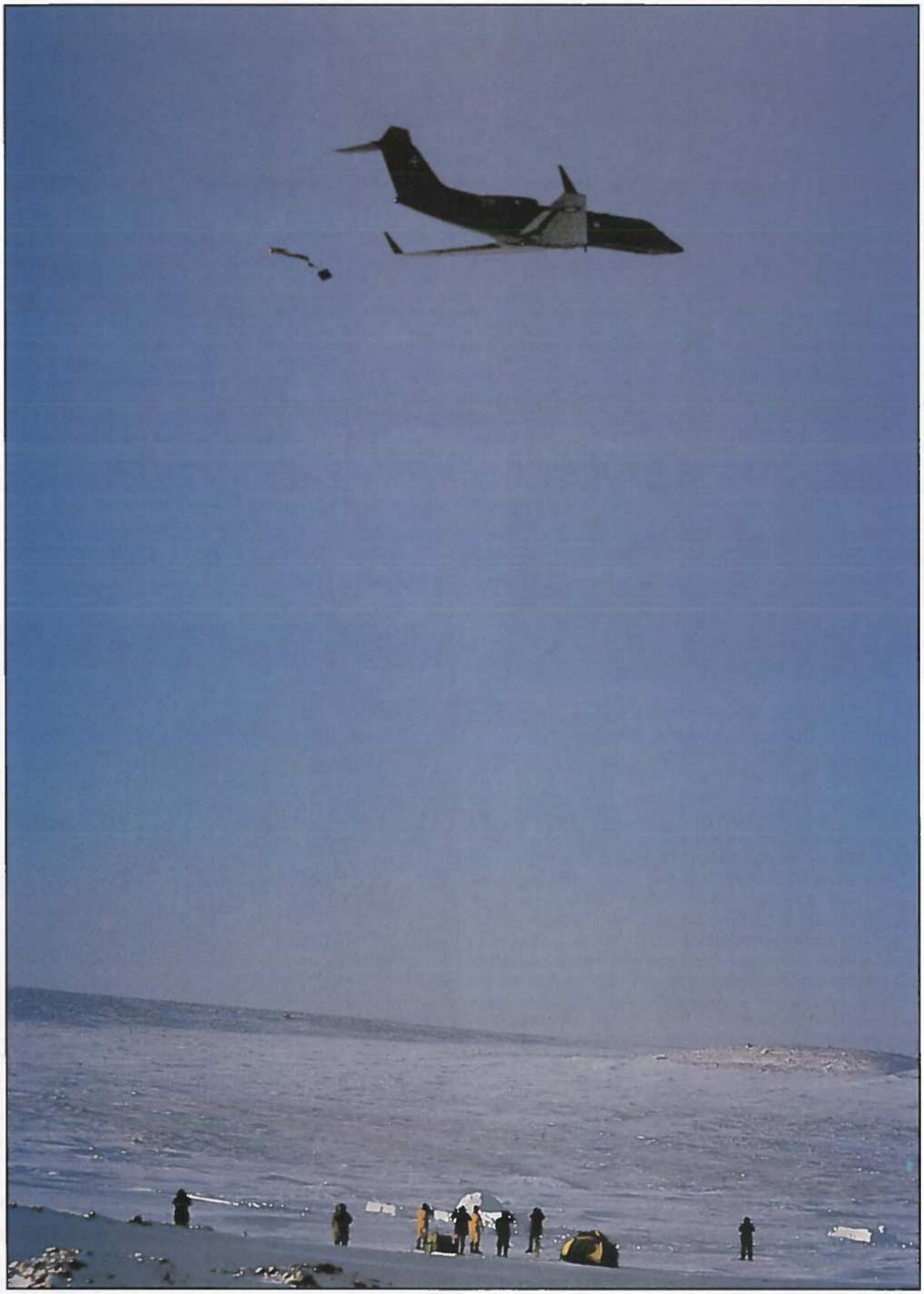
Der bygges

Nu havde alle holdene gang i snesave og feltspader. Igloens diameter, eller længden af Fighter Trench'en blev tegnet op i sneen. Primusapparaterne blev tændt, der skulle skaffes vand. Den tørre luft, og det hårde arbejde stiller krav om indtagelse af mellem seks og otte liter væske i døgnet. Det er meget når det hele skal smeltes. Det var imponerende at se, hvor meget fart der var på. 6-Pack holdet havde noget bøvl med teltet, hvor et utal af tynde stænger skulle skubbes ind i syninger i teltdugen. Det så svært ud, og ind imellem måtte man tage handskerne af. Det er ikke tilrådeligt i den kulde. Humøret var ganske højt, afdelingen for tumpede vittigheder holdt åbent hele tiden.

Alene i verden, næsten

Premierløjtnant J.A. Raahauge, RUN, fra Eskadrille 730, var 'Palle alene i verden', som en F-16 pilot normalt vil være ved et havari. Han havde med det samme lagt sin faldskærm ud på sneen for at gøre en eftersøgning af ham fra luften lettere. Han havde tegnet længden af sin Fighter Trench, svarende til hans egen højde, op i sneen, og var i gang med at save sneblokke ud til taget. Det gik ikke så godt i første forsøg. Han blev offer for naturens lune med, at der er et lag med løst sne et stykke nede i den udvalgte snedrive. Altså måtte han finde et andet sted, hvor sneen var fast hele vejen ned.

Nogle timer senere besøgte vi ham igen. Trenchen var nu gravet ud og overdækket med blokke. -Går det planmæssigt? spurgte vi, -Så ganske afgjort, lød svaret, -Det er første gang



Efter at have kastet overlevelsesudstyret ned til 6-Pack holdet, slog Gulfstream-flyet endnu et slag ind over øvelsesområdet.

Golfstream G-III kommer flyvende ind fra Thulebasen. Huset er en tilflugtshytte i tilfælde af pludselig storm, som kan opstå i løbet af små 10 minutter. Fjeldet i baggrunden er Lille Duncas.

Siden jeg gik i skole, at jeg har fået lov at bygge en rigtig snehule, og så endda få penge for det, lød svaret. RUN er FON-officer (Flyveudrustnings- og nødudstyrsofficer) hjemme i Eskadrille 730. Han fortæller, at han er glad for, at han fik muligheden for at komme med på PUTIGFIK, for på den måde at få lov at afprøve det udstyr han til daglig har ansvaret for hjemme. -Jeg har da også fundet er og andet, som jeg mener kan laves anderledes. Blandt andet er den sav vi har i nødudstyret efter min mening ikke ideel. Der er for mange små skruer, der kan blive væk.

Nåede ned til fjeldet

-Hvordan går det, kan du få indgangen ned under lejet? -Desværre ikke, lød svaret, -Jeg er nået ned til fjeldet, og dermed må jeg finde på en anden løsning. Da vi besøgte Ham igen ved 'sengetid' det vil sige klokken 1930, var RUN væk. Det vil sige, han var inde i Fighter Trenchen for at indrette sig for natten.

Lidt efter ålede han sig ud gennem den smalle indgang. -Jo jeg er ved at være klar til at gå til ro, forklarede han, medens han rystede luft i en sovepose han havde fået af naboerne i LYNX-holdet.

-Den vil jeg bruge som underlag for den vacumpakkede sovepose jeg har i mit eget nødudstyr, og som jeg skal afprøve for første gang. De sidste ti timers ophold i det fri havde sat sine tydelige mærker i RUNs ansigt. Det var meget rødt omkranset af rim i øjenbryn, elefanthue og vinterhuen. Hele dagen havde han arbejdet så hårdt, at parkaen og de ekstra tykke bukser var taget af og lagt til side.

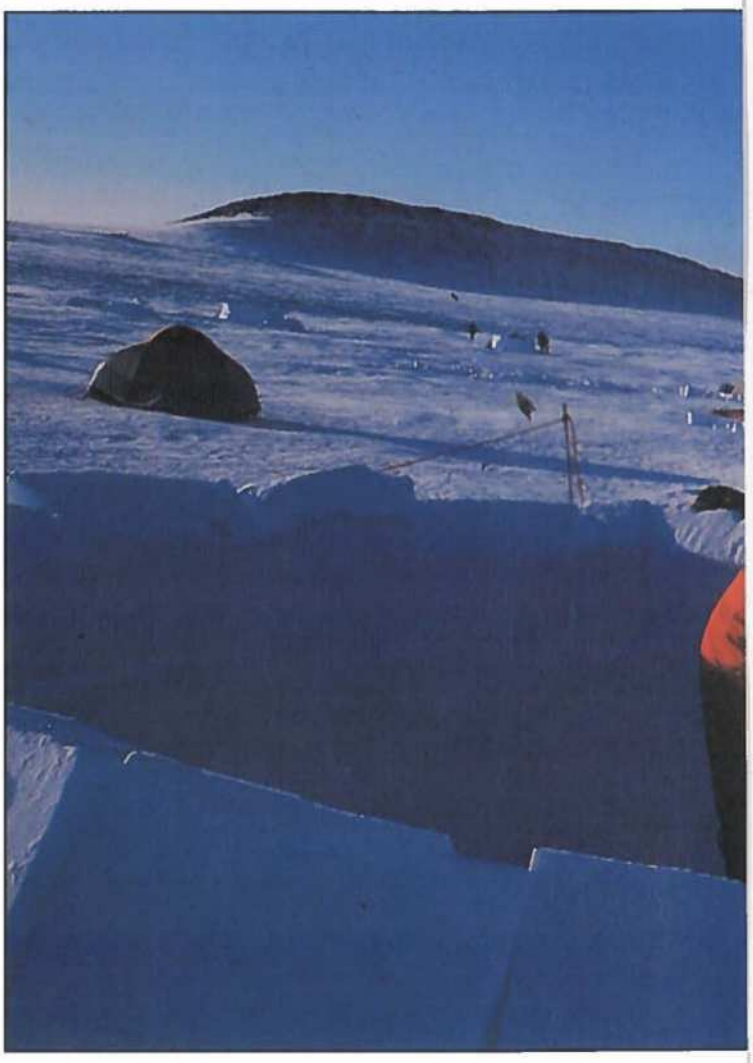
Sang i sneen

Midt på eftermiddagen var 6-Packholdet nået langt. Teltet var rejst, og man var i færd med at bygge en solid læmur rundt om det. -Hvad med en lille sang, opfordrede 'Lille Doc' 'Sømanden' mekaniker i Søværnet Ingo Pedersen. Det lod han sig ikke sige to gange, og brød ud i sang. Ikke en men to sange fik vi. Den sidste akkompagneret på guitar, læs feltspade, til almindelig moro for alle.

Medens arbejdet skred frem, var Sgt. Emerson i fuld gang med af save bogstaver ud af sneen oppe ved Shack number five (overlevelseshytte nr. fem). Med de ca. 60 cm. høje bogstaver skrev han langs vejkanten, -INGOW (INGE) IS COLD! Da hun fik øje på sætningen råbte hun forarget tilbage, -I'm not cold! (Jeg fryser ikke).

Aftenstuegang og sikkerhed

Lige efter solnedgang, det vil sige klokken 18:18 her på en position 947 miles syd for Nordpolen, er kaptajn og læge M. Kornum ude for at se til øvelsesdeltagerne. Første besøg fandt sted hos 6-Pack holdet. Her var hu-

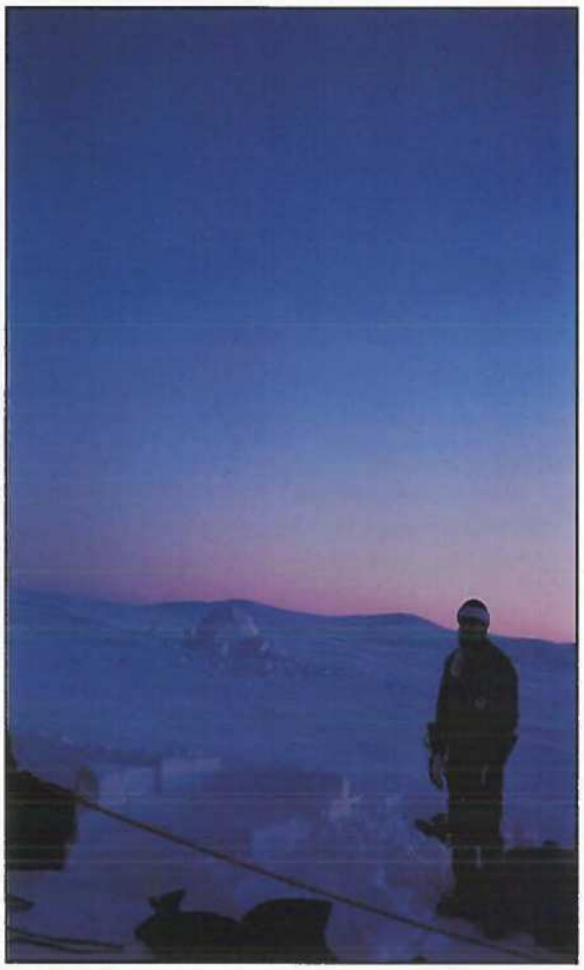


møret stadigt højt. Nej, man havde ingen fysiske problemer og, hvad psyken angik, havde den aldrig været bedre. Fotografen fik tilbudt en plads for natten mellem, som 'Lille Doc' sagde, -To modne kvinder. Fotografen afslog, fristet, men høfligt Turen gik fra hold til hold, ingens sikkerhed blev overladt til tilfældigheder. -Hvad vil du Doc? blev der spurgt. Kornum svarede smilende, at han da var på 'aftenstuegang', og blot skulle sikre sig, at alle havde det godt. Om eftermiddagen havde man været på hospitalet med en af deltagerne, som havde problemer med en tand. Tanden blev penslet og han var klar til at deltage i øvelsen. Tanden voldte nu kun problemer når han åbnede munden. En blotlagt tandhals kan ikke lide minus 30 graders frost.

Efterhånden gik øvelsesdeltagerne til ro. Henad klokken 22 var alle krøbet i soveposerne. Øvelsesledelsen derimod sov ikke. Oppe i nødhytte nummer fem var der hele tiden to til stede. Med fem minutters mellemrum blev området overvåget. Major E.G. Nielsen (GEN) siger til FLYnyt, -Vi tager ingen chancer. Naturen heroppe er så barsk, og omslag i vejret kan komme så pludseligt, at vi må evakuere øvelsesdeltagerne ind på basen med minutters varsel. Det prøvede vi sidste år.

Vi havde tidligere spurgt kommandør O.P. Jensen, om der var isbjørne i området, -Ikke lige nu, svarede han, -De kommer først trækkende om 14 dage. Det blev en stille nat for dem der holdt vagt over de sovende, eller næsten sovende.

Polarnatten er ved at sænke sig over området ved Lille Dundas. RUN er næsten færdig med sin "Fighter Trench", og står nu og tænker på at gå i "seng".



Det ene af de to LYNX-hold fra Søværnets Flyvetjeneste på vej op i 'rejsehøjde' med deres iglo.

Anderledes nat

Det blev en anderledes nat for alle. Sergent Inge K. Vindum, fra Flyvesikkerhedssektionen, der var med på 6-Pack holdet, havde ondt i skulderen og sad op i soveposen og blundede til klokken fire om morgenen. Så gav 'Lille Doc' hende en tablet oveni de to Panodiler hun havde fået, og så faldt hun i søvn. Inden der blev ro i 6-Pack holdets telt, var der blevet sunget og fortalt historier i lang tid. 'Lille Doc' klagede næste morgen over de ømme mavemuskler grineriet havde påført hende. Han kan nogle historier ham Ingo.

Næste dag var der stadig overskud til spøg og skæmt hos 6-Pack holdet. Her er det Ingo Pedersen, der har lavet en skulptur med Wiera Kristiansen som stående model.

Run gjorde en erfaring af de mere ubehagelige. Hans skulle lade vandet. Til det brug har man medbragt plastikposer. Det gik fint med at komme ud af soveposen og gjort klar til operation vandladning. Den ubehagelige overraskelse kom da den hånd der støttede mod gulvet blev våd. Posen var utæt. Et par flyverhandsker og elefanthuen var gennemblødt. I ærgrelse kastede RUN elefanthuen hen i den anden ende af Fighter Trenchen - resultat, den frøs omgående fast på snevæggen. Historien er ikke morsom, en våd sovepose i minus 30 grader er en katastrofe. Efter den oplevelse fik RUN igen soveposen på plads og overteltet anbragt, hvorefter han igen faldt i søvn. Han blev først vækket ved, at de andre deltagere begyndte at 'trampe' rundt på sneen. Sneen i Arktis mere 'skriger' end knirker når man går på den, og lyden bringes langt omkring.

RUN stod først op, da Doc stak hovedet ind til ham for at fortælle, at nu var det altså tid at stå op. -Det havde jeg nu ikke meget lyst til, fortalte han os, -Jeg lå lunt og godt og vidste meget vel, hvor koldt der var udenfor soveposen.

En ny dag truede

Alle gav samstemmende udtryk for, at det RUN følte var rigtigt, det var svært at komme ud af 'posen' og komme i gang. Musklerne var ømme efter gårsdagens hårde arbejde med at save sneblokke ud og bygge igloer eller læmure. Bedre var det ikke blevet af otte timer på det hårde underlag, nogen var rimeligt radbrækkede. Et var dog slående, det gode humør. De allerfleste var i topform, man havde fået lavet morgenmad. Primusserne, som blev udsat for en del kritik, havde man dog fået til at virke, omend med besvær, så alle havde fået noget at drikke. På de steder, hvor man havde indrettet latrinerne, fortalte farven på urinen, at ingen havde været i overskud med væske, snarere tværtimod, farven var nemlig stærk gul.

Premierløjtnant J.A. Raahauge, RUN, fra Eskadrille 730 er her godt på vej til at være færdig med sin 'Fighter Trench'. Dyngen af sneblokke i forgrunden skal anvendes til 'hovedindgangen'.

Vil hjem

Hen på formiddagen bredte der sig en vis rastløshed, man ville egentlig godt hjem. For at holde varmen fortsatte nogle med at bygge videre på deres læmure og på anden måde udbedre bostedet. Andre gik en tur op på toppen af Lille Dundas, et fjeld et stykke fra overlevelsesområdet.

GEN ville ikke rykke ud med, hvor når øvelsen er slut. -Det er en del af øvelsen, forklarede han, -Nu er de kommet i den fase, hvor de kan klare sig umiddelbart. Nu kommer den lange venteperiode, hvor de ikke ved, om de bliver reddet. Den er ikke rar, men det skal de også have lov at føle.

Omkring klokken 11 var det slut. Det sidste der skulle ske var, at der skulle skydes med riffel og haglgevær og så skulle der affyres nødraketter og brændes røde Flares af. Det med nødraketterne var ikke så godt. Kun ca. halvdelen af dem virkede. Hvad om det havde været en virkelig situation. Øvelsesledelsen var ikke i tvivl om, at her var en sag at kigge på.

Ved 19-tiden gløde polarhimlen ganske rødt bag Lille Dandas. 6-Pack holdet er ved at være klar til at gå til ro. Rimen på tørklæderne for underansigtet bekræfter - det er koldt.

Debriefing

Søndag morgen overværede vi debriefingen fra 6-Pack holdet, der bestod af sergent Inge K. Vindum fra Flyvesikkerhedssektionen i Flyvertaktisk Kommando, kaptajn K.V.B. Kristensen fra Flyvematerielkommandoen, sektionen for nødudstyr, arbejdsmand Peter Larsen fra Sæde-Udrustnings- og Nødudstyrsværkstedet på Hovedværksted Værløse, premierløjtnant Wirea M. Kristiansen, læge ved Infirmeriet på Flyvestation Værløse og endelig mekaniker i Søværnet Ingo Pedersen fra Flådestation Frederikshavn. Foruden på en eller anden måde at være involveret i noget med overlevelse i deres daglige arbejde, var de så de passagerer, der efter et havari skulle undsættes fra luften, og vise, at de også kunne klare opgaven. I som nævnt ca. 30 graders kulde.

Nu stod den så på tilbagemelding, og det var O.P. der skulle modtage meldingerne. Han indledte med at sige, at han var tilfreds med den måde holdet havde udsøgt sig den rigtige kvalitet sne på. At udpakningen af 6-Packen gik fint, selv om han godt vidste, at Peter havde et vist forhåndskendskab til pakningen. Han havde også noteret sig, at nogen havde taget handskerne af da teltet skulle rejses. Han understregede, at det ikke var nogen god ide. Han sluttede med at sige, -Klokken 1520 havde I savet 20 blokke ud, det var flot.

Mere værktøj

Wirea var ikke tilfreds med, at der kun var een snesav og en spade. -Vi kunne sagtens bruge en til, om ikke for andet, så for at holde een mere i arbejde, sagde hun. Elefanthuen fik dumpekarakter, den skaber dug på brillerne, i stedet ville hun hellere have en af forsvarets standardhalsedisser, og endelig var de handsker der var i pakken alt for tynde. Inge gav udtryk for, at halsedisse M/58 bare var sagen. Inge var ikke tilfreds med teltet. Hun foreslog, at man i stedet fik et telt der automatisk rejste sig når det kom ud af pakningen.

-Havde vi skullet rejse teltet i en storm var det aldrig lykkedes. Ingo supplerede med at sige, at farveafmærkningen på henholdsvis stænger og teltdug var svær at se, slidt væk. -Hvad skulle vi havde gjort hvis det var mørkt? spurgte han. Primussen fik en slem medfart. Holdet havde måttet skifte primus fire gange, fordi de ikke virkede. Det gav også anledning til en del snak om, at man på den måde ikke fik det bedste ud af nødforsyningerne. Det havde vist sig, at cacaopulveret skal i koppen først og så varmt vand over. Det modsatte kan ikke lade sig gøre.

Ingo var begejstret over varmeposerne. -De er fortræffelige, sagde han, -De vil blive indført i Søværnet når jeg kommer hjem. Holdet havde brugt alle de udrustningsdele der var i 6-Packen undtaget indholdet af medicinkassen. Der var ingen bemærkninger til 'tegneserien' om kassens indhold og anvendelse.

Godt samarbejde

O.P. ville vide, om der havde været diskussioner omkring fordelingen af arbejdet. Det kunne alle benægte, det var bare gået stille og roligt. Klokken 18 havde Inge gjort det hele klart inde i teltet. Udenfor var læmuren kommet op i højde og faldskærmen var blevet brugt til at sikre den mod slid fra fygende sne. Ingo, der er spejder i sin fritid, havde lagt en sten på primussen, hvilket øger spredningen af varmen. Det gjorde fortalte Inge, at man kunne sidde ovenpå soveposen og tage tøjet af uden at komme til at fryse. Knæklysene havde været en succes, -Det var næsten som juleaften mente Inge. Ikke alle havde dog sovet lige godt. Inge havde ondt i skuldrene og faldt først i søvn ved firetiden om morgenen. Wirea havde også problemer med den ene skulder. K.V.G. Kristensen, der lå ud mod teltvæggen havde besvær med at holde varmen, på trods af brug af varmeposer, det samme gik for Peter.

Morgensang

Inge mente at det var ret realistisk, at man havde to med, som ikke var helt på toppen, -Det kunne vel også tænkes, at folk efter en nødlanding ikke har det alt for godt, mente hun.
Humøret på 6-Pack holdet havde været helt i top. Alle morede sig meget over, at Ingo om morgenen var sprunget ud i sneen i underbukser for at få gang i primussen, alt mens han sang, -Oh hvilken morgenstund, solen er rød og rund, så den lille frække fjeldræv løb et godt stykke væk. Den enlige fjeldræv flyttede så at sige ind i området sammen med 'overleverne'. Man har hold I mistænkt for også at have ofret lidt nødrationer på den.

Alle fem var enige om, at bortset fra de nævnte ting, havde de haft en god øvelse, og følte, at de havde fået det maksimale ud af den. Men, blev der sagt, vi bør nok ikke sige som amerikanerne sagde, hvis vi klarede øvelse, -I'm damned good, det bør hedde, -We are damned good (Vi er forbandet gode).

Flyvestation Karup

Redaktøren har fået en kat

Redaktøren af Flyvevåbnets, så vidt vides, ældste tjenestestedsblad Vindposen, på Flyvestation Karup, seniorsergent John Richtendorff blev dette års vinder af Forsvarskommandoens pris for det bedste tjenestestedsblad, Redaktionskatten.

Han blev udpeget af tre lektorer ved Danmarks Journalisthøjskole i Århus, som pegede på John Richtendorff med følgende begrundelse: -For at skabe dynamik i bladet og for at have foretaget en fornuftig omlægning af bladets format og layout med et særdeles godt resultat til følge. Vindposen lægger vægt på en god historie og gode billeder, fortsætter begrundelsen. Man har også lagt vægt på det forhold, at man har forstået at veksle mellem de journalistiske genrer med et spændende resultat.

Prisuddelingen fandt sted på Forsvarskommandoens årlige kursus for redaktører af tjenestestedsblade. Det på dette kursus redaktørerne bliver kørt gennem "syrebadet". Udtrykket dækker over Jounalisthøjskolens lektorers kritiske gennemgang af bladet, med efterfølgende kritik og gode råd. "Syrebadet" har gennem mange år givet, især nye redaktører gåsehud.

Et stort til lykke til redaktør John Richtendorff, som blev den tredje redaktør i Flyvevåbnet, der fik den fornemme pris, som først blev tildelt først Guldøksen, Flyvestation Vandel og derefter Stationsorientering, Flyvestation Værløse.

tekst s-n.

Seniorsergent og redaktør af Flyvestation Karups tjenestestedsblad, Vindposen, John Richtendorff med sit nye 'husdyr' Redaktionskatten. Forsvarskommandoen pris for bedste tjenestestedsblad i 1997. (Foto, Fototjenesten, Flyvestation Karup).

Forsvarets eget TV

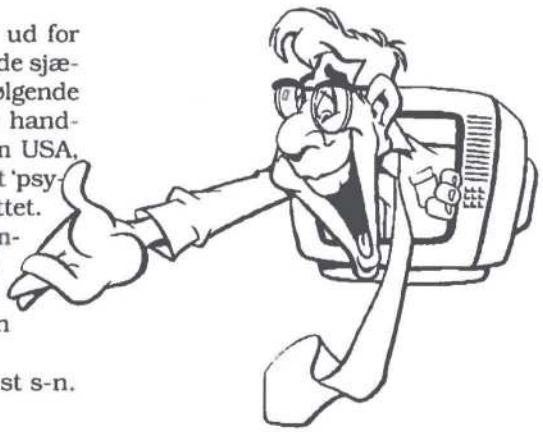
Det sidste FLASH-program fra Forsvarets TV er sendt på de lokale TV-stationer. Ikke alle har kunnet se programmerne, hvad man kan beklage.

Erstatningen for FLASH-programmet er det nye "Delta Kilo 22+". Det første program gik over skærmen på den nye kanal, TV Danmark, den 10. april , som op mod 70% af alle seere kan modtage.

Det første program gik under overskriften, 'De usynlige sår'. Programmet handlede om de barske oplevelser danske soldater kommer ud for under tjeneste i udlandet, og de sjælelige vanskeligheder det efterfølgende giver. En del af programmet handlede om de veterancentre som USA, med en stor erfaring i begrebet 'psykiske kampskader', har oprettet.

Vi kiggede med på programmet, og har en stor tro på, at kvaliteten vil fortsætte. "Delta Kilo 22+" sendes i begyndelsen af hver måned. Se med!

Tekst s-n.



Flyverhjemmeværnet

Mødet med bussemanden

Omkring 120 chefer for luftmeldeeskadriller og flyvestationshalv- og heleskadriller var i marts samlet på Hjemmeværnsskolen. De blev her stedt overfor livets virkelighed i form af budgetter. I form af hjemmeværnets ledelses krav og rekruttering af yngre årgange, og endelig Flyvevåbnets syn på dem og deres enheders betydning for moderværnet. Det var en lørdag med ros, ris, ros og økonomi samt hjemmeværnschefens melding om, at man i fremtiden, måske, skulle løse andre opgaver.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Stabschefen i Hjemmeværnskommandoen, oberst Steen S. Jensen er en venlig mand med et glimt af underfundig humor i øjet. Da han besteg podiet i Hjemmeværnsskolens auditorium så han ud over forsamlingen af frivillige eskadrillechefer i Flyverhjemmeværnet og sagde, -I enhver ledelse har man chefer til at sige alle de pæne ting til jer, og så har man stabschefer, det er sådan nogen som mig, og jeg er stabens bussemand, og skal nu fremføre de mere ubehagelige ting.

Budgetunderskud

-Vi kom ud af 1996 med et underskud på regnskabet på 600.000.00 kr. i forhold til budgettet, sagde han. -Det betyder, at vi i år har det samme beløb mindre til rådighed. Hjemmeværnet har ganske godt styr på, hvem der er synderne, og de vil så i år få lov at suge på lappen. Obersten understregede, at man havde givet Hjemmeværncentrene en pose penge og derefter ladet dem selv om at prioritere. -Det i håb om, fortsatte han, at de penge der skulle gå til de frivillige også gik derhen. Vi kan se, at det ikke er sket. Derfor har vi i 1997 igen båndlagt pengene til de frivillige, så de får, hvad de skal ha'.

Løn efter fortjeneste

Den lille bombe oberst Jensen havde med lød således, -Det er næsten blevet lov, at rådighedsvederlagene ligger fast på funktionerne. Det er måske ikke helt hensigtsmæssigt. Man skulle måske revurdere, om ikke en eller anden ihærdig hjemmeværnskvinde eller mand, der gør et stort arbejde for enheden burde have en økonomisk erkendtlighed. Det kunne jo hænde sig, at næstkommanderende måtte sige fra i en periode, og så var det måske en ide at flytte pengene et andet sted hen. Deres udsendte hørte ikke udelt begejstring i tilbagemeldingerne, men obersten holdt fast ved sit, og gav yderligere et par eksempler på, hvordan man kunne udbetale pengene mere retfærdigt.

Flere udgifter

Hjemmeværnets økonomiske trang, totalbudget 635,3 mio. kr., er ikke blevet mindre udtalt efter at man skal søsætte en ny hjemmeværnskutter hver 9. måned indtil der er bygget 25 i år 2002, vel og mærke ud af en næsten uændret budget. 3.0 mio. kr. til uddannelse af faste officerer tynger også. At Hjemmeværnet så oven i købet betaler betydeligt mere for ammunitionen end de stående styrker vejer også tungt, og virker helt uforståeligt. Fremtidens administrative værktøj, EDB, er på vej ind i Hjemmeværnet for alvor. Hvis det blev implementeret i år, vil man komme ud af 1997 med et underskud på ca. fem mio. kr. Arbejdsskader, hvor erstatningerne før er blevet betalt af Arbejdsskadestyrelsen, er nu blevet Hjemme-værnets eget problem, årlig udgift anslået til to mio. kr. debatten om hjemmeværnsvåbnene kommer til at koste et antal mio. kr. til sikring af våbnene.

På et spørgsmål fra salen om, der ikke kunne spares noget sagde oberst Jensen, -Jo, vi kan ned- eller sammenlægge distrikter og hjemmeværnscentre, men meget mere er der ikke vi kan gøre. Ingen syntes at mene det forslag kunne bruges.

Spændende

I en pause fik vi en samtale med oberst, og inspektør for Flyverhjemmeværnet oberst E. Skriver, der tiltrådte sidste efterår. Vi spurgte oberst Skriver, -Hvordan finder du dig tilpas i chefstolen i et frivilligt værn?

-Det er et virkelig spændende arbejde, hvor der ligger en meget stor forsvarsressource, ikke mindst i forhold til Flyvertaktisk Kommando, overfor hvem vi har en hovedopgave i en krise- eller krigssituation. Det har været en stor oplevelse at opleve den velvilje og det gode samarbejde der er i forhold til Flyvertaktisk Kommando og forsvarets øvrige myndigheder. Mest indtryk har det gjort at finde en så stor loyalitet fra de frivillige i forhold til Flyvevåbnet.

Lever videre

-Din forgænger i chefstolen oberst Lassen havde sidste år Flyverhjemmeværnets visioner som overskrift på eskadrillechefstævnet, er det en arv du vil arbejde videre med?

-Flyverhjemmeværnets visioner har det filosofiske grundlag i orden. Det er det vi baserer os på, og nu er vi inde i opfølgningsfasen, hvor vi styrer mod målene. Vi ved hvad vi vil og hvor vi styrer hen. Chefstævnet her er en del af denne proces. Oberst

Skriver understreger, at invitationen af den Kommitterede for Hjemmeværnet Poul Andersen, chefen for Hjemmeværnet generalmajor J.S. Sverker-Nilsson, chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj (TOP) deltager i chefstævnet for at give de frivillige chefer mulighed for at drøfte de opgaver og det grundlag der er for det 'lyseblå' Hjemmeværn. Men også for at give en ide om, hvad arbejdsgrundlaget er, og hvilke udviklingsperspektiver ledelsen har. -Målet med det hele er, siger Skriver, -Af fastholde det personel vi har og skabe et aktivt Flyverhjemmeværn, hvor det frivillige personel synes det er godt at være.

-Der tales meget om fastholdelse og rekruttering, hvad gør du ved problemet? -Det er rigtigt, at tallene er vigende. Lige nu har Flyverhjemmeværnet 7.700 medlemmer. Vi har et underskud af unge mennesker mellem 18 og 25 år. Her på eskadrillechefstævnet lægger vi op til, at alle eskadriller skal lave en plan for hvervning og fastholdelse. Vi følger op på denne planlægning i august, hvor vi afholder et seminar for informationslederne. Dette seminar skal tjene til at synkronisere de kommende aktiviteter med hjemmeværnskonsulenterne. Jeg tror opgaven er forstået og vi vil kunne markedsføre Flyverhjemmeværnet på en inspirerende måde, og kunne tilbyde folk en tilværelse i Hjemmeværnet, der er i overensstemmelse med det vi siger til dem under hvervningen. Jeg tror på, slutter oberst Skriver, at vi er på rette vej.

Politikerne forstår os ikke

Den kommitterede for Hjemmeværnet, folketingsmedlem (S) Poul Andersen, måtte fra salen høre, at politikerne ikke forstår Hjemmeværnets problemer, at man ikke bakker Hjemmeværnet op. Det var Poul Andersen aldeles uenig i, tværtimod sagde han, så er der en udbredt opbakning bag hjemmeværnstanken, hvad også fremgik af det sidste forsvarsforlig, sagde han. Den der havde fremsat påstanden så bestemt ikke overbevist ud. Poul Andersen kom også ind på, at Hjemmeværnet kunne forvente at få nye opgaver i fremtiden. Et forhold han relaterede i den sikkerhedspolitiske situation. Heller ikke disse tanker blev modtaget med begejstring fra tilhørerne. Poul Andersen lagde ikke skjul på, at man måtte lade sin konservatisme bag sig og indstille sig på nye tider, uden dog at præcisere nøjere, hvad de nye tider indeholder.

En af de frivillige chefer fra Luftmeldekorpset benyttede sig af muligheden for at få en snak med chefen for Flyvertaktisk Kommando Laurits Tophøj (TOP).

Soldaten trives ved hårdt arbejde

-Ved hårdt arbejde trives soldaten! var chefen for Hjemmeværnet, generalmajor J.S. Sverker-Nilssons indledende bemærkninger. Han supplerede i det store og hele den kommitterede, og understregede, at Forsvarskommissionen af 1997, helt sikkert ville komme med nye opgaver til Hjemmeværnet. -Kommer de, sagde han, -Så siger jeg ja. Vi kan lige så godt acceptere de nye tider. Gør vi ikke det, vil vi blive overraskede, og Hjemmeværnets vanskeligheder vil blive endnu mere synlige.

Blandt venner

Dagens sidste indlæg kom fra chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj (TOP). -Jeg er glad for at få lov at aflevere dette indlæg. Her føler jeg mig blandt venner og støtter. Min formål er, at give jer inspiration til det arbejde I skal ud at lave blandt alle de frivillige i Flyverhjemmeværnet. TOP sagde videre, at samarbejdet mellem Hjemmeværnet og Forsvaret kan defineres som, -Forsvarskultur. Han understregede det fælles bestemmelsesgrundlag som Flyvertaktisk Kommando og Flyverhjemmeværnets samarbejde hviler på. Han fremhævede også det særlige forhold, at Flyverhjemmeværnet i krise- og krig ville bliver underlagt hans kommando.

-Luftmeldekorpset indgår i luftforsvaret, og Flyvestationskorpset er en ligeværdig del af nærforsvaret af Flyvestationerne.

-Hvor befinder Flyvevåbnet sig, og hvor går vi hen? Spurgte han. -Lige nu skal vi bidrage til NATOs og FNs behov for styrker i eventuelle kriseområder. Truslen er blevet mere diffus. En af vore bekymringer kan være, hvor god er kontrollen med A-våbnene, og samtidig spredes våben i øvrigt ukontrollabelt. Han understregede, at dansk forsvars opgave er at hævde dansk suverænitet.

-Ind imellem kan man få den opfattelse, sagde han, at dette faktum næsten er glemt. Flyvevåbnet er stadig på beredskab 24 timer i døgnet. Det er nødvendigt, understregede han. -Under den kolde krig blev dansk luftrum krænket nogle få gange om ugen. Nu er det to - tre gange om dagen.

TOP gennemgik herefter de tiltag, der har været omkring tilpasningerne i forhold til sidste forsvarsforlig. -Vi har gjort det, og til tiden. Det er troværdigt og det krævede provenu er nået. Den slags skaber troværdighed.

Han sluttede med at stille spørgsmålet, -Er Flyvevåbnet stort nok? Alle ved, at der skal 100 kampfly fordelt på 10 eskadriller til for at forsvare dansk luftrum. Det har vi ikke. Det Flyvevåben vi har er for lille, men det har den nødvendige kvalitet, og vi har sørget for, at der er overensstemmelse mellem mål og midler. Bedre kan vi ikke gøre det slutter TOP.

SAAB

Østrigske piloter flyver Gripen

Et pre-evalueringshold fra det østrigske Flyvevåben har været på besøg hos Saab i Linköping i Sverige for at prøveflyve JAS39 Gripen. De to piloter og den ene flyvemekaniker fløj tilsammen ni flyvninger i den tosædede Gripen. Piloternes flyvning foregik fra frontsædet. Inden flyvningen i Gripen loggede holdet i alt 50 timers forskellig tekniske og taktiske timer i flysimulatoren.

Ungarn

Saab har indgået et salgs- og produktionssamarbejde med British Aerospace (Bae), og besøget inkluderede da også et besøg hos Saab AB (Aktiebolag), hvor gæsterne blev briefet om Gripens operative effektivitet og vedligeholdelseskoncept af testpiloter og teknikere.

Gripen er det første fjerdegenerations kampfly i produktion, som kan anvendes i flere roller. Det er i operativ tjeneste ved det svenske Flygvapnet, som har bestilt i alt 140 fly. I december 1996 besluttede den svenske regering at købe yderligere fire eskadriller. Det betyder, at Flygvapnet, når flyene er leveret vil have op mod 200 Gripen i tjeneste.

I marts måned indviede Saab sit nye kontor i Budapest, ved den lejlighed sagde vicedirektør Bengt Halse, - Vi har været repræsenteret i Ungarn i lang tid, og det er med glæde at jeg indvier vort kontor her i Budapest. Det viser, at vi mener det alvorligt, når vi siger, at et ungarsk køb af Gripen vil indebære et langsigtet samarbejde. Ikke bare med Saab og British Aerospace, men også mellem Sverige, Storbritannien og Ungarn.

Polen med

Den sidste udvikling i Saab/British Aerospace forsøg på at sælge JAS39 Gripen er en aftale indgået mellem Sverige og Polen om, hvorledes man beskytter klassificerede militære informationer. Denne aftale betyder, at nu kan polske piloter begynde at prøveflyve Gripen, -Hvilket forhåbentlig sker inden længe, siger Jan Hammarström, vicedirektør for marketing ved Saab AB Gripen.

Kilde Saab/British Aerospace

Oversættelse s-n.

Den svenske JAS (Jager-, angrebs- og recognosceringsjager) 39, her fotograferet af Terry Blacow, British Aerospace, Military Aircraft, under en flyveopvisning i september sidste år.

Koldkrigere i Taktisk Træner

OFRU Flyvestation Karup i Taktisk træner, øvelsesledelsen indspiller endnu en situation.

Den taktiske Træner på Flyvevåbnets Operationsstøtteskole er ikke blevet helt den succes skolen fra starten havde regnet med. Det ser ud til at nordmænd og reserveofficererne er dem der har haft mest udbytte af det avancerede tekniske udstyr.

Tekst og billeder premierløjtnant af reserven B. Kalhøj, Flyvevåbnets Operationsstøtteskole.

Efter oprettelse af Faggruppe Taktik (FG TAK) på Flyvevåbnets Operationsskole (FLOK), er der åbnet op for, at flyvevåbnets enheder kan få hjælp, til øvelser i Taktisk Træner. Tidligere skulle enheder, der ønskede at benytte Taktisk Træner (TT) selv "køre showet" på nær den tekniske drift. Nu kan enhederne henvende sig til FG TAK, med hvad der ønskes øvet, derefter vil FG TAK være behjælpelig med råd og vejledning om udarbejdelse af en drejebog som enheden derefter udarbejder. Det er dog altid enheden, der sætter målet med øvelsen

I den forbindelse er erfaringen, at en stor og minutiøs drejebog ikke er sagen, derimod skal den indeholde nogle scenarier og situationer, som ønskes afprøvet.

Slut med koldkrigeren

Verden har forandret sig, og det har truslen også, derfor kan det være svært, at vende sig til den nye måde at forsvare en flyvestation på. Før var truslen en til to luftlandsatte bataljoner, der kom buldrende mod flyvestationen. Nu er det risikoen for freds-

Det norske flyvevåbens baseforsvarsinspektorat, afholdte i efteråret 1996, en 3 dages øvelse med henblik på, at planlægge en F-16 ESK i IRF rollen.

tids hændelser, såsom ulykker og brand samt sabotage eller angreb fra terrorist organisationer, og i værste fald specialstyrker, der trænes i TT. Det kan være meget svært, for en inkarneret koldkriger at vænne sig til.

Må vi skyde på de fem mand, der er set 400 m fra enden af startbanen med noget, der minder om to mandbårende raketter? Nej det må vi ikke, for der er ikke erklæret krig med noget land. (Eskadrille (ESK) 730 har en halv ESK i Tyrkiet som udveksling. Ja, men vi har jo kongelig forholdsordre, det hjælper bare ikke meget, når de ikke har begået nogen fjendtlig handling. Nå, men så sender vi to bevogtnigsfolk ud i en hvid Polo eller hvad? Det er den slags ting, der kommer frem i diskussionen under sådanne hændelser, og i TT er der tid til diskussion, men under TACEVAL (snart OPEVAL) eller i en virkelig situation, skal der handles i stedet, og der skal handles rigtigt første gang. Når der førhen kom en BMD rullende, var man ikke i tvivl om, at der måtte skydes.

Det var måske en ide, at udarbejde nogle specifikke regler for en fjendtlig handling, som det er defineret for f.eks. luftforsvar.

Fungere i krig

En af argumenterne mod at bruge TT har været, at det var lettere og bedre at træne personellet i deres egne kommandofaciliteter og desuden også billigere. Det er også billigere, men vi har alle vores faste rutiner og procedure, som ikke altid sætter spørgsmålstegn ved, når vi i et døgns tid bliver trukket ud for at besætte vores krigsfunktion. Men vi skal stille spørgsmål, for vores mål er at forberede os, til at kunne fungere i krig. De spørgsmål bliver ikke stillet, når vi sidder langt fra hinanden på flyvestationen, og tankerne kører på, at jo før vi er færdige, jo før kommer vi hjem. Det er pludselig en anden sag, når alle er samlede og kan kaldes sammen til diskussion, og når det eneste der kalder er et af forsvarets kvarterer. Desuden er der ikke nogen der stiller telefonen om og spørger, om man har husket at betale til kaffekassen.

Et godt værktøj

Man kan få den mistanke, at enhederne er bange for TT, men det skal gøres klart at en øvelse i TT, ikke er en kontrol af planer og procedure, men en træner hvor det er lovligt at lave fejl og tage mindre hensigtsmæssige beslutninger. I TT fryser vi situationen, drøfter tingene igennem og øver igen. FG TAK vil meget gerne evaluere og kommentere øvelsens forløb, men ellers er det op til enhedens chef at uddrage "good and bad". Dog kan FG TAK kommentarer være med til at give nye indgangsvinkler og ideer, da det er vores fornemste opgave at være på forkant med udviklingen.

Reserveofficererne har lært, gennem TT øvelser under VUT I (videreuddannelse trin I) og flyvestationskursus, at TT er et godt og inspirerende værktøj. Nu mangler vi bare, at det faste personel, får samme oplevelse.

Målet er - alle i arbejde

Det fælles Personale- & Servicekontor ved Flyvestation Tirstrup og Ingeniøregimentet i Randers har haft en travl tid. Næsten alle militært ansatte ved de to tjenestesteder kender deres fremtid. Det ligger noget tungere med de civile, men ud af 390 ansatte har 110 fået arbejde udenfor forsvaret.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Personale- & Servicekontoret har siden sidste år slået på tromme for at skaffe arbejde til de civilt ansatte, og det militære personel, der ikke ønsker af flytte. I alt har 110 under kontorets område fået arbejde. Ingeniørregimentet har således måttet sige farvel til 10 befalingsmænd og 18 konstabler, der har fået arbejde udenfor forsvaret. De ansatte ved Flyvestation Tirstrup har været mere trofaste, her drejer det sig kun om nogle få stykker, der har forladt Flyvevåbnet.

Næsten på plads

Chefen for Flyvestation Tirstrup, oberstløjtnant F. von G. Carstensen siger om situationen, -Efter nedlæggelsen som deployeringsflyvestation er vi nu 90 mand tilbage på Tirstrup. Den 1. marts skal vi være på plads med de 80 der er afsat til at drive flyvestationen videre for Aarhus lufthavn, som vi har kontrakt med indtil 31. maj næste år. -Hvad skal der så ske? Ja så er historien ikke længere. -Er der ikke forhandlinger i gang om, at Flyvevåbnet skal drive Tirstrup videre for lufthavnen? -Jo det er der. -Hvordan er udsigterne? -Det ved jeg ikke noget om, men når vi kan bryde is for den civile skibstraffik, kan vi vel også drive en lufthavn, men alt det vil kun tiden give svar på.

Von Carstensen fortalte i øvrigt, at hans bror der er direktør for et større firma har lært af Forsvaret, da firmaet skulle skære ned i sine aktiviteter oprettede man, rigtigt gættet, -Et Personale- og Servicekontor.

Slår på Tromme

Personale- & Servicekontoret har haft travlt. Man har slået på tromme for den arbejdskraft, der uvægerlig bliver ledig. Så at sige alle midler er blevet taget i brug. Den lokale radio, Radio ABC, har gennem 14 dage, hver dag bragt fem nok så livlige radiospots, hedder den slags, og en prøve viste, at de må være vanskelige at overhøre.

En rigtig 'sællert' er en bog, som præsenterer alle de jobsøgende, med billede, og alle relevante oplysninger om den arbejdssøgende.

Tværværnssamarbejde. Her er det to af medarbejderne ved Personale- og Servicekontoret oversergent Johnny Nedergaard Flyvestation Tirstrup, og overkonstabel ved Ingeniørregimentet Kurt Nielsen, der er i færd med at skille de audiovisuelle hjælpemidler ad.

Personalechef ved firmaet SC Sørensen i Randers, Jeanette Horty Stenrøjl, siger om Personale- og Service-kontorets arbejde, -Det er et flot stykke arbejde, der er blevet gjort. Hun er glad for bogen der præsenterer alle medarbejdere som søger arbejde, og siger om den, - det er en god ide. Den fortæller kort og klart, og uden overflødigheder, om, hvem den enkelte er, og hvad vedkommende kan.

Man har knyttet kontakt til den lokale Arbejdsformidling, hvor de der ønskede det har stået tilmeldt og dermed fået at vide, hvor der var arbejde at få, hvornår. Firmaer som Bosat/Sekure A/S, Dronningborg Industries A/S, SC Sørensen A/S, Randers Tandhjulsfabrik A/S og endelig Micon A/S har man direkte kontaktet for at præsentere kontoret og fortælle om, hvad man havde at byde på.

Hvad siger erhvervslivet

Et er, hvad man hjemme i den lokale 'rose- og rygklapperforening' mener er helt fint, et andet er, hvad mener målgruppen, det private erhvervsliv. Vi tog ud til firmaet SC Sørensen A/S, som sælger jern og stål, for at tale med personalechef Jeanette Horty Stenrøjl. Vi spurgte hende, -Hvad mener du om, at Forsvaret kommer for at 'sælge' sine medarbejdere til dig.

-Det opfatter jeg utroligt positivt, svarer hun smilende, -Man har fra forsvarets side været meget åbne omkring situationen og venlige at tale med.

-Har du fået bogen med de arbejdssøgende medarbejde i?

-Ja det har jeg, og jeg synes det er en god ide. Den fortæller kort og klart, og uden overflødigheder, om, hvem den enkelte er, og hvad vedkommende kan.

-Kigger du i den, hvis du har et ledigt job?

-Ja, det gør jeg. Nu er det hele så nyt, og vi har ikke haft mange ledige jobs indtil nu, men jeg vil helt sikkert bruge den.

-Har du ansat nogen fra forsvaret?

-Nej, det har vi ikke, men jeg har haft een til samtale. Kun en lille forskel i kvalifikationerne gjorde, at han ikke fik jobbet.

-Er det en person du vil tænke på, hvis du igen får et lignende job ledigt?

-Så absolut. I det hele taget er det min opfattelse, at det er mennesker der vil have et arbejde vi taler om. Alene det, at sygestatistikken er faldet efter man har fået at vide, at man skal lukke, synes jeg vidner om en meget høj arbejdsmoral.

Jeanette Horty Stenrøjl var generelt meget imponeret af det store indsats Forsvaret gør, for at få genbeskæftiget dem som ikke vil flytte eller direkte er afskedstruet.

Lige inden vi går får vi øje på en 'forsølvet feltspade' som ligger oppe på reolen, og ser spørgende ud. -Ja, siger Jeanette Stenrøjl, og smiler meget bredt, -Den har jeg fået af Dalbøge. En original gave, i stedet for den sædvalige flaske rødvin. Vi siger farvel med fornemmelsen af, at den feltspade måske slet ikke var en dårlig ide.

Ikke alt er rosenrødt

Alle anstrengelserne til trods, at alle på Personale- & Servicekontoret vel klar over, at sloganet -Alle i arbejde, nok ikke kommer til at holde. Man synes dog at have samvittigheden i orden efter at have formidlet et hav af kurser og skrevet utallige ansøgninger for de ansatte. Vi kunne ikke få at vide, hvad utallige dækker over, -Men det er mange fik vi at vide.

I Hæren gælder ikke helt samme spilleregler, som i Flyvevåbnet. Chefsergent Gunnar Bjerre, er en af dem der ikke er helt glad. Han ville gerne have været med regimentet til Skive, det ser det ikke ud til han kommer. Han er kommet i klemme ved, at man i fremtiden kalder Ingeniørregimentet for 2. Ingeniørbataljon. Hermed bliver der lige nøjagtig ikke plads til ham i den nye normering, og nu ved han ikke, hvor han havner, -Det er jeg ikke tilfreds med, siger han.

Det generelle indtryk var, ingen er glade for at miste deres arbejdsplads, men man er tilfreds med den indsats der er gjort. For enkelte er det blevet til et positivt vendepunkt i tilværelsen, hvor der nu er gang i uddannelsen og udsigt til et nyt og mere spændende job, sådan kan det også gå i svære tider.

Bosnien Hercegovina

Den etniske uro fortsætter

Tidligere har forfatteren beskrevet Implementeringsstyrken i Bosnien Hercegovina. Siden da har styrken ændret navn til Stabiliseringsstyrken (SFOR), som NATO er ansvarlig for. Det forhindrer ikke, at serberne stadig sprænger huse for at hindre muslimerne i at komme hjem. Den militære situation synes til gengæld under kontrol

Af oberstløjtnant J.F. Jørgensen (FØN) United Nations forbindelsesofficer ved Stabilisation Force (Stabiliseringstyrken) i Bosnien Hercegovina.

Da den Amerikanske præsident på et tidspunkt havde sagt offentligt, at de Amerikanske styrker i IFOR ville blive trukket hjem efter 1 år, og da FN og NATO samtidig meget klart indså nødvendigheden af en fortsat tilstedeværelse i Bosnien, førte det til, at styrken blev omdøbt til SFOR. Samtidig fik den et nyt mandat til en fortsat tilstedeværelse i Bosnien Hercegovina, stadig under den samlede overskrift OPERATION JOINT ENDEAVOUR (Samlede anstrengelser).

Reduceret styrke

Den 20 december 96 blev IFOR (Implementation Force) (Implementeringsstyrken) officielt nedlagt og erstattet af SFOR (Stabilisation Force) (Stabilisationsstyrken).

Medens IFOR var på ca. 60.000 mand, blev den nye SFOR reduceret til 30.000 mand. Herunder blev styrken omstruktureret til at omfatte lettere enheder. Som noget af det væsentligste, blev den Amerikanske 1 - Panser Division, udskiftet med den 1- Infanteri Division.

Af andre større forandringer kan nævnes at hovedkvarteret, som under IFOR havde været bemandet med personel fra SACEUR (Supreme Allied Commander, Europe) (Den øverstkommanderende for de allierede styrker i Europa) ALLIED RAPID REACTION CORPS (RRF) Rapid Reaction Force (NATO's hurtige reaktrionsstyrke), nu blev bemandet med personel fra LANDCENTs hovedkvarter (Allied Land Forces Central Europe) (De alliere Landstyrker i Centraleuropa). Hovedkvarterets funktioner blev samtidig blevet reduceret.

Amerikanerne, som tidligere indgik i styrken med ca. 23.000 mand, indgår nu i SFOR med ca. 8.500, med en reserve i Ungarn på ca. 5.300 mand.

Uændret opgave

Opgaverne er stort set de samme, og dagligdagen er uforandret. På nuværende tidspunkt må man kunne konkludere at SFOR har været i stand til at udføre sine opgaver.

Der indgår styrker fra 19 forskellige lande i SFOR, såvel NATO lande som ikke NATO lande. NATO landenes styrke svarer til 15 NATO bataljoner. Ikke NATO landene stiller det, der svare til 8,5 NATO bataljoner.

Den Multinationale Division (MND) i Tuzla området (MND-N) er den største med ca. 11.500 mand. Det er her den Danske bataljon indgår i NORPOL Brigaden.

MND-SE, er på ca. 10.000 mand, og er Fransk, Tysk, Spansk domineret.

MND-SW, er på ca. 8.000 mand, og er overvejende Engelsk domineret.

Stadig etnisk uro

Det SFOR og FN (her primært den internationale politistyrke) beskæftiger sig med i det daglige er at holde ro og at garantere sikkerheden i landet. Der har ikke i det år, hvor IFOR har været i Bosnien, været en eneste militær konfrontation mellem parterne, og ikke et eneste tilfælde af skudveksling eller lignende mellem militære parter. Derimod er der daglige konfrontationer mellem de etniske grupper indbyrdes, og til tider endda med voldelig eller dødelig udgang.

Men de etniske grupper støttes ofte af personel af militær eller politimæssig art, mere eller mindre åbenlyst. Her hvor dette i øjeblikket kommer tydeligst frem, er de forskellige etniske gruppers forsøg på eller tiltag til at flytte tilbage til deres tidligere landsbyer. Så længe disse tilbageflytninger finder sted således, at Muslimer flytter til et Muslimsk etnisk område, eller Serbere flytter til et Serbisk område, er der ingen problemer. Men skulle en Muslimsk gruppe finde på at flytte til et Serbisk domineret område opstår der oftest problemer.

Serbere lægger miner ud

I slutningen af januar ønskede en gruppe Muslimer på et par hundrede at flytte tilbage til en lille landsby Gajevi i Brcko området. Dette modsætter Serberne sig, da landsbyen ligger i grænseområdet mellem de etniske parter, men på Serbisk side. I baglandet, i den Muslimske del af

landet, finder SFOR et større lager af våben og ammunition, som selvfølgeligt straks konfiskeres. Serberne forsøger at hindre tilbageflytningen ved at sprænge de huse, som skal udgøre grundlaget for denne. Senere fulgte en sprængning af en meget centralt placeret, strategisk bro for transport af såvel mennesker som materiel til nyopførsel af bygninger, (ansvaret for denne sprængning er ikke beviseligt placeret). Senere igen fulgte minering af landevejen til landsbyen. Dette sidste er endda bevist, ved at SFOR har fotograferet personel i serbiske politiuniformer i færd med at placere anti personel miner langs landevejen. Dette sidste medfører at SFOR indfører en restriktions zone, hvor serbisk politi ikke må færdes uden følgeskab af politi fra den internationale politistyrke. Og sådan kan denne sag køre videre. Sidst i januar sikrede SFOR transporten af bygningsmateriel til landsbyen. Men dermed er det langt fra sikkert at sagen er afsluttet.

Det er ikke den store lyst til at samarbejde, der præger forholdet mellem de etniske grupper.

Om tilbageflytningen så udføres af ganske almindelige mennesker, eller den er af taktisk eller strategisk militær art, kan selvfølgeligt diskuteres længe, og diskussionen vil få et meget forskelligt udfald, alt afhængig af hvilket synspunkt man anlægger.

Forsvarets Værnepligt og Rekruttering

God gang i rekrutteringen

Vi har næsten udsolgt i pladser til elektronik- og flyvemekanikere i 1997 og har taget hul på 1998 lyder det fra Forsvarets Værnepligt og Rekruttering på Flyvestation Værløse.

-Sidste år så det ikke godt ud med rekrutteringen af stampersonel, siger chefen for Forsvarets Værnepligt og Rekruttering, oberstløjtnant Storm-Christensen. -Så er det gået meget bedre i år, fortsætter han. -Ikke mindst takket være at Flyvertaktisk Kommando er gået med til, at vi kan love de unge mennesker der søger ind som fly- eller elektronikmekanikere på Flyvestation Skrydstrup, kan forvente at komme til at gøre tjeneste der efter endt uddannelse.

Udsolgt

Vi har udsolgt på holdene for flymekanikere 1997 og er begyndt at besætte pladserne i 1998. Vi mangler at besætte 10 pladser på novemberholdet i forsyningsklassen og klassen for elkraftelever som starter til august mangler vi syv elever.

Alt i alt er Storm-Christensen godt tilfreds med det seneste års udvikling i rekrutteringsarbejdet. -Jeg skal da indrømme, siger han, at vi også virkelig har været 'ude med riven', for at gøre de unge opmærksom på de muligheder forsvaret byder på, og med et resultat vi er tilfredse med.

Tekst s-n.

Flyvevåbnets Specialskole

Begyndte som Hærens og Søværnets Flyvemekanikerskole

Flyvevåbnets Specialskole i Jonstruplejren fyldte 50 år den 5. marts. Omkring 300 deltog i receptionen da skolen fejrede sig selv og sine ansatte. Repræsentanter fra alle tre værn over hele land mødte op for at ønske skolen, hvor størsteparten af Flyvevåbnets ansatte har fået deres uddannelse gennem årene, til lykke.

Denne 5. marts kan ingen være i tvivl om, at Flyvevåbnets Specialskole, for nemheds skyld kaldet FLSP, fejrer sin 50-årige eksistens. Der er flag hele vejen rundt med ringvejen. Oversergent Vagn Andersen havde sørget for flag og tulipaner, stedmorblomster med flere var plantet ved flagstangens fod. Forbi den nyopsatte Draken, halenummer A-002, så man en transparent, hvorpå der stod, FLOS ØNSKER FLSP TIL LYKKE, FLOS er Flyvevåbnets Officersskole, den næsten nytilkomne skole nummer to i Jonstruplejren.

En flot overdækket indgang førte ind til et cafeteria, som var uigenkendelig. Her var dækket op til fest. På tribunen sad Flyvestation Aalborgs Brass Band og med deres spil underholdt gæsterne. Dejlig musik der ikke var højere, end der kunne tales sammen.

Undervisning prioriteret

Oberstløjtnant Frederiksen udtrykte i sin velkomsttale glæde over, at så mange havde efterkommet skolens invitation. Han var især glad for, at ud af skolens 12 tidligere chefer, var otte af de 10 levende til stede, også FLOS første chef pensioneret oberstløjtnant, P.N. Brandt-Møller.

Oberstløjtnant Frederiksen sagde videre i sin tale blandt andet, -Flyvertaktisk Kommando har som sin erklærede policy fastsat, at uddannelsen i Flyvevåbnet skal prioriteres. Rationalet for dette er, at uden effektiv uddannelse af det personel, som er - og altid har været - Flyvevåbnets vigtigste ressource, uden dette dør Flyvevåbnet. -Denne policy, fortsatte han, -Er accepteret af alle, og er naturligvis hilst velkommen af os, der til daglig beskæftiger os med skole- og uddannelsesvirksomhed.

Til slut i sin tale gjorde Frederiksen opmærksom på jubilæumsudstillingen samt den 'levende' udstilling i bygning 131 på Flyvestation Værløse.

Blev ikke Flyvestation

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj sagde i sin tale blandt andet,

-Skolens chef har bedt om at få et beskedent ønske opfyldt til denne dag. Han og hans stab havde gerne set, at Jonstruplejren blev omdøbt til Flyvestation Jonstrup. Generalmajoren måtte bedrøve oberstløjtnant Frederiksen og hans stab med, at det desværre ikke kunne lade sig gøre. I stedet fik FLSP, som en symbolsk anerkendelse af indsatsen et flag.

Chefen for Flyvertaktisk Kommando understregede, at FLSP har udviklet sig optimalt og har taget bestik af den tekniske udvikling og fulgt med, så man kan levere de uddannelser kunderne har brug for.

Fællesværnsskole

Vi kiggede ind i den 'levende' udstil-

Leder af kørselstjenesten, oversergent Vagn Andersen, tv, sammen med overlærer Knud Mortensen og lederen af produktionselementet, Lars Friis, fotograferet under udstillingen i undervisningslokalerne inde på Flyvestation Værløse.

Marineoverkonstabel Jens H. Drejer i fuld gang med at fejlfinde i 'Svendeprøvelokalet' i bygning 131. Når han kommer 'hjem' til Marinen, skal han på apparatkursus og så ud at sejle med 1. eskadre, for dem der ikke ved det, er det inspektionsskibene.

Hvad chefen for Flyvevåbnets Specialskole, oberstløjtnant B. Frederiksen her siger til chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj (TOP) ved vi ikke. Vi ved derimod, at oberstløjtnant Frederiksen ikke fik sit ønske til Flyvertatisk Kommando om at måtte kalde Specialskolen for 'Flyvestation' opfyldt.

ling i 'Svendeprøvelokalet' i bygning 131. Her i lokalet måtte man konstatere, at FLSP er blevet fællesværns. Marineoverkonstabel Jens H. Drejer fra Flådestation Frederikshavn sad og ledte efter fejl i et stykke elektronik. -Hvad laver du her? ville vi vide.

-Jeg er i gang med en 11 måneders uddannelse til elektronikmekaniker, fortalte Drejer. -Hvad skal du bruge det til? Drejer forklarede landkrabben, hvis viden om Marinen er nok så begrænset, at han havde været 6 uger på grundlæggende militær uddannelse.

Herefter havde han tilbragt tre måneder på et skoleskib, hvor han havde lært at spule dæk og banke rust plus mange andre gøremål. Nu var han så i gang med sine 11 måneder her, hvorefter han skulle tre måneder på apparatkursus på Holmen. Herefter hedder det to år i praktik ved henholdsvis 1. Eskadre, som er inspektionsskibene og derefter en periode ved 3. eskadre, som er minelæggerne.

Drejer er godt tilfreds med sin uddannelse. -Det er altid en fordel at være tekniker, forklarer han.

-Det skibsnummer man får som tekniker betyder, at man ikke skal spule så meget dæk, banke rust og gøre rent. I stedet kan han beskæftige sig med servicearbejde på skibets radioer og radaren og, hvad der ellers findes af elektronik om bord. Under vagter i havn kan det dog komme på tale med at banke lidt rust.

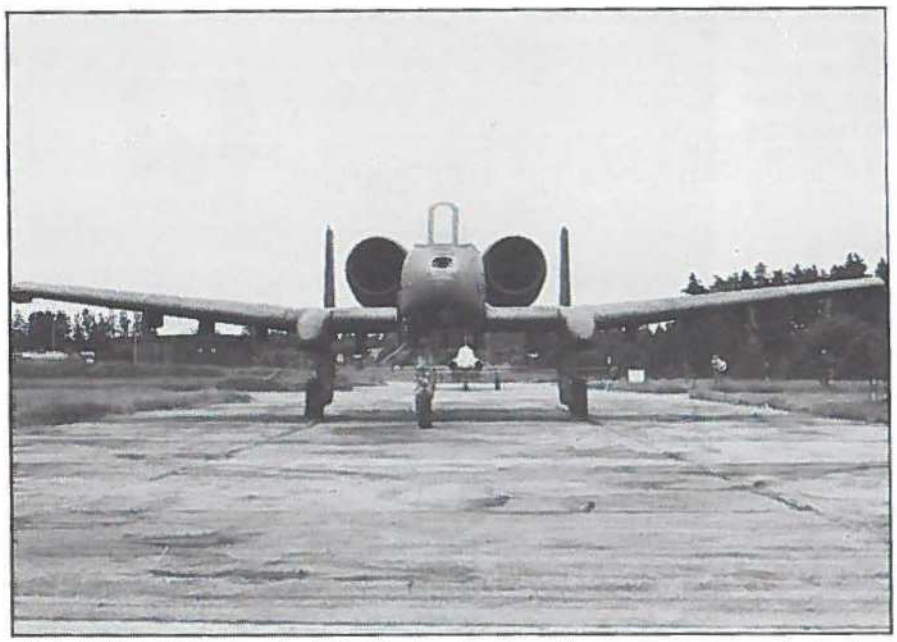
En samlers udstilling

Den 'døde' udstilling havde ledende lærer og for mange år siden, oversergent Knud Mortensen, som primus motor. Den 1. november har han lært elektronik fra sig i 40 år i Flyvevåbnet. Udstillingen bar præg af Mortensens glæde ved elektronik. Meget af det der stod i udstillingen havde han og hans kollega Jørgen Stenbøg samlet og resten var lånt hos Flyvevåbnets Historiske samling i Karup. En gammel Hammerlund radiosender, til nøgle, naturligvis kaldte sammen med en gammel Siemens T100 fjernskriver minder om Flyvevåbnets ungdom frem. En C18 motor til en H-500 Cayuse helikopter mindede om, at det snart er 26 år siden helikopteren kom til landet. Den 'døde' udstilling fik liv ved hjælp af Arly Dalgaards flotte katalog. Et nummer på en udstillet genstand svarede til en side i kataloget, ingen var mere i tvivl om, hvad det var man så på - snildt.

Fest og farver

Specialskolen udgav i anledning af jubilæet en bog om sig selv. Bogen, der er rigt illustreret (106 billeder). Bogen, der er redigeret af Lars Friis, Helle Kaltoft, Knud Mortensen og Knud Donnerborg, kan fås ved henvendelse til Produktionselementet ved FLSP.

Om aftenen var over 150 samlet for at fejre skolen. I festen indgik også en revy, skrevet og iscenesat af Vagn Andersen. Nu er det hverdag igen, og skolen har taget fat på de næste 50 år.



Fairchild A-10A Thunderbolt. Et akavet udsende nærstøttefly med sine to højtsiddende General Electric TF34-GE-100 turbofan motorer fastgjort til bagkroppen. Når man som her kigger lige ind i den syvløbede 30 mm General Electric GAU-8/A maskinkanon, giver det en smule kuldegysninger ved tanken om, hvad de kan gøre ved en kampvogn.

A-10 er tilbage

I ti-året fra 1979 til 1989 deployerede United States Air Force Reserves Fighter Squadron 707 under 926. Fighter Wing fra Naval Air Station, New Orleans, Louisianna til Flyvestation Vandel. En flyvetur på 6.800 km, lig med en samlet flyvetid på 10:30 timer.

Den kolde krig stoppede, muren faldt i Berlin, og A-10A Thunderbolt var et langsomt nærstøttefly konstrueret til at 'slå kampvogne ihjel' med sin syvløbede 30 mm roterende Gatling maskinkanon. Føj hertil en våbenlast på 8.393 kg, som kunne være ni AGM-65 Maverick missiler til nærstøtte for hærens operationer på jorden. Alt dette var ikke nok. A-10 Thunderbolt skulle fases ud, og Squadron 705 udrustes med F-16 Fighting Falcon.

Golfkrigen

Som den eneste US Air Force Reserve Squadron, drog 705 i krig i Golfen. Resultaterne var fatale for irakerne. A-10'er stod for en god part af ødelagte kampvogne og Scud missiler.

Eskadrillen kom hjem uden tab. Men det var tæt på. Colonel (oberst) Bobby Lee Efferson, chef for 926th. Tactical Fighter Wing, kom hjem med sin A-10 gennemhullet af flere hundrede granatsplinter. Han havde tidligere fortalt om sin tid i Vietnam, hvor han også var blevet beskudt. Ingen var i tvivl om, at A-10 Thunderbolt indsats havde været en succes. Da man kom hjem til USA, blev A-10A, trods succes'en faset ud.

I fire år, indtil den 1. november 1996, fløj reservisterne rundt i deres F-16. Nu er den gamle A-10 Thunderbolt genindført i Eskadrillen, og dem vi dengang tale med, som ikke var begejstrede for tanken om at flyve F-16, er glade.

Tekst og foto s-n

Anmeldelse

Flyvevåbnets Specialskoles historie 1947-1997

Alle, der har gennemgået deres specialuddannelse i Flyvevåbnet, bør eje denne fine lille bog om Flyvevåbnets Specialskole gennem 50 år.

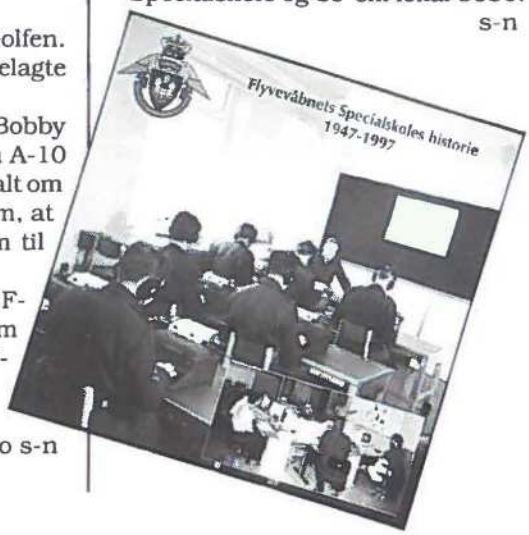
I bogen er der godt 90 billeder, så alle årgange vil kunne genkende netop deres ungdoms uniformssnit og frisure. Hertil skal lægges billederne af skoles 13 chefer gennem tiden.

Redaktørerne, Lars Friis, Helle Kaltoft, Knud Mortensen og Knud Donnerborg kommer glimrende rundt om skolens historie, enten den nu har heddet Flyvemekanikerskolen, Flyvevåbnets Mathskolen eller Flyvevåbnets Konstabelskole.

Hvad de færreste nok tænker over er dyrelivet indenfor hegnet på skolens område, det har Helle Kaltoft beskrevet. Pensioneret generalmajor B.V. Larsen (BAV), dengang i 1949 Flyvemekanikerelev 322/49 fortæller med vanligt vid, om sin tid som flyvemekikerelev. Flere gamle elever/medarbejdere har givet deres besyv med. På denne måde er bogen, der i øvrigt kun koster 50.00 kr. og kan bestilles ved Produktionselementet på Flyvevåbnets Specialskole, blevet et læseværdigt stykke historie af kød og blod, og opremsningerne minimeret til det nødvendige. Vi skal huske at fortælle, at bogen er på 86 sider i størrelse 20x20 cm.

Vil du mindes om din tid på skolen, hvad den end måtte have heddet, så grib knoglen. Ring til Flyvevåbnets Specialskole og be' om lokal 3650.

s-n



Meteor Mk. F 8.

Svært at holde knægtene væk

Flyvevåbnets fortid er faldet i hænderne på en flok 14-18 årige knægte ude på heden i Opsund. De knokler for at bringe Meteor Mk. F 8, halenummer B-499 tilbage til fordums glans. De er godt på vej.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Ungdomsskoleinspektør J.P. Andersen er bidt af en 'gal' flyvemaskine. Han driver Videbæk kommunale ungdomsskole på en gård i Opsund vest for Videbæk i Vestjylland. Overdækket i et solidt telt står B-499 beskyttet mod den stride vestenvind. Flyvevåbnet modtog flyet den 4. juni 1951, og den 13. april 1961 blev det udfaset.

Vingespidserne er pillet af, det samme er næsepartiet. Det sidste afslører et meget rustent næsehjulsstel. Flyet er ikke i urimelig dårlig stand, men der er et stort arbejde at gøre. -Det betyder ikke så meget, siger Andersen, -Knægtene er vilde med at arbejde på flyet. Det kan endda være svært at få dem ind til anden undervisning. Det slibearbejde der allerede er udført tyder på, at der ikke bliver sparet på knofedtet.

Andersen viser rundt i den nedlagte skoles lokaler. Ude bagved viser han et lager af reservedele til flyet rem. Ingen tvivl om, at Opsund ungdomsskole har fået sig et projekt. At man har tænkt sig at gennemføre, er Andersen sammen med de unges entusiasme garantien for.

Hjem på hjul

Det hele startede med en snak mellem Dansk Veteranflysamling i Stavning og Andersen. Inden man havde fået set sig om, var en aftale om renovering kommet i stand. B-499 kunne hentes i magasinhangaren nede i Billund. Det er ikke så langt væk. Problemet er bare, at vejene mellem Billund og Videbæk savner den nødvendige bredde. Man måtte rulle flyet hjem over Tarm-Skjern, hvilket er noget længere.

Turen fra Billund til Sønder Omme gik fint. Så punkterede det ene hovedhjul. Det førte til en overnatning i fængslende omgivelser, nemlig inde på det åbne Statsfængsel i Sønder Omme. Hjulet blev lappet, og man kunne, med et ekstra reservehjul, gøre turen videre hjem til Opsund.

Navn og besøg

Nu kan man ikke restaurere et gammelt fly uden at holdet har et navn. Det blev til 'Opsund Aircraft Display Team', i daglige tale OADT. -Hvad er der ved at have et navn, hvis ingen kender det? Intet. Derfor har alle elever og lærere nu købt sig en sort flyverjakke. På ryggen af flyvejakken står der, med en stærk gul farve øverst, 'O.A.D.T.' herunder ' Opsund Aircraft Display Team' herunder igen silhuetten af flyet set lige forfra, og under flyet med mindre bogstaver, Videbæk Ungdomsskole - Dansk Veteranflysamling. Ingen er herefter i tvivl om tilhørsforholdet.

Andersen fortæller, at holdet indtil nu har været på besøg på Flyvestation Karup. Han vil gerne vide, om Flyvestation Vandel er lukket, eller om man har en mulighed for et besøg der? Det har man, og en aften i slutningen af april gæstede hele holdet så Flyvestationen, hvor besøget på Flymaterielværkstedet var et af højdepunkterne. Her kunne de unge mennesker med egne øje se, hvor langt de har igen inden deres Meteor kommer til at ligne et luftfartøj i brug. De øvrige jyske Flyvestationer står på ønskeprogrammet. Vi er sikre på, at man vil tage godt mod OADT.

Når arbejdet engang er afsluttet, vil man kunne se OADT's Meteor på udstillingen hos Dansk Veteranflysamling på udstilling i museet ved Stavning lufthavn.

14,5 medlemmer af Opsund Aircraft Display Team funderer her en smule over skiltet 'Stop for fly' under deres besøg på Flyvestation Vandel. Det er lederen af Opsund kommunale ungdomsskole og initiativtager til istandsættelsen af B-499, ungdomsskoleinspektør P.A. Andersen længst ude til højre i billedet.

Pitugfik

At rejse er at leve - og vente

-At rejse er at leve! skrev H.C. Andersen. Han nåede aldrig til Thule. Målet for vor rejse er Thulebasen i Nordvestgrønland. Første transportmiddel er Expresbussen fra brugsforeningen i Vandel, med Flyvestation Værløse, som mellemstation - i en C-139 Hercules videre til Thule, men sådan gik det ikke helt.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyverspecialist og Loadmaster O.H. Bødker, th. og oversergent E.S. Petersen er i fælleskab ved at udarbejde Load Sheet for C-130 Hercules, halenummer B-679. Vi andre venter.

Xpresbussen ruller gennem det frodige østjydske landskab. Markerne med vintersæd er meget meget grønne. Solen skinner fra en skyfri himmel og lufttemperaturen er oppe på plus 13 grader celsius. En lang sur vinter synes at være forbi. Meteorolog Voldborg, eller var det en af de andre meteorologer, havde med et skævt smil, måske ligefrem med en smule skadefryd i stemmen, lovet, at sidst på ugen vil 'foråret' være forbi. Den vanlige smøre lød kort, -Højtrykket brydes ned, en koldfront kommer ind fra nordvest. Efter koldfrontspassage, med lidt regn, går vinden om i nordvest, med hagl- og sludbyger. Temperaturfald til ca. plus fire grader. Tak for mad! Lidt skadefro tænker jeg tilbage på ham smeden, læs flymekaniker, der engang spurgte mig, -Ved du hvad man gør ved små drenge, der lyver? Jeg tænkte på alt fra en endefuld til skældud, og opgav så. -Jo, ser du, sagde han med et listigt grin, -Dem gør man til meteorologer når de bliver store. Måske passede den vejrudsigt alligevel ikke.

Ud på landet

Se så længe man holder sig til hovedsporene og til S-togene, så er der en hyppig afgangsfrekvens og tingene ruller raskt. Til dem, der ikke skulle vide det, så er Ballerup station ved aftentide verdens ende. Her begynder verden langsomt at gå i stå. Nu er der op til en times ventetid på næste bus, som ikke går helt frem til målet. Næsten fremme må man så vente yderligere et kvarter, men så er Flyvestation Værløses Nordvagt også i sigte. Her bliver man mødt af en høflig værnepligtig menig, som tålmodigt forklarer, hvordan man finder frem til Militærpolitistationen, hvor oversergent Dupont udleverer nøglen til det kammer man ugen før har bestilt hos Værløses Stationsforvaltning. Man kvitterer og slæber videre på de ca. 25 kg. bagage, nu dog kun til bygning 36. Den aften blev det klart, hvorfor Luftwaffe under besættelsen brugte så store tal i numrene på flyvepladsernes bygninger.

Bound for Thule

At rejse er også at stå op klokken seks for at være klar i Lufttransporttjenesten klokken otte. Det var vi så. Alle minus een, der skulle med på PITUGFIK på Thule Air Base, mødte op. Oversergent E.S. Petersen foretog det rutinemæssige navneopråb. Bagagen blev læsset på bagagepaletten og rullet ud i flyet. Så lød en stemme i lokalt, -Vi er klar. Vi nåede frem til forreste dør på halenummer B-678, dog kun for at konstatere, at B-678 ikke var klar. Tilbage til passagerterminalen. Lidt forvirring om, hvad der egentlig var sket med flyet, men det var noget med 'nogle ledninger'! En af eskadrillens folk sagde en smule sarkastisk, -Velkommen til 'Eskadrille 7-9-13'. En anden sagde noget surt, -De (C-130'erne) er ved at blive for gamle, det er for tit det her sker! Så ventede vi, alle ved helse og godt mod. Den slags skal tages med oprejst pande, og et stænk af humor.

Alt imens passagererne sidder og hygger sig i terminalen, eller besøger venner og bekendte rundt om på flyvestationen, har besætningen travlt. B-678 skal på værksted og B-679 skal gøres klar. Det vil sige paletter skal flyttes og ny Load Sheet (beregning over placering af gods og passagerer i flyet i forhold til tyngdepunktet) skal udarbejdes. De nye beregninger foretages af Loadmaster

Skipper på halenummer B-679, major B. Rasmussen, (BEN) på sin sidste tur til Nordvestgrønland inden han skal pensioneres.

og flyverspecialist O.H. Bødker, vi traf ham inde i Lufttransporttjenesten, hvor han og oversergent E.S. Petersen var i færd med at udarbejde det nye Load Sheet på computeren. På et tidspunkt kom vores skipper på turen til Thule, major B. Rasmussen (BEN) ind i terminalen og sagde, -Jeg håber i har mange penge med, vi skal overnatte på Keflavik på Island! Gad vide, hvad de har af kamre der? Med sidste nat i tankerne var forventningerne af-dæmpede.

Overraskelse

Normalt foregår transport af Homo Sapiens (det tænkende menneske) i C-130 Hercules på lærredssæder med stropper som ryglæn. Koldt, smalt, ukomfortabelt og ubehageligt, men det er nu hvad 'Charterselskabet 721' har at byde på. Sådan da. Denne martsdag var det anderledes, da var VIP-paletterne med de rigtige flysæder kørt ind i flyet. Luksus! Klokken 1130 præcis løftede BEN hjulene af startbanen. Nu gik det nordvestover i 26.000 fods højde. Vejret var roligt, og det var tid til at lukke øjnene. Selv larmen fra de fire Allison motorer kan blive søvndyssende. Klokken 1430 var det tid at strække ben. Det gør man ved at gå en tur op i 'kontoret', læs cockpittet. Navigatør under uddannelse, premierløjtnant Lars Munk (LAS) udpegede positionen på kortet. Vi lå lige øst for Færøerne. Næsen op mod ruden, jo ganske rigtigt, ned gennem brudte mellemhøje skyer kunne man se de mørke fåreøer delvis dækket af sne. Hele sceneriet fik en næsten grafisk virkning fra 26.000 fod. Det var en flot oplevelse.

At finde vej

-Hvad er du egentlig med for med al det moderne navigationsgrej som GPS (Ground Positioning System) og INS (Inertial Navigation System) (Inertialnavigationssystem) og hvad du eller har siddende i konsollerne? spurgte vi LAS.

-Nu er det jo sådan, forklarede han tålmodigt, -At det moderne grej kan svigte. Gør det det kan der gå et par timer, eller ca. 600 nuatical miles (sømil) (1111 km) inden de to ude foran finder ud af det. Det kan altså nemt ende i en katastrofe. Han forklare videre, at han med mellemrum kontrollerer, at kursen nu også er den rigtige. Sådan på god gammeldags manér med passer og linial og VOR'en (VHF Omni-Directional Radiorange) (VHF Radioafstandsmåler). -Går det hele i 'udu', fortsætter han, Så har vi den gode gamle metode med sekstanten tilbage. Jeg tager så den tykke bog om stjernernes placering, hvis det er om natten, og bestemmer ved hjælp af dem og den fløjne tid vores position. -Hvor tit øver du det, vil vi vide. Svaret lyder på ca. engang om måneden. Og så får vi at vide, at har man først været på navigatørkursus i USA, så glemmer man aldrig at bruge en sekstant. Rart for os passagerer at vide.

Keflavik

Søvnen har igen fået overtaget. En kraftig ringning fortæller, at nu er det tid at spænde sikkerhedsselen, vi er på vej ind til landing på Keflavik. Luften er lidt urolig. De sædvanlige lyde af landingshjul og flaps, der skramler ud på plads, lyder beroligende. Flyet hopper lidt i den urolige luft fra en sludbyge, der hænger over Keflavik. Hele flyvepladsen er dækket af et tykt lag sne. Alle hiver det grej ud de skal bruge for natten, kravler op i bussen, som kører over til Billeting Office. Indcheckning. De to islandske piger i skranken taler amerikansk som indfødte, og nøglerne udleveres i en fart.

Tak sikke et kammer! Stort, rent og pænt møbleret. Med fjernsyn, video og radio. Læg så hertil kaffemaskine, med kaffe, køleskab og mikrobølgeovn - Jo, Jeppe var kommet i paradiset. At alt klappede gnidningsløst kunne passagererne takke den danske forbindelsesofficer på stedet for. Vi lærte at sætte stor pris på forbindelsesofficerer som turen skred frem.

Dagen efter klokken 0915 kørte bussen ud til flyet, videre mod nordvest.

Vejret på Keflavik, og snelagets tykkelse, overbeviste passagererne om, at de var kommet nok så langt nordpå. Den danske forbindelsesofficer havde sørget for alt, transport værelse m.m.

Lidt forsinket

Klokken blev lidt mere end 0915, inden bussen dukkede op. Det gjorde ikke det store, B-679 skulle lige deices inden vi kunne komme i luften, gårsdagens slud, havde sat sig til is på flyet. Ved ti-tiden gik vi ombord, og 12 minutter over 10 var vi i luften. Så var det bare at vente 4:30 timer, og så ville vi lande på Thule. Som de fleste ved, så er det at sidde klemt fast i et flysæde ikke det rareste. Heldigvis var der så meget plads i C-130'eren, at man kunne 'gå sig en tur' ned agter. Her demonstrerede tre besætningsmedlemmer, hvordan tiden kan fordrives, nemlig med kortspil. Da man ikke kan tale sammen på grund af larmen, foregik kommunikationen mellem spilerne ved hjælp af fingersprog. Meldingerne faldt prompte.

Et kig ud af et af koøjerne fortalte, at vi var på vej ind over den grønlandske østkyst. Oppe i kontoret fik vi at vide, at vi passerede ind over østkysten 180 nautiske mil sydsydvest for Scoresbysund, som hedder Sortebræ. Alle har set det på TV. Havisen, bjergene og derefter indlandsisen. Det er noget ganske andet at se det fra 26.000 fods højde. Storheden er kolossal, vi flyver med 294 knobs (544 km/t.) fart, men umiddelbart ser det ud, som om vi ikke kommer ud af stedet, hvad selvfølgelig er et synsbedrag. Nede på indlandsisen ses en lang mørk skygge. Hvad er det for et naturfænomen? Det er selvfølgelig skyggen fra den contrail B-679 laver, det tog lidt tid inden det gik op for os. Grin bare!

Endelig fremme

Klokken ringer og indflyvningen begynder. Er det nu så koldt som man siger, hvordan ser Nordvestgrønland ud fra jordoverfladen. Jo, der er en smule spænding. Det kan bekræftes, at det er koldt. Minus 28 grader, og det er endda 'varmt' for årstiden. Solen skinner og klokken er nu 11:40 Thuletid. Dagen er blevet meget længere. Vi blev modtaget af en veloplagt leder af PITUGFIK, major E.G. Nielsen (GEN). En kort briefing i bygning 432 og vi blev sluppet løs på Dining Hall, hjemme bedre kendt som cafeteriet. Vi var kommet til Nordvestgrønland - mere om det i flere artikler i bladet.

Varmeproblemer

Hvad der skete på Thule må man læse om andetsteds i bladet. Den 18. marts skulle vi hjemover, troede vi! Men sådan gik det ikke. Halenummer B-679 var dagen før på vej nordover mod Thule. Om bord var foruden besætningen personel med tilknytning til Eskadrille 721's operationer heroppe i det høje nord. De skulle ud at se, hvad der var sket ude i virkeligheden. Og den fik de så lært at kende.

En times flyvning nordvest af Keflavik gik det galt, igen. Varmesystemet i B-679 nægtede at fungere. Udenfor lå temperaturen omkring minus 70° C. Kunne man flyve videre i polarudrustning? Tanken blev overvejet, og droppet. Et 180° drej blev gennemført, med efterfølgende landing på Keflavik. Indkvartering. Skuffelse! Base Exchange, lettere kaldet BX, var lukket. Mandag morgen endnu større skuffelse, BX'en har mandagslukket.

Hjemme i Eskadrille 721 skulle man lige skaffe en Gulfstream GIII til at flyve reservedele til det genstridige varmesystem til Keflavik. Eskadrillens konstante mangel på fly gjorde, at sådan en havde man ikke lige ved hånden. I løbet af tirsdagen blev problemet klaret, og sidst på eftermiddagen landede B-679 på Thule. Nu kunne flyet ikke komme i hangar, pladsen var optaget af andre. Som om der ikke havde været problemet nok, så fik B-679 en lækage på brændstofsystemet.

Alle problemerne betød, at PITUGFIK-deltagerne kom af sted hjem torsdag morgen. Vejret var pragtfuldt. Det blev en rigtig 'komme-hinanden-ved' flyvning fra Thule til station Nord,

hvor der skulle afleveres gods. Sidelæns på lærredssæder, dog belagt med forsvarets kendte grå uldtæpper, søgte alle at finde den siddestilling, der var mest behagelig. Den uartige del af ryggen er for bred og benene for lange. Nå men det gik, der var udsigt til mere plads efter Station Nord. Flyveruten til Station Nord gik nordvestud fra Thule, gennem et højredrej over på en nørdøst-kurs forbi Knud Rasmussen Land forbi Independence Fjorden til Station Nord, en flyvetur på 2:32 timer.

Færøerne set fra øst og i en højde af 26.000 fod. Det var et utroligt flot syn.

Station Nord

På Station Nord styrtede mange ud for at efterlade en gul streg i snevolden. Det var hvinende koldt. Vi havde forladt en 'varmebølge' i Thule på omkring minus fem grader, her var temperaturen et sted mellem -28° og -40°. Mocklock'ene (specielt arktisk fodtøj), havde næsten alle pakket ned. Resultat, stivfrosne tæer på fem minutter.

Her 930 km. fra Nordpolen fandt vi verdens mindste souvenirbod. Et lille bitte skur, hvor man kunne købe badges, kopper og T-shirts med Station Nords motto på, 'Ensom men Stærk'. Det første havde vi fået et klart indtryk af, det sidste tror vi på.

Næstsidste fejl bestod i, at den ene vingetank blev overfyldt - en lidt ærgerlig fejl, som tog en halv times tid ekstra. Men endelig rullede B-679 ud til start. Igen denne fantastiske udsigt ned over indlandsisen. Næsten endnu flottere var det da vi fløj ud over østkysten, hvor bjergene skiller indlandsis fra havisen. Nedover gik det. Flyvetiden var fastsat til 4:52 timer. Nede ved Jan Mayen var der brudt havis, det så flot ud. Det var blevet mørkt, vi fløj ind over Norge og pludselig lå Bergen nede til højre for flyet. Nu var der ikke langt til Karup, troede vi. Endnu engang viste B-679 sig fra sin lunefulde side. Den ene gyro 'stod' af. Kaptajnen sendte følgende 'Passengers Bulletin' rundt i flyet: -Vores primære gyro, der driver vores blindflyvningsinstrumenter, er gået i stykker. Vi flyver i stedet på reservesystemet uden problemer. Men vi må af flyvesikkerhedsmæssige grunde ikke flyve i skyer resten af turen. På grund af vejret i Karup mellemlander vi i stedet i Aalborg, inden vi fortsætter planmæssigt mod Værløse. Vi søger at arrangere den videre transport til Karup. Underskrevet JØN, Captain. Med den besked foretrak vi også at lande på Aalborg.

Mangel på fly

Klokken var 23:28. Vi måtte vente lidt på den flinke chauffør. Han var blevet hevet ud af sengen for at køre passagererne til Bistrup kro. Her ventede en bus fra Flyvestation Karups Kørselstjeneste, omladning af den omfangsrige bagage, for ingen kan vel huske hvilken gang. Videre gik det mod Karup. Her blev de to sidste passagerer flyttet over i en VW. Kørselsvagten som passagerer tog det hele med godt humør, især de sidste var blevet vænnet til, at ikke ret meget går efter en snor.

Uanset at alle tog alle forsinkelserne med godt humør, så udtrykte seniorsergent Aalling, radiooperatør (gnist) på B-679 det nok tydeligst da han sagde, -679, har drillet os en del på det sidste, men der er vel ikke meget at sige til det med alle de ture den, og de to andre fly, skal flyve. Virkeligheden er, at Eskadrille 721's mange opgaver, både for Flyvevåbnet internt og for Danmarks humanitære indsats med hjælpeflyvninger over stort set hele kloden, slider hårdt både på fly og besætninger. Man kan derfor ind imellem undres over, hvordan besætningerne fortsat kan holde det gode humør, på trods af de ind imellem giver udtryk for, at et par C-130'ere mere, med tilhørende besætninger, ville løse nogle af deres daglige problemer. Forsvarsminister Hans Hækkerup har luftet tanken om at købe større fly med større rækkevidde og lasteevne end C-130 Hercules. Han nøjedes med at konstatere, at det jo er en større investering. Tanken er der altså, men indtil videre må eskadrille 721 varme sig ved den.

Flyvevåbnets bedste

Rammer næsten alt

Flyverspecialist og flymekaniker Ulf Mansfeld-Giese, th. gratuleres med det flotte resultat af chefen for Flyvestation vandel, oberstløjtnant A.S. Sørensen. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen).

Flyverspecialist Ulf Mansfeld-Giese, 38, har fået overrakt 'Diplom for årets bedste skytte i Flyvevåbnet'.

Det er tredje gang Mansfeld-Giese opnår det flotte resultat. Siden 1986 har er han hvert år blevet nummer et i duelighedsskydningerne på Flyvestation Vandel, hvor han gør tjeneste ved Materielafdelingen som flymekaniker. Hans 'smertensår' var 1985, hvor han var til duelighedsskydning med en maskinpistol, der ikke var indskudt. -Det endte helt hen i vejret, siger han.

Vild med skydning

Mansfeld-Giese fortæller, at han har dyrket skydning i sin fritid siden han var 18 år. Det er ikke kun geværskydning han dyrker. Han skyder også med mere specielle våben som med sortkrudtsgevær og bue og pil. Det sidste kan dyrkes hjemme i haven. Endelig bliver der også tid til at dyrke skeetskydning eller lerdueskydning, som det også kaldes.

Som en konsekvens af sin store interesse er Mansfeld-Giese på vej ud af Flyvevåbnet for at arbejde i en våbenforretning, hvor han på fuld tid kan beskæftige sig med sine store interesse.

Tekst s-n

Håb om subregionalt hovedkvarter i Karup

I slutningen af april drøftede NATO-landenes forsvarschefer blandt andet Alliancens interne tilpasning. Der blev blandt andet opnået enighed om principperne for samarbejdet mellem kommandostrukturens forskellige hovedkvarterer, samt hovedkvarterernes opgaver. Også en række fremskridtsrapporter om Combined Task Force (CJTF) (Udvidet Partnersamarbejde og etablering af Europæisk Sikkerheds- og Forsvarsidentitet).

Hovedkvarterer

Der var tilslutning til en model om to strategiske kommandoer for henholdsvis det atlantiske og det europæiske område. De tre nuværende regioner i Europa skæres ned til to. Det lykkedes ikke at skabe enighed om antallet af hovedkvarterer på kommandostrukturens tredje niveau. Det problem bearbejdes yderligere i Militærkomiteens permanente samling. Resultatet af dette arbejde forelægges forsvarscheferne på et nyt møde i begyndelsen af juni, så forsvarschefernes anbefaling kan være klar til forsvarsministermødet i Bruxelles den 12. Og 13. Juni.

Beklageligt

Om udviklingen siger forsvarschefen, generalløjtnant Christian Hvidt, -Det er beklageligt, at der endnu udestår problemer med kommandostrukturens tredje niveau. Problemerne findes primært i Sydregionen. Alt tyder således på, at der i Nordregionen bliver fem hovedkvarterer på det subregionale niveau, to værnsspecifikke og tre fællesværns, heraf et i Karup som dækker Østersø-området. Forsvarschefen slutter med at sige, -Jeg håber, at det lykkes at fjerne de sidste uoverensstemmelser inden vort næste møde i juni, så anbefalingen kan være klar inden forsvarsministermødet og topmødet i Madrid i juli.

s-n

Flyvematerielkommandoen

'Nye' F-16 fly

Den 25. marts klokken 1730 landede de fire F-16 fly, som Flyvematerielkommandoen (FMK) efter bevilling i Forsvarsudvalget har indkøbt til Flyvevåbnet. Der var reelt købt fire ensædede fly, men efter at ET-205 totalhavarerede ved RAF Marham i England sidste, blev det ene af de fire skiftet ud med en tosædet version.

Vi spurgte akademiingeniør Peter Stæhr ved F-16 sektionen i FMK, hvorfor flyene blev fløjet til Danmark af amerikanske piloter. Han forklarer, at de amerikanske piloter fra 119 Fighter Wing (FW) på Air Base Fargo, North Dakota, USA, har stor erfaring i færgeflyvning over lange strækninger. En operation, hvori der indgår mange lufttankninger, som de amerikanske piloter har stor rutine i.

Der foreligger følgende oplysninger om flyene og deres piloter:

s-n

1-sædet	2-sædet	Bygge nr.	Blok nr.	Dansk halenr.	Pilotens navn	Piloternes enhed
	X	80-02626	10	ET-612	Mj. Jack Kelly	119 Fighter Wing
X		82-1011	15	E-011	Cpt. John R. Dougherty	AB Fargo
X		82-1070	15	E-070	Mj. James A. Kelley	North Dakokta
Z		82-1074	15	E-074	Mj. Craig R. Schroeder	USA

De fire nye F-16 parkeret på hydranten på Flyvestation Aalborg. (Foto, seniorsergent A. Søndergaard Hansen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

Flyvevåbnets Officersskole

Der er stadig unge der vil arbejde i forsvaret

Gennem flere år har det været en standende bekymring for Flyvevåbnets ledelse, at så få unge søgte optagelse på Flyvevåbnets officersskole (FLOS). Årgangene er blevet mindre og mindre og resten af erhvervslivet har ført sig aggressivt frem med jobtilbud. Det har man lært af. Forsvarets Værepligt og Rekruttering (FVR) har sammen med FLOS gennem det sidste år ført en kampagne, der er endt men, at 250 unge har søgt ind som pilot i Flyvevåbnet og 137 har søgt optagelse på de øvrige tre officersuddannelser.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det er tirsdag morgen på Flyvestation Karup. Det blæser 'en halv pelikan', det vil sige en vindhastighed på 101 km/t, og regnen styrter ned. I Flyvestationens lune cafeteria sidder 73 unge gymnasie- og HF-elever og drikker morgenkaffe. De er under 'kommando' af kadetterne R.L. Andersen og S. Kristensen. Selv er de 'Kadetter for en dag'. De er på vej til Flyvevåbnets Officersskole i Jonstruplejren, men først skal de opleve det de alle har set frem til, -Flyve til Flyvestation Værløse i en af Flyvevåbnets C-130 transportfly.

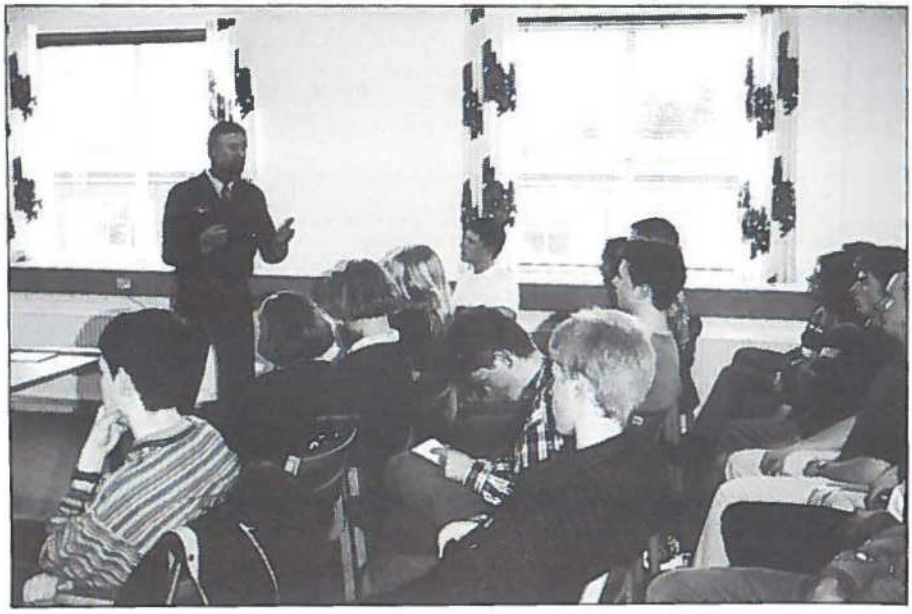
Ud at løbe

På Flyvestation Værløse er de 28 sjællandske deltagere mødt. Efter kaffen skal de ud for at løbe 2400 m. løb, bare for lige at checke formen. Meningen var så, at når jyderne landede, skulle de så kvittere for flyveturen med at vise hvor hurtigt de kunne klare 2400 m., medens sjællænderne skulle flyves en rundtur over Nordsjælland. Sådan gik det ikke. Under indflyvningen til Flyvestation Værløse fik C-130'eren tekniske problemer, hvilket gav en særpræget indflyvning, efterfulgt af en perfekt landing, på trods af den kraftige, og i retning, noget varierende vind. På Værløse skinnede solen og det blæste kraftigt, men regnen, ja den blev i Jylland.

C-130'eren måtte på værksted og de sjællandske deltagere var skuffede. Major Bo Madsen fra FLOS var rimeligt ophidset over, at det nu for anden gang skete, at man stod uden det lovede fly til at flyve med ansøgerne. -Det er snart på tide, sagde han irriteret, at Eskadrille 721 får nogle flere transportfly. Hans bekymring var, at FLOS' s image ville tage skade når de unge mennesker drog hjem og fortalte om den manglende flyvetur. Meget forståeligt. Men han var blevet offer for de smalle bevillinger til Flyvevåbnets transporteskadrille. Senere løste problemet sig.

Personlig velkomst

Et kvarter i 11 var alle samlet i FLOS auditorium, hvor 'kadetterne' blev



-Om man skal være supermand for at blive pilot? Major T. Johannesen (TAJ), fra Forsvarets Værnepligt og Rekruttering, så en tid ud over forsamlingen og sagde så, -Ligner jeg Supermand? Tilhørerne var ikke helt sikre på, om der skulle grines her, men det blev dog til et enkelt fnis. At dømme efter antallet af spørgsmål efter indlægget, var interessen for det TAJ havde at fortælle stor.

Koncentrationen oser ud af ansigterne på de unge. De skulle danne en firkant af et antal helt 'umulige' brikker. Og det uden at tale sammen. Det gik hurtigt op for dem, at det, ikke at måtte tale sammen eller gestikulere, blokerede for enhver form for fornuftigt samarbejde. Også reporteren fra DR havde rynkede bryn, på trods af hun ikke deltog.

modtaget af chefen for FLOS, oberst M. Christensen. Han bød de unge mennesker velkommen i et sprog, der var til at forstå, og så talte han ud fra personlige erfaringer, og understregede på den måde, hvad en lederuddannelse i Flyvevåbnet kan føre til. Han rådede de unge til at gå ud og lytte, stille spørgsmål og deltage i de planlagte aktiviteter med åbent sind.

'Kadetterne' var ikke en tilfældig flok af unge mennesker, der bare skulle have en dag til at gå. De havde alle i flere omgange være i kontakt med Flyvevåbnet. Først hjemme på uddannelsesstedet gennem skolevejlederen, så gennem Flyvevåbnets Stud Luft-arrangement og nu havde de så besluttet sig for en se endnu nærmere på muligheden for en officersuddannelse.

Kort og godt

Hvem har ikke prøvet at sidde og høre på en 'sælger', der skulle overbevise om et eller andet produkts fortræffelighed. Hørt så længe, at øjenlågene ruller faretruende ned og ørerne klapper i? Major Bo Madsen fortale, at den fejl havde man begået, for sidste gang. Han kommentar faldt da vi efter hans tre-fire minutters indledning i faget ledelse gav over til flyverløjtnant J.C. Alexa, som fortsatte med at tale om ledelse - i et forrygende tempo. -Jeg ved godt jeg taler hurtigt, sagde han. -Det har været dobbelt så slemt. Det er den slags personlige fejl man får lært at arbejde med under lederuddannelsen i Flyvevåbnet understregede han. Hans indledende foredrag var kort, klart, præcist og engageret. Herefter delte han de unge op i tre hold. Gav dem en håndfuld brikker, de skulle samle til en firkant. Betingelsen var, at de kun måtte røre den brik de selv havde fået udleveret. Der måttes ikke tales eller laves fagter. Det var svært. Vi fulgte de unges anstrengelser, men lige lidt hjalp det. Senere fik de lov at røre de andre brikker, gestikulere og endelig tale sammen. Efter denne seance fortalte Alexa, hvad der var sket i forløbet - hvorefter han og hans kollega blev bombarderet med spørgsmål fra de unge om, hvad ledelsesuddannelsen ellers indeholdt.

Skydning og rekruttering

Selvom skydning ikke optager megen tid i den egentlige ledelsesuddannelse, fik de unge lov til at skyde med gevær model 75. Træfningen var ikke noget at prale af, tværtimod. Til gengæld var det imponerende, hvor hurtigt de unge mennesker fattede det med våbenbetjening. Der blev ikke taget chancer i retning af, at man ikke vidste, hvad man gjorde, selv om der blev skudt med ammunition tilpasset en 25 m. bane.

Det blev også til tre kvarter med et indslag fra rekrutteringen. Det var major T. Johannesen med flyvernavnet TAJ, der havde fået den opgave at informere de unge om, hvad der sker under optagelsesprøverne. Det blev gjort med humor og et glimt i øjet. At dømme efter spørgetrangen, både under selve briefingen og bagefter, så var opmærksomheden blevet fanget. -Om man skal være en supermand for at blive pilot? TAJ så ud over forsamlingen og sagde smilende, -Ligner jeg en supermand? Deltagerne vidste ikke rigtigt, om der skulle grines her. Men et enkelt fnis blev det til.

Til dem, der måtte være i tvivl sagde TAJ, -Hvis I ikke selv er 100% overbevist om, at der her kan jeg ikke. Så er der en mulighed for at I kan. Derfor skal i gå til prøve. I vil få afdækket alle de ting i kan, og selvfølgelig også det I ikke kan, men begge dele er det en fordel at få styr på. Og husk så, det koster jer ikke en krone, medens Forsvaret altså betaler for eksempel en lægeundersøgelse til 6.000.00 kr.

Målrettet annoncering

Vi fik en snak med major H.P. Dall og kaptajn S. Johannson fra FVR. De var begge meget tilfredse med, at den afsluttede kampagne havde givet 753 ansøgere til officersskolerne i de tre værn.

-Hvordan er det lykkedes FVR at få så mange til at søge? Dall var ikke i tvivl om, at det at man foretager afprøvning af, hvorledes annoncer og fjernsynsreklamer virker på unge, inden de sendes ud, har stor betydning for en kampagnes succes. -Så skal vi annoncere i de rigtige blade,

En spændende ag er næsten slut. Her er det jyderne der går om bord i C-130'eren for at flyve tilbage til Flyvestation Karup. Stående på rampen afkræver kadet R.L. Andersen alle et boarding pas.

fortsætter han. -Det vil sige blade som Chilli, Tjek, Mix, Frikvarter og Zoo. Når vi annoncerer i Jylland-Posten, Jyske Vestkysten og Berlingeren, er det mere for at henvende os til forældre og de unges familier. Og endelig er det for at give resten af forsvaret et hint om, at vi stadig eksisterer. Det er jo ikke mange ansatte i Forsvaret der læser Chilli, for eksempel. Han fortæller videre, at Finansrådet udgiver et blad til unge mennesker, der har konto i Finansbanken, også der må FVR være med.

Dall forklarer, at en HTX-studerende læser en anden slags blade end gymnasiasten. -Den slags finder vi ud af ved at lade Gallup og AIM fortælle os, hvad unge i en bestemt del af landet læser. -Vidste du for eksempel, at unge mænd læser Alt for Damerne? Vi så lidt spørgende ud! -Det gør de, og derfor annoncerer vi selvfølgelig der? Vi var ikke i tvivl.

FVR har lavet en CD-ROM om officersuddannelserne med titlen 'En Leder for Livet'. Johannson fortæller, at den siden udgivelsen i januar, er der her i slutningen af februar er udleveret i 16.800 eksemplarer, og at der stadig er run på den. -Vi har udleveret den til skole- og studievejledere ved folkeskoler, friskoler, gymnasier og tekniske skoler, i alt 2.700 eksemplarer er gået den vej.

Fem mio. kr. har alle anstrengelserne kostet. Det taler sit tydelige sprog om, at kampen om at få fat i de færre og færre unge koster mange penge.

Nye ideer

Vi sagde tak for snakken til Dall og Johannson, og var blevet klar over, at rekruttering ikke er noget med at lave en tør annonce og så vente på, at de unge kommer strømmende til. -Nej, sagde TAJ, da vi mødte ham igen, vi skal ud, hvor de unge mennesker er. Lige nu arbejde han på et forslag om lave en bus, der skal males så den vækker opsigt. Så kører man ud til skoler og læreranstalter. I bussen er der forskellige testprogrammer, som de unge så kan prøve. -Når de har gennemgået testen, kan vi så råde de unge, alt efter prøvens resultat, om de skal søge ind som konstabel eller gå på officersskolen. Vi skal slå på tromme for vore bus så vi sikrer, at den lokale presse, herunder den lokale TV-station kommer og besøger os.

Tak fordi I kom

Det lykkelige budskab om, at C-130'eren var blevet flyveklar spredte sig som en steppebrand. Alle sjællænderne smilede.

I 'Femmeren' (messen), tog oberst M. Christensen afsked med de unge mennesker, -Tak fordi i kom, vi synes det har været en god dag, og vi har glædet os over at have jer på besøg. Til slut fortalte han en historie om, hvad lederuddannelsen i Flyvevåbnet også kan føre til. Man kan blandt andet blive udsendt som militærattache. -En del af opgaven er blandt andet at gå til receptioner, forklarede han. Sådanne receptioner er pligt, men giver dog også anledning til oplevelser. Han fortalte historien fra en formiddagsreception i Wien. Her tog en engelsk kollega kraftigt for sig af gin og tonic, mest gin, hvad der snart satte sit præg på ham. Musikken begyndte at spille, og englænderen, som nu var noget overrislet, fik øje på en nydelig dame, gik han til hende og sagde,

-Må jeg have lov til at åbne ballet ved at danse denne wienervals med Dem frue? 'Fruen' kiggede strengt på ham og svarede, -For det første, er dette ikke noget bal, men en formiddagsreception. For andet, er det ikke nogen wienervals, men den østrigske nationalmelodi. For det tredje er jeg ikke 'frue', men ærkebiskoppen af Canterbury.

Svært at vælge

Sidst på dagen talte vi med flere af de unge. En enkelt havde fundet ud af, at leder i Flyvevåbnet ikke var noget for ham. De fem-seks stykker vi talte med var overbevist om, at den uddannelse lige var noget for dem. Især dem der ville være piloter virkede stålsatte. En af de 30 deltagende piger sagde, -det er svært at vælge, der er så mange muligheder. En anden pige var ikke i tvivl om, at hun ville være teknisk officer. Alle gav de udtryk for, at det havde været en fin dag med en god præsentation af mulighederne.

Klokken godt 17, med en smule forsinkelse rulle C-130 ud fra eskadrilleområdet. Vinden var stadig kraftig, men det var tørvejr. Gennem larmen fra de fire Allison-motorer fortalte kadet R.L. Andersen, at det var ham og hans kolleger, der havde stået for det praktiske med at arrangere 'Kadet for en dag'. Et arbejde ved siden af løbende pensum forstås. Andersen var tilfreds med dagens forløb og det engagement deltagerne havde vist. 40 minutter senere landede flyet på Flyvestation Karup. Alle passagerne fik en god solid rystetur under indflyvningen til flyvestationen. En kæmpemæssig cumulonimbussky sørgede for to ting, en kraftig turbulens og et plaskregnvejr som sikrede at alle var dyngvåde da de nåede i læ i Lufttransporttjenesten. Velkommen hjem til Jylland, her havde vejret ikke ændret sig siden i morges.

Flyvesikkerhedssektionen

PITUGFIK - arktisk overlevelse i teorien

At overleve i temperaturer ned til under minus 40 grader, kræver sin mand eller kvinde. Selv med det bedste udstyr en vanskelig opgave uden træning. Det er den træning Flyvevåbnets besætningsmedlemmer får under den ugelange øvelse PITUGFIK på og ved Thulebasen. Første del var teori.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Vel ankomsten, med en halv dags forsinkelse, sad hold to, på dette års PITUGFIK-øvelse, i undervisningslokalet i Knud Rasmussen Recreation Center, hvor major og leder af PITUGFIK-øvelsen E.G. Nielsen (GEN) bød dem velkommen med ordene, -Desværre er I et halvt døgn forsinket, og det vil vi nu hale ind ved, at I bliver ved til klokken 22 i aften. Generelt plaget af jetlag, og svarende til en fire timers forlængelse af døgnet, var meldingen ikke opmuntrende, men hvad, tingene skul-le gøres og så gik man i gang med teorien. Udenfor var der minus 28 grader.

Alle er i gang med at øve sig på at save sneblokke ud. I forgrunden ses begyndelsen til en "Flighter Trench". I baggrunden er det et af LYNX-holdene der arbejder hårdt. Det sidste ses på, at to af dem har smidt parkaen.

Isolering

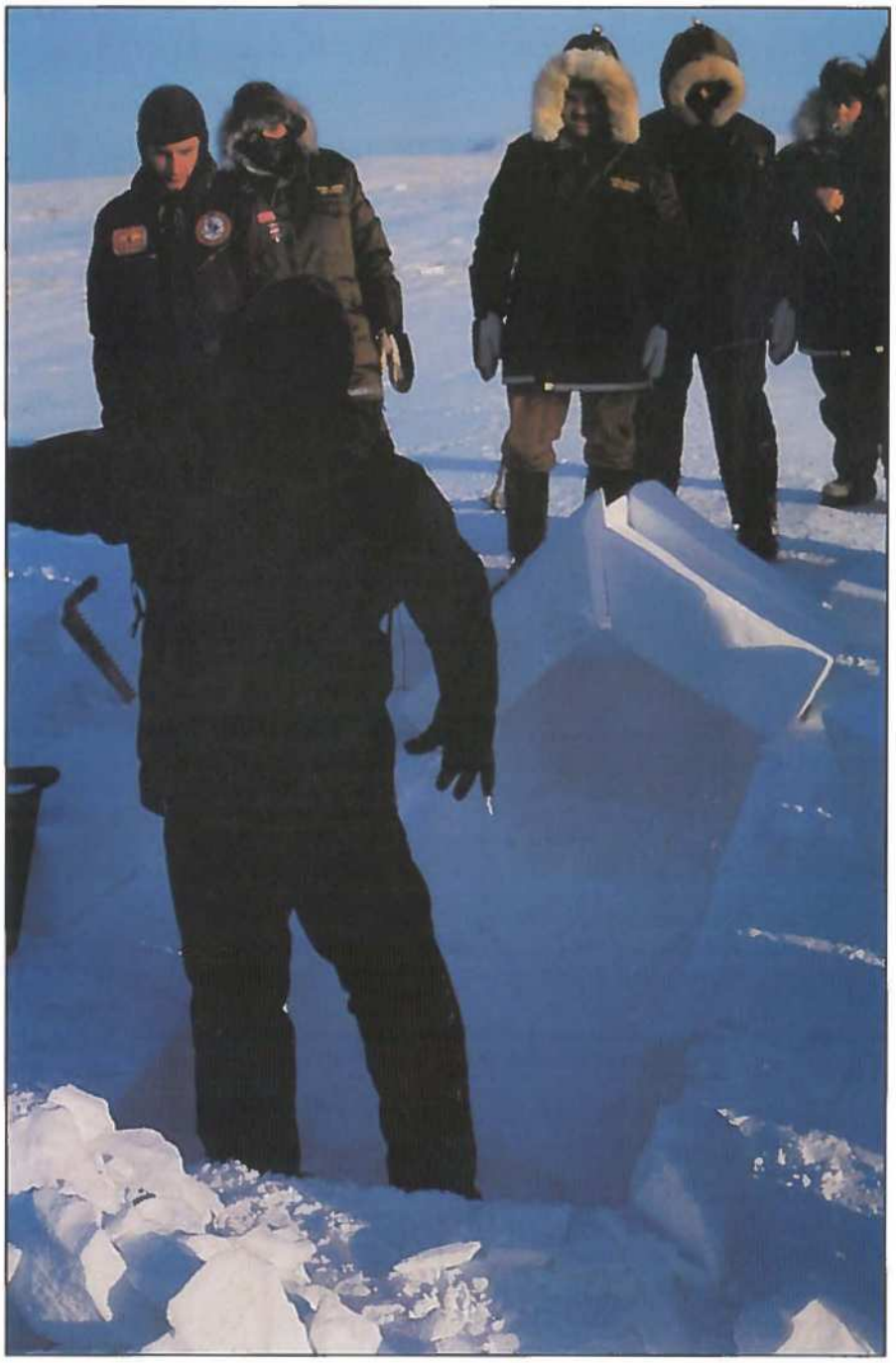
Sergeant Joel I. Emerson fra Spokane Survival School i Staten Washington på USA's vestkyst, fortale om isolering og isoleringsmaterialets betydning for overlevelse. Gode velkendte isoleringsmaterialer, som uld og bomuld fik skudsmålet, -Gode nok, men for tunge og så suger de vand, læs sved. Derimod er de moderne kunstige isoleringsmaterialer at foretrække. Eleverne fik at vide, at det var vigtigt at have mange lag tøj på, og det skulle sidde løst. -Hvorfor? Fordi stramtsiddende tøj isolerer dårligt, og fordi de skulle kunne regulere legemstemperaturen når de arbejder. Hårdt arbejde kræver færre lag, og man skal undgå at komme til at svede. Sveder man først opstår der problemer med isoleringen. Legemstemperaturen begynder at falde, hvilket betyder, at der er fare på færde.

-Er en person først blevet underafkølet, er der ikke meget at gøre, fastslog Emerson. -Kravler du ned i soveposen til ham for at varme ham op, sker der kun det, at nu er to personer underafkølet. Kun hvis man er flere, kan det måske lade sig gøre på skift at søge at varme ham op igen. Der er kun et at gøre, undgå underafkøling.

Mere isolering

Senior Master Sergeant Richard Hamilton, der er Superintendant ved United States Air Force Artic Survival School i Fairbanks, Alaska, gennemgik problemet med at beskytte sig

Sergeant Joel I. Emerson fra Spokane Survival School, Washington, på USA´s vestkyst, demonstrerer her, hvorledes der lægges tag over en "Fighter Trench". I hans anvisninger indgik også instruktion om, - At skynde sig langsomt, for at undgå at komme til at svede.



mod vinden og kulden. Man kan for eksempel bygge sig en iglo, grønlandsk for hus. Eller man kan bygge sig en læmur af sneblokke. Alt dette lyder enkelt nok, men, som Hamilton sagde, -I skal huske på, at I måske lige har været igennem en hård nødlanding. Der kan være sårede iblandt jer. Det er begrænset, hvor meget man kan med en brækket arm, for slet ikke at tale om ham der har brækket ryggen. I skal hurtigst muligt skaffe jer læ mod vinden. Han viste forskellige løsninger på læ. For eksempel en faldskærm brugt som tag. -Det er fint nok, sagde han, - Men, varmen suser lige op i den blå luft, altså er det alligevel ikke helt godt. Iglo'en eller Snow Trench'en var og blev løsningen. I begge tilfælde blev det gang på gang understreget, at indgangen 'boligen' skal ligge lavere end det gulv man skal sove på. Ingen af 'husene' skulle have en størrelse som Peterskirken i Rom. Kun lige plads nok til det nødvendige antal personer, det gælder om at holde på varmen!

Pas på ilden

-Hvis i har ild til rådighed, så omgås den forsigtig, formaner Rich. Ikke noget med at lade den brænde efter at I er kravlet i soveposen. -Hvorfor? Fordi varmen fra stearinlys eller primus får sneen til at danne en skal af is inde i igloen, og i værste fald lukker den ventilationshullet. Og endelig kan I få problemet med kulilten, som er svær at opdage inden det er for sent. Materielmester Jørgen Nielsen fra Hovedværksted Værløse gav en lektion i, hvorledes man får en primus til at brænde under arktiske forhold. Primusen er en væsentlig overlevelsesfaktor. På grund af brandfaren kunne han ikke demonstrere primusen i undervisningslokalet. Fugtighedsprocenten her i Arktis er max. 10% udendørs, indendørs ligger den på 2%. Ved brandinstruktionen ved ankomsten fik vi at vide, at et hus er overtændt på mindre end 10 minutter. Der er efter ildens opståen altså dårligt tid til at ringe til Fire Departement, det lokale brandvæsen.

Eleverne blev derfor overladt til selv at prøve at starte primusen ude i den arktiske aften. Vi garanterer for, at det er en besværlig sag iført store bælgvanter. Men, der blev gået til sagen. Det var ikke alle, der fik ild i primusen den aften. Forsøgene blev gennemført under brug af gloser, der kan sætte, om ikke ild i primussen, så sarte sjæle i brand.

Meget udstyr

Derefter var der gennemgang af det redningsudstyr, der findes i Flyvevåbnets og Søværnets helikoptere, når det flyves i arktiske områder. Det samme gælder for Eskadrille 721's fly. Det er ikke småting der findes i 'overlevelseskasserne'. Hvert hold havde fået tildelt en instruktør, som gennemgik kassernes indhold med kollegerne. Ingen skulle savne kendskab til det materiel de to dage senere skulle få så hårdt brug for.

En lang dag var til ende og alle kunne med god samvittighed gå til ro.

Smsgt. Richard Hamilton, Superintendant ved United States Air Force Artic Survival School i Fairbanks, Alaska, i færd med at fortælle sine elever om, hvordan man overlever i ødemarken. At folk sidder i strømpesokker er kun fordi de fulgte et godt råd fra kursuslederen.

Teori og praktik

Efter en velfortjent søvn var alle samlet igen til mere teori om, hvorledes man overlever i Arktis. Nu drejede det om sygdom, signalmidler og deres brug samt brug af de skydevåben, der er med i transportflyene.

Over middag gik turen ud i det fri, hvor en del af teorien skulle omsættes i praksis.

Det er ikke ligegyldigt, hvor man vælger at bygge sin beskyttelse mod vind og vejr. Sneen skal være pakket godt sammen for, at der kan skæres blokke ud. Helst op ad en skråning. For at finde god fast sne tramper man på den, og den må ikke lyde hul. Da stedet var valgt, gik de forskellige hold i gang med at finde ud af, hvad de havde af værktøj i overlevelsesudstyret. Vel gennem denne procedure skulle man så finde ud af, om de teknikker, der indtil nu havde været teori, også virkede i praksis. Hvadenten man skulle bygge sig en iglo eller en 'Fighter Trench', den konstrueres ved, at der udsaves sneblokke af den faste sne. Blokkene stilles nu i en vinkel på 45° over den rende udsavningen af blokkene har efterladt i sneen.

Snesavene fungerede udmærket, og der blev savet blokke ud på livet løs. Ikke alle var lige heldige. Enkelte måtte erfare naturens lune med at gemme et løst lag sne et stykke nede. Et forhold der gjorde, at sneblokken knækkede eller faldt fra hinanden.

Besøg ved Thuleradaren

Da praktikken var vel overstået, gik turen videre af snedækkede veje op til den i Danmark verdensberømte Thuleradar. Der stod vi så oppe på Akinârssûk-fjeldet og kiggede mod nord, her hvor misvisningen til magnetisk nord er på 65°, bag os lå radaren, men det der optog deltagerne var udsynet mod Chamberlins gletscher, Knud Rasmussen gletscher og Harald Molkte bræ. En naturoplevelse, der kan tage vejret fra de fleste. Vejret var næsten skyfrit, kun nogle tynde cirrus-skyer slørede solen en smule. Sne og fjelde skiftede hele tiden farve, nogle gange helt over i rosa, det var næsten uvirkeligt. Hvad er forskellen på en bræ og en gletscher. Sidstnævnte flyder langsomt og stille ud i havet med en forkant på måske en meters højde. Bræen derimod 'kælver', dens forkant er måske 80 meter høje og store isbjerge brækker af og sejler væk.

Man fik da lige tid til at kast et blik på 12th. Missile Warnings Group's (12. Missiladvarselsgruppes) radar med 4.800 km. rækkevidde. På trods af den imponerende størrelse, tabte den alligevel til naturen.

På vejen hjem var der lejlighed til at fotografere sneharer. Dyrene er ligeglade med mennesker, ført ind på en afstand af få meter synes de, at det er tæt nok, og lunter en smule væk. Det der undrede var, hvad lever de af. Det menneskelige øje havde svært ved at finde nogen vegetation i dette iskolde landskab. Alligevel, hver gang en snehare sætter sig til ro, skraber den næsten automatisk i sneen.

Dagen var ved at være slut og sidst på eftermiddagen var alle tilbage på Thulebasen. Kommandør O.P. Jensen, kørte med rimelig hastighed den amerikanske Pick Up ned ad den snedækkede vej.

På et tidspunkt sagde den anden passager i bilen, -Jeg ville måske ikke køre så hurtigt her! Det ville forfatteren heller ikke, med garanti! Vejen var ikke gruset. O.P. forklarede de to let nervøse sjæle, er der skam ingen fare var, vejen var nok snebelagt, men friktionen var, på grund af sneens karakter og temperaturen i orden. Han havde ret, et overraskende fænomen.

I morgen begynder den alvorlige del af øvelsen.

Billigt logi i London

Receptionen i Union Jack Club. Her kan man sidde i rimelig fred og ro i de tunge lædermøbler, læse sin avis og nyde en pibe tobak. Fra væggene ser fortiden ned på gæsten.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

London er en af verdens mest spændende storbyer. Byen så at sige oser af fortid og nutid. Man skal ikke vandre længe rundt i byens gader før man føler fortidens vingesus. Et verdensimperiums hovedstad. Med sine omkring otte millioner indbyggere indenfor det afgrænsede område der kaldes Storlondon og de ca. yderligere tre millioner der bor lige op til, er der lagt op til et storbyliv med sit eget britiske særpræg.
Whitehall, regeringsfirkanten er noget helt for sig. Arkitekturen og menneskenes påklædning påkalder sig hele tiden interessen. Bygningerne med Westminster Abbey og Parlamentet og de øvrige regeringsbygninger vidner om fortids storhed. Påklædningerne går fra mændenes stokke, nok oftest paraplyer, over vest og bowlerhat til ungdommens avancerede form for påklædning.

Billigt

Får man lyst at rejse til London for at se på herlighederne, er det en fordel at være ansat i Flyvevåbnet, og dermed have udleveret et ID-kort. Bevæbnet med dette kan man nemlig bestille hotelværelse på Union Jack Club, som ligger i Sandell Street lige overfor Wateloo Station, næsten midt i London. Her koster det billigste enkeltværelse uden bad og toilet £ 32.80, som efter kurs 10.84 svarer til 354.24 kr. for en overnatning. Det er ikke stort, men rent og pænt. Der er kaffemaskine på værelset med te, kaffe, sukker og mælk, som kan bruges frit. De fælles bade- og toiletfaciliteter er meget fine. Vigtigst af alt, det hele er uhyre rent og velholdt. Et dobbeltværelse koster £ 43.50, omregnet 469.80 kr. Med bad er prisen hhv. fra £ 32.80 til 34.30 og for et dobbeltværelse £ 63.00. Vil man have en familiesuite med plads til to voksne og to børn må man betale £ 81.00. Alle priserne er for det der hedder Temporary Honorary Members, det vil sige personer der ikke gør tjeneste i de britiske styrker, men i andre NATO-landes. Direktøren for Union Jack Club, Lieutenant Colonel R. Cowap siger, -Siden 1985 har vi også lejet ud til officerer, men de skal, på grund af indsigelser fra officersklubberne betale £ 2-3 pund mere pr. overnatning. Han fortæller, at klubben blev grundlagt i 1904 og åbnede for de første gæster i 1907. Dengang lå facaden ud til Wateloo Street. I 1974 flyttede klubben ind i nye bygninger, hvor den højeste er på 24 etager. Det skal lige bemærkes, at morgenmaden kan indtages på Union Jack Club og koster £ 3.20 eller 34.70 kr. Om man kan lide den form for Continental Breakfast, må den enkelte selv finde ud af. Brødet er overordentligt tørt og sejt. Endelig bør rygerne tænke sig om, der er kun få værelser, hvor man må ryge. Ellers må man ryge i receptionsområdet. Her er imidlertid velforsynet med læderstole i rigtig engelsk stil og området er stort, men ganske hyggeligt.

Fra væggene ser Storbritanniens fortid ned på den besøgende. Her er billeder af fortids krigsdeltagere og alle former for krigsmateriel. Endelig er der en lille butik, hvor man kan købe særprægede ting til minde om besøget.

Nem transport

At komme rundt i London er den nemmeste sag i verden. Undergrundsbanen kører næsten lige til alle seværdighederne. Det samme gør todækkerbusserne, det sidste er en oplevelse i sig selv. Offentlig transport er billigt, 58.80 kr. og man kan køre det man vil indenfor fire zoner både lørdag og søndag. På den måde kan man komme til teatre, restauranter, museer, kirker og meget andet interessant at se på. Gadelivet går fra det mest avancerede i påklædning til de hjemløse der bor på en madras i opgangen til Waterloo station. Indkøbsmulighederne er fantastiske, fra Harrods stormagasin til den simple bod bag kirken Saint Martins in the Field vis a vis National Gallery, hvor man kan se Europas ypperste billedkunstneres værker. Herunder også de danske Guldaldermalere Eckersberg og Køpke. God tur.

Vil du være med til at sikre nogle af Danmarks dyreste drenge en blød landing?

Bliv konstabel i flyvevåbnet og få en faguddannelse på højt plan

Har du lyst til at indgå i det team af avancerede specialister, der sikrer at det danske flyvevåben fungerer perfekt til hver en tid og under alle forhold, så har flyvevåbnet en bred vifte af uddannelsestilbud. Du kan blandt andet blive elektronikmekaniker, elkraftmekaniker eller flymekaniker. Vi søger desuden unge, der har lyst til at uddanne sig til Raketoperatør, Kontrol- og varslingsoperatør, Forsyningsassistent eller Administrationsassistent. Det er et krav, at du har en god fysik - som konstabel bliver du også professionel soldat.

Skriv eller ring efter brochure og ansøgningsskema på 44 68 21 22 eller fax os på 44 66 02 97. Du kan også kontakte os på vores e-mail: EO.FVR@INTERNET.DK

FVR

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værløse, Postboks 145, 3500 Værløse

http://www.FORSVARET.FVR.dk

FLY nyt

Nr. 3/97

FLYVEVÅBNET

FLY nyt

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup

REDAKTION:

Oberstløjtnant, ansvarshavende redaktør
Anker Petersen
Krontrolsektionen
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)

POSTADRESSE:

FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50
Omslag: ABC tryk, 44 97 10 80
Deadline for indsendelse af artikler til næste nummer af FLYnyt er: **1. november 1997**.

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

FORSIDEBILLEDE:

Flot udsigt fra speedbåden FLYV ind mod flåden, øvelsesdeltageren i faldskærmen og Slejpner i baggrunden. Nu må man kun håbe, at seletøjet sidder rigtigt.

ISSN: 0907-1962

INDHOLD

NATO er blevet udvidet 3
Medalje for tapperhed 4
Grænseoverskridende samarbejde 5
Flot klaret 7
Der var sorte striber på vandet 8
Lynx helikopter havareret i Polen 11
Computerkrig 12
Fremtiden er stadig usikker 13
Skal Flyvestation Vandel være civil lufthavn 14
Cooperative Banners '97 med dansk deltagelse 16
Dragracing i stærk sol 20
Ekspert i arktisk overlevelse fra Søværnet 22
Flyvestationseskadrille forbereder sig på fremtiden 24
Overskyet optakt 26
Presseofficerer i felten 30
Præsidentbesøg 31
Flyudstilling i frisk vind 32
Man kan ikke gå på vandet - men..... 36
Svenske helikoptere samles under en ledelse 40
Fra balloner til jetfly 43
Kontrolleret havari ved Vandel 46
"Air Force One" i København 47
Danmark med - måske 49
Skydning for hele familien 50
Med hvor det sker 51
Første avancerede missiler på vej 52
Polsk forsvarschef på besøg 53
Bogudsalg 54
Lidt om os selv 55
Run på en bestseller 55
Rejse billigere end skilsmisse 56
Velkommen til museet i Søndre Strømfjord 58
"Ny" F-16 til Skrydstrup 61
Halv milliard til HAWK-ekadrillerne 61
C-130J Hercules forsinket 62
F-16 med drejelig udstødning 62
Totalforsvarsudstilling 'Action '98' 62

Side 4

Side 22

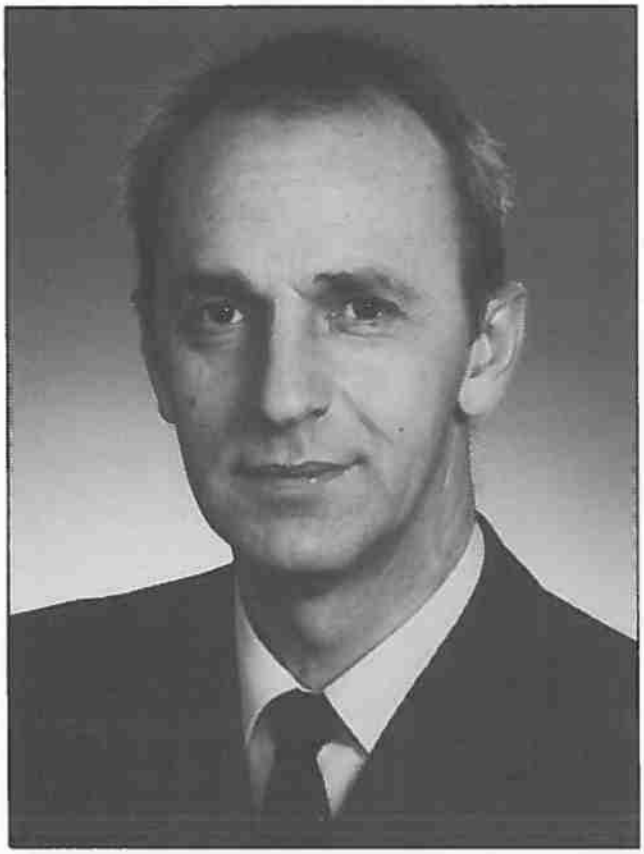
Side 50

Side 52

KOMMENTAR

NATO er blevet udvidet

Af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj (TOP).



Chefen for Flyver taktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj (TOP), siger i sin artikel om den kommende udvidelse af NATO, - Jeg forudser, at vi på alle niveauer, uanset vor grad eller vort speciale, kommer til at anvende vor sparsomme tid og ressourcer på disse områder, alt med henblik på at integrere de nye medlemmer så hurtigt som muligt. (Foto Fototjenesten, Flyvestation Karup.)

Hvad betyder det for Flyvevåbnets (FLV) hverdag, og hvad betyder det specifikt for mig og min enhed og vore daglige aktiviteter?

Denne type spørgsmål har man ofte hørt i den senere tid. Svarene er mangfoldige og ikke altid lige konstruktive eller realistiske.

Lad mig først slå fast, at NATO ikke er udvidet. NATOs medlemslande er blevet enige om at invitere Polen, Tjekkiet og Ungarn til at ansøge om medlemskab. At de pågældende lande bliver medlemmer, er der vel ingen tvivl om.

Men uden at vide noget helt konkret, er det vel rimeligt at antage, at formelt medlemsskab først opnås en gang i 1999. Forinden ligger en lang og kompliceret proces, som landene sammen med NATO skal igennem. Man kan vel tale om en slags super PfP (Partnerskab for Fred) proces, som gerne skal medføre en kraftig tilnærmelse til NATO- standards, -procedurer, -operationsmetoder og ikke mindst en tilnærmelse til vestligt udstyr med tilsvarende bemanding og vedligeholdelseskoncept.

Et område, som kræver særlig opmærksomhed, er en omfattende infrastruktur, som må opbygges, for at gøre de nye landes faciliteter og udstyr interoperable på en fornuftig og smidig måde.

Jeg tænker her primært på Kommando- og Kontrol-området og især på det integrerede luftforsvar, som igennem hele organisationens levetid har været NATOs "flagskib". Standardisering af de tre landes ATC-organisation (Lufttrafikkontrolorganisation) og integration af civile-militære sensorer i et fælles system er en opgave, der kræver omstilling, tilpasning og uddannelse i et omfang, ingen vel kan forestille sig. At kunne operere overalt i det nye luftrum, som det har været tilfældet i det øvrige NATO-luftrum, kræver tid og investeringer på alle områder.

Mange ressourcer er allerede anvendt på ovennævnte områder, men endnu ikke i tilstrækkeligt omfang.

For FLV vil denne situation både inden det formelle medlemskab opnås, men også herefter, betyde en ændring i vore aktiviteter.

Vi har allerede mærket, hvad de almindelige PfP aktiviteter kræver af ændringer. Dette vil blive intensiveret.

De potentielle nye medlemslande vil nu få større bevågenhed og vil nu kunne henvende sig om støtte og hjælp på forskellige områder på et formelt grundlag med klart formulerede formål.

Dansk FLV personel vil blive pålagt opgaver i den forbindelse.

Disse vil, så vidt jeg kan bedømme, primært ligge på områderne undervisning i NATO procedurer samt operationsplanlægning, træning og kvalifikation til opnåelse af NATO standards, introduktion til NATO TACEVAL (Taktisk Evaluering) konceptet og så videre.

Men det vil også i høj grad blive i form af støtte og rådgivning på det logistiske område, ikke mindst materielplanlægning, anskaffelse og indfasning af moderne materiel, samarbejde om NATO fælles projekter, deltagelse i fælles projekter som AWACS, (luftbåret overvågnings-udstyr), ENJJPT (Natos fælles pilottræning) våbenanskaffelser og systemvedligeholdelse.

Jeg forudser, at vi på alle niveauer, uanset vor grad eller vort speciale, kommer til at anvende vor sparsomme tid og ressourcer på disse områder, alt med henblik på at integrere de nye medlemmer så hurtigt som muligt. At FLV generelle standard som følge heraf vil falde, er i denne sammenhæng acceptabelt, fordi det er en konsekvens af en politisk beslutning og prioritering. Den kommende tid

vil vise, om hver enkelt forstår at finde balancen mellem at fastholde en acceptabel optimering af bidraget til FLV kampkraft og på samme tid tilbyde de kommende medlemmer den støtte, de måtte anmode om.

Det er i den forbindelse vigtigt, at vi forstår, at ihvorvel vi kan tilbyde dem støtte på mange områder, er det primært de nye lande, der skal bestemme, hvor de har brug for assistance.

Lad mig slutte med at sige, at det mest spændende område med den største konsekvens er, hvorledes specielt Polen bliver integreret i vores kommandostruktur, herunder hvorledes det bliver en del af det integrerede luftforsvar. Vi har fælles FIR (Flyveinformationsregion) grænse og interesseområde og dermed fælles interesse i, at kommandostrukturen etableres på en enkel og smidig måde.

Jo,- vor hverdag vil blive ændret, såvel ud fra et FLV-perspektiv som for den enkelte.

Vore politiske herrer og vore militære foresatte ønsker, at en del af vor hverdag skal prioriteres anvendt på integration af de nye medlemmer,- også selvom vi mister noget i vores operative standard.

Vi får altså lige så travlt med at opfylde vores målsætning, som vi plejer. Integration af de nye medlemmer bliver en vigtig del af målsætningen. Dette vil i nogen grad ændre FLV hverdag.

FLV vil i den overordnede målsætning for hvert enkelt år fremover tilstræbe at være så konkret og specifik, at det bliver let for den enkelte enhed eller enkeltperson at vælge og prioritere, når behov herfor i denne forbindelse opstår.

At vælge og prioritere i hverdagen er således stadig en kvalitet, som en blå medarbejder må kunne mestre. ❑

Medalje for tapperhed

Forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT) ønsker sergent, Jesper Kingo Lystrup til lykke med Forsvarets Tapperhedsmedalje, som han lige har fæstet på hans uniform. (Foto Leif Ernst, Forsvarskommandoens Fototjeneste).

Sergent i Flyvevåbnet Jesper Kingo Lystrup, der er tjenstgørende ved Luftværnsgruppens Eskadrille 541 på Stevns, blev ved en parade i Kastellet i maj måned, hædret med Forsvarets Tapperhedsmedalje. Medaljen blev overrakt af forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT).

Sergent Lystrup fik tapperhedsmedaljen for sin indsats under angrebet på bunker GUL 1 i det tidligere Jugoslavien, hvor han gjorde tjeneste ved DANBAT.

Pileskud

Lystrup fortalte i et interview i FLYnyt i december 1995, om det der skete i Eks.-Jugoslavien den 18. september 1994. - I de halvandet døgn vi sad i bunkeren, blev der talt 260 granatnedslag af alle slags, også de såkaldte 'pileskud', det er granater fra kampvogne, der går gennem alt.

Efter at bunker GUL 1 blev ramt og fyldt med støv, blev der helt stille forklarede Lystrup. Han tændte sin lommelygte og fik øje på konstabel Michael Madsen, som gav nogle grimme lyde fra sig. Han var hårdt såret i hovedet. Han fik Madsen bragt ud i en pansret mandskabsvogn (PMV), der blev brugt som ambulance. Derefter vendte han tilbage til bunkeren, hvor han forbandt konstabel Michael Heüser, der var hårdt såret i benet og fik også ham bragt ud i PMV'en. Senere forbandt han tre sårede på 'Signalhøjen' og fik dem transporteret til Kostanica. -Det var en meget heftig dag, sagde Lystrup stille.

Anden hæder

Tidligere har Jesper Kingo Lystrup modtaget 10.000 kr. af Ole Erik Andersens fond for sin indsats. På et chefmøde for Flyvevåbnets Chefer i december 1995, sagde chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj (TOP) til Lystrup, -Hvad du måtte have oplevet i bunker GUL 1, kan ingen af os sætte sig ind i, men din måde at reagere på i en alvorlig situation, er vi stolte af. Vi er glade for, at du har vist verden, hvordan flyversoldater klarer sig i en skarp situation. -Hæderen er det væneste træ i skoven, og derfor vil jeg gerne sige dig tak for din indsats og overrække dig denne påskønnelse. Denne var et diplom med følgende tekst, -Jeg ønsker hermed at tilkendegive min påskønnelse af den energiske indsats De ydede som FN-soldat i Eks. Jugoslavien, i bestræbelsen på at redde kammeraters liv. Under de givne omstændigheder reagerede De professionelt og modigt i en særdeles farefuld situation.

Lystrup blev dengang indstillet til Forsvarets tapperhedsmedalje, som han nu har fået. Ved samme parade overrakte forsvarschefen Forsvarets Medalje til major Lars Hoffmann, chef for Luftværnsgruppens Eskadrille 574 og til premierløjtnant af reserven Thomas Høgh Olesen, Flyvertaktisk Kommando.

s-n

Luftforsvarets Grå Eminence

Grænseoverskridende samarbejde

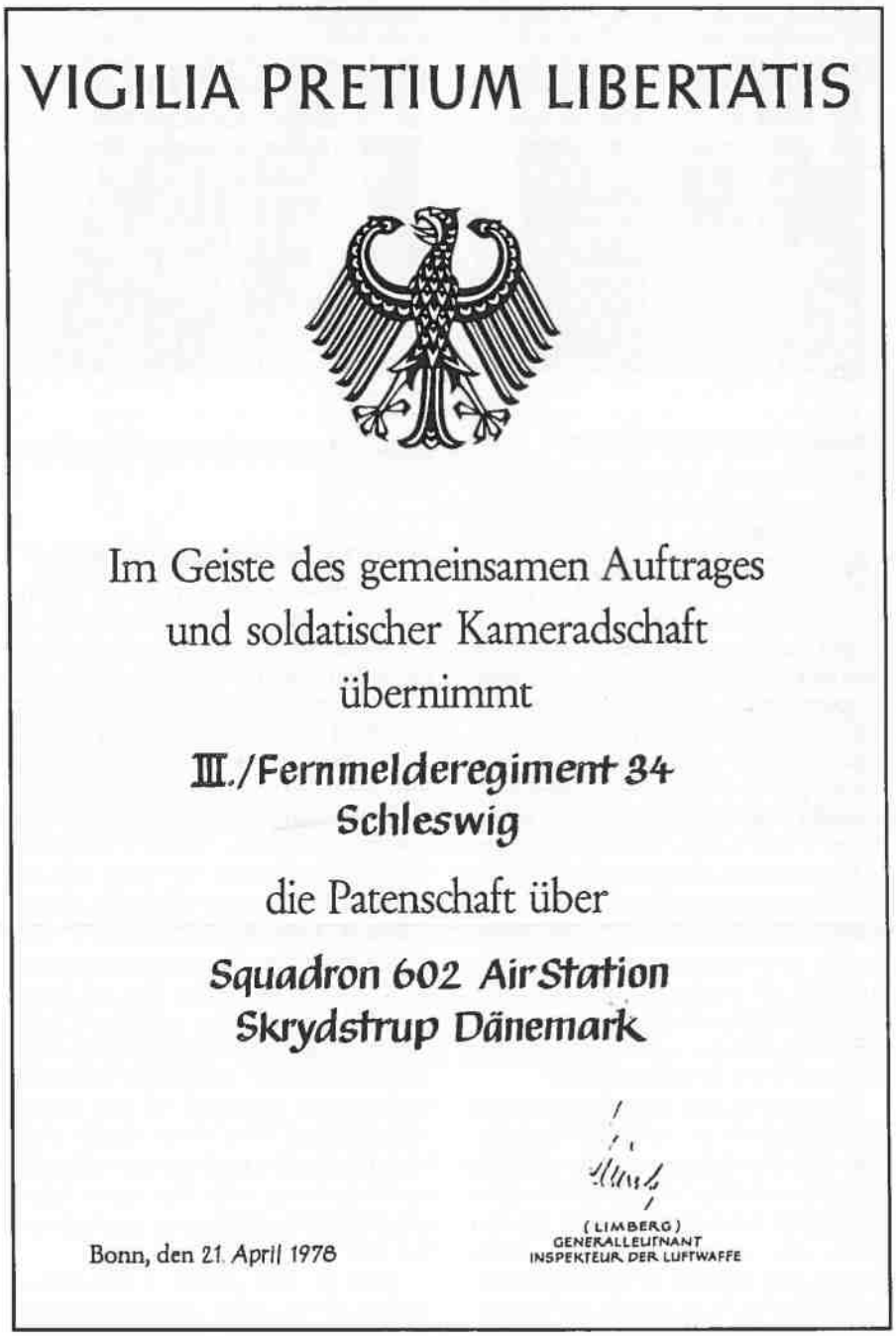
Her troede alle, at Partnerskab for Fred blev opfundet af amerikanerne. Sådan er det ikke. Allerede i 1978 indledte Eskadrille 602 et partnerskab for fred og forståelse med det tyske III. Fjernmelderegiment 34 i Slesvig.

Tekst og billeder
major F. Westergaard, chef for Eskadrille 602

Venskab over landegrænser

Inden for rammerne af "Partnerskab for Fred" oprettes til september 1997 en venskabsaftale mellem en dansk, tysk og polsk enhed, der har ét tilfælles, nemlig luftforsvar. Det er Eskadrille 500 i Vedbæk, som er Kontrol- og Varslingsgruppens største enhed, Radarführungsabteilung 16 i Cölpin på Rügen og 28 Bataljon Radiotechniczny Gryfice syd for Stettin.

Men allerede i 1978 var der to fremsynede enhedschefer, der tog initiativet til at oprette den første partnerskabsaftale mellem en dansk og tysk enhed, nemlig major A.C. Larsen (JOE) fra Eskadrille 602 (ESK602) i Skrydstrup og Oberstleutnant W. Wessling fra III./Fernmelderegiment 34 (hedder nu Radarführungsabteilung 13) i Brekendorf nær Schleswig. Aftalen, der var godkendt af Inspecteur der Luftwaffe, Generalleutnant Limberg og Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor P. Thorsen, blev officielt markeret ved en parade i Brekendorf den 25. maj 1978.



VIGILIA PRETIUM LIBERTATIS

Im Geiste des gemeinsamen Auftrages
und soldatischer Kameradschaft
übernimmt

III./Fernmelderegiment 34
Schleswig

die Patenschaft über

Squadron 602 Air Station
Skrydstrup Dänemark

Bonn, den 21. April 1978

(LIMBERG)
GENERALLEUTNANT
INSPEKTEUR DER LUFTWAFFE

Vigilia Pretutium Libertatis (Årvågenhed er frihedens pris) I henhold til ånden i den fælles opgave og den fælles soldateråand, overtager III. Fernmelderegiment 34 Schleswig fadderskabet over Squadron (Eskadrille) 602, Air Station (Flyvestation) Skrydstrup Dänemark.

Fra v. chefen for Eskadrille 602, major F. Westergaard i samtale med chefen for Radarführungsabteilung 13, Oberstleutnant W. Zeltmann og flyverpræst Kaj Ross-Hansen, Skrydstrup.

Hvorfor et partnerskab?

Indtil 1978 var der kun etableret et formelt militært samarbejde mellem radarstationerne i Skrydstrup og Brekendorf, der dengang tilhørte henholdsvis NATO's Nord- og Centralregion. På grund af stationernes nære geografiske beliggenhed til hinanden, følte man tillige et behov for at styrke de personlige kontakter samt udvikle det sociale og kulturelle samarbejde. Tillige spillede de historiske fakta mht. det dansk-tyske modsætningsforhold gennem tiderne givetvis ind. Ved pagtens indgåelse, udtalte chefen for den tyske enhed bl.a.: "Vore to landes historie har tit været præget af modsætninger. Lad os håbe, at det nye venskabsforhold vil bidrage til at nedbryde de belastninger, fortiden har medført. Jeg er overordentlig glad for, at denne broslagning nu er en kendsgerning."

I partnerskabet lå også ønsket om at inddrage de to enheders kommuner. Vojens Kommune har således gennem samtlige 19 år været en aktiv medspiller i venskabsaftalen. På den tyske side er radarstationen beliggende i Amt Hütten, medens garnisonen siden 1978 har ligget tre steder, nemlig i Schleswig, på flyvepladsen i Hohn og i Eckernförde. Gennem alle årene har Amt Hütten været en fast del af venskabsaftalen, medens garnisonskommunen har skiftet mellem Schleswig-Hohn og Echernförde.

Hvad har venskabet betydet?

I de forløbne år har de to nabostationer gennemført udveksling af personel i forbindelse med øvelser. Desuden har man brugt hinanden som kampdommere under fortræning til NATO taktiske evalueringer. Men også Flyvevåbnet som helhed har haft nytte af det nære forhold mellem de to enheder. I årenes løb har der været situationer, hvor ESK602 har været ude af drift og hvor Flyvertaktisk Kommando samtidig havde planlagt luftmålsskydninger i det tyske skydeområde vest for øen Sylt. Med kort varsel - ofte blot en dag i forvejen i form af en telefonisk henvendelse - har ESK602 gjort det muligt at gennemføre luftmålskydninger med dansk personel fra den tyske radarstation. Hvis dette skulle have været formidlet gennem den officielle kommandovej, ville det have taget lang tid at få adgang til operationer fra den tyske enhed.

Som et fast punkt i venskabsaftalen er en årligt tilbagevendende "partnerskabsdag", hvor personellet på skift besøger hinanden. Ved disse lejligheder deltager også politikere og embedsmænd fra de førnævnte garnisonskommuner.

Partnerskabsdag 1997

Netop medens bølgerne gik allerhøjest i den sønderjyske politiske debat, om at lægge det regionale samarbejde henover den dansk-tyske landegrænse i mere faste rammer, var ESK602 i slutfasen i planlægningen af det årlige venskabstræf, som i år skulle afholdes i Skrydstrup.

De tyske gæster, 26 militære, 3 civile, to kommunalpolitikere fra Slesvig og en embedsmand, ankom den 22. maj kl. 1000 til ESK602. De civile gæster blev herfra kørt til Rådhuset i Vojens, hvor borgmester M. Hovmøller og kommunaldirektør M. Olsen tog imod. Vojens Kommune havde sammensat et program omfattende orientering om og besøg ved Hindemade, som er et moseområde, der i 1934 blev afvandet og siden har været anvendt til landbrug. I 1994 blev naturen genoprettet ved at oversvømme ca. 45 ha af Hindemades 65 ha. Der er i dag et rigt liv af fugle og andre dyr i området. Desuden orienterede kommunen om dens miljøpolitik, og der var arrangeret rundvisning på rensningsanlægget.

De militære gæster fik en briefing om Kontrol- og Varslingsgruppen i almindelighed og ESK602 i særdeleshed, efterfulgt af en rundvisning i eskadrilleområdet. Efter frokosten i cafeteriet på Flyvestation Skrydstrup gik turen til honningkagebyen, Christiansfeld, som blev oplevet til fods. Byen, som også kaldes Brødremenighedens by, blev grundlagt af Herrnhuterne i 1773. Det er en af Danmarks bedst bevarede byer fra 1700-tallet med mange fredede bygninger som f.eks. Kirken, Søsterhuset og Enkehuset. Desuden er der den særprægede kirkegård, Gudsageren. Byen er optaget på UNESCO's observationsliste over verdens kulturskatte. Inden afgangen fra Christiansfeld-området besås Danmarks eneste Bullade fra omkring 1664, som stadig står på sin oprindelige

plads, og skovområdet omkring Christinero.

Turen gik atter tilbage til flyvestation Skrydstrup, hvor både de militære og civile gæster var indkvarteret. Her blev venskabspagten om aftenen festligholdt ved en middag og kammeratligt samvær i Stampersonelmessen. I dette arrangement deltog også de danske og tyske lokalpolitikere og embedsmænd.

Efter morgenmaden returnerede gæsterne til Tyskland. ESK602 glæder sig allerede til genvisitten i Eckernförde i 1998. ❑

Her modtages de to tyske politikere, fra v. er det byrådsmedlemmerne Peter Weissenbacher og Ingrid Ehlers samt stedfortrædende forvaltningschef Günter Draheim. Med ryggen til er det Oberstleutenant W. Zeltmann i samtale med major F. Westergaard.

Flot klaret

Et er at gå hjemme i Danmark og tro at man er god. Noget ganske andet er det at drage ud i NATO og bevise det samme. Eskadrille 543 har gjort det, de blev de bedste.

Eskadrille 543 blev i begyndelsen af juni måned taktisk evalueret i sin egenskab af udrykningseskadrille i NATO's hurtige reaktionsstyrke (RRF). Resultatet af evalueringen var god. Chefen for HAWK Afdeling Øst (HAFD-Ø), oberstløjtnant Jørgen Due, sagde efter pre-evalueringen i marts, -Det er med største fortrøstning jeg tager til den endelige evaluering i Tyskland i uge 24 og 25. Han fik sin fortrøstning imødekommet i en grad ingen vel havde drømt om. I konkurrence med tre tyske PATRIOT- og to HAWK-eskadriller, opnåede Eskadrille 543 (ESK 543), det bedste resultat. Antallet af Excellent-karakterer var meget høj. Tilfredsheden blandt eskadrillens personel er stor, og det med god grund. De har slidt for det i mere end et halvt år. Resultatet sættes også i relief af det forhold, at eskadrillen består af personel sammenbragt fra det meste af Flyvevåbnet.

Stolt general

Da resultatet af den taktiske evaluering blev kendt, sendte chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj (TOP) følgende signal til eskadrille 543:

-Det er med stor glæde og professionel stolthed på jeres vegne, jeg har modtaget resultatet af Eskadrille 543's TACEVAL (Tactical Evaluation) i reaktionsstyrkerollen.

Der er med denne TACEVAL brudt grænser og skrevet historie og samtidig opnået et særdeles flot resultat. Eskadrillens personel har sammen med HAFD-Ø og Luftværnsgruppen (LVG), støttet af designeret personel fra hele Flyvevåbnet vist, at personel i det danske Flyvevåben effektivt kan leve op til den krævede standard, og professionelt til fulde tåler sammenligning med tilsvarende udenlandske enheder.

Jeg har aldrig været i tvivl om, at I kunne løse opgaven, - I har nu selv på det flotteste bevist dette. Det har tillige været en glæde dagligt i FTK's stab at kunne følge "slagets gang" gennem denne eksemplarisk gennemførte rapportering. ESK543, HAFD-Ø, LVG og designeret personel fra det øvrige Flyvevåben kan med rette være stolte af dette resultat. WELL DONE!

s-n

Flyvevåbnets Flyvehavarikommission

Der var sorte striber på vandet

Formanden for Flyvevåbnets Flyvehavarikommssion, oberst N.J. Hansen (NIS), var klar i sin konklusion på Gulfstream G-III halenummer F-330's totalhavari ved Vagar lufthavn på Færøerne den 3. august 1996. -Det var udtryk for et menneskeligt fejlskøn, at anflyvning til Vagar ikke blev afbrudt på et tidligere tidspunkt. Men årsagen til havariet indeholder også usikkerhedsmomenter, der kan have haft indflydelse på den samme beslutning.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Leif Ernst, Forsvarskommandoen

Flyvevåbnets Flyvehavarikommission har færdiggjort sit arbejde med at undersøge Eskadrille 721's Gulfstream G-III, halenummer F-330's havari den 3. august 1996 klokken 1342:31, hvor flyet totalhavarerede mod en stejl fjeldside ved Sørvágafjordens sydkyst og alle ombordværende omkom.

Den store offentlige interesse om sagen førte til at forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT) indkaldte til pressemøde i Eigtveds Pakhus den sidste fredag i juni. Interessen for tragedien kan ikke siges at have lagt sig. Både den skrevne presse og TV var til stede.

Dyb alvor

På lærredet blev der vist et billede af en Gulfstream G-III, det var ikke halenummer F-330. Billedet blev taget af, og i stedet blev et billede af ni kister indsvøbt i Dannebrog lagt på. Der var meget stille da forsvarschefen sagde, -Udenfor den egentlige pressekonference, og inden kameraerne begynder at snurre, vil jeg gerne med dette billede lede tankerne tilbage til begravelsen af de omkomne. Og til den største tragedie, der har ramt forsvaret i nyere tid.

-Jeg vil gerne sige, at vi er taknemmelige for samarbejdet med pressen, altså jer, der er her til stede. Vi er taknemmelige for den måde I behandlede sagen på, ikke mindst i forhold til de pårørende. Foruden at være hårdt mærket af tabet af deres kære, var de også pludselig midtpunkt i en stor begivenhed. Det var svært for dem.

Pårørende underrettet

Som indledning til den officielle del af pressekonferencen sagde VIT, -Havarikommissionens rapport er nu fordelt til de relevante myndigheder indenfor Forsvaret. Jeg kan fortælle, at de pårørende i Danmark blev underrettet om indholdet torsdag og de pårørende på Færøerne dagen før. Personlig har jeg endnu ingen mening om rapportens indhold, da der først skal komme udtalelser fra de relevante myndigheder.

Barske vejrforhold

Formanden for Flyvevåbnets Flyvehavarikommission redegjorde herefter for forholdene omkring flyvningen. Ingen detaljer undgår kommissions blik, der er tale om alt fra besætningens gøren og laden til, hvilken teknisk stand flyet var i. Man interesserer sig alvorligt for, at alle eftersyn og modifikationer er gennemført. Man fandt da også, at to modifikationer ikke var gennemført indenfor den afsatte tidsramme, men disse var uden betydning for flyets flyvedygtighed. Hovedinteressen samlede sig til syvende og sidst mest om vejrforholdene ved Vagar den fatale 3. august 1996.

En varmfront havde netop passeret Færøerne, hvorfor øerne lå i en varmsektor med en sydvestlig varm og fugtig luftstrøm, som forårsagede dis, finregn, regn og tidvis tåge.

Voldsomme vindforhold

Vinden på Vagar var den dag efter klokken 10 variabel fra retninger mellem 140° og 280° med hastigheder varierende mellem tre og 10 m/sek. Dette lyder ikke alarmerende. Problemet ligger i højdevinden og topografien omkring indflyvningen til Vagar lufthavn.

Ved at opbygge en model på 6x12 m. i størrelsesforholdet 1:1500, og indlæse de kendte vinddata i en computer, udarbejdede Skibsteknisk Laboratorium en række vindtunnelforsøg, der bestod i en synliggørelse af luftstrømningerne i området på det givne tidspunkt. På den sidste del af flyvningen udviklede der sig en kraftig venstreroterende bjerg-/læbølge. I havariområdet, mellem havoverfladen og ca. 400 m højde observerede man store udsving i vindretningerne mellem 190° og 300° og med en anslået styrke på mellem 20 og 40 knob. Der blev også observeret kraftige horisontale og vertikale vindstrømninger i området.

Danmarks Meteorologiske Institut undersøgte i 1987-88 turbulensforholdene ved indflyvningen til bane 13 på Vagar, som bekræfter de resul-

Fra pressemødet i Eigtved Pakhus, hvor, tv. Forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT) sammen med formanden for Flyvehavarikommissionen, oberst Niels J. Hansen (NIS) redegjorde for havarirapporten vedrørende Gulfstream G-III havariet ved Vagar lufthavn på Færøerne sidste år den 3. august.

tater Skibsteknisk Laboratorium er kommet frem til.

Dataene fra Skibsteknisk Laboratorium blev i en uge i januar anvendt til vindtunnelforsøg i Flight Safety's G-III simulator på Gulfstreams fabrik i Savannah, Georgia, USA. De flyveforhold der kom frem i simulatoren blev betegnet som 'ekstreme'. Jo mere man nærmede sig fjeldene i den sydlige del af fjorden desto mere tiltog vindens intensitet. Den sidste model bragte til tider luftfartøjet ud af kontrol på i mindst to af tre akser og krævede fuldt udslag på rorfladerne. Det betød, at det var nødvendigt at anvende begge hænder i forsøget på at kontrollere luftfartøjet. Der blev peget på, at luftfartøjet i forbindelse med den kraftige turbulens lagde et så stort arbejdspres på piloten, at han kunne være udsat for begrebet (Spatial Disorientation), det vil sige en uklar opfattelse af sin egen position og bevægelse i forhold til jordoverfladen. Konklusionen på prøverne var:

- Piloten havde været udsat for en ekstrem høj arbejdsbelastning under indflyvningen og det efterfølgende forsøg på at overskyde banen på Vagar.
- Alle piloter, der deltog i simulatorflyvningerne ville have afbrudt indflyvningen i en højde mellem 500 og 600 m og ikke fortsat til 330 m højde.
- At de flyveforhold, der blev oplevet i simulatoren alle blev vurderet som uacceptable for udførelse af en indflyvning.

Vidneudsagn

Havarikommissionen afhørte adskillige vidner i området efter havariet. Piloten på Søværnets LYNX helikopter fløj fra Sørvåg havn til havaristedet klokken 14.12. Ved havaristedet observerede han en vindhastighed på 17-18 m/sek. Han oplyste, at han havde mødt den kraftigste turbulens han nogensinde havde oplevet.

En af AFIS-operatørerne i tårnet på Vagar lufthavn fortalte Flyvehavarikommissionen, at hun forventede, at Danish Air Force 330, flyets kaldesignal, ville overskyde, for som hun sagde, -Der var sorte striber på vandet i Sørvågsfjorden, og at dette erfaringsmæssigt gav voldsom turbulens.

En kvinde fra Bø forklarede, at der altid var kraftige kastevinde når vinden var syd- til sydvestlig. Hun havde derfor undret sig over, at flyet kom ind gennem fjorden.

Et øjenvidne til selve havariet fortæller, at han så flyet vippe fra side til side, men ikke over 10-15° hver vej. Da flyet var ud for Breiðá kæntrede det pludselig 180° til rygvendt stilling. Herefter mistede det højde og fløj direkte ind i fjeldsiden med bugen opad. Fra flyet vendte bugen i vejret til det ramte klippen gik der ca. fem sekunder. Flyet eksploderede ved sammenstødet og brød i brand.

Uklare bestemmelser

I de mange bestemmelser, der omgærder flyvningen, er bestemmelserne for anflyvning af Vagar, på grund af de ekstreme vejrforhold, mere restriktive end andre steder. Alligevel har havarikommissionen peget på, at flere bestemmelser er uklare. Man påpeger blandt andet, at de diagrammer, der er udarbejdet til på forhånd at fastslå, hvornår turbulensen kan forekomme, let, moderat eller kraftig, giver mulighed for fejltydning.

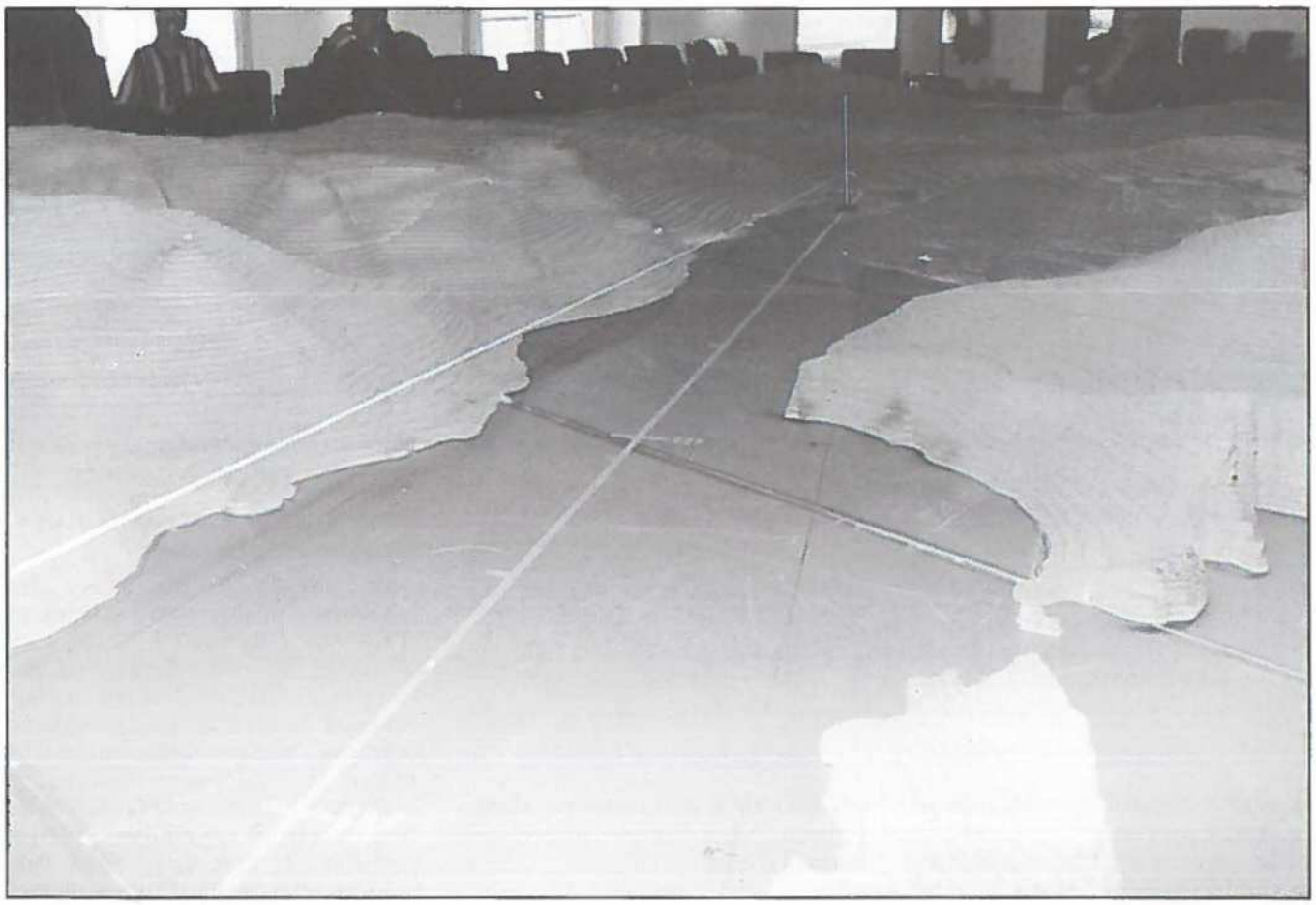
En anden faktor er en vindmåler, der står på toppen af klippen ved indflyvningen, den har vist sig på grund af de bjergene ikke at vise den korrekte vind.

Formanden for havarikommissionen lod ingen i tvivl om, at man vil gøre, hvad man kan for at rette bestemmelserne og i øvrigt gøre, hvad der er muligt for at gøre Vagar mere sikker at anflyve. -Et spørgsmål om, hvorvidt man ikke blot kunne flytte Vagar, blev af forsvarschefen besvaret med, at ingen steder på Færøerne er det muligt at finde et egnet sted til en lufthavn, der ikke er omgivet af bjerge.

Båndoptageren

Båndoptageren i cockpittet, kaldet Cockpit Voice Recorder (CVR), blev fundet i en stand så den kunne afspilles, hvorimod instrumentet, der havde optaget flyets bevægelser blev knust ved havariet i en sådan grad, at oplysningerne ikke kunne udtages.

Båndet på CVR kører hele tiden og den sidste halve times samtaler i cockpittet er altid på båndet. Det fremgår, at piloten har haft svært ved at holde farten nede. Faktisk har den



Modellen på 6x12 m. i størrelsesforholdet 1:1500 viser landskabet omkring indflyvningen til Vagar lufthavn. Den lille lyse plet på det sidste og mørkeste forbjerg til højre for centerlinien viser, hvor halenummer F-330 havarerede.

divieret mellem 140 og 210 knob, hvor den skulle have ligget omkring 160. På den sidste del af flyvningen siger teknikeren på et tidspunkt, at farten er for høj, hertil svarer piloten, at han ikke kan få mere af (fart). Kort før havariet siger teknikeren, -Nu kommer det! Og sekundet efter, -Så kan du godt gå rundt! Hertil svarer piloten, -Vi er kørt! Og beordrer hjulene op. Der er ingen indikationer af, at flyet er 'stallet' (haft for lav flyvehastighed).

Tekniske undersøgelser

De tekniske undersøgelser på stedet blev vanskeliggjort af, at luftfartøjet lå på en stejl klippeskrænt nær kysten. Vragdelene var spredt over et større område. På trods af den kraftige opbrydning af flystellet og den efterfølgende brand, blev alle rorflader, begge vinger og motorerne fundet i rimelig hel stand.

Alle delene blev bjerget og ved hjælp af to LYNX helikoptere fra Søværnets flyvetjeneste bragt til enten havnen i Sørvåg eller til et skib der lå nedenfor havaristedet. De bjergede dele blev senere bragt til Flyvestation Værløse og rengjort til videre undersøgelser.

De efterfølgende undersøgelser blev foretaget følgende steder:

- Gulfstream fabrikkerne, Savannah, Georgia, USA.
- Heneywell, Phoenix, Arizona, USA.
- Rolls Royce, East Kilbridge, Glasgow, Scotland.
- Hovedværksted Aalborg.

Hertil kommer så Flyvehavarikommissionens egne eksperter, som i måneder har arbejdet på at opklare årsagen til havariet. Ingen anstrengelser blev sparet.

Hvorfor

Det der har optaget alle er, -Hvorfor fortsatte piloten indflyvningen mod Vagar under disse ekstreme forhold. Både VIT og NIS sagde enstemmigt, -Det får vi aldrig at vide. Fra journalisterne blev der flere gange spurgt, om det ikke var fordi den afdøde forsvarschef havde lagt pres på pilot og besætning. Det afviste NIS, blandt andet med henvisning til, at forsvarschefen havde ladet Færøernes Kommando vide, at hans besøg der måske ville blive aflyst på grund af det dårlige vejr.

-Men, fortsatte han, jeg kan ikke afvise, at piloten er fortsat fordi han vidste, hvor vigtigt det møde var, som forsvarschefen var på vej til. Flyvevåbnets personel er professionelle og vil altid gøre deres yderste for, at en opgave bliver løst. Men jeg må understrege, vi ved ikke, hvorfor han fortsatte.

Pressemødet varede halvanden time, VIT sluttede af med at takke alle der var kommet, og sagde, at man vil gøre alt for, at den tragiske hændelse vil blive brugt til at gøre flyvesikkerheden bedre, hvor det overhovedet kan lade sig gøre. ❑

Helikopterstyrt

Lynx helikopter havareret i Polen

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Fredag den 14. juni styrtede Søværnets Flyvetjenestes LYNX/MK80A helikopter, halenummer S-170, ført af premierløjtnant Jonny Henning Andersen, 34, ned ved et flyvestævne på Góraszka flyveplads i nærheden af Warszawa.

Piloten fik brud på kæben, medens teknikeren, sergent Jesper Tauning, 32, pådrog sig et snitsår på venstre underben, hudafskrabninger på venstre hofte og et blåt mærke på venstre lår. Andenpiloten, premierløjtnant Lars Christian Munch, 28, slap med mindre småskrammer. Tre tilskuere blev lettere såret af vragdele fra helikopteren.

Polsk/dansk læge

Wiera Kristiansen, der er reservelæge ved infirmeriet på Flyvestation Værløse siger til FLYnyt, -Besætningen blev hentet hjem fra Polen om mandagen i en C-130H Hercules udstyret med MEDEWAC container. Hun fortæller også, at de tre sårede tilskuere, kun havde fået skrammer da de blev ramt af stumper fra helikopteren, og at de i øvrigt stod ca. 200 m fra stedet, hvor luftfartøjet styrtede ned.

Wiera Kristiansen, havde i øvrigt fuldt op at gøre med at fungere som tolk for både læger og havarikommission. Medlemmerne af den civile polske havarikommission talte ikke engelsk. På hospitalet måtte den danske læge konstatere, at i Polen bruger man ikke latinske anatomiske betegnelser, men polske. Igen var det en fordel, at Wiera Kristiansen talte polsk.

Undersøgelser

Havariet fandt sted under 'II International Air Picnic Góraszka'. Den danske havarikommision fløj til Polen den 15. juni tidligt om morgenen. På de billeder, der blev vist i dansk TV, kunne man kun se, at helikopteren i lav vandret flyvning pludselig forsvandt i en støvsky.

Af havarikommissionens foreløbige redegørelse, hvoraf det fremgår, at ulykken skete i forbindelse med udførelse af en Wing Over-manøvre. De nærmere omstændigheder undersøges fortsat af Flyvehavarikommissionen.

Om halenummer S-170 kan genopbygges er der endnu ikke taget stilling til, chefen for Flyvematerielkommandoens Helikoptersektion, afdelingsingeniør Jørgen Petersen siger, -Vi undersøger mulighederne for genopbygning af S-170 i forbindelse med levetidsforlængelsen af hele LYNX-flåden. ❑

Søværnets Flyvetjeneste's LYNX, halenummer S-170, efter havariet på Góraszka flyveplads i nærheden af Warszawa. (Foto via Flyvesikkerhedssektionen, Flyvertaktisk Kommando).

Eskadrille 574

Computerkrig

Stingermissilet er et jord-til-luft missil som en afghansk bjergbonde tager på nakken i de vilde bjerge i Afghanistan for at skyde russiske fly ud af himlen. Vi fulgte med en eftermiddag medens personellet fra Eskadrille 574 var under uddannelse i Varde, det tog livet af udsagnet om den afghanske bjergbonde.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Indførelse af et nyt våbensystem, betyder, at alle begynder fra bunden. Stinger mandbåren jord-til-luft missilet er ingen undtagelse. Ganske få ansatte ved Eskadrille 574 havde indtil begyndelsen af juni måned stiftet bekendtskab med det våbensystem Eskadrillen i fremtiden skal uddanne personel af reserven og værnepligtige til at betjene. Nu gik det for alvor løs med et 14 dages kursus ved Hærens Artilleriskoles Uddannelsesafdeling i Varde, for chefen for Eskadrille 574, major Lars Hoffmann og en halv snes af hans befalingsmænd, med blandt andre kaptajn P. Mørkeberg, som instruktør.

Nye forkortelser

Som antydet, så er der sket store ændringer siden Red Eye jord-til-luft missilet blev indkøbt til Hæren, for utrolig mange år siden. Stinger missilet adskiller sig fra Red Eye ved at have et meget større område, hvori det kan engagere et fjendtligt fly. Stinger kan stadig anvendes som et skulderbåret våben og affyres herfra. Træfsikkerheden er imidlertid blevet betydelig forøget med indførelsen af, og nu kommer den første forkortelse alle må lære LVFA, Luftværnsfeltaffutage. LVFA er den absolut sidste del i det komplicerede elektronisk system, der har været i brug inden LVM (Luftværnsmissilet) bliver affyret fra LVFA.

I al korthed er det således, at målet bliver opdaget af en VARA (Varslingsradar), som gennem Dansk Eurocom Områdesignalsytem (DEOS) sender signalet videre til Luftværnscentralen (LVC), hvorfra signalet går videre til Battericentralen (BTC) som igen har forbindelse til Luftværnsmissilgruppen (LVMGRP), som råder over et antal LVFA. Ved BCT er der en Indvisningsradar, hvis oplysninger også ender hos LVFA, hvor en lille monitor fortæller kommandøren, hvad han har af mål, og hvad han må skyde på. Hvis det lyder rimeligt indviklet og der synes langt til den afghanske bjergbonde, så er det rigtigt.

Færre ledninger

De der kender en smule til opstillingen af en IHAWK-Eskadrille vil vide, at det er noget med at trække kilometervis af kabler, som vejer op til et kilo pr. løbende meter. Vi kiggede på, medens man foretog en øvelsesopsætning af en LVMGRP på Varde kaserne. Nu var der tale om kabler i felttelefonklassen, hvad bestemt ikke gør nogen forpustet. Ellers foregår kommunikationen mellem LVC og BCT ved hjælp af radiokommunikation.

Chefen for Eskadrille 574, Stingereskadrillen, major Lars Hoffmann. Han er så glad for opgaven med at oprette den nye eskadrille, at han har bedt om at få lov at blive til uddannelsen af reserveofficererne er kommet i gang.

I sagens natur taler vi også om materiel, der er betydelig lettere og lettere at flytte med en IHAWK-missilet.

Computerworld

Vi kiggede indenfor i kontrolvognen, hvor major Lars Hoffmann var helt væk i at betjene en computer. Han var i gang med at line LVMGRP'ernes skydeområder op på skærmen. Det voldte ind imellem en smule problemer, men to andre kursister var hele tiden klar med gode råd og ideer om, hvad man så kunne gøre, når det Microsoft Word styrede træningssystem voldte knuder.

Major Hoffmann lagde ikke skjul på sin begejstring over at have fået opgaven med at opbygge uddannelseseskadrillen. Han er så glad for opgaven, at han har bedt om at få lov at blive ved Eskadrillen i yderligere nogle måneder, for at se sit indledende arbejde afsluttet.

Lang uddannelse

Seniorsergent B.P. Hansen har været på kursus i Varde fra den 6. januar til den 23. maj, hvor han blev uddannet til instruktør på Stinger systemet. Så var han lige hjemme på Stevns i 14 dage for at se til sit skrivebord, hvorefter han fulgte med de øvrige tilbage til Varde. Han er også uddannet instruktør på DE-HAWK og Taktisk Kontrolofficer på begge typer.

Som nævnt andetsteds i bladet, blev Stinger for første gang præsenteret for offentligheden ved Åbent Hus på Flyvestation Aalborg den 15. juni.

Vi forlod Eskadrille 574 i Varde med en fornemmelse af, at alle havde nok at gøre med at blive færdige til at modtage de første reserveofficerer til uddannelse i det kommende efterår. ❑

Flyvestation Tirstrup

Fremtiden er stadig usikker

Det eneste der lige nu ligger klart omkring Flyvestation Tirstrup er; -Kontrakten mellem Århus Lufthavn og Flyvevåbnet udløber den 1. juni 1998. Herudover ved man ikke ret meget om, hvad der skal ske. De resterende 80 ansattes fremtid er fortsat uvis.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

For chefen for Flyvestation Tirstrup, oberstløjtnant F. von G. Carstensen (VON), er situationen ikke ny. Han var i begyndelsen af dette årti gennem den samme proces, da han som chef for Flyvevåbnets Flyveskole, forestod lukningen af denne. Han kender om nogen de frustrationer personellet må gennemleve under en lukning af et helt tjenestested.

VON siger til FLYnyt, -Lige nu ser det ud, som om flyvestationen ikke bliver solgt, men at det ender med en lejeaftale. Denne er færdigforhandlet med Århus Lufthavns styrelse, og skal nu godkendes i Århus, Renderup, Ebeltoft og Grenå kommunalbestyrelser, hvilket jeg forventer sker i august eller september måned. VON gør opmærksom på, at der i forsvarsaftalen tales om salg og ikke om leje, hvorfor en lejeaftale skal godkendes enten af forsvarsministeren eller forsvarsudvalget, hvor forsvarsforligspartierne er repræsenteret. Hertil kommer en aftale om leje af det materiel, der er nødvendig for at holde en lufthavn i operativ drift.

Måske til Hæren

Om de områders fremtid, som ikke skal lejes ud, måske sælges, til lufthavnen siger VON, -De tre eskadrilleområder og BIKINI-hangaren beholder forsvaret. Lige nu er det min opfattelse, at driften af dem overtages af Prinsens Livregiment i Viborg. De kan bruge områderne til oplæg af feltbefæstnings- og brobygningsmateriel, det fylder meget og er ikke så tit i brug, men er nødvendigt for Hærens operationer i krigstid. Min formodning bygger på det jeg har kunnet læse ud af referater fra forskellige møder. Det er besluttet, at to af Hærens depoter i Hinderup Skovby flyttes til Tirstrup, og med dem følger der fem stillinger.

Personellet

-Hvad sker der med personellet? -Det ved vi ikke så meget om lige nu. Skal de blive her, bliver det som civilt ansatte. Der har været forhandlet til mange sider om ansættelse af blandt andet brandfolkene og flyvelederpersonellet. Det er en vanskelig sag med flyvelederne, for både Statens Luftfartsvæsen og Flyvevåbnet har for få flyveledere.

Om de 80 mand der er tilbage på Flyvestation Tirstrup siger VON, -De skal inden begyndelsen af august måned have fortalt Flyvertaktisk Kommando, hvor de ønsker at gøre tjeneste i fremtiden. I øvrigt er det sådan, at 10 af de 80 for tiden er på orlov. Dem har vi så måttet erstatte med folk på time- og dagpenge.

Om personellet ved Bygningsafdeling 4 (BYG 4) siger VON, at lufthavnen har talt om at 'leje' dem til at forestå vedligeholdelsen af lufthavnen. -Vi ved endnu ikke, om BYG 4 også skal forsvinde herfra. Deres største kunde i fremtiden bliver Søvær-

Lufthavnsbygningen på Flyvestation Tirstrup eller, som den officielt hedder, Århus Lufthavn, passeres årligt af mellem 800.000 og 900.000 passagerer. I 1996 steg passagertrafikken med 10%.

nets Operative Kommando i Århus efter at Randers Kaserne lukker.

Mange penge

Ifølge CS-bladet betaler lufthavnen i dag 8 mio. kr. i leje og for de ydelser man modtager i form af flyvekontrol, brand- og redningsberedskab med mere. Flyvevåbnet mener, at beløbet på grund af pristalsreguleringen burde 9,2 mio. kr., et tal man strides om. Det må siges at være billigt i betragtning af, at blot radaren koster omkring 1 mio. kr. om året i vedligeholdelse, og hertil kommer en elregning på omkring 700.000,00 kr. Afisning af banerne koster tæt på en million og hertil kommer 840.000,00 kr. til almindelig vedligeholdelse af baneanlægget.

Flyvevåbnet har regnet ud, at i virkeligheden skal lufthavnen betale 23 mio. kr. for ydelserne. Uanset de mange tal der fyger gennem luften, og hvor mange firmaer der har budt ind på at drive lufthavnen videre, så resterer der fortsat usikkerhed blandt de 80 tilbageværende ansatte ved Flyvestation Tirstrup.

❑

Flyvestation Vandel

Skal Flyvestation Vandel være civil lufthavn

Interessen for, og debatten om, hvad Flyvestation Vandel kan anvendes til, har aldrig været større end i denne forsommer. Den generelle opfattelse imellem folk i omegnen er, at flyvestationen er lukket. De lokale politikere derimod har inddraget flyvestationens arealer i debatten om udvidelsen af Billund lufthavn.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

-Hvad, er Flyvestation Vandel ikke lukket? Det troede jeg da, det har da stået i avisen. En spørgsmål mangen ansat har måttet tilbagevise gang på gang. Blandt de lokale amts- og kommunalpolitikere er opfattelsen en anden. De ved meget vel, at flyvestationen har store uudnyttede arealer, og midt i juni måned kunne man i Vejle amts Folkeblad læse, at Egtved kommune, som er flyvestationens hjemkommune, diskuterer muligheden for at gå ind i et aktieselskab, som skal købe en del af arealet, uden at man egentlig ved til hvad. Den opgave vil engagere professionel bistand til at løse.

Andre har foreslået, at Vandel kunne bruges til svæveflyve- og motorflyvecenter. Der har været forslag fremme om at bruge stedet til oplagring af nødforsyninger for hele Danmark, som så kunne flyves ud

Med højt løftet pegefinger forklarer kaptajn og medlem af initiativgruppen i Åst, W.B. Sørensen, lokalpolitikerne om mulighederne for en fremtidig anvendelse af Flyvestation Vandel som en fremtidig del af Billund lufthavn.

herfra. Hjemmeværnsfolkene ønsker at få et flygtningecenter flyttet til Vandel og bruge stedet som uddannelsescenter for det Syd- og Sønderjyske område. For blot at nævne enkelte forslag.

Billund Lufthavn

Egtveds borgmester Jørgen Pedersen er gået stærkt ind for, at udvidelsen af Billund Lufthavn sker ved, at man inddrager start- og landingsbanerne på Flyvestation Vandel i overvejelserne. Det har lufthavnens bestyrelse hidtil afvist. Argumenterne i sagen er ikke altid helt klare og derfor er det vanskeligt udefra at se, hvilke interesser det er de enkelte interessenter i sagen forfølger.

Udvidelsen

Billund Lufthavn skal have en ny bane. Ikke fordi den gamle ikke kan klare trafikken, men fordi støjen fra lufthavnen plager byen. Lufthavnen er placeret i byens nordkant. Landevejstrafikken, der forårsages af de mere end 1,5 mio. passagerer, der hvert år passerer gennem lufthavnen, har givet vejmyndighederne hovedpine. Succesen er på sin vis blevet en plage for de vise fædre. Der planlægges og debatteres vejføringer som aldrig før i området.

Den nye bane skal ligge ca. 1500 m nord for den nuværende, men forskudt i vestlig retning. De betyder, at man nu flytter støjcigaren på 50 db. Ind over den sydlige del af Grindsted by og en del af byen vil komme til at ligge i støjcigaren over 55 db.

Initiativgruppen

Initiativgruppen i Aast, som har været de mest aktive i spørgsmålet om, at Flyvestation Vandel skal udgøre en del af Billund Lufthavn, har leveret politikerne den mest indædte modstand mod at bygge nyt. To af talsmændene, kaptajn i Hærens Flyvetjeneste Willy B. Sørensen og arkitekt Jan Lux, begge Aast, havde på initiativgruppens vegne inviteret lokal-, amts- og folketingspolitikere til at komme ud at se Flyvestation Vandel. Den politiske sommertid gjorde, at der kun kom godt 30. De fik til gengæld en grundig gennemgang og forevisning af flyvestationen. Samtidig lagde ingen af de to skjul på deres mening om anvendelsesmulighederne. De anførte overfor politikerne, at deres argumenter for anvendelsen af Vandel altid blev forelagt Billund Lufthavns ledelse til udtalelse, hvorefter lufthavnsledelsen's udtalelser blev erklæret for at være sandhedsvidnet, som W.B. Sørensen udtrykte det. Der mere end sporedes en dyb mistillid mellem parterne i sagen.

Besøget på Flyvestation Vandel varede mere end tre timer.

Tilbage står flyvestationens personel som tilskuere til en kamp om den del af deres arbejdsplads, der ikke længere skal anvendes til militære formål. ❑

Cooperative Banners '97 med dansk deltagelse

Tekst og billeder Jan Jørgensen

Danmark deltog i perioden fra 26. maj til 6. juni i Cooperative Banners '97, en øvelse i NATO's Partnerskab for Fred program (normalt blot omtalt som PfP for Partnership for Peace), som fandt sted i det sydlige Norge og Sverige. Totalt deltog mere end 1800 soldater, 36 flåde fartøjer samt 45 fly og helikoptere fra mere and 18 nationer i Cooperative Banners '97. Øvelsen fokuserede på realistisk træning i fredsbevarende missioner (Peace Support Missions) gennem en serie af koordinerede øvelsesmomenter for hær, flåde og flystyrker.

PfP aftalen blev indgået mellem 27 nationer fra NATO, den tidligere Warszawa Pagt og gruppen af alliancefri lande i 1994. Meget kort fortalt er formålet med PfP programmet at skabe/bevare fred og stabilitet i et Europa, der de seneste år har gennemgået kraftige sikkerhedspolitiske forandringer. PfP er således et meget vigtigt forum for løbende gennemførelse af tillidsskabende aktiviteter, såsom militære besøg i medlemslandene, fælles kurser og seminarer og ikke mindst øvelser for de involverede landes militære styrker. PfP skal desuden bidrage til at skabe en dialog mellem NATO og de enkelte partnerlande og dermed virke som stabilisator med henblik på et eventuelt kommende fælles sikkerhedssystem.

PfP har løbende afholdt en omfattende serie af øvelser for medlemslandenes militære styrker, som f.eks. Cooperative Jaguar '95 i Danmark, men det specielle ved Cooperative Banners '97 var, at man for første gang trænede hær, flåde og flystyrker sammen i fælles operationer. Hidtil har PfP øvelser koncentreret sig om træning af de tre værn hver for sig i fredsbevarende operationer, men med Cooperative Banners '97 er PfP programmet bragt ud af sin indledende fase og udviklet videre mod et mere realistisk integreret operations koncept.

Mål og midler

Cooperative Banners '97 blev afholdt af NATO's nordvestlige kommando, og var således formelt ledet af chefen for de allierede styrker i Nordvesteuropa (CINCNORTHWEST), Air Chief Marshall (RAF) Sir John Chesire. Selve planlægningen og udførelsen af øvelsen blev ledet af hovedkvarteret for de allierede styrker i Nordeuropa (HQ NORTH) placeret i den norske by Stavanger.

Overordnede mål for Cooperative Banners '97 var at udvikle interoperabilitet og fælles procedurer som led i fredsbevarende operationer samt at udføre missionsorienteret træning for multinationale styrker til indsættelse i fredsbevarende operationer. Øvelsen var opdelt i to faser, hvor Fase 1 bestod af familiarisering for at få deltagerne tilvænnet hinanden og NATO's operative niveau og Fase 2 bestod af de egentlige operative træningsaktiviteter. Med andre ord simulerede øvelsen et typisk scenario for en fredsbevarende operation, som er virkelighed for de militære enheder, der til daglig deltager i FN relaterede operationer rundt omkring i verden.

Deltagende enheder i Cooperative Banners '97 kom fra otte NATO lande (Danmark, England, Frankrig, Holland, Italien, Norge, Tyskland og USA) samt ti tidligere Warszawa Pagt eller alliancefri lande (Azerbajdzjan, Estland, Finland, Letland, Litauen, Polen, Rumænien, Slovakiet, Sverige og Uzbekistan), hvilket gjorde øvelsen

PfP-miljøet: Slovenske, svenske, hollandske og norske piloter efter en mission sammen i en MiG 29 og en norsk F-5 Freedom Fighter

Dansk F-16B fra Eskadrille 723 under start fra Sola Flystasjon.

til en af de største afholdt i PfP regi. Hver enkelt nation deltog i overensstemmelse med egne ønsker og muligheder. Det var bl.a. første gang at Sverige deltog med egentlige kampfly i en international øvelse, og forud herfor havde en ophedet debat fundet sted i den svenske Rigsdag.

Dansk deltagelse i Cooperative Banners '97 omfattede 15 stabsofficerer, et Forward Air Controller team, to patruljebåde af Willemoes klassen (Nordby og Suenson), et tankskib (Skinfaxe) og tre F-16 jagere.

Hærstyrkerne opererede i området omkring Evjemoen i det sydlige Norge under hele øvelsen, hvorimod flådestyrkerne først var baseret i Gøteborg, Sverige, og senere i Kristiansand, Norge. Flystyrkerne var baseret på Sola Flystasjon udenfor Stavanger under hele øvelsen. Øvelsesområdet omfattede det sydlige Norge og Sverige, inklusive Skagerrak og den nordøstlige del af Nordsøen, samt tilhørende luftrum.

Luftoperationer

Specifikke mål for den flyvende del af Cooperative Banners '97 var at opsætte en såkaldt PfP værtseskadrille Sola Flystasjon, at udvikle og gennemføre et flyveprogram til træning af Partner deltagere i NATO's operative procedurer (alle piloter kvalificeredes til såkaldt Tactical Flight Lead niveau), at planlægge og udføre fredsbevarende flyoperationer, at iværksætte en zone med flyveforbud (No Fly Zone) og identificere alle indtrængende fly med henblik på håndhævelse af flyveforbud i et afgrænset område, samt at støtte hær- og flådestyrker i fælles operationer. De deltagende maritime fly trænede havovervågning og ubådssporing som led i fredsbevarende operationer.

Følgende nationer deployerede fly til Sola for deltagelse i luft operationerne: Danmark (tre F-16A/B fra ESK 723/726 på Aalborg), England (tre Harrier GR.7/T.10 fra 20 eskadrille (Sqn) på Wittering)), Holland (fire F-16A/B fra 322/323 Sqn på Leeuwarden), Norge (fire F-16A/B fra 331/334 eskadrille (SKV) på Bodø, seks F-5A/B fra 336 SKV på Rygge, en P-3N fra 333 SKV på Andøya og to Bell 412SP fra 720 SKV på Rygge), Polen (tre MiG-29A/UB fra 1 PLM på Minsk), Slovakiet (fire MiG-29A/UB fra 31 SLK på Sliac), Sverige (seks JA37 Viggen fra 2.div/F4 på Östersund og 3.div/F16 på Uppsala) og USA (tre F-16C/D fra 510 FS/31 FW på Aviano og en P-3C fra VP-8 på Sigonella). NATO deltog også med en E-3A AWACS der opererede fra sin Forward Operating Location på Ørland i Norge.

Når så mange piloter fra så forskellige nationer skal operere sammen, må der nødvendigvis lægges stor vægt på flyvesikkerhed, og specielt for de tidligere Warszawa Pagt lande var der tale om en helt ny måde at operere på. Inden selve øvelsen startede var MiG piloterne fra Polen og Slovakiet derfor blevet trænet i NATO procedurer på deres hjem-mebase af norske piloter og flykontrol personale. På basen i Sliac, Slovakiet, havde man endda indlagt Sola Flystasjon og det omgivende område i en avanceret Full Mission Simulator, så MiG piloterne kunne træne ind- og udflyvning på Sola under så realistiske simulerede forhold som muligt. Specielt radio kommunikation mellem pilot og flykontrol er meget anderledes i NATO lande set i forhold til de tidligere Warszawa Pagt lande, og desuden er sprog barrieren (al kommunikation skulle foregå på engelsk) stadig relativt stor for mange af MiG piloterne.

Øvelsens første uge var dedikeret til familiarisering, med det specifikke mål at vænne piloter fra Partnerlande (non-NATO) til flyvning i norsk luftrum samt at sikre alle deltagere var maksimalt forberedt uden interoperabilitets eller support problemer, for derved at opnå et fælles grundlæggende operativt niveau. Under denne fase fløj norske F-5 og F-16 missioner sammen med polske og slovakiske MiG-29 og svenske Viggen for at træne forskellige procedurer såsom flyvning i bjergområde, ind- og udflyvning på Sola, omdirigering til Rygge (som var alternativ base i tilfælde af dårligt vejr på Sola) etc. Deltagerne fra de øvrige NATO lande benyttede tiden til at træne deres normale opgaver gennem fælles operativ flyvning.

Under anden uge af Cooperative Banners '97 blev den egentlige træning i forskellige typer af FN relate-

En slovakisk Mig 29 og en norsk F-5 på tilvænningsflyvning over Norge. (Foto Det Kongelige Norske Flyvevåben).

rede fredsbevarende luft operationer gennemført. Jagerflyene trænede Combat Air Patrol (CAP) og Air Policing i forbindelse med en simuleret No Fly Zone over det sydlige Norge. Under disse missioner blev indtrængende mål interceptet og visuelt identificeret, og der blev givet tegn til afvisning ved at vippe med vingerne (internationalt anerkendt tegngivning). Der blev ikke trænet luftkampe, da den begrænsede tid til rådighed ikke tillod indøvning af fælles indbyrdes procedurer til forsvarlig gennemførelse af træning i luftkamp.

Alle missioner blev gennemført som to-skibs formationer med et NATO fly og et Partner fly, hvilket gav anledning til at mange interessante formationer kunne ses i luften over det sydlige Norge. Normalt skiftedes man til at være leder (Flight Lead) under en mission, for at give alle deltagere maksimalt udbytte af træningen. Flyveopgaven (Air Tasking Orders) blev normalt udformet så en mission startede med at man fløj som mål for en kamppatrulje (CAP), for derefter selv at flyve CAP mod et andet mål. For at få maksimalt interoperabilitets udbytte blev to-sædede jagerfly anvendt så meget som muligt, alle deltagere på nær svenskerne havde medbragt to-sædede udgaver af deres jagerfly, og alle piloter blev tilbudt bagsædeture i flytyper forskellige fra deres egne.

Fælles operationsminima under hele øvelsen var 1000 fod skybase og 8 km sigt, hvilket er relativt højt i forhold til normal NATO standard, men blev vurderet nødvendigt under Cooperative Banners '97 af hensyn til flyvesikkerheden. Dette gav heldigvis heller ikke de store problemer, idet øvelsen var velsignet med fint vejr det meste af tiden, og flyvningen måtte kun aflyses en enkelt dag på grund af vejret.

Danske F-16 med

Dansk deltagelse i luft operationerne under Cooperative Banners '97 bestod af ca. 35 personer, hovedsageligt fra Eskadrille 723 og 726 på Flyvestation Aalborg. De var taget til Sola med tre F-16 (individuelle numre E-006, E-018 og ET614), en minibus og to et halvt tons reservedele. Dansk team leader var oberstløjtnant A.R. Pedersen (RIP), til daglig chef for Operationsafdelingen på Aalborg, og øvrige piloter som deltog var premierløjtnant E. Elung-Jensen (BUL), premierløjtnant H.P. Andersen (DAP), premierløjtnant T.M. Kristensen (MET) og kaptajn S.M. Cunneen (SEA) sidstnævnte er amerikansk udvekslingspilot ved eskadrille 723.

RIP fortæller om Flyvevåbnets deltagelse i Cooperative Banners '97, at PfP øvelser sammen med fredsberedskabet og NATO's umiddelbare udrykningsstyrke (IRF) udgør tre store opgaver for Flyvevåbnet i dag. Flyoperationer kan benyttes til fredsbevarende operationer lige så godt som hæroperationer, som f.eks. i Bosnien. Der er sket en drejning af Flyvevåbnets opgaver fra krigsopgaver til politiopgaver. Dette stiller større krav til piloten, i det han skal være helt sikker på hvad han må og ikke må på en mission.

RIP fortsætter med at rose sit team, der deltager i Cooperative Banners '97: Den tekniske side har fungeret perfekt. Ingen problemer med flyene - vi har ikke haft en eneste ground abort - flot! Eneste „problem" har været, at vores minibus blev „grounded" fordi den fik stjålet nummerpla-

derne. Nogen synes åbenbart den var en uimodståelig souvenir. En ny nummerplade blev dog hurtigt fløjet op med en F-16 fra Aalborg, så vi kunne køre lovligt igen.

Leder af de danske teknikere, seniorsergent Rene Lerche, fortæller at det har været lange arbejdsdage, normalt fra kl. 7 til 18. Vi har været 10 teknikere til 3 fly (en line-chief, tre klarmeldere og en specialist til hver af funktionerne våben, flightcontrol, avionics, el-systemer, motor og kontrol). Vi har samarbejdet med hollænderne og amerikanerne om F-16 systemsupport. Det havde vi planlagt på forhånd for at reducere mandskab. Teknikerne har også fået udbytte af øvelsen gennem udveksling af erfaringer. Vi har deltaget i modtagelse og afsendelse af de andre holds fly, hvilket viste en markant forskel mellem procedurer i øst og vest i det f.eks. klarmelding af vore F-16 kun kræver en tekniker mod fire teknikere for en MiG-29.

Mange nye erfaringer

Alle deltagere som Deres udsendte Freelancer talte med var meget tilfredse med Cooperative Banners '97. Selvom øvelsen havde et rimeligt hårdt program med meget realistisk flyvning samt et omfattende socialt program (i den midterste weekend var der bl.a. arrangeret sejltur på Lysefjord med udflugt til den spektakulære klippeformation Præddikestolen) gav mange udtryk for, at det var en stor oplevelse at se så forskellige nationer samarbejde om en fælles opgave.

MET fortæller, at øvelsen har givet gode muligheder for at få vigtig operativ indsigt i andre flytyper. Alle danske piloter har f.eks. fået tilbudt bagsædetur i MiG-29. Det er et meget fint fly, men jeg vil nødig flyve det til daglig. MiG'en skal flyves meget mere aktivt og trimmes hele tiden. Den har heller ikke så godt udsyn som F-16. Flyet har meget fin aerodynamik og motor, men elektronik of finish er elendig. Pilot workload i MiG-29 er meget større end i F-16.

MET er meget imponeret over de svenske piloter. De er ufatteligt professionelle og rutinerede, siger han. På en mission sammen med en svensk Viggen, hvor jeg havde været Flight Lead under CAP fasen, overtog svenskeren Flight Lead for flyvningen retur til Sola. Han anmodede frisk kontrollen om anflyvning til Sola via Præddikestolen og så gik det ellers over stok og sten i lav højde mellem bjergene. På en anden mission havde jeg en svensk pilot i bagsædet på F-16. Vi lå og trak 9 G i tusind fod over bjergene, og han var begejstret!

Polakkerne og slovakkerne derimod er noget tunge at danse med, mener MET. I modsætning til svenskerne skal de „nurses" meget. Piloter fra NATO og Sverige er vant til nogenlunde samme operationstype, hvorimod piloter fra de østeuropæiske lande flyver missioner som er meget mere styret fra jorden.

Cooperative Banners '97 har uden tvivl bragt PfP et skridt videre i den vigtige proces med at øge tillid og samarbejde for at styrke fred og stabilitet i Europa. Øvelsen har opbygget gensidig tillid og respekt mellem tidligere modstandere og deltagerne har i sandhed trænet for fred. Et citat fra RIP kan passende afrunde denne beretning om Cooperative Banners '97: Dette er en ny verden. En dansker kan sidde i bagsædet på en polsk MiG-29, med en svensk Viggen på vingen, over norsk territorium. ❑

Flyvestation Vandel

Dragracing i stærk sol

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Motorlarm er ikke et ukendt begreb på en flyvestation. Larm fra en 5000 hk bilmotor er straks mindre kendt, men lyder bestemt af noget. Sidst i juli lagde Flyvestation Vandel baner til 'Danish Nationals ´97´, et spektakulært skue.

Bagende sol og frisk vind fra nordøst. Brøøøøøøøl, skriiiig, hjulene spindes rund i et vandbad af en 500 hk motor. Vanddamp og afslidt dæk danner en sky, der hurtigt driver i sydvestlig retning. De to biler kører frem til startpositionen, hvor 'starteren' kontrollerer, at de holder med forhjulene på linien. Der køres lidt nervekrig mellem de to 'piloter'. Den ene kører lidt for langt frem, gennes tilbage. Kører så lidt for langt tilbage. Det gælder om at forstyrre konkurrentens koncentration. De to røde lamper er tændt. Så tændes den gule. Motorlarmen stiger til det ulidelige. Ham der irriterede slipper koblingen, og inden hjulene er begyndt at rulle, er der grønt lys. Konkurrenten er et 1/100 sekund langsommere. Hurra, det lykkedes alligevel at 'hyle' ham ud af den. De 402 m gennemkøres på 12:02 sekund svarende til 181 km/t. Konkurrenten brugte 13:37 sekund og nåede kun 165 km/t. Han er elimineret.

Dækkene varmes op til start. Der er ikke tale om Vestjysk dækafbrænding, som i Spjald, fik vi at vide, men dækkene skal varmes op for at opnå størst mulig vejgreb, det vil sige greb i sydlige parallels asfaltoverflade. Om et øjeblik slippes de op mod 500 hk. løs og væk var bilen.

Vi gjorde et "Pit Stop" for at se på de mange hestekræfter. Her er det tyskerne, der har udstillet deres minidragsters med plæneklippermotoren. De to i baggrunden hører til den lidt større klasse. Det er dem der "flår" trommehinderne op, når der starter.

Negerlandsby

At besøge 'Pit'en' Dragfolkets betegnelse for det der kan minde om en negerlandsby, er en oplevelse for sig. Her er campingvogne og telte, befolket med hustruer og børn, som er med far til dragracing. Hustruerne laver mad og passer på, at børnene ikke forstyrrer farmand og alle de andre voksne mænd, der med dyb alvor investerer al deres kærlighed og omhu i fartmaskinerne.

To cykelhjul forrest. En masse jernrør, en motor på 5.000 hk og et lille ukomfortabelt jernsæde samt et rat, der ikke ligner et rat, afsluttende med to ca. en halv meter brede baghjul, og vips, så har man en dragster i den allerdyreste ende.

Den danske europamester i 1996, Jens Nybo fra Køge fortæller, at omkostningerne ved at køre i sådan en fyr er 10.000,00 kr. pr. tur, eller omregnet for at opnå et europamesterskab mellem 7.00.000,00 og 8.00.000,00 kr. pr. år. I år har han måttet ligge stille, der var ikke penge nok. Pist væk er muligheden for at forsvare mesterskabet.

Spændende

På turen rundt i landsbyen så vi spændende ting og sager, som kunne få mange, især mænd, til at drømme. Werner Rüchel's 'Folkevogn', lignende den lille populære 'Bille', som nu kun produceres i Brasilien. Men fra forsædet og bagud var alting motor, en 16V turbomotor, der flytter bilen fra 0-100 på 2,30 sek. Og fra 0-200 på 8,60, i øvrigt europarekord. Stig Nedergaard fra Silkeborg var der med sin Top Fuel racer. Den smadrede han motoren i om lørdagen. -En mekaniker forklarede os tålmodigt, at den slags sker i ca. 80% af starterne, -Nå ja selvfølgelig! Han fortsatte, når amerikanerne kører Dragrace, så har de altid et par biler med, og regner så i øvrigt med en omkostning på ca. 1 mio. dollar pr. weekend de kører.

Mange klasser

Jens Nybo forklarer omhyggeligt opdelingen i klasser, fra junior-dragsteren med en plæneklippermotor på ca. 5 hk., som de unge fra 12 til 18 år har en masse skæg ud af at køre op til 80 km/t i, og så til Top Fuel-klassen, hvor en tur på 402 m koster 2.800,00 kr. bare i brændstof. Nybo fortæller, at dragracing er en 'allemandssport', forstået på den måde, at deres udsendte kunne stille op i Fiat'en, man måtte nok forvente en hul latter fra publikum, men i princippet er det muligt. De fleste såkaldte 'gadebiler' er store amerikanske 'flydere', hvis motorer man har 'kælet' en smule for. -Det er ikke den slags biler man kører til bageren i søndag morgen, forklarer Nybo, -men de er indregistreret. Brølet fra dem hænger stadig i ørerne og understreger, at Nybo har ret.

Glade for Vandel

Dragracing er en sport, der, trods det spektakulære, ikke nyder den største bevågenhed. Det er svært at skaffe sponsoren, men næsten lige så svært at skaffe den ideelle plads til at 'fyre den af' på. Det vil sige 402 m nogenlunde jævn asfalt og så et par kilometer til at bremse på. Dem fik man, da Flyvestation Vandel sagde ja til at leje sydlige parallel ud. Tidligere har man afviklet dragracing på Sindal og Lintorp ved Holstebro under forhold, der ikke var helt tilfredsstillende.

Samstemmende gav lederne udtryk for, at Vandel er ideel til formålet. -Det er nemt at snakke med folk, alting glider ubureaukratisk og vi vil gerne komme igen til næste år, lød meldingen.

Bevogtnings- og uddannelsestjenesten stod for at lede de mange tilskuere ind. De fik god hjælp af seks medlemmer af Flyvestationshalveskadrille 63. En kvindelig korporal fik sit livs opgave, da hun over radioen fik besked om at stoppe seks rockere, kaldet kategori et motorcyklister, og bede dem om at tage styrthjelm på. Mandag morgen talte vi med chefen for Stationsafdelingen major M.S. Jensen, der kunne fortælle, at alt var ryddet og nydeligt, man fandt et stykke papir, som havde sat sig fast i pigtråden. Cafeteriet, der stod for salget havde haft en succesweekend. Vi gætter på, at der igen til næste år bliver dragracing på Flyvestation Vandel. ❑

PITUGFIK

Ekspert i arktisk overlevelse fra Søværnet

Kommandør (pens.) Ole Peter Jensen, aldrig kaldet andet end O.P. i sit es, med knirkende sne under mocklockerne, rim i øjenbrynene og den klare rene grønlandske luft i lungerne.

Han har sejlet med undervandsbåde, fregatter og kuttere. Han har afprøvet redningsflåder ved Dundasfjeldet på Grønland. Før han kom til Søværnet var han maskinmester i Handelsflåden - Nu i sin 'pensionisttilværelse' er han teknisk assessor i Erhvervsfremmestyrelsen og inden længe fylder han 67.' Han' er pensioneret kommandør i Søværnet Ole Peter med efternavnet Jensen.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Han synes at være overalt, O.P. som alle kalder ham. Han synes at vide alt om Arktis og de forhold, området byder mennesker. Han ved også, hvordan man overlever i Arktis, samtidig med at han kan fortælle om, hvor hurtigt man kan miste livet, hvis man ikke tænker sig om, og respekterer naturen.

Vi mødte O.P. på PITUGFIK, Flyvevåbnets øvelse i overlevelse i Arktis for besætningsmedlemmer. Rygtet om ham, var for længst nået til Danmark. Alle, der har noget med PITUGFIK at gøre synes at kende O.P., eller som han selv siger, -I Marinen er jeg bedst kendt som Ole Peter.

Den løse hånd

O.P. er lederen af PITUGFIK-øvelsen, major E.G. Nielsens (GEN) 'løse hånd'. Han hjælper til alle vegne og han gør det, som han selv fortæller, gratis og Con amore (af kærlighed). Han er der altid til at give gode råd om kulden og den dertil hørende påklædning. -Du skal lade være med at ringe efter taxaen når du skal i Dining Hall, sagde han, -Det er meget bedre at gå derop. Det tager kun ti minutter, og så vænner du dig samtidig til den tunge påklædning, og til kulden. Han havde selvfølgelig ret. Og så er den tørre klare, og ikke mindst rene luft, en fryd at indånde.

Instruktør

Det var også O.P. der tog sig af det sammenblandede hold, der udgjorde passagererne i øvelsen. De fik mange gode råd med på vejen, den dag de var ude at øve praktikken med at bygge sig et læ mod kulden, inden de skulle ud i den rigtige øvelse. O.P. kan også lave mad, en god ting at kunne her på egnen. Han var et skattet medlem af Distaff, øvelsesledelsen, hvor han var med til at styrke det sammenhold og den positive ånd, der i forvejen eksisterede.

På den sidste dag inden turen hjem til Danmark var O.P. 'Rejsefører' for en lille gruppe, der til fods besøgte den gamle boplads Dundas nordvest for Thulebasen. En vandretur på omkring 14 km. over havisen. Her kunne han igen få lov at øse om sin store viden, om det kolde land heroppe, hvor solen ikke går ned fra maj til august, men hvor vintermørket til gengæld holder på fra november til februar.

På grund af sine andre opgaver på Thulebasen, skal O.P. have et amerikansk kørekort. En dag var han hos de amerikanske myndigheder sammen med to andre, der skulle have et Drivers Licens udstedt, spurgte man ham, -Hvad med dig O.P. Har du dit kørekort i orden? Det mente han nok og viste det frem. -Duer ikke! lød det. -Det er udløbet. De to andre fik nogle papirer om, hvordan man kører bil på basen udleveret, som de skulle læse igennem. De var på engelsk.

Med fjeldet han selv har navngivet 'Lille Dundas' i baggrundes ses O.P. her til venstre i samtale med chefen for Flyvesikkerhedssektionen i Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER).

O.P.'s papirer var affattet på grønlandsk. Hvad ham der udleverede papiret ikke vidste var, at O.P. taler grønlandsk i et vist omfang. Da han havde læst papiret igennem afleverede han det igen og sagde, -Det er fint, men der er en stavefejl i sjette linie. -Det var S....., sagde embedsmanden, de har ellers været til korrekturlæsning i Nuuk!

Begyndte i Handelsflåden

O.P.s karriere begyndte et helt andet sted, nemlig i Handelsflåden, hvor han var maskinmester. Det var ikke spændende nok, så han søgte på Søværnets Officersskole på Holmen og blev uddannet maskinofficer, i dag hedder det teknisk officer. Allerede året efter, som kadet, var han ved Vestgrønland første gang. -Det var under den store mæslingeepidemi, så vi kom slet ikke i land, fortæller han, da vi ikke måtte komme i kontakt med eskimoerne.

Efter officersuddannelsen sejlede O.P. i 10 år i Ubådseskadren. Engang oppe under Skotland skete der et uheld i bunden af Ubåden, som bevirkede, at vand og syre fra batterierne strømmede ud i bunden af båden. Det skete på 80 m dybde. O.P. beordrede båden 'blæst ud'. I løbet af 3/4 minut var båden oppe ved overfladen, men med bunden i vejret. Langsomt vendte den sig rundt så tårnet kom opad igen. -Det var det vi kaldte en omvendt Immelmann rulning, forklarer han.

Søværnets Materielkommando

Efter uddannelse på Forsvarsakademiet i 1969 blev han sektionschef i Søværnets Materielkommando. Fem år senere var han på kursus på Naval Post Graduate School i Monterey i Californien. Han nåede herefter at være kommandørkaptajn i seks måneder, aldrig før har nogen været kommandørkaptajn i så kort en periode før udnævnelsen til kommandør, og hermed teknisk inspektør kom. Det betød, at han fik ansvaret for søværnets redningS- og nødudstyr. En opgave der ikke blev mindre af, at Søværnet netop i 1977 havde et par alvorlige ulykker med dødsfald til følge. At han samtidig fik ansvaret for materiellet til Sirius-patruljen bekom ham meget vel. Hans interesse for Arktis førte ham blandt andet sammen med en af verdens førende eksperter i kuldepåvirkning af menneskekroppen, stabslæge L. Vangaard.

Ville selv

O.P. afprøvede, hvad der må siges at være usædvanligt for en chef, selv det nødudstyr der skulle afprøves.

-Hvordan i alverden fandt du på det? ville vi vide. -Det gjorde jeg fordi, jeg på den måde selv var vidende om, hvad udstyret kunne og hvornår testen skulle stoppe. Hvis der opstod et problem, så kunne jeg svare nøje på, hvad der var sket og hvordan testen var foretaget. Hvis noget gik galt, ville jeg jo være den første der blev spurgt. Endelig skal du huske, at jeg selv havde ganske gode forudsætninger for at gennemføre disse test, da jeg på grund af min uddannelse har en del viden om varmetransmissionsberegninger og den slags.

-Hvor afprøvede du udstyret?

-Dels her i Thuleområdet og dels i Østgrønland. Og jeg vil gerne tilføje, siger O.P., at en del af arbejdet skete i samarbejde med Flyvevåbnet. Et af resultaterne af dette samarbejde er Flyvevåbnets Immersion Suit, vandtæt dragt M/87, som man indtil da ikke havde haft. - Vi havde disse dragter i Søværnet, siger O.P.. Jeg deltog i Bikini-øvelsen i Ebeltoft Vig, hvor vi fik en af Flyvevåbnets piloter ind sammen med at par af søfolkene. Han undrede sig såre over, at deres undertøj var tørt, og at de ikke frøs lige så meget som ham. Han mente, at det ville være en god ide, om piloterne fik tilsvarende dragter, hvorefter dragten blev indført i Flyvevåbnet. Kort fortalt, siger O.P.

Redningsflåder

En af de prøver, der blev gennemført på Thulebasen var, hvorledes udløser man en redningsflåde når den er overiset med 15 cm tyk lag is. Det viste sig, at der skulle et træk på 240 kg til, for at udløse flåden. O.P. fortæller, at problemet blev løst ved at flåderne oversprøjtes med silikone, som hindrer isen i at sætte sig fast. Den oplysning var både Søværnet og handelsfladen sammen med producenterne af nødudstyr til skibe glade for.

Under sit arbejde med at afprøve nødudstyr under arktiske forhold, har O.P. boet i snehuler, i igloer, i redningsflåder og mange slags telte, alt sammen for at prøve, hvilke metoder og hvilket grej der bedst hjælper mennesker til at overleve under arktiske forhold eller på søen. Vi havde mødt én af dem, hvor Grønland er gået lidt i blodet. ❑

Flyvestationseskadrille forbereder sig på fremtiden

Flyvestationshalveskadrille 63 går under jorden, kunne være titlen på dette billede, der illustrerer, hvad en friaften i maj måned også kan bruges til. Nemlig at flytte fra en gammel skurvogn til en mere sikker bunker.

Omstruktureringerne i Flyvevåbnet, som følge af forsvarsforliget fra 1995, har også ramt Flyverhjemmeværnet. Flyvestationseskadrillen på Tirstrup går en usikker fremtid i møde. På Flyvestation Vandel derimod, er Flyvestationshalveskadrille 63 derimod i fuld gang med at planlægge fremtiden.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Denne torsdag aften i maj er der fuld aktivitet i Flyvestationshalveskadrille (FSHE) 63 skurvogn. Aktiviteten består i, at alt skal ud. Næstkommanderende i FSHE 63 Tyge Bjerring slider i det sammen med kollegerne for at få det tætpakkede rum tømt. En bil er allerede fyldt, men heldigvis dukker en lille 3500 kg lastvogn op, som straks efter er læsset til. Nu er skurvognen tom.

-Hvor skal I flytte hen? Vil vi vide.

-Vi har fået stillet en bunker til rådighed, og der kører vi over nu.

Vagten kommer og låser op, og de fem 'flyttemænd' bærer skriveborde, reoler og andet kontorudstyr under jorden. Man er tilfreds med at fremtiden er sikret.

Bevogtningsmæssigt tilsyn

Vi talte med chefen for FSHE 63, kaptajn Jørgen E. Simonsen, og spurgte ham, -Hvordan har det været at være chef for en frivillig enhed, der ikke vidste, om den var købt eller solgt?

Stående tv. næstkommanderende ved Flyvestationshalveskadrille 63, premierløjtnant Tyge Bjerring og mellem ledningerne til lamperne chefen for halveskadrillen kaptajn J.E. Simonsen. Med bøjede hoveder er det halveskadrillens befalingsmænd, der lytter intenst til næstkommanderendes oplæg vedrørende opgaven at bevogte Flyvestation Vandel.

-Det har egentlig ikke været så galt, siger han. -I de snart to år jeg har været chef, er gennemsnitsalderen i enheden faldet med syv år. På den anden side har det ind imellem været svært at motivere befalingsmændene til at fortsætte et arbejdet de ikke vidste, hvor førte hen.

-Nu kender vi imidlertid den kommende opgave, i hvert fald i en overskrift som hedder,

-Bevogtningsmæssigt tilsyn og ødelæggelsesopgaver.

-Hvor stor en eskadrille skal du bruge til at løse den opgave?

-Da opgaven skal løses 24 timer i døgnet, forventer vi at skulle op på en styrke på ca. 150 mand.

-Hvor vil du få dem fra?

-De sidste halvandet år har vi bevidst arbejdet på at bygge et befalingsmandskorps op, som kan tage sig af de menige vi i fremtiden rekrutterer. Min næstkommanderende Tyge Bjerring er færdig med sin uddannelse og det samme er mange af befalingsmændene. Vi tror på, at den opgave vi skal løse er et godt rekrutteringsgrundlag.

Flere folk og penge

-Regner du med at kunne overtage personel når Tjenestestedseskadrille 261 lukker til nytår? -Det er sådan, at den fungerende chef for enheden, Eva Poulsen har inviteret FSHE 63, Hjemmeværnskompagni 3227, Vandel og Luftmeldeeskadrille Vandel til, hver for sig, at komme og præsentere, hvad de enkelte enheder kan byde på. Det ser vi, blandt andre muligheder, som en chance til at få flere medlemmer.

-Har du penge til at uddanne de omkring 100 du skal uddanne før du er oppe på den forventede styrke?

-Det er sådan, at det at iklæde, grund-, funktions- og enhedsuddanne en menig i dag koster 35.000,00 kr. og jeg må svare, at det har Hjemmeværnet penge til. Vi har imidlertid sagt til Tjenestestedseskadrillen, at har de en gruppe, der vil gå over samlet, med menige og befalingsmænd, ja så kan de gøre det og beholde deres grader. Ellers skal man normalt starte fra bunden igen.

Fremtiden

På den solbeskinnede første lørdag i juni mødtes befalingsmændene fra FSHE 63 så for at planlægge deres fremtid, som bevogtningsstyrke på Flyvestation Vandel. Premierløjtnant Tyge Bjerring gjorde opgaven klar. -I har nu en time til at gå ud i de grupper I er delt op i. I skal komme tilbage med forslag til, hvorledes I vil dele eskadrillen op i en ødelæggelsesgruppe, en sanitetsgruppe, en sikringsgruppe ect. Han sluttede med at sige, -Dette kaldes på et fremmed sprog for 'Brain Storm'. Alt er så at sige tilladt. Kaptajn Simonsen lod sin advarende røst lyde inden grupperne gik ud af døren, -Husk, at ligegyldig hvad I finder på, så skal personelforbruget ganges med tre. Der er tale om 24 timers opgave.

De fire grupper satte sig ud i solskinnet, hvor man kunne følge dybe panderynker og seriøs snak. Dette var en opgave for viderekomne.

45 minutter senere mødtes man igen i plenum. Fantasien havde virkelig fået lov at spille. Kaptajnens ord havde ikke gjort lige stort indtryk på alle, det største personelforbrug lå på ca. 450 mand, andre havde holdt sig indenfor den ramme på ca. 150, som der var lagt op til. Det fremgik tydeligt af debatten rundt om bordet, at der var nogen der lærte noget om virkelighedens barske realiteter den lørdag, hvor solen virkelig skinnede over Danmark.

❑

Flyvestation Aalborg

Overskyet optakt

Flyvevåbnet Åbent Hus-arrangement er en publikumsmagnet af rang. I år var det Flyvestation Aalborgs tur til at stå for arrangementet. Mange lande var inviteret til at komme og vise deres fly. Og mange havde sagt ja-tak til at komme. Arrangementet kræver, at alt fra servietter til flybrændstof er til stede på rette tid og sted. Dette faktum havde givet mange ansatte en noget urolig tid i en meget lang periode.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det havde været godt vejr i en hel uge. Høj himmel og solskin med god sigtbarhed. På Flyvestation Aalborg blev der lyttet intenst til femdages vejrudsigten. Allerede i begyndelsen af ugen begyndte Voldborg og kollegerne at tale om tordenvejr og koldfronter på vej fra Spanien mod Danmark. Alle håbede på, at det dårlige vejr ville trække udenom. Det gjorde det ikke. Første angreb gik i opløsning. Men om fredagen kom angreb nummer to, og denne gang var det alvor to-tre kilometer sigtbarhed, lavthængende skyer og regn. Sidste angreb kom søndag morgen med en koldfrontspassage efterfulgt af et skydække i godt 700 meters højde og en strid vind fra vest.

Rasende travlt

Vi besøgte Major Peter Cortz på hans kontor fredag formiddag. Samtalen blev uafladeligt afbrudt af telefoner, telefoner i flertal er ikke en skrivefejl, enten var det pressen, et hold der var blevet forsinket, eller nogen der manglede en eller anden lille dims, der var uundværlig for afvikling af et Åbent Hus. Bedre var det ikke i Operationsafdelingen, hvor RIR, kaptajn V.M. Mouritzen, talte i telefon i et væk, han skulle holde styr på de indkommende fly og deres forsinkelser på grund af vejret og masser af andre spørgsmål, der berørte den operative side af søndagens Åbent Hus.

Kasper var vild med at få lov at kigge ned i cockpittet på den italienske L'Aermacchi MB-339A/PAN fly. Begejstringen blev ikke mindre da han også fik lov at sidde i pilotens sæde, så var den dag reddet.

Fyraften?

Ude i Eskadrille 723 gik teknisk leder, kaptajn L. Nielsen og kiggede på sit ur. -Vi skulle lukke klokken 12.30, sagde han, nu er klokken snart to. - Hvad venter I på? Vi venter på det italienske opvisningshold Frecce Tricolori. Det kom de til at gøre i yderligere små tre timer. De danske F-16 fly skulle ud på en træningstur. Det var sidste chance for at øve på den 16-skibsformation, der skulle vises om søndagen. Beskeden lød, - Ingen træning i dag, ingen flyvning på søndag. Vejret løftede sig hen på eftermiddagen og træningen blev gennemført.

Masser af fly

Uanset det dårlige vejr, blev flyene ved at ankomme. Amerikanske F-15 Eagle, tyske Tornados og den hollandske PC-7 Pilatus, en rigtig flyvemaskine at se på. Et lavvinget træningsfly, der minder en smule om

Patrouille de France i deres Alphajets tumlede sig hæmningsløst i himmelrummet. De var tilsmilet af en opklaring der gjorde, at de kunne gennemføre deres 'godtvejrprogram'.

Anden Verdenskrigs jagerfly. Ikke et øje var tørt, da italienerne landede med deres F-104 Starfighter. Det kaldte minder om lykkeligere dage frem hos mange ansatte på Flyvestation Aalborg.

Mastodonterne blandt de indkommende fly var E-3A AWAC, den britiske VC-10 og den amerikanske KC-135. Teknikken havde travlt med at hente flyene ind med Follow Me (Følg mig)-bilen.

Smuk aften

Flyvestation Aalborg ligger stille hen. I løbet af eftermiddagen klarede det op og solen skinnede ned gennem smukt vejrcumulusskyerne. Der er en særlig stemning over flyvestationen nu da alle er gået hjem. Efter aftensmaden blev alle udenlandske besætninger kørt til deres logi i Blokhus, hvor de boede samlet. Enkelte forsøgte at udtale Jomfru Ane Gade med fransk, engelsk eller italiensk accent til taxachaufføren, som de havde hyret til at køre til Aalborg, nogle nåede også frem til den åbenbart verdensberømte gade. Vi brugte tiden til en tur rundt for at se på static display på Stratetic Apron (Strategisk flyparkeringsplads). Et af de mere specielle

I sin orangefarvede, forsynet med refleksstriber, 'kør mig nu ikke over'-vest, får flyverspecialist Preben Egebo sig en snak med kollega flyverspecialist Henrik Hjort om, hvordan det næste indkommende fly skal handles og placeres.

I forgrunden den hollandske P-7 Pilatus, en veritabel kunstflyver. I baggrunden er fire tankvogne fra den Centraliserede Tankningstjeneste kørt ind for at tanke det italienske opvisningshold, Frecce Tricoloris L'Aermacchi MB-339A/PAN-fly.

fly var det amerikanske Prowler EA-6. A6 fløj første gang i 1960, nu nærmest en museumsgenstand under udfasning af det amerikanske forsvar, i alt var omkring 35 fly kørt ind på udstillingen. Denne havde bredt sig fra Strategic Apron ind i Eskadrille 723's eskadrilleområde, hvor blandt andet Frecce Tricolores fly af typen L'Aermacchi MB-339A/PAN stod parkeret.

Det nærmede sig sengetid. De fleste ansatte gik trætte i seng den fredag aften. Mange drømte om opgaverne for den kommende lørdag -og, de færreste gik i seng uden at have hørt vejrudsigten. Og så var der boksning på TV 3, og super Brian vandt på knock out vist i 4. omgang.

Udstillerne kommer

Lørdag morgen. Vejret var fugtigvarmt, delvis overskyet, men tørt. Op af formiddagen spredtes skyerne en smule. Langsomt kom flyvestationen til live. Ude i Static Display området dukkede teknikkerne efterhånden op. Da vi kom derud, blev vi mødt af flyverspecialist Preben Egebo, en veteran i flyveudstillinger. Han var tilfreds med opstillingen og fordelingen af flyene i udstillingen. Det havde han god grund til. Han havde fået lov til at stille den største flyveudstilling nogensinde på Flyvestation Aalborg på benene. 45 fly på static display, 40 fly der skulle flyve fordelt på 38 forskellige typer.

I selve udstillingsområdet var Eskadrille 541 ved at stille Eskadrille 543's materiel op. Den nye Stingereskadrilles materiel stod pakket på køretøjerne og ingen var at se. Grunden var, at man senere på dagen ville ud i 'Fjordbatteriet' og øve sig med at sigte på de fly, der øvede sig. Vi tog en tur derud da materiellet var stillet op. Det lykkedes da også at følge enkelte fly, men så gik der rod i noget med batterier og den slags. Senere på dagen talte vi med chefen for Eskadrille 574, Lars Hoffmann, som sagde, -Vi er jo stadig en slags amatører på materiellet. Vi kommer fra uddannelse ved Hærens Kampskole, og når udstillingen er færdig søndag, er vi igen under uddannelse om mandagen.

Flyveøvelse

Så var det tid for det italienske opvisningsteam Frecce Tricolore til at øve sig. Erindringen om deres flotte opvisning på Flyvestation Skrydstrup stod stadig på nethinden. Derfor var deres gennemførelse af det såkaldte dårligtvejrsprogram en 'skuffelse'.

Hollænderne var mødt med deres Pilatus PC-7. For folk med hang til fly med propelmotor er PC-7 virkelig en oplevelse. Kunstflyvningsmøvrerne blev kraftigt understreget ved brug af røg, var en nydelse at se på.

'Patrouille de France' så at sige 'gav den hele armen'. Med to-tre meter mellem flyene, tordnede den lille Alpha Jet rundt i luftrummer over Flyvestation Aalborg. I en af formationerne kom de ni fly ind således

at de tre første fløj med hovedet nedad. Ud for publikum vendte de tre første tilbage til normal flyvestilling, medens de tre bagerste samtidig vendte bunden i vejret.

Vi spurgte RES, premierløjtnant og pilot i Eskadrille 726, -Hvordan holder man positionen så tæt under der fly, der flyver lige foran/over en selv? -Det er meget nemt, forklarer RES, -Man skal blot holde toppen af sideroret lige i underkanten af hans slipstrøm. Det gør man ved at holde halen nøjagtigt så højt, at man kan mærke vibrationerne fra slipstrømmen i pedalerne. Herefter er det bare at følge det foranliggende flys bevægelser. Jo-tak, det lyder for en lægmand meget enkelt, især med en hastighed på 4-500 km/t. og afstanden til naboflyet sideværts er omkring to meter og der er ni fly i formationen.

Teknikeren, der her optræder som marshal for USAF DC-9'er, fylder ikke meget. Klemt som han er mellem DC-9'eren og USAF KC-135 tankflyet. DC-9'eren skulle op og stå på linien med KC-135'eren. Det lykkedes i første forsøg.

Kasper

Kasper på syv et halvt år, tog forskud på glæderne ved at tage sin far, major M.G. Larsen, med på arbejde. Kasper var meget optaget af Frecce Tricoloris L'Aermacchi MB-339A/PAN fly. Han var da også rimelig tilfreds, da han fik lov til at sætte sig op i cockpittet. Dog under skarpt opsyn af teknikeren på flyet. Kasper fulgte også nøje med i teknikernes forberedelse af flyene til den kommende træningsflyvning. Besøget ved den italienske C-130 Transall blev en skuffelse. Der var ingen der havde nøglen til flyet.

Så var det den svenske Drakens tur til at vise sig i luftrummet. Piloten Ingemar Axelsson viste, hvad publikum kunne forvente om søndagen. Manøvrerne udsatte flyet og Axelsson for op til syv 'G', det vil sige syv gange hans egen vægt, det ser voldsomt ud fra jorden, og understreges ganske kraftigt af støjen fra flyet, som er enorm. Axelsson, der til dagligt arbejder på Flyvestation Ängelholm, fortalte efter landingen, at han havde være opvisningspilot på Draken i 8 år, men at det ikke var hvert år han var heldig at komme til udlandet. Axelssons svenske og danske kolleger gav udtryk for, at han var en meget dygtig opvisningspilot. Hvad han selv mener ved vi ikke, men med et stort smil fortalte han os, at der findes tre med navnet Ingemar, som er verdensberømte nemlig: Ingemar Bergman, Ingemar 'Bosse' Johansson og så Ingemar Axelsson.

Flere fly

Premierløjtnant K.S. Laursen, der til hverdag er logistikofficer ved Materielafdelingen sad i sin skurvogn og så ud over det store flyparkeringsområde. Han var ganske tilfreds med den måde udstillingen tog form på.

Et DC-9 fly fra US Air Force indrettet til transport af sårede ankommer fra Ramstein. Vi følger med i hvorledes de to marshaller dirigerer flyet ind på plads. Med armene signalerer de til piloten i hvilken retning han skal køre. DC-9'eren har et vingespan på godt 28 m, den fylder en del når den skal svinges rundt på en platform fyldt med andre fly. Marshal nummer et vinker flyet frem til det punkt, hvor det skal dreje. Med en elegant sving med armene og overkroppen føres pilotens opmærksomhed over til marshal nummer to, som nu fortsætter med at signalere drej mod venstre indtil flyet har foretaget et 180° drej og er kommer på plads. Placeringen skal rammes første gang, det er for tungt at skubbe rundt med for den endelige placering.

En af de ting man ikke kan undgå at bemærke er den præcision, hvormed tankvognene dukker op, hver gang et fly er landet. Allerede inden flyet, eller flyene havde slukket motorerne, holdt op til fire tankvogne klar til at genoptanke flyene, et forhold der heller ikke undgik gæsternes opmærksomhed.

Freden sænker sig

Efterhånden var alle kommet på plads. Nede foran Flyværkstedets hangar stod to F-104 Starfighter. Den ene i den originale bemaling, den anden i malet i farven 'kanonsminke' også benævnte grøn. Flotte var de.

De sidste fly fik en beskyttende overdækning over cockpittet, de sidste telte blev lukket. Folk drog hjem eller til deres respektive kvarterer. Vejrudsigten var stadig den mest interessante del af TV's udsendelser den aften. Den var negativ. Lave skyer og en frisk vind med en temperatur op til 15 grader. Ikke noget at prale af.

❑

Forsvarskommandoen

Presseofficerer i felten

I vor moderne tid har enhver virksomhed brug for pressen. Forsvaret, som ikke altid har haft brug for pressen, har de senere år sat sejlene til for, at sælge budskabet. Et af storsejlene er Forsvarskommandoens kursus for presseofficerer, hvor man klæder presseofficerer på til det daglige møde med pressens repræsentanter.

Premierløjtnant af reserven og journalistelev, Uffe Kristensen, er her kommet i 'ilden' under presseofficerskurset i Fredericia. Et nyopdaget tyveri fra en bunker skal forklares til pressen ud fra nogle ganske få oplysninger. Det var noget af en opgave.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Et sted inde på Ryes Kaserne i Fredericia ligger nogle ammunitionsbunkere. I en af dem står ståldøren åben, og der ligger ammunitionsdele og en ammunitionskasse på jorden. Det ser ud, som om nogen har haft travlt med at komme væk. Området er afspærret, der går et par soldater med våben på vagt. Fjernsynet er kommet med to fjernsynshold og tre lokale skrivende journalister vil også gerne vide, hvad der er sket. Politiet er endnu ikke ankommet. Det her ligner enhver presseofficers mareridt. Han ved næsten ingenting, og pressen vil have svar på alle sine spørgsmål.

Halvdelen af kursisterne måtte i en times tid svare på mange gode relevante spørgsmål, som de ikke havde svar på. En svær opgave.

Kursus

Chefen for Telegrafregimentet på Ryes kaserne er sikkert glad for, at det er et spil for godt en snes elever på kursus for presseofficerer. Fire af dem bliver halet hen foran kameraet. De har fået nogle få oplysninger på tryk, og må så klare sig igennem situationen. De skal holde sig til sandheden og ikke lade sig lokke ud i formodninger. En svær opgave med offentlighedens vagthunde, journalisterne, på banen.

Om formiddagen havde Lars Borup, lektor ved Danmarks Journalisthøjskole, brugt en god times tid til at klæde de vordende presseofficerer på til mødet. Ude i felten så det ud, som om det havde virket, ingen syntes at falde igennem.

Blandet hold

Ved nærmere eftersyn var eleverne en blandet flok. En politimand, en korpsmester fra beredskabskorpset, en svensk major og en norsk premierløjtnant. Vi spurgte kursuslederen major i Forsvarskommandoens Presse- og Informationstjeneste, T.N. Schackinger, -Hvorfor deltager disse nok så forskellige personelgrupper i kurset? -Vi har gennem de senere år haft et samarbejde med nordmændene, svenskerne og finnerne på presse- og informationsområdet. Faktisk mødes de fire forsvarschefer en gang om året og drøfter emnet. Det betyder, at vi har et samarbejde, hvor vi også deltager i kurser i de tre lande, derfor er de med. Politiet og Beredskabskorpset er med, fordi de er en del af totalforsvaret. Schackinger fortæller, at det element i kurset, som blev omtalt i indledningen, er en ide man har lånt fra de andre skandinaviske lande og tilpasset til dansk brug.

Vi talte med major Bror Sigebach fra Sverige. Han var godt tilfreds med at deltage i kurset. Han fortalte, at det var anden gang han var i Danmark i tjenstlig ærinde. Første gang var i 1991, hvor han på Hærens kampskole var med til at uddanne det første hold svensk/danske soldater der skulle til det tidligere Jugoslavien.

Op i æteren

Fra Fredericia gik turen videre til

Kanal 94, Danmarks Radio i Vejle amt. Her skulle resten i ilden for at svare på spørgsmål fra radiojournalisterne. De spørger ligeså meget som dem fra TV og den skrevne presse. En af dem ville have at vide, om der var både håndvåben og ammunition i bunkeren, hvad den stakkels presseofficer ikke var helt med på, der var den ved at skride.

Efter klokken 16 kunne de forskellige deltagere så enten se sig selv på TV, høre hvad man havde sagt i radioen, eller læse de skrivende journalisters artikler. Ikke alle var lige glade for resultatet.

Masser af lærdom

Pressemeddelelser var det lektor Magnus Brandstups opgave at indvi deltagerne i. Den skal være meget kort, skrevet i et godt sprog og være fængende. Ellers ender den i papirkurven ved de andre, der er for lange, skrevet i et dårligt sprog og er halvtriste. Dagen efter, da alt var glemt, skulle alle pludselig skrive en pressemeddelelse. Vi så dem både lange, - og, meget korte.

At deltagerne også havnede i 'den varme stol' hvor de skulle øve sig i at optræde på TV kan vel ikke overraske. Føj hertil tre timers pressejura ved Cand. Jur. Og journalist Knud Aage Frøbert. Han er Danmarks ekspert i emnet og kan alt om den i Forsvaret forkætrede lov, -Offentlighed i forvaltning. Kursusledelsen havde også inviteret journalist Simon Andersen fra JyllandsPosten. Ifølge eget udsagn går han ind for Forsvaret, men han forbeholder sig retten til at revse, når det samme forsvar ikke bruger sin bevilling på 16 mia. kr. fornuftigt.

Efter den omgang skulle forsvaret kunne klare henvendelser fra pressen på en betydelig mere kvalificeret baggrund.

Allerede med

En af deltagerne i kurset, premierløjtnant af reserven Uffe Kristensen, med rådighedstjeneste ved det nyoprettede Presse- og Informationscenter i Flyvertaktisk Kommando, har allerede længe været aktiv i den interne informationstjeneste på Flyvestation Skrydstrup. Her er han den drivende kraft i arbejdet med at skabe et af de flotteste tjenesteblade i Flyvevåbnet, kaldet 'Ravneposten'. Hans baggrund for at deltage i presseofficerskurset og lave tjenestestedsblad på Skrydstrup er, at han er under uddannelse på Danmarks Journalisthøjskole i Århus. Uffe Kristensen var godt tilfreds med at deltage i kurset, men som han sagde, -Det er måske ikke alle mine fremtidige kolleger, der vil synes det er i orden, at jeg flytter fra den ene side af bordet til den anden, men det får være. Det her er spændende at deltage i.

Præsidentbesøg

Da USA's præsident Bill Clinton besøgte Danmark fredag den 11. og lørdag den 12. Juli, stod landet så at sige på den anden ende.

Lørdag eftermiddag mødte, ifølge politiets opgørelse, 80.000 mennesker op på Nytorv for at høre Præsident Clinton tale til det danske folk. På Rådhuspladsen demonstrere ca. 500 mod den samme præsident.

Flyvevåbnets Sergent- & Reserveofficersskole stillede det kommando, der tog imod præsidenten da han i US Air Force One landede i Kastrup lufthavn. Kommandoet stillede uden våben, angiveligt et krav fra de amerikanske sikkerhedsfolk.

Om lørdagen, da præsident Bill Clinton og forsvarsminister Hans Hækkerup besøgte Mindelunden i Ryvangen, bestod æreskommandoet af soldater fra Den Kongelige Livgarde, Søværnet og Flyvevåbnets Sergent- & Reserveofficersskole. Foruden æreskommandoen deltog repræsentanter for modstandsbevægelsen i den korte højtidelighed.

s-n

Præsident Bill Clinton og forsvarsminister Hans Hækkerup foran mindestenen for de faldne i modstandskampen under besættelsen. I baggrunden detachementerne fra Søværnet og Flyvevåbnets Sergent- & Reserveofficersskole, sidstnævnte under kommando af kaptajn T. Blankensteiner. (foto Leif Ernst, Forsvarskommandoen).

Flyvestation Aalborg

Flyudstilling i frisk vind

Mellem 40.000 og 60.000 nordjyder og vendelboer trodsede den stride blæst og begav sig til Åbent Hus på Flyvestation Aalborg. De fik lejlighed til at overvære den største udstilling af fly nogensinde på Flyvestation Aalborg.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Aalborg havde virkelig lagt sig i selen for at give sine naboer lejlighed til at se, hvad der til daglig gemmer sig bag hegnet ved Thisted Landevej. 90 fly fordelt på 38 typer var mødt frem. 45 af dem var på display, som udstilling nu hedder på flyverjysk. 40 af dem kunne man i løbet af eftermiddagen se i luften.

Vi er ikke helt sikre på, om de to gamle F-104G Starfighter, der var udstillet nede ved Flyveværkstedet, var talt med i antallet af udstillede fly. Den ene i originalbemalingen fra december 1964, og den anden malet med 'kanonsminke' (grøn) fra de sidste år inden udfasningen ved udgangen af april 1986. Flotte var de, og beundret blev de.

Vejret spillede ikke med. -Blæsten gik frisk over Limfjordens vande, som der står i sangen. God sigt, men kun omkring 7-800 m skyhøjde lagde en dæmper på flyveopvisningerne. En vind på omkring 'en halv pelikan' hindrede flere lette fly i at dukke op og drev publikum i læ bag alt, hvad der kunne give noget sådant.

Elektronikken

Elektronikfolkene har opfundet en publikumsmagnet. -Det arbejdende

▲ *Et mylder af fly og mennesker. NATO's AWAC, radarovervågningsfly, var åbent som ville ind og se den avancerede elektronik. Det er den britiske VC-10 lufttanker 135'eren stikker sit sideror op midt i billedet.*

▲ *Sikorsky S-61 Redningshelikopteren fra Eskadrille 722, der demonstrerer, hvori skortede ikke på interesse. Men bemærk, at de fleste tilskuere sidder inde ved bus som lævirkningen aftager. Billede af vejret på Flyvestation Aalborg en søndag i jun*

Edkadrille 574, Stingereskadrillen, var med på Åbent Hus for første gang. I baggrunden ses den markante overvågningsradar. I forgrunden har oversergent J.L. Sørensen, i midten, besøg af blandt andre Jens Jensen fra Fjellerad. Han og mange andre ville vide mere om trefoden med to rør på.

cum. Det gav lange køer af interesserede, :er næsen frem fra venstre, meden KC-

n hejser folk op fra 'havoverfladen'. Det å tynder det ud i rækkerne efterhånden var Åbent Hus.

Luftværnsgruppen gør altid grundigt opmærksomt på sig selv når Flyvevåbnet holdet åbent hus. Her på Flyvestation Aalborg fik den en ekstra tand. En container malet som Dannebrog trak en og anden ekstra nysgerrig til.

Nose Art, eller 'næsekunst' som det kaldes. Skikken med at male 'spændende' motiver på flyets næse stammer tilbage fra Anden Verdenskrig. Her er det det amerikanske KC-135 tankfly, der er blevet smukt dekoreret.

elektronikværksted for børn og barnlige sjæle. Oversergent D.S. Hedegaard var dybt optaget af at hjælpe lille Katrine med at lodde et eller andet sammen, samtidig med en anden til højre for ham også krævede opmærksomhed. Af alle stande og udstillinger var Elektronikværkstedets det mest besøgte, her var nemlig kø.

Resten af flyveværkstedets hangar var optaget af udstillinger med blandt andet F-16 og det tilhørende våbensystem. Den ene ende af hangaren var optaget af officersskolens udstilling 'Luft under vingerne'. Udstillingen startede så at sige ude på parkeringspladsen, hvor kadetter fra officersskolen uddelte brochurer til unge mennesker.

Centralforeningen for Stampersonel uddelte lyseblå balloner til børnene. Ude på pladsen sås senere enkelte børn, der brød ud i gråd når ballonen revnede. Synd.

Luftværnsgruppen

Luftværnsgruppen fylder ganske meget når de rykker ind i udstillingsområdet med en enkelt fire unit, hvilket også trækker folk til. At man så også havde en container med, malet som Dannebrog, lokkede sikkert en og anden yderligere. Størst interesse havde nok, sin størrelse til trods, den nye trefod til affyring af Stingermissiler. Det var første gang den nyoprettede Eskadrille 574 deltog i et Åbent Hus arrangement. Oversergent J.L. Sørensen havde mange interesserede besøgende, blandt andet Jens Jensen fra Fjellerad, som ville vide mere om, hvad sådan en tingest kunne bruges til.

Static Display

Ude på Strategic Apron, direkte oversat 'Det Strategiske Forklæde', en kæmpe flyparkeringsplads,

Stod de fleste udstillede fly. Fra det lille beskedne svenske SAAB SK 60, Skolflygplan 60 til Royal Air Force's VC 10 lufttanker. Her kunne man også se en operativ italiensk F-104 Starfighter og en næsten museumsgenstand, den amerikanske EA-6 Prowler, et hangarskibsbaseret fly, som anvendes til elektronisk krigsførelse. Ikke køn, men dødelig effektiv.

Også Static Display har sine 'kræmmere'. Ved flere af de udstillede fly stod besætningerne og solgte billeder af deres fly og Badges (våbenmærker) fra eskadrillen. Den tyske Tornados besætning har gjort særligt meget ud af det, man nærmede sig 'supermarkedsstørrelse', og publikum var mere end interesseret. Mange går på flyveudstilling med det ene formål at købe endnu flere Badges til den i forvejen svulmende samling hjemme i parcelhuset.

Flyveopvisning

Hvordan beskriver man en flyveopvisning? Hvad er mest imponerende, en Hughes H-500 fra Hærens Flyvetjeneste på Flyvestation Vandel fløjet af KIL, kaptajn K.H. Nielsen, eller det italienske opvisningsteam Frecce Tricolori, eller måske hollandske PC-7 Pilatus, det er ikke til at svare på, men det hele kan rummes under én betegnelse, -Flyvemæssigt håndværk af højeste klasse.

Nok var det hundekoldt, men der var sørget for, at man kunne komme i læ og få lidt at spise, så Flyvestation Aalborgs gæster fik alligevel en dag ud af det.

Beredskabskorpset var også repræsenteret ved Åbent Hus. De havde dog svært ved at konkurrere med Eskadrille 721, Transporteskadrillens, Lockheed C-130H Hercules, fløjet af kaptajn J. Poulsen (JOL), som gav en opvisning i, hvad et fly, der vejer godt 33 tons, vel og mærke tomt, kan præstere af manøvrer i lav højde. Publikum fik for en gangs skyld lejlighed til at vinke til et af besætningsmedlemmerne, nemlig loadmasteren, der stod på lastrampen og vinkede igen.

Dødsfald

Pensioneret seniorsergent Henry Emil Jeppesen (69), havde som flere andre pensionister meldt sig til at hjælpe sin gamle arbejdsplads under udstillingen. Han stod og solgte programmer ved indgangen til den strategiske platform da han pludselig sank sammen. Flyverspecialist Preben Egebo fortæller, -Vi ringede straks efter en ambulance og forsøgte at genoplive ham, hvad desværre ikke lykkedes. Egebo var vred over publikums reaktion i forbindelse med dødsfaldet, -De var ikke til at flytte med, sagde han, -og det forsinkede ambulancen nok så meget.

H.E. Jeppesen var uddannet flymekaniker og var ved sin pensionering ansat ved Driftssektionen på Flyvestation Aalborg.

Uden at kunne konkurrere med Hjallerup Marked, var der enkelte af besætningerne på de gæstende fly, der åbnede en lille bod, hvor man kunne købe eskadrillemærker, T-shirts, krus og andet, der handlede om eskadrillen eller flyet. Som det ses, var der stor interesse for udbudet.

Dagen derpå

Mandag var store hjemrejsedag for de mange deltagere. Den mest besværlige var US Marine Corps

EA-6 Prowler. Besværlig fordi man ikke havde en trækstang, der passede til næsehjulet. Hvad gør man så? Flyet stod oppe i et hjørne og skulle forbi alle de andre fly for at komme af sted. Problemets løsning blev, -Man foldede det hangarskibsbaserede flys vinger oppe over ryggen på flyet, og kørte det ud på motorerne. Det forlyder fra Flyvestation Aalborg, at alle fly kom hjem mandag.

❑

Bevogtningsdelingen på Flyvestation Aalborg havde en travlt dag. Med hjælperne fra Hjemmeværnet nåede man op på en styrke på ca. 125 mand til overvågning og trafikregulering. Vi mødte oversergent H. Nielsen, tv., og sergent S.C. Bjerring, begge i godt humør og på motorcykel.

Flyvertaktisk Kommando

Man kan ikke gå på vandet - men...

Flyveroverkonstabel Anders Olesen, Sæde- Udrustnings- og Nødudstyrsværkstedet, Flyvestation Vandel i færd med at pakke et sæde til T-17. T-shirten, hvoraf der laves en ny version hvert år, taler for sig selv.

Hvad gør man når flyet holder op med at flyve og man er nødlandet på havoverfladen? De fleste vil gøre hvad de kan for at komme ud af luftfartøjet i en fart. I den situation er det rart at vide, hvordan? Flyvertaktisk Kommandos Flyvesikkerhedssektions årlige øvelse i, hvorledes man overlever en nødlanding på vand finder sted i Ebeltoft Vig hvert år i juni. Vi tog med.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

-Skærmen op! Lyder kommandoen fra lederen af Bikini-øvelsen, major E.G. Nielsen (GEN). Tre mand hiver skærmen op fra flådens kokosmåtteklædte overflade. Den fyldes med luft. Langsomt, for der er ikke meget vind. Speedbåden 'Flyveren' sætter farten op. 'Ofret' har indtaget en stilling, som var han klar til at spæne. -100 m tilbage, 50 m tilbage, 20 m tilbage! Råber GEN. 'Ofret' starter med at løbe. Vinden flover en smule. 'Ofret' snubler fem-seks skridt før den 26 m lange flåde, med 10 m vand under kølen, holder op. Skærmen begynder, dovent, at stige til vejrs. Speedbåden nærmer sig tophastigheden, 25 knob, svarende til 46,3 km/t. 'Ofret' er ude over vandet, han genoptager løbebevægelserne med benene, det ser et øjeblik ud, som løber han på vandet. -Gud nej, han synker i!

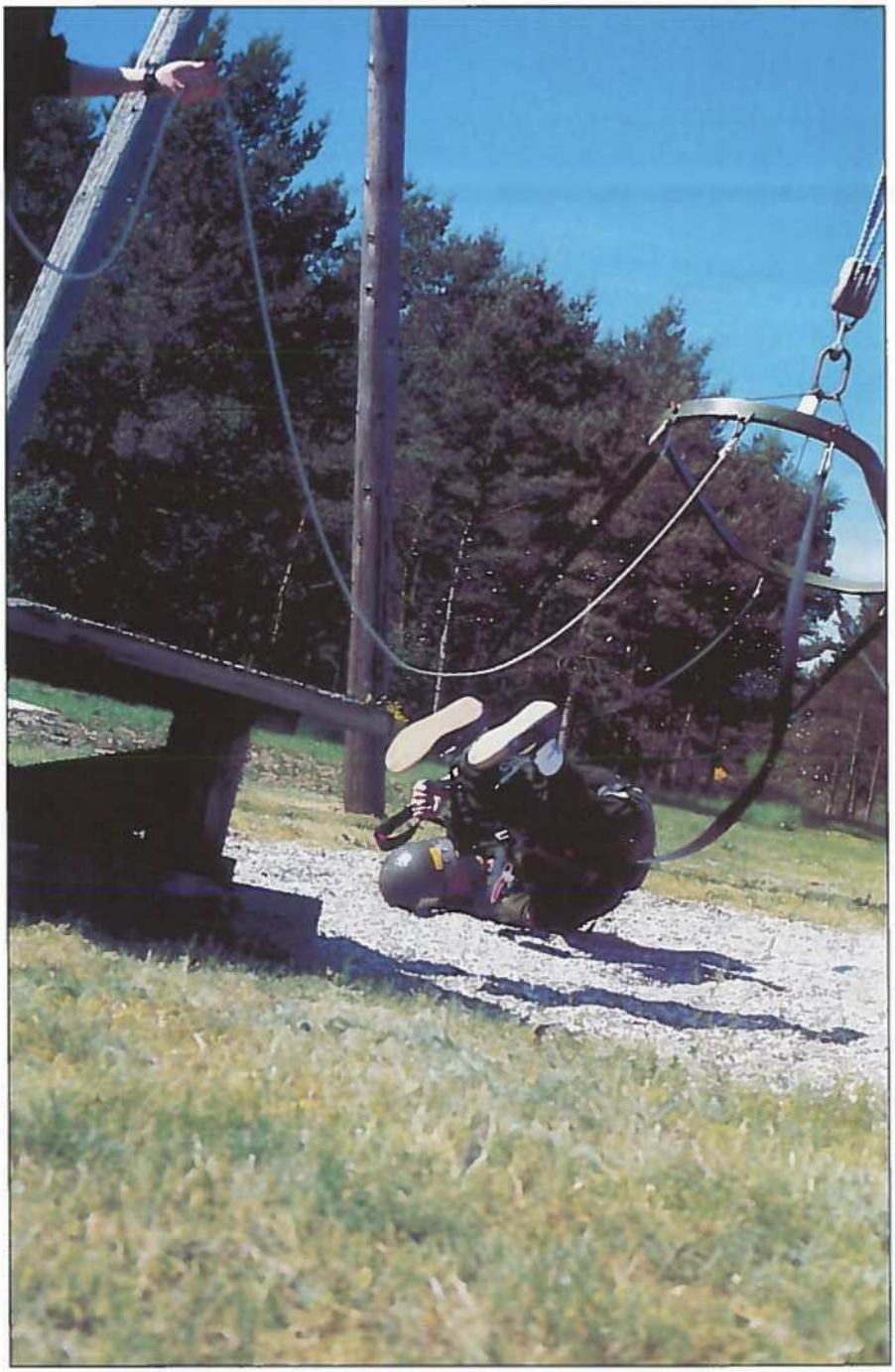
siger en af hjælperne. -Nej, siger en anden, -Nu stiger han. Sidstnævnte fik ret, langsomt stiger 'Ofret' til vejrs mod den blå sommerhimmel. Han var heldigere end nummer to start den dag, han røg nemlig helt igennem og øvelsen måtte afbrydes. Flyvevåbnets årlige BIKINI-øvelse i Ebeltoft Vig er i fuld gang.

Undervist hjemmefra

I Flyvestation Tirstrups såkaldte BIKINI-hangar er SUN-folkene i fuld gang. SUN står for Sæde-, Udrustning- og Nødudstyr. De har pakkat sæder til de forskellige luftfartøjstyper så som, F-16, T-17. Hver mand er ansvarlig for det sæde han pakker, og ve den der rører ved pakningen mens han er væk et øjeblik. Her må ikke begås fejl, en korrekt pakning af nødudstyret er pilotens sidste chance hvis noget går helt galt.

Der, hvor piloterne tidligere forberedte dagens flyvning, er der nu foredragssal. GEN byder de piloter, der skal ud at parasaile, det vil sige hales op i faldskærm med speedbåden, velkommen til årets øvelse.

Så tager VAD, det er major V. Wad Hansen, fra Flyvesikkerhedssektionen i Flyvertaktisk Kommando over. Han understreger, at det ikke går ud på at lære eleverne noget. -I forventes at kende alle procedurerne fra øvelserne hjemme i eskadrillen. -BIKINI er kun en fortsættelse af det I allerede skal kunne, siger han.



Sidelæns rullefald, en del af fortræningen inden øvelsesdeltagerne skal ud at parasaile, og dermed prøve det i virkeligheden. Bemærk jernrammen, den stopper i dag automatisk, det har den ikke altid gjort.

Ramme alvor

VAD understregede, at selvom Flyvevåbnet kun har haft 24 havarier siden 1980, hvor man i årene 1988-92 og 1995 overhovedet ikke har haft, så skal øvelsen i at overleve, hvis man er havnet i vandet tages alvorligt. Han påpegede også, at i 62,5% af havarierne, var det den menneskelige faktor der var årsagen. 24 fly var gået tabt, 14 mennesker omkommet og 13 havde reddet livet ved at springe ud i faldskærm. Denne korte statistik var nok til at understrege alvoren i den øvelse man havde taget hul på.

Så tog GEN over igen og ville vide, om alle kunne svømme. Det kunne alle. Deltagerne fik at vide, at alt øvelsesmateriellet var manuelt. -Det tager for eksempel kun 93 kraftige pust, at puste en Dinghy (enkeltmand gummibåd) op kunne han meddele. Han understregede, at hvis deltagerne fandt, at noget skulle rettes, var de mere end velkommen til at fortælle om, hvad.

Opvarmning

De der skulle ud at parasaile, det vil sige trækkes op med faldskærm af en speedbåd måtte igennem forsvarets standard opvarmningsprogram. Man ønskede ingen sprængte ledbånd og forstuvninger under øvelsen i at lande

'Druknekassen', som det bur kaldes besætningsmedlemmerne spændes fast i, på vej ud over Slejpners ræling. Buret er indrettet som et simplificeret cockpit. Hvis der er gitter over besætningen er det en helikopter. Er der intet gitter, så taler vi om et T-17 cockpit. Frømanden fra Søværnet skal sikre, at ingen bliver inde i 'Druknekassen' for længe.

rigtigt med faldskærm. Instruktørerne viste først, hvordan man hopper sidelæns ud fra en meterhøj platform og ruller over, så var det deltagernes tur, det gik fint. Enkelte fik lov at prøve én gang til. Så blev seletøjet spændt på og ofret blev hejst op i ca. en meters højde. Herefter blev han bragt i sidelæns svingninger, og pludseligt slipper ham der holder rebet, hurtig kontakt med jordoverfladen, nu var det så om at falde rigtigt og rulle over siden. Det lykkedes for alle, men stadig var der enkelte der fik en ekstra tur. Før i tiden var der ikke automatisk stop på den jernramme seletøjet er spændt fast til, det betød, at den engang røg ned i hovedet på ofret, herefter kom der automatisk stop på. Der blev givet mange gode råd om, hvorledes seletøjet skal spændes på. Mænd har det med at få en vis kær legemsdel, opbevaret i en pung, i klemme ved selen. Som mekaniker i Søværnet Ingo Pedersen sagde, -Så er det slut med at nyde udsigten når man hænger deroppe, man ønsker kun at komme meget hurtigt ned.

Sikkerheden

Sikkerheden er en historie helt for sig. Den første BIKINI-øvelse fandt sted i 1965. Dengang smed man deltagerne, siddende i 'Druknekassen' ud over rælingen på en marinekutter.

"Druknekassen' er i dag et 'Jernbur' der illuderer cockpittet i en T-17 eller en helikopter. Det så dramatisk ud når kassen ramte vandet og de forsvandt i dybet. Fra 1970 øvede man parasail på en lidt spøjs måde. Piloten blev trukket gennem vandet efter en af Søværnets motortorpedobåde, men en vis hastighed. Det var dengang nu pensioneret generalmajor B.V. Larsen (BAV) fik linen om halsen og nær var blevet kvalt. Man skulle række armen i vejret, hvis noget var galt. Af og til kom en arm op, men man var ikke helt sikker på, at der var noget galt. Efter sigende lød der et dybt suk, da øvelsen blev afbrudt, og han igen kunne få vejret.

10 år senere i 1975 var proceduren den samme. 'Druknekassen' var stadig af træ. Fra Marinekutteren THURØ, blev kassen ved hjælp af bommen svinget ud over siden, og fra omkring en meters højde røg den og indholdet i bølgerne. I dag sænkes 'Druknekassen' langsomt ned i bølgen den blå og foran på kassen sidder en frømand fra søværnet i fuldt udstyr med luftflasker og, hvad der eller hører til. Der tages ingen chancer, piloter er blevet færre og dyrere.

Hjemme i BIKINI-hangaren har Sæde, Udrustnings- og Nødudstyr (SUN)-folkene gjort sæderne til T-17, H-500, Fennec og F-16 klar sammen med nødudstyrskasserne til C-130, S-61 og LYNX. Pakningen foregår under stor koncentration. Alle ved godt, at det der pakkes er pilot eller besætnings sidste chance i tilfælde af en nødlanding. At blive kaldt til telefonen under pakningen kan betyde, at pakkeren må begynde forfra.

Bedømmes

Vel nede, sådan et par meter under vandoverfladen frigør besætningen sig og dukker så op til overfladen. Nu er kunsten så af få sin dinghy pustet op og komme om bord i den. Vel og

Vel ombord i Dinghy'en blev der tid til at få sig en hyggesludder med kollegaen, inden Sikorsky S-61 Redningshelikopteren fra Eskadrille 722 dukkede op få at "redde" dem.

mærke på den mest hensigtsmæssige måde. Man skal også huske at få drivankeret ud. På siden af båden, hvis man flyver F-16, ellers sættes den ud fra boven, hvis der er noget der hedder sådan på en gummibåd.

Oppe på skibet står der kendere, som bedømmer, hver enkelts måde at takle problemet på. Gør man det ikke godt nok, fortalte VAD til morgenbriefingen, så mister man sin flyvestatus. Efterfølgende er der så specialundervisning hjemme i eskadrillen inden man igen stiller til ny eksamen, og forhåbentlig får sin status igen. Såvidt vides, er der endnu ingen der har mistet status ved ikke at klare BIKINI-øvelsen.

Slejpner

Den nordiske mytologis ottebenede hest Slejpner havde lagt navn til Søværnets eneste coaster, fra hvilken den våde del af BIKINI foregår. Slejpners kaptajn, kaptajnløjtnant Flemming R. Hansen fortalte, at hans skib kan laste 150 t. eller 200 kbm. gods. På dækket alene er der plads til enten fire 20" eller to 40" containere. Primært sejler man ammunition for Hæren. Men en øvelse om året har fortrin, og det er BIKINI. I den periode kan man ikke sejle for hverken Søværnet eller Hæren, for slet ikke at tale om at gå i dok, ingen på Slejpner vil gå glip af oplevelsen på Ebeltoft Vig.

Der er langt fra de snavsede forsømte coastere, man ser i de danske havne, til Slejpner. Her er alt velplejet. Instrumenteringen med radar og alt, hvad der hører sig til for at sejle sikkert er på plads. Ude på brovingen står næstkommanderende seniorsergent O.B. Larsen og styrer skibet ved hjælp af en 'Remote Control'. Skipper ville gerne have demonstreret for os, at Slejpner kunne vende på en tallerken, men det ville næstkommanderende ikke. Han var bange for at lægge sig ud med de øvelsesdeltagere der efter hans udsagn uvægerligt ville være endt i bagbords ræling, hvis han lavede et 360° graders drej til styrbord. GEN fortalte, at man var meget tilfredse med samarbejdet med Søværnet, både hvad angik skib, gummibåde og de svømmedykkere, der leverede den nødvendige sikkerhed, for den der skulle i vandet

Op og hjem

Efter at have drevet rundt på havet i op til en times tid, hvor vi konstaterede, at man hyggede sig gevaldigt i smågrupper af dinghy'er, kom Sikorsky S-61, Redningshelikopteren, flyvende inde fra land for at samle de nødstedte op. Deltagerne var blevet instrueret i, hvorledes de skulle lægge den sling de skulle hejses op i omkring brystet lige under armhulerne. -Ikke for langt ned, forklarede GEN, -Så kommer i til at hænge bagudbøjet som en flitsbue.

Efter at være samlet op, blev deltagerne fløjet tilbage til Flyvestation Tirstrup. Her ventede en debriefing på, hvorledes den enkelte havde klaret sig. Bedømmelsen fra skibet var tilbage i Tirstrup inden helikopteren landede.

Den dag vi var med bestod alle prøven. ❑

Svensk Flyvevåben

Svenske helikoptere samles under en ledelse

I december 1996 besluttede den svenske regering, at helikopterenhederne i Flyvevåbnet, Hæren og Søværnet skulle lægges ind under én central ledelse. Den centrale styring skal henlægges under Søværnet, medens den regionale ledelse skal udøves af en helikopterflottilj, der oprettes ved Flyvestation Malmen/Linköping. Målet med den nye organisation er at opnå en rationaliseringsgevinst på følgende områder; anskaffelse af helikoptere, uddannelse af personellet, vedligeholdelse af helikopterne og på beredskabsområdet, især helikopterredningstjenesten.

Af Øversteløjtnant
Owe Hammarström,
Flygvapenledningen.

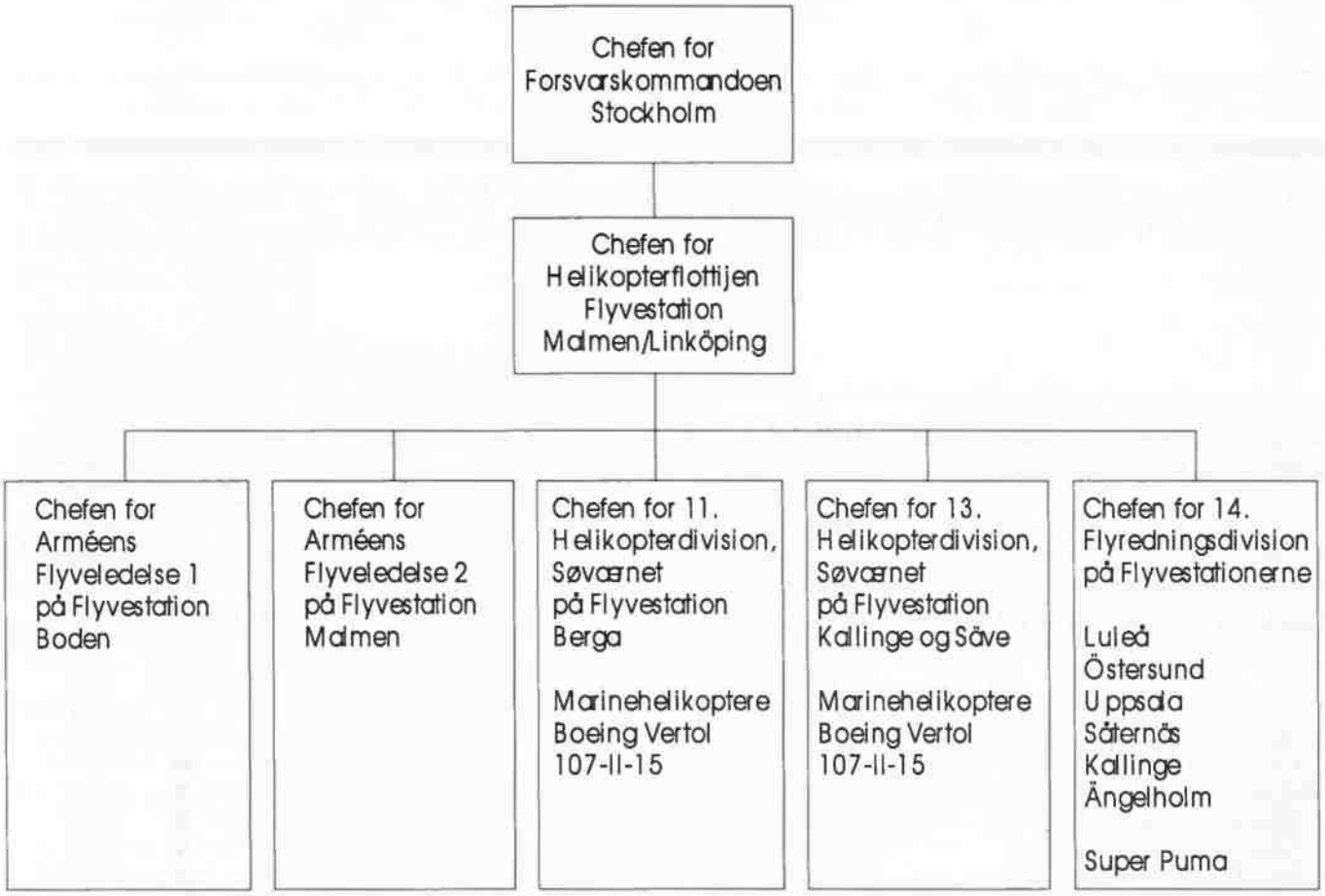
Samordningen af det svenske forsvars helikopterstyrker har i mange år været det svenskerne kalder 'et kärt emne' eller en 'het potatis' (varm kartoffel). Siden 1960'erne er der kommet mindst 10 rapporter af forskelligt omfang. De har alle haft til formål at gennemføre en sammenlægning af de forskellige værnsgrenes helikopterenheder. Imidlertid har de meget forskellige opgaver, som de tre værns helikopterenheder løser, hidtil forhindret en samordning. Med oprettelse af den nye myndighed Försvars-makten (Forsvarskommandoen) i 1994 blev samordningen af helikopterstyrken igen aktualiseret. Man var af den opfattelse, at områder som uddannelse, anskaffelse af helikoptere og vedligeholdelse af dem var områder, der forholdsvis let kunne samordnes mellem de tre værn. I den sammenhæng skal det nævnes, at der allerede har fundet en vis koordinering sted på visse områder.

I januar sidste år udnævnte chefen for Forsvarskommandoen en kommissionsformand for en arbejdsgruppe, som fik til opgave at komme med et forslag til en fuldstændig samordning af det svenske forsvars helikopterstyrke. I arbejdsgruppen indgik eksperter fra alle tre værn.

I sommeren 1996 foreslog formanden for arbejdsgruppen, at helikopterne skulle organiseres i en Helikop-terflottilj med hjemsted på Malmen/Linköping, der er tale om den stabsenhed, som skal have den overordnede fremtidige ledelse. Forslaget blev behandlet af Forsvarskommandoen, og i juli sidste år sendt videre til regeringen. Her endte det som det delforslag under Forsvarsbeslutningen af 1996.

Det svenske Flyvevåbnes Super Puma fotograferet under et besøg på Flyvestation Karup. Den svenske benævnelse for helikopteren er HKP 10. (foto s-n)

Organisationsplan for produktionslederniveauerne



Hvad skal samordnes

Omfanget af det der skal samordnes, og en kvantitativ sammenligning med Flyvevåbnets nuværende ressourcer, ser sådan ud:

- Totalt har Sverige 135 helikoptere. Heraf 18 i Flyvevåbnet, fra 1999 nedskåret til 12.
- Sverige har i dag syv forskellige helikoptertyper. Flyvevåbnet har to, fra 1999 kun en. Typen HKP 3 (Bell UH-1) udfases.
- Totalt i Forsvarskommandoen helikopterorganisation er der ansat ca. 2.500 personer, heraf 110 i Flyvevåbnet.

Generelt er Hærens, Søværnets og Flyvevåbnets helikopterenheder organiseret og ledet på samme måde.

Den nye organisation

I arbejdsgruppen blev der opstillet og diskuteret forskellige forslag til, hvorledes man bedst løste samordningsspørgsmålet. Organisationsplanen viser det forslag, der lå til grund for beslutningen om en ny helikopterorganisation.

Forsvarskommandoens helikopterresourcer sammenlægges efter Søværnets nuværende helikopterprogram. Den centrale ledelse af produktionen udøves af chefen for marineledelsen (Chefen for Søværnet) ved Forsvarskommandoen. Den regionale ledelse udøves af chefen for helikopterflottiljen, som placeres på Malmen ved Linköping.

Endelig udøves den lokale ledelse ved Arméens helikopterflyg i Boden (AF 1) og Arméens helikopterflyg i Linköping (AF 2) (Hæren), 11. og 13. Helikopterdivision (Søværnet) samt i Flyvevåbnets seks flyredningsgrupper af én lokal produktionsleder ved helikopterflottiljen på Flyvestation Malmen eller en flyvevåbenflotille.

Organisation af helikopterflottiljerne

Flottiljeorganisationen, staben, på Flyvestation Malmen kommer til at bestå af 25 personer, 21 officerer og fire civile. Størstedelen af de ansatte kommer fra Hærens og Søværnets ledelseselementer vedrørende helikoptere, som nedlægges samtidig med oprettelsen af den nye enhed. Hertil kommer fire personer, som skal bemande helikoptersektionen ved marineledelsen. Sektionen får personel fra alle tre forsvarsgrene.

Regeringsbeslutningen har medført et omfattende forarbejde. Skal det lykkes at få opstillet en velfungerende ny organisation indenfor tidsplanen, skal der arbejdes hurtigt og hårdt indenfor en tidsplan, der ser sådan ud:

Juni 1997: Organisationsplanerne skal være på plads.

Juli 1997: Helikopterflottiljen, (på Malmen) organiseres.

Januar 1998: Produktionsledelsen træder i funktion.

Juni 1998: Omorganiseringen er tilendebragt.

Svenska Armens HKP 6 (Agusta-Bell 206A) helikopter, kan også anvendes til at transportere sårede. (foto Lasse Sjögren).

Betydningen for Flyvevåbnet

Der er ikke planlagt ændringer, der berører helikopterberedskabet ved de flygflottiljer som flyver operative helikopterredningsmissioner.

Den store forandring berører ledelsen af Flyvevåbnets flyredningsenheder. I fremtiden vil det ikke være eskadrillechefen på for eksempel Flyvestation Frösør i Östersund (F 4), der bliver den lokale produktionsleder for flyredningsenheden på hans Flyvestation. Dog skal eskadrillecheferne i Flyvevåbnet kun støtte flyredningsgruppen, hvor hver enhed består af to Super Puma helikoptere, med 'mad og husly'.

For Flyvevåbnets Flyredningsgrupper er der ikke planlagt ændringer. I fremtiden vil man imidlertid kunne se piloter både fra Hæren og Søværnet i cockpitet på Flyvevåbnets helikoptere.

Samordningen af Forsvarets helikoptervirksomhed muliggør, at morgendagens helikoptersystemer og besætninger vil kunne betegnes som en flerrolleressource (Multirole). Det skal ses i lyset af samordningen af indkøb af helikoptere og uddannelsen af personnellet fra alle tre værnsgrene.

I den sammenhæng skal nævnes, at panserværnshelikoptere og det fremtidige angrebshelikoptersystem i hovedsagen ikke kan anvendes til andet end deres formål.

Hvad angår flyredningsorganisationen er det vigtigt også i fremtiden kan skabe tillid hos piloterne til, at de døgnet rundt, og under alle forhold, kan udføre deres tjeneste. Dette er forudsætningen for, at vore luftstridskræfter kan opnå en høj effektivitet både i fred og krig.

Bragt med tilladelse fra Flygvapnet Nytt
Oversættelse: Seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

❑

Museumsbesøg

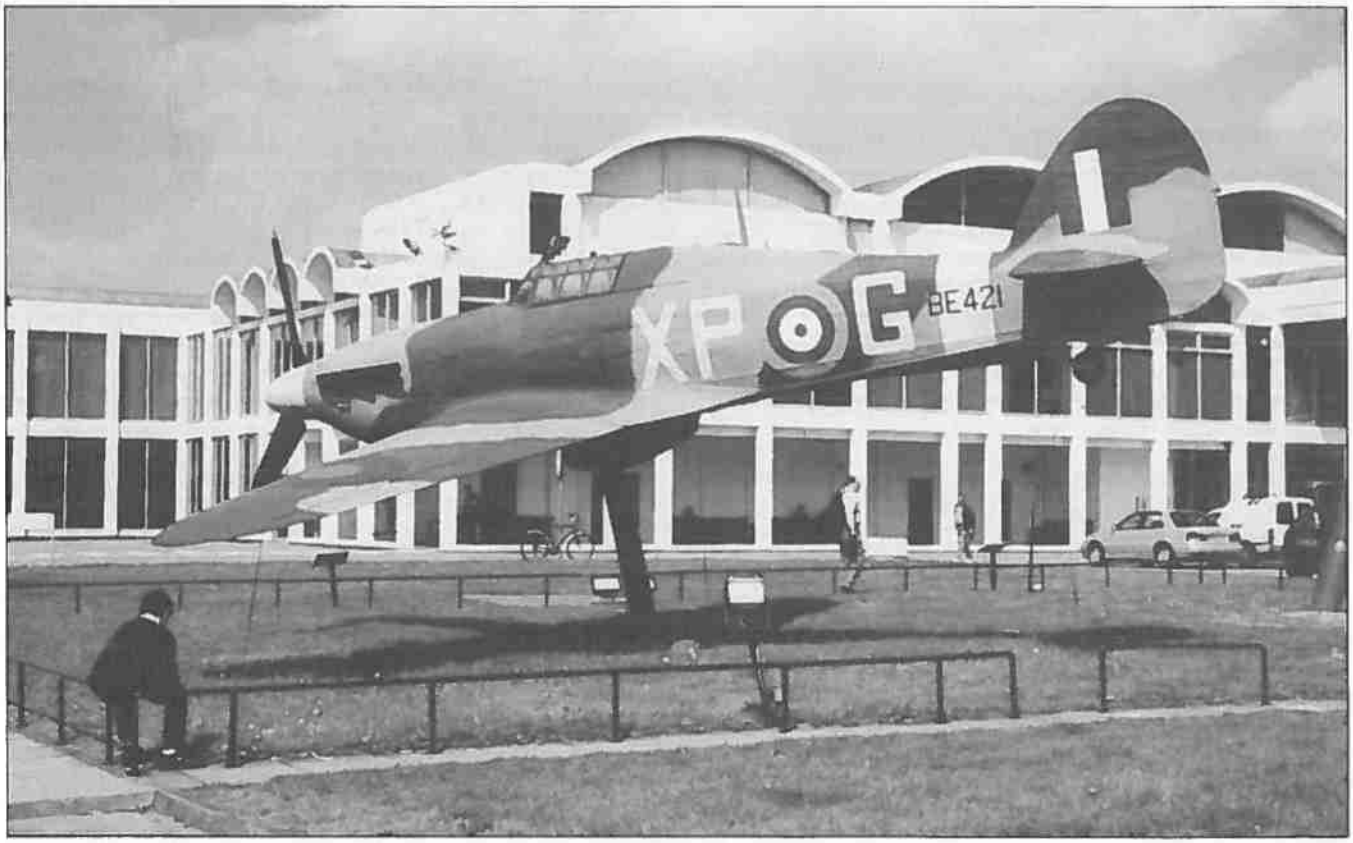
Fra balloner til jetfly

På Royal Air Force flymuseet i Hendon er mere end 100 års flyvehistorie samlet. Den besøgende føres gennem den krigeriske del af flyvningens historie. Man standser op ved underlige ballonkonstruktioner, undres over cykelstel beklædt med lærred, fra hvilke 1. Verdenskrigs luftslag udkæmpedes og endelig imponeres man af den kolde krigs tre typer engelske bombefly, der alle kunne levere atomvåben mod mål i det tidligere Sovjetunionen.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Royal Air Forces (RAF) flymuseum ligger på den nedlagte, skiftevis civile og militære, flyveplads Hendon, nord for London. Tilbage af flyvepladsen er der de hangarer museet har til huse i. På Hendon er man på historisk grund. Den britiske flyvepioner Claude Grahame-White grundlagde en flyveskole på Hendon i 1910. I 1914 blev den overtaget af Royal Flying Corps. I mellemkrigsårene var stedet igen center for civil flyvning. Fra 1939 til 1945 overtog RAF igen flyvepladsen, som blev anvendt til operationer med transportfly.

Man kommer til Hendon med undergrundsbanen ad den linie der



Endelig har Hawker Hurricane, det fly der skød flest tyske angribere ned under Slaget om England i sommeren og efteråret 1940, fået pladsen for sig selv foran Royal Air Force flymuseet i Hendon. Spitfiren er nemlig sendt til renovering.

hedder Northern Line mod Edgware. Modsat hvad man skulle tro, skal man ikke stå af på stationen, Hendon Central, men ved den næste som hedder Colindale.

Turen fra Colindale station til flymuseet tager til fods 10 minutter. Når man har passeret hovedkvarteret for politiet i det nordlige London, er man ikke længere i tvivl. Her ligger flymuseet. Det første man får øje på er et Bloodhound jord-til-luft missil foran de karakteristiske hangarer, som leder tanken hen på byggeri i Mellemøsten.

Foran museet skulle der have stået to gate-guards i form af en Spitfire og en Hurricane. Begge replicas udført i glasfiber. Der var kun Hurricaneflyet tilbage. Spitfiren var sendt til renovering.

Den sidste version, der blev fremstillet af Storbritanniens mest berømte jagerfly, Supermarine Spitfire Mk. XIV havde en fembladet propel. Hermed havde man nået det optimale flyvehastighed, der kunne drives ud af en stempelmotor på 2.050 h.p.

Imponerende

Museet er stort og briternes evne til at formidle budskabet ud til betragteren er noget ganske særligt. Udstillingerne er enkle i deres opbygning og budskaberne i teksterne klare.

Alle museer, også Hendon, vil gerne vejlede sine besøgende om, i hvilken rækkefølge samlingen skal ses. Fint nok, men faktorernes orden synes nu ret ligegyldig. Ønsker man at følge museets råd, så er udstillingen bygget op i fem afdelinger, nemlig; tiden før 1903, perioden 1903-18, 1918-39, 1939-45, 1945-64 og endelig 1965 og ind i fremtiden.

RAF har en præsentation af sig selv, som værnet ser ud i dag. En præsentation, der ikke lader betragteren i tvivl om, at RAF er sikker på sit eget værd. En flot udstilling i tekst og billeder. Det mest interessante er en ca. 10 minutter lang film, hvor RAF, i en computerannimeret film, tager tilskueren med på en operation med to af de nye Eurofighter 2000 jagerfly. Man er med fra briefingen over angrebet på en bro med laserstyrede bomber. Herefter følger en Combat Air Patrol (CAP) (Jagerpatrulje) hvor to fjendtlige jagerfly Beyond Visual Range (Udenfor pilotens synsvidde) angribes og skydes ned. Endelig afsluttes filmen med en forrygende Dogfight (hundeslagsmål), hvor to fjendtlige fly skydes ud af himlen med maskinkanonerne. Filmen vises på et lærred der dækker 180° af rummet, som for beskueren til at føle, at man er med både i cockpittet og ude i himmelrummet.

Fortiden

Oppe i gallerierne på første sal får man et kig ind i flyvningens fortid. Sære apparater har bevæget sig i luftrummet, de fleste med liden succes. Det overrasker måske en smule, at allerede under Boerkrigen i Sydafrika i 1899, var ballonen i brug som observationsstade. Den britiske hærs luftskib, Dirigible No 1, populært kaldet Nulli Secundus fløj første gang den 10. September 1907. Navnet mere end antyder, at succesen var til at overse.

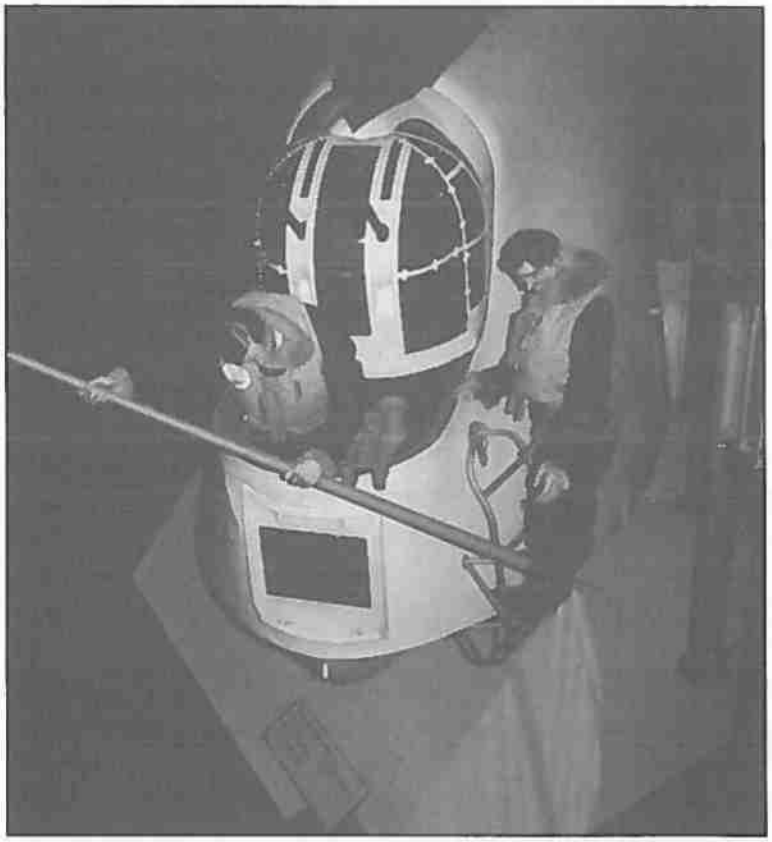
1. Verdenskrig satte gang i udviklingen af fastvingede fly, bygget af træ og jernrør, beklædt med lærred. Der er et stort spring fra den tid flyværksted til vore dages ditto, men kravene til præcision var de samme. I den store centerhal er der mange fine jagerfly fra perioden udstillet. Den mest berømte engelske jager Sopwith Camel, ikke at forglemme.

Er man kommet op på første sal, skal man ikke snyde sig selv for den kunstudstilling, hvor der vises kunst med tilknytning til flyvning. Briterne har en lang tradition for, at deres kunstnere også beskæftiger sig med at male fly og lave skulpturer af kendte og ukendte besætningsmedlemmer.

Anden Verdenskrig

At perioden fra 1939 til 1945 har fået sin egen kæmpeudstilling, i Battle of Britain Hall, kan ikke undre. Her finder man de mest anvendte jagerfly på både engelsk og tysk side. Men Spitfire og Hurricane er placeret i de 'revetments' (volde af sandsække til beskyttelse med splinter fra bomber og granater). Her står typer som Boulton-Defiant jageren. Den lignede en Spitfire men havde fire maskingeværer i et tårn på ryggen. Det narrede

Flyværksted anno 1916. Det var dengang flyene fortrinsvis var af træ, og mændene af jern.



I Battle of Britain Hall kan man se, hvorledes besætningen gjorde klar til at fortøje en Short Sunderland flyvebåd. Short Sunderland var en firemotorers ubådsjager, som var indsat i Atlanten til beskyttelse af konvojerne fra USA til England under 2. Verdenskrig.

de tyske jagerpiloter i starten, men snart fandt de dens bløde punkter og flyet endte som slæbemålsfly, de få der overlevede.

Det er sjælden at se både Ju 88, Messerschmitt Bf 110 og Bf 109 i samme samling, men her er de. Vel vedligeholdt af RAF Hendon museets venner. Pensionerede flymekanikere fra RAF, der også arbejder om søndagen medens publikum er på besøg og får en snak med entusiasterne, som gerne vedligeholder den gamle fjendes fly.

Ubådsjagt og dermed beskyttelse af konvojerne fra USA til England var en vigtig del af luftkrigen under 2. Verdenskrig. I Battle of Britain Hall kan man nu se en fuld restaureret Short Sunderland firemotorers flyvebåd. Et imponerende fly med to dæk. Bestykker med to 0.50 og otte eller 12.303 maskingeværer og op til 2.000 pund dybdebomber, var den en formidabel modstander for de tyske undervandsbåde. Når man ser på flyet og ser de to ud af de 13 besætningsmedlemmer stå i det forreste maskingeværtårn klar med bådshagerne, virker det meget anderledes. Det er ikke set i Danmark siden Catalinaens tid.

Bombeflyene

Hovedhallen og Bomber Command Hall indeholder de store fly som Lancaster III, Halifax, Flying Fortress, triaden af atombevæbnede fly Avro Vulcan, Vickers Valiant og Handley Page Victor, alle strategiske bombefly. Victor gjorde til slut tjeneste som tankfly ved No 55 Squadron på Marham og kom i aktiv tjeneste som tankfly under Falklandskrigen i 1982. I samme krig gennemførte Vulcan flyet et lidet succesfuldt bombeangreb på lufthavnen ved Stanley.

På vandringen rundt i de store haller ses den første Harrier, Canberraen, Gloster Meteor, Vampire, Hawker Hind en videre opremsning bliver for lang, de skal ses.

Skal man virkelig have noget ud af besøget, er det en fin ide at tage toget fra London så man er derude når museet åbner klokken ti. Bliver man træt i fødderne, og det gør man, så er en pause i Wings Restaurant at anbefale. Det er ikke billigt, men velkomment. Det flotte og informative katalog som kan købes i museets fine butik koster såvidt det huskes ca. 35,00 kr.hertil kommer entreen på 63,30 kr. Museet lukker klokken 18. ❑

Flyvestation Vandel

Kontrolleret havari ved Vandel

Tekst og foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvning på Flyvestation Vandel i weekenden er normalt en saga blot. Flyvestationen har imidlertid lejet en 'flyveplads' ud til modelflyveklubben Ellehammer, der Kr. Himmelfartsdag holdt åbent hus.

Kristi Himmelfartsdag falder som bekendt i maj måned. Det var hundekoldt. Store Cumulonimbusskyer drev hen over landet og den ene byge følger den anden. Arrangørerne kiggede mismodigt op mod himlen, den eneste trøst var vinden, som holdt sig under de 8 m/sek.

Gæster - trods vejret

På trods af vejret kom der et par hundrede gæster, som mellem bygerne kunne se på de flotte modelfly på jorden. Hundredvis af timer er investeret inden man kan komme i luften. De flotteste modeller var, set med flyvevåbenøjne, den flyvende F-84G, ganske vist med propel i næsen, men det ses ikke ret meget når den flyver.

Der var ikke et øje tørt, da formanden for modelflyveklubben, Tommy Olsen, rullede sin Piper L-18C Super Cub ud til start. Til gengæld gik der et sug igennem forsamlingen, da den ret pludseligt landede i en kornmark nord for 'flyvepladsen'. Heldigvis skete der intet med flyet. Årsagen til havariet var, at Olsen stod og talte i mobiltelefon, og glemte, hvor længe han havde fløjet, og dermed fløj flyet tørt for brændstof. Uha! Olsen fortæller, at flyets svæveevne er fantastisk. På grund af modvind kunne han ikke svæve flyet tilbage til landingsbanen, derfor endte den i kornmarken.

Jetmotor

Man tager en gasflaske til et campingsæt. Så bygger man i hånden kompressor og andre dele der hører til en ramjetmotor, og vips, så har man en jetmotor der kan løfte et modelfly på op til fire kilo. Erik Eriksens, i klubben kaldet 'Erik fra Sandet' store ønske er at bygge endnu en motor, som sammen med den første skal installeres i en model af en Meteor Mk. Et eller andet. I øvrigt løber sådan en lille fyr 83.000 omdr/min., hvilket siger noget om, med hvilken nøjagtighed den skal fremstilles.

Klubben har haft svært ved at finde et blivende sted. Naboerne kan ikke lide den enerverende støj fra de små motorer. Klubbens medlemmer lagde ikke skjul på, at man er glad for at have fundet et blivende sted på Flyvestation Vandels jorder. ❑

Længst til venstre i billedet styrer formanden for modelflyveklubben 'Ellehammer' sin Piper L-18C Super Cub ud til start. I baggrunden ses hans model af Flyvevåben halenummer 401, en utrolig flot Spitfire.

"Air Force One", - verdens største frynsegode, - "The Angel". Ja, - kært barn har mange navne, men sjældent har verden set et luftfartøj der er så flot, og så pudset og så poleret som dette eksemplar. Det skulle lige være det andet eksemplar af typen, som ses længere nede af flyparkeringspladsen.

"Air Force One" i København

Verdens vigtigste luftfartøj, Air Force One, transporterer verdens mægtigste mand rund i den verden han har så stor indflydelse på. Flyet er udrustet til at kunne blive i luften i dagevis, og USA's præsident kan udøve sin indflydelse fra flyet, hvis indretning trodser normale forestillinger om, hvad man kan fra et fly.

Tekst og billeder
Flyveroverkonstabel Per Olufsen

For første gang nogensinde har en regerende amerikansk præsident besøgt Danmark. Bill Clinton ankom til Københavns Lufthavn, fredag d. 11 juli, - standsmæssigt i hans flotte "Air Force One". Præsidenten ankom selv i halenummer 29000, og senere samme aften ankom "*Air Force Two*", halenummer 28000. Allerede om mandagen den 7. juli ankom en C-5B Galaxy som medbragte ikke færre end tre VH-3D Sea King's, fra det amerikanske marine korps. Disse skulle senere transportere Bill Clinton med følge fra Kastrup Lufthavn til Fredensborg Slot. Præsidentens skudsikre limousiner blev også fløjet ind med et ukendt transportfly, og derudover stod tre CH-47D Chinook's til rådighed til transport af Secret Service og journalister. Sidst men ikke mindst var en Airbus A310 chartret fra Lufthansa til transport af udenlandske journalister. I alt deltog 10 fly og helikoptere i præsident Clintons 19 timer lange besøg i Danmark. I den forbindelse fik undertegnede tilladelse til at besøge Københavns Lufthavn, og herefter blev denne artikel til.

"Air Force One" set lige forfra. Der er gået mange timers pudsning på at få flyet til at virke som spejl for sine omgivelser.

Frynsegode

"Air Force One", - verdens største frynsegode, - "The Angel". Ja, - kært barn har mange navne, men sjældent har verden set et luftfartøj der er så flot, og så pudset og så poleret som dette eksemplar. Det skulle lige være det andet eksemplar af typen. Der eksisterer som førnævnt nemlig to fly af denne type, halenummer 28000 & 29000. Flyets civile betegnelse er Boeing 747-200B "Jumbo Jet", men i det amerikanske flyvevåben hedder den VC-25A. "Air Force One" er egentlig et radiokaldesignal, og ikke som mange tror, - navnet på præsidentens fly. "Air Force One kaldesignalet", bruges kun når præsidenten er ombord og følger præsidenten uanset hvilken flytype han er ombord på. Således bruges kaldesignalet "*Marine One*", når han er ombord på en af hans helikoptere. Begge VC-25A fly er udrustet som VIP-fly, og bruges kun til transport af præsidenten. VC-25A må ikke forveksles med en anden ombygget Boeing 747, (E-4B), disse bruges også af præsidenten men kun som en luftbåren kommando & kontrolstation i tilfælde af krig eller nationale kriser. Begge VC-25A er hjemmehørende på Andrews AFB i staten Maryland, og hører under den 89th Air Wing, 1st Airlift Squadron. Den 89th AW er en del af Air Mobility Command, hvis opgave det er at transportere de væbnede styrker. Eskadrillen, (1st AS) primære opgave er at transportere præsidenten, herunder også andre VVIP´s. Flyene flyves af præsidentens besætning, (The Presidential Aircrew), og vedligeholdes af præsidentens teknikere, (The Presidential Maintenance Branch), som holder til i en speciel indhegnet del af Andrews AFB.

Eksklusiv indretning

Forskellen på en VC-25A og en standard Boeing 747 er, foruden antallet af sidepladser, - tilstedeværelsen af en mængde elektronik og kommunikationsudstyr. Flyet har også sin egen indbyggede trappe, samt bagagelift, og ved lange ture er der er mulighed for at lufttanke fra konventionelle tankfly. Ved lufttankning kan flyet holdes i luften i op til en uge ad gangen, og flyvetiden er kun begrænset af forbrug af motorolie, samt oliens smøreevne. Indretningen er meget anderledes i forhold til en normal Boeing 747. Præsidentens gemakker består bl.a. af et "flyvende" ovalt kontor, - en suite, med tilhørende omklædningsrum, samt bad og toilet. Et konferencerum som også kan bruges som "spisestue", - er også til præsidentens disposition.

Foruden disse, indeholder flyet også plads til den nærmeste stab, sikkerhedsfolk samt journalister. Ombord er der også 85 telefoner, 19 TV monitorer og 11 videobåndoptagere. Dette er til rådighed for de i alt 102 passagerer. Passagerne ombord har i alt seks toiletter at vælge i mellem, heriblandt ét handicapvenligt toilet. Bliver man sulten ombord sørger to køkkener for maden, og kan have ca. 100 gæster til bords. Derudover findes der en mindre sygestue som er fuldt udrustet, og kan udføre mindre medicinske indgreb. Sidst men ikke mindst har besætningen, som består af 26 besætningsmedlemmer, deres egne hvile & opholdsrum. Alt i alt 372 m². VC-25A er resultatet af mange års planlægning/udvikling af et bedre og mere tidssvarende fly til at afløse den efterhånden gamle C-137C (Boeing 707) som blev

Type:	VC-25A/Boering 747-2000B
Fabrik:	Boeing, Seatlle
Serial nr.:	28000/(82-8000), 29000/92-9000)
Enhed:	Air Mobility Command, 89th Air Wing/1st Airlift Squaddron
Hjembase:	Andrews AFB, Maryland
Motorer:	4 stk. General Electric F103-GE-180
Trykkraft:	25,5 tons (pr. motor)
Længde:	70,7 m.
Spændvidde:	59,6 m.
Max hastighed:	Mach 0.95
Tophøjde:	13,666 m.
Max take-off vægt:	374,83 tons
Rækkevidde:	15,360 km
Besætning:	26
Passagerer:	102
Leveret:	(28000), 23 aug. 1990, (29000) 23 dec. 1990
Antal:	2 stk.

leveret i 1962. Boeing fik igen ordren efter en offentlig licitation, på bygning af de to fly i 1987, - i tæt kamp med McDonnel Douglas som tilbød deres DC-10ér/MD-11. Projektet blev en del forsinket bl.a. pga. tekniske problemer i forbindelse med udviklingen af materialer der er modstandsdygtige over for elektromagnetiske impulser og samt andre påvirkninger flyene kan blive udsat for under en atomkrig. VC-25A, (28000) fløj første gang som Air Force One den 6. Sept. 1990, med tidl. præsident George Bush på en tur til Kansas, Florida og tilbage til Washington. Halenummer 29000 fløj første gang d. 26 marts 1991, og disse to fly vil i fremtiden bringe forskellige præsidenter vidt omkring, og flyve videre langt ind i det nye årtusinde.

Lang historie

VIP-transport af amerikanske præsidenter begyndte helt tilbage i 1944, da en C-54 Skymaster, "*The Sacred Cow*" (Den hellige ko), blev taget i brug af Franklin D. Roosevelt. Herefter kom "*Independence*" (Frihed), en DC-6 Liftmaster, som transporterede Harry S. Truman fra 1947 til 1953. Præsident Dwight D. Eisenhower brugte to fly, "*Colombine II*" og "*Columbine III*", begge Lockheed Constellation, i perioden 1953 - 1961. Kaldesignalet "Air Force One", er ikke nyt. Det blev brugt for første gang da John F. Kennedy fløj ombord på hans C-118 i september 1961. I 1962 fik USAF sit første "Air Force One Jetfly", C-137C, (Boeing 707). Dette fly, 62-6000, (26000) var specielt indkøbt til transport af præsidenten, og er måske det mest kendte, idet flyet transporterede John F. Kennedy til Dallas d. 22. november 1963. Samme fly transporterede også John F. Kennedy's kiste tilbage til Washington. Efter mordet i Dallas blev Lyndon B. Johnson indsat i det hvide hus, og edsaflæggelsen foregik ombord på 26000 på Love Field i Dallas. Samme fly fløj også tidl. præsident Lyndon B. Johnsons kiste til Texas efter hans død og statsbegravelse i 1973.

I 1972 besøgte tidl. Præsident Nixon, Kina og det daværende Sovjet, ombord på Air Force One, (26000). Afløseren, en anden C-137C, (72-7000, (27000)) skabte også sin egen historie, idet flyet fløj præsident Carter, Nixon og Ford til Cairo, som repræsentanter for USA ved Anvar Sadats begravelse i 1981. I alt var der fire C-137C som VVIP-fly. Foruden 26000 & 27000 blev yderligere to fly købt sidst i firserne, (85-6973, (56973)) & (85-6974, (56974)). Sidstnævnte fly er dog aldrig blevet brugt til transport af præsidenterne, og begge er p.t. udstationeret på Hickham AFB, Hawaii. C-137C, (27000) nåede også at blive brugt af Ronald Reagan og George Bush, inden den ene af de nuværende VC-25A, (28000) blev leveret i 1990. I dag bruges 27000 til transport af den amerikanske udenrigsminister, samt andre højtstående personer I 1997 blev der igen skrevet historie da Air Force One, både 28000 og 29000, for første gang landede i Danmark.

❑

Joint Strike Fighter

Danmark med - måske

I månedsvis har der været forhandlet mellem forsvarsforligspartierne og Det Radikale venstre om, hvorvidt Danmark skulle deltage i udviklingen af det amerikanske jagerfly, der skal erstatte F-16. (Omtalt i FLYnyt nr. 1 og 2/97). De Radikale var ikke tilfredse med, at de ikke var blevet informeret om oplægget til samarbejdet.

Den 24. juli blev der skabt en åbning i forhandlingerne med De Radikale. Såfremt projektet kunne overføres fra at være et forsvarsprojekt til 60 mio., til et være et industrifremmende projekt, til det samme beløb, var De Radikales Jørgen Estrup ikke utilbøjelig til at gå ind for forslaget. Ved redaktionens slutning var der endnu ikke truffet en afgørelse.

s-n

Skydning for hele familien

Det var familiernes dag den fredag i Vingsted. Her er det Christian Bødker, der er i færd med at lade salongeværet, medens farmand ser opmærksomt på.

Det er ikke så ofte, at hele familien kommer med på skydebanen. Den mulighed var til stede da Centralforeningen for Stampersonel inviterede til landsskydning i Vingsted den sidste fredag i maj, hvor Christian var kommet med far på 'arbejde'.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Christian Bødker lader igen sit salongevær. Det sker med et meget koncentreret ansigtsudtryk. Han tager sigte, og et lille knald fortæller, at skuddet er gået. Christian er med far til CS landsskydning i Vingsted, hvor Forsvarets bedste skytter er mødt op for at konkurrere i ædel dyst på, hvem der kan komme nærmest den lille plet i midten flest gange.

Lerdueskydning

Det hedder så meget forskelligt, men det er altså lerduer de skyder efter. Vi stod og betragtede en af skytternes anstrengelser. Der blev skudt til lerdue efter lerdue. De havnede uskadte ude i græsset, bortset fra en enkelt, som der røg en splint af. Det var ikke den dag træfningen skulle kommenteres. Så trådte seniorsergent Tommy Roslev fra Våbenmaterielværkstedet på Flyvestation Skrydstrup op på de to fliser, der udgør standpladsen. Han udstødte en høj lyd, vi forstod som noget i retning af 'Klarrrp!', vupti, op i luften røg der henholdsvis en eller to lerduer, ad gangen. Med den konsekvens at de alle endte som en støvsky på himlen. Ret imponerende. Men han har også været flyvevåbenmester tre gange.

'Nye' uniformer

Det vakte mere end almindelig opsigt da seniorsergent Flemming Pallesen fra Søværnets Operative Kommando i Århus dukkede op. Ikke fordi han er

Laaad gevær! Dengang i 1864 var det noget mere besværligt. Her er seniorsergent i Søværnet Flemming Pallesen i færd med at demonstrere, hvor besværligt. Han optrådte i sen landsoldatuniform fra 1864 under landsskydningerne i Vingsted. Flot var det, men hvem siger det er en nydelse at være iført vadmelstøj i ca. 25 graders varme?

'sømand', men fordi han var i infanteriuniform M/1864 med kepi, mørkeblå våbenfrakke, lyseblå vadmels benlæder og en 13,7 mm sorkrudts forladegevær. Vi fandt ham inde på pistolbanen, hvor han var i færd med at gennemføre konkurrenceskydning, ikke med sortkrudtsgeværet, men med en ni mm Neuhausen. Senere på dagen gav han en opvisning i skydning med sortkrudsgevær. Den slags både larmer og ryger utroligt meget. Flot ser uniformen ud, men tak for ikke at skulle gå i den til hverdag.

Tog sin del af kagen

Flyvevåbnets personel lider ikke af falsk beskedenhed når det drejer sig om at tage førstepladser i en skydning for hele forsvaret, således blev oversergent F. Elbæk, Flyvestation Karup landsskytte, hvilket også betød, at han løb med førstepladsen i gevær A. For at understrege sit værd blev Elbæk også nr. 1 på pistol A. Gevær B tog flyveroverkonstabel P. Lund, Flyvestation Skrydstrup sig af. I flugtskydning, det med lerduerne, klasse M, blev flyverspecialist Lars Jensen, Flyvestation Aalborg den bedste, medens flyverspecialist M.R. Laustesen fra Flyvestation Skrydstrup tog sig af førstepladsen i det der hedder flugt A. Tilbage af førstepladser var der to. I flugt B sejrede sergent J.M. Sørensen, HSF-BALTAP medens seniorsergent S.D. Andersen tog førstepladsen i pistol B. Beskedenhed er ikke altid en dyd.

❑

Med hvor det sker

Siden 1991 har Flyvevåbnet sendt mere end 250 officerer, befalingsmænd og konstabler af sted på fredsbevarende opgaver for FN,EU og OSCE på Balkan og andre steder i verden.

Ingen kan være i tvivl om, at det er Hæren der trækker det absolut tungeste læs når Danmarks regering stiller soldater til rådighed for fredsbevarende operationer, moniterings-opgaver og anden fredsbevarende indsats. Mindre kendt er det, at Flyvevåbnet i de sidste seks år har haft personel udsent til de fleste stater i det tidligere Jugoslavien, til Tjetenien, til, Sverige Italien, Schwiez og Finland. I de sidste fire lande har de, der skulle udsendes forbedt sig på indsatsen i de første to områder.

Specielle opgaver

Opgaverne personellet har løst har været vidt forskellige. Det har været alt fra at rigge ødelagt elektronik op igen, til at være tolk, eller stabsofficer i en enhed der tog sig af humanitære opgaver. EU har i flere tilfælde haft ønske om at monitere, hvad der foregik i forskellige områder, hvor Flyvevåbnet har stillet officerer til rådighede. En af de virkelig skrappe opgaver var at være Forward Air Controller (fremskudt observationspost der leder bombefly ind mod målet), her var der mulighed for så at sige, at se fjenden i øjnene

En af de opgaver der kun kan løses af Flyvevåbnet er at stille hundeførere til rådighed. Senest har to flyveroverkonstabler fra Flyvesrtation Aalborg gjort tjeneste ved SFOR hovedkvarteret i Sarajevo.

Flyvematerielkommandoen

Første avancerede missiler på vej

Her er det oversergent Kaj Rønn fra den centraliserede Ammunitionstjenste på Flyvestation Skrydstrup, der holder et skarpt øje med, at AMRAAM er hængt rigtigt op. (Foto, Fototjenesten Flyvestation Skrydstrup).

Nu kommer de første avancerede mellemdistance luft-til-luft missiler snart. Den engelske betegnelse for missilerne Advanced Medium Range Air to Air Missiles (AMRAAM). Flyvevåbnet har bestilt 150 stk. og de første 44 ventes til Danmark i løbet af sommeren.

Flyvematerielkommandoen og Flyvertaktisk Kommando har afsluttet en tre ugers uddannelse af de teknikere der skal håndtere de nye missiler. Det var amerikanske specialister i AMRAAM, der stod for uddannelsen. Det er begrænset, hvor meget man kan reparere på AMRAAM, derfor var det først og fremmest testprocedure de danske teknikere blev undervist i. Den 11. juni var det så ledere og chefer fra Materielafdelingernes tur til at deltage i et seminar på Flyvestation Skrydstrup for at gøre sig bekendt med AMRAAM.

Skyd og forsvind

AMRAAM har indbygget egen radar. Det vil sige, at det kan nedkæmpe mål, der ligger udenfor pilotens synsvidde. Det kan affyres med egen radar tændt, hvorefter piloten styrer sin F-16 væk fra området. En anden metode er, at missilet får alle oplysninger om målet og dets bevægelse, medens dets egen radar er slukket. Herefter affyres det, og først tæt på målet åbnes der for missilets radar. På den måde bliver rækkevidden betydelig længere. Endelig kan missilet affyres med en indstilling, hvor det styrer efter den kilde, der forsøge at forstyrre dens radar, hvilket vil være det fjendtlige fly. Man kan så sætte sig ned og gætte på, hvad modtrækket mod denne funktion bliver. Et er sikkert - med AMRAAM bliver F-16 en frygtindgydende modstander i luftkamp.

Kilde: SET OG SKET

Flyvestation Skrydstrup

Polsk forsvarschef på besøg

De fire F-16 gør klar til start, nu skal hørelsen beskyttes. Fra v. er det chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst J.F. Autzen, den polske forsvarschef, general Henryk Szumski, chefen for Eskadrille 730 G.T. Brødsgaard og længst th. forsvarschefen, general Christian Hvidt.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto flyveroverkonstabel Brian Jacobsen, Flyvestation Skrydstrup

Samarbejdet med PfP-landene (Partnerskab for Fred) udvikler sig fortsat. I begyndelsen af juni var den polske forsvarschef, general Henryk Szumski, på besøg i Danmark. Forsvarschefen general Christian Hvidt (VIT) var vært under besøget, som også omfattede Flyvestation Skrydstrup, hvor stationschefen oberst F. Autzen (FRI) havde en travl dag.

Presset program

Klokken ni landede flyet med general Szumski og VIT på Flyvestation Skrydstrup, hvor de blev modtaget af FRI og chefen for Eskadrille 730, major G.T. Brødsgaard (GET) og et æreskommando fra Bevogtningsdelingen.

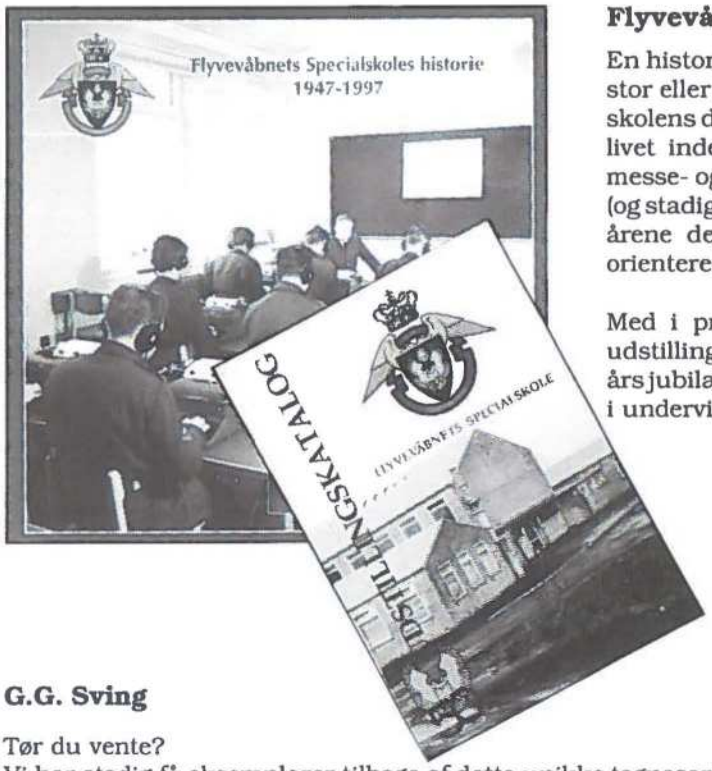
Ved containerne, der inderholder den mobile logistik (MOBLOG), var der opstillet et telt, hvor der blev briefet om Flyvestation Skrydstrups organisation og opgaver.

Efter en lille times briefing, fik flyvestationens gæst en prøve på, hvordan det lyder, når et afvisningsberedskab på fire fly bliver alarmeret. Inden da, havde man dog udleveret høreværn. Da flyene var startet, var det tid en til 'guided tour' rundt på Flyvestation Skrydstrup. Turen omfattede blandt andet et besøg ved Flymateriel- og Elektronikværk-stedet, hvor generalen besøgte Motorværkstedet, en F-16 reparationsdok og F-16 flysimulatoren med GET i sædet.

Til tiden

I Flyvevåbnet betyder TOT (tidspunktet man skal være over målet) alt. Sådan er det også, når tidspunkter for besøg af udenlandske generaler skal overholdes. Presseofficeren ved Flyvestation Skrydstrup, premierløjtnant J.W. Dall, siger til FLYnyt, besøget gik efter planen, og så vidt jeg husker, var vi kun 30 sekunder over tiden ved besøgets afslutning. ❑

Bogudsalg



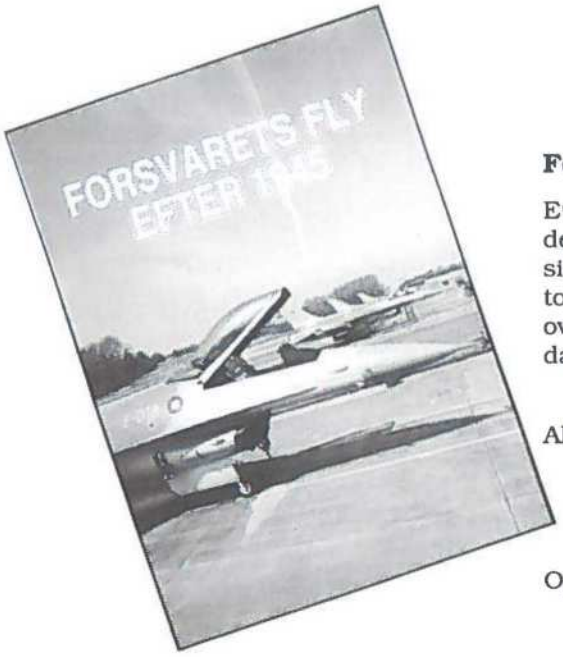
Flyvevåbnets Specialskoles historie 1947-1997

En historisk perle på 85 sider skrevet og fortalt af og til folk med stor eller lille tilknytning til FLSP gennem de seneste 50 år. Om skolens diverse navne, uddannelser, chefer, lærere og elever. Om livet inden og uden for hegnet, soldaterhjem, lokalsamfund, messe- og dyrelivet. Små sjove anekdoter om folk der var engang (og stadig er) og sidst men ikke mindst, et væld af billeder gennem årene der gik på godt og ondt. Læsevenlig, humoristisk og orienterende - en bog du må eje.

Med i prisen på 50,00 kr. følger, så længe lager haves, et udstillingskatalog som blev udgivet i anledningen af skolens 50 års jubilæum. Her fortælles om det materiel , som har været brugt i undervisningen gennem de 50 år.

G.G. Sving

Tør du vente?
Vi har stadig få eksemplarer tilbage af dette unikke tegneseriehæfte på 38 sider og i farver.
G.G. Sving - i mange år kendt og elsket i flyvevåbnet - var en figur som optrådte kvartalsvis i Flyvertaktisk Kommandos blad "FLYveSIKkerhed". Serien blev tegnet af J. Cigar alias major John Møller. Teksterne blev til i samarbejde med de skiftende flyvesikkerhedsofficerer i FTK. Og som forfatteren skriver: "Enhver lighed med personer og hændelser i Flyvevåbnet er ganske tilsigtet!". For kun 35 kr. får du et par hyggelige timer og mange billige grin.



Forsvarets fly efter 1945

Et ufatteligt flot, storslået og ualmindeligt smukt farvehæfte på 34 sider, der vil få alle flyentusiaster til at tisse i bukserne af fryd. Et hæfte uden sidestykke som absolut ingen med respekt for sig selv kan leve uden. De to fabelagtige forfattere (Steen Hartov og Jørgen E. Larsen) har ganske overgået sig selv og fortæller blændende (og bevinget) om alle vore skønne danske militærfly for bare 25 kr.

Alle bøgerne kan købes ved at sende en check på beløbet til:
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
Oplysninger om produktionen kan fås på tlf. 44 89 36 50, Lars Friis

FLYnyt

Lidt om os selv

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen. Foto oberstløjtnant A. Petersen

Det har i lang tid været sådan, at historierne i FLYnyt er blevet af betydelig ældre inden bladet kom på gaden. Dette ændrer sig fra begyndelsen af det nye år, hvor bladet udkommer hver anden måned. Sidetallet vil til gengæld blive reduceret til omkring 40 sider. Redaktionen arbejder samtidig på at give bladet en ny og mere spændende forside. Dette er et af resultaterne fra redaktionsmødet på Flyvestation Skagen i slutningen af juni måned.

Bedre teknik

Produktionselementet er ikke helt tilfreds med den teknik man har til rådighed når, billederne skal reproduceres. Et stort ønske er det derfor, at man får en forbedret teknik, der kan matche den kvalitet bedre udstyrede trykkerier kan levere.

På gaden

Gennem flere år har der fra læsere udenfor Flyvevåbnet været fremsat ønske om at få lov at købe bladet. Redaktionen har været tilbageholdende med at sige ja, blandt andet med baggrund i det arbejde der følger af at holde styr på abonnenter, opkræve penge for bladet og så videre. Produktionselementet har nu sagt ja til at stå for administrationen. Juridisk er der intet til hinder for at sælge bladet. Derfor har redaktionen besluttet, at FLYnyt 'går på gaden' fra 1. januar 1998, prisen for et års abonnement er fastsat til 240,00 kr. for seks numre

❑

Hvad kunne vel være mere stemningsfuldt end at afslutte et langt redaktionsmøde med at se Skt. Hansbål på Skagen Nordstrand ved det gamle vippefyr. Fra v. er det seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen, teknisk tegner Jytte Dyring, teknisk assistent Gitte Gram Sørensen, redaktionens vært og dengang chef for Flyvestation Skagen, major Steen Hartov, lederen af produktionselementet Lars Friis og teknisk assistent Ralf Løber. Billedet er taget af FLYnyts ansvarshavende redaktør, oberstløjtnant Anker 'Pete' Petersen.

Forsvarskommandoen

Run på en bestseller

I flere år har det været et savn, at der ikke fandt en let overskuelig oversigt over, hvad det danske forsvar bestod af. I februar måned rådede Forsvarskommandoens Presse- og Informationstjeneste bod på denne mangel og sendte en 33 siders pjece på gaden. De 5000 eksemplarer blev så at sige revet væk fortæller seniorsergent P. Grono, han siger endvidere, -Alle synes at have haft brug for pjecen. Det kom helt bag på os, at også tjenestestederne ude omkring rekvirerede flere end dem vi havde tildelt dem på fordelingen. Også tjenestesteder, der holder åbent hus eller anden form for udstilling har rekvireret, men i løbet af kort tid, får vi trykt yderligere 8.000 eksemplarer, og vil kunne klare efterspørgslen igen.

Opdatering

Allerede nu er det blevet nødvendig at opdatere indholdet af pjecen, der blev udsendt i februar. Det vil sige, at det eksemplar vore læsere evt. rekvirerer vil være fuldt opdateret.

Pjecen giver en fuldstændig oversigt over dansk forsvars materiel og personel så ingen mere behøver at ringe i øst og vest for at finde af, hvad dansk forsvar består af.

s-n

Lone Star Retired Officers Club

Rejse billigere end skilsmisse

De Forenede staters præsident Bill Clinton ankom til Danmark næsten samtidig med at denne artikel dumpede ind på redaktionen. Ved vi mon helt, hvad vi gør ved vore udenlandske gæster uden i øvrigt at tænke nærmere over det? Bill Price fortæller i sin artikel lidt om det.

Af pensioneret major i USAF, Bill Price

Jeg læste med stolthed i "The Sentiel og The star Telegram" beskrivelsen om deployeringen af 301. Fighter Wing og deres støttefunktioners deployering fra Naval Air station, Fort Worth til Flyvestation Karup i det centrale Jylland. Der skulle de deltage i den fem uger lange øvelse 'Coronet Beacon' (Lysende adelskrone) for at træne deres kunnen, inklusive træning i luftkamp med Mig-29 Fulcrum.

Jeg er stolt af disse reservister og deres familier. Da disse deployeringer er anstrengende, for alle involverede.

Minder

Deployeringen minder mig om mange oplevelser, nogle gode og nogle dårlige, andre latterlige, som jeg oplevede da jeg var stationeret i Danmark.

I 1975 var jeg som pensionist også i reserven, men arbejdede for General Dynamics, i dag Lockheed, på F-16 programmet. De sendte mig til Danmark for at hjælpe med at sælge F-16 flyet til danskerne. På mit visitkort var min titel angivet som, 'Direktør for Danmark'. Jeg var fornuftig nok til ikke at checke dette med Dronningen, hvorimod den danske statsminister fik sig et billigt grin over det.

Ringe hjem

Firmaet betalte en tre minutters telefonsamtale hjem hver søndag. Den fjerde søndag meddelte min kærlige hustru 'Sissy', at hun ville lande i Københavns lufthavn klokken 0746 om morgenen næstfølgende torsdag.. Min reaktion var, -Hellige ko, det har vi ikke råd til! Hvortil hun svarede, -Det er billigere end en skilsmisse. Hun ankom til tiden.

Hun blev her de næste måneder, som kom til at inkludere ture rundt i Europa, som alt i alt kostede os det, der svarede til prisen på en ny Buick. Det er den bedste handel vi nogensinde har lavet, og det betød flere sjove oplevelser end en bil kan give.

Dansk kultur

Nu til dansk kultur, vaner, traditioner og så videre. Nok det mest interessante for os er den afslappede holdning til seksuelle hæmninger. Vort hotel i København, Hotel Scandinavia, havde en luksuriøst gymnastiksal på en altan der var lukket med glas. Det var møbleret med liggestole til solbadning, på hvilke unge damer tog solbad - topløse. Det var sært! Jeg havde godt bemærket dette før Sissy ankom, men af en eller anden grund glemt at fortælle hende det. Det gav absolut en reaktion første gang vi kom for at motionere. Jeg så aldrig gymnastiksalen igen.

Et andet eksempel. En dansk ven foreslog, at vi tilbragte weekend'en på en strand i nærheden. Vi sagde jatak, men da vi forlod hotellet mindede direktøren os om det gamle spejdermotto 'Vær beredt'! Vi troede, at vi havde misforstået ham, indtil vi nåede stranden. Det var en strand for nøgenbadere, de var ikke kun topløse, men nøgne. Jeg sagde, -WOW; Sissy sagde, -Vi går!, og vi gik.

Bøger for voksne og steder med underholdning fandtes i rigelig mængde. Sproget var ikke noget problem eftersom næsten alle danske skoler underviser i engelsk. Vi kan ærligt sige, at danskerne er det venligste og mest hjælpsomme af de europæere vi har mødt. Deres kultur, inklusiv H.C. Andersens værker, skulpturen af den Lille Havfrue, skønheden og underholdningen i Tivoli, den Kongelige danske Ballet, de noble efterkommere af vikingerne, som lever i det ældste kongedømme i Europa, er et venligt intelligent hårdtarbejdende folk, der alle bidrager til et eventyrligt land, der består af søer, fjorde, marker og hede samt sandstrande. Tro mig, -Der er ikke noget råddent i Danmark!

Pensioneret major i USAF og 'Direktør for Danmark' Bill Price og hans kone 'Sissy' fotograferet på en lystbåd i Øresund. (Foto via Bill Price).

Maden

Maden er et helt andet spørgsmål. Ligegyldigt hvad du bestiller får du "sild og snaps". Sissy bestilte majskolbe og fik at vide, at det var noget man gav grise. Derimod blev bl.a. sauerkraut og andelever betragtet som delikatesser og prissat derefter. Det smagte værre end det lyder.

Hotelværelserne var tilfredsstillende, bortset lige fra, at solen skinnede klart til klokken to om natten og stod op igen klokken seks om morgenen. Det tog nogen tid at vænne sig til.

Social omgang

Den sociale omgangsform er meget anderledes. Det er ekstremt uhøflig at komme bare et minut for sent til en aftale, fest eller middag. Man forventer også, at du spiser lidt af alle retter - gør du det ikke, anses det for en uhøflighed i forhold til værtinden. Vi lærte at spise en lille portion, eftersom der senere kunne komme op til otte retter.

Den offentlige transport er en let sag, kør med bus og tog når det er muligt, men husk, de kører på sekundet, kommer du for sent, er de væk. Taxaer er dejlige, men dyre.

Næsten alt er dyrt, også kaffe, fem dollar for et pund.

Dansk politik kører på hele registret, fra meget socialistisk, med høje skatter, men med en god ældreforsorg og hjælp til de fattige, til motorcykelbøller som afviser alle former for autoriteter og lever på narkotika. Medicin, som er illegalt i USA er tilladt i Danmark, dog på recept.

Husk Norge

Har du mulighed for det, så tag færgen til Oslo. Det er flot, og sejlturen ind gennem fjorden er meget smuk. Tag dit kamera med til 'statueparken' (Viegelandsparken red. bem.), men ikke dine børn, hvis de ikke er helt på det rene med det med blomsterne og bierne! Tag også færgen til Sverige, de har den bedste is jeg har smagt i hele verden.

Danskerne er stadig en smule fornærmet på svenskerne fordi dengang tyskerne invaderede (Skandinavien) stod svenskerne og sagde, - Hej, hvordan har I det alle sammen? Danmark ligger den vej, medens de pegede vestpå.

Nazisterne troede de var smarte, da de anbragte et stort antal allierede krigsfanger (modstandsfolk red. bem.) oppe under taget af deres hovedkvarter (Shellhuset i København red. bem.) så ville englænderne nok ikke bombe det. Det engelske angreb på stedet ødelagde hele konceptet.

Alt i alt, Danmark er et dejligt land, og jeg ved, at vore reservister vil få et godt udbytte af turen. Vi ønsker dem succes med øvelsen og en sikker hjemrejse.

Oversættelse
N.M. Schaiffel-Nielsen

Velkommen til museet i Søndre Strømfjord

Søndre Strømfjord set fra luften museet ligger i nummer tre bygning skråt ned mod venstre, hvis man bruger kontroltårnet midt for startbanen som udgangspunkt.

Tekst og billeder Fl. Raalund.

Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord) betyder "Den lange Fjord", og lang er den! I alt 180 km.

Vort kendskab til Kangerlussuaq starter først rigtigt i 1941, hvor amerikanerne anlagde "Sonderstrom Air Base" med kodenavnet "Bluie West 8". Indtil da var Kangerlussuaq en sommerboplads for fangere ude fra kysten.

Grundstenen til basen blev lagt den 9. oktober 1941 af den første Base-Commander Oberst B. Balchen fra US Army Air Force. Årsagen til basens anlæggelse skal findes på baggrund i udbruddet af den 2. Verdenskrig, idet den daværende Ambassadør i Washington Henrik Kauffman - på årsdagen for Danmarks besættelse - den 9. april 1941 indgik en forsvarsaftale mellem Danmark og Amerika - den såkaldte "Grønlandstraktat" - igennem. Man kan umiddelbart undre sig over, at USA - på dette tidspunkt - indgår en sådan aftale. Grunden hertil skal nok primært findes i "Monroe Doktrinen" af 1823, der bl.a. siger: "De amerikanske kontinenter som uafhængige og frie kan fremtidig ikke betragtes som objekt for europæisk kolonisation, og USA vil betragte ethvert forsøg fra en europæisk magts side på indblanding i amerikanske anliggender, som farlig for sin sikkerhed og fred og som udtryk for et uvenligt sindelag overfor USA". Sekundært kan man måske finde årsagen i, at USA - allerede på dette tidspunkt - kunne se sig selv som partner i krigen i Europa, og dermed ville sikre sig transitplads(er) for flyvning over Atlanten. Dette ud fra, at man straks begyndte anlæggelsen af to flyvepladser på Grønlands vestkyst. Sideløbende med Søndre Strømfjord anlagdes "Bluie West 1" (Narsarsuaq), der ligger væsentlig sydligere. En af årsagerne til de valgte placeringer må tilskrives de flytyper, som skulle færgeflyves fra USA til Europa. Medens de fire-motorede langdistancefly kunne klare turen uden mellemlanding, skulle de mindre tomotorede mellemdistancefly nødvendigvis råde over mellemlandingsplads i Grønland! Men hvorfor så ikke nøjes med den meget sydlige "Bluie West 1"? Dette skal ses i forbindelse med det grønlandske vejrforhold. Da man i Narsarsuaq-området ikke kan påregne beflyvning året rundt, besluttedes det, at anlægge Søndre Strømfjord som alternativ. Et år senere anlagde USA også "Bluie East 2" i Angmagssalik, for at være helt sikker på altid at have en alternativ base.

Efter krigen - i 1950 - blev "Bluie West 8" overdraget til Danmark; men allerede året efter - den 27. april 1951 - overgik basen igen til USA efter en ny forsvarsaftale. Herefter fik basen navnet: "Sondrestrom Air Base". (Der stod i øvrigt på et skilt: "Sondrestrom **is** at good place to live - by order of the Base Comander)! (Søndre Strømfjord **er** et godt sted at bo, chefens ordre!)

SAS og Søndre Strømfjord

Da SAS planlagde sin direkte rute fra København til Los Angeles, var det

'Holdet', fra v. er det Erik Pedersen, Jens P. Sodemann, Paul E. Ancher, Bent V. Jensen, Søren L. Raalund, Kaj C. Madsen, Helge Bang, J.P. Jensen og C.O. Kjeldsen, om er ifærd med at planlægge det store projekt. (foto Erik Fynbo).

nødvendigt med en tanknings-mulighed undervejs. Intet var mere nærliggende end at benytte Søndre Strømfjord til dette formål. Der var dog ét problem. Man måtte ikke tanke flyet med passagerer i dette, og da man opholdt sig på en amerikansk base, måtte man ikke forlade flyet, idet USAF ikke ønsker flypassagerer rundt om på basen! For at imødegå dette problem, byggede man (Den Kongelige Grønlandske Handel) "Det danske Hotel"! Her kunne passagererne opholde sig under tankningen. "Hotellet" var dog for det meste kun et opholdslokale med en kop kaffe, men der har dog også været overnatningsmuligheder. Mange prominente personer, herunder bl.a. professor Niels Bohr, ambassadør Kauffman og mange andre har opholdt sig her undervejs mellem Danmark og USA. Da SAS i juni 1960 indsatte det moderne jet-passagerfly, DC-8, i trafikken på Nordamerika, overtog Søndre Strømfjord rollen som eneste mellemlandingsplads - og erstattede dermed Winnipeg som tidligere tillige havde været anvendt som sådan. Derved blev Søndre Strømfjord tillige et meget vigtigt punkt for trafikken mellem Danmark og Grønland; og det besluttedes derfor at bygge et nyt og større hotel og terminal på nordsiden af pladsen. Dette byggeri stod færdigt i februar 1960. "Det danske Hotel" blev umiddelbart derefter - for 1 mio. kroner - solgt til USAF.

Amerikanerne malede "Hotellet" gult og indrettede det til "Base Headquarters". Denne funktion havde huset frem til den 30. september 1992, da USAF forlod Søndre Strømfjord og overlod hele pladsen med bygninger, køretøjer m.v. (med undtagelse af to nye brandsluknings køretøjer) til Grønlands Hjemmestyre.

"Hotellet" stod derefter tomt indtil efteråret 1993, hvor lufthavnen påbegyndte en restaurering af det med henblik på museumsbenyttelse, idet Regions- og Lufthavnschef Erik Sørensen, sammen med Cand. Phil. Major Paul E. Ancker (tidligere pilot i Flyvevåbnet med mangeårig tjeneste i Grønland) drøftede muligheden af oprettelsen af "Fly - og egnsmuseum". (Paul E. Ancker havde tidligere etableret et museum i Narsarsuaq).

Museets tilblivelse.

Major Paul E. Anker - af mange kendt som POL, der var hans "flyvernavn" - tog fat på opgaven og fik til det formål samlet en hel del gamle venner og kolleger og fik dem gjort interesseret i opgaven.

Der begyndte nu et omfattende og ofte vanskeligt - men også interessant - arbejde med tilvejebringelse af billeder og effekter egnet til udstillingsbrug.

Det var oprindeligt lufthavnschefens tanke, at der skulle indrettes nogle få rum til beskrivelse af Flyvevåbnets engagement på Søndre Strømfjord, og "holdet" gik derfor i gang med at lave en plan for udnyttelsen af disse rum. De begyndte at "skrabe til sig" af alt, hvad der måtte kunne have interesse. Der blev herunder vist en meget stor imødekommenhed fra bl.a. Flyvevåbnets Historiske Samlinger, Dansk Flyvehistorisk Forening m.fl. ligesom lokaliteter tilhørende Pensionistforeningen på Flyvestation Værløse har været til stor hjælp under arbejdet. Det har endvidere ikke skortet på bistand fra mange enkeltpersoner, der har stillet mange ting og billeder til rådighed.

Dette materiale sammen med bl.a. montre - både eksisterende og nye - som i betydeligt antal blev bygget op til formålet - blev derpå ved stor velvillighed fra Eskadrille 721 lejlighedsvis transporteret til Grønland, ligesom Eskadrillen under hele den følgende opbygningsfase har været yderst imødekommende m.h.t. at medtage større såvel som mindre godsmængder efterhånden som materialet blev samlet sammen eller fremstillet.

"Holdet" blev senere delt op i mindre "specialgrupper" - hver med sine specielle opgaver, og her har Flyvertaktisk Kommando og Eskadrillen ligeledes været meget imødekommende med lejlighedsvis transport af disse "arbejdshold" til Søndre Strømfjord, hvor monteringsarbejdet derefter foregik.

Da Flyvevåbnets afsnit nærmede sig

En flot model af Eskadrille 721 PBY-5A Catalina. Flyets historie er tæt forbundet med Grønland og dermed også med Sønder Strømfjord.

sin afslutning, henvendte repræsentanter fra SAS sig til POL, der som projektkoordinator ledede arbejdet såvel i Danmark som i Søndre Strømfjord, og bad ham udforme et afsnit, som kunne afspejle SAS' engagement i Grønland, startende med Polarrutens åbning i 1954 med, hvad dertil hørte vedr. civil flyvning i polaregnene (speciel polarnavigation o.m.a.). SAS har ligeledes i etableringsfasen -været yderst behjælpelig med transport af såvel gods som personale.

Sagen har således grebet om sig, og et ønske fra såvel POL som hans "hjælpere" om at arbejde videre med sagen, blev imødekommet af Lufthavnschefen, der stillede resten af bygningen til rådighed og i øvrigt hele tiden har været meget imødekommende bl.a. ved indretning af kontor og billetsalg, museumskiosk o.m.a. samt yderligere bygningsforanstaltninger.

Arbejdet med indretning af nye afsnit fortsatte - som det vil fremgå af det følgende - indtil rammerne var "fyldt ud", senest med opbygning af "Grønlandsfly-afsnittet". Museet var nu klar til åbning.

Indvielse af museet

Kangerlussuaq Museum blev officielt åbnet lørdag den 5. april 1997 af Landsstyremedlem for Kulturen Konrad Steenholdt.

Til åbningsceremonien, der foregik i - 16 graders kulde, var repræsentanter for Grønlands Lufthavnsvæsen, Kangerlussuaq Lufthavn, Flyvevåbnet, Flyvevåbnets Soldaterforening, Sisimiut Kommune og museumsgruppen m.fl. tilstede.

Museet havde, siden juni 1995, været åbent for publikum; men var indtil den officielle åbning ikke fuldt udbygget, idet temaet om "Indlandsisen", "Statens Luftfarts væsen" og "Grønlands- fly" blev færdiggjort i denne mellemliggende periode.

Museet er nu fuldt udnyttet, det vil sige 12 rum der alle er fyldt op med genstande, kort og billeder. Alle der har haft en 'aktie' i Søndre Strømfjord gennem hele stedets eksistens er repræsenteret. Fra SAS, over US Air Force, Grøndlandsfly til det danske Flyvevåben. Også indlandsisen har fået en temaudstilling. Bjørnegangen i museet har sin helt egen historie. Navnet har sin oprindelse i en sandfærdig beretning, der startede med, at amerikanerne - forud for overtagelsen af basen - spurgte om der var mulighed for besøg af isbjørne? Hertil blev der svaret, at der aldrig var observeret isbjørne i området! Der gik nu nogle år. En dag - nærmere betegnet den 3. sep. 1953 - ringede en radiooperatør fra en nærliggende radiostation en halv snes kilometer øst for basen, og sagde, at der gik en enormt stor isbjørn rundt udenfor! I hovedkvarteret rystede man på hovedet, men besluttede dog, at køre op til radiostationen for at se om operatøren var beruset eller på anden måde ude af stand til at passe sit job. I mellemtiden var en af radiooperatørerne begyndt at fotografere bjørnen, hvilket den opfattede uvenligt og gjorde tegn til at ville angribe den formastelige fotograf. Basens kommunikationsofficer, Major Weidner, der var i området den pågældende dag, søgte at komme fotografen til undsætning og greb det nærmeste, han kunne få fat på, nemlig et stykke 15-20 mm tykt armeringsjern. Med dette slog han bjørnen så hårdt oven i hovedet, at den - som det senere viste sig - fik kraniebrud, og med et brøl satte sig ned og virrede med hovedet - helt ukampdygtig Nu var militærpolitipatruljen fra basen nået frem og med nogle velrettede skud blev bjørnen udfriet af sine lidelser. Bjørneskindet prydede officersklubben indtil denne brændte i 1955.

Willie

Også Søndre Strømfjords dyreliv kom til at spille en rolle, ikke mindst moskusoksen Willie. "Willie The Musk Ox", var én af 26 Moskus kalve, der var bragt ned fra Østgrønland og i 1962 udsat i Søndre Strømfjord området, efter at de havde opholdt sig i Zoologisk have i København i ca. 1 år. Dyrene klarede sig fint i området, hvor de passede sig selv - med undtagelse af "Willie"! Han ville hellere gå rundt på basen mellem bygningerne. "Willie" blev indfanget flere gange og bragt langt ud i området. Gang på gang kom han tilbage til stor irritation for dem, der skulle være der. (En voksen moskustyr er omkring en meter høj og op til små to meter lang og vejer 400 - 500 kilo, så det er ikke noget legedyr). Men "Willie" havde åbenbart besluttet sig til at være og blive på basen. Det gik da også godt i lang tid, men en dag, da en soldat blev sur på "Willie" og smed noget grus i hovedet på ham, blev han vred. Med sit meget store hoved og sine store horn gav han soldaten en flyvetur, der resulterede i et brækket ben samt en del knubs. Nu kunne det være nok med "Willie", han blev endnu engang indfanget, men denne gang

skulle det være good for ever! "Willie" blev transporteret ud på den anden side af "Lake Ferguson" - et godt stykke syd for basen - her blev han igen sluppet fri, så nu skulle der være fred for "Willie". Ja, men hvor længe? En dag gik "Willie" igen rundt på basen, men om han var blevet sur over det evindelige flytteri, eller over noget andet fortæller historien ikke noget om; men den fortæller, at en dag gik "Willie" for vidt. Han angreb en flypassager med sit lille barn. Nu var "Willie"s skæbne beseglet. I samråd med DLO blev "Willie" skudt af postmesteren! Dette "drab" affødte en masse skriverier i amerikanske aviser og dette ikke ligefrem til fordel for DLO og postmesteren.

Vi beklager

I FLYnyt nr.2/97 har der i manchetten indsneget sig en meget pinlig fejl. Eskadrille 543 er ved en ikke særlig uheldig bytten om på tallene blevet til Eskadrille 534. Vi er kede af fejlen og håber på Eskadrille 543's tilgivelse for fadæsen.

Af mange årsager blev korrekturlæsningen ikke, hvad den skal være. Redaktionen har alliieret sig med kræfter på dette område og tror selv på en forbedring i fremtiden.

Redaktionen

Flyvestation Skrydstrup

"Ny" F-16 til Skrydstrup

Den 9. juli landede en F-16 på Flyvestation Skrydstrup, det særlige ved denne F-16 er, at det er en af de fire brugte Flyvevåbnet købte i USA (omtalt i FLYnyt 2/97). Flyet, halenummer ET-626, står nu parkeret i en Shelter ved Stationsflighten. Dette giver redaktionen lejlighed til at rette en "slåfejl", idet flyet i FLYnyt nr. 2/96 uheldigvis fik halenummer ET-612, vi beklager.

Driftssektionen på Flyvestation Skrydstrup oplyser, at ET-626 i september måned bliver rullet ind på Flyværkstedet, hvor det skal gennemgå et 200 timers eftersyn. Endvidere skal der gennemføres et stort antal danske modifikationer på flyet, og det skal kontrolleres, om alle ændringer ifølge udsendte materielbefalinger er gennemført. Vi vender tilbage til ET-626, når det engang er splittet ad i atomer for at blive modificeret til dansk standard.

s-n

Sommer, sol og en "ny" F-16 til Flyvestation Skrydstrup, her fotograferet af Brian Joscher, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup.

Luftværnsgruppen

Halv milliard til HAWK-ekadrillerne

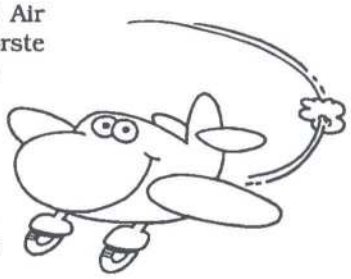
Forsvarsminister Hans Hækkerup (S) har søgt Folketingets finansudvalg om ca. 516 mio. kr. til anden fase af opdateringen af Flyvevåbnets HAWK luftforsvarssystem.

Første fase af moderniseringen blev indledt i 1995 med udvikling og anskaffelse af materiel til fire af Flyvevåbnets otte HAWK-eskadriller.

Finansieringen af anden fase løber frem til år 2002, og omfatter opdatering af de resterende fire HAWK-eskadriller samt indfasning af STINGER-missilluftværnssystemet.

Kilde FOV-nyhedsbrev.

C-130J Hercules forsinket



Lockheed-Martin flyfabrikkerne indrømmer, at den 'nye' C-130J Hercules til Royal Air Force (RAF) er blevet alvorlig forsinket. Efter en tre måneders forsinkelse, kom den første C-130J på vingerne i april måned 1996. Forsinkelsen skyldtes problemer med de flydende krystaller i skærmene i cockpittet, men det var ikke det værste. En uventet stall-karakteristik, som blev opdaget af RAF testbesætning, har forsinket godkendelsen af flyet med flere måneder. Et andet knap så alvorligt problem som blev afsløret under prøveflyvningerne var, at opretholde olietrykket under negative G-påvirkninger. Problemerne har alt i alt betydet, at leveringen til RAF, som skulle have fundet sted i november sidste år er udsat i ca. et år. Nu forhandles der så mellem det engelske forsvarsministerium og Lockheed-Martin om kompensation for forsinkelsen.

Totalt har Lockheed-Martin bestilling på 70 C-130-J Hercules fly. 25 til RAF, 21 til USAF, 12 til Royal Australian Air Force (RAAF). Hertil kommer 20 optioner fordelt med 12 til RAAF og otte til Royal New Zealand Air Force (RNZAF).

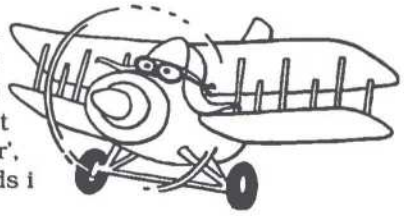
F-16 med drejelig udstødning

I nr. 4/96 omtalte vi den russiske Sukhoi SU-37, som med sin drejelige udstødning (Vectored thrust (VT)) gav alverdens konstruktører af jagerfly dybe rynker i panden. VT gjorde SU-37 så manøvredygtig under forskellige flyveforhold, at den ville kunne udmanøvrere de allerfleste jagerfly i verden. Det måtte man gøre noget ved.

Det har flyfarikken Lockheed-Martin nu gjort. Den første F-16 udstyret med en Pratt&Whitney F-100-PW-229 motor gennemførte sin første prøveflyvning den 28. Maj i år, det skete på Lockheed-Martin's flyveplads ved Fort Worth, Texas, USA.

Den 25 minutter lange testflyvning i en F-16, benævnt VISTA/F-16, simulator testfly med variabel stabilitet under flyvning . Flyet har stået på Fort Worth siden sidste år i juli, hvor det er blevet modificeret for at skaffe plads til den nye motor. Flyet, en tosædet F-16D, er nu i stand til at udnytte den drejelige udstødning op til 95%. Man venter nu kun på at skaffe pengene til udvikling af den software der skal kontrollere dysen og installation af dysen.

Totalforsvarsudstilling 'Action ´98'



For dem der langtidsplanlægger kan vi fortælle, at næste års totalforsvarsudstilling 'Action ´98' finder sted i Herninghallerne i dagene 15. - 17. juli 1998. I 1995 blev en lignende udstilling besøgt af mere end 25.000 interesserede. 'Action '98' omfatter alle fire forsvarskomponenter. Det er erfaringen, at udstillingen mest er for mænd mellem to og 90 år. Der bliver mulighed for, at være 'soldat i 20 minutter', 'Brandmand i lige så lang tid' og mange andre spændende ting. Sæt derfor kryds i kalenderen allerede nu.

BAGSIDEBILLEDE:

Vi er på Flyvevåbnets årlige overlevelsesøvelse for piloter og besætningsmedlemmer. Da øvelsen foregår over vand har den fået det slående navn BIKINI. Øvelsesdeltagerne har dog andet at tænke på en badeskønheder i den beklædningsgenstand, der har givet navn til øvelsen. Her er det premierløjtnant og pilot i Eskadrille 727, Flyvestation Skrydstrup, L. Strehle (LET) der lige har GENs kommando, -Skærmen op. Nu er han klar til at udføre det GEN kalder 'Fancy Footwork' (fantasifuldt fodarbejde). For LET gik det 'efter bogen', andre måtte konstatere, at GENs udtryk kunne blive virkelighed.

Nr. 4/97

FLY nyt

FLYVEVÅBNET

FLY nyt

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)

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: 12. Januar 1998

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

FORSIDEBILLEDET:
F-16 Fighting Falcon, halenummer ET-615 med premierløjtnant H. Kolding (DIN) på kort finale til bane 09 på Aeroporta Militare (Flyvestation) Amendola i provinsen Puglia i det sydlige Italien. Flyvningen fra Flyvestation Skrydstrup til Amendola havde varet 2:30 timer. I baggrunden anes de lave Gargano bjerge.
Eskadrille 730 bragte 12 fly til Syditalien for at deltage i øvelsen DYNAMIC MIX, hvor eskadrillen skulle bevise sit værd som NATO IRF (Immediate Reaktion Force) (Øjeblikkelig Reaktionsstyrke) i Air Defence Role (luftforsvarsrollen). (Foto s-n).

ISSN: 0907-1962

INDHOLD

Farvel - med blandede følelser 3
Beslutsom og stædig 6
Chefskifter 7
Bittersød afsked 8
Hæder for god indsats 10
Overvældende luftforsvar 11
Den nat Pizzaekspressen kørte 12
Flyene kom - og med dem regnen 15
Eurofighter afprøves i shelter 17
Jeg vil have alle med hjem 18
Ludvigs Fødselsdag 21
Anmeldelse af "Danske Militærfly" 22
En lejr tager form 23
Uden mad og drikke 27
Øvelser er også politik 29
Aeroporto Militare Amendola 31
-Vi kan løse opgaven 36
Hundehandel i Sarajevo 39
Fra Tiger Moth til Gloster Gauntlet 43
Morgenbriefing 44
Det hele var ved at løbe ud i sandet 45
EuroCafe - Flyvæddeløb i Stauning 47
Samarbejde om intern information 49
Våben for milliarder 50
Danmark med i flyudvikling 50
Delta Kilo - navnet på en succes 51
Litauiske piloter på skolebænk 51
Danmarks Flymuseum lukket 52
Luft- og Rumfartsårbogen 53
Kan teste missiler i hele Europa 54
Tornado mavelandet på Flyvestation Tirstrup 55
International debat om reservepersonel i flyvevåbnet 56
Skarpe tænder til F-16 58
Reservepiloter på forsøgsbasis 59
Danmarks nordligste flyvestation 60

Side 8

Side 23

Side 31

Side 39

Farvel - med blandede følelser

Det var ikke med udelt begejstring at chefen for Flyvertaktisk Kommando, nu generalløjtnant, Laurits Tophøj (TOP) sagde farvel til sin stilling og sine samarbejdspartnere i flyvevåbnet, for at overtage stillingen som Forsvarschefens repræsentant i NATOs Militære Råd. -Man har beskyldt mig for meget, sagde han, -Men aldrig for at være diplomat, og det er det jeg skal være i fremtiden.

Dengang i 1995, generalmajor og chef for Flyvertaktisk Kommando, Laurits Tophøj (TOP) i færd med at skrive i en af de bøger hans allerhelst skrev i, nemlig flyets driftsjournal. Siden første oktober har denne aktivitet været et kært minde.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Kontoret er nøgent og uden udsmykning. Der er omkring 100 trappetrin op til jordoverfladen. Rundt om i Bunker 7, på Finderup hede, syder og koger det. Der er øvelse i ICAOC1 (NATOs Foreløbige fælles Luftoperationscenter 1), alle deltager, også chefen, generalmajor Laurits Tophøj (TOP). Han er her i sit es som operativ chef. Det her har noget med fly og flyoperationer at gøre. Det er det arbejde han har elsket de sidste 32 år. Her sker der noget. Her samarbejder han med mennesker, hvis holdninger han kender, og til en vis grad selv har været med til at forme.

Vi fandt ham i operationsrummet, hjertet i ICAOC1 og trak ham for en kort tid ind i det nøgne kontor, for at stille ham nogle spørgsmål på falderebet, inden han den 1. oktober skulle forlade stillingerne som chef for Flyvertaktisk Kommando (FTK) og ICAOC1.

Blandede følelser

-Er du glad for at skulle forlade FTK?

Efter en lang pause, og med et skævt smil svarer TOP, -Det er med blandede følelser. -Hvorfor?

-Fordi alle i flyvevåbnet har en sikker fornemmelse af, hvad det overordnede mål er, og arbejder for det. Og når man tænker på, hvordan man har mishandlet personellet gennem de sidste to strukturrationaliseringer, er det næsten ikke til at bære at se, hvordan det stadig fungerer optimalt.

Kender alle

-Du har en særlig omgangsform, du synes at kende næsten alle i Flyvevåbnet ved navn, hvordan det?

-Det er ikke helt rigtigt. Men jeg har gjort tjeneste på alle de store flyvestationer, hvor folk bliver i mange år. Så, hvis ikke kalken er for udbredt, så skulle det være muligt at huske nogle af dem. Mange af dem har jeg haft intensive oplevelser med. Det kan være enten i flyvemæssig sammenhæng, ved gennemførelse af øvelser eller et Åbent Hus arrangement, eller det kan være én, som har haft en særlig sygdom, som kredsen tæt omkring vedkommende har været særlig opmærksom på. En anden grund kan være, at man i flyvevåbnet arbejder sammen i små teams, som du får lov at være en del af, hvilket gør at man lærer folk bedre at kende.

Spændende opgaver

-Hvilken opgave har været den mest spændende i din tid som chef for FTK?

-Det kan jeg næsten ikke svare på. Hver eneste dag i FTK er spændende. Hver dag har sine spændende opgaver at tage fat på. Det er nok nemmere at svare på, hvad der er de værste opgaver jeg har haft. Det er strukturrationaliseringerne, de har været spændende på en ubehagelig måde.

Efter at have tænkt lidt over, hvad der var det mest spændende, siger TOP, at det mest spændende har været, når der blev bevilget penge til opdatering af større systemer. Den slags bevillinger får indflydelse på flyvevåbnet i lang tid fremover. Han nævner, at pengene til Mid-Life-Update af F-16 flyene har virkning mange år frem. Det får også indvirkning på den enkelte ansattes udvikling og fremtidige karrieremuligheder. I en anden del af flyvevåbnet har udviklingen af HAWK systemet indflydelse, både operativt og for den enkeltes fremtid. Modsat har det en negativ indflydelse for personellet, som da L/70 kanonluftforsvarssystemet blev lagt i mølpose. TOP siger, -De dage, hvor det lykkes os at få bevilget penge til vores højst prioriterede projekter føler man, der var en sejr vi kan arbejde videre med i mange år.

Nye tider

-Hvordan oplevede du FTK's ændring fra at være en ren operativ kommando, til også at skulle tage sig af personeladministration, økonomi og meget andet?

-Jeg nåede at opleve seks måneder som stabschef i huset, før FTK blev noget ganske andet. Pludselig skulle vi tage os af økonomi, logistik, personeladministration og meget andet. Vi fik nogle ekstra normer til at løse opgaven. Bare ikke svarende til det, der tidligere var brugt andre steder. Da oberst Lynge Pedersen gik i gang med at oprette de nye tjenester i FTK, var der mange der sagde, -Det går aldrig! Det var med en vis stolthed jeg noterede mig, at vi klarede opgaven, og måske endda løste den bedre, end det var sket tidligere. Jeg må så sige, at det havde store omkostninger for flere enkeltpersoner.

Om personelforvaltningen siger TOP, at de klager fra flyvevåbnets tjenestesteder, som man tidligere råt sendte videre til Forsvarskommandoen og Forsvarsministeriet, dem behandler man i dag selv. -Alt er vores skyld! Og vi er ansvarlige for vort eget område, og det område i Forsvarskommandoregi som vi har indflydelse på. Derfor er der ikke mange klager at sende videre.

Politik

-Hvordan er det at være chef for et område, som styres ud fra politiske opfattelser?

-Flyvevåbnet styres ikke af politikerne. De sætter rammerne, men indholdet, det er vi selv ansvarlige for. Det er meget få områder, hvor man kan sige, at her er politisk indblanding. Vi får nogle rammer, nogle styrkestrukturer og nogle overordnede mål.

Her blev interviewet afbrudt af højtalersystemet, der indkaldte til chefmøde om to minutter. TOP måtte forlade kontoret for at lede mødet. Få minutter senere var han tilbage og tog tråden om politik i forhold til militær ledelse op igen, og fortsatte, -størrelsen af flyvevåbnet bliver, som sagt, fastsat af Forsvarskommandoen og politikerne. Det kan ske, at der kommer opgaver, hvor vi skal ændre prioriteringen, hvor vi kan få at vide, at nu er det vigtigere at prioritere indsatsen i Bosnien, eller RRF, Rapid Reaction Force. I den situation skifter vi vægten fra det ene ben til det andet, men indholdet har vi stadig selv ansvaret for.

TOP understreger, at med hensyn til at udforme de overordnede mål, har FTK ingen indflydelse på udviklingen. -Når forsvarsforliget laves, så kan vi komme med inputs, høfligt. Når forsvarsforliget er indgået, så fastsætter vi produktionsmålene

Udsat på ubestemt tid

I sidste nummer af FLYnyt meddelte redaktionen, at man havde besluttet, at det fra 1. januar 1998 ville blive muligt at tegne abonnement på bladet. Nærmere overvejelser af administrativ karakter har imidlertid gjort, at iværksættelse af beslutningen må udsættes på ubestemt tid.
Udsendelsen af bladet seks gange om året i stedet for fire fastholdes imidlertid.

Redaktionen

sammen med Forsvarskommandoen. Når de er fastsat, Derefter forløber årets aktiviteter uden indblanding.

Fremtiden

-Hvad er det for et flyvevåben du afleverer til din efterfølger, som chef for FTK.

-Det er sådan i flyvevåbnet, at beslutningerne træffes i samarbejde mellem FTK og Flyvematerielkommandoen (FMK). Alle problemer løses i fællesskab. Hvis vi ikke kan finde ud af det, så ved vi, hvem der kan. Derfor kan vi finde ud af det.

Top siger, at det flyvevåben han efterlader lever op til den policy, som han og chefen for FMK sammen fastlagde, nemlig, at man ikke ville have enheder, der ikke fungerede. Det har betydet, at der gang på gang har måttet prioriteres. Disse prioriteringer er sket i samarbejde med FMK og med personelorganisationerne med det resultat, at de enheder der eksisterer, også fungerer fuldt på højde med vore NATO partnere. Det viser sig blandt andet ved, at man består de taktiske evalueringer. TOP fremhæver her blandt andet at Eskadrille 543 fik et 'Excellent' ved den taktiske evaluering i Tyskland. Til gengæld bad han intervieweren om, ikke at bede om en kommentar til flyvevåbnets størrelse. Hvorefter han sagde, -jeg kunne godt unde det danske folk et større flyvevåben. Både på grund af de opgaver vi står overfor i dag, og af hensyn til opgaver vi ikke kender. Den dag der pludselig er en opgave til os, da kan flyvevåbnet ikke opbygges på et øjeblik. Den slags er en lang og hård proces, men det er ikke os der bestemmer, det er politikerne. Vi skal fylde rammerne ud, og sørge for ikke at miste humøret. Flyvevåbnet har dog stadig en basis, hvorfra vi kan løse langt de fleste af de opgaver vi kan forestille os.

Flytteri

-Hvor mange gange har du og din familie flyttet i din karriere?

-Det er 21. gang vi flytter. Hver gang en af mine medarbejdere brokker sig over flytningerne, siger jeg til dem, -Du skal glæde dig over, at du får ryddet op, og du får bekræftet det gamle ordsprog,

-Det vigtigste her i livet er dansk stil og hurtig omklædning. Mestrer du de to ting, så kan du klare hvad som helst. Så det har været god træning, og det går kun, hvis du er gift med en 'førkrigsmodel'. Hvis ikke min kone havde syntes at det var spændende, så kunne det have knebet lidt. Hun har været forsvarets bedste ulønnede medarbejder i de sidste 32 år. Else Tophøj er i flyvevåbnet kendt for at være den, der har sørget for, at hjemmet altid har været åbent. I de seks et halvt år TOP har gjort tjeneste i FTK, har hjemmet på Grove Hedegård været samlingsstedet for 'Pendlerklubben', bestående af personel der i kortere eller længere tid har gjort tjeneste og ikke var flyttet til området. -Vi har haft et åbent hjem, siger TOP, hvor det har været svært at kende forskel på, hvad der har været tjenstligt og hvad der har været privat. Han lægger ikke skjul på, at den form for omgang med personellet har været med til at løse mange problemer af tjenstlig art.

Diplomat

-Glæder du dig til at skulle være diplomat, hvad man må betragte stillingen som Militær Rådgiver som?

-Jeg er beæret over, at man betror mig stillingen. Men det var ikke en opgave jeg i min vildeste fantasi havde forestillet mig, at jeg skulle beskæftige mig med. Jeg har måske lidt svært ved at forestille mig selv som diplomat. -Jeg er blevet skældt ud for stort set hvad-som-helst i min tid i flyvevåbnet, men diplomat, det er vel det eneste jeg aldrig er blevet skældt ud for at være. TOP siger videre, at kan man lære at flyve og administrere et flyvevåben, kan han også lære at løse opgaven som militær rådgiver. Jeg vil gøre mit bedste for at gavne dansk forsvar i NATOs Militære Råd i Bruxelles.

-Hvad omfatter arbejdet som Militær Rådgiver?

-Militærkomiteen er, selv om ikke alle vil indrømme det, NATOs højeste militære myndighed. Militærkomiteen indstiller på landenes vegne forskellige oplæg til NATO Rådet, som består af landenes stats-, forsvars- og udenrigsministre, eller landenes ambassadører. Vi taler her om NATOs højeste myndighed, som vi er det vigtigste rådgivningsorgan for. Derfor er det en fascinerede opgave. Det eneste der bekymrer TOP i forhold til den nye opgave er, at der ikke er ret mange mennesker involveret. Der er heller intet udstyr. Han ved, at han ikke længere kan gå ud at se resultaterne af de beslutninger han har truffet. Han kan heller ikke mere gå ud og tage en T-17 for at flyve til den dags destination. -Det er alt sammen konkret, siger han, -I fremtiden bliver min verden syntetisk, hvor jeg må læse mig til, hvad der sker. Der er tale om en regulær stabsstilling, hvor jeg repræsenterer Forsvarschefen, og hvor jeg skal fremme danske synspunkter i Militærkomiteen.

En anden del af opgaven er at være dansk repræsentant i WEU, Vestunionen, hvor Danmark har status som observatør, men med taleret. -Og der lyttes til danske synspunkter, siger TOP.

TOP slutter interviewet med at sige, -selvfølgelig glæder jeg mig til mit nye job, en lang pause, efterfulgt af et lavmælt, -men jeg kommer til at savne det her.

❑

Flyvertaktisk Kommando

Beslutsom og stædig

Dobbelt chefskifte er ikke hverdag i forsvaret. På flyvevåbnets 47 års fødselsdag skiftede både Flyvertaktisk Kommando og det fælles Luftoperationscenter (ICAOC1) i Finderup chef ved en parade på Flyvestation Karup.

Tekst, seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto, Flyverspecialist K. Zacho, Fototjenesten, Flyvestation Karup.

I sin tale til den afgående chef for Flyvertaktisk Kommando (FTK), generalløjtnant Laurits Tophøj (TOP) sagde chefen for Forsvarsstaben, generalløjtnant O.H.-G. Hoff blandt andet, -generalløjtnant Tophøj har i hele sin karriere i flyvevåbnet haft en nøgleposition. Ikke mindst i de sidste syv år, som henholdsvis stabschef i, og chef for FTK. Han nævnede her de mange justeringer omfattende udfasningen af Draken-systemet, ændringen i status for Flyvestationerne Tirstrup og Vandel, implementeringen af reaktionseskadrillerne og mange andre omstruktureringer, som TOP havde gennemført. Han understregede, at det ikke altid havde været let at sidde på den anden side af forhandlingsbordet når generalløjtnanten med sin sønderjyske beslutsomhed og tilsvarende stædighed fremførte sit flyvevåbens krav. Han understregede, at TOP samtidig var en loyal samarbejdspartner, med en forfriskende humor.

Generalløjtnant Hoff sagde til slut, -jeg er glad for og beæret over, på Forsvarschefens vegne, at takke generalløjtnanten for hans indsats, og gratulere ham med udnævnelsen og ansættelsen som Forsvarschefens militære repræsentant i Militærkomiteen ved NATO hovedkvarteret. Endvidere er jeg glad for og stolt af, på Forsvarschefens vegne, at kunne meddele, at Hendes Majestæt Dronningen i dag har udnævnt generalløjtnanten som Kommandør at 1. grad af Dannebrogsordenen.

Efter at have dekoreret TOP med kommandørkorsets bryststjerne, beordrede han ham til at træde tilbage som chef for FTK.

Ny chef

Herefter beordrede generalløjtnant O.G.-H. Hoff generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard i stillingen som chef for FTK. Han lod ingen i tvivl om, at udnævnelsen af en officer uden pilotuddannelse til chef for FTK, havde givet anledning til store overvejelser. -Men ved at bruge den viden der ligger i staben, er det min overbevisning, at generalmajor Rosgaard vil løse opgaven på glimrende måde, sagde Hoff. Han understregede, at Flyvevåbnet stod overfor store udfordringer, ikke mindst med at stabilisere situationen på pilotområdet. Han tilsagde Forsvarschefens støtte til løsning af også denne opgave.

Chef ICAOC1

Commander (chef) BALTAP, Viceadmiral K.E.J. Borck takkede generalløjtnant Laurits Tophøj for hans indsats som Commander for ICAOC1. Han rettede også en tak til fru Else Tophøj, som han understregede havde været sin mand en stor støtte i hans arbejde både som chef FTK og chef ICAOC1.

Chefen for Forsvarstaben, generalløjtnant O.H.-G. Hoff dekorerer generalløjtnant Laurits Tophøj, Forsvarschefens militære repræsentant i Militærkomiteen i NATOs hovedkvarter i Bruxelles, med bryststjernen til Dannebrogsordenens Kommandørkors af 1. grad.

Chefskifter

Herefter indsatte han generalmajor K.E. Rosgaard i stillingen som chef ICAOC1.

Generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard sagde i sin tiltrædelsestale blandt andet, -det er med stor glæde jeg i dag taler til jer som chef for FTK og ICAOC1. Han lovede at gøre sit bedste for at leve op til stillingen med de to hatte, som dækker både den nationale kommando og NATO. Han pegede på den omskiftelige verden vi lever i, og inviterede alle til at deltage i et åbent og konstruktivt samarbejde, om at løse opgaverne til gavn for det danske flyvevåben og NATO. Han sluttede med at sige, -vi ses i morgen - i arbejdstøjet.

Dansk stil

Ved den efterfølgende reception i Officersmessen på Flyvestation Karup, talte vi med den svenske militærattache, brigadegeneral Kaj Nielsen. Han sagde blandt andet, -det er altid dejligt at overvære den slags parader i Danmark. Det må være noget specielt dansk, fortsatte han, -For pludselig midt i den officielle tale, bliver der plads til disse varmende personlige bemærkninger. Det har jeg ikke oplevet andre steder.

Plads til personlige bemærkninger blev der også, da næstkommanderende ved ICAOC1, generalmajor Friederich Busch, i sin tale sagde farvel til TOP, og takkede for et godt samarbejde. Også han havde anerkendende ord til fru Else Tophøj, og en stor buket blomster. Teknisk Chef ved Flyvematerielkommandoen (FMK), Henrik Hornhaver, på Chefen for FMK's vegne, takkede TOP for et godt samarbejde, og sluttede med at overrække ham FMK's afskedsgave, en 'vejrhane'. Vindfløjen blev udgjort af en Gulfstream GIII. Retningen nord blev vist med silhuetten af en F-104, Flyvestation Aalborg. Syd af en F-16, Flyvestation Skrydstrup, vest af en F-35 Draken, Flyvestation Karup og øst af en C-47 Dakota, Flyvestation Værløse.

❑

Ved en parade den 1. oktober blev oberst J. F. Autzen, af daværende chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Tophøj, indsat i stillingen som stabschef ved Flyvertaktisk Kommando. Obersten var indtil udgangen af september chef for Flyvestation Skrydstrup. (Foto: Fototjenesten, Flyvestation Karup).

Ved en parade på Flyvestation Skrydstrup den 30. september blev oberst A. R. Pedersen (RIP), af daværende chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Tophøj, indsat i stillingen som chef for Flyvestation Skrydstrup. Obersten var indtil samme dag chef for Operationsafdelingen på Flyvestation Ålborg. (Foto: Oversergent Jan Kær, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup).

Den nye chef for Flyvevåbnets Operationsstøtteskole, oberstløjtnant Erik Balle. I en regnbyge, der gik over i hagl, blev han af chefen for Flyvertaktisk Kommando indsat i stillingen, hvad hans uniform bærer tydeligt præg af. (Foto s-n)

Flyvertaktisk Kommando

Bittersød afsked

Når Flyvertaktisk Kommando siger farvel til sin chef sker det med humør, iblandet en bittersød alvor. Nyudnævnt generalløjtnant og Forsvarschefens repræsentant i NATOs Militære Råd, Laurits Tophøj, fik sagt farvel til sin kommando med stil og humør.

Her overækker den nye chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K. E. Rosgaard, den afgående chef, og Forsvarschefens militærrådgiver ved NATOs hovedkvarter i Bruxelles, Laurits Tophøj (TOP), et 'særeksemplar' af generalløjtnantens 'kæphest', det nye uniformsreglement for flyvevåbnet.

Tekst og billeder seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

-Når man er glad for det man laver, så bliver grænsen mellem arbejde og fritid flydende! Citerede den aftrædende Stabschef ved Flyvertaktisk Kommando (FTK), generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, forfatteren Peter Høeg for at have sagt. Ingen i FTK er i tvivl om, at den nu tidligere Stabschef, og fremtidige chef for FTK har gjort Peter Høegs opfattelse til sin. Han takkede sit personel for to et halvt års godt samarbejde og sagde, -jeg er i dag både trist og glad. Trist, fordi jeg skal forlade jobbet med den relativ nære kontakt til jer - hvis jeg ellers i mit nye job kan holde mig fra det. Glad, fordi jeg trods alt vil være tæt på jer nogle år endnu, fordi jeg har fået stillingen som chef for FTK, og selvfølgelig fordi jeg har nået det mål, jeg har sat mig. Ingen når de højeste stillinger uden gode medarbejderes indsats og støtte.

Bedste job

-Næstefter at være eskadrillechef, er jobbet som chef for Flyvertaktisk Kommando (FTK), det bedste job i flyvevåbnet, sagde generalløjtnant Laurits Tophøj (TOP) til sine, som han altid har yndet at kalde dem, 'svende' og 'svendinder', opstillet til afskedsparade foran Bunker 1137, FTKs hjemsted på Flyvestation Karup.

Som en af sine sidste officielle handlinger i stillingen, kaldte han seniorsergent F. O. Hansen frem foran geleddet, for at overrække ham Dronningens fortjensttegn i sølv. TOPs ord til Hansen var følgende, -du har altid været en stabiliserende faktor i FTKs hverdag. Du har vogtet nidkært over dine køretøjer. Du har uddelt skideballer til høj og lav, hvis de afleverede en snavset bil. Når du om få måneder forlader FTK, vil stedet ikke mere være det samme. Jeg ved også, at du i dag vil afstå fra at blive kørt hjem i Mercedes. Efter overrækkelsen af udmærkelsen fortsatte TOP, -Hansen overvejer nu, om han alligevel skal lade sig køre hjem i Mercedes.

Velkommen til Rosgaard

Til FTKs nye chef, generalmajor K. E. Rosgaard sagde TOP, at han ville føje en ny dimension, men ikke kedelig dimension til organisationen. -Du vil blive udsat for den samme mobning, som jeg. Du har altid været god til at lytte, og jeg vil savne samarbejdet med dig. Du har fortjent flyvevåbnets bedste job. Tak for en god tid.

Han bød oberst J. F. Autzen (FRI) velkommen som ny stabschef i FTK. Til paraden sagde han, -præsentation er egentlig ikke nødvendig. FRI er godt kendt her i huset. Han har en bred operativ baggrund og kender husets vilkår. Han bad FRI videreføre de gode traditioner og passe godt på 'holdet' i Bunker 1137.

FRI takkede for modtagelsen. Han sagde, at han var glad for at vende tilbage som 'sjakbajs' for en udvalgt skare, som han sagde, -præget af humør og flid. Han glædede sig til at arbejde i en tilgængelig organisa-

Med overrækkelsen af særudgaven af det nye uniformsreglement, demonstrerede, th., oversergent ved Økonomisektionen, Michael T. Højris, hvorledes en italiener hilser. TOP fulgte opmærksom med i instruktionen, og forsamlingen morede sig kosteligt.

tion, hvor han måske ville indføre forandringer. -Forudsat, at det kan betale sig, føjede han til.

Spøg, spøg skæmt og alvor

Med et glimt i alle øjne, blev TOP ved den efterfølgende morgenkaffe solidt og grundigt, men med skyldig respekt, mobbet ud af FTK.

Alle har vidst, at uniformsreglementet har været en af TOPS kæpheste. Det kunne ikke undgås, at han fik en 'særudgave' af reglementet, indbundet i guld, og med et særligt kapitel 16, der kun gælder for TOP. Det kan man så lægge i, hvad man vil.

Rosgaard holdt en flot tale til sin gamle chef. I den indgik, uvægerligt, et sketch om, reglementeret uniformering. Ind på scenen trådte FTKs uofficielle spasmager, oversergent i Økonomisektionen, Michael T. Højris. Iført blå uniformsjakke, knappet skævt. Kampuniformsbukser, sorte sko og en udefinerbar baret. Rosgaard forklarede, at denne uniformering kunne anvendes, når TOP i sit fremtidige diplomatiske job skulle omgås spaniere, italienere og franskmænd. I den rækkefølge demonstrerede Højris, hvorledes baretten skulle anbringes på hovedet. Forsamlingen var ved at knække over af grin. TOP fulgte, med løftede øjenbryn, opmærksomt med i opvisningen. FTKs personels gave til TOP var en havebænk med inskription i ryglænet.

TOP har en vane med at lave limericks om så at sige alt, her er et uddrag af det limerick, som Rosgaard og staben mente TOP burde have med på vejen.

Du ofte har henvendt dig til staben på limerick og per vers.
Så vi vil som sædvanlig tilstræbe ikke at komme generalen på tværs.
Derfor vil Staben - også i dag - dig på dette område følge,
nu, hvor du rider på den sidste afskedsbølge.

Vi følger dig på denne dag,
hvor du lægger magtens tinde dig bag.
Vi forstår du er ked,
for nu kun at skulle være chef for en sektions enhed.

Vi siger dig tak for din åbne, menneskelige frie facon,
for til tider også en utraditionel jargon,
som trods mange sager, kriser og åg at skulle bære,
har gjort Staben i FTK til et spændende sted at være

15 vers igennem måtte TOP høre på små og store 'hip', til den måde han havde været chef på, i 13. vers kom det mange havde ventet på, læs med:

Nu tro'ed du sagen var overstået.
Næh - Staben har mere inden du er gået.
Til hjælp for DAMIREPS officielle engagement, vi vil gerne overrække dig dette specielt dedikerede - din baby - det danske flyvevåbens uniformsreglement.

Som allerede nævnt, havde oversergent Højris 'under kommando' af generalmajor K. E. Rosgaard demonstreret indholdet af det særlige kapitel i det guldindbundne uniformsreglement for flyvevåbnet.

TOP takkede alle for gaven og de pæne ord, og sagde så, -efter alle de rosende ord, har jeg nu besluttet mig for at blive! Men det lader sig ikke gøre.

Han var hermed på vej mod eftermiddagens parade, som endelig frigjorde ham fra tjenesten som Chef for Flyvertaktisk Kommando og indtræden i den nye tjeneste ved NATO hovedkvarteret i Bruxelles som Dansk Militærrepræsentant ved Militærkomiteen (DAMIREP). ❑

Flyvevåbnets Jubilæumsfond

Hæder for god indsats

Tekst og billede seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Hvert år den 1. oktober fejrer Flyvertaktisk Kommando (FTK) flyvevåbnets fødselsdag med en parade foran Bunker 1137. I år blev paraden også stedet, hvor tømrermester Erling Hedegaard Sørensen, Slagelse, og flymekaniker Kristian Olesen Jørgensen, Billund blev kaldt frem foran paraden.

De to var, under dække af nogenlunde sandsynlige historier, blevet 'lokket' med til FTK, hvor de overværede paraden sammen med gæsterne. Da den aftrædende chef for FTK, generalløjtnant Laurits Tophøj (TOP) afbrød sin tale og bad de to gæster, der ikke vidste, hvorfor de var der, træde frem, kunne et forundringens blik spores i begges øjne.

Vanskelig opgave

TOP sagde til E. H. Sørensen, -Flyvevåbnets Jubilæumsfond har besluttet at tildele dig en legatportion som anerkendelse af en påskønnelsesværdig indsats for flyvevåbnet. Fonden finder, at du i en vanskelig periode, gennem sikring af udgivelsen af Flyvevåbnets Soldaterforenings blad Propel, har medvirket til at profilere flyvevåbnet i den danske befolkning.

Samlende person

Kristian Olesen Jørgensen fik sin legatportion som anerkendelse af det store arbejde han har udført som medstifter af, og mangeårig formand for, Danmarks Flyvehistorisk Selskab, med hjemsted i Billund. TOP sagde blandet andet, -fonden finder, at du har været den samlende person samt formidleren af et godt samarbejde mellem forskellige grupperinger inden for flyvehistoriske aktiviteter. Denne formulering dækkede blandt andet over de frivillige arbejdsgrupper som K.O. Jørgensen har fået etableret, som beskæftiger sig med at istandsætte og bevare flyvevåbnets udfasede fly, der udstilles på Danmarks, for tiden desværre lukkede, Flymuseum. Endvidere var K.O. Jørgensen den drivende kraft bag udgivelsen af bladet Cockpit, som er selskabets medlemsblad. ❑

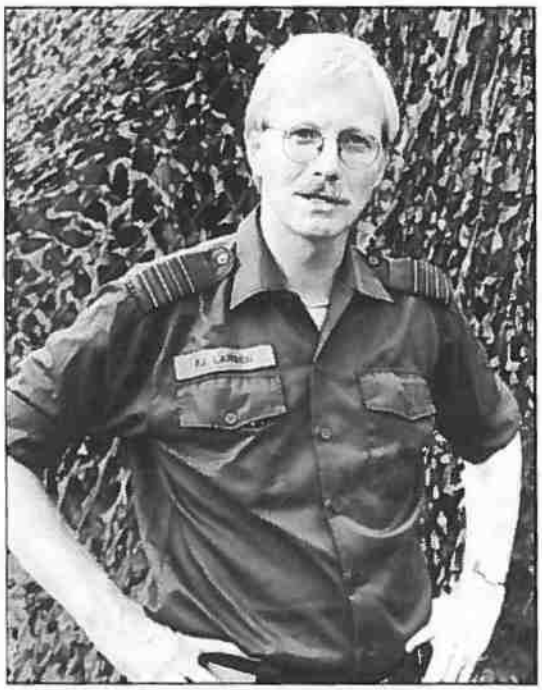
Fra overrækkelsen af Flyvevåbnets Jubilæumsfonds legater. Fra v. den aftrædende formand for Jubilæumsfonden, generalløjtnant Laurits Tophøj (TOP), flymekaniker Kristian Olesen Jørgensen, Billund, og tømrermester Erling Hedegaard Sørensen, Slagelse.

HAWK Afdeling Vest

Overvældende luftforsvar

Det virker overvældende, når norske, tyske, hollandske og danske luftforsvarsenheder slår sig sammen i et cluster.

Tekst og billede seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen



Chefen for HAWK Afdeling Vest, oberstløjtnant P. J. Larsen, siger om samarbejdet med blandt andet hollænderne, -Det kan jo ende med, at vi en dag står nede i Tyrkiet, eller et andet sted, hvor vi møder hollænderne. Den dag er jeg sikker på det er rart, at vi har et fælles erfaringsgrundlag.

Vi ledte efter chefen for HAWK Afdeling Vest i SAMWOC'en i Oksbøllejren. SAMWOC står for Surface to Air Missile Wing Operation Centre, eller på dansk Operationscentret for operationer med jord-til-luft missiler. Der er ikke noget at sige til, at forkortelserne tages i brug - at det ender med at være sort tale for udenforstående, det er en anden sag. FLYnyts udsendte var glad for at møde seniorsergent Ulf Hermansen, som var Wing Administration Supervisor, eller Leder af Administrationskontoret.

Vi fandt chefen for HAWK Vest, oberstløjtnant P. J. Larsen. Han havde en travlt tid. Han havde kommandoen over de fire landes jordbaserede luftforsvarsenheder.

-Hvordan holder du styr på så mange enheder, med så forskellige opgaver? spurgte vi.

-Det går rigtig godt, siger P. J. Larsen, jeg har mange gode hjælpere. Major Hoffmann, chef for Eskadrille 574 tager sig af de tyske Roland styrker og jeg har resten. P. J. Larsen fortæller videre, at der er gået næsten et års planlægning forud for øvelsen. -Vi har haft møder med hollænderne for at skabe forudsætning for, at alle kablerne passede sammen inden vi mødtes til øvelsen. For eksempel var danske og hollandske teknikere en tur nede ved Eskadrille 602, og i løbet af fire timer var problemerne ryddet af vejen.

Kompliceret sag

Oberstløjtnant P. J. Larsen fortæller, at selv om det hollandske og danske HAWK udstyr i princippet er ens, så er der nationale forskelle både i teknik og procedurer. -Heldigvis, siger han, -har hollænderne et overskydende radiokædeudstyr, det gør, at vi kan køre hele kommunikationen over dette.

Kommunikationen fra de enkelte eskadriller kommer ind til SAMWOC'en, som så sender dem videre til Centret for Luftoperationerne kaldet ICAOC. -Vi starter op to timer før alle andre, for at sikre at eventuelle fejl er afhjulpet inden øvelsen går i gang, forklarer P. J. Larsen Han understreger, at øvelsen ikke er ny for nogen, faktisk har man kørt disse øvelser i 10 år, hvorfor det meste efterhånden er rutine.

Træne operatørerne

-Målet med det hele er, fortsætter han, -at træne operatørerne til at reagere på de rigtige fly, under den intense flyvning der er i området. Han understreger, at alt det der sker i Oksbøl også kan efterlignes i en simulator. -Alligevel er det sådan, siger han, -at flyene herude ser lidt anderledes ud på scopet, end når de genereres fra en simulator. Omgivelserne betyder også noget, alt i alt er det at være på stedet en psykologisk faktor, vi tillægger betydning i uddannelsen.

Nu er det ikke således, at operatørerne fra HAWK Afdeling Vest får lov at sætte sig på hele øvelsen. Efter en uge må de afgive pladserne til deres kolleger fra Afdeling Øst.

Begge holdene bliver overvåget og evalueret af trænede folk. Ikke for at kritisere, men for at optimere udbyttet af øvelsen. Også flyene bliver overvåget. Bagefter briefes både pilot og operatører på HAWK systemet om resultatet. Et forhold alle har udbytte af.

Oberstløjtnant P. J. Larsen er glad for samarbejdet med sine NATO kolleger, han siger, -det kan jo ende med, at vi en dag står nede i Tyrkiet, eller et andet sted, hvor vi møder hollænderne. Den dag er jeg sikker på det er rart, at vi har et fælles erfaringsgrundlag. ❑

Den nat Pizzaekspressen kørte

DFDS Roll-on-Roll-Off (RoRo) færge Dana Cimbria sejlede det tunge materiel som Eskadrillerne 730 og 543 skulle bruge under øvelsen DYNAMIC MIX til Manfredonia i Syditalien. Nu manglede kun, at få det flyttet fra kajen og ud til Flyvestation Amendola. Det blev en hård aften og nat for forkommandoet.

Tekst og billeder seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

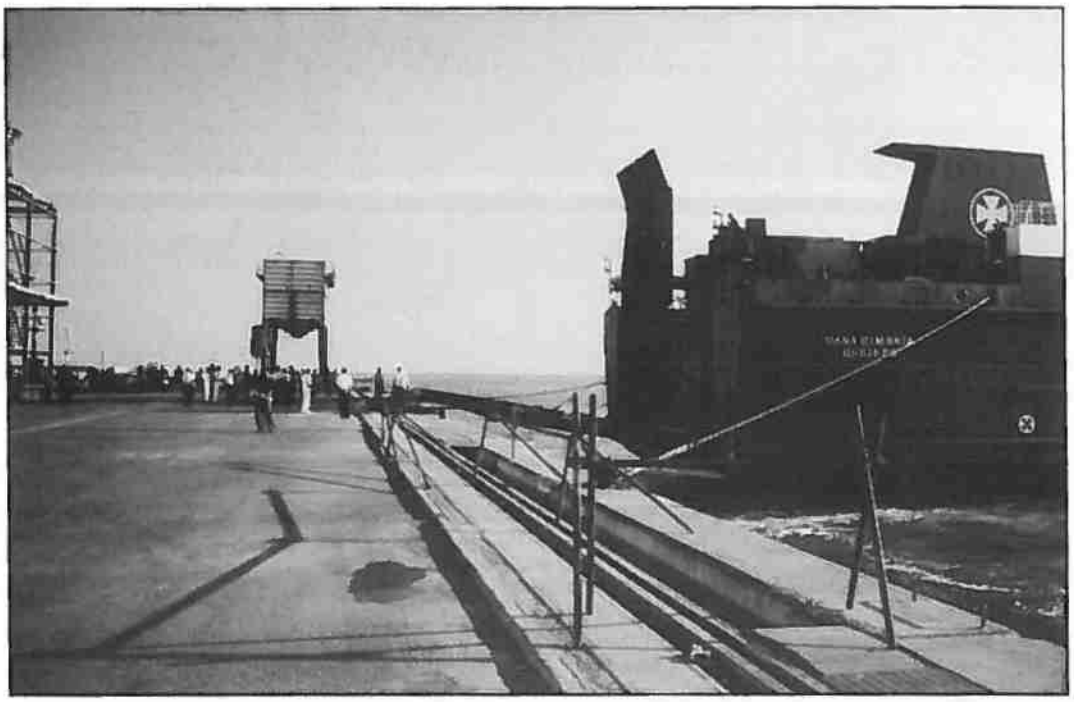
Medens RoRo-færgen Dana Cimbria sejlede op gennem Adriaterhavet fra Grækenland mod Manfredonias havn, ligger en del af forkommandoet og nyder livet på stranden ved African Beach, en nydelse de snart vil have glemt. Om bord i Dana Cimbria er der nemlig 1,8 km køretøjer, der skal køres til Flyvestation Amendola, som ligger godt 25 km fra kajen. Endnu ånder alt fred og ro.

Klokken halv ni, denne solbeskinnede morgen, havde chefen for detachementet, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE) ridset situationen op. -Vi skal have hentet hele skidtet på havnen, og flytte det ud på flyvestationen. Husk at stoppe for at købe et eller andet at spise, brød og vand, eller hvad i nu kan få fat i. -Når hele 'bumletoget' kører, bliver der ikke tid til den slags. Og der er slet ingen, der stopper, bare for at købe en Yankee Bar. Der fik han meget ret. -Alle er klar klokken tre, og så starter vi med at køre. Der fik han ikke helt ret. Med alle mente han også køkkenpersonalet og 'Lirekassemanden' (regnskabsføreren) og Deres udsendte, men Dana Cimbria var mere end en time forsinket.

Efter ordre, ventede chaufførerne roligt på, at mægleren skulle blive færdig til at beordre Dana Cimbria til kaj, så Guardia di Finanzia ville slippe dem ind på havneområdet. Det tog tre timer.

Vi venter

Det er ofte nok fastslået, at soldatens første pligt er; at vente, og blive ved med det. Holdet, der skulle køre første dråbe i kolonnen, havnede ved indkørslen til den to kilometer lange havnemole, som endte i et kajanlæg. Porten ind til 'det forjættede land' var lukket. Guardia di Finanzia, toldvæsenet, ville ikke have chaufførerne ind på havneområdet. Premierløjtnant Jesper Hagild fra Eskadrille 543 gjorde ellers sit bedste, på tre sprog, for at få dem igennem, men nej. Man kunne i stedet forlyste sig med at spise af de gode sager, man havde købt i supermarkedet. Ventetiden blev fordrevet med at beundre/tale nedsættende om de mange lastbiler, der kørte ind for at hente det vigtigste produkt, der importeres over havnen, korn. Nogle lastbiler var en drøm i forkromet udgave, med luftaffjedret førerhus, andre burde nok for længe siden have været skrottet. Manden, der passede havnevægten, var en oplevelse for sig. Hans bevægelser var så langsomme, at det var påfal-



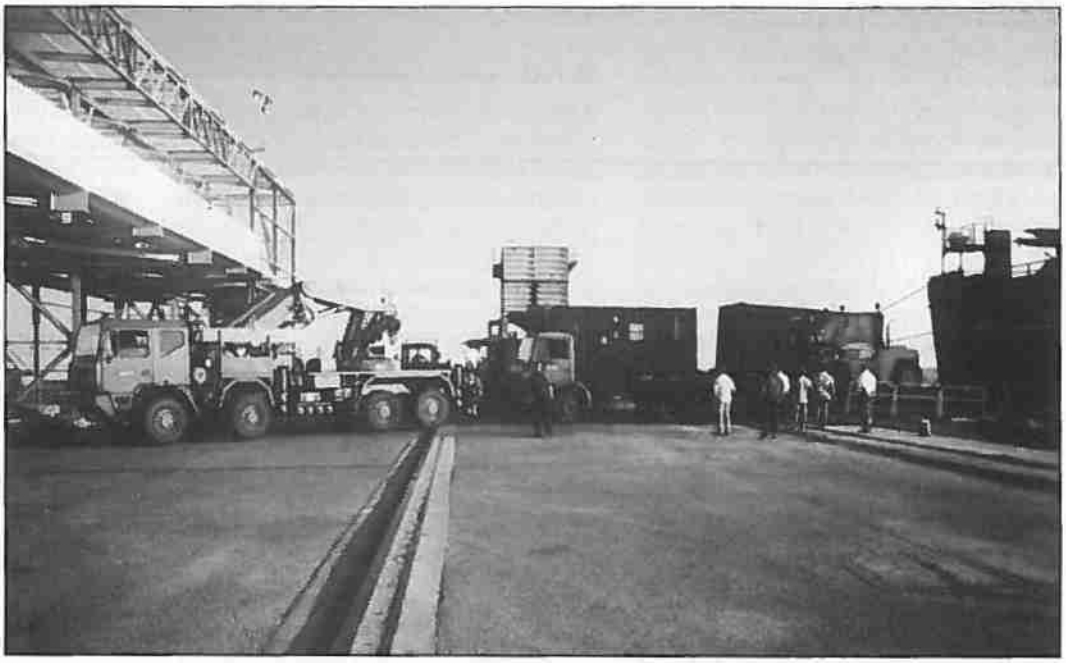
Dana Cimbria af Esbjerg er ved at blive 'landfast' med Italien. Ude ved siloen ventes der tålmodigt på, at køretøjerne skal begynde at rulle over rampen.

dende. Der havde allerede været flere oplevelser på den bureaukratiske front. FLE havde formanet alle, -vi tager den slags med ophøjet ro. Vi accepterer ventetider, man kommer ingen steder med at råbe op. Alle havde hørt godt efter. Man tog den med ro, og udtrykte sig beundrende om tolderens uniform, den var flot, og ikke mindst hans enorme skyder, som han bar ved hoften. Efter den oplevelse virker danske toldere noget blodfattige.

Der var også lejlighed til at studere politiet. Efter sigende, findes der otte slags politi i Italien. Først var der Polizia Munizipale, det lokale kommunale politi, de kørte i biler af en vis størrelse. Så var der blot Polizia, de kørte allesammen i små og gamle biler. Så var der Carabinierierne, det var en anden sag. De er fuldstændig ubestikkelige, og meget professionelle, fik vi forklaret. I løbet af aftenen og natten steg forkommandoets tillid til, og respekt for, Carabinierierne til store højder, de fik kolonnens dråber lodset ad landevejen med stor ekspertise.

Endelig

FLE og flyvestationens operationsofficer var en tur inde hos toldvæsenet og skibsmægleren. Det hjalp. Nu gik der hul på sagen. Chaufførerne fik lov at køre ud på molen til kajanlægget. Dana Cimbria kunne ses i det fjerne. Meget langsomt sejlede skibet ind mod kajen, med en slæbebåd ved sin side, hvis assistance skulle blive nødvendig. I stedet for at lægge til langs med kajen, så vendte skibet boven direkte ud mod havet, og landgangen blev sænket ned fra hækken. Det var en langsom og tid-



Solen står lavt. Støttebenene til en trailer har sat sig uhjælpelig fast på landgangen. Den kom fri, da den store 36 tons kran blev spændt foran.

krævende manøvre, at få det ret store skib navigeret om i den nævnte position. Det skete ved hjælp af skruerne og ankeret, sidstnævnte sænkes ned på bunden, for at holde skibet i positionen 90° ud fra kajen.

Helt op på øverste dæk var skibet fyldt med køretøjer og missilaffyringsramper (Launchers). Og på øverste dæk stod alt i den fri luft. Det havde givet flere fra Eskadrille 543 urolige stunder. Hvis der er noget en launcher ikke kan lide, er det saltvand. Der blev talt en del om, hvor længe man skulle vaske og tørre, inden materiellet var brugbart. Det gik ikke helt så galt.

Medens nogle således bekymrede sig, kunne andre bruge den sidste ventetid på at beundre Carabinieriernes uniformer. Havnepolitiet, Porta Carabinieri, var rigt repræsenteret. I snehvide uniformer med kasketter med svaj i, de var virkelig flotte.

Med brag nummer tre eller fire landede landgangsbroen for sidste gang på kajen. Denne gang kunne man køre i land uden alt for høje kanter. Og så blev der kørt folkevognsbusser, GD'ere, kraner, lastbiler, sættevogne, VW Golf'er og alt hvad man kan drømme om på hjul op på kajen. Et hold meget professionelle chauffører kørte køretøjerne ud fra skibet, hvor andre tog over. Det gik i en lang glidende bevægelse. Det var ikke til at kende de mennesker, der for et par timer siden sad henslængt op ad muren hos Guardia di Finanzia. En enkelt sættevogn satte støttebenene solidt fast på rampen og nægtede at flytte sig en tomme mere. Det betød anvendelse af lidt grovere metoder. En 36 tons kran blev spændt for det genstridige køretøj, og så kom også det i land.

FLE havde briefet om det at køre i kolonne, to chauffører i første og sidste bil i 'Dråben', og så går det

Første dråbe stødte ind i den bureaukratiske mur, hvor den holdt en lille times tid. Det gav lejlighed til at få et billede af to af de Carabinierier, der med stor ekspertise sørgede for, at dråberne kunne køre uhindret ad landevejen til Amendola.

ellers derudad, sagde han, og det med Carabinierierne for og bag.

Det kom til at tage meget lang tid at komme forbi Guardia di Finanzia med den første dråbe. En meget grundig embedsmand havde fundet den rigtige bil, men med det forkerte vingenummer. Den var hjemmefra blevet erstattet af et køretøj, der i sidste øjeblik brød sammen. Den slags tager lang tid at forklare i Italien. Men - efter ordre - tog alle det som en oplevelse. Efter vagtskiftet ved 18-tiden gik det noget nemmere. Den nye vagthavende vinkede blot til chaufførerne, som vinkede igen.

En nat på landevejen

Alle havde håbet på at kunne klare missionen, medens det var lyst. Det håb slukkedes, da den italienske sol blodrød sank under provinsen Puglias horisont ved 19-tiden. Den første dråbe var den eneste, der blev generet af at have den lavtstående sol i øjnene. Det var der imidlertid ingen der tog sig af, man, og det vil sige alle, arbejdede trøstigt videre. På havnen sled folkene med at frigøre materiellet fra surringerne. Folkene nede på nederste vogndæk døjede en del under varmen og dieselosen fra de mange biler. Og på landevejen blev der kørt til af et godt hjerte. Selv detachementschefen måtte have fat i rattet. Han kørte chaufførerne tilbage til havnen i bus.

The noble art - den ædle kunst - at køre i kolonne er ikke så ligetil, som mange tror. Det var nemmest at køre i kolonne med chaufførerne fra Eskadrille 543. Deres kolonner kom aldrig til at virke som en harmonika på grund af svingende hastigheder hos de enkelte chauffører.

På en af turene tilbage til havnen blev man vidne til et bryllup. Udenfor S. Leonardo kirken, der lå klos op ad den firesporede landevej, var brudeparret stillet op til fotografering. En morsom afbrydelse i kørselsrutinen.

Dagen var ved at blive rigtig lang. Maverne var begyndt at knurre en smule. FLE beordredes regnskabsføreren fra Flyvestation Skrydstrup, Niels Larsen ind i byen for at hente noget spiseligt og noget at drikke. Med to betjente foran, og en bagved, indtog Larsen og køkkenmedhjælper Kirsten Nielsen fra Flyvestation Vandel et Pizzaria i Manfredonia. Tyve pizzaer blev bagt og skåret ud i tredjedele, sammen med en cola blev de derefter delt ud til de taknemmelige modtagere, hvis mavers knurren herefter dæmpedes en smule. Klokken var nu over midnat. Der gik endnu næsten fire timer inden de sidste kom tilbage til lejren på African Beach, og kunne gå i seng med en meget god samvittighed. Alle biler var bag hegn, og der var ikke sket uheld. ❑

Flyene kom - og med dem regnen

Forkommandoet havde kun oplevet Syditalien i strålende solskin og med op til 32° C i skyggen. Landskabet var tørt, og det støvede kraftigt i detachementets område på Flyvestation Amendola. Da F-16 flyene ankom var det halvskyet. Da hovedstyrken ankom, kom også regnen. Den dag var der flere, der ønskede, at kleinbusser var udstyret med ror.

Tekst og billeder seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Klokken er lidt over 15 og de sidste seks F-16 ruller ind på Flightlinen efter 2:25 timers begivenhedsløs flyvning. Vi spurgte en af piloterne, -Har du haft en god tur? Svar, -Ja, men kedelig. Færgeflyvning er åbenbart ikke jagerpiloters kop te.

Søndag aften var der en haloring (regnbue) omkring solen. Med en fortid i Flyvevejrtjenesten mente forfatteren at vide, at det betød regnvejr på vej. Mandag morgen var 'isnende' kold, ca. 18° C, det var som om en koldfront var passeret. Der var mange skyer på himlen. I løbet af dagen steg temperaturen, og der gik hul i skyerne, dårligt vejr var sikkert kun udtryk for en forbigående pessimisme. Det hele var snart glemt, og klokken 13 ville de første seks F-16 fly lande. Så var man lidt mere en flyvende militær enhed.

Ting ta'r tid

De kom nu ikke klokken 13. Faktisk blev klokken 1450 inden det første fly rørte banen. Der var nogle stykker der syntes, at en F-16 ligner en rigtig jager, når den kommer ind og lander med højt løftet næse. Italienerne kommenterede kraftigt flyets stejle vinkel under sidste del af indflyvningen og afløbet.

Men hvad var nu det? Der var kun fem fly i den første Flight. Omgående begyndte spekulationerne at rulle, -hvor er han henne? I Eskadrillens Operationscenter (SOC) vidste man, at flyets efterbrænder ikke ville tænde under starten. Derfor aborterede piloten starten, og kørte tilbage til eskadrillen, for at få et nyt fly. Det ville ikke have taget lang tid, hvis ikke det var fordi han havde en bagagetank hængende under flyet med den 'syge' efterbrænder. Så hurtigt det forsvarligt lod sig gøre, skiftede teknikerne tanken over, og afsted det gik mod Italien.

Ude på Flightlinen foran SOC'en, var teknikerne klar til at vinke flyene ind. Efter at Flight nr. to med seks fly, og den forsinkede var landet, og kørt ind på Linen, var det et flot syn at se 12 F-16 på rad, og i lige række. -Det tror da pokker, de stod lige, sagde seniorsergent John Vergo, -der var et kryds, hvor næsehjulet skulle stoppe. Linefolkene ville åbenbart ikke give værterne mulighed for at komme med kommentarer om, at man ikke kunne Line sine fly op.

Det blæste mere og mere op.

Tunge skyer

Næste morgen skulle hovedstyrken hentes i Bari Lufthavn, omkring 100 km længere sydpå. Længe havde der været tvivl om, hvor flyet skulle lan-

over, hvor hans bagage mon var. - Den har forkommandoet med i containerne på de to lastbiler. -Og hvor er vore deployeringskasser? -Jo, dem har forkommandoet bragt ud på de enkeltes værelser. Man var rimelig imponeret af den service forkommandoet her havde udvist.

□

Hvem fløj hvilket fly til Italien?

Halenummer	Pilot-navn	Grad	Navn	Call sign	Flyvetid
ET-615	DIN	PL	H. Kolding	Danish Air Force 3474	2:30
E-605	SØR		Aborterede starten på grund af problemer med A/B		
E-197	MIR	PL	C. C. Rasmussen	"	
E-598	HOD	KN	J. Herod	"	2:25
ET-208	SAL	PL	L. C. Madsen	"	2:30
E-007	SOL	KN	O. Jepsen	"	"
E-603	AMI	KN	M. Aa. Friis	Danish Air Force 3475	"
E-602	MAR	KN	L. S. Kjøller	"	"
E-016	RUN	PL	J. A. Raahauge	"	"
E-181	LYM	PL	M. Lysemose	"	"
ET-022	GRE	PL	S. H. Lorentzen	"	"
E-182	GET	MJ	G. T. Brødsgaard	"	"
E-008	SØR	KN	S. Sørensen	Danish Air Force 3277	2:25

Med denne liste, som vi har lånt hos Duty Ops, mener vi at have tilfredsstillet kendernes trang til i detaljer at vide, hvordan denne del af øvelse DYNAMIC MIX forløb.

Nye fly

Eurofighter afprøves i shelter

Af seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Som en del af det løbende testprogram på Eurofighter 2000, var DA4 (udviklingsfly nr. 4) i september fløjet til Flyvestation Leeming for at blive testet i shelter.

Testene blev udført af British Aerospace med assistance fra Rolls-Royce motorfabrikken og folk fra RAF Sundhedsinstitut (RAF Institute of Health).

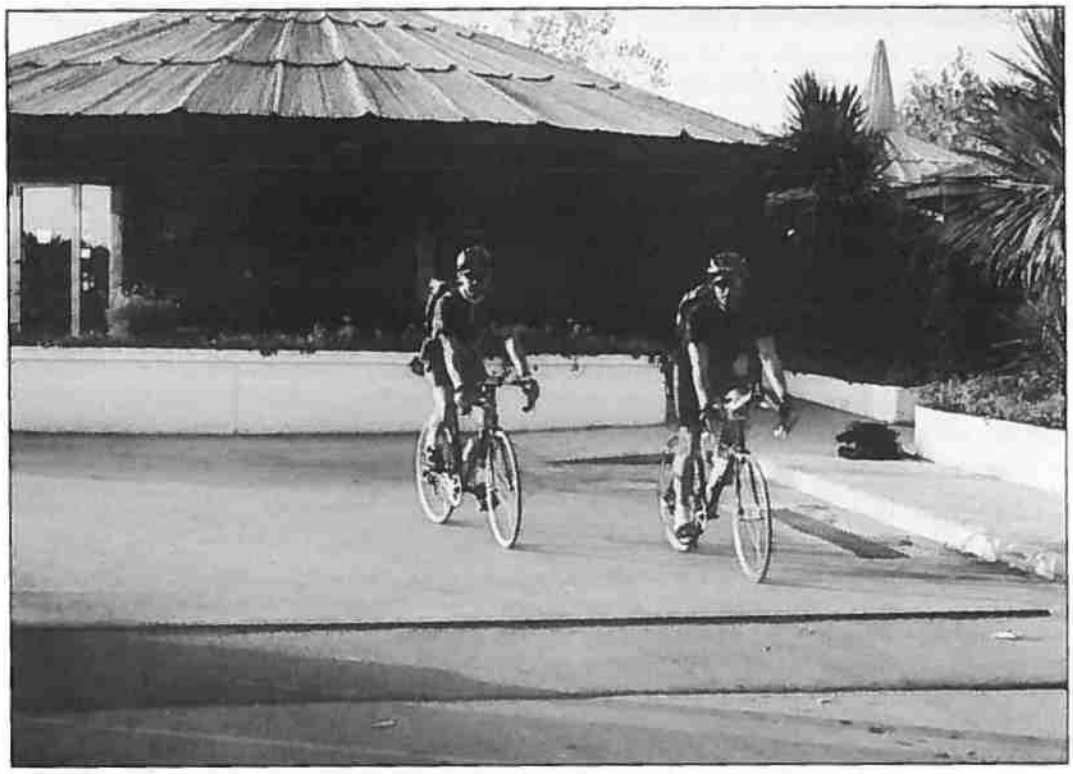
Målet var at vurdere hvorvidt Eurofighter 2000 kan passes ind, i, og kan operere fra, eskadrillernes eksisterende bygningsfaciliteter. Testene omfattede kørsel med motoren i shelter, for at skaffe sig viden om støj og vibrationers indvirkning på flystrukturen. Og at skaffe sig data om støjen i flyets nærområde for at studere virkningen på vedligeholdelsespersonellet, når de arbejder på flyet medens motoren kører.

Motoren blev kørt med forskellige omdrejningshastigheder, for at undersøge potentielle begrænsninger på operationer i shelters.

DA4 er et af syv udviklingsfly, der alle har indbygget forskellige motorer eller avionic (elektronisk udstyr). De øvrige seks fly testes i enten Spanien, Italien eller Tyskland.

Afprøvningerne på RAF Leeming fremmede håbet, og flere data end forventet blev samlet, der er dog stadig lang vej til Eurofighter 2000's debut i tjenesten i år 2002.

Kilde: RAF NEWS



Det var ikke alle, der kørte i bil på arbejde. Oversergent Kaj Jensen, tv. og flyverspecialist Preben S. Andersen cyklede hver dag de 24 km. til Flyvestation Amendola. En dag kørte de forkert, og pludselig var der 42 km. på arbejde. I baggrunden receptionen på African Beach.

det er ikke alt, der smager lige godt.

African Beach havde den fordel, at området var indhegnet. Nok var der danske MP-vagter, men de havde kun tilsyn med området. Derimod kom der jævnligt besøg af Carabinierierne, det italienske militært ansatte politi.

Fritid og underholdning

Det med fritiden var nemt at overse. Lange dage på Flyvestation Amendola gjorde, at ingen var opsat på meget sjov når dagen var gået. Velfærdstjenesten kom langsomt i gang. Man skulle først finde sine ting i forskellige containers. Forkommandoet havde fri den første søndag aften fra klokken 1800 til 2230 inklusive køretiden ind til Manfredonia. Det var den aften, hvor ca. 25 mand oplevede, hvorledes italienerne promenerer med deres gemaler og/eller gemalinder op og ned ad gaden i Manfredonia. Lydtrykket i gaden fra de mange stemmer var imponerende.

På sin ligefremme måde meddelte detachementschefen, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE) følgende til deltagerne på torvet i Manfredonia, -klokken er nu ca. 1830. Vi er alle sammen tilbage her klokken 2200. De der ikke når bussen tager en taxa hjem, det koster 250.00 dkr. Jeg understreger, fortsatte han, -at jeg bliver siddende oppe, til sidste mand er hjemme, så ved I det! Hvem ville drømme om at ødelægge oberstløjtnantens nattesøvn? Ved en senere briefing antydede FLE, at der næste søndag, måske, om alt gik vel, kunne blive et tilsvarende tidsrum til endnu et besøg i byen.

Alvoren

Der er ingen, der er i tvivl om, at nok var man på øvelse, men det kan blive alvor. Blandt øvelsesdeltagerne falder snakken jævnligt på dette faktum. -Hvis det her nogensinde bliver alvor, så er jeg bange for, at det kommer til at koste adskillige ægteskaber, var udsagnet. -Det er meget godt, at dem derhjemme går og tror, at vi er på en ren 'snejetur'. De kan selvfølgelig tro, hvad de vil. Men vi ved bedre end nogen, at dette en dag kan ende med, at vi løber rundt i Østtyrkiet, eller et andet sted, med fragmentationsvestene på, det behøver de, der har så travlt jo ikke tænke på.

FLE lagde i en af sine briefinger vægt på det samme emne. Han understregede, at vel var dette en øvelse. -Men der er ingen af jer der ikke ved, hvorfor vi øver, sagde han, og fortsatte, -det vigtigste er, at alt bliver gjort grundigt og sikkert. Alle skal bestræbe sig på at få mest muligt ud af øvelsen under hensyntagen til sikkerheden, så vi kan komme samlet hjem. Det vigtigste for mig som chef er, at I bliver så dygtige som muligt til at løse opgaven, og at alle kommer sikkert hjem.

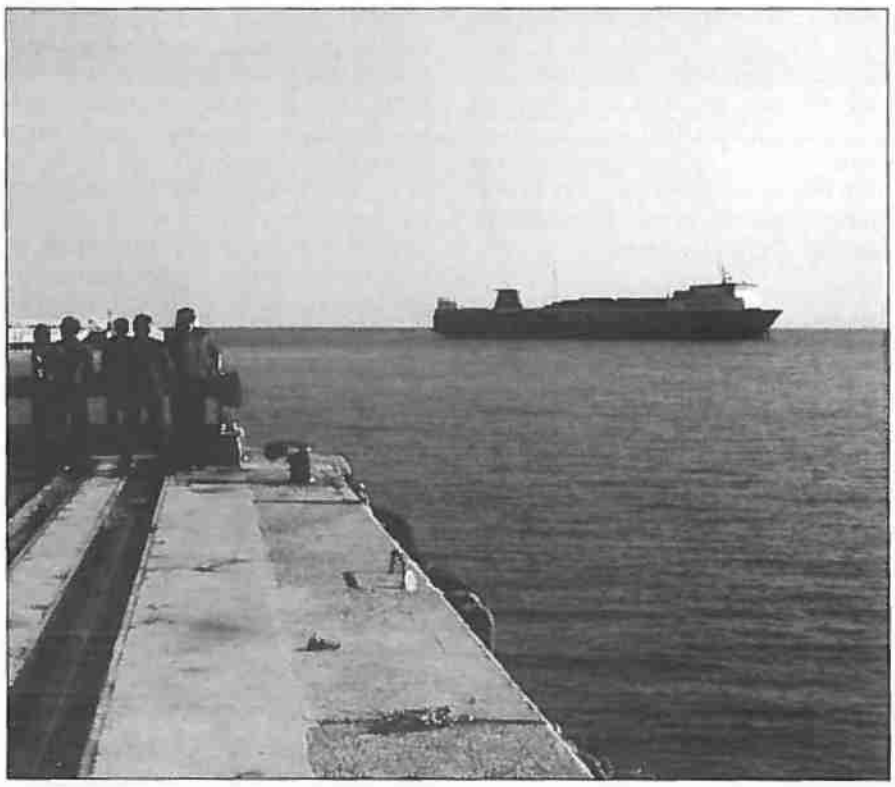
Velfærdstjeneste

Seniorsergent og velfærdsbefalings-

Ludvigs Fødselsdag

Medens det gode skib Dana Cimbria stævnede mod Manfredonia i Syditalien med 1800 meter køretøjer og 12 mand af flyvevåbnet om bord, blev det premierløjtnant Henrik Vium 'Ludvig' Ludvigsens fødselsdag.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen



De Forenede Dampskibsselskabers gode skib, Dana Cimbria, nærmer sig, for langsomme skrueomdrejninger, kajen i Manfredonias havn. Om bord venter 1,8 km. køretøjer på at blive kørt i land.

Den 6. september blev Eskadrille 543's materiel kørt om bord på Dana Cimbria i Kalundborgs havn. Om bord gik også otte mand fra eskadrillen inklusive premierløjtnant Henrik Vium 'Ludvig' Ludvigsen. CPR-nummersystemet havde længst afsløret, at han under sejladsen til Manfredonia ville fylde 31 år. Det talte igen imidlertid om. Dagen efter tog man Eskadrille 730's materiel om bord i Esbjerg havn. Her oplevede man det 'sælsomme', at midt under ombordkørslen af materiellet, holdt havnearbejderne kaffepause - og flyvevåbnets personel skulle ikke tænke på, selv at fortsætte med at køre biler om bord.

Ingen søgang

Ludvig fortalte til FLYnyt, at han havde glædet sig til at se otte meter høje bølger på turen til Italien. -Til min store skuffelse, var havet blankt som et spejl på hele turen. Selv på turen over Biscayen, kom der ikke bare en lille bitte bølge. Andre var glade for dette faktum.

Så blev det Ludvigs fødselsdag. Det blev fejret med morgenkaffe på sengen. Til eftermiddagskaffen havde Kim fra Eskadrille 730, uddannet bager, bagt tre store lagkager, den ene med 31 lys i. Gaver manglede heller ikke. De Forenede Dampskibsselskaber (DFDS) var klar med en pakke med to T-shirts. En anden pakke indeholdt en lille ubåd, som forsynet med batteri, kunne både sejle på overfladen og dykke. Ludvig lovede at afprøve den i poolen på African Beach.

Problemer

Med om bord var der flere fryse- og kølecontainere. Populært sagt indeholdt de 'madpakken' til 275 mand i godt 14 dage. Pludselig begyndte en af kæmpedybfryserne at få problemer, den kunne ikke holde de foreskrevne minus 21°. Gode råd var dyre. Reaktionen på problemet blev, at man flyttede alt kødet over i en container, der kun havde virket som køleskab, den måtte nu levere de minus 21°.

-Vi håbede på, sagde Ludvig, at den halvsyge så kunne holde de plus fem grader. Det kunne den ikke. Heldigvis havde Eskadrille 730 en kølecontainer man kunne flytte kølevarerne over i, blandt andet 105 kartoner med flydende æg, a' fem kilo

stykket. Det lyder ikke alarmerende, men. Når godt et halvt ton æg skal flyttes, et dæk ned, mellem biler der står så tæt, at man kun kan gå sidelæns mellem dem og temperaturen er over 30° og fugtighedsprocent over 90, så er det et job, der koster sved og udholdenhed. Tørt tilføjede Ludvig, -Og en kasse øl.

Madglæde

Ludvig fortalte, hvorledes dagen gik om bord på Dana Cimbria. Først morgenmad med frisk brød. Så formiddagskaffe med pålægsmad. Så frokost, fulgt af eftermiddagskaffe med kage, aftensmad, aftenkaffe, dog uden brød. Som kompensation for dette, var der senere natmad. -Jeg burde havde fået vejet dem allesammen inden vi gik om bord, og igen, inden vi gik i land. Det glemte jeg desværre, sagde Ludvig.

Dagene om bord gik ellers med at tilse materiellet og surringerne. Noget af det man frygtede var, at elektronikken kunne tage skade af turen over det salte hav. Inden man nærmede sig land, var det meningen, at materiellet skulle skylles med ferskvand. Her kom naturen os til undsætning, fortæller Ludvig, det gav sig til at plaskregne.

Ingen var i tvivl om, at det at være 'sømand' i flyvevåbnet ikke er så galt endda, bare der en, der holder fødselsdag, og vejret ellers er godt.

❑

Vi anmelder

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Per Thorup Pedersen har sendt en revideret udgave af sit opslagsværk "Danske Militærfly" på gaden.

Man kan som læser kun blive benovet over den mængde viden om danske militærfly han har samlet fra 1912 og til dato. Her er al den viden, der har kunnet opdrives om, hvornår disse fly er anskaffet, hvornår de er produceret, hvor de har fløjet og deres videre skæbne i dansk forsvar. Alle kendte fly er med, fra mågen modtaget den 4. november 1912, og som havarerede på Kløvermarken den 2. marts 1913. Vi får også at vide, at motoren efter havariet blev solgt til hæren. Det sidst anskaffede fly, Grumman American Gulfstream, halenummer F-400 er også medtaget i værket, men under bemærkninger uddybes lejer/ejerforholdet.

Bogen er delt op i Marinens Flyvevæsen, Hærens Flyvetropper, flyvevåbnet, et afsnit om havarier, flyvevåbnets vrag og flyrester (Wrecks &Relics), en krydsreferenceliste, svævefly og, som rosinen i pølseenden en gennemgang af havarier med militære fly, fra Ørnens havari den 2. oktober 1913, hvor premierløjtnant Thiele under sin luftdåb havarerede med flyet ved et styrt fra 15 meters høje. For den, der ikke er specielt interesseret i flydata, er dette kapitel uhyggelig, men også spændende læsning, forfattet i et sprog som alle kan læse og forstå. Forfatteren henfalder ikke i overdreven grad til brug af forkortelsen. I det omfang det sker, er der en liste over dem foran i bogen.

For dem, der interesserer sig for forsvarets fly gennem tiderne, er det næsten et 'must' at eje denne bog.

Bogen er ikke en 'bog', men et ringbind i A-4 størrelse med 203 sider i. Ringbindet er hvidt.

Forsiden er prydet med et af Thorup Pedersens egne billeder af Eskadrille 721's C-130 Hercules, halenummer B-678. På bindets ryg er trykt i rødt Danske Militærfly. Prisen er 300.00 kr. der er ingen rabat til tidligere købere, som dog kan spare 50.00 kr., hvis de kun ønsker indholdet tilsendt. Bogen kan købes ved at sende en check til Per Thorup Pedersen, Pontoppidansvej 9, 9700 Brønderslev.

❑

En lejr tager form

På markerne omkring Gruppo (Eskadrille) 13° bygning er der absolut ingenting, undtagen ukrudt. I løbet af dagen fik Gruppo 13° naboer til tre sider. I en imponerende hast tog Eskadrille 730's Operationscenter og Lineområde samt Luftværnsgruppens Operationscenter og Direkte Støtteenhed form.

'Teltholderforeningen', eller Eskadrille 730's personel i gang med at rejse det første telt på den bare mark. At stille et telt op ved hjælp af trykluft går noget hurtigere end det gamle system med bræddegulv og aluminiumsstænger.

Tekst og billeder seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Det blev sent inden forkommandoet kom på arbejde denne fredag 'morgen'. Frokost og morgenmad blev indtaget på samme tid. Det sene tidspunkt skyldtes nattens transport af de mange køretøjer fra havnen i Manfredonia til Flyvestation Amendola.

Efter frokost var der briefing for alle deltagerne. Detachementschefen, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE) gentog, hvad han havde sagt flere gange tidligere, -ting tager tid, udvis den nødvendige tålmodighed og smil til italienerne, sådan gør man her, hvor tid ikke er så vigtig. En af øvelsesdeltagerne gav FLE meget ret, det havde taget fire timer at få udleveret fire nøgler, -én i timen, som han sagde, -men så var det også ved at knibe med smilet, men det blev der, efter ordre.

Således formanet, var alle klar til at gå i gang med at stille lejren op. Hjemmefra havde lederen af Eskadrille 730 Materieldeling, kaptajn Anders L. Thomsen lavet en tegning over, hvor telte og containere skulle stilles op i forhold til hinanden. På vestsiden af bygningen blev de containere, der indeholdt materiel til flyvedligeholdelse, Centraliseret Ammunitionstjeneste, for nemheds skyld kaldet CAT og Jordmaterielværkstedet stillet op. Oversergent Kaj Jensen var hjemmefra udpeget som den, der havde ansvaret for at opstillingen gik efter planen. Da vi talte med ham, var han meget tilfreds med opstillingen, men kunne godt have brugt en le, til at slå det meget stive ukrudt ned med, så pladsen blev lidt mere

fremkommelig. Hele området havde fast bund i form af jernlameller, som normalt bruges som belægning på midlertidige veje.

De mange containere blev taget ned af lastbilerne ved hjælp af en stor gaffeltruck. Det gik foreløbigt ualmindelig fint, men pludselig så vi gaffeltruckens bagende stille og roligt hæve op i luften. Truckføreren så sig en smule forundret omkring, -sådan plejede hans truck aldrig at opføre sig. Fire-fem mand kom til og hoppede op på trucken for, at tvinge bagenden ned. De var ikke tunge nok. Forsøget blev opgivet. Seniorsergent J. Vergo kom til, -her hjælper kun en Sideloader (Lastbil med kran der fra siden kan løfte en container over eller op på eget lad), sagde han. En Sideloader blev tilkaldt og problemet var løst.

Nye telte

I 'de gode gamle dage', for meget kort tid siden, bestod et militært standardtelt af en træbund, et hav af aluminiumsstænger, et over- og et undertelt. Tungt at flytte og sætte op. I det, der skulle blive til Squadron Operation Centre (SOC) (Eskadrillens Operationscenter), så vi et spændende syn. Fire mand kom slæbende med en stor pakke, som de anbragte midt på et sort underlag. -Nej sagde én af dem. Den skal drejes 90°. Pakken blev drejet og derefter rullet ud.

Aldrig så snart var containerne på plads, strømmen sluttet til før brugerne rykkede ind. Her er det oversergent N. Jensen fra signaltjenesten, der er ved at få orden på små hundrede FLORA-radioer.

En lille kompressor blev startet, og den første 'teltstiver' blev pustet op. To kraftige barduner blev bundet til to teltpløkke. 'Teltstiver' efter 'teltstiver' blev pustet op og snart var teltet færdigt til at flytte ind i, og så havde det endda en sidebygning.

-Det har de åbenbart prøvet før, sagde vi til seniorsergent Vergo. -Faktisk ikke, lød svaret, vi har lige fået teltene, og måske har et par af dem haft tid til at se nærmere på dem, men vi har ikke øvet os på at stille dem op. Han så meget direkte på spørgeren og sagde, -husk også på, at det er praktiske folk vi har med. Jo det havde vi bemærket. Alting foregik med en forunderlig ro. Ingen råben eller gestikuleren. På trods af, at der var sådan ca. 35-40 graders varme i solen, så skred arbejdet med at rejse lejren, SOC'en og Lineområdet, sikkert frem.

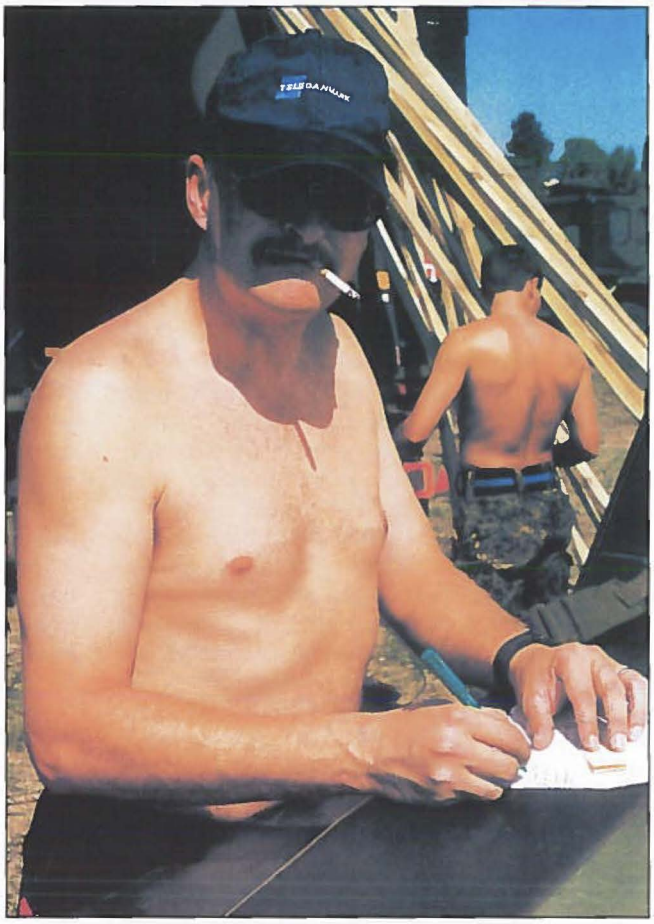
Nyt materiel

Allerede ved ilandkørsel af de mange containere, kunne man ikke undgå at bemærke, at mange af dem var nye. I det hele taget var alt materiellet vedligeholdt i en grad, som skulle det holde evigt. Vi spurgte kaptajn Anders L. Thomsen og seniorsergent J. Vergo, -hvor mange penge har I materiel med for. Svaret var, at prisen for det nyindkøbte materiel til Eskadrille 730 i IRF-rollen beløb sig til et sted mellem 10 og 15 mio. kr. -Resten, sagde kaptajn Thomsen, -det vil sige alt det der hører til flyvedligeholdelsen, havde vi i forvejen, så der er der ikke tale om nyindkøb.

Seniorsergent J. Vergo, der har funktionstitlen Supervisor, så tilfreds ud over SOC'en og sagde, -det er rart at se, at det skrider fremad. Jeg er altid glad, når vi når hertil. Det vi oplevede fra i går til i dag til morgen, koster som regel tre år af mit liv. Ingen kunne være i tvivl om, at gårs

dagens oplevelser var rimeligt stressende, ikke mindst for dem, der skulle sikre, at alt kørte på skinner. Vergo fortalte, at da han gik i seng ved 4-tiden, var det kun for at opleve, at han ikke kunne falde i søvn, -der var fortsat så meget adrenalin i blodet, at jeg måtte stå op og drikke et glas rødvin, men først hen ad klokken otte faldt jeg i søvn. Han var selv en smule forundret over reaktionen. -Alt havde kørt perfekt, sagde han,

-Og samarbejdet med folkene fra HAWK havde været en fornøjelse. De ved virkelig, hvad de har med at gøre de gutter. Han kunne ikke lade være med at se over på SAMWOC'en, det betyder Jord-til-Luft Operationscentret. -De kan bare det der. De har det hele i containerne på deres lastbiler, og skal ikke slæbe alting op og ned. Der lå et uudtalt ønske i udtalelsen. Han sluttede med at sige, -dem kan vi lære en hel del af.



Signalbefalingsmand ved HAWK Øst, seniorsergent Bue Madsen, havde sit at gøre med at holde styr på de mange ledninger, der skulle forbindes med Aeroporto Militare Amendolas omstillingsbord. Uden lister over den slags går intet.

Der 'strikkes' ledninger

Lørdag morgen, området er efterhånden udbygget. Nu skal funktionerne bringes til at fungere. Det vil sige, at der skal trækkes ledninger til Amendolas omstillingsbord, så man kan ringe hjem til Danmark for et beløb, der ligger under 'en halv bondegård', som en beskrev prisen for at ringe hjem til Danmark på mobiltelefonen.

Når F-16 flyene ankommer skal man også kunne anvende FLYVIS, et flyrapporteringssystem, der omfatter både flyet som sådan, registrering af piloternes flyvetid og hvad slags missioner de har fløjet. Hertil opstilles en 'server' der styrer de tilsluttede PC'er, og via satellit kan række hjem til Skrydstrup, -så håber vi det virker, sagde Vergo. Ellers bliver det et værre bøvl.

I containeren, der indeholder signalmateriel står oversergent og leder af signaltjenesten N. Jensen og sveder. Han er i færd med at tælle FLORA-radioer op. Lige nu har han et problem, -det var lovet, at alle batterierne var ladet op når de kom frem. -Det er de bare ikke, sagde han og kiggede på de mange radioer. Lige nu ønskede han sig et stort antal ladere, så han kunne få ladet dem op inden øvelsen for alvor begyndte. Den avancerede telefoncentral, der hjemmefra, via telefonnettet kan programmeres med de nødvendige numre voldte kvaler man havde glemt, at der skal tolv cifre til, for at ringe op til Italien, det problem måtte løses inden man kunne komme videre. Det blev løst.

Overalt var synet det samme. Containere blev åbnet og indholdet sat på plads, hverdagen var stadig et stykke borte, men godt på vej. En af de få containere vi kiggede ind i var efterretningscontaineren, her sad seniorsergent og efterretningsspecialist P. Krongaard og pustede lidt ud, han var omgivet af den mest udprægede orden vi så den lørdag, selv hans PC'er virkede.

I løbet af lørdag eftermiddag tog også det mobile infirmeri form. Flyverspecialist og sanitetsassistent J. T. Rosenkilde, der ellers hører hjemme i Eskadrille 692, var ved at pakke en container ud. Han skulle ene mand sørge for, at det hele stod klar, når resten af den 11 mand store bemanding ankom den følgende tirsdag.

SAMWOC'en

Det var nu tre døgn siden den sidste danske kop kaffe var gledet ned. Hvis der var noget sted i verden man kunne skaffe lindring til kaffetrangen, var det i SAMWOC'en. Ganske rigtig, seniorsergent A. Kofod havde sat gang i kaffemaskinen, og den liflige duft

bredte sig ud fra karossen. Dagen var reddet. Selvom termometret i vognen viste 31° føltes det behageligt. En elektrisk vifte sørgede for en passende cirkulation.

Signalbefalingsmanden, seniorsergent Bue Madsen, var i fuld gang med at 'strikke' signalforbindelser sammen. Han havde en mængde telefonkabler, som førte hen til en brønd, hvorfra han kunne koble sig på Flyvestation Amendolas telefonnet. -Vi er så langt nu, at vi kan ringe hjem. Det må vi bare ikke. I stedet må de ringe til os hjemmefra, og så bliver de stillet ud til os. Bue Madsen havde et lille problem med satelitkommunikationen. Det betød, at der måtte ringes hjem og en tekniker måtte afbryde sin lørdag for at komme på arbejde. Uden kommunikationslinier er der ikke meget der virker.

SAMWOC'en består af fem karosser på lastbiler. To og to parkeres de med bagenden mod hinanden, medens den femte bakkes til fra siden. Imellem dem rejses en platform, så man ikke skal fare op og ned ad trapper, for at komme fra én karosse til en anden. Man har medbragt lægter hjemmefra, og oppe på 'taget' er fem mand i gang med at lægge presenning over. Trods den syditalienske sol, kan det jo blive regnvejr. Efterfølgende bliver der trukket sløringsnet over det hele. Et arbejde der får personellet til at smide skjorterne. Sveden driver ned over ansigter og overkroppe.

Det virker

Næstkommanderende for Luftværnsgruppens detachement, major, og hjemme i Danmark chef for Materielsektionen under HAWK Afdeling Øst, Stig Elsberg, var en tilfreds mand. Planlægningen og forarbejdet hjemme var forløbet tilfredsstillende. De frygtede problemer med at affyringsramperne (Launchers) skulle have fået for meget salt var ikke opstået. -Vi havde otte mand om bord på skibet, forklarer han, de havde smøre- og konserveringsmidler med, og har vedligeholdt materiellet under hele turen. Alt det operative udstyr har stået på skibet med strøm på, så det er kommet frem i god behold. Han fortæller, at det er 1. styrmanden på skibet, der bestemmer, hvorledes materiellet skal anbringes på skibet, hvad der har relation til tyngdepunkt og dermed skibets stabilitet. Alligevel vil man i fremtiden undgå, at det mest følsomme materiel bliver placeret på øverste dæk. -Styrmanden har givet os ret i, at det kan undgås, og det er så en af de ting, vi har lært på denne tur siger Elsberg. Han er meget tilfreds med det samarbejde man har haft med Eskadrille 730's 'vognsmandsbutik', som han kalder det. -De folk ved, hvad de har med at gøre, og vi har haft et fantastisk samarbejde.

-Hvor er Eskadrille 543's køretøjer henne i denne sammenhæng? ville vi vide. -De er opstillet i 'Ready to Move' (klar til at køre) opstilling, og der bliver de stående. Eskadrillechefen, major Henrik 'Herluf' Larsen, har bestemt, at han vil benytte lejligheden til at træne de mange nye folk i eskadrillen i at stille op et nyt sted.

Luftværnsgruppen stod også for at stille vaskerierne op, så personellet kunne få vasket tøj. Containerne blev stillet op inde i lejren på African Beach, det var ikke så enkel en sag. Forskellige fittings passede ikke sammen, så igen blev der brug for en bunke håndværksmæssig snilde, som heldigvis var til stede.

I løbet af søndagen og mandagen blev de sidste ender knyttet sammen, og man var klar til at modtage hovedstyrken, der skulle ankomme tirsdag.

❑

Der er vel omkring 40° varme ude i solen. HAWK Øst-folkene er i fuld gang med at sløre detachementets hovedkvarter. Først lægges presenning over 'mellemgangen' mellem køretøjer, og herefter følger sløringsnettet. Vi fik ganske vist forbud mod at bringe dette billede, så det være hermed gjort.

Uden mad og drikke

Cafeteriabestyrer Knud Jensen, Flyvestation Vandel var ikke udelt tilfreds med renligheden i det køkken han overtog. Derfor trak også han gummihandskerne på og gjorde rent.

Planlægningen af bespisningen af personellet under øvelsen DYNAMIC MIX, blev en oplevelse ud over det sædvanlige for cafetriabestyreren på Flyvestation Vandel. Først var det planen, at 420 mand skulle bespises i Tyrkiet. Så gik alt i stå i en uge. Derefter var der få uger til at planlægge bespisningen af 275 i Italien.

Tekst og billeder seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Cafeteriabestyrer Knud Jensen, fra Flyvestation Vandel, står med sin vandflaske i hånden. Han ser med en lidt bekymret mine på lagerrummet til køkkenet på feriestedet African Beach. Rundt om ham hersker kaos. Det køkken han skulle have overtaget klokken to, er stadig befolket af italienere, der rydder op. Klokken er nu halv seks.

-Hvornår flytter du ind? -Ja det bliver nok ikke lige med det samme, og i hvert fald ikke før i aften. Da flytter vi de madvarer ind, vi skal bruge for at lave morgenmad i morgen tidlig. Og så flytter vi resten ind søndag formiddag. Han var på dette tidspunkt ikke klar over, at han og hans to hjælpere, skulle bruge hele lørdag aften til rengøring af køkkenet. Den danske standard for rengøring ligger på et noget andet niveau, end det italienske køkkenpersonales.

Spændende opgave

For Knud Jensen har det sidste halve år været en spændende periode. Først planlagde han at bespise 420 mand i Tyrkiet. Da Tyrkiet opgav sin deltagelse i sidste øjeblik, begyndte der at melde sig en smule stress. Torsdag aften før ordren på mad til de 420 mand skulle afgives, kom aflysningen, og pludselig vidste han ingenting. En uge varede uvisheden, så kom bekræftelsen på, at nu hed destinationen Italien, men at styrken var reduceret til 275 mand, og de skulle kun bespises morgen og aften.

-Hvad betød det for din planlægning? -Det betød at vi kunne skrotte 90% af de planer vi havde lavet og begynde helt forfra. Både hvad angår, hvad vi skulle have med af personel og madvarer. I første omgang skulle vi have haft en daglig bemanding af køkkenet på 15, nu kunne det reduceres til i alt 9. Knud Jensen fortæller, at han rejser hjem den 3. oktober, hvor han bliver afløst af cafetriabestyrer Ole Olsen fra Flyvestation Skrydstrup. -Det er realistisk at gøre det på denne måde. siger han. -Kommer det til en virkelig situation, hvor en udstationering varer længere tid, er det godt at flere har prøvet det. I øvrigt er det kun tre af det samlede personale, der bliver i Italien under hele øvelsen.

Masser af mad

Hjemmefra havde man, med det gode skib Dana Cimbria, bragt to tons kød, 10.000 pakker smør a' 15 g., 106 5 kilos kartoner med pasteuriseret æg og 105 kg. kaffe med til Italien. Der var et problem, der havde optaget Knud Jensen og hans to medhjælpere i flere dage. Det var meddelelsen om, at den kølecontainer, der indeholdt æg, smør og andre varer, der kræver køl, var brudt ned om

Cafeteriabestyrer Anette Bihlet, Flyvestation Skagen i gang med skurebørsten. Ingen hjørner udgik køkkenpersonalets skarpe blik. Man kan ikke lave god mad i et snavset køkken var udsagnet.

bord på skibet. Det store spørgsmål var, -har teknikerne kunnet klare problemet? Det havde de, og mad for tusinder af kroner var reddet.

Grøntsager og brød købte man lokalt. Knud Jensen fortæller, at det var en ganske speciel oplevelse at lave aftaler med italienere, der kun taler italiensk og med en italiensk kok til hjælp, som taler en smule tysk. -Italienerne er utrolig hjælpsomme når det drejer sig om at komme til en forståelse af problemet, fortsætter han, -blot skal man have god tid, og det tager vi.

Han glædede sig meget til at komme i gang med at lave mad til danskerne. Vi talte med ham lørdag eftermiddag, og det var tydeligt, at det kløede i fingrene. -I morgen tidlig serverer vi morgenmad, sagde han, -og det bliver med rigtig dansk kaffe. Vi havde hørt rygtet 'ude i byen', og han havde ganske ret, personellet glædede sig mindst lige så meget. Erfaringerne med italiensk morgenmad havde været blandede.

Vi havde også betragtet det italienske personales ansigtsudtryk, når der blev forlangt en dyb tallerken og en ske, hvorefter Rice Crispies blev hældt op i tallerknen, overdrysset med lidt sukker på og det hele overhældt med mælk. Italieneren så ud i ansigtet, som en dansker, der ser en amerikaner hælde tomatketchup på en rejemad. Nu var det bare danskerne, der var de 'underlige'.

Allerede lørdag aften kunne man købe en øl hos 'Det Danske Køkken' og selv en cola blev fundet frem. Detachementschefen, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE) havde meddelt, at man kunne købe øl til klokken 22. -Og ikke noget med at købe en kasse fem minutter i 10, lød det, -ser jeg nogen i morgen med røde øjne, der ikke er i stand til at passe jobbet, så bliver der lukket for udskænkningen. Vi noterede os ingen røde øjne næste dag.

Herlig morgen

Søndag morgen bredte tilfredsheden sig blandt forkommandoet. Der var for første gang dansk morgenmad med rigtig dansk kaffe. Det blev nydt med en ekstra kop.

Efter morgenmaden var det tid at få madvarerne overflyttet fra kølecontainerne til køkkenets kølerum. Det var en ret spændende oplevelse. Smør og ost var pakket sammen med kontorartikler til Eskadrille 730. Pladsen var udnyttet så intenst, at cafeteriabestyrer på Flyvestation Skagen, Anette Bihlet, som er meget slank, var den eneste der, med hovedet forrest, kunne presse sig ned mellem kasserne, for at hive de sidste pakker med ost op.

Medens italienerne satte læhegn op, og satte de sidste borde ind, så 275 kunne komme til at spise samtidig, pakkede køkkenpersonalet det sidste ud. Man var efterhånden ved at være klar til at tage mod det store rykind.

Rigtig mad

-Det gjorde godt med noget ordentlig 'føde', var en af kommentarerne, da den første middag var sat til livs. Når arbejdsdagen er lang og fritidsmulighederne begrænset, er det at se frem til et godt måltid en af dagens lyspunkter.

Efter at køkkenpersonalet onsdag var blevet fuldtalligt kom der gang i 'lyspunkterne'. Personellet sparede ikke på roserne. Alle gav udtryk for stor tilfredshed med det der blev serveret. Klagerne, og dem var der nogen stykker af, gik mest på det forhold, at livremmen måtte spændes ud. Knud Jensen og hans team havde opnået det de ville.

Bøvl med opvasken

Enhver der har haft 10 gæster ved, at det tager tid at komme gennem opvasken med håndkraft. Derfor er det ikke svært at forestille sig bøvlet, når der har været 275 til spisning og opvaskemaskinen går delvis i udu. Man måtte skylle de hele af, inden det skulle i opvaskemaskinen. Så kunne anlægget ikke levere varmt vand nok, hvilket betød endnu mere slæb, med at få de fedtede gryder gjort rene. Til det skal man lægge, at køkkenet, set med lægmands øjne ikke var stort, og man derfor må beundre køkkenpersonalets evne til, med et smil, at servere så god mad. ❑

Kort nyt

Tyskland køber 180 Eurofighter 2000

Den tyske TV station ZDF, meddelte i midten af oktober, at Tyskland har besluttet at købe 180 stk. Eurofighter 2000 jagerfly. Beslutningen kommer ikke overraskende, da Tyskland har udviklet flyet sammen med England, Italien og Spanien. Ikke desto mindre, har debatten om flykøbet været heftig i Forbundsdagen i Bonn. Ikke mindst finansminister Theo Waigel, CSU, der er valgt i Bayern, hvor flyfabrikken ligger har kæmpet hårdt for projektet fra starten.

Den tyske forsvarsminister Volker Rühe siger, -Det er trods alt mere fornuftigt, at Europa udvikler sit eget jagerfly frem for at skulle købe hos andre lande.

s-n

Nye ordrer på Gripen

Den svenske regering har besluttet, at Flygvapnet skal have yderligere 64 Gripen flerrollejagere. Efter den sidste bestilling er ordren oppe på 204 i alt, inklusive 28 tosædede.

SAAB, der producerer Gripen er tilfreds. Ordren sikrer en kontinuerlig produktion af det hidtil eneste fjerde generationsfly i verden.

SAAB søger i samarbejde med British Aerospace at sælge flyet. Hidtil har det været præsenteret for østrigerne, ungarerne, polakkerne og senest chilenerne. Hidtil er der ingen meldinger om salg til nogle af de nævnte lande. Men interessen synes stor.

s-n

DYNAMIC MIX

Øvelser er også politik

Øvelsen 'Exercise DYNAMIC MIX' blev også en øvelse i, hvor hurtigt man kan ændre sin planlægning.

Tekst seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen Foto oversergent Jan Kær, Fototjenesten Flyvestation Skrydstrup

Med tilmeldingen af Eskadrillerne 543 og 730 til henholdsvis NATOs hurtige reaktionsstyrke (RRF) og øjeblikkelige reaktionsstyrke (IRF), begav Danmark sig ind i et militært sikkerhedspolitisk område, der var nærmest ukendt land. Efter at have ført en militær sikkerhedspolitik, der kun vedrørte suverænitetshævdelse over dansk nationalt område, blev interesseområdet udvidet til at berøre alle NATO-lande. For flyvevåbnet har denne ændring i politikken betydet, at hele værnet skal tænke og reagere på en ny måde.

Eskadrille 543, der altid har levet 'på hjul', det vil sige været i stand til med kort varsel at flytte sig, hvorhen

Oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE), chef for Detachementet i Syditalien sagde efter hjemkomsten, -alle har ydet deres bedste og udvist en god soldatermæssig holdning og løst opgaven særdeles tilfredsstillende.

man blev bedt om, er ændringen kun, at den omgivende befolkning taler et andet sprog, ellers er alt ved det gamle, fraset at forsyningslinierne er blevet meget længere.

For Eskadrille 730's vedkommende, er situationen ganske ny. Med dens 12 F-16 fly, er eskadrillen bundet til en startbane af en given længde og kvalitet. Hertil kommer, at den tekniske vedligeholdelse af et moderne kompliceret jagerfly også stiller krav om værkstedsfaciliteter. Hele logistikken og rapporteringssystemet omkring flyene skal bringes til at fungere over meget lange afstande. Dengang eskadrillen kun deployerede i Danmark, var de nødvendige faciliteter til rådighed, når man kom frem til sin deployeringsflyvestation. I RRF-rollen skal eskadrillen selv medbringe disse. Det har betydet indkøb at materiel for op mod 15 mio. kr.

Planlægning

Chefen for detachementet, der deltog i øvelsen DYNAMIC MIX på Flyvestation Amendola i Syditalien, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE) fortæller, at planlægningen af øvelsen begyndte sidste år i november, hvor de 11 nationer, som skulle deltage begyndte deres møder i NATO regi. Allerede fra begyndelsen stod det klart, at der kunne blive problemer. Tyrkiet ønskede at der skulle flyves Taktiske Luftstøtteoperationer til Støtte for Søværnet (TASMO) over Ægæerhavet, og at det skulle ske under NATOs kontrol. Så enkelt kunne spørgsmålet ikke løses. I løbet af foråret og sommeren blev det mere og mere klart, at Tyrkiet var ved at trække sig ud af øvelsen. Danmark, som med Eskadrille 730 skulle optræde i luftforsvarsrollen, ønskede fortsat at flyve fra Tyrkiet, men i august blev man klar over, at det ikke kunne lade sig gøre. I stedet begyndte man at lede efter et andet land i Sydeuropa, hvor øvelsen kunne gennemføres. -Det skulle helst ligne forholdene i Tyrkiet så meget som muligt, sagde FLE. Hermed faldt øjnene på Flyvestation Amendola i provinsen Puglia i det sydlige Italien. Den ligger ikke for langt fra havet og en god havn, hvilket er nødvendigt, da det tunge materiel skal sejles til stedet. Det omgivende landskab ligner meget de øvrige landskaber i Sydeuropa og Tyrkiet.

I AIRSOUTH fik det udsendte rekognosceringshold stor hjælp af den danske kaptajn N.U.P. Olsen. Det blev ikke ringere af, at stabschefen i AIRSOUTH, en amerikansk generalmajor Thomas Wasko, kom ind i billedet. I 80'erne havde han som pilot fløjet i Danmark under Tactical Fighter Weaponary (Taktiske Skydninger), hvorfra han havde gode minder. Hans mellemkomst banede vejen for at italienerne stillede Amendola til rådighed.

Pengene bestemmer

Priserne i Italien er noget højere end priserne i Tyrkiet. Budgettet for øvelsen var lagt efter det tyrkiske prisniveau. Da man havde fundet frem til indkvarteringsområdet i feriestedet African Beach, blev det klart, at man måtte skære ned i antallet af øvelsesdeltagere fra de planlagte 420 til ca. 275. -Det var vi meget kede af, siger FLE, -420 mand var i forvejen en 'skrabet' bemanding, i forhold til den opgave der skulle løses. Tilbage stod, at 275 var dem, der var plads til i budgettet, og dermed kunne vi give nøglepersonellet i Eskadrillerne 730 og 543 den nødvendige træning i at forlægge til Sydregionen.

Reduktionen i styrken gav nogle ganske alvorlige stød til planlæggerne, mest detachementschefen. Hvem skulle tages af holdet? Det blev alle, der ikke hørte til nøglepersonellet. Da øvelsesdeltagerne var udtaget fra enheder over hele flyvevåbnet, og da det at deltage i øvelsen var noget alle, der var udtaget havde set hen til, så vakte beslutningerne om, hvem der ikke skulle deltage bestemt ingen begejstring hos dem der blev valgt fra. Mangen en chef ringede til detachementschefen for at bede ham genoverveje, om netop hans mand eller mænner, dog alligevel ikke var nøglepersonel. -Det var en svær opgave, sagde FLE, men vi var nødt til at holde fast, i at nøglepersonellet i de to eskadriller kom med, og dermed kommer hjem med vigtig viden og ballast, om det at deployere til Sydregionen.

Stolt

Efter hjemkomsten siger FLE, -jeg er stolt over at have fået lov at lede flyvevåbnets hidtil største øvelse i udlandet. Ikke fordi det ser godt ud på tryk, men fordi jeg mener det, fortsætter han, -Så vil jeg aldrig være betænkelig ved at skulle lede det samme detachement i krise eller krig. Alle har ydet deres bedste og udvist en god soldatermæssig holdning og løst opgaven særdeles tilfredsstillende.

❑

Aeroporto Militare Amendola

Landskabet består af bløde bakker med lave bjerge mod nord. Vegetationen er meget anderledes. Det meget tørt, og det støver ganske forfærdelig. Sprogets melodi er meget anderledes, og det tales meget hurtigt, med armene og mimikken til hjælp. Vi er i Syditalien ca. 20 km. fra Golfo di Manfredónia, en del af Adriaterhavet og omkring 100 km. nord for Bari.

FLYnyts guide rundt på Aeroporto Militare (den militære lufthavn) Amendola, Capitano Stefano Peluso leder af Avionic værkstedet. Han var en af de sidste officerer, der havde arbejdet på Fiat G-91 indtil den blev udfaset i 1995.

Tekst og billeder seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Aeroporto Militare (Den militære Flyvestation) Amendola ligger ved hovedvejen midt mellem byerne Manfredonia og Foggia. Mod nord ligger de lave Gargano bjerge, et vildt område, fortalte vor italienske guide Capitano Stefano Peluso.

I sin opbygning ligner Amendola mange andre NATO standard flyvestationer. En ca. 3000 m. lang bane ned midt gennem flyvestationens område på ca. 1000 ha. Og en perimetervej, der dog ikke fører hele vejen rundt. Et indkvarterings-, messe- og stabsområde var, sammen med elektronikværksted, linehangar og andre tekniske funktioner samlet i et område omkring hovedvagten. Her havde også politiet med tilknytning til forsvaret, Carabinierierne, deres bygning.

Hvad der til gengæld ikke var, var shelters (HAS) til flyene, ligesom der ikke var hård beskyttelse til flyvestationens operative funktioner. Det sidste kan måske forklares med, at Flyvestation Amendola altid har fungeret som flyveskole for italienske piloter.

Flykirkegård

På en bakketop ude mod øst, til højre for depotområdet, kan man se en skyline af halefinner. Peluso forklarer, er det er skrogene af udfasede Fiat G-91 træningsfly, som nu står og venter på at blive skrottet. Indtil september 1995, hvor flyet blev taget ud af tjeneste, havde det fløjet 289.000 timer. På vej ud til 'flykirkegården', viser han os en række på seks fly, parkeret ved en hangar i et depotområde og siger, -de er alle sammen flyveklare. Det vil sige, motorerne er pillet ud og konserveret. Vi venter kun på besked fra den amerikanske køber, så kan vi sætte motorerne i og de kan flyve herfra. -Er det det eneste der skal gøres før de kan flyve? Peluso fastholdt sin påstand. Han taler med en særlig glød i stemmen om Fiat G-91. -Her på stedet, er jeg en af de sidste officerer, der har arbejdet på flyet. Han var glad for at arbejde med det, fordi det var simpelt, robust og meget stabilt.

Vi fortsatte turen op til de mange halefinner, vi havde set på afstand. Det virker næsten utroligt at se så mange fly parkeret på et sted. Nogle mere eller mindre skrottet, andre med hele instrumenteringen i behold. -Pas på slangerne, når du går ud i græsset! advarer Peluso. I de sidste dage havde vi set masser af firben

fare rundt i græsset, og var tilbøjelig til at tage advarslen med slangerne alvorligt.

Senere på turen rundt på flyvestationen viser han os et enkelt eksemplar, der var opstillet som Gate Guard (ledvogter) ved Flymaterielværkstedet. -Det havde spanierne bestilt og vi gjorde det flyveklar. Nu har den stået her i lang tid. -Hvorfor, har spanierne ikke hentet flyet? -Det har vi aldrig fået svar på, siger han.

Pladsmangel

Selvom Flymaterielværkstedet, set på afstand, ser stort ud, så lider man alligevel under akut pladsmangel. AMX jagerbomberflyet, som erstattede Fiat G-91'eren i 1995, er et betydeligt mere kompliceret fly at vedligeholde, hvilket kræver mere plads. -Den bygning du ser derovre, siger Peluso, -er mit nye værksted. Der er mure og tag, men der er ingen vinduer eller døre i monteret. -Hvorfor gør man ikke bygningen færdig? Peluso slår opgivende ud med armene medens han trækker skuldrene op til ørerne, -det er noget med Forsvarsministeriet og budgetter, siger han beklagende.

Vi går en tur ned gennem Flymaterielværkstedet. Oppe ved porten står en motor til en F-16, ellers er der ikke meget spor af dansk tilstedeværelse. Hvis det bliver nødvendigt, har Eskadrille 730 fået stillet to dokke til rådighed i Flymaterielværkstedets hangar. Allerede dagen efter kørte E-197 ind, og Eskadrille 730 Dok 2, blev oprettet, flyet havde problemer med brændstofforsyningen.

Der er ikke meget plads mellem reparationsdokkene, kun en gang på en meter, og alle er besat med fly, der er inde til eftersyn. Peluso stopper og peget på et fly, der ser meget nyt ud. -Det her er ikke så godt siger han, -flyet har kun fløjet syv timer, og nu er der opstået en læk i brændstofsystemet, derfor har vi tilkaldt teknikere fra fabrikken, så de kan finde og udbedre fejlen.

Pladsproblemerne blev ikke mindre af, at en Flight på seks portugisiske Alpha Jets også deployerede til Amendola for at deltage i DYNAMIC

Den sidste tosædede Fiat G-91, der blev taget ud af tjeneste på Flyvestation Amendola. Flyet står på plænen foran officersmessen. I det blå på halen kan man læse, at typen nåede at flyve 289.000 timer inden den blev faset ud.

Hvad den portugisiske Alpha Jet savner i størrelse, er der kompenseret for i den flotte bemaling. Vi iler med at fortælle, at det viste fly var det eneste, der havde denne bemaling.

MIX. Det blev 'indkvarteret' på 13° Gruppo's Flightline og måtte dele de faciliteter der var til rådighed med italienerne. Portugiserne medbragte ikke en selvstændig vedligeholdelsesenhed i lighed med den danske. Måske det var grunden til, at italienerne var så imponerede af alt det materiel danskerne havde medbragt.

Fugleproblemer

Da vi dagen efter ankomsten besøgte Gruppo (eskadrille) 13° og 101° fælles reparationshangar, var det slående, så snavset der var. Gulvet så at sige flød med græsstrå og andet plantemateriale. Det samme problem kunne man se, men i mindre omfang, i Flymaterielværkstedet. Peluso forklarede, -vi har et kæmpeproblem med fuglene. De slæber hele tiden redematerialer ind i hangaren. De kan komme ind gennem de mindste huller og gennem ventilationssystemet. Fuglenes efterladenskaber kunne man også se på flyene i form af ekskrementer. Han fortsætter med at fortælle, at de to eskadriller må dele denne ene hangar indtil Eskadrille 101° nye hangar engang bliver færdig, hvornår ved ingen.

Hastighedsbegrænsning

På flyvestationen var hastighedsbegrænsningen sat til 40 km/t. Det er meget lavt. Det kunne ske, at man blev overhalet af en af de små trehjulede totaktskøretøjer med lad. Detachementschefen, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE) havde under en briefing sagt, -bliver I overhalet, så kør ikke efter den italiener, der overhaler jer for at fortælle ham, at der er 40 km/t. hastighedsbegrænsning på flyvestationen! Det var der så ingen der gjorde. Historien bag hastighedsbegrænsningen var, at man havde fået en ny sikkerhedsofficer, der var meget glad for hastighedsbegrænsninger. Han satte Carabienerierne til at kontrollere, at de hastighedsbegrænsninger han havde indført blev overholdt ved hjælp af radarkontrol. Hastighedsdæmpende foranstaltninger blev indført ved, at jernlameller med huller i blev lagt ud på vejene med 'passende' tætte

Gruppo 13° Flightline. Denne version af AMX jagerbombertypen, som anvendes til nærstøtte for hærens operationer.

mellemrum. Resultatet var, at de tjenstlige køretøjer led meget under dette, medens civile biler 'krøb' hen over jernpladerne. Vor hjemmelsmand kunne også fortælle, at man ikke mere tog det med hastighedsbegrænsningen så nøje, efter at en ny sikkerhedsofficer var tiltrådt. Det måtte vi give ham ret i.

Religionen

Udrykningsstyrken var kommet til et land, hvor religionen spiller en rolle i hverdagen. I messerne var der ophængt billeder af Jesus, Den Hellige Jomfru Maria med barnet, og af munke vi ikke kendte navnene på. Flyvestationen har også en kirke. I det lille kirkerum er der ophængt malerier med bibelske motiver. Der er glasmalerier i vinduerne og stoleraderne har knæfald. Ud for Flyvestationens hovedkvarter (32° Stormo, Amendola), er der opstillet en lille skulptur af Jomfru Maria med Jesusbarnet.

Flora og fauna

Vegetationen er meget anderledes. Det er den blandt andet fordi det sjældent regner. Ukrudtet er noget stift stikkende stads. Engang imellem bliver det helt tørt og former sig i de kugleformede ruller man kender fra cowboyfilm optaget i den tørreste del af Texas, fortæller Peluso. De fremherskende træarter er Cipresso (cypresser), Pino Mediterrango (middelhavsfyr), et træ der minder om et juletræ i formen hedder Abete, og endelig er der Pioppo (popler).

Vi stod på en mark og ventede på, at Eskadrille 730's F-16 skulle lande. Peluso viste en håndfuld sneglehuse frem og pegede på de visne stængler af en høj ukrudtsplante, der groede i

Flyvekontroltårnet på Flyvestation Amendola med Gargano bjergene i baggrunden.

De danske F-16 Fighting Falcon fra Eskadrille 730 udgjorde den første kampeskadrille, der nogensinde havde deployeret til Flyvestation Amendola.

området. På stænglerne sad der i titusindvis af sneglehuse. -Hvordan går det til? Ville vi vide. -Det sker når det en sjælden gang regner rigtig meget, forklarer Peluso, -så kravler sneglene op på stænglerne, for at undgå at drukne. Når så solen igen begynder at skinne, så dør de af udtørring. De kan nemlig ikke komme ned, fordi der stadig står vand på jorden. Vi gik videre over marken, medens de døde snegle knasede under skoene.

Skabt under krigen

Efter at have erobret Syditalien, sammen med englænderne, i januar 1944, begyndte de amerikanske besættelsstyrker i Italien at opføre Flyvestation Amendola. Arbejdet blev udført af krigsfanger. I juni 1944 stod flyvestationen færdig og tunge amerikanske bombefly startede deres togter mod Nazityskland. Flyvestationen blev en af de største amerikanerne opførte i Europa med en 3000 meter lang startbane, hvad der var sjældent i 1944. Da aktiviteterne var på deres højeste, var der stationeret 7.000 mand på basen. Efter fredsslutningen i 1945 ophørte basen sort set med at fungere.

Det lyder sælsomt, men Capitano Peluso fortæller, at amerikanerne ikke havde for meget styr på den fremherskende vindretning i området, hvorfor man byggede endnu en flyvestation ved Foggia, men med banen i nord-sydlig retning.

Givet til italienerne

Den 1. februar 1947 blev basen, af general Lee fra USAF, overdraget til stabschefen i det genetablerede italienske flyvevåben general Almone. Flyvestationen blev i første omgang opkaldt efter premierløjtnant Luigi Rovelli, som blev skudt ned under et bombetogt over Middelhavet den 18. december 1941, men senere blev navnet ændret til Amendola.

For italienerne var det vigtigt at overtage flyvestationen. Den skulle bruges til genopbygningen af det ødelagte italienske flyvevåben. I årene efter krigen, blev alle italienske piloter uddannet på Amendola. I 1947 blev Skolen for Altvejrpiloter oprettet, og efterfølgende overtog Italien NATOs standarder for uddannelse af piloter. Den første skole til omskoling af piloter fra propelfly, P-51 Mustang, til den engelske Vampire, blev også etableret på Amendola. 12 flyvetimer fik piloterne i Vampiren og så var de omskolet. I 1951 blev natjageren DH 113 implementeret og året efter ankom T-33 Shooting Star til flyvestationen. I en periode, der ikke kan tidsfæstes, opererede man også med PBY 5A Catalina, fortæller Peluso, men han har ingen historiske data at sætte på.

Flyvestation Foggia lukkede i 1954, sidevindskomponenten hindrede stort set al flyvning fra stedet, og Foggia's Havard T-6 træningsfly blev flyttet til Amendola.

Den 11. november 1964 modtog flyvestationen de første Fiat G-91 træningsfly, og flyvestationen blev stedet, hvor italienske piloter fik deres basistræning i at flyve jetfly. Her som andre steder har afslutningen af den kolde krig fået følger. I juli 1993 blev basen reduceret fra at hedde 60th. Air Brigade til at være 32. Stormo (Wing).

Efter at have fløjet 289.000 timer blev Fiat G-91 sendt på pension, og i stedet fik flyvestationen de to eskadriller, Gruppo 13° og Gruppo 101°, begge udrustet med AMX jageren. Gruppo 13°, har som hovedopgave at yde nærstøtte fra luften til hæren (Close Air Support) og rekognosceringsopgaver. Gruppo 101° fungerer som omskolingseskadrille (Operational Conversion Unit) til AMX. □

Forsvarschefen

-Vi kan løse opgaven

Selv en forsvarschef kan blive overrasket over, hvor meget materiel han råder over. Det var, hvad der skete da general og Forsvarschef Christian Hvidt (VIT) under et besøg hos Eskadrille 543 i Syditalien udbrød, -Det var dog en kolossal mængde køretøjer.

Tekst og billeder seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Den sidste lørdag i september var Forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT) på besøg hos Eskadrillerne 543 og 730 på Aeroporta Militare (Flyvestation) Amendola, 100 km. nord for Bari i Syditalien.

VIT brugte hele lørdagen til at bese Eskadrille 730's Eskadrilleoperationscenter (SOC) med alle dens funktioner samt SAMWOC'en (Jord-til-Luft Operationscentret) og Eskadrille 543. Han var tydelig overrasket over, hvor meget en eskadrille fylder, når den bliver pakket ind i telte og containere. Han fik af teknisk leder i Eskadrille 730, kaptajn Anders Thomsen, at vide, at når området engang er fuldt udbygget, vil det fylde ca. en 1/3 mere.

Forsvarschefen gav sig god tid til at tale med sine soldater for at høre om, om tingene nu også fungerede. Han fik svar på sine spørgsmål. Iført kampuniform, forekom det folk lettere at tale med generalen. På turen gennem Flightlinens område, blev han stoppet af flyverspecialist og klarmelder F. B. Grambow, der lige ville overrække Forsvarschefen Eskadrille 730's mærke.

Luftværnsgruppen

SAMWOC'en, var næste punkt på programmet. Her fik Forsvarschefen af major Stig Elsberg en forklaring på SAMWOC'ens funktion i forhold til Eskadrille 543, som senere skulle besøges. Hos den Direkte Støtteenhed, DSU'en også kaldet, var det blandt andre oversergent og elektronikmekaniker J. B. Nielsen, der forklarede VIT om DSU'en funktion i forhold til at støtte Eskadrille 543.

Efter frokost kørte VIT ud til Eskadrille 543, der have indrettet sin Site

General og forsvarschef Christian Hvidt i samtale med garagemesteren ved Eskadrille 543, oversergent Willy Jørgensen om, hvordan det er at holde styr på ca. 100 mangeartede køretøjer.

Flyverspecialist og klarmelder F. B. Grambow fra Eskadrille 730 stoppede forsvarschefen et øjeblik for at overrække ham et eskadrillemærke. Overrækkelsen affødte en kvik ordveksling mellem de to, der kaldte det store smil frem hos alle.

(område) i Flyvestation Amendolas østlige del. Her fik han blandt andet lejlighed til at prøve eskadrillens optiske middel til at udskille mål i luftrummet. Han var meget imponeret af, at kunne se og identificere et luftfartøj på mere end 20 km. afstand. Han kunne konstatere, at der var tale om et passagerfly med propeller. I selve Siten var han inde i operationscentret for at få forklaret, hvorledes eskadrillen engagerer og uskadeliggør et mål. Seniorsergent P. E. Hansen og hans kolleger demonstrerede for forsvarschefen, hvordan man ved hjælp af et specialkøretøj på larvefødder, hænger tre nye missiler op på en afskydningsrampe, kaldet en Launcher.

Oversergent og garagemester ved Eskadrille 543, Willy Jørgensen fik lejlighed til at fortælle generalen om sit arbejde med at holde styr på omkring 100 køretøjer, mest store lastbiler. Generalen var synligt imponeret over antallet af lastbiler, der skal til for at bringe en jord-til-luft eskadrille på landevejen og frem til operationsområdet.

Kompliceret operation

Inden dagens rundgang havde detachementschefen, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE), fortalt generalen om hele oplægget til øvelsen, fra den første planlægning i november sidste år. Og den hektiske periode, da Tyrkiet pludselig sagde fra fire uger før øvelsen skulle løbe af stabelen. Gennem de hektiske dage, hvor flyvevåbnet gik på 'Shopping' i Italien og fandt frem til, at Flyvestation Amendola, kunne benyttes. FLE lagde ikke skjul på, at man var kommet til en anden kultur, hvor der blev lagt anderledes vægt på, hvilken grad man havde. Og, hvor bureaukratiet virkede anderledes end hjemme i Danmark.

Chefen for Eskadrille 543, major Henrik 'Herluf' Larsen, fortalte kort om eskadrillens opgave, og om, hvorledes flytningen og forberedelserne til øvelsen var forløbet. Chefen for eskadrille 730, major G. T. Brødsgaard (GET) gav udtryk for, at det øvelsesscenarie, der var lagt op til, betød at eskadrillen ville kunne øve de luftoperationer, man var kommet for at gennemføre, sammen med de øvrige 10 lande, der deltog i øvelsen.

Tilfreds general

Vi spurgte forsvarschefen, om han var tilfreds med det han havde set på Amendola.

Han svarede, -det har været en spændende dag, ikke mindst på baggrund af, hvad jeg har set hos henholdsvis hærens og søværnets udrykningsstyrker. Han understregede, at det er godt, at flyvevåbnets to hovedelemeter i luftforsvaret får mulighed for at øve sig sammen i felten.

-Noget af det der har slået mig mest, siger VIT, -er, det gåpåmod, der bliver udvist fra personellets side i alle sammenhænge. Man skal ikke glemme, at hele planlægningen blev ændret på blot fire uger, men at ændringerne blev klaret på professionel vis af alle.

Om de problemer der havde været af forskellig bureaukratisk art sagde VIT, -Man skal ikke lukke øjnene for, at Flyvestation Amendola ikke er 'gearet' til at modtage gæster. Han understregede det vigtige i, at det øvelsesscenarie, der er sat op, vil give begge eskadriller lejlighed til at øve det, de er tilmeldt reaktionsstyrken for.

Samarbejde med italienerne

VIT understregede, at Eskadrille 730 er kommet langt i sine forberedelser til at løse opgaven som 'Øjeblikelige Udrykningsstyrke' (IRF), hvad der

lover godt for fremtiden. -Det er et interessant perspektiv, om Flyvestation Amendola i fremtiden kan blive en samarbejdsmulighed for Eskadrille 730 og deres operationer i Sydregionen.

-Kan de to Eskadriller løse deres opgave som udrykningsstyrke på nuværende tidspunkt?

-Helt klart, svarer VIT. -De vil kunne løse opgaven fuldt så godt, som de to øvrige værn.

VIT understreger, at Flyvertaktisk Kommando og Flyvestation Skrydstrup har ydet en uvurderlig støtte til eskadrillerne i forbindelse med øvelsen. -Det er godt at se, at ikke bare de to nævnte, men også resten af flyvevåbnet har sluttet op om opgaven, og trækker på samme hammel.

Hvis alvor

Vi spurgte VIT, -hvad sker der, hvis dette ikke mere er øvelse og konflikten trækker ud i for eksempel et år?

-Der er ingen, der kommer til at være hjemmefra i et år. Vi forventer at kunne skifte folk ud mindst hver 6. måned, og for nogens vedkommende endda før. Han understreger, at bliver der tale om en udstationering af længere varighed, vil alle eskadriller og enheder i flyvevåbnet komme til at mærke det. -Personellet skal kunne stole på, siger VIT, -at de også får lov til at være hjemme hos familien ind imellem.

-Kan flyvevåbnet løse sin del af opgaven med at hævde suveræniteten af dansk område, med så meget personel og materiel involveret i en udrykningsoperation for NATO?

-Det vil ikke berøre det ovennævnte område, IRF- og RRF-opgaven er allerede en del af forsvarsaftalen. Det er også en del af samme aftale, at vi løser denne opgave, så vore NATO-partnere kan have tillid til vor troværdighed, i forhold til de to eskadrillers tilmelding til IRF og RRF-styrken, slutter general Christian Hvidt.

❑

Bogudsalg

G.G. Sving

Tør du vente?
Vi har stadig få eksemplarer tilbage af dette unikke tegneseriehæfte på 38 sider og i farver.
G.G. Sving - i mange år kendt og elsket i flyvevåbnet - var en figur som optrådte kvartalsvis i Flyvertaktisk Kommandos blad "FLYveSIKkerhed". Serien blev tegnet af J. Cigar alias major John Møller. Teksterne blev til i samarbejde med de skiftende flyvesikkerhedsofficerer i FTK. Og som forfatteren skriver: "Enhver lighed med personer og hændelser i flyvevåbnet er ganske tilsigtet!". For kun 35 kr. får du et par hyggelige timer og mange billige grin.

Forsvarets fly efter 1945

Et ufatteligt flot, storslået og ualmindeligt smukt farvehæfte på 34 sider, der vil få alle flyentusiaster til at tisse i bukserne af fryd. Et hæfte uden sidestykke som absolut ingen med respekt for sig selv kan leve uden. De to fabelagtige forfattere (Steen Hartov og Jørgen E. Larsen) har ganske overgået sig selv og fortæller blændende (og bevinget) om alle vore skønne danske militærfly for bare 25 kr.

Bøgerne kan købes ved at sende en check på beløbet til:
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
Oplysninger kan fås på tlf. 44 89 36 50, Lars Friis

Flyvestation Aalborg

Hundehandel i Sarajevo

-Flyvevåbnet har for første gang sendt hundeførere til et kriseområde, for at bevogte et NATO-hovedkvarter. Flyveroverkonstablerne Per Holm Larsen og René Michaelsen fik sig dermed en opgave som pionerer i udenlandstjeneste i Sarajevo, de sent glemmer.

Gad vide, hvad der gemmer sig i den bil? Vil midlertidig korporal, Per Holm Larsens tjenestehund nr. 529 Richie gerne vide. (Foto SFOR CPIC Sarajevo Photo Section)

Tekst seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Vi sidder i lederen af Bevogtningsdelingens kontor på Flyvestation Aalborg. Udenfor bager solen ned, der er 31 varme i skyggen. Veloplagte fortæller flyveroverkonstabel Per Holm Larsen, 34, ugift, og fører for tjenestehund nr. 529 Richie, og flyveroverkonstabel René Michaelsen, 21, ugift, og fører for tjenestehund nr. 670 Razor, om deres oplevelser som de første danske hundeførere ved NATOs Stabiliseringsstyrke (SFOR) i Sarajevo.

-Hvordan fandt I på at tage til Sarajevo?

-Det var ikke noget vi 'fandt på', forklarer de. Det hele begyndte en fredag formiddag i september måned sidste år. Da kom der besked fra Flyvertaktisk Kommando (FTK) om, at Bevogtningsdelingen her på Flyvestation Aalborg, inden mandag middag, skulle meddele navnene på de to hundeførere, der med 14 dages varsel skulle afgå til tjeneste i Sarajevo. Man kunne, på grund af weekenden ikke nå at spørge alle, og det endte med, de meldte sig frivilligt.

-Hvorfor frivilligt?

-Jeg har altid vidst, sagde René Michaelsen, - at jeg kunne komme til at gøre tjeneste i udlandet, og så kunne det ligeså godt blive nu. Per Larsen tilføjer, - og da vi selv kunne

Sandsække er med til at skabe fysisk sikkerhed i Sarajevo. Her for midlertidig korporal, hjemme på Flyvestation Aalborg, flyveroverkonstabel René Michaelsen og tjenestehund nr. 670 Razor. (Foto SFOR CPIC Sarajevo Photo Section)

få lov at bestemme, hvem vi ville være sammen med, så var det ikke så svært, da jeg vidste René havde sagt ja. Det er vigtigt, at man stoler på den kollega, man skal ud sammen med.

At de begge er ugifte, gjorde det lidt nemmere at tage beslutningen, siger de. Derimod var forældrene, især mødrene, ikke glade for valget. Begge siger samstemmende, at en manglende viden om opgaven, gjorde det svært at forklare familie og venner, hvad de havde sagt ja til.

Kaotisk tid

Danske Livregiment (DLR) i Vordingborg står for at iklæde og uddanne det personel af flyvevåbnet som sendes ud i international tjeneste. Det blev en speciel oplevelse for Larsen og Michaelsen.

Efter at have sagt ja til at tage til Sarajevo, blev de sendt til Vordingborg Kaserne. Her fik udleveret den sidste nye udrustning, med en besked om, at der lå en anvisning i rygsækken om, hvordan den skulle spændes sammen. Det nye gevær M/95 fik de lige lært at skille ad og samle. Derefter skød de 20 skud med våbnet, og var herefter uddannet på det. -Vi havde to dage til alle forberedelserne, heraf gik megen tid med lægeundersøgelse, og et besøg på Farum Kaserne, for at lære lidt om miner. -Det mener vi ganske enkelt er en for kort uddannelse, siger de.

Rejseplanlægningen var et kapitel for sig. Rejsekontoret ved DLR mente blandt andet, at de selv kunne lægge 14.000.00 kr. ud for overvægt (udrustning og hundene) i flyet til Zagreb. -Det nægtede vi, siger Per Larsen. Efter megen diskussion blev pengene betalt af DLR.

Hvad vil I

Efter måneders venten kom ordren til afrejse lige før jul sidste år. Og den 7. januar tog de af sted.

Trætte nåede de frem til Zagreb, hvor de overnattede, inden de dagen efter fløj videre til Sarajevo med militærfly. Nu begyndte hverdagen og trængslerne for alvor.

-Der var ingen der vidste, at vi kom, forklarer René Michaelsen, -Der stod vi med hundene i snor, men uden foder og kennel til dem, og uden kammer til os selv. Begge fortæller de, at de hjemmefra havde fået at vide, at de nævnte ting ville være i orden. I forbifarten fortæller de, at der gik to måneder, inden det rigtige foder til hundene dukkede op.

Som dagen gik, fik de anvist et værelse øverst oppe i det udbombede Olympiske Zetra Stadion. Der var ingen lys, varme eller glas i vinduerne. De krøb i soveposen, med alt det tøj de havde på, og alligevel frøs de gudsjammerligt. Hundene boede i det samme værelse i trækasser foret med lidt tilfældigt tekstil.

-Hvad var jeres opgave? -Vi var sendt derned for at skulle patruljere ved to lokaliteter i forbindelse med SFORs hovedkvarter, svarer de. Det var nu ikke det de første 14 dage gik med. De skulle vente på den norske Telemark Bataljon, som de skulle samarbejde med. I stedet rendte de forskellige myndigheder på dørene, for at få kennel til deres hunde, en 40W pære til lampen i loftet og et varmeapparat. Da de endelig fik det sidste, var det til ingen nytte. Tændte de for det, så røg sikringerne.

-Vi tog aldrig et nej for et nej, når noget ikke kunne lade sig gøre. Så

Det udbombede Olympiske stadion Zetra i Sarajevo hvor Michaelsen og Larsen boede øverst oppe. Kirkegården i forgrunden er det sidste hvilested for de mange man fandt dræbt i kældrene rundt om stadion.(Foto flyveroverkonstabel Per Holm Larsen).

prøvede vi bare et andet sted. Der gik sport i det, og oftest fik vi vore ønsker opfyldt.

De fik forbindelse med den danske enhed i Doboj 180 km. væk. Det tog to en halv time at køre derop. Begge fortæller, at de danske kolleger af hæren i Doboj var utrolig hjælpsomme, hvad der hjalp lidt på humøret.

-Hvad var der sket, siden ingen ville kendes ved jer? -Det ved vi ikke helt, siger Per Larsen, -men den amerikanske Colonel (oberst) Brunner, som havde rekvireret os, havde åbenbart ikke fået sit budskab igennem til dem, der skulle foretage det videre fornødne ved vores ankomst.

Ingen bil

Når man har 14 km til det sted, hvor der skal patruljeres, så er en bil et 'must'. -Den bil vi fik udleveret, havde 35 cm. ratslør, næsten ingen bremser og nedslidte dæk. Den ville vi ikke køre i. De klagede over bilen til kørselslederen. Svaret på klagen var, at han inddrog bilen, og i otte eller ni dage var de uden køretøj. Til slut meddelte de hovedkvarteret, at fik de ikke en bil, kunne ligeså godt rejse hjem. Ved ældste danske officer, oberstløjtnant N. J. Halvgaards (LAU), mellemkomst, fik de efter to måneder endelig en bil stillet fast til rådighed. De to lægger ikke skjul på, at de er var glade for, at LAU var der, når livet blev for besværligt.

-Hvor mange danskere var der i Sarajevo? -Der var ca. 10 mand fra flyvevåbnet og nogle få fra hæren og søværnet, fortæller de. -Vi havde et ualmindelig fint sammenhold. Vi var ofte sammen om aftenen og spillede kort eller snakkede sammen. Det er et kammeratskab, som vi mindes med glæde.

Lange dage

Larsen og Michaelsen afløste hinanden i 24 timers skift. -Det var ind imellem nogle meget lange dage, fortæller de. -Helt galt gik det da Per var hjemme på 'leave' (orlov), siger Michaelsen, -da var jeg på arbejde 18 døgn i træk. Men den skrappeste omgang var, da Paven var på besøg, da var vi ikke i seng i tre døgn.

-Hvad fik I ud af det økonomisk?

Hertil svarer René Michaelsen, -det lyder flot, når jeg fortæller, at jeg fik udbetalt 7.000.00 kr. mere end jeg får herhjemme. Men regner man timelønnen ud, så svarer det til 30.00 kr. i timen, og det vil ingen vel misunde mig.

'Hundehandel'

Det egentlige redning på boligsituationen kom, da de henvendte sig til civilt firma ved navn Energy Support Service (ESS) for at låne en gasvarmer. Man så undrende på dem, -gasvarmer? Den slags var for længst udgået! -Hvor bor I? spurgte ESS-folkene. De ydmyge indkvarteringsforhold blev forevist folkene fra ESS. Det problem mente de at kunne afhjælpe, de havde tilfældigvis en dobbeltcontainer, som man ikke længere havde brug for. Den havde indlagt telefon og aircondition. Endelig stod containeren indenfor hegnet på Zetra stadion, og inden de to viste af det, var de indkvarteret i containeren.

Skal man vinde folk for noget, er det klogt at klappe deres hund. ESS-folkene havde en lille hundehvalp. Her kom Larsens og Michaelsens viden om hunde dem til hjælp. De rensede ører på det lille kræ, og forærede ESS-folkene hundeshampoo og et middel mod lopper fra egne hundes medicinkasse. -Vi fik det allerbedste forhold til folkene fra ESS, fortalte Michaelsen smilende.

To mobile hundekenneler kom hjemmefra, så også Razor og Richie blev underbragt på forsvarlig vis. Den tid, hvor et lille problem kunne tage en hel dag at løse, var ved at være forbi.

Nordmændene kommer

Da Telemark Bataljonen ankom skete der en god ændring i situationen. Begge bliver varme i stemmen, når de fortæller om deres forhold til nordmændene. -Det var som at blive med

lem af en stor familie, fortæller René, -Skulle de på leave (ferie) ude ved kysten, spurgte de, om vi ville med. Var der inviteret til vafler eller grill om aftenen, var det en selvfølgelighed, at vi skulle deltage.

De fik lov til at tage på øvelse med nordmændene, som var de eneste infanterister i området og udgjorde den mobile luftbårne indsatsstyrke (Air Mobile Strike Force). Deres opgave var at blive sat ind, hvis der opstod uroligheder i området. Begge var glade for, at det aldrig blev alvor. De henviste til englændernes indsats, hvor en krigsforbryder blev skudt.

Når nordmændene tog på øvelsen foregik det i otte Sikorsky S-70 Black Hawk transporthelikoptere, eskorteret af fire Apache kamphelikoptere, den mest slagkraftige kamphelikopter i verden.

-Nordmændene var især glade for, at vi havde hundene med. Folk på de kanter har ingen respekt for skydevåben, men en knurrende hund, der viser tænder, det skabte respekt, siger Michaelsen.

Under en af øvelserne kom de i forbindelse med lokalbefolkningen, i dette tilfælde fordrevne muslimer, der var vendt hjem. -De var meget glade for at se os, og vi blev budt indenfor på kaffe, siger de, -det var en god oplevelse, fortæller begge.

Da de skulle hjem i midten af juli, var det sværeste afskeden med nordmændene, siger begge. René Michaelsen har allerede haft besøg af tre af dem, med familie. -Det var jeg meget glad for, siger han.

Bøvl

De fortæller, at da de kom derned, var de stadig flyveroverkonstabler. Det viste sig at være upraktisk. Ældste danske officer i Zagreb anmodede FTK om at udnævne dem til korporaler. Nu bagefter er de uforstående overfor, at de ikke blev udnævnt til midlertidige sergenter.

Begge er de glade for, at de tog afsted. Vi har været ude at prøve os selv af, og vi synes vi har klaret det rimelig godt. Colonel Brunner kaldte os op på sit kontor for personligt at overrække os medaljen for tjenesten dernede. Og vi fik en udtalelse med hjem, vi ikke behøver at skamme os over. Brunner sagde til os, men det siger han nok til alle, - at han håbede at se os i Sarajevo igen.

Samarbejdet med DLRs rejsekontor var derimod en traumatisk affære. Da Per Larsen skulle hjem på leave, bestilte han i meget god tid billet til sig selv og hunden. 14 dage før afrejse checkede han med rejsekontoret, -har I husket billetten til hunden? Svaret var, -ja. Da billetten kom, var der ingen billet til hunden. 712 US $ måtte op af egen lomme for at få Richie med hjem. Ved ankomsten til København måtte han så konstatere, at billetten til Aalborg var revet ud af samlingen. -Man skal prøve det for at vide, hvor meget bøvl det giver sidst på aftenen i Kastrup Lufthavn, siger Per Larsen. Toppen på denne kransekage af 'uheld' var, at han på vej tilbage måtte konstatere, at der kun var billet til Richie til Wien.

Da de skulle hjem i juli, var der ikke betalt overvægt for hundene og udrustningen. Forskudskassen måtte tømmes helt, og der måtte lånes 600 DM af en af dem, der skulle blive i Sarajevo, ellers havde rejsen måttet aflyses.

-Det er som om, slutter de samtalen, som om DLR gør, hvad de kan for at genere os. Det er vi ikke vant til i vores hverdag, og derfor er det træls,

-Ja, sådan ser det ud, når folk bliver rigtig gale på hinanden, bemærkede Per Holm Larsen, da han rakte dette billede over bordet. (Foto flyveroverkonstabel Per Holm Larsen).

På øvelse sammen med telemark Bataljonen. I baggrunden transportmidlet en Sikorsky S-70 Black Hawk. På jorden som nummer to fra højre er det korporal Per Holm Larsen med Richie. (Foto, flyveroverkonstabel René Michaelsen).

at DLR er med til at ødelægge en ellers god oplevelse.

Den svære virkelighed

Chefsergent L. Kongsgaard Hansen fra FTK Stampersonelforvaltningssektion, siger om udnævnelsen til midlertidig korporal. -Vi havde udsendt dem som flyveroverkonstabler, men fik så en telefonopringning fra ældste danske officer i Zagreb, som gjorde os opmærksom på, at det ville være praktisk, hvis de blev midlertidig udnævnt til korporaler, og det blev de. Havde anmodningen lydt på, at man ønskede dem udnævnt til midlertidig sergenter, havde vi sandsynligvis gjort det. Omkring modtagelsen i Sarajevo, siger han, -FTK har fået papir på, at man var klar til at modtage de to. Desværre sker det engang imellem, fortsætter ham, at virkeligheden ikke altid lever op til det vi modtager på tryk, hvilket er beklageligt.

For kort uddannelse

Major Jacobsen, som er chef for uddannelsen ved DLR, siger til FLYnyt, -jeg har selv talt med de to flyveroverkonstabler i Sarajevo. De gav udtryk for, at de ikke var trygge ved den korte uddannelse. Jeg vurderer, at de har ret i den opfattelse. Hvis Hærens Operative Kommando (HOK), som stiller os opgaverne, i fremtiden stiller mere tid til rådighed for uddannelse af folk, der skal sendes ud på lignende opgaver, vil vi gøre alt for at fylde rammerne ud. Meningen er jo, at personellet skal føle sig trygge med den uddannelse de får. Men tidsrammen sættes af HOK, og jeg tror den bliver ændret.

Major P. F. Hansen, som er chef for rejsekontoret ved DLR, siger om problemerne med betaling for overvægt, at det er almindeligt, at personel, der sendes ud, selv betaler for overvægt. Han har ingen forklaring på, hvorfor de to flyveroverkonstabler ikke var bekendt med, at der kan hæves forskud hos den lokale regnskabsfører. Om den forsvunde billet Kastrup-Aalborg, siger han, at den måske er taget ud ved en fejl under indbookning fra Sarajevo. Havde den manglet ved modtagelsen, er det hans opfattelse at P. H. Larsen ville have opdaget det. Om den manglende plads til hunden fra Wien til Sarajevo siger han, -Luftfartsselskabet har undskyldt den fejl, de erkender at have begået.

Om den fremtidige betjening af personel, der udstationeres hos NATO i Sarajevo siger han, -ved Det Danske Element er der nu oprettet et informationskontor, hvor der sidder en 'rejsebefalingsmand', han skal tage sig af at informere folk, så misforståelser og irritation undgås i fremtiden. ❑

Vi anmelder:

Fra Tiger Moth til Gloster Gauntlet

Oberstløjtnant P. N. Brandt-Møllers Erindringer fra Hærens Flyvetropper 1934-1940

Udgivet af Flyvevåbnets Bibliotek

Af seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Det var en fornøjelse at læse oberstløjtnant P. N. Brandt-Møllers 68 sider store bog. Den er skrevet på dansk og i et sprog, der er uden snirkler.

Brandt-Møller fortæller levende om en hverdag i dansk militær flyvning, der ligger mere end et halvt århundrede tilbage. Han beskriver sin oplevelse af, som flyveelev, at blive indkvarteret på en 10 mands kvarter på Flyvepladsen ved Værløse. Han fortæller ærligt om dengang han opførte sig, som piloter altid har gjort, nemlig da han i en Tiger Moth gav sin private flyveopvisning over Nakskov gymnasium, hvor han tidligere havde været lærer. Han var på vej til en øvelse på Tønder flyveplads. Læs selv, hvordan den historie endte.

Forfatteren er født den 24. november 1907 og fik sit militære flyvecertifikat i 1934. Inden da havde han læst til cand. mag. I matematik og fysik. Han blev udnævnt til sekondløjtnant i 1935 og sluttede sin militære karriere som oberstløjtnant og chef for Flyvestation Vedbæk i 1967.

Bogen koster 50.00 kr. og kan købes hos Flyvevåbnets Bibliotek, Jonstrupvej 240, 2750 Ballerup. Telefon 44 89 37 02.

Taktiske Skydninger

Morgenbriefing

Morgenbriefingen er starten på enhver øvelsesdag, også under TFW på Kallesmærsk Hede ved Oksbøl. Her informeres om stort og småt. Her morer man sig, en smule, her åler man vejrmanden, og her uddeles velindpakkede reprimander til dem, der ikke kan finde ud af at køre ordentligt.

Tekst og billede seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

-Good morning ladies and gentlemen! Lyder projektofficer og ansvarlig for det der foregår på Kallesmærsk hede under TFW, major T. Laursens hilsen til det tætpakkede briefingtelt. Som altid når der er flere nationer til stede, er sproget engelsk.

Hver morgen overgiver han ordet til meteorologen. Denne torsdag morgen er det meteorolog Peter Bundgaard, fra Vejrtjenestecenter Karup. Han er iført kampuniform med en distinktionering, krone omkranset med egeløv, der giver mulighed for at forveksle ham med en tysk oberstløjtnant. Hans vejrudsigt denne morgen, er ikke noget at råbe hurra for. Lave skyer og en sigtbarhed, der forhindrer at dagens flyveprogram kan gennemføres. Han åles naturligvis i passende grad. Ingen er i tvivl om, at dårligt vejr skyldes en dårlig meteorolog, hvem ellers?

Overkill

Så kommer en repræsentant for det jordbaserede luftforsvar og lægger sin slide på 'pædagoggrillen', en finere betegnelse for en overheadprojektor. Han konstaterer tørt, at de fly der dagen før var inde over området, alle var blevet skudt ned 2,4 gange. Primært af de kortrækkende luftforsvarssystemer kaldet SHORAD (Short range Air Defence). Man stod med en fornemmelse af, at han nok ikke helt troede på tallene.

Planerne

Seniorsergent K. Rador, Presse- og Informationstjenesten opremsede, hvor mange besøgende man havde haft dagen i forvejen, og hvad der forventedes i dagens løb. Det bliver normalt til omkring 1000 til 1200 personer fra flyvestationerne, Hjemmeværnet og almindelige nabobesøg af civile i løbet af øvelsen.

Major T. Laursen lagde sin slide med dagens planlagte flyvninger på overheadprojektoren. Hans ansigt er denne morgen tvivlende, da han opremser planen. Han ser, måske en smule anklagende på meteorologen, og siger, at man nok ikke skal forvente sig for meget.

Kører stærkt

Dagens faste programpunkt er den hastighed, hvormed nogle øvelsesdeltagere kører bil. -De kommer ikke fra flyvevåbnet, siger Laursen, -de kommer heller ikke fra søværnet, fortsætter han. En tysker gemmer ansigtet i sin medbragte notesbog, han kommer fra Deutsche Marine, og hvorfor han gemmer sit ansigt, kan man kun gætte om. Der har været et sammenstød i et sving på grund af for stor hastighed, understreger Laursen, -Skal vi se at undgå flere. Ingen siger ham imod.

Efterbriefing

Det er svært at finde ud af, om selve briefingen, eller den 'efterbriefing' der finder sted, når deltagerne mødes i smågrupper udenfor teltet, der har den største værdi. Et er sikkert, der udveksles mange nyttige informationer efterfølgende. Denne morgen på dansk, hollandsk, svensk, tysk og når det forgår på tværs, engelsk. ❑

Meteorolog Peter Bundgaard fra Vejrtjenestecenter Karup i færd med at lægge sliden med den indkommende koldfront på overheadprojektoren. I går var han en god meteorolog, da var vejret godt. Det han er i færd med her, er at gøre sig selv til en meteorolog, der er så dårlig, som det flyvevejr han præsenterer.

Tactic Fighter Weaponary

Det hele var ved at løbe ud i sandet

Vi er ude for at rydde ammunition på Kallesmærsk Hede. Firehjulstrækkeren slingrede gennem det sandede spor langs klitterne ved den jyske vestkyst. Pludselig sad køretøjet fast og motoren stoppede. Ikke noget særligt, hvis man altså lige så bort fra, at der ikke var strøm på batteriet.

Oversergent F.E.N Christensen, fra Våbenmaterielværkstedet på Flyvestation Aalborg, og under TFW ammunitionsrydder på Kallesmærsk Hede, ser opgivende ned i GD'erens motorrum. Den vil ikke starte. Øverst tv. de én måned gamle batterier. Uden strøm. Et knækket kabel viste sig at være årsagen til miseren.

Dagen igennem har bølge efter bølge af fly angrebet målene på Kallesmærsk Hede. Øvelsesbomber med røgmarkering er blevet kastet mod målene. Nu, efter det sidste angreb denne dag, skal øvelsesbomberne samles ind igen. Vi har en aftale med ammunitionsrydderen, oversergent F. E. N Christensen, fra Våbenmaterielværkstedet på Flyvestation Aalborg om at komme med. I sidste øjeblik spurgte kaptajn H. J. Jørgensen fra Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste, om der kunne blive plads til ham. Det kunne der. Meget heldigvis viste det sig senere.

Vigtig person

Når sidste pas (flyangreb) er buldret hen over heden, bliver ammunitionsrydderen pludselig stedets vigtigste mand. Ikke fordi hans job er særlig farligt, men fordi han skal give området frit til turisterne, efterhånden som han får det afsøgt for øvelsesbomber. Hvis røgladningen ikke er udløst, kan en øvelsesbombe forårsage skade på mennesker, derfor gives området først frit, når man er sikker på ingen øvelsesbomber ligger og flyder.

Vi kører ad Kallesmærskvej fra syd mod nord. Alle tre ser efter vildfarne øvelsesbomber. Der er ingen, og over radioen bliver vejen givet fri.

Alt for meget sand

Så går turen videre. Nu er kursen direkte vest. Vi skal ud til stranden for at inspicere. Det kom til at vare længe. Christensen var ny i jobbet. Han havde fået én rundvisning i terrænet. Han forlod den nogenlunde faste grusvej og kørte ned ad et sandspor, som han mente førte ud til kysten bag klitterne. Vi nåede en lille halv kilometer, så begyndte uheldene. Christensen var ikke alt for dus med at køre GD'er i løst sand. (GD'er er den daglige omtale af en firehjulstrækker, som officielt hedder Mercedes 240 GD/300 GD, hvor GD er forkortelse af den tyske betegnelse for køretøjet, Geländewagen). Pludselig sad GD'eren fast, og der sad vi. Motoren gik i stå. Det skulle normalt ikke være noget problem.

Hvis det ikke lige var på grund af den noget overraskende kendsgerning, at der ikke var mere strøm på batterierne. Rhruumm - klik, klik, klik, noget i den retning lød det, da batterierne gav op. Jørgensen, der har en fortid i den del forsvaret, hvor GD'ere er en del af hverdagen, åbnede motorhjælmen og kiggede ned. Intet usædvanligt. Lys var der nok af, vinduesviskerne virkede. Det var et mysterium, men starte, nej.

Hjælp

Nu viste det sig, at radioen var en stor hjælp. Der blev kaldt hjem efter assistance. Meget kort tid efter kom oversergent I. S. Thomsen fra Jordmaterielværkstedet i Skrydstrup, og hans hjælper flyverspecialist V. Å. Hansen, fra samme type værksted på Flyvestation Karup til stede. -Der er ingen strøm på batteriet! konstaterede de to tørt. Uden startkabel til hjælp var, der kun én udvej, flytte de opladte batterier fra den GD'er de selv var kørende i, over i havaristen. Det virkede. -Pas nu på den ikke går i stå for jer igen! formanede Thomsen på sit brede sønderjysk. Jørgensen, der havde fået overdraget rattet, lovede at det skulle han nok. Thomsens tillid var det måske så som så med. De kørte efter den halvsyge bil ned på stranden. Hjemme i vagtteltet ventede man utålmodigt på at få stranden frigivet til turisterne. De måtte vente lidt endnu.

-Kør nu helt ud i strandkanten, formanede Thomsen. -Ja, ja, svarede Jørgensen. Ned på stranden kom vi. Jørgensen kørte ca. 20 m. fra strandkanten. -Det er nu alligevel noget løst, konstaterede han, hvilket man tydeligt kunne høre på motoren, der arbejdede anstrengt. Han havde dårligt udtalt ordene, da Thomsen kom kørende højre om, og helt nede ved strandkanten, hvor bølgeslaget gjorde sandet vådt. Der var fast bund. Jørgensen forstod nu budskabet, -Kør helt ned til strandkanten.

Galt igen

Næste mål der skulle inspiceres var en 'Fire Unit', det vil sige et missilbatteri. Det bestod af gamle droptanke montere på endnu ældre lastbiler. På afstand syntes illusionen perfekt. Turen rundt i lyngen bragte en øvelsesbombe for dagen. Vi trillede videre, i løst sand, til den vestlige ende af startbanen på en 'flyvestation'. Endnu en tur ind i lyngen for at finde øvelsebomber. Christensen fandt en af italiensk oprindelse. Op i den anden ende af 'flyvepladsen'. Her stod en enkelt F-84G jagerbomber og to F-86 Sabre jagere. Det var ren nostalgi. Afsøgningen blev afsluttet. Jørgensen havde kørt GD'eren over i et andet og endnu mere sandet spor. Vi hoppede ind og var klar til at køre. Én gang frem, én gang tilbage og så frem igen. Pludselig gik bilen i stå.

Klokken var blevet mange, de fleste havde forladt lejren i Bøffelstillingen. Thomsen kunne ikke glemme de tre i GD'eren, og lyttede derfor med på radioen. Han og kollegaen skulle lige til at forlade lejren, da det sidste nødråb kom. Denne gang havde de startkablet med. Vor drilske GD'er fik hurtigt liv. -Nu må I hellere følge efter os hjem, sagde Thomsen, -vi kan ikke risikere at efterlade jer her ude uden hjælp, grinede han. Forfatteren fik sit livs tur ad de sandede spor tilbage til lejren. Undervejs sagde Jørgensen grinende, -Det her er der folk der betaler formuer for at få lov at prøve. Klamrende sig fast til håndtaget foran ham, blev forfatteren enig med sig selv om, at han kendte bedre måder at bruge sine penge på. Omme på det lille kantede og umagelige bagsæde undlod Christensen at kommentere, han havde nok at gøre med at holde den uartige del af ryggen i sædet.

Næste morgen efter morgenbriefingen mødte vi V. Å. Hansen, han stod med hovedet nede i motorrummet på den famøse GD'er, -Her skal du se, sagde han, kablet er knækket ved kabelskoen ved generatoren. Det kan man da kalde, -en naturlig forklaring. ❑

Fra v. kaptajn H. J. Jørgensen fra Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste, sammen med oversergent F.E.N. Christensen med noget af dagens høst af eksploderede øvelsesbomber.

KZ & Veteranflyklubben

EuroCafe - Flyvæddeløb i Stauning

Nordmanden Magne Bergslid har lige startet motoren i sin Vari-Eze, LN-MAB. Han vidste ikke, at han skulle blive nummer tre i konkurrencen.

Tekst og billeder Jørgen Skovbjerg

Da Ellehammer igen havde begge fødder på jorden, efter sin første flyvning den 12. september 1906, må han have filosoferet over, hvad konstruktionen mon kunne drives til i form af hastighed, lasteevne, rækkeevne m.v. Spørgsmålet omkring flys effektivitet er da heller ikke blevet mindre relevant med tiden, trods den fantastiske udvikling som de godt 90 år har afstedkommet. De fleste vil nok påstå, at udviklingen udelukkende er sket på militær- og trafikflyområdet, idet den almene flypark (GA) nu har lignet sig selv i snart 30 år.

Det er dog værd at se nærmere på den lille, men hastigt voksende mængde af hjemmebyggede eksperimentalfly, hvor der til gengæld bliver flyttet nogle „hegnspæle" hvad angår flys ydeevne.

Allerede nu har jeg afsløret, at der er tale om fly skabt på hobbyniveau af entusiastiske amatører, hvilket som i alle andre forhold, borger for mange nye tanker og ideer. Mange uduelige, færre anvendelige og få rigtigt gode, men sådan må det vel være?

I Danmark er der små 100 fly under bygning af medlemmer af KZ & Veteranflyklubben/Experimental Aircraft Association. KZ & Veteranflyklubben arrangerer hvert år det såkaldte KZ Rally i Stauning. Her mødes flyentusiaster fra hele Europa med deres gamle eller helt nye fly, for at give hinanden noget se på og tale om.

Mødes i Stauning

Et af de tilbagevendende indslag i rallyet er det såkaldte EuroCafe. Her bliver der for alvor sat focus på de deltagende flys præstationer. EuroCafe'en er en konkurrence for hjemmebyggede fly, hvor det fly der præsterer den bedste kombination af fart, benzinøkonomi og nyttelast kan kåres som vinder. Matematisk ser score-

Resultatliste

REG.NO	FUEL-CON. liter	AVR.SPEED km/h	ECONOMY km/l	PAYLOAD exp0,75	SCORE	NUMBER
OY-CUA	47.8873	295.0271	11.0468	49.1422	160159.022	2
LN-MAB	45.0704	261.4139	11.7372	49.1422	150781.145	3
G-OGJS	47.8873	252.0715	11.0468	49.1422	136840.038	4
OY-CYZ		256.5885		49.1422		
G-EMMY	40.8451	256.4848	12.9514	49.1422	163242.079	1
G-TKIS	63.3803	263.6213	8.3464	49.1422	108127.540	6

formlen således ud: (km/ltr)x(km/hr)x(payload)$^{.75}$.

For at tilvejebringe data til formlen skal der altså flyves en vis distance på tid, benzinforbruget skal bestemmes og den medbragte nyttelast skal bestemmes.

Ruten der skal flyves er 540 km. lang, og strakte sig i år fra Stauning til Vamdrup, videre over Maribo til Samsø og tilbage til Stauning. Nu er tiden, og dermed hastigheden fastslået og benzinen er brændt af. Det aktuelle benzinforbrug bestemmes ved at veje det startklare fly uden last, og gentage vejningen i samme konfiguration umiddelbart efter landingen. Nyttelasten udgøres af piloten, en passager og bagage eller sandsække efter pilotens ønske, dog i alt max. 180 kg. eller til flyets maksimale startvægt, alt efter hvad der indtræder først.

Særprægede fly

Billederne viser en række af de deltagende, og noget særprægede fly, under opstarten til race'et. Et kik i resultatlisten vil dog vise, at flyenes evne til at score point omtrent er ligefrem proportionalt med flyenes særpræg !

OY-CUA (Lancair) er ligesom G-TKIS (Kis) 2-sædede fly bygget i composite kit, d.v.s at byggeren har erhvervet et samlesæt, bestående hovedsagelig af glasfiberskaller og andet hardware, og derefter forestået samlingen, installation af motor og instrumenter og ikke mindst flyets finish. LN-MAB og G-EMMY er begge af typen Vari-Eze og 2-sædede dog i tandemkonfiguration. Flyene er bygget helt fra bunden i composite udfra et tegningssæt. Det samme er tilfældet for OY-CYZ (Opus-3) og G-OGJS (Cozy) der er 3-sædede fly. ❑

Registreringsnummer OY-CUA, en Lancair 321i med Jens Peter Jensen, som selv har bygget flyet, ved pinden. Han blev i øvrigt nr. 2 i konkurrencen.

Flyvevåbnet

Samarbejde om intern information

Fra v. er det redaktøren af Stationsorientering på Flyvestation Værløse, seniorsergent Erik Thorsen, der sammen med redaktøren af Brandpilen fra Luftværnsgruppen seniorsergent M. Dahlberg kigger interesseret på en af Flyveskolens T-17 træningsfly. På flyets højre side er det forrest flyveroverkonstabel A. C. Johansen, Flyvestationsorientering, Flyvestation Aalborg og bag ham kaptajn og presseofficer ved Flyvestation Karup, N. C. Ravn, der får sig et kig ned i cockpittet.

Tekst og billede seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

På flyvevåbnets tjenestesteder læses der tjenestestedsblade. Som redaktørerne samstemmigt siger, -alle vil læse dem, men få gider skrive i dem! Den sang er hørt sunget siden Vindposen, flyvevåbnets ældste tjenestestedsblad, udkom første gang i 1962 på Flyvestation Karup. Det er lige så sikkert, at der næsten ikke er noget at gøre ved det. Så ildsjælene, redaktørerne, må fortsætte deres utaknemmelige job, som de i det skjulte ikke kan undvære - og tjenestestedsbladene bliver ved at udkomme.

Fælles møde

De fleste flyvestationer, Kontrol- og Varslingsgruppen og Luftværnsgruppen har, trods ovenstående faktum, et tjenestestedsblad. Hertil kommer, at enkelte tjenestesteder på et lavere niveau har fundet kræfter til at udgive et internt tjenestestedsblad eller nyhedsbrev, hvad der er imponerende.

Medio august mødtes redaktører eller repræsentanter for disse med FLYnyts redaktion på Flyvestation Karup. Det er så vidt vides første gang noget sådant er sket. Formålet med mødet var at prøve at etablere et samarbejde mellem FLYnyt og tjenestestedsbladene, for på den måde at spare på de knappe ressourcer. I al sin enkelthed går det ud på, at de artikler FLYnyts egen medarbejder skriver ved et tjenestested, stilles til rådighed for stedets tjenestestedsblad. Man må så tåle, at det senere også offentliggøres i FLYnyt. Modydelsen består i, at FLYnyt får lov at låne de artikler tjenestestedsbladene selv skriver/får skrevet, som har interesse for hele flyvevåbnet.

Historie

Redaktørerne aflagde et besøg ved Flyvevåbnets Historiske Samling. For de fleste var det en overraskelse at se, hvor meget af flyvevåbnets historie, der er samlet på et sted. Tusindvis af billeder, mange uniformer, helt fra dengang den daglige uniform var fremstillet af kradsuld, til Kong Frederik den IX's tropeuniform. Flyveroverkonstabel Hertz fortalte, at redaktionerne er velkommen til at trække på samlingens viden, og til at låne billeder til illustration af historiske artikler.

Dagen sluttede med et besøg ved Flyvevåbnets Flyveskole, hvor seniorsergent Ibsen gav deltagerne en indføring i den skrappe udvælgelse, som Flyveskolen er, -her lærer man ikke at flyve, sagde Ibsen, -her bliver man testet for, om man har det der skal til for at blive en god pilot. Se det har jo ikke så meget med skolegang at gøre, og alligevel er det ikke andet. Hvem forstår det?

❑

Delta Kilo - navnet på en succes

Det nye dokumentarprogram fra Forsvarets TV slår igennem på TvDanmark

Af Yvonne Amskov, Forsvarets TV.

I foråret 1997 besluttede folkene på Forsvarets TV Broadcast, at der skulle ske noget nyt efter at have produceret FLASH i knap fem år. Så på trods af god interesse for magasinprogrammet blev FLASH for en tid sat i venteposition og et nyt programkoncept udviklet. Det nye koncept skulle give redaktionen mulighed for at gå mere i dybden med de enkelte emner - resultatet blev et dokumentarprogram.

Delta Kilo blev født.

Og det var ikke nogen nem fødsel. Alligevel kunne man hurtigt se interessen vokse, og allerede efter de to første programmer *"De Usynlige sår"* og *"Den Tikkende Bombe fra Fortiden"* begyndte billedet af en succes at tegne sig.

Med programmet om "Frømandskorpset", der nåede ud til en kvart million danskere forsvandt den sidste tvivl både hos Forsvarets TV og samarbejdspartneren TvDanmark.

- Delta Kilo var kommet for at blive, og programmet blev flyttet fra den sene sendetid om torsdagen til tirsdag aften klokken 21:25.

Indtil slutningen af oktober har Delta Kilo behandlet så forskellige emner som, den ekstreme kulde i det nordlige Grønland, "Kvinder i Krig", "U.S. Marine Corps" og lukningen af Randers kaserne.

I november kommer det til at handle om *"Hjemmeværnets Hårde Halse"* i de frivillige patruljekompagnier.

Senere sættes der fokus på Beredsskabskorpsets nødhjælpsarbejde, Flådestation Grønnedal og danske FN-folk i Kashmir, for blot at nævne nogle enkelte af emnerne i den kommende tids programmer.

Udsendelsen varer 25 minutter og kan ses på TvDanmark hver fjerde tirsdag klokken 21:25.

Delta Kilo er også med i front på internettet. Programmet har sin egen hjemmeside, hvor interesserede kan finde informationer om de kommende udsendelser, om Forsvarets TV og komme med deres mening om Delta Kilo. Internet-hjemmesiden kan man finde på adressen:

http://www.ftv.dk og vil man kontakte redaktionen via e-mail er adressen: deltakilo@tvdanmark.dk

❑

Litauiske piloter på skolebænk

Frem til slutningen af april næste år skal to litauiske piloter sidde på skolebænken på Flyvevåbnets Specialskole. De skal gennemgå et intensivt kursus i engelsk og lære om flyoperative forhold, både i teori og praksis

-Det er et led i Forsvarets øststøttesamarbejde, fortæller presseofficeren ved Flyvevåbnets Specialskole, kaptajn Gerner Thalsøe-Madsen.

Undervisningen består af 20 enetimer i intensivt engelsk om ugen. Heri bliver de 16 timer brugt på flyteknisk engelsk. Udover dette skal eleverne gennemføre forskellige former for selvstudium. Der bliver også tid til indføring i dansk kultur. Det betyder udflugter til forskellige seværdigheder, strøgture og andre sociale arrangementer.

I to perioder skal de to piloter på on-the-job training på Flyvestationerne Aalborg og Værløse. Hertil kommer, at de skal indgå i en klasse på Flyvevåbnets Officersskole, hvor de skal undervises i engelsk på et højt niveau.

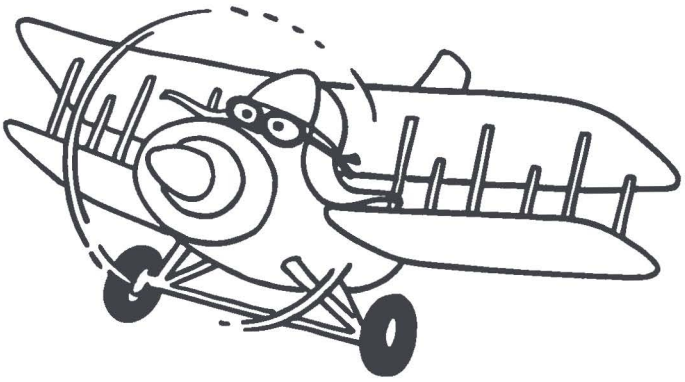
Piloterne bor på Flyvevåbnets Specialskole under opholdet i Danmark. Familien har de måttet efterlade hjemme i Litauen. De kommer ikke hjem til jul, men i juleferien vil Specialskolen arrangere forskellige sociale arrangementer i samarbejde med skolens personel.

s-n

Danmarks Flymuseum lukket

Danmarks Flymuseum i Billund lukkede den 1. september. Personalet er sagt op. Fremtiden ligger for tiden hen i det uvisse. Hvor museet genåbner ved ingen for tiden, -Men jeg er fortrøstningsfuld siger formanden for bestyrelsen civilingeniør Søren Jacobsen.

Tekst seniorsergent
N. M. Schaiffel-Nielsen



Da Museumscenter Billund åbnede i al sin pragt under bevågenhed af hans Kongelige Højhed Prins Henrik, kendte glæden over, at Danmark endelig havde fået et flyvemuseum, ingen grænser.

Med kraftig støtte fra LEGO-koncernens nu afdøde ejer Gotfred Kirk Christiansen, blev Danmarks Flyvemuseum placeret i Billund. Ganske vist sammen med veteranbilmuseet og Falckmuseet. Det var Gotfred Kirk Christiansens overbevisning, at de tre museer til sammen ville være et større trækplaster.

For store forventninger

Forventningerne til besøgstallet var ca. 250.000 personer om året. Den nuværende formand for Danmarks Flyvemuseum civilingeniør Søren Jacobsen siger, -jeg var ved min tiltræden i 1990 overbevist om, at tallet var holdbart. Nu senere har vi måttet konstatere, at tallet har ligget på ca. 60.000 besøgende i snit. Lidt over og lidt under. Desværre.

Museets venner og støtter har gennem de sidste to år givet udtryk for, at det gik den gale vej med økonomien. Flere gange har der måttet tilføres penge udefra. Mobiliums sidste direktør, Karen Meldgaard, gjorde ellers sit til at sætte liv i museet, og gøre det mere attraktivt for familien, og ikke kun for farmand, der skulle ind at se, fortrinsvis på fly, viser en undersøgelse. Al hendes kreativitet til trods, lykkedes det ikke at få besøgstallet op på de budgetterede 75.000. En uovervindelig modstander var den varme sommer.

Lukket uden tab

Danmarks Flymuseum lukkede så betids, at ingen kreditorer vil lide tab. -Vi har lukket og slukket, siger Søren Jacobsen, men der er stadig folk i museet. De har jo et opsigelsesvarsel, der skal overholdes. Han er også glad for, at man har fået lov til at blive i bygningerne i endnu et år, kvit og frit. -Vi har endda den elastik, at har vi ikke fundet noget andet lige til tiden, kan vi få lov at blive lidt længere.

-Hvad skal der ske med den hangar I stadig ejer? -Det ved jeg ikke endnu. En ting er dog sikkert, den repræsenterer en stor værdi. Jeg har allerede haft flere henvendelser fra folk der ønskede at købe den. Den eksplosive udvikling i Billund Lufthavn gør den særdeles attraktiv.

-Hvad sker der med de frivillige medarbejdere I har haft?

-Vi har været utroligt glade for deres indsats, uanset hvor de kommer fra. Vi har stadig lidt penge, så vi kan forsyne dem med materialer, og det er min overbevisning, at uanset hvor et kommende museum kommer til at ligge, så håber vi på et fortsat samarbejde.

Har stadig modet i behold

Søren Jacobsen har stadig modet i behold. Om Danmarks Flyvemuseums fremtid siger han, -vi har haft flere seriøse henvendelser fra hele landet, hvor man har tilbudt at museet kan få til huse. Disse henvendelser blev behandlet på et møde først i september. -Vi ved, at det koster mange penge at drive et museum. Så at sige ingen museer, selv ikke Louisianna i Humlebæk, kan drives uden en eller anden form for tilskud.

Vi søger derfor, at finde en balance, hvor vi kan drive et museum for det beløb, som ca. 60.000 besøgende om året kan give.

-Vil det være en lykke, om man måske kunne få lov at blive i bygningerne i Billund? -Absolut ja. Selvfølgelig vil vi stadig have LEGOland, som en hård konkurrent, men det vil være til at leve med.

Vi må vente og se

En stor del af de fly der indgår i samlingen i Danmarks Flymuseum i Billund, tilhører Flyvevåbnets Historiske Samling (FHS). Lederen af FHS, pensioneret major E.B. Jørgensen, siger om lukningen, at foreløbigt kan flyvevåbnets fly blive stående i Billund, og tilføjer, -jeg er optimist med hensyn til, om det lykkes Danmarks Flymuseums bestyrelse at finde en løsning.

Bittert

Direktøren for Mobilium, Karen Meldgaard har svært ved at skjule sin skuffelse og lille bitterhed over, at Mobilium måtte lukke. -Vi kunne gennem hele sommeren se, at besøgstallene lå under det, der var krævet for at vi kunne fortsætte. Det begyndte ellers så godt i foråret, hvor tallene holdt. -Kan man sige, at den gode sommer så at sige tog livet af Mobilium? -Umiddelbart, er svaret ja, siger Karen Meldgaard ❑

Vi anmelder

Luft- og Rumfartsårbogen

For 16. gang er Luft- og Rumfartsårbogen på gaden.

Af H. A. Schrøder, chef for Flyvevåbnets Bibliotek.

Som sædvanligt rummer den en række særdeles læseværdige artikler for alle som er interesserede i luft- og rumfart. På den flymæssige side er der aktuelle artikler om Farnborough 96 og Paris 97, en grundig gennemgang af Concorden, fortællingen om det lille trafikfly - KZ-V - som aldrig blev til noget og en levende skildring af en overlevelsesøvelse under arktiske forhold i Grønland, som imidlertid allerede vil være dette blads læsere bekendt.

På rumfartsområdet er der både en artikel om Det Europæiske Rumagenturs infrarøde rumobservatorium og om nedtællingen til Den Internationale Rumstation. For begge disse artikler gælder det, at de ikke blot fortæller om den fantastiske tekniske udvikling, som disse projekter repræsenterer, men tillige klart og tydeligt gør rede for den betydning, som den forskning, de muliggør, vil kunne få for os alle sammen.

Som sædvanlig er der et meget omfattende afsnit med titlen: "Hvad skete hvornår". Dette afsnit sammen med det tilhørende stikordsregister er særdeles spændende læsning. Det er rigt illustreret, så at man bare kan bladre i det for at blive fanget af de mange oplysninger. Samtidig er det et nyttigt register af blivende værdi over årets flyvebegivenheder.

Men det bedste har jeg gemt til sidst. Jeg er sikker på, at dette blads læsere med grådighed vil kaste sig over de 26 sider, som beskriver Hovedværksted Aalborgs historie, lige fra man i 1952 gik i gang med at udskifte trædepladerne på oversiden af vingerne på Meteor Mk. IV til de højteknologiske arbejder, der i dag udføres på F-16. Det er en beretning, som man kun kan være dybt taknemmelig for, er blevet skrevet ned, inden den gik i glemmebogen. Hovedværksted Aalborg har i tidens løb været dybt involveret i vedligeholdelse og modifikation af alle flyvevåbnets kampfly - også dem, der ikke var stationeret i Aalborg. Derfor er denne velskrevne artikel et uvurderligt bidrag til flyvevåbnets historie.

Luft- og Rumfartsårbogen 1997-98 er på 208 sider med 127 fotografier. Den koster kr. 248.- og kan købes i Nyboder Boghandel. ❑

Danish Aerotech

Kan teste missiler i hele Europa

Af seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Hidtil har europæiske brugere af Hughes Missile Systems Company's Avancerede Mellemdistance luft-til-luft Missiler, kaldet AMRAAM, skullet sende deres missiler til test og reparation i USA.

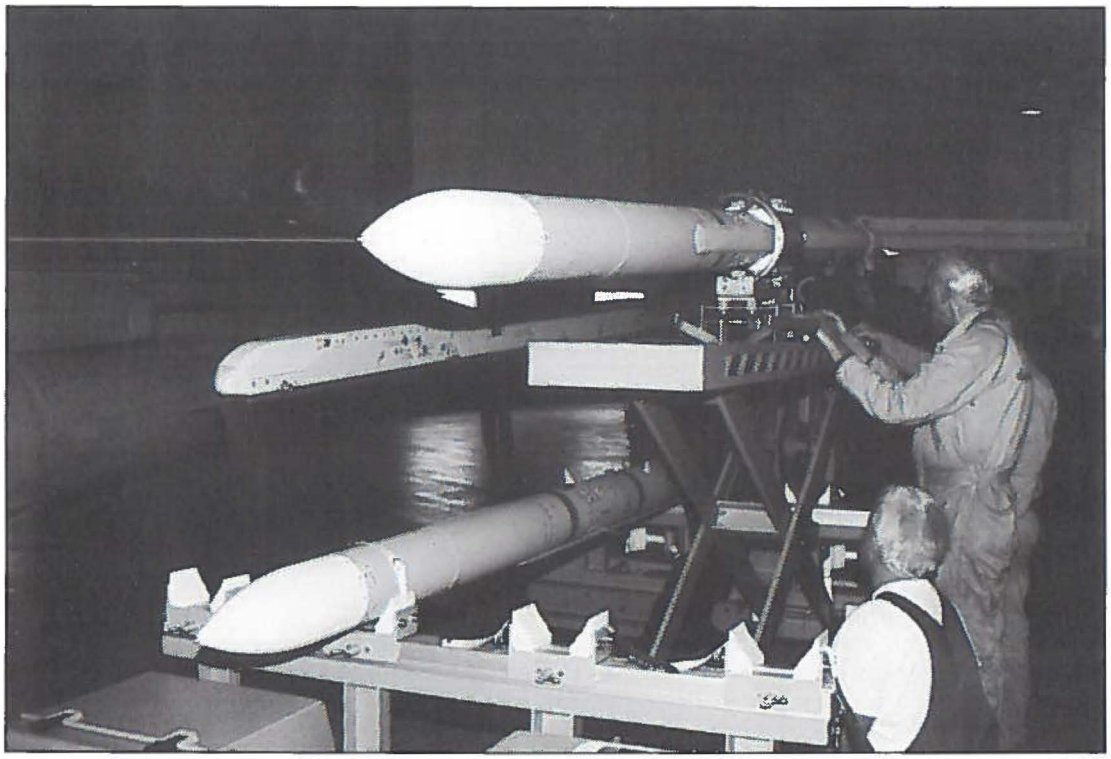
Firmaet Danish Aerotech, på Flyvestation Karup, har nu indgået en eksklusivaftale med Hughes Missile Systems Company, om retten til at foretage test med et testudstyr der hedder AMTS, Avanceret Missiltestsystem, på de AMRAAM missiler, der er solgt i Europa.

Danish Aerotech åbnede sit Missile Test Centre, midt i september.

Mobilt testsystem

Når et land køber AMRAAM missiler, fortæller programmanager, Kristian Kokholm Danish Aerotech, medfølger der et testsystem som hedder MBTS. Dette system kan teste missilet og finde en fejl, men systemet kan ikke lokalisere fejlen. Når en fejl konstateres, skal man, som nævnt, sende missilet til USA. Det kræver ikke noget større kendskab til reglerne om forsendelse af sprængstof at finde ud af, at denne operation er både besværlig og meget dyr.

Fordelen for brugerne bliver endnu mere indlysende i betragtning af, at Danish Aerotech foruden at konstatere, i hvilken del af missilet fejlen ligger, også kan udskifte den defekte del og derefter autorisere missilet til brug og endelig give garanti for, at den defekte del er tilbage fra USA i løbet af 90 dage. ❑



Fra åbning af Missile Test Centre hos Danish Aerotech. Her demonstreres opladning af en F-16 Fighting Falcon med et AMRAAM missil ved hjælp af en Ordnance Trolley Assembly, forkortet OTA. OTA er udviklet i Norge, men er finpudset og færdigudviklet af Danish Aerotech, som også har en aftale om at producere OTA. (Foto: Fototjenesten, Flyvestation Karup).

Flyvestation Tirstrup

Tornado mavelandet på Flyvestation Tirstrup

Hvem der alarmerede Brand- og Redningstjenesten står hen i det uvisse. Vist er det, at den 12. september klokken fem minutter over ti, lokal tid, rykkede man ud for at undsætte en mavelandet Tornado fra den tyske Marine.

Tekst seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen Billede oversergent K. M. Hansen, Flyvestation Tirstrup

Denne 12. september endte en rutinemæssig landingsøvelse, en såkaldt 'Touch and Go' for en tysk Tornado, mission nummer 5483, i en decideret mavelanding. Hjulene var ikke valgt ned, og flyet kørte derfor en lang tur, ca. 2200 m ned ad hovedbanen på droptankene, indtil de var slidt ned. De sidste spor på banen stammede fra de hardpoints under flyet, som man hænger våben op på.

Den tyske Marines Tornado liggende på maven i græsset lidt nord for overrun på Flyvestation Tirstrup. I baggrunden Brand- og Redningstjenestens chrashtender.

Tornado station

Lederen af Flyvekontrollen på Flyvestation Tirstrup, chefsergent Ove Villadsen fortæller, at efter at Tirstrup er blevet civil, har man haft endnu flere Tornadoanflyvninger end tidligere. Han forklarer det med, at den tyske Luftmarines Tornadoer flyver lavflyvningsøvelser i, som han beskrivende siger, -10 fods højde, ude over Kattegat. -Flyvning i lav højde betyder øget risiko for sammenstød med fugle, forklarer han, -Det betyder, at tyskerne gerne vil vide, hvordan Tirstrup ser ud, hvis uheldet er ude. Derfor de mange landingsøvelser.

To gange tidligere i år er Tornadoer nødlandet på Tirstrup. Den ene havde 'slugt' en edderfugl og måtte have skiftet motor inden den kunne returnere til Tyskland.

Oprydning

Brand- og Redningstjenesten kørte ud til flyet fem minutter over ti. Da de nåede derud var pilot og navigatør stået ud af flyet. Efter at have sikret sig, at der ikke var lækager på flyet, var der kun tilbage at feje hovedbanen, fotografere flyet og vente på teknisk assistance fra Tyskland.

Sidst på eftermiddagen ankom den tyske assistance, flyet blev løftet op med chrashkranen og bragt op på den faste beton. Hjulene kunne vælges ud, hvorefter flyet blev trukket ind i en shelter. Efter endt undersøgelse, kunne flyet flyve tilbage til Eggebek.

Personellet på Flyvestation Tirstrup modtog tyskernes tak for en god og professionel behandling af uheldet.

❑

Flyvevåbnet

Skarpe tænder til F-16

Tekst seniorsergent
N. M. Schaiffel-Nielsen

Den første sending avancerede mellemdistance luft-til-luft missiler, forkortet AMRAAM, ankom til Flyvestation Skrydstrup i juni måned.

Missilerne blev fløjet til Flyvestation Skrydstrup med en amerikansk C-130 Hercules. Det kiksede i første forsøg. Da flyet var næsten indenfor hørevidde, meddelte piloten, at der var problemer med en af motorerne, hvorfor han vendte om og fløj hjem til Flyvestation Ramstein i Tyskland. Piloten havde ikke lyst til en ekstra dag i Danmark på grund af reparation. Næste dag ankom en ny C-130 med de ventede missiler.

I andet forsøg lykkedes det den amerikanske C-130 Hercules at nå frem til Flyvestation Skrydstrup. Her er man i færd med at losse de ny avancerede mellemdistance luft-til-luft Missiler. (Foto flyverspecialist Brian Jacobsen, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup).

Før tiden

Nu er AMRAAM ikke 'hyldevarer' fra det nærmeste supermarked. Danmark fik sine 44 missiler et halvt år før den aftalte tid, hvilket er usædvanligt. Preben Axelsen fra Flyvematerielkommandoens Våbentekniske Afdeling siger til SET&SKET, -Danmark er et af de første lande, der får lov at købe AMRAAM missiler. I øjeblikket er der leveringstider helt frem til år 2002-2003, så vi kan være godt tilfredse med at få vore missiler allerede nu.

AMRAAM er et af verdens mest avancerede luft-til-luft missiler. Missilet skal ikke afløse noget våbensystem på F-16, men supplere de Sidevinder AIM-9 L eller N, som flyvevåbnet allerede har.

Bliver i kasserne

Flyvestation Skrydstrup have gjort en IGLO, som en isoleret og opvarmet ammunitionsbunker også kaldes, klar til at modtage AMRAAM. Missilerne er følsomme overfor det danske klima.

Missilerne behøver ikke flyttes ud af kasserne. Man kan foretage de nødvendige elektroniske tests af missilerne i de lufttætte kasser. Testen kan udføres på ganske få minutter.

Et AMRAAM missil koster ca. to mio. kr. Det betyder, at skydning med skarpe missiler ikke bliver nogen hverdagsforeteelse. Flyvevåbnet har anskaffet et antal øvelsesmissiler, så piloterne kan træne i at flyve med dem. Axelsen siger, -det er Flyvertaktisk Kommando, der afgør, om der skal gennemføres øvelseskydning med rigtige missiler. Han tilføjer, at det nok ikke kan foregå i Europa på grund af missilernes rækkevidde. Selv englænderne træner i USA.

Der er indtil nu affyret mere end 800 AMRAAM missiler, blandt andet i Golf-krigen. Disse affyringer viser en træsikkerhed på 80%.

Kilde: SET&SKET

Royal Air Force

Reservepiloter på forsøgsbasis

Den engelske regering har meddelt, at piloter og navigatører fra Royal Auxiliary Air Force, på forsøgsbasis, skal flyve Tornado F3.

Tekst seniorsergent N. M. Schaiffel-Nielsen

Op til den Anden Verdenskrig havde hundreder af unge mænd, i deres fritid lært at flyve i det britiske Auxiliary Air Force (hjælpeflyvevåbnet/flyvende personel af reserven). I løbet af Verdenskrigen blev der oprettet 21 reserveeskadriller, og 400 officerer af reserven gjorde i krigens løb tjeneste i Royal Air Force (RAF). I 1947 meddelte Kong Georg den VI reservisterne lov til at kalde sig Royal Auiliary Air Force (RAuxAF). Det skyldtes blandet andet, at under Slaget om England, var 14 af Jagerkommandoens 62 eskadriller af reserven. De blev krediteret for en tredjedel af de nedskudte fjendtlige fly. 10 år senere i 1957 blev RAuxAF nedlagt, med undtagelse af nogle få specielle enheder, årsag, reduktion i forsvarsbudgettet. Nu har reduktionerne i det samme budget givet årsag til genoprettelse af reserven, 40 år er gået og ringen sluttet. Ude i kulissen gemte sig også RAF Volunteer Reserve flights (RAFVF).
Faderen til RAF Sir Hughes Trenchard sagde for 75 år siden, at det var nødvendigt med et RAuxAF, og sikrede, at der blev vedtaget en lov, så der kunne rekrutteres et elitekorps af civile til at flyve i deres fritid. Med den nye ordning, har den berømte grundlægger af RAF fået ret igen.

Flere typer

Reservisterne skal ikke kun flyve Tornado F3, men også helikoptere og transportfly. Den britiske forsvarsminister Dr. John Reid siger, -I perioden fra den 1. oktober 1997 til den 30. september næste år, vil der blive gennemført et forsøg med at forøge antallet af besætningsmedlemmer af reserven på C-130 Hercules transportfly og Puma helikopteren. Forsøget vil løbende blive evalueret. Bliver det en succes, vil reservisterne også blive placeret der.
Reservister vil ikke, som før den Anden Verdenskrig, blive indkaldt til tjeneste hver weekend. I stedet vil de få indpasset deres flyvetimer i eskadrillernes daglige flyvning mandag til fredag, hvis det ellers passer dem og deres arbejdsgiver. Når engang de opnår operativ status, vil de komme til at gøre tjeneste sammen med besætningsmedlemmerne af linien.

Styrken formeres

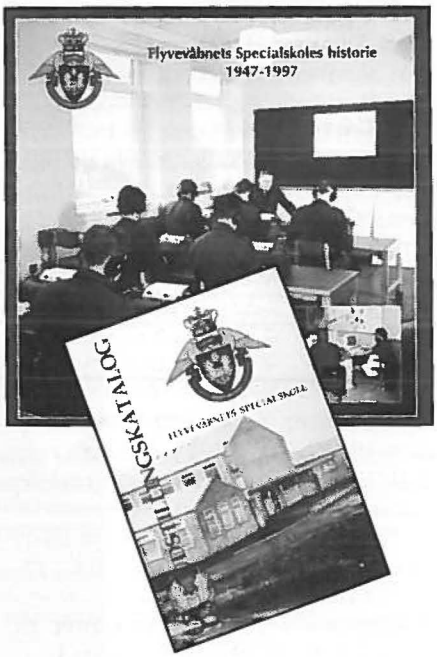
Den 1. april i år sammenlagde man de få rester af RAuxAF og RAFVF og resultatet blev det nye RAuxAF. Et nyt koncept, kaldet Total Force Concept , betyder, at RAuxAF vil få en styrke på 3.000 personer. Nye enheder er allerede formeret og flere vil følge i nær fremtid. Et luftbåret hospital er under oprettelse på RAF (Flyvestation) Leuchars i Skotland. Den næste enhed vil blive stationeret på RAF Cottesmore. Her vil reservisterne blive trænet i støttefunktioner på jorden for Harriers og Jaguar jagerfly.
Kilde: RAF NEWS

Bogudsalg

Flyvevåbnets Specialskoles historie 1947-1997

En historisk perle på 85 sider skrevet og fortalt af og til folk med stor eller lille tilknytning til FLSP gennem de seneste 50 år. Om skolens diverse navne, uddannelser, chefer, lærere og elever. Om livet inden og uden for hegnet, soldaterhjem, lokalsamfund, messe- og dyrelivet. Små sjove anekdoter om folk der var engang (og stadig er) og sidst men ikke mindst, et væld af billeder gennem årene der gik på godt og ondt. Læsevenlig, humoristisk og orienterende - en bog du må eje.

Med i prisen på 50,00 kr. følger, så længe lager haves, et udstillingskatalog som blev udgivet i anledningen af skolens 50 års jubilæum. Her fortælles om det materiel , som har været brugt i undervisningen gennem de 50 år.



Bogen kan købes ved at sende en check på beløbet til:
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
Oplysninger kan fås på tlf. 44 89 36 50, Lars Friis

Flyvestation Skagen

Danmarks nordligste flyvestation

Heroppe i klitterne, hvor H.C. Andersens smukke sang, -Jylland mellem tvende have, bliver meget fysisk, ligger Flyvestation Skagen. Radaren, i det operative område, holder øje med alt hvad der sker i luften langt op i Norge, ind i Sverige og ned i fodenden af Jylland.

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto oberstløjtnant Steen Hartov

-Hvor har de dog fået pengene fra!? Er det første der falder én ind når man kommer til Flyvestation Skagen. Et smukt byggeri i røde mursten med en høj rejsning belagt med teglsten. Der er mil mellem det sædvanlige skrabede byggeri på alle andre flyvestationer, og det der rammer øjet her. Ved indvielsen den 16. maj 1956 skrev og roste Skagens Avis da også i høje toner byggeriet. Virkeligheden var noget i retning af, -Ville man ikke indpasse byggeriet i stilen på Skagen, så kunne man godt glemme at bygge noget som helst.

Meget særpræget er placeringen af to skibskanoner ved indkørslen til flyvestationen. Det eneste man vidste om dem var, at de er udlånt af Tøjhusmuseet engang i 60'erne og stillet op ved flyvestationens flagstang. Lavetterne fremstillede man på stedet.

Uddannelsested

Flyvestation Skagen har siden november 1982 huset Kontrol- og Varslingsgruppens (KVG) skole. Hvert år passerer et stort antal elever gennem de operative kurser på Flyvestation Skagen. Det betyder, at man skal indkvartere eleverne på stedet. Det samlede antal tjenstligt overnatninger i 1996 var 8.183. Af dem var 3.158, ikke tjenstlige, det vil sige turister, der nød godt af flyvevåbnets ordning om, at man kan leje sig ind, hvis værelserne ikke er i brug. På den måde kan man holde en billig ferie på Skagen. Det kan anbefales. Værelserne er af god kvalitet, ikke mindst dem med tilhørende bad og toilet. Cafeteriet ligner overhovedet ikke et almindelig standardcafeteria. Det er

Indkørslen til Flyvestation Skagen. Man tror dårligt sine egne øjne når man ser det flotte byggeri fra 1956.

Inde i hjertet af radarstationen finder vi seniorsergent J.C. 'Mads' Madsen, som er identifikationsofficer.

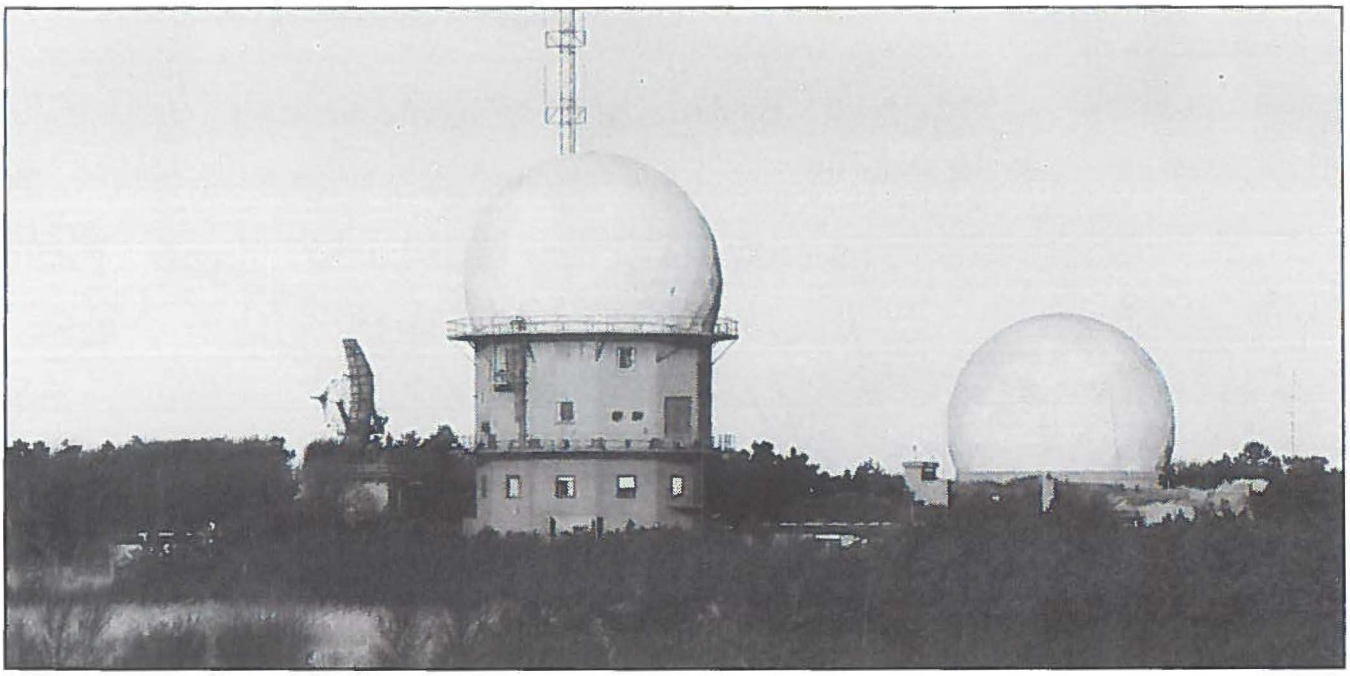
endda meget hyggeligt, og maden god.

Operativ opgave

Flyvestationens operative enhed, Eskadrille 601, har til opgave at overvåge luftrummet ud til territorialgrænsen og langt ned i Jylland. Når man kigger på skærmene er det ikke som i gamle dage, at der ligger nogle mere eller mindre diffuse klatter rundt omkring. Der er styr på tingene. Hver enkelt fly på scopet vises digitalt med nummer og så videre. Flyene udsender et signal, så man ved hvem de er. Kommer der et fly, som ikke gør det, ja så sender man overvågningsberedskabet op for at se nærmere på den indtrængende. Efter murens fald er der ikke blevet færre fly, der ikke kan identificeres, fortæller man os. Også vejret kan man se på skærmen, -Prøv lige at se der! Siger operatøren, -De får en solid tordenbyge i Göteborg lige nu. Højdefinderen fortalte, at toppen af den cumulonimbus, der stod over byen havde toppen oppe i 42.000 fods højde. Man kan ikke skjule meget for sådan en radar.

Stellung Schakal

At holde udkig med, hvad der sker over farvandene omkring Skagen er ikke noget nyt. Den tyske besættelsesmagt anlagde radarstationen Stellung Schakal (Sjakalstillingen) allerede i 1940. Den var bemandet med personel fra 2. Kompagnie af 1. Bataljon underlagt Luftnachtenregiment 222. I Gedhus (Karup). I løbet af besættelseårene havde Skagen opstillet følgende typer radarer: 1 Wassermann Schwer, ældre version, rækkevidde 300 km. 1 Wassermann Mittlere, som kunne give en grov højdeangivelse på indkommende fly, rækkevidde 280 km. 1 Fahrstuhl Freya, rækkevidde op til 160 km. 1 Freya søgeradar, som kunne drejes 360° og havde en rækkevidde på 100 til 120 km. 1 Jagdschloss, den mest moderne type, der blev opstillet på Skagen. Den havde en rotationshastighed på 8-10 omr. Pr. min. Endelig var der opstillet to Würzburg Riese med Gema Zusatz, betjent af seks operatører kunne de følge fjendtlige fly ud til en afstand af ca. 70 km. Rapporterne fra dengang viser, at radarerne var i brug til at lede natjagerne fra Aalborg ind til deres 'bytte' og ind imellem med tab af allierede fly til følge. Alt dette sluttede den 5. maj 1945, og der gik så til den 1. januar 1957, inden Skagen og



Radarstationen på Skagen i klar vintersol, præcis den 29. januar 1997. Til venstre ses højdefinderens antenne og i midten tårnet med, radarantennen, som er dækket af radomen (kuplen).

omliggende farvande igen kom under radarkontrol.

Hvor længe

Vi talte med nogle af de ansatte. Alle var glade for at gøre tjeneste på Skagen. Antallet af ansatte er overskueligt, og en generel tilfredshed med tingenes tilstand må siges at være en rimelig bedømmelse, bortset fra - Ude i horisonter truer, det der heroppe på Jyllands nordspids kaldes for 'Bornholmeriseringen'. Omkring årtusindskifte vil radaren blive automatiseret, og uddannelsesaktiviteterne måske flyttet et andet sted hen. Det er der ingen der er glade for. Det er som om, de fleste ansatte er blevet skagboer om en hals. Tanken om at skulle flytte syd for Limfjorden, synes at få det til at gyse i fleste. Når man ser, hvad Skagen har at byde på, kan der mønstres en vis forståelse for den holdning.

Skagen

Ingen kan sige Skagen uden at tænke på digteren Holger Drachmann, maleren P.S. Krøyer, malerægteparret Anna og Michael Anker, for blot at nævne nogle få at de malere og digtere, der i slutningen af sidste århundrede var med til at gøre Skagen kendt. Skagen er en spændende by. De gule huse med de tre yderste rækker tagsten over gavlen er overstrøget. Og overstrygningen, som er kalket hvid, får de fleste til at spørge, hvorfor? Historien vil vide, at husene derved blev lettere for fiskerne at se ude fra havet. Men også andre forklaringer er hørt. En travetur ad de smalle veje/gyder mellem de gamle huse, er en gratis fornøjelse ingen bør snyde sig selv for. Men lad være med at se ind gennem folks vinduer, det bryder heller ikke skagboerne sig om.

Skagens Kunstmuseum er i en klasse for sig. Nationalt arvegods hænger på væggene, og folk strømmer til. Skagens Kulturmuseum fortæller om et fiskersamfund, hvor livet for bare 40 år siden var en barsk affære, og hvor en hurtig død ved drukning var en del af hverdagen. Den hverdag, som er så livagtig beskrevet af skagensmalerne. Derfor må man nødvendigvis se begge museer, hvis man kommer til byen.

Skagen Havn er noget helt for sig. Fiskeriet går godt for tiden, og her lugter af mange penge, øh fisk. De gamle huse på Skagen Havn, i dag fiskerestauranter, er et smukt syn. 'Bodilles kro' og mange andre restauranter serverer de lækreste fiskeretter, og til overkommelige priser.

Anden slags lejebolig

Vi vender lige tilbage til radarstationen. Den ligner alle de andre. Hvad der ikke ligner alle de andre er to lejeboliger, der ligger næsten nede i havstokken mod Skagerrak. De er boliger, der indtil for små 40 år siden var tilknyttet det fyr man måtte rive ned, fordi havet gnavede ind til soklen. I dag udpeges stedet, hvor fyret har ligget ved at pege et stykke ud i havstokken. Flyvevåbnet overtog husene, og sagde daværende chef for Flyvestation Skagen, major Steen Hartov, -Det med garanti de eneste lejeboliger med direkte udsigt over havet. Han fortalte også, at vedligeholdelsen af boligerne nok ikke var den bedste, henset til, at man ikke ved, hvornår havet kommer for tæt på. Have er der ingenting af rundt om husene, kun rent klitsand bevokset med marehalm. De eneste roser der blomstrer her er 'Skagensrosen'. Vistnok en pil, der når den bliver stukket af en bestemt galhveps i kvisten, deformeres til at få form som en minirose.

Gør du ikke tjeneste i KVG, så prøv at bestille et par overnatninger hos Etablissemenstforvaltningen på Flyvestation Skagen. God tur.

❑

I næste nummer af FLYnyt kan du læse følgende artikler:

Fra taktiske skydninger:	Om spredning af luftforsvar fra jordoverfladen
	Om det at skyde på sækkelærred og gamle vrag
	Om hvordan nogen holder gang i hverdagen i Bøffelstillingen
Fra DYNAMIC MIX:	Om hvordan man taler sammen uden fælles sprog og forbereder en øvelse i Italien
Og ellers:	Om dengang en mand var en mand, om flyvevåbnets værdigrundlag i i 50'erne
	Anmeldelse af bogen om 'General de Meza og Den Dansk-Tyske Krig 1864'
	Om, hvad græsplænen gemte på Flyvestation Aalborg
	Om de nye huse på Flyvestation Aalborg
	Om Flyvestation Vandel som køreteknisk anlæg, og Taktisk Flyvning med C-130 Hercules.

Bagsiden denne gang

Under sit besøg hos eskadrillerne 730 og 543 på Flyvestation Amendola i Syditalien, overværede forsvarschefen, general Christian Hvidt, hvorledes personel fra Eskadrille 543 genlader en Launcher (affyringsrampe), ved hjælp af en Loader (et køretøj med larvefødder, som bringer tre HAWK missiler frem til, og løfter dem over på launcheren). (foto s-n)