FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

Ø 7/465

Flyvevåbnet

TIDSSKRIFT FOR ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 1 **1965**

Klar — kun piloten mangler

Ti minutter efter at piloten har udlost bremserne på sin F-104 Starfighter — med en margin på et par sekunder — kan han optage kampen mod en indtrængende fjende 240 kilometer borte. Han vil slå ned på den med en fart på Mach 2, — og endog kunne foretage kampmanovrer ved Mach 2, om nodvendigt.

F-104 er altid klar til at gå i aktion. Den kan komme hjem fra et togt og være klar til at starte igen efter kun 13 minutters forlob. Det er virkelig hurtig klargoring. En USA Air Force F-104 eskadrille, bestaende af 18 F-104, stationeret i Tyskland, satte sidste ar rekord ved at gennemfore 836 flyvetimer på een måned.

F-104's store ydeevne og rekord for hurtig klargoring er to vægtige grunde til, at den frie verden har foretrukket den som jager-bomber.

Lockheed F-104

Lockheed Aircraft Corporation, Burbank, California, U.S.A.

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

Flyvevåbnet

INDHOLDSFORTEGNELSE

ÅRGANG 1965

Artikler:

Chefstøtte	7/65	11—16
Chefstøtte (fortsat)	8/65	3—10
Den rene ynk???	2/65	9—10
Drømmebilleder	2/65	5—8
Elektronisk databehandling	8/65	20—28
Elektronisk databehandling (fortsat)	9/65	3—5
Familieforsikring	10/65	15
Flyvemuseum	7/65	24
Flyvevåbnets Statistiktjeneste	5/65	8—15
Fremmedlegionen	1/65	11—18
Majorproblemet	7/65	5—9
Med den brede pensel	3/65	19—20
Overraskelsesmomentet — en del af arsenalet	3/65	13—15
Pilotproblemer	5/65	3—5
Raketvåbnene — grundlaget for magtbalancen:		
3. afsnit	1/65	6—10
4. afsnit	3/65	5—11
5. afsnit	4/65	3—8
(1. og 2. afsnit — se årg. 1964)		
Rationalisering	9/65	20—22
Rationalisering (fortsat)	10/65	21—24
Sergenter	2/65	11—14
Skrivebords — FUT —	5/65	21—23
Tilpasning — vor bedste chance	6/65	7—13
Truende fæstning over havet	2/65	18—20
Træningskommandoen	4/65	9—13

Bekendtgørelser/meddelelser:

ATP	6/65	16—20 og 24
ATP	9/65	7—13
Civilslips	7/65	24
En ny og sørgelig vise	8/65	2
Flyvevåbnets bibliotek, litteraturtilgang	5/65	17—20
Fra kommandantskabet i Padborglejren	3/65	12

FTF meddeler vedr. lønforhandlinger	5/65	20
FTF kongres 1965	10/65	3—13
FTF week-endkursus 1965	9/65	15
Chefen for FLV 60 år	4/65	1
In memoriam — Generalløjtnant T. Andersen	7/65	4
NATO-konference for redaktører	8/65	12—15
Merværdiafgift og automatisk dyrtidsregulering (FTF)	8/65	16—17
Orienteringsbesøg ved Flyvevåbnet	10/65	17—18
Påskerejser til Italien	1/65	22
Raketskydninger 1965	5/65	7
Rejser til Paris og Berlin	5/65	24
Udtalelse fra FTF-kongres	10/65	13—14

Bogkronik:

Brochure (orientering om muligheder for kontakt mellem ungdomsorg. og den værnepligtige under aftjening af værnepligten)	5/65	16
The Thousand Plan	7/65	19—20

Fra flyvningens historie:
Caterpillar:

Medlemmer af Caterpillarclubben	3—4 -65
Caterpillar 15	5—6 -65
Caterpillar 16	7—8 -65
Caterpillar XIV (fortsat)	9—10-65
Caterpillar 17	11—12-65
Caterpillar 18	13—15-65
Caterpillar 17 (fortsat)	15—16-65
Caterpillar 19	23—24-65

Der var engang:

Perry Land ekspeditionen 1938	1—3 -65
Perry Land ekspeditionen 1938 (fortsat)	8 -65
Perry Land ekspeditionen 1938 (fortsat)	25—28-65

Forsøg på tidsbillede:

Historien om Knut Kalmberg	17—20-65
Historien om Knut Kalmberg (fortsat)	21—23-65

.... Kort .... af hvert ....

	8/65	18
	9/65	24
	10/65	19

Ledere:

Autoforsikring	3/65	3
Avancementsvilkår	7/65	1—3
Boligproblemer	8/65	1
De snakker og snakker og snakker	10/65	1—2
Fire slags faste officerer	6/65	1—5
Korpsånd	9/65	1
Spiritusbegrænsningen	5/65	1—2
Valgene	2/65	3—4
Årsskiftet 64/65	1/65	3—5

Læserbreve:

Brevskoleuddannelse af linieofficerer	1/65	20
Kortforvirring	1/65	20
Mangler vort blad stof — samt red. kommentar	8/65	19
Oprettelse af samarbejdsudvalg	5/65	20
Personelpolitik (ref. 6/65) — samt red. kommentar	9/65	17—19
Tilføjelse og kommentar til leder 6/65	9/65	16
Vedrørende militære tjenestemænds pensionsforhold	9/65	16

OFO-orientering:

Bestyrelsesmøde 3 dec 64 og 4 jan 65	1/65	23
Bestyrelsesmøde 3 feb 65	2/65	17
Bestyrelsesmøde 4 mar 65	3/65	16—18
Repræsentantskabsmøde 1965	4/65	14—16
Oprettelse af fællessekretariat	6/65	21—22
Bestyrelsesmøde 28 apr og 16 jun 65	6/65	22—24
Bestyrelsesmøde 10 aug 65	7/65	21
Bestyrelsesmøde 21 sep 65	9/65	23

Fra folketinget:

	5/65	16
	7/65	18

2558

FLYVEVÅBNET

11. ÅRGANG

Nr. 1 1965

A/S BRAVOUR

Buddingevej 312-316
Søborg
København

DECCA NAVIGATOR A/S

KALVEBOD BRYGGE 20 KØBENHAVN V

Flyvevåbnet

NR. 1 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Raketvåbnene — grundlaget for magtbalancen
— Fremmedlegionen
— Et par breve
— Påskerejser til Italien
— OFO-orientering

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Trænings-kommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 05 01, lokal 47.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Redaktionen af dette nr. er afsluttet 21. jan.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Årsskiftet 64/65

»Flyvevåbnet«s redaktør har i anledning af årsskiftet bedt undertegnede om — i egenskab af OFO bestyrelsens sekretær — kort at gøre status op for de vigtigste områder, bestyrelsen har beskæftiget sig med i 1964.

Arbejdet i det svundne år har — som sædvanlig — i overvejende grad været koncentreret om to hovedområder: sager af principiel og generel betydning for medlemmerne, og problemer der berører enkelte medlemmer eller mindre grupper af medlemmer.

Den førstnævnte kategori har af vigtigere sager omfattet:

Lønningsforhold; som bekendt er forhandlinger mellem Finansministeren og tjenestemændenes hovedorganisationer resulteret i en berettiget lønforbedring.

OFO har naturligvis ikke været direkte involveret i forhandlingerne, der føres af hovedorganisationen, men OFO's bestyrelse er af den opfattelse, at overenskomsten under de givne omstændigheder må anses for tilfredsstillende.

Administration af døgntillæg; hvorom kort kan fastslås, at der på trods af megen ihærdighed intet nyt er sket, hvilket — set fra OFO synspunkt — udelukkende skyldes de administrative myndigheders meget langsomme behandling af denne sag.

Ødetillæg tildeles nu efter udgivne administrative bestemmelser, der ikke har tilfredsstillet personelorganisationerne, hvorfor disse på slutningen af året har ført forhandlinger med Forsvarsministeriet herom ved deres udpegede repræsentation. Disse forhandlinger har nu resulteret i ændring af de administrative bestemmelser.

Skattesagen vedrørende udkommandotillæg; sagen er nu til behandling hos de retslige instanser, som har udbedt sig en række oplysninger. Sagen kan næppe forventes afsluttet før vel inde i 1965.

Normering; som sædvanlig har OFO i efteråret tilkendegivet sin opfattelse af behovet for opnormering, idet grundlaget for OFO er det rent konkrete behov, der er *nu,* for — uanset personellets alder — at lade en række linieofficerer udnævne til grader, der er i overensstemmelse med de tjenestestillinger, de pågældende bestrider og dermed det ansvar — herunder strafansvar — man forståeligvis ikke viger tilbage for at pålægge dem.

Samtidig har OFO — som de øvrige linieofficersorganisationer — argumenteret for en oprykning af oberstløjtnanterne til 26. lønningsklasse.

Problemer i forbindelse med afsked for majorer er en sag, der har ligget bestyrelsen meget på sinde, idet en stor part af OFO's medlemmer i de kommende år kan blive berørt heraf. Som et resultat af bestyrelsens arbejde har man bl. a. kunnet tilskrive alle medlemmer, der indenfor de næste fem år kan blive afskediget som major, og overfor disse medlemmer oplyst, at OFO hos Flyverkommandoen har opnået tilsagn om, at majorer (og andet personel) — så vidt det overhovedet er muligt — ikke indenfor de sidste 4—5 års tjeneste vil blive flyttet mod deres ønske, men at man tværtimod vil forsøge at opfylde ønsker om forflyttelser, der vil kunne hjælpe overgangen til det civile liv. I denne forbindelse har Flyverkommandoen understreget, at personellet er velkommen til personligt at forelægge deres problemer for Flyverkommandoen.

For sit eget vedkommende vil OFO bestyrelse gøre alt, hvad der er muligt, for at hjælpe de enkelte medlemmer med deres problemer i forbindelse med afsked.

Flyvertillægsordningerne er i løbet af året blevet grundigt behandlet, og efter en intern afstemning indenfor OFO om et forslag til en ny ordning er forslaget, — der godkendtes af flertallet — blevet forelagt andre berørte personelorganisationer, som ved et møde har foreslået visse detailændringer til forslaget, der derfor for øjeblikket er genstand for fortsat sagsbehandling i bestyrelsen. Det er bestyrelsens opfattelse, at det vil være muligt at aflevere et af alle de berørte organisationer godkendt forslag til myndighederne inden det ordinære repræsentantskabsmøde i 1965.

Uniformsspørgsmålet ser endelig ud til at blive løst. En ny stationsuniform er godkendt, en ny tjenesteuniform er indenfor rækkevidde, og en proto-selskabsuniform bliver nu i samarbejde med OSF fremstillet på et anerkendt herreskræderi.

Med hensyn til sager, der berører enkelte eller flere medlemmer, skal ikke her gengives de enkeltes historie, men udover at konstatere, at det først og fremmest har drejet sig om problemer for personellet i Luftværnsgruppen, som på grund af administrative kringlerier blev efterladt i en række lønnings-lakuner, skal det understreges, at lovgivning og administrative bestemmelser aldrig kan forventes at være komplette og helt eentydige, og navnlig i overgangsperioder og i tvivlstilfælde er genstand for fortolkninger. Dette medfører, at personel nu og da stedes ilde, og blandt andet OFO er da parat til at søge at hjælpe; det er imidlertid ikke altid muligt at hjælpe i det omfang, det egentlig er ønskeligt. Dette faktum skyldes, at i tvivls- og fortolkningstilfælde er de administrative myndigheder som oftest enerådende, idet en afgørelse, truffet på baggrund af fortolkning, og som går den berørte person imod, kun i meget få tilfælde vil blive omstødt, da den ikke indeholder grundlag for regres, men vil være et spørgsmål om kulance.

Dette ved såvel de administrative myndigheder som OFO; begge parter ved også, at fortolkninger af bestemmelser m. v., der vil medføre udgifter for staten, i stramme

tider oftere vil gå »klienten» imod. OFO's bestyrelse har den generelle opfattelse, at de administrative myndigheder i almindelighed gør, hvad de kan, for at behandle personellet rimeligt; når det modsatte undertiden synes tilfældet, søger OFO ved forhandling at opnå og påpege en anden udvej og søger naturligt i særlige tilfælde samråd med organisationens juridiske konsulent.

I forbindelse med de administrative myndigheder er det iøvrigt interessant at konstatere, at offentligheden, dvs. pressen, meget vågent presser på for at opnå en mere »åben« sagsbehandling hos myndighederne. OFO er på grund af sin medlemskreds blandt de første til at indse vanskelighederne for sagsbehandlere, såfremt der pålægges myndighederne en »åben« sagsbehandling; men på eet område vil OFO tilslutte sig offentlighedens krav, og det er, når vi stilles overfor vendingerne »af hensyn til konsekvenserne« eller »af principielle grunde« som argument for en sagsafgørelse. Vi føler det som en ret at få præsenteret den fulde begrundelse for en myndigheds afgørelse, og i året 1964 har bestyrelsen da også i gentagne tilfælde insisteret på at få en fuldstændig begrundelse for trufne afgørelser.

Som læserne har bemærket, har 1964 for *organisationens publikation »Flyvevåbnet«* betydet en kvalitativ såvel som kvantitativ forbedring. Dette skyldes først og fremmest redaktørens ihærdige arbejde. »Flyvevåbnet« har i tidens løb vaklet ikke få gange, men det ser nu endelig ud til, at bladet kan blive et værdigt talerør for OFO.

1964 har på et andet område betydet meget for OFO: det stadig fastere samarbejde med andre personelorganisationer. Ved jævnlige formandsmøder mellem FOH, HOS og OFO er opnået koordination mellem linieofficersorganisationerne i et sådant omfang, at det måske — i tidens ånd — kan danne baggrund for en fastere sammenslutning af de nævnte organisationer.

Ikke mindre har OFO's bestyrelse værdsat samarbejdet med de andre militære personelorganisationer i Flyvevåbnet, der indgår i begrebet FFMPO. Ved hyppige formandsmøder og forhandlinger på sagsbehandlerniveau er ikke alene opnået forståelse for gensidige problemer, men også en lettelse af organisationsarbejdet og ikke at forglemme: en lettelse for de administrative myndigheder.

Af det foranstående fremgår det formodentligt med al ønskelig tydelighed, at der ikke er noget ligefrem sindsoprivende spændende ved at beskæftige sig med OFO sager. Egentlig er det vel også linieofficerer en lille smule imod at beskæftige sig med sådant organisationsarbejde, al den stund vi først og fremmest bør være interesseret i vor tjeneste og dermed opfylde det løfte, vi alle har afgivet ved vor udnævnelse til tjenestemænd. Ikke destomindre er vi medlemmer af et samfund, der i høj grad baserer sit virke på, at samfundsmedlemmerne grupperer sig i faglige sammenslutninger; derfor er det ganske naturligt at vi, linieofficererne i Flyvevåbnet, også sammenslutter os for — som det er formålet med OFO — at varetage medlemmernes interesser i økonomisk, social, retslig og kollegial henseende.

Dette formål kan udmærket opnås ved en realistisk, sober stillingtagen til problemer, der med rette skal behandles af en personelorganisation, når man blot ikke glemmer formålet med vor gerning i Forsvaret: at udvikle og bevare et effektivt Flyvevåben; men en forudsætning for et effektivt Flyvevåben er blandt andet, at det er en rimelig god arbejdsplads; hertil søger også OFO at bidrage.

V. K. H. Eggers.

Den Danske Middelstands gens. Forsikringsselskab
TRIO
TEGNER:
Komb. grundejer-, løsøre-, brand-, auto-, ulykke-, syge- og hospital-, ansvar-, tyveri-, vandskader-m. fl. brancher, dog ikke lovpligtige forsikringer eller livsforsikringer.
Fredericia . Telefon 2 43 55 - 2 40 27 fl. lin. . Et godt sted at have forsikret

RAKETVÅBNENE

GRUNDLAGET FOR MAGTBALANCEN

Oberstløjtnant T. Bonde fortsætter her gennemgangen af raketvåbnenes betydning for magtbalancen.

Første og andet afsnit bragtes henholdsvis i »Flyvevåbnet« nr. 9/64 og 10/64, og artiklen vil blive fortsat i nr. 2 og 3/65.

Engagementsproblemer

Et våbensystem har det som en kæde: Den er ikke stærkere end sit svageste led. ZEUS-systemets svageste led har formentlig været diskrimineringen, hvorfor jeg skal behandle dette problem lidt nøjere.

Et raketangreb mod USA må formodes at blive startet som et masseangreb — ikke alene bestemt af det antal raketter, som sættes ind i angrebet (for det er trods alt et ret begrænset antal, der kan sættes ind samtidig), men hver raket vil — senest på det tidspunkt hvor den bliver opdaget — udsende en række attrapper, chaff og andre former for sløring af den egentlige sprængladning. Hver raket vil derfor for forsvareren vise sig som et stort antal mål. Ud af dette antal skal så vælges netop det mål, som er det farlige — det med sprængladningen. (Hvem siger forøvrigt, at det ikke om få år bliver til »de med ladningerne«?).

Den nemmeste og mest effektive form for diskriminering foregår ved naturens hjælp — den såkaldte atmosfæriske filtrering — idet en målsamling ved indtræden i atmosfæren vil blive bragt til opløsning. De enkelte måls hastighed udenfor atmosfæren er nærlig den samme, idet der her ikke findes luftmodstand af betydning. Bremsningen af de enkelte mål ved indtræden i atmosfæren afhænger af målenes form, materiale, vægt m. m., og størsteparten af (eller alle) de ledsagende attrapper vil hurtigt brænde op.

Man kan altså bare vente med den egentlige diskriminering, indtil den atmosfæriske filtrering har fundet sted; men så haster det også, for så er der kun 15-20 sekunder tilbage, inden angrebsvåbnet detonerer, og indenfor dette tidsrum skal diskriminerings-gen føre til bestemmelse af det eller de mål, der skal engageres, modvåbnene affyres, bringes op til målet og udløses der. Dette bør endda ske så højt oppe i atmosfæren, at detoneringen både af eget våben og eventuelt af det fjendtlige, ikke vil forårsage alvorlige skader på jordoverfladen.

Det er naturligvis meget ønskeligt at kunne udnytte den atmosfæriske filtrering, fordi den er effektiv og billig, og ikke mindst fordi den bedst af alle midler hindrer en mætning af eget forsvar med deraf forøget gennemtrængning af fjendens våben.

Man kan bistå den atmosfæriske filtrering ved at bringe en atomladning til eksplosion midt i en målsamling, hvorved denne spredes og størstedelen eller alle medfølgende sløringsmidler ødelægges, således at der kun bliver et ringe antal spor at diskriminere imellem. Er man heldig kan en sådan sprængning også ødelægge eller beskadige målet eller bringe det ud af kurs.

Anvender man den atmosfæriske filtrering, betyder det, at man ikke kan indsætte sine forsvarsvåben før i sidste øjeblik. Hver ZEUS-enhed kan derfor kun nå at engagere ét mål i et masseangreb.

På den anden side er det jo også ønske-

ligt at bringe fjendens våben til standsning på et så tidligt tidspunkt som muligt, dvs. så snart diskrimineringen er afsluttet og målpositionen bestemt, hvilket meget vel kan finde sted udenfor jordens atmosfære — altså inden den atmosfæriske filtrering påbegyndes — alt afhængig af eget diskrimineringsudstyrs ydeevne. På denne måde kan hver ZEUS-enhed sættes i stand til at engagere flere mål i et masseangreb, hvorved mætningsgrænsen hæves.

Den højeste mætningsgrænse nås ved at forene de to forsvarsformer, hvilket indicerer, at ZEUS-systemet må forøges med endnu en rakettype af en helt anden konstruktion end den nuværende. Denne egner sig kun til indsættelse før den atmosfæriske filtrering og er konstrueret til engagement i 150-200 km højde. Et engagement efter den atmosfæriske filtrering kan næppe udføres med en raket af ZEUS-typen, fordi dens accelleration er for lille, hvorfor det fjendtlige våben vil være bragt til eksplosion, inden ZEUS når at ødelægge det.

Denne konklusion må amerikanerne formentlig være kommet til, for i januar 1963 var man nået så langt frem i forsøg og overvejelser med NIKE ZEUS-systemet, at det blev besluttet at udnytte den seneste tids teknologiske landvindinger til forbedring af systemet, der efter radikale ændringer føres videre under betegnelsen NIKE X.

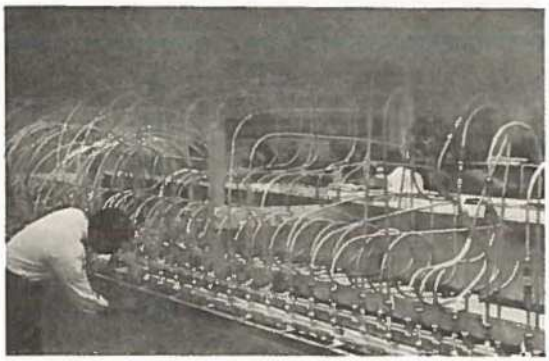
NIKE X-systemet

Afvigelserne fra ZEUS-systemet består i første række i indførelsen af en ny radartype — en Array Radar (AR) — som skal afløse såvel varslingsradar som diskriminations- og følgeradarer, idet en AR er i stand til at løse alle disses opgaver. Herudover skal systemet tilføres en ny raket, benævnt SPRINT.

a. Ildledemateriel:

En AR adskiller sig fra de tidligere anvendte radartyper specielt ved antennekonstruktionen. Medens disses antenner udstrålede radarenergi i den retning, som var bestemt af antennens mekaniske stilling, er AR-antennen fast monteret og styrer sin energiudsendelse elektronisk.

Antennen består af et stort antal antenneelementer af hver sin form (se fig. 8). Disse elementer har hver sin strålingskarakteristik, og når et antal elementer samtidig udstråler energi, påvirker de hverandres karakteristik, således at det samlede resultat bliver en ny karakteristik. Ved en hensigtsmæssig regulering (faseforskydning) af sen-



Figur 8. Laboratorieopstilling af ARRAY RADAR-antenne.

derenergi fra de enkelte antenneelementer er det muligt at frembringe nøjagtig den strålingskarakteristik og -retning, som man ønsker — således at en AR kan frembringe såvel Cosecant-Square-Beams som Pencil-Beams til henholdsvis søge- og følgeradarer (herunder diskriminationsradar).

Da udstrålingsretningen ikke er afhængig af en mekanisk drejning af ofte tunge antennedele, kan scanning og følgning foregå med hidtil ukendt hastighed, ligesom målskifte kan foregå bogstavelig talt øjeblikkelig. Dette sidste har specielt for radarens diskriminationsdel overordentlig stor betydning, fordi den i løbet af øjeblikke kan følge og vurdere hvert enkelt mål i en målsamling.

Den hurtige scanning er varslingsmæssigt en enorm landvinding, men ikke den eneste. Da hver antennegruppe har sin egen sender-

modtager, vil radarens samlede senderenergi omtrentlig være lig summen af de enkelte antennegruppers energiudstråling, hvorfor man kommer op på hidtil ukendte størrelser af energiudsendelse, hvilket påvirker såvel rækkevidden som diskrimineringsevnen (signal:støj-forholdet) radikalt.

Desværre påvirker konstruktionen også prisen for radaren ligeså radikalt — dog opnår man ved summationsmetoden med de mange sendere, at den enkelte sender ikke behøver så stort udgangseffekt. Senderne kan derfor holdes i kilowatt-klassen, hvor tidligere megawatt-klassen var påkrævet indenfor søgeradarfeltet.

Det siger sig selv, at styringen af en AR's antenneudstråling ikke kan udføres manuelt, hvorfor en speciel datamaskine (»elektronhjerne«) har overtaget denne funktion. Datamaskinen styres af forud fastlagte søgeprogrammer og på følgeradarsiden af designerede målekkoer. Den kan udføre disse programmer samtidig og er i stand til at kombinere adskillige søge- og følgeprogrammer sideløbende.

Endnu en vigtig fordel ved denne radartype skal lige nævnes. Den har ingen bevægelige antennedele, hvorfor den er betydelig lettere at sikre mod virkningerne af en atomeksplosion, og det er en relativ enkel opgave at sløre den.

Udviklingen af AR er meget lovende og skulle derfor betyde en afgørende ændring i de principper, man hidtil har måttet lægge til grund for konstruktionen af et anti-raketvåben-system.

Der skal anvendes to forskellige Arrayradarer i NIKE X-systemet.

1. en Multifunction Array Radar (MAR) i forsvarscentret og
2. en Missile Site Radar (MSR) i hvert batteriområde (Missile Site).

MAR (se fig. 9) har til opgave at virke som søge- og diskrimineringsradar for forsvarsområdet, og når mål er udpeget, da at overføre det til engagement for det batteri, der er bedst placeret i forhold til det indkommende mål, og som ikke i forvejen er fuldt optaget af engagementer, eller som på anden måde ikke er operativt til rådighed.

Figur 9. MAR (Multifunction Array Radar) opstillet i White Sands, New Mexico, hvor forsøgene med radaren indledtes den 1. juli 1964.

MSR har til opgave at virke som målfølgeradar og raketfølgeradar for det batteri, hvori den indgår, samt at virke som input for MAR's diskrimineringskredsløb, såfremt MAR's radarkredsløb er sat ud af drift, f. eks. som følge af en midlertidig blænding (radar black-out) forårsaget af en høj luftsprængning af et kærnevåben (en Precursor — se næste artikel).

For at kunne løse denne opgave som »back-up« for MAR, anbringes MSR i mindst 25 km afstand fra forsvarscentret, hvorfor den vil være i stand til at observere mod området bag en »Precursorsprængning«.

Som følge af, at MSR er af Array-radartypen, har den den afgørende fordel fremfor tidligere anvendte følgeradartyper, at den på samme tid kan følge såvel flere mål som flere raketter.

b. Raketmateriel:

Systemet udstyres med to rakettyper: ZEUS og SPRINT.

ZEUS-raketten har kun undergået mindre ændringer i sin ydre udformning, idet den var så avanceret ved sin konstruktion, at den stadig fuldtud er i stand til at hono-

rere de krav, som systemet i sin helhed kan stille til raketten, såfremt den anvendes til indsættelse, før den atmosfæriske filtrering finder sted.

Der har derimod fundet adskillige forbedringer sted i rakettens indre — således er 1. trins motor udskiftet med en ny og kraftigere, der giver raketten såvel større acceleration som større maximalhastighed. Ligeledes har rakettens 3. trin fået ny og bedre motor og en forbedret og formindsket styreenhed, hvilket har tilladt anvendelse af en kraftigere sprængladning inden for samme rumfangs- og vægtbegrænsning.

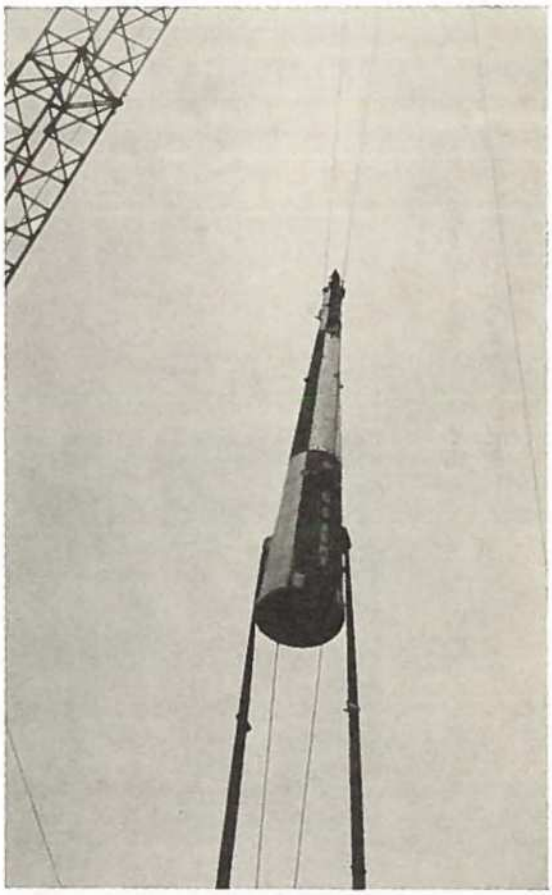
SPRINT-raketten skal ikke erstatte ZEUS-raketten men supplere den, således at ZEUS tager sig af identificerede mål udenfor jordens atmosfære (hvor ZEUS ifølge sit styresystem er i stand til at operere) medens SPRINT skal tage sig af mål, der først identificeres ved passage ind i jordens atmosfære.

SPRINT-rakettens fornemste kendetegn bliver en enorm accelerationsevne (90-100 g) med deraf følgende kort flyvetid til målet. Som tidligere nævnt er det med en målhastighed på 7-8 km i sekundet overordentligt vigtigt at nedsætte flyvetiden til målet og derved rykke »Kill Point« så langt bort fra det forsvarede område som muligt.

SPRINT-raketten er kun beregnet til at operere i jordens atmosfære, og den kan derfor nøjes med et aerodynamisk styresystem af relativ ukompliceret art svarende til, hvad der bruges i HERCULES-raketten. Man er dog forberedt på visse vanskeligheder med at konstruere styrerorene, der skal kunne modstå varmepåvirkninger i klasse med dem, der opstår, når en satellit før landingen skal genindtræde i jordens atmosfære uden at brænde op.

Man har imidlertid i sinde at lade SPRINT-raketten udskyde af affyringssiloen på tilsvarende måde som POLARIS-raketten udskydes fra ubåde — med en damp- eller trykluftkatapult. Hensigten hermed er, at man vil lade raketten afslutte den første rullestabilisering og dyk i retning mod målet (INITIAL DIVE), inden dens motor starter. Når først raketten efter motorstart accelereres, bliver da kun finretningen — med få og små styreordrer — nødvendig. Herved undgår man at belaste såvel raket som styreror med ekstreme g-påvirkninger, ligesom fremgangsmåden i betydelig grad tilgodeser problemerne med styrerorenes varmepåvirkninger.

Man er også forberedt på andre konstruktionsvanskeligheder, forårsaget af de enorme kraftpåvirkninger, rakettens enkeltdele skal kunne modstå. Da den taktiske anvendelse af raketten betinger, at der kun

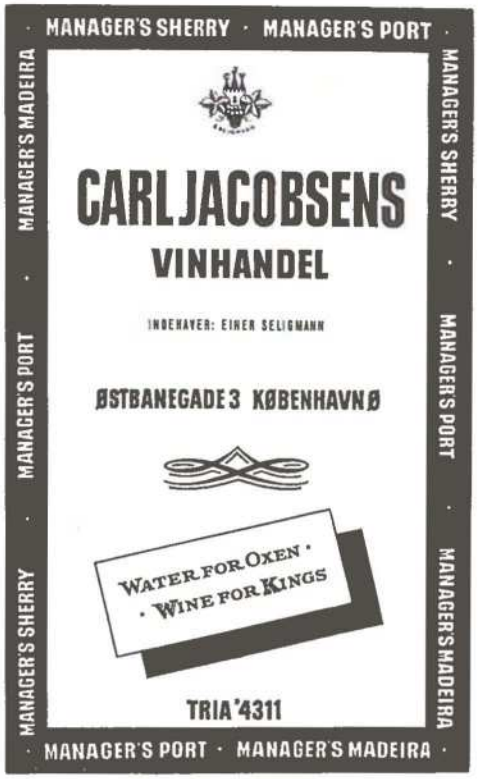


Figur 10. SPRINT raketkrop under udskydningsforsøg. Efter udskydning af siloen bremses raketten af de to brede stropper nederst i billedet og fastholdes af tovene i rakettens næse. Styrerorene, der er meget små, er ikke monteret, men rorstammerne ses i det midterste »ternede« felt.

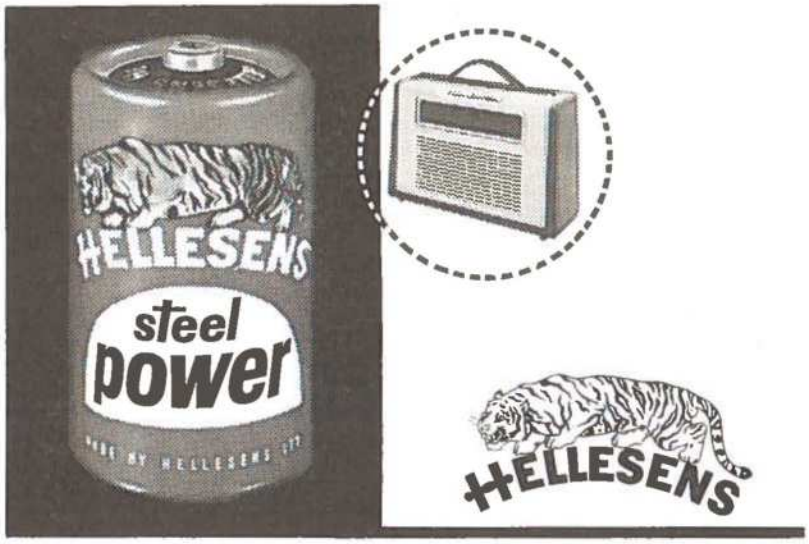
kan blive tale om ét skud mod hvert mål, må man forlange, at træffesandsynligheden ligger så nær 1 som overhovedet mulig, hvilket bl. a. betinges af, at hver enkelt lille del i raketten under alle omstændigheder virker efter sin hensigt (maximal »Reliability Factor«). Man skal derfor ikke vente nogen hurtig og nem løsning af problemerne i forbindelse med SPRINT-rakettens konstruktion, men der er dog ingen tvivl om, at problemerne kan og vil blive løst indenfor en overskuelig fremtid.

At der også sættes noget ind herpå fremgår af bevillingerne for finansåret 1964/65. 334.000.000 dollars er der stillet til rådighed for udviklingsarbejdet. Hertil kommer endvidere 40.000.000 dollars til fortsatte forsøg med ZEUS-raketten, således at der anvendes mere end 1 million dollars pr. dag til antiraketvåbenkonstruktionen. Denne sum angiver med al ønskelig tydelighed den prioritet, man har tillagt arbejdet.

(fortsættes)



Leverandør til militære og maritime messer



Lègion Etrangére

FREMMEDLEGIONEN

I de forløbne år er der ofte under de franske felttog såvel under 2. verdenskrig som i Indokina og Afrika forekommet navnet FREMMEDLEGIONEN i avisernes omtale af begivenhederne. Vi er vel mange, der har den opfattelse, at mændene i denne enhed kun er eventyrere, forbrydere eller andre, der af den ene eller den anden grund ønsker at unddrage sig de normale samfundsforpligtelser.

Major i flyvevåbnet, Knud Janson, sætter i denne artikel bl. a. fremmedlegionen under debat, ligesom majoren giver en oversigt over legionens historie og giver os derfor en bredere baggrund for en bedømmelse af denne franske hærenhed.

I sommeren 1963 var jeg på en tur til Marokko — eller rettere sagt — Maroc, det vestligste af de arabiske lande, og derfor på arabisk kaldet Maghrib el Aksa, hvilket betyder »det yderste vesten«.

Undervejs gjorde jeg ophold i Sydfrankrig med det formål for øje at besøge kirkegården i Puyloubier, hvor fremmedlegionæren Prins Aage hviler, lige som jeg agtede at foretage en rundgang i fremmedlegionens museum, der ligger en kilometer fra kirkegården på »Domaine Capitaine Danjou«.

Efter at have været ved Prins Aages grav samt bagefter at have set museets ejendommelige samlinger var jeg så heldig at løbe på fremmedlegionens informationsofficer, capitaine Pierre Collart. Udover mit pas var min eneste legitimation et medlemskort til »Frihedskampens Veteraner«, hvoraf fremgik, at jeg var et »membre de la fédération mondiale des anciens combattants« samt »membre de anciens combattants de la lutte danoise pour la liberté«, hvilket sidste vakte kaptajn Collarts interesse, idet det viste sig, at han selv var tidligere modstandsmand fra den franske »resistance«. Det hele resulterede i, at han og jeg sammen fik en timelang samtale om modstandsbevægelsen i Europa under den anden verdenskrig, om soldater i dag, om spændingen mellem vest og øst, — og selvfølgelig om fremmedlegionen. Vort møde medførte siden hen, at jeg i efteråret 1963 modtog en invitation fra »Ministère des Armes«, det franske forsvarsministerium, til at aflægge et besøg ved fremmedlegionens 1. regiment i Aubagne (øst for Marseille) samt i forbindelse hermed foretage studier ved fremmedlegionens arkiv i Puyloubier.

På baggrund af dette mit ophold ved fremmedlegionen er det, at jeg kort i det følgende vil søge at fortælle »la vérité sur la Légion Etrangère«, sandheden om fremmedlegionen. Min beretning hviler dels på

samtaler med legionærer af alle grader — lige fra den yngste menige til selve generalinspektøren for fremmedlegionen, general Lefort — og dels er den bygget over uddrag af de kildestudier, jeg med sagkyndig assistance (den fortrinlige arkivar, korporal Mazzier) foretog ved legionens arkiv.

Fremmedlegionens historie

Fremmedlegionen, Légion Etrangère, er oprettet den 9. marts 1831 ved kongelig forordning, givet af Louis Philippe, Roi des Français. Der var to grunde til legionens oprettelse, — for det første: At få samlet det omstrejfende mandskab fra kongens opløste svejtsergarde og fra afdelingen »Regiment de Hohenlohe«, — for det andet: At opstille en styrke til indsættelse i Algeriet, hvor Frankrig var i gang med et erobringsforsøg, der allerede havde kostet svære tab af franske soldater, hvilket ikke i mindste måde havde gjort kongen og regeringen populære. Den nye fremmedlegion — bestående af svejsiske og tyske tidligere lejetropper — kunne nu indsættes i kampene i Algeriet til aflastning af Frankrigs egne sønner, og ydermere kom man på »en pæn måde« af med »det ubeskæftigede, farlige, omstrejfende element« af fremmede soldater i Frankrig.

Sådan fødtes den franske fremmedlegion!

I løbet af året 1831 formeredes fremmedlegionen efter en lang række organisationsmæssige vanskeligheder i syv bataillonner således:

1. Bataillon: Den tidligere svejtsergarde og det tyske regiment Hohenlohe,
2. Bataillon: Svejtsere og tyskere,
3. Bataillon: Svejtsere og tyskere,
4. Bataillon: Spaniere,
5. Bataillon: Forskellige nationaliteter, men overvejende italienere og sardinere,
6. Bataillon: Belgiere og hollændere,
7. Bataillon: Polakker.

Senere forlod man denne opstilling af »nationale« eller »nærbeslægtede« enheder, og blandede mandskabet mest muligt inden for hver enhed, idet den oprindelige inddeling let gav anledning til fejdetilstande mellem legionens bataillonner.

I de 133 år, fremmedlegionen har bestået, har de 126 år været »années de campagnes«, år, hvor større eller mindre felttog har været ført, eller hvor legionen eller enheder af denne har deltaget i omfattende krigshandlinger som del af den franske hær eller som et udsendt fransk ekspeditionskorps.

Løjtnant Christian Selchau-Hansen, faldet i fremmedlegionen den 1. september 1903 i slaget ved El-Moungar.

Fremmedlegionærer har kæmpet i Spanien 1835—39, under Krimkrigen 1854—55, i Italien 1859, i Mexico 1863—67, i Frankrig 1870—71, og årene derefter i Tonkin, på Formosa, Dahomey, Sudan, Madagascar, Maroc, den nære Orient, Syrien, Indokina, Tunis, Ægypten og Algeriet. Endelig har fremmedlegionen haft betydelige styrker med i både den 1. og den 2. verdenskrig.

DER VAR ENGANG..

Peary Land ekspeditionen 1938

I indledningen til artiklen i Flyvevåbnet nr. 3/1964 om FM I-50 Perssuak blev omtalt, at den bl. a. deltog i den hurtigst planlagte og gennemførte ekspedition til Nordgrønland, hvilket jeg her skal prøve at give et indtryk af.

Idag, hvor vi flyver overalt på kloden og kan planlægge enhver flyvning på grundlag af ICAO-håndbøger med alle mulige oplysninger om lufthavne, radiohjælpemidler, vejrtjeneste, brændstofforsyning m. v. og med det nødvendige kortmateriale til rådighed, kan det lyde mærkeligt at tale om en ekspedition for at flyve til Nordgrønland, men i 1938 var både hjælpemidlerne og oplysningerne om disse meget begrænsede, en udbygning heraf fandt først sted under og efter 2. verdenskrig, og selv under Peary Land Ekspeditionen 1947—50 kunne man af disse grunde endnu tale om »ekspedition«, men den blev da også med rette kaldt: den sidste store ekspedition til Grønland.

Det er måske et postulat, når ekspeditionen i 1938 betegnes som den hurtigst planlagte og gennemførte ekspedition til Nordgrønland, men fra det tidspunkt, da ideen til ekspeditionen opstod, til den dag, den var heldigt afsluttet, forløb kun ca. 4 måneder, til trods for at man den dag, arbejdet med planlægningen begyndte, end ikke havde et fly i Danmark, som kunne klare opgaven.

Baggrunden for ekspeditionen.

Den nordligste del af Grønland — Peary Land — har vel hørt til blandt de vanskeligst tilgængelige områder på jorden, indtil flyvningen banede vejen, og selv om mange polarforskere som Peary, Peter Freuchen, Lauge Koch, Ejnar Mikkelsen, I. P. Koch og Mylius-Eriksen m. fl. havde udfoldet utrolige anstrengelser for at udforske og kortlægge landet, var det dog stadig en »hvid plet« på landkortet i 1938, specielt hvad det indre af landet angik, idet omridset af det i hovedsagen var kortlagt, men der var stadig mange uløste gåder, som f. eks. den omstridte Peary Kanal, der mentes at skille Peary Land fra det øvrige Grønland.

Dette var i sig selv en udfordring til at udforske landet fra luften, men impulsen til aktion kom mærkeligt nok fra et landområde, som ikke eksisterer — Fata Morgana Øerne.

I 1937 havde Rusland gjort et fremstød i den arktiske forskning ved med fly at landsætte en videnskabelig ekspedition på storisen ved Nordpolen.

En del af denne ekspedition — Papanin-

gruppen — gik i drift på deres isflage ned mod Nordøstgrønland og videre langs østkysten, indtil de udfor Scoresbysund blev reddet af en russisk isbryder i begyndelsen af 1938. Da isbryderen på hjemrejsen passerede Store Bælt, blev det bekræftet, at denne gruppe havde observeret ukendt land øst for Nordøstrundingen, altså mellem Grønland og Spitsbergen. Denne observation stemte sammen med flere tidligere observationer gjort af danske ekspeditioner i området, senest i 1933 under flyvning over Nordøstrundingen med en HM II ført af materielmester Victor Petersen med Dr. Lauge Koch som observatør og kvartermester Viggo Kramme som RT/mekaniker. Det ukendte land fik i dagspressen navnet: »Fata Morgana Øerne«, hvilket skulle vise sig at passe særdeles godt.

Den russiske beretning blev den direkte anledning til Dr. Lauge Kochs idé om en dansk ekspedition, som skulle fastslå, om »Fata Morgana Øerne« eksisterede eller ej, og for at ekspeditionen ikke skulle vende tomhændet hjem, hvis øerne ikke fandtes, blev planen udvidet til også at omfatte en flyvning over Peary Land, der rummede så mange uløste geografiske gåder.

Hvorfor hastede det?

Striden mellem Danmark og Norge om suveræniteten over Østgrønland var for få år siden overstået og afgjort ved den internationale domstol i Haag, hvor Nordmændenes okkupationer af områder i Østgrønland var blevet underkendt, vel ikke mindst på grund af den danske forsknings indsats under treårs-ekspeditionen (1931—34) og den hermed forbundne luftkortlægning af Grønland.

Det formodede nye landområde måtte efter de hidtidige observationer ligge nærmest Grønland, hvorfor det måtte være en dansk opgave at konstatere dets tilstedeværelse og tage det i besiddelse.

Den nordatlantiske flyverute mellem Europa og Amerika var stadig i søgelyset, og man var allerede nu klar over den betydning, arktiske radio- og vejrstationer ville få for flyveforbindelsen mellem disse verdensdele.

Af erfaring vidste vi, at de bedste flyve- og observationsforhold i området kunne forventes i det tidlige forår, hvorfor det skulle være enten nu eller om et år — så hvorfor ikke nu?

Planlægning og forberedelser

Da Dr. Lauge Koch i februar 1938 kom frem med sine planer vakte de nogen opsigt, men blev overalt mødt med stor velvilje, både Statsministeriet, Marineministeriet, Den Kgl. Grønlandske Handel og Marinens Flyvevæsen var parate til at medvirke til deres gennemførelse, så det varede ikke længe, før den nødvendige officielle godkendelse var sikret, og arbejdet med den mere detaljerede planlægning og forberedelse kunne sættes igang.

Der skulle først og fremmest findes et fly, som var egnet til denne specielle opgave, dvs. et fly med den fornødne rækkevidde og nyttelast, som i praksis havde bevist sin driftsikkerhed, og som kunne leveres ret omgående sammen med de nødvendige reservedele og -motorer. Da Dr. Koch henvendte sig til Flyvevæsenet, kunne man her straks pege på Dornier Wal flyvebåden, som Deutsche Lufthansa i nogen tid havde anvendt på postruten over Sydatlanten mellem Dakar og Port Natal med fint resultat, et pionér-arbejde som var blevet fulgt med stor interesse, også af Flyvevæsenet. Man var tillige informeret om, at Lufthansa netop stod for at udskifte flyene på ruten med den nye DO-18 med dieselmotorer, så mulighederne for køb skulle være gode.

En henvendelse til Lufthansa gav da også hurtigt resultat, og i løbet af forbavsende kort tid var der sluttet kontrakt om køb af 1 stk. Dornier 10-ton Wal, brugt og ubeset, med tilhørende reservemateriel. Flyet befandt sig da stadig i tjeneste på Sydatlanten, men blev umiddelbart efter fløjet til

Travemünde for hovedeftersyn på Lufthansas værksteder, ligesom der skulle foretages visse ændringer bl. a. ved motorernes olie- og kølesystem som følge af den radikale ændring af flyets arbejdsområde fra tropisk til arktisk region. Det må indrømmes, at arbejdet på flyet gik hurtigt, effektivt og »plangemäss«, så maskinmester P. Schleimann, der på Flyvevæsenets vegne førte kontrol hermed, ikke havde større vanskeligheder, undtagen måske med sproget nu og da.

Medens dette arbejde stod på, skred forberedelserne i København godt frem. Gamle »Gustav Holm«, der lå i vinterhi som normalt på den tid, hvor sejlads på Grønland var indstillet i vinterperioden, blev gjort sejlklar og forsynet med ekstra radioudstyr afpasset efter flyets, en radiopejler og en særlig meteorologimodtager, så skibet var klar til at fungere som basisskib på Spitsbergen, der var udset som udgangspunkt for flyvninger mod Nordgrønland.

Foruden brændstof, olie, reservedele og hjælpemateriel skulle »Gustav Holm« medføre et HM II fly, som skulle assistere med isrekognoscering, vejrobservation og evt. eftersøgning og redningstjeneste indenfor dets begrænsede rækkevidde i tilfælde af nødlanding med Perssuak. HM II'en førtes af flyverløjtnant C. Sundby, der senere blev 2. pilot på Perssuak.

Navigationen under flyvningerne mellem Spitsbergen og Grønland blev grundigt forberedt med værdifuld assistance af Søkortarkivet, der fremstillede et specielt kort i polarprojektion med indtegnede misvisningskurver, såvidt de var kendt, beregnede stedlinie- og azimuthtabeller til brug i forbindelse med boblesextant og solkompas, ligesom kompaskurser for delstrækninger var opført i tabel, så det teoretiske arbejde med navigation under flyvning var forenklet mest muligt.

Da jeg foruden at tilrettelægge flyvningen også skulle være fører af Perssuak, var det jo meget rart, om jeg også kunne flyve luftfartøjet, så der måtte en omskoling til, men tiden var ved at være knap. Da »omskolingen« sådan set var karakteristisk for, hvordan man greb det an dengang, må det lige omtales. Perssuak var ikke klar endnu, men det viste sig, at Luftwaffe ville påtage sig opgaven på flyveskolen Ribnitz ved Rostock, så da forberedelserne var iorden, rejste jeg derned den 10. april.

E. J. O.

(fortsættes)

CATERPILLAR

I nr. 6/63 bragte vi listen over de »gamle« medlemmer af Caterpillar-klubben, medens listen over »nyere« fandtes i nr. 1/64. Antallet af faldskærmsudspring er i mellemtiden vokset, ligesom enkelte korrektioner er fremkommet. »Flyvevåbnet« bringer derfor nu en pr. 1. januar 1965 ajourført liste over de kendte tilfælde og anmoder endnu en gang læserne om korrektioner, da redaktionen ikke føler sig sikker på, at oversigten er korrekt, specielt ikke USA-og Canada-tilfældene.

I	30/6	1927	OL H. L. V. Bjarkov
II	29/6	1928	OK J. H. Harms
III	22/11	1933	FL I. P. Toxholm
IV	11/8	1934	SKL H. Wolff
V	11/8	1934	LT L. M. S. Jacobsen
VI	18/8	1935	OL C. C. Larsen
VII	20/8	1935	LT N. Klinkby-Petersen
VIII	20/8	1935	LT L. M. S. Jacobsen (2. gang)
IX	5/8	1936	LT Fritz Rasmussen
X	5/8	1936	LT A. H. Jørgensen
XI	9/6	1938	KL A. A. Pontoppidan

XII	17/2	1939	KL J. J. Ulrich
XIII	29/2	1941	SKL P. B. Christensen (Finland)
XIV	15/8	1943	SG A. J. L. Bøge (Frankrig)
15.	18/9	1950	FL L. F. Hansen
16.	9/5	1951	LT H. C. T. Halken
17.	20/10	1951	OFR K. B. Mogensen
18.	24/1	1952	KD B. P. Nielsen (USA)
19.	16/6	1953	SG F. T. Petersen (USA)
20.	1/10	1954	SG O. R. Larsen (USA)
21.	9/2	1955	FL J. M. Jensen (Tyskl.)
22.	10/3	1955	SG E. Hansen (USA)
23.	29/8	1955	FL P. E. Skorstensgaard
24.	11/1	1956	FL H. C. W. Jensen
25.	14/2	1956	FL O. H. Jensen
26.	8/3	1956	FL A. B. Sørensen
27.	4/4	1956	FL C. B. Davidsen
28.	11/11	1956	FL H. O. Ladegaard-Pedersen
29.	18/2	1957	FL P. K. Hansen
30.	25/4	1957	FL S. T. W. Eriksen
31.	8/7	1957	FL H. B. Nielsen
32.	22/9	1957	FL K. A. Jørgensen
33.	25/1	1958	MJ H. Fletcher (USAF)
34.	25/1	1958	FL V. Høj
35.	1/12	1958	FL P. E. Sucksdorff Olsen
36.	8/12	1958	FL L. Back
37.	20/2	1959	FL I. K. Nielsen
38.	25/6	1959	SG P. Mørch (Canada)
39.	19/1	1960	FL K. Rasmussen
40.	19/10	1960	FL K. M. Rasmussen
41.	19/12	1960	FL P. Jarnum
42.	7/2	1961	FL K. Engel
43.	9/3	1961	FL B. S. Larsen
44.	17/4	1961	FL P. Scheuer-Larsen
45.	17/4	1961	FL F. P. T. Horne
46.	12/5	1961	MJ K. Smith (USAF)
47.	12/5	1961	FL A. Ravn
48.	12/5	1961	FL O. M. Nielsen
49.	5/6	1961	SG B. Wingsøe (Canada)
50.	17/6	1961	FL S. B. Henriksen
51.	23/9	1961	FL J. P. Ungar
52.	21/1	1962	FL F. P. T. Horne (2. g.)
53.	21/6	1962	FL P. Tidmand
54.	17/11	1962	FL S. B. Kanne
55.	14/12	1962	FL G. Sørensen
56.	19/1	1963	FL F. Kirkegaard Nielsen
57.	19/3	1963	FL B. Andresen
58.	19/3	1963	FL O. Skytt
59.	16/4	1963	FL P. Scheuer-Larsen (2. gang)
60.	17/4	1963	FL J. P. Ungar (2. gang)
61.	15/5	1963	FL T. S. H. Olsen
62.	3/7	1963	MJ B. E. Pedersen
63.	16/7	1963	FL F. Kirkegaard Nielsen (2. gang)
64.	7/11	1963	SG J. H. Kristensen (Canada)
65.	5/5	1964	FL B. Nielsen
66.	5/5	1964	SG J. Pedersen
67.	29/7	1964	FL H. Brimer
68.	29/7	1964	FL P. Holm
69.	5/10	1964	FL E. B. Pedersen
70.	4/12	1964	FL V. W. Hansen

Efter denne opgørelse er der således i Danmark forekommet ialt 60 udspring, hvortil kommer 3 i Canada, 1 i Finland, 1 i Frankrig, 1 i Tyskland og 4 i USA.

Sagt på en anden måde betyder det, at ialt 63 danskere til dato har reddet livet ved faldskærmsudspring, idet der af de anførte 70 tilfælde er 5 gengangere, medens 2 var amerikanske officerer, tjenstgørende i det danske flyvevåben.

Det må dog bemærkes, at det er vanskeligt at få konstateret det nøjagtige antal klubmedlemmer, idet det vel for den enkelte er vigtigst, at han har reddet livet, og ikke, om han får et klubemblem!

Endvidere er de anvendte faldskærme ikke alle af Irvingfabrikat — flyvevåbnet anvender eller har anvendt G.Q. og Pioneer skærme.

Red.

Således opstillede fremmedlegionen under den 1. verdenskrig det legendarisk berømte »Regiment de Marche de la Lègion Etrangére (R.M.L.E.)«, som blev kommanderet af oberstløjtnant Rollet. Samme oberstløjtnant var en ganske ejendommelig type. Skjorte benyttede han ej, men fastholdt ved hjælp af en snoreanordning sin flip og sine manchetter til kroppen. Under angreb på tyske stillinger marcherede han foran sine folk med en opslået, rød paraply højt hævet over sit hoved, så mandskabet til stadighed kunne se, hvor regimentschefen befandt sig.

Rollet blev siden hen fremmedlegionens chef med grad af general. Han var en barsk type, men højt elsket og beundret af sine legionærer, der kaldte ham »le Père de la Lègion«, legionens fader. General Rollet opnåede endvidere at blive Frankrigs højst dekorerede mand, og han regnes med rette for een af fremmedlegionens helte.

Under den 2. verdenskrig var det især fremmedlegionens 13. Demi-Brigade, der indlagde sig uvisnelig hæder, ja, tilmed så meget, at nævnte afdeling blev et af de berømteste regimenter inden for de samlede allierede styrker. Som bekendt kæmpede 13. Demi-Brigade mod tyskerne ved Narvik i Norge i maj måned 1940, hvorpå den siden deltog i kampene om Brest i Frankrig. Ved Frankrigs kapitulation flygtede Demi-Brigaden til England og kæmpede siden i de frie franske styrker i Nordafrika og Syrien. I Italien deltog afdelingen i kampene i april 1944, og fra august 1944 var den i fællig med et ved fremmedlegionen oprettet marchregiment deltager i slagene om Toulon, Lyons, Belfort, Rhinbroerne og Colmar.

Fra de senere år er fremmedlegionen kendt for de hårde kampe i Indokina og i Algeriet — samt fra flere pressemeddelelser om, »at nu er fremmedlegionen opløst«, hvilket sidste forhold er alt andet end rigtigt, idet den navnkundige styrke faktisk lever i bedste velgående som een af den vestlige verdens bedst uddannede og udrustede hærformationer.

Fremmedlegionens opstilling i dag

Legionens enheder er i 1964 geografisk placeret som i det følgende vist:

1. *Regiment Etranger* fremmedlegionens stamregiment, der varetager samtlige legionens administrative funktioner.
   Regimentet ligger i Provence, Sydfrankrig, med kaserner og anlæg i byerne Aubagne, Marseille, Malmosque og Poyloubier.
   Fremmedlegionens skoler, der henhører under regimentet, ligger på Corsica.
2. *Regiment Etranger d'Infanterie* (støttepunkts-infanteri) er placeret i Sahara.

Et Sahara-kompagni ved en parade.

4. *Regiment Etranger d'Infanterie* (støttepunkts-infanteri) er ligeledes i Sahara.
1. *Regiment de Cavalerie* (panserregiment) er også i Sahara.
2. *Regiment Etranger de Parachutistes* (faldskærmstropper) ligger i Mers-el-Kebir i Algeriet (1964!!!).
13. *Demi-Brigade de Légion Etrangère* (infanteri) befinder sig i fransk Somali.
3. *Regiment Etranger d'Infanterie* er på Madagascar.
5. *Regiment Etranger d'Infanterie* (tjenstgørende som ingeniørtropper) ligger i fransk Polynesien.

Ialt udgør den samlede styrke 15.000 mand uddannet som elitetropper og fuldt moderne udrustet, Frankrigs bedst trænede kampgruppe, og fortsat bevaret efter ønske af de Gaulle (selv om han og fremmedlegi-

onen ikke altid nærer de mest venskabelige følelser over for hinanden!).

Over 50 pct. af legionærerne er tyskere (i dag overvejende unge og yngre mænd), medens Svejts til gengæld er det land, der i forhold til landets indbyggerantal til stadighed har leveret det største kontingent af mandskab til fremmedlegionen. Iøvrigt findes en lang række nationaliteter repræsenteret, endog franskmænd, som i 1964 udgør henved 10 pct. af styrken. Det skal fremhæves, at skandinaver altid har været meget velanskrevne i fremmedlegionen, og blandt disse har mange danske opnået et smukt omdømme eller berømmelse for mod og handlekraft.

Hovedparten af officererne er franskmænd, og kommandosproget er fransk.

Fremmedlegionæren

Hvem er han?

Hvad er sandheden om ham?

Fremmedlegionens personelofficer i Aubagne har her hjulpet mig med en række oplysninger, lige som samtaler med flere officerer, underofficerer og menige har bibragt mig nogle indtryk, som jeg i det følgende skal søge at samle under eet:

I romantisk farvede beretninger om fremmedlegionen kan som regel læses, at historiens helt har søgt legionen på grund af en ulykkelig kærlighed til en kvinde, der ikke kunne blive hans — heltens. Hertil kan jeg sige, at det er yderst sjældent, at ulykkelig kærlighed er grund til, at en mand søger fremmedlegionen. Derimod er een af de almindeligste grunde til at søge optagelse i legionen, »at man har en utiltalende hustru«, som man rent ud sagt er stukket af fra — »og nu vil have FRED for ved at tjene i legionen«!

Andre søger fremmedlegionen på grund af, at de er politiske flygtninge. Legionen yder sådanne beskyttelse og sikkerhed, og den bliver deres nye hjem og »hjemland«, ganske som det er udtrykt ved een af legionens deviser: »Legio patria nostra«, legionen er vort fædreland!

Nogle søger tjenesten, fordi de har økonomiske sorger, lider under fattigdom eller har haft store skuffelser på deres arbejdsplads (hvilket sidste forhold sikkert gælder flere af de ikke få akademikere og mænd fra tidligere ledende stillinger, man træffer blandt så vel menige legionærer som blandt underofficerer).

En stor del af legionærerne er tidligere professionelle soldater, der efter mange års tjeneste i deres respektive hjemlande har fået lyst til at tjene i fremmedlegionen, verdens berømteste militære korps.

En legionær undersøger en arabers papirer.

I noget omfang søger også eventyrere legionen, især »den rejselystne type«. Endvidere findes en del »bumser« og småstraffede personer; men regulært kriminelt belastede forbrydere optages ikke i vor tids fremmedlegion, som har et snævert samarbejde med Interpol, hvad angår undersøgelsen af ansøgere.

Dog i 1945 var Frankrig mindre nøjeregnende, idet der blandt det meget store antal tidligere tyske soldater, som søgte tjeneste i fremmedlegionen, vitterligt var folk, der ikke ville have kunnet stå for en grundig undersøgelse af deres »nyligt overståede« politiske forhold, — omend vel ikke egentlige krigsforbrydere slap ind i legionen. Hovedparten af nævnte tyskere er imidlertid ikke

blandt de levendes tal længere, — de faldt i Indokina 1945—54.

Det skal iøvrigt pointeres, at fremmedlegionen tilsikrer enhver legionær fuld anonymitet, og det er ikke ualmindeligt, at legionæren indskrives, afskediges og måske dør under et påtaget navn, »nom de guerre«.

Mange kendte mænd har tjent i længere eller kortere tid i fremmedlegionen. Af berømte franskmænd skal jeg fremhæve Marshal Bazaine, der oprindeligt tjente i legionen som sergent, og Marshal Mac Mahon, som en tid var officer i legionen.

Den vordende Kong Peter af Serbien var som legionær med i den fransk-tyske krig 1870—71. Prins Louis II af Monaco har tjent i legionen, og under den 2. verdenskrig tjente Hertugen af Paris, prætendenten til den franske trone, samt Prins Napoleon begge ved legionen som menige soldater. Een af de mest kendte legionærer af »blåt blod« var imidlertid den danske Prins Aage, der som officer i fremmedlegionen har efterladt sig et minde om en modig mand, et hjertevarmt menneske og en stor personlighed. Da fremmedlegionen efter kampene i Algeriet forlod sit hovedkvarter i byen Sidi-Bel-Abbes medførte den tre bårer fra byens legionærkirkegård, — det var »Legionens Fader«, general Rollets båre, Prins Aages båre og den menige, tyske legionær Zimmermanns båre. Alle tre blev på ny bisat i Frankrig på den smukke landsbykirkegård i Puyloubier.

En kvindelig fremmedlegionær

Kvinder kan ikke optages i fremmedlegionen. Der går adskillige skrøner om, at det lejlighedsvis er lykkedes medlemmer af det smukke køn at blive legionærer; men da aspiranten altid skal gennemgå en række lægeundersøgelser, ville det være umuligt for kvinder at klare disse. Kun een kvinde har tjent i legionen, en englænderinde ved navn Miss Susan Travers. Hun indtrådte i fremmedlegionens berømte »13. Demi-Brigade« som ambulance-chauffør, da afdelingen under den 2. verdenskrig nåede til England efter Frankrigs fald. Miss Travers fulgte resten af krigen trofast enheden under samtlige dens forlægninger og kampe, og at hun var en rask soldat, bekræftes ved, at det var Miss Travers, der var chauffør på den jeep, med hvilken general Koenig i 1942 kørte gennem et minefelt, da 13. Demi-Brigade brød ud fra Bir Hakeim. Efter den 2. verdenskrigs afslutning fortsatte Susan Travers med at forrette tjeneste ved afdelingen under dennes kampe i Indokina.

Ånden i fremmedlegionen

Lègion Etrangére er et uafhængigt korps inden for den franske hær — faktisk med en status og en placering, der minder en hel del om den, det amerikanske »Marine Corps«, læderhalsene, har i USA.

En gammel dreng, sergent, med 17 års tjeneste i legionen (svejtser).

Officerer og mandskab er gennemsyret af »legionens ånd«, der erstatter den enkelte legionærs egen nationalfølelse.

Det daglige livs grundpiller hviler på:

Et øget kammeratskab — på tværs af nationale forskelle — alt gennem en forøget disciplin.

Fastholdelse af traditioner og myter, der især »plejes« ved hjælp af ceremonier.

En særlig form for tolerance.

Et højt kvalificeret officerskorps samt fantastisk dygtige og rutinerede underofficerer.

Netop hvad traditioner og myter angår, fører legionæren »gårsdagens oppakning« med sig, alt ud fra den betragtning, at i fortiden ligger den ikke mindst vigtige af fremtidens styrkekilder gemt — en inspirerende kraft.

Disciplinen er streng, men alligevel af en egen art; »thi vi er først og fremmest alle legionærer«!

Lad mig give et eksempel på dette forhold.

Kompagniet på en ørkenpost er opstillet til eftersyn af våben. Een af legionærerne angribes pludseligt af «hedekuller«, i legionærsproget kaldet »le caford«, og bryder frem fra geleddet og søger at skyde sin kaptajn. Geværet klikker!

»Sergent«, råber kaptajnen, »giv ham to dages arrest!« — hvilket er taksten for ikke at have sit våben i en sådan orden, at det kan skyde, når det skal benyttes til dette formål!!!

Officerer og menige lever helt og aldeles i deres egen verden med dennes særegne begreber.

Den gamle kongelige svejtsergardes devise »Honneur et Fidelite«, ære og troskab, er legionens fornemste valgsprog og ses gengivet overalt.

Og det er ikke tomme ord; thi indbyrdes er legionærerne også — trods slagsmål (der iøvrigt straffes strengt) — trofaste. Således

En gammel korporal dekoreres af en general.

er det traditionelle nødråb, råb om hjælp, »A moi la Lègion«, legionen til mig! En legionær ved, at han kan bruge råbet under alle forhold, og alle andre legionærer, der hører råbet, skal højt gentage det videre — samt hurtigst muligt undsætte den, som gav råbet, hvilket har reddet mange legionærers liv — både i krig og under besøg i indfødte, tvivlsomme kvarterer.

I den franske hær fejres Juleaften normalt ikke; men i fremmedlegionen fejres højtiden vel mere end i nogen anden militær afdeling i verden — med fuld hensyntagen til så vel katoliker som protestanter.

Mange andre dage mindes, men blandt disse mest af alle »le anniversaire du combat du Camerone«, årsdagen for kampen ved Camerone, den 30. april, dagen hvor helten kaptajn Danjou faldt i Mexico 1863.

Herom kort følgende.

En lille legionærstyrke bestående af 3 officerer og 46 mand måtte — under felttoget i Mexico 1863 — forskanse sig på haciendaen »Camerone«, idet 2.000 mexicanske tropper søgte at tage dem til fange. Legionærerne fik tilbud om at overgive sig; men deres chef, kaptajn Danjou, afslog dette — efter at hver af hans mænd havde givet tilsagn om at kæmpe til det sidste.

Hele dagen rasede kampen om haciendaen. Efter to timers forløb faldt kaptajn Danjou, og tilsidst var der kun fire mand tilbage, der kunne holde sig oprejst. Ialt var

faldet 23 legionærer, og resten lå hårdt sårede på gårdspladsen. Da mexicanerne under anførsel af oberst Milan om aftenen stormede haciendaen efter en fuld dags uafbrudt belejring og beskydning, søgte de resterende fire legionærer at yde modstand, trods de ingen ammunition havde; men de blev alle taget til fange. Mexicanerne selv havde 300 faldne, medens antallet af deres sårede var betydeligt større.

Den følgende dag kom den franske oberst Jeanningros til haciendaen med en større afdeling legionærer. Blandt de på haciendaen faldne legionærer fandt han en hårdtsåret soldat — ramt af 8 skud — en mand, mexicanerne havde anset for værende død. Denne legionær fortalte, hvordan kampen var foregået. Oberst Jeanningros fandt endvidere den metalprotese, som kaptajn Danjou havde båret som erstatning for sin venstre hånd og underarm, hvilken han havde mistet før felttoget mod Mexico. Metalprotesen blev ført med til Frankrig, hvor den hvert år, nærmest som et relikvie, præsenteres ved en parade ved 1. regiment på »le anniversaire du combat de Camerone«.

Fremmedlegionærens uniform er selv i sin nuværende khaki-udformning normeret med traditionsprægede effekter, når det drejer sig om daglig garnisonstjeneste. På hovedet bærer legionæren sin «kepi blanc«, den hvide kasket, der kan føres tilbage til den hvide hovedbeklædning, man anvendte under de første årelange kampe i Algeriet. Hans venstre ærme er prydet med »la grenade à sept flammes«, granaten med de syv flammer, indført som fremmedlegionens korpsmærke umiddelbart før Crimkrigen. Om livet har han et bredt, blåt skærf, »ceinture bleu«, et klæde, der er viklet om ham flere gange. Dette skærf skal beskytte mave og nyrer i kolde nætter, og det er overtaget fra mexicanerne under kampene i 1863. Fraset den typiske hvide legionærkasket er det mest maleriske ved uniformen nok de store, grønne epauletter, som er forsynet med lange, blodrøde uldfrynser. Disse særlige kendetegn går helt tilbage til legionens gamle grenaderer.

Een gang om ugen, normalt torsdag, serveres for mandskabet »le boudin«, blodpølse, en tradition, som fortaber sig i legionens historie. Til pølsen spises ærtepuré. I relation hertil hedder fremmedlegionens officielle march »le boudin«. Marchen og dens tekst er skrevet af en musikdirigent ved legionen umiddelbart efter hans tilbagekomst fra Crimkrigen. Hans »nom de guerre« var kort og godt — Wilhelm.

Legionen glemmer hverken sine døde eller sine levende

Een af fremmedlegionens deviser lyder som følger: »Legionen glemmer ikke sine døde!« — de lever videre gennem den særlige kult, mindedagene, paraderne og traditionerne, og for dem alle, til alle tider, er rejst monumentet »Le Monument aux Morts

En krigsramt legionær, der på rekreations-centret »Capitaine Danjou« omskoles til optiker.

de la Lègion Etrangére«, som tidligere var på kasernen i Sidi-Bel-Abbes; men som i dag smukt er opstillet på paradepladsen i Aubagne.

Men også de levende, der måtte være handicappede, eller som har hjælp behov, huskes.

Krigsramte, invalider og kronisk syge blandt legionærerne kan ved rekreationscentret på »Domaine Capitaine Danjou«, i Puyloubier, gennem behandling og optræning over fire år blive hjulpet i gang, så de siden kan gå ud i det civile liv som optikere, keramikere, kunsthåndværkere, bogbindere, landmænd osv. Tidligere legionærer, der siden måtte være kommet i vanskeligheder af forskellig art, kan altid påregne fremmedlegionens støtte, uanset hvor på kloden de befinder sig; thi det ejendommelige broderskab, legionen udgør — på tværs af nationaliteter og militære grader — rummer også plads for sine »mindste«, de, der siden skulle støttes.

Velfærdstjenesten er på en egen måde langt mere udbygget og vidtfavnende end kendt inden for andre militære samfund.

Det er givet, at nogle legionærer hjemsendt efter 5, 10, 15 eller 20 års tjeneste — har haft svært ved at finde sig til rette i en rolig, borgerlig tilværelse; men sikkert er det i hvert tilfælde også, at fremmedlegionen har skabt mænd, som siden på smukkeste vis har hævdet sig i »en civil tilværelse« — dygtige, handlekraftige ledertyper, ganske som legionen militært har skabt verdens fineste elitekorps.

Det er rigtigt, at fremmedlegionærerne er lejetropper; men de har ikke alene været soldater; thi mange steder er en fredelig udvikling fulgt i deres spor, og i mange tilfælde har de virket som civilisationens pionerer ved anlæg af veje, jordbrug, skoler, byer — samt ved i vandfattige egne at grave brønde og udføre overrislingsarbejder m. v.

Legionæren har altid haft geværet i den ene hånd og spaden eller hakken i den anden!

Endelig bærer fremmedlegionen vidnesbyrd om een ting, at mænd fra et utal af nationer — ofte med vidt forskellig indstilling til tilværelsen — sammen kan løse opgaver, hvor endog ofte kræves, at det er med livet som indsats.

Mænd fra 55 nationer har tjent i fremmedlegionen — danske, norske, svenske, tyskere, svejtsere, ægyptere, japanere, kinesere, senegalesere, siamnesere, marokkanere, amerikanere, englændere, franskmænd og mange andre.

Hvorfor er talrige af disse mænd, længe efter at de blev hjemsendt fra legionen, medlemmer af legionærforeningerne »Les anciens de la Lègion Etrangére«? Mon ikke det var, fordi de — trods alt — fik »eet eller andet« at bygge videre på?

Jeg tror det. *K. J.*

FYENS *Strømpefabrik A/S*

KLOSTERBAKKEN 20

ODENSE . TLF. (09) 11 22 99

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING OG SKJERN

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S

HORSENS . TELEFON 24811

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk:
Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO Sekretariat, Flyvestation Vedbæk, Vedbæk, (01) 89 05 01 Lokal 47.

Organisationens forretningsfører:
Fru J. E. Nielsen.

Kontortid:
Mandag — Onsdag — Fredag
0900—1500.

Den Sjællandske Bondestands Sparekasse

FLYVESTATION VÆRLØSE

åbent hver torsdag kl. 11,30-13
samt på lønudbetalingsdage kl. 10-15

Husk skatten går ned, - når De sparer op. Tal med os om en »Spar-i-skat-konto«

Vi har modtaget...

Hr. Redaktør.
De bedes optage følgende:

Kortforvirring

For nylig stod jeg og skulle forevise mit adgangskort og fandt ved den lejlighed ud af, at det var ikke så få kort, jeg gik rundt med for at klare tilværelsen i det daglige. På mig havde jeg:

— adgangskort til Flyvestation Værløse,
— sprængningscertifikat,
— lægekort,
— militært førerbevis,

desuden: 3 civilt udstedte kort og førerbevis, og endelig militært identitetskort.

Ville det ikke være dejligt, om i hvert fald de militære kort kunne samles i ét kort? Det ville give en god mulighed for rationalisering og samtidig sanere lidt på den bunke, der nødvendigvis må befinde sig i ens tegnebog.

FORSLAG! *Forside*

Billede	Adgangs-kort nr. .....
	SNR. ..... GRAD .....
	Navn .....
Underskrift	Fødselsdato .....
Attest	Udsted.-dato ..... Enhed .....

Bagside

	Diverse beviser
1.	Motorvogn u/o 3500 kg
2.	Motorcykel u/m sidevogn
3.	Specialkøretøj
4.	Lægekort
5.	Sprængningscertifikat

— *og desuden følgende:*

Brevskoleuddannelse af linieofficerer

I B.T. kunne den 16. nov. 1964 ses en artikel om en Sergent, der opnåede en ret omfattende civil uddannelse ved hjælp af brevskolekurser igennem 6 år i forsvaret. Men hvorfor er det kun befalingsmænd af reserven, der kan nyde godt af disse kurser, betalt delvis gennem civilundervisningstjenesten? Den tanke synes nærliggende, at forsvaret med stor fordel kunne yde tilskud til de befalingsmænd af linien, der vil søge brevkurser. Mange af de muligheder, brevskolerne i dag giver for uddannelse, vil kunne være en værdifuld hjælp for forsvarets uniformerede personel i den daglige tjeneste. Ikke alene nu, men også til forbedring af personellets karrieremuligheder, eller en bedre udnyttelse af disse menneskers arbejdskraft. Ganske vist findes der »Hærens Brevskole«, men den er ikke omfattende nok. Mange af os har sikkert mødt det problem, der hedder kontor- og administrationsuddannelse. Hvor meget får en linieofficer egentlig? Selvom man lærer, mens man arbejder, så ses den mangelfulde uddannelse ofte, og navnlig hvor dette personel gør tjeneste sammen med civilt personel. For ikke at forære noget væk uden mulighed for gavn, så vil det være muligt og ønskeligt at opdele udgiften til disse kurser i to dele. Een del, manden selv erlagde, og én del, der blev ydet af forsvaret. Eventuelt kunne denne sidste dels ydelse gøres betinget af et tilfredsstillende kursusresultat. Den for forsvarets hårdt belastede budgets merudgift vil komme tilbage i form af bedre uddannede officerer og befalingsmænd, der også vil føle sikkerheden i deres arbejde vokse og derigennem yde større indsats. Endelig er der problemet med den lave afskedsalder for den største del af linieofficerspersonellet. Det vil være værdifuldt at give disse en mulighed for et civilt arbejde, når de går fra forsvaret.

Med venlig hilsen.

F. Carstensen

CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring - Tændrørsservice - Lynladning
døgnvagt
Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

ASKOV HØJSKOLE
pr. Vejen
Udvidet undervisning for kvinder og mænd

Måløv Maskinværksted
Centralvarme . Oliefyr . Blikkenslagerarbejde . Alt maskinarbejde
Tonny Nielsen . Tlf. 97 25 58
Aut. gas-, vand- og sanitetsmester

MIKKELSEN's Isenkram
Vordingborg
Telf. Vordingborg 114 - 1621

Vi drikker mælk
FRA
Baunedals Andelsmejeri

For ædel Portx
P. WEILE & SØN
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
VINHANDLERE SIDEN 1822
AALBORG

RADIO LAN PARTS A/S
SKT. KNUDSVEJ 13
KBHVN. V.
TELEFON:
HILDA 31 11
RADIO - RADAR - TV
Elektrotekniske artikler en gros

Jul. Jacobsen
AALBORG
Teknisk maskin- og olieforretning
Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab
Aalborg

KLAVERUNDERVISNING
v/ fru M. Boss
Aabakkevej 51
Tlf. 74 15 17
København F
Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

A. Schack Eriksen
Autoglarmester
AUTO-RUDER
Studiestræde 48
Telefon BYen 8344 - 7277 - 8345

Påskerejser til Italien...

For de heldige, som endnu ikke har soldet hele årets ferie op, bringes her nogle ideer til påskeferie.

Tilmeldelse sker ved henvendelse til fru Lund-Larsen, Skottegården 12, 6., Kastrup, hos hvem iøvrigt alle yderligere oplysninger samt detailleret program kan fås på telefon (01) 50 37 57, bedst mellem kl. 12—14 og mellem kl. 19—21.

Påskerejse til Rom (12 dage).

I lighed med de foregående år arrangeres der også i år i samarbejde med Ufficio Turismo i det italienske finansministerium en rejse til ROM i forbindelse med påsken.

Afrejsen finder sted onsdag den 14. april kl. 16 fra Københavns hovedbanegård med Alpen-Expressen og foretages med gennemgående liggevogn over Rødby, Fehmern, Hamborg, München og Brenner med ankomst til Rom den følgende dag ved 23-tiden. På Stazione Termini modtages man af embedsmænd fra Ufficio Turismo, der i finansministeriets pullmanbus kører deltagerne til hotellerne, der alle ligger lige ved den Spanske Trappe. Straks den følgende dag foretages der en rundtur i Rom med nærmeste omegn i ministeriets bus, og med en dags mellemrum er der herefter udflugter til Tivoli, der især er berømt for Villa d'Este med tusinder kunstfærdige springvand, — til byerne Albano, Castel Gandolfo (Pavens sommerresidens), Rocca di Papa, den hyggelige vinby Frascati samt til oldtidsbyen Ostia Antica. Endvidere vil Ufficio Turismo kunne sørge for billetter til Operaen samt evt. skaffe adgang til audiens hos Paven for interesserede.

Hjemrejsen bliver lørdag den 24. april om morgenen, ligeledes med gennemgående liggevogn i Alpen-Expressen med ankomst til København den følgende dag ved 14-tiden.

Prisen andrager med ophold og fuld pension på Hotel Oreste, Via del Babuino 60, 850 kr. og 770 kr. for halvpension (morgenmåltidet samt et af hovedmåltiderne). Med ophold på det fornemme Hotel Inghilterra, Via Bocca di Leone 14, er de tilsvarende priser 955 kr. og 875 kr. Med ophold på det helt nye Hotel Valadier, Via della Fontanella 15, er prisen henholdsvis 1.090 kr. og 980 kr. Dette hotel har bad og toilet, radio, TV m. m. til samtlige værelser. Foruden hel/halvpension omfatter ovennævnte priser gennemgående liggevogn (der for natten omdannes til sovevogn) på hele togrejsen, de ovennævnte rundture og udflugter samt assistance af ekspeditionssekretær i finansministeriet Lund-Larsen, der leder turen.

Der kan arrangeres en éndagsudflugt til Napoli, Pompeji og Sorrento samt evt. tillige til de gamle etruskerbyer (Tarquinia m. fl.).

Påskerejse til Firenze (12 dage).

Afrejsen finder sted sammen med ovennævnte gruppe, ligeledes med gennemgående liggevogn og med ankomst til Firenze den følgende dag ved 19-tiden. Med bus køres til Grand Hotel Cavour, Via del Proconsole 3, der ligger i byens centrum. Opholdet her er individuelt, men der kan arrangeres byrundtur, udflugter til Siena og San Giminiano samt til Pisa med afhentning på hotellet.

Hjemrejsen finder sted lørdag den 24. april kl. 11 sammen med ovennævnte gruppe.

Prisen andrager med helpension 825 kr. og 745 kr. med halvpension.

Påskerejse til S. Martino (12 dage).

Afrejse sammen med ovennævnte grupper med liggevogn til Bolzano, hvortil man ankommer den følgende dag ved 13-tiden. Herfra kører man i bus direkte til Hotel S. Martino i byen af samme navn. Byen ligger i Dolomiterne i 1500 m's h. o. h., og skilifts og tovbaner fører op til 2.700 m, således at opholdet, der sker individuelt, kan benyttes til såvel ski- som hvileferie. Hjemrejsen finder sted fra S. Martino lørdag den 24. april om formiddagen med bus til Bolzano, hvor der bliver et par timers ophold, inden Alpen-Expressen afgår ved 16-tiden. Gennemgående liggevogn til København. Prisen andrager 715 kr.

For samtlige ture gælder, at der disponeres over et begrænset antal eneværelser samt værelser m. bad mod tillæg. Sidstnævnte gælder dog ikke Hotel Valadier, Rom, jfr. ovenfor. Deltagere fra Provinsen, der ønsker at rejse over Padborg, fradrager 30 kr. i turprisen, men betaler selv rejsen til Padborg. Der foretages dog pladsreservation i »Nordpilen« fra deltagernes afrejsestation til Hamborg. For børn under ledsagelse af forældre gælder, at der kan fradrages 100 kr., såfremt barnet er under 15 år og 200 kr., såfremt barnet er under 10 år.

☆

Til orientering kan oplyses, at der i samarbejde med Services Sociaux i det franske finansministerium påtænkes arrangeret en rejse til Paris fra d. 6. til d. 15. august.

OFO- ORIENTERING ✯ ✯ ✯

Bestyrelsesmøder afholdtes den 3. december 1964 på Flyvestation Aalborg og 4. januar 1965 i Vedbæk.

Flyvertillægsordningen

Forhandling på formandsniveau mellem alle Flyvevåbnets militære personelorganisationer m. v. fandt sted den 4. dec. 1964. Med visse ændringer kunne OFO skitse til et fællesforslag godkendes.

Selv om nævnte ændringer alle skønnes vel indenfor det mandat, OFO bestyrelse har i denne sag, har sagsbehandleren gennemarbejdet ændringsforslagene og redegjort herfor på bestyrelsesmødet 4. jan. 65.

Der vil nu atter ske henvendelse til øvrige personelorganisationer for godkendelse af oplægget, som herefter vil blive forhandlet med Flyverkommandoen.

Uniformssagen

Ny stationsuniform M/64 for selvbeklædere er nu en realitet. Herudover er det fastlagt, at tjenesteuniform M/51 (battle dress) fortsat skal kunne anvendes, indtil overvejelser vedrørende arbejdsuniform er afsluttet.

Bestemmelsen for brugen af stationsuniform M/64 såvel til hverdag og fest som ved særlige lejligheder vil blive fastsat af FLK. For dolkens vedkommende afventes fremstilling af prototype, baseret på den gamle embedsmandsdolk.

Sammen med Flyvevåbnets anden tjenestemandsorganisation har OFO besluttet et initiativ, der forhåbentlig vil fremme fastsættelse og godkendelse af en selskabsuniform.

Administration af ødetillæg

OFO har modtaget orientering om, at der på et møde i Forsvarsministeriet var truffet aftale om ændring af visse kriterier for ydelse af ødetillæg, som er meddelt medlemmerne ved skrivelse.

Døgntillæg

Sagen om den indtjente lørdagsfriheds samtidige anvendelse som afspadseringsdag er nu endelig i Finansministeriet, som vides at have udbedt sig værnsvis opgørelse for de udgifter, der måtte følge, såfremt sagen ville blive løst alene på et betalingsgrundlag.

Sag om dobbelt husførelse

En sådan sag er nu afgjort derhen, at vedkommende major fortsat vil kunne få udbetalt godtgørelse for dobbelt husførelse indenfor almindeligt gældende regler.

Udvalg vedrørende befalingsmandsuddannelsen og arbejdsklimaet i forsvaret

Formanden vil repræsentere OFO i dette udvalg.

Bladet

Redaktøren redegjorde for udsendelsen af de sidste numre og for forventet udsendelse af det første nummer i 1965 samt kort for bladets økonomi. Bestyrelsen tog redaktørens redegørelse til efterretning.

Det blev af et bestyrelsesmedlem foreslået, at der over ordene »Organisationen af Flyvevåbnets Officerer« på bladets forside blev tilføjet »Tidsskrift for«, hvilket bestyrelsen godkendte.

Endvidere gjorde et bestyrelsesmedlem opmærksom på, at bladets omslag er fedtsugende. Redaktøren lovede at forsøge dette ændret.

Næste møde

er fastsat til den 3. feb. 1965 på Folehavehøj.

Repræsentantskabsmøde 1965

er besluttet afholdt på FSN Karup.

Mac Baren
tobakker

Flere daglige flyforbindelser til og fra
Sønderborg . København . Rønne
Flensburg . Hamburg

Er tiden knap — eller penge værd?

Tal charterflyvning med

CIMBER AIR

Sønderborg tlf. (044) 2 22 77 | Telex 3405 | Afd. Kastrup tlf. (01) 50 93 45

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

KRABBESHOLM
FOLKEHØJSKOLE
SKIVE Tlf. (075) 1 Skive 227

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

Stats-kontrolleret undervisning pr. brev

Skriv efter studiehåndbog med oplysninger om 120 brevkurser – gratis og uden forbindende

DANMARKS BREVSKOLE
Svanemøllevej 77 · Hellerup

OLUF RØNBERG
JERN OR STÅL
AKTIESELSKAB

Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
SAS
LN-MOT
SHELL

HN GENERALMAJOR F GRAHANSE N
ZICAVEJ 3
KLAMPENBORG
517

Hvordan man øger omsætningen (og fortjenesten)

Tag en kort- til mellemdistancerute, læg Boeing 727 jet til. Resultat: flere passagerer, større fortjeneste.

Det er regnestykket hos de luftfartsselskaber, der nu flyver Boeing 727.

Siden 727 blev sat i drift, har den samlet mere ros fra passagerer (og piloter) end nogen anden ny rutemaskine i mange år. Den arbejder også med lastfaktorer godt over industriens gennemsnit. 727 sætter også pålidelighedsrekorder. For eksempel foretog en bestemt ny 727'er 352 præcise starter uden en eneste mekanisk forsinkelse. 727's ydelser overstiger Boeings originale garantier med så meget som 12%. Dens lave operationsomkostninger og høje ydeevne gør den - efter udsagn fra luftfartens ledere - til »den mest profitable maskine, vi nogensinde har fløjet«.

Boeing 727'ere betjener 70 byer på ruter for 10 forskellige luftfartsselskaber. De har, siden de blev sat i drift i februar i år, fløjet 55 millioner kilometer og har transporteret mere end 2¼ million passagerer. Allerede nu er 225 Boeing 727'ere blevet bestilt af disse berømte luftfartsselskaber: All Nippon, American, Ansett-ANA, BWIA, Eastern, JAL, Lufthansa, National, Northwest, PSA, South African, TAA, (Australien), TWA og United.

BOEING 727

2558

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation Vandel

Flyvevåbnet

TIDSSKRIFT FOR ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 2 1965

„...vort mest fuldendt tilfredsstillende og mest profitable fly"

„...det mest profitable fly, vi nogensinde har fløjet med"

„...har hjulpet vort selskab til at sætte nye rekorder i fortjeneste"

De ovenfor citerede udtalelser stammer fra ledere af tre forskellige luftfartsselskaber, der flyver tre forskellige Boeing-jets på forskellige slags ruter.

I hvert enkelt tilfælde er rapporten den samme: Boeing-jets tjener penge. På korte ruter. På middellange ruter. På transoceane ruter. Der er mange grunde til det. Boeing-jets er *planlagt* og *bygget* med det formål at give fortjeneste. De er utrolig hårdføre og pålidelige. De er blevet enestående populære blandt passagererne.

Boeing-jets har sat flere fart- og distancerekorder end alle andre jet-rutemaskiner tilsammen. Og det er bemærkelsesværdigt, at disse rekorder blev sat på almindelige, daglige rutineflyvninger med passagerer og gods.

Boeing-jets har transporteret over 73 millioner passagerer. De har fløjet mere end 2¾ milliard kilometer og har været fire millioner timer (456 år) i luften.

Boeing-jets har vist sig så profitable, at luftfartsselskaberne alene i 1964 har bestilt flere Boeing jetlinere end der nogensinde før er bestilt på et enkelt år hos en enkelt fabrik.

Et andet mål for maskinernes gode økonomi: To tredjedele af alle Boeing-ordrer har været *gen*bestillinger fra luftfartsselskaber, der allerede flyver med Boeing.

BOEING Jetliners

Langdistance 707 · Mellemdistance 720 · Kortdistance 727

FLYVEVÅBNET

11. ÅRGANG

Nr. 2 **1965**

HENNING HAANING HØJ

Industrivarer

Frederiksborgvej. Ølstykke. Telefon Ølstykke 383

Læg turen ad Vestkysten - spis på *Højkro*

- det er *mad*

- der er hygge på *Højkro*

Tove og Carl Sørensen - Telefon Højer 4 23 20

Flyvevåbnet

NR. 2 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Drømmebilleder
— Den rene ynk?
— Sergenter
— OFO-orientering
— Truende fæstning over havet

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Trænings-kommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 05 01, lokal 47.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Redaktionen af dette nr. er afsluttet 21. feb.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Valgene

Året er et mangesidet begreb. Det, man i almindelighed forstår derved, er vel kalenderåret, men nogle tænker nok på finansår, regnskabsår eller andre former for »-år«. For en personelorganisation må året siges at gå fra repræsentantskabsmøde til repræsentantskabsmøde, og således står vi da igen over for et nyt år i vor organisation.

Ved afdelingerne er valgene til repræsentantskabet overstået, og når repræsentantskabet mødes den 25 mar, skal den nye bestyrelse vælges og straks dagen efter afholde sit første møde, som for en del af bestyrelsesmedlemmerne vil være noget ganske nyt.

Sådanne valg — såvel til repræsentantskab som til bestyrelse — kan måske for en og anden være et spørgsmål om blot at få stemt en anden ind, således at man selv slipper, og intet synspunkt kan vel i grunden være værre? Vel er det ikke de store, sindsoprivende ting, der beskæftiger bestyrelsen til det enkelte møde, men alligevel er det af afgørende betydning, at vi som vælgere gør vor indflydelse gældende, således at vi får den mest handlekraftige organisation ud af det, og det får vi kun ved selv at tage aktivt del i arbejdet, såvel til hverdag som i repræsentantskab eller bestyrelse. Mon ikke de fleste, der har været eller er repræsentanter, og som i afdelingsarbejdet har skullet være med til at foreslå og derefter spørge andre, om at ville lade sig opstillet til valg, har måttet prøve af bedste evne at finde overtalelsesmidlerne frem for at nå det ønskede resultat? Beskæmmende er vel det bedst dækkende ord for nødvendigheden af en sådan fremgangsmåde.

Organisationen lover ikke guld og grønne skove i valgflæsk, kun arbejde, der oftest må henlægges til fritiden eller som skubber andet arbejde hen dertil, og kritik fra medlemmer, der som oftest ikke selv har været villige til at være med i arbejdet. Til gengæld kan et tidligere bestyrelsesmedlem forsikre om, at dels fænger arbejdet interessen, og dels oplever man i bestyrelsen et fællesskab om en række vigtige sager og problemer, hvis afgørelse kan få indflydelse ikke alene på vore egne, men også på andre organisationers medlemmer.

Der skal derfor til det afgåede repræsentantskab og afgående bestyrelse lyde en tak for godt arbejde. Til de nyvalgte repræsentanter og de kommende bestyrelsesmedlemmer skal der lyde et velkommen og et ønske om, at de må få held til at gøre Organisationen af Flyvevåbnets Officerer til en endnu stærkere og mere handlekraftig enhed!

NØRHAVE SERVICESTATION
Benzin - Olie - Quick-service
Tobak og spiritus
Eskild Nørhave Vadum 35

STRANDHOTELLET
Emmelev Klev pr. Højer - Tlf. (047) 4 25 88

FRØSLEV SAVVÆRK
OG EMBALLAGEFABRIK
pr. Padborg telf. 7 32 59

HØJSKOLEHJEMMET
St. Heddinge Telefon 142

JERNBANEHOTELLET
Røde Kro
telf. (046) 6 2142 Carl P. C. Bødker

Kværs kro
mellem Søgård og Graasten . 3 km fra hovedvej 10
Telefon (046) 5 99 06

Midt i *Sønderjyllands* hjerte ligger
HOTEL GRAM
og venter på Deres besøg
Telefon (048) 2 14 22

Hvile- og Rekreationshjemmet
»KROGEN«
Hellebæk, Telf. Hellebæk 178
Smukt beliggende i læ af skov. Alle moderne bekvemmeligheder. God, veltillavet mad.

KIØBENHAVNS AKTIESELSKABET HANDELSBANK 1873
HANDELSBANKEN
— altid med i billedet
KARUP . Telefon Karup 37

Malerfirmaet
H. P. Jørgensen & søns eftf.
v/ E. Carlsen
Frederikstorv 4, Ålborg Telefon 2 05 94

DRØMMEBILLEDER

Fra Dansk Toldtidende nr. 1/65 har vi lånt følgende artikel, der på udmærket måde giver udtryk for, hvilke tanker der rører sig blandt tjenestemændene i forbindelse med debatten om efterslæbsreguleringen.

En og anden vil nok heri kunne finde argumenter til deltagelse i de uundgåelige diskussioner med omgangskreds, naboer eller andre, der ikke er tjenestemænd, og som derfor mener sig berettiget til at harcellere over, hvor meget tjenestemændene »får«.

Der er — mærkeligt nok — sjældent i dagspressen tale om, at andre lønmodtagere »får«, de »skal have«! Det kan vist kun kaldes tendensiøs journalistik, med mindre det da er udtryk for ubetænksomhed eller andet værre ....

Efter gennem en årrække at have skoset politikerne for deres adfærd over for tjenestemændene, var det virkelig en fornøjelse i Dansk Toldtidendes sidste nytårsnummer under overskriften »Nu dages det ...« at kunne berette om toneangivende politikere, som i løbet af 1963 havde sagt, at nu gik den ikke længere. Fra 1965 skulle tjenestemandslovens lønningsbestemmelser overholdes — om ikke andet så for at skaffe staten kvalificerede ansøgere til ledige tjenestemandsstillinger.

Til slut i artiklen hed det:

»Det har allerede her i bladet og i dagspressen været antydet, at den senere tids politiske interesse for tjenestemændene er en indledning til kampen om stemmerne — nej, det nægter vi at tro, så ringe står det ikke til med det danske folkestyre«.

Som bekendt skete der siden det, at løfterne blev gentaget af de store politiske partier under selve valgkampen, og efter valget blev forliget vedrørende lønefterslæbet indtil 31. marts 1964 en kendsgerning.

Finansministeren holdt sine løfter, og det samme gjorde partierne ved at konfirmere forliget i Folketinget. Det stod altså ikke ringe til med folkestyret — i hvert fald ikke i den retning. Tjenestemændene har fået tilliden til politikerne tilbage — og ny tro på fremtiden.

Hvad det betyder for klimaet på statens arbejdspladser kan næppe overvurderes.

Virkelighedsnær presse

Ligesom vi således har haft grund til at glæde os over politikerne, har vi med tilfredshed kunnet konstatere, at næsten hele pressen behandlede efterslæbsproblemet og dets løsning loyalt og objektivt. Ja, nogle blade gav endog på tjenestemændenes vegne udtryk for en vis forargelse over, at finansministeren præsenterede den uundgåelige regning lige på *den* måde (afgiftslove-

ne). Vel skulle der skaffes dækning — men man havde jo bl. a. ikke så travlt med at anvise, hvorledes den »fulde« folkepension til alle skulle inddækkes.

Men journalister drømmer også

Men mødte tjenestemændene således i almindelighed forståelse hos såvel politikerne som størstedelen af pressen, så vakte det desto større opsigt, at en journalist, Ove Sundberg, ved Berlingske Tidende (der ellers behandlede efterslæbsproblemerne særdeles objektivt) netop i de dage, da afgiftslovene blev præsenteret for befolkningen, i en stor overskrift fortalte sine læsere, at

Tjenestemændene har goder, som andre ikke kan drømme om at få:
Værdisikret pension,
garanti mod arbejdsløshed,
automatisk lønforhøjelse på ikke under 10.000 kr.,
lånemuligheder på utroligt gode vilkår — og
mange får boliger med huslejer, der må vække almindelig misundelse.

Videre spurgte han:

Er det egentligt rimeligt, at tjenestemændene (selvom de ubestrideligt har ret dertil efter lønningsloven af 1958) nu skal have deres lønninger så meget rettet op, at vi andre, der ikke har faste stillinger i det offentlige, gennem nye afgifter skal finansiere deres halve milliard kroner? Har tjenestemændene ikke i forvejen så mange goder, at de kunne have undværet disse kontanter, som de i øvrigt efterhånden må aflevere omkring halvdelen af gennem skatterne?

Det skal ikke nægtes, at Ove Sundbergs artikler — der var 3 i en serie om tjenestemandsproblemer — bar præg af hans store kendskab til emnet. Heller ikke, at den om goderne var mere saglig, end overskriften lod formode.

Men på den anden side er der næppe tvivl om, at netop orienteringen om tjenestemændenes forhold i *denne* artikel må have bibragt skatteborgerne en fornemmelse af, at tjenestemændenes forestående lønregulering var mindre rimelig. Gennemgående var tjenestemændenes forhold nemlig fremstillet vel rosenrødt, medens til gengæld det private arbejdsmarkeds vilkår var skildret for dystert.

Tjenestemændene har ikke noget mod, at deres lønvilkår og goderne — som virkelig er goder — gøres til genstand for omtale; men det skal ske på en rimelig måde, så sol og vind deles lige.

Lad os imidlertid på den givne anledning i al korthed betragte nogle af de i artiklen fremdragne forhold, så vi kan se, om tjenestemandsgoderne virkelig er så uopnåelige og misundelsesværdige for private arbejdstagere.

Pensionen

Tjenestepensionen er vel nok det gode, som de fleste hefter sig mest ved, og det gælder sikkert både inden for og uden for statstjenesten.

Hr. Sundberg har anført et eksempel:

En tjenestemand i indtægtsgruppen omkring 23.000 kr. (nærmere 22.000 kr. efter pensionsfradraget) får ca. 15.000 kr. i egenpension og tillige folkepensionens mindstebeløb (ægtepar) på ca. 1.700 kr., ialt ca. 16.700 pristalsregulerede kroner. Det er mere end det dobbelte af folkepensionen for et ægtepar, for tiden ca. 7.700 kr., der ligeledes er genstand for dyrtidsregulering. Endda er det tilladt tjenestemanden at tjene alle de penge, han vil, i det private erhvervsliv — det rokker ikke pensionen. Men folkepensionisten får nedslag blot for et beskedent ekstrajob.

Regnestykket kunne ved en overfladisk betragtning se grelt ud. Men det er slet ikke muligt at lave et rigtigt regnestykke alene på grundlag af de foreliggende oplysninger. Før det rigtige resultat kan udregnes, må det nemlig *også* tages i betragtning,

at der ved den endelige fastsættelse af tjenestemændenes lønninger i 1958 i lønningskommissionen (den sad i 4 år) *både* blev foretaget en vurdering i forhold til tilsvarende »civile« stillinger og en lønafkortning for værdien af tjenestemandsgoderne, herunder sikkerheden for fast beskæftigelse, sygeforsorg, *pension* osv.,

at der ligeledes med lønningsloven af 1958 skete en ret betydelig forringelse af tjenestemændenes pensionsvilkår, bl. a. ved en væsentlig forhøjelse af pensionsbidragene, og ved at pensionerne på forhånd blev reduceret med folkepensionens mindstebeløb,

at tjenestemændene foruden at betale eget bidrag på 4 pct. af lønnen og det almindelige folkepensionsbidrag på 1½ pct. *også* gennem de almindelige skatter bidrager på lige fod med alle andre til dækningen af udgifterne ved den almindelige folkepension — som de ikke får, og som jo koster op mod 2 milliarder kr. eller *8—10 gange mere end folkepensionsbidraget indbringer.*

at nedslagsreglerne for folkepensionister slet ikke er så slemme (som folk forestiller sig og i øvrigt er under gradvis afvikling for at falde helt væk om 5 år,

at ethvert ægtepar i 20—25 års alderen for godt 2/3 af, hvad tjenestemanden med de 23.000 kr. betaler i direkte bidrag til sin egenpension, ved hjælp af indekskontrakter kan sikre sig et af staten pristalsreguleret supplement til folkepension og ATP og derved faktisk få samme pension som tjenestemanden,

at det endnu stærkere, end Ove Sundberg gjorde det, må pointeres, at vi inden mange år givet har den alle omfattende »svenske« pensionsordning med 60 pct. af de 15 bedste års indtægt — »tjenestemandspension«, og

at der allerede i dag findes firmaer og institutioner, som helt enkelt byder deres funktionærer bedre pensionsvilkår, end staten giver sine tjenestemænd.

Når alle disse ting også tages med i regnestykket, bliver resultatet, at tjenestemændenes pensionsordning aldeles ikke er noget, som »andre ikke kan drømme om at få«. Det kan de i høj grad. Og allerede nu behøver det ikke at blive ved drømmen.

Automatisk lønforhøjelse

Det skulle være et særgode for tjenestemænd, at de automatisk opnår en lønstigning på »ikke under 10.000 kr.«.

Bortset fra, at en ret betydelig lønstigning ved alderstillæg m. m. i betragtning af de ofte *meget* beskedne begyndelseslønninger — en højt uddannet etatsassistent begynder *efter* lønreguleringen med 340—50 kr. om ugen i København — er en absolut forudsætning for at få kvalificerede ansøgere til stillingerne, så ligger det jo sådan, at så at sige alle private funktionærer har automatiske lønstigninger, som ikke står tilbage for tjenestemændenes.

Og arbejderne, hvoraf i hvert fald en del af de faglærte har begyndelseslønninger, svarende til mange tjenestemænds slutlønninger, har af den grund heller ikke anledning til at misunde tjenestemændene den automatiske lønstigning.

Vi kan ikke forflyttes

Nej, de »kongelige« ikke. Men de andre! Og de »kongelige« må tit af sted for at følge med i avancementsrækken. Masser af etatstjenestemænd har flyttet teltpælene 5—10 gange, mange befalingsmænd langt oftere!

Og vi kan ikke afskediges

Naturligvis må tjenestemændene, bl. a. på grund af den på det private arbejdsmarked oftest uanvendelige uddannelse, være *særlig* fast knyttet til staten. Men på den anden side vil forseelser lettere end uden for statstjenesten få meget alvorlige konsekvenser for den pågældende — ja, måske netop føre til afsked.

Medens vi er ved det, kan det i øvrigt godt erkendes, at der hist og her sidder enkelte tjenestemænd, som — for at sige det mildt — præsterer en så beskeden eller så ringe indsats, at der for længst burde være sket dem noget alvorligt. Selv om man også kender sådanne »erhvervshæmmede« på private arbejdspladser — ikke mindst under den herskende mangel på arbejdskraft, så vil der naturligvis i befolkningen være en tilbøjelighed til at bedømme offentligt ansatte ud fra den slags uheldige eksempler. Men det er ikke retfærdigt over for tjenestemændene i almindelighed — de passer nemlig arbejdet, som om forretningen var deres egen. Det er den vel for resten på en måde også!

Vi har billige tjenesteboliger

Ja, men ikke ret mange af os — og boligerne bliver jo, som Sundberg selv skriver, snart dyrere. Det helt overvældende flertal, mere end 90 pct. har *ikke* bolig hos staten, men hænger tværtimod ofte på grund af de mange flytninger på dyre lejligheder i nybyggeriet.

Undersøger man i øvrigt forholdene på det private arbejdsmarked, vil det vise sig, at ikke så få stillinger er forbundet med »tjenestebolig«. Og mange flere med »fri bil« eller »fordelagtig kørselsordning«.

Hvorfor så gøre statens boliger til noget, »der må vække almindelig misundelse«?

Vi får jubilæumsgratialer

Det gør vi. For 2 år siden fik jeg 250 kr. for 25 års tjeneste! Nu giver det 500 kr. og 800 kr. for 40 år. 1.000 kr. for 50 år.

Skulle det være en særlig tjenestemandsfordel?

Ethvert ordentligt firma giver mindst 1 måneds løn ved tilsvarende lejligheder.

Lønforskud med 4 pct. rente

Ja vist, men de kan ikke lide det på grund af almissekarakteren. Har ikke særlig let ved at få dem — og søger derfor oftest slet ikke. Låner derimod *masser* af penge andre steder. Til markedsrente.

Hvor lidt »lønforskud til 4 pct. rente« betyder for landets mere end 80.000 tjenestemænd, vil fremgå af, at der vel ydes ca. 10 (ti) kroner pr. mand pr. år!

Men ethvert firma af nogen betydning har interessekontor med forvaltning, indlån til overrente, fordelagtige lån — mange steder rentefri!

Gennemgangen kunne fortsætte

Det vil sikkert af det allerede fremførte fremgå, at påstanden om, at tjenestemændene har goder, som »andre ikke kan drømme om at få«, ikke har meget hold i virkeligheden. Det vil derfor ikke tjene noget formål at fortsætte gennemgangen.

Derimod kunne det måske friste at se lidt mere (end vi allerede har gjort) på erhvervslivets medarbejdergoder, goder, som statstjenestemændene i hvert fald indtil videre må nøjes med at drømme om.

Vi behøver blot at nævne sådan noget som velfærdsforanstaltninger. Dér er staten langt bagefter. Og det vil den sikkert være længe endnu. Ikke mindst efter den behandling finansministeren fik i store dele af pressen, da han meget prisværdigt prøvede at skaffe sit personale de samme feriegoder, som mange privat-ansatte har.

Men lad det nu hvile. Vi vil ikke lade vor øjeblikkelige glæde over, at tjenestestemændenes trængselstider tilsyneladende er forbi, forstyrres af, at der endnu er ét og andet at rette.

Hensigten med disse linjer har ikke været at jamre — men derimod blot at påvise, at antydningen af, at vi med den fremtidige udligning af lønefterslæbet både får i pose og sæk, er grebet ud af luften.

Man kan måske i den forbindelse minde om, at tjenestemændenes rolle som stabilisatorer i den økonomiske politik i tiden 1958—1964 har kostet hver af dem sådan noget som et halvt års løn!

Jørgen Ulrik Sølling

Den rene ynk???

Redaktionen har fra Kaptajn (S) N. C. C. Andersen, der er faglærer i fysisk uddannelse og træning ved Flyvevåbnets Officersskole, modtaget følgende indlæg i debatten om den fysiske udvikling i almindelighed og motionens sundhedsmæssige værdier i særdeleshed.

Det forlyder ofte fra mange sider, at legemskulturen forsømmes. Der drives noget sport, men af for ensidig art. For få går til gymnastik. Det sidste er alvorligt, især når vi ved, at de unge idag kun arbejder manuelt i ringe omfang.

Spørger man de unge, hvorfor de ikke dyrker gymnastik, lyder svaret, at de er for trætte.

Teknikken har befriet os for det hårde slid, men det er et trist perspektiv, at vi skal betale med legemlige skavanker i en tidlig alder.

Iagttagelser fra en femårig undersøgelse foretaget af den militære-medicinske undersøgelsescentral i Stockholm viser, at de 40 årige, som blev genindkaldt, var i bedre form end de 20 årige rekrutter. Dette naturstridige fænomen skyldes, at de ældre fik bygget deres muskulatur op, før motoriseringen slog igennem, mens de unge aldrig får rigtig træning.

Flyvevåbnet er vel nok det værn, der er mest teknisk kompliceret med deraf følgende stillesiddende arbejde. Langt den største del af personellet, herunder især personel i alderen 25-50 år, får aldrig nogen form for motion gennem det daglige arbejde.

De unge, der skal træde i vore spor, er på alle måder dårligt fysisk stillede.

Øvelser, der bidrager til holdning og styrke, negligeres. I en tidlig alder bliver der anskaffet et motorkøretøj, og degenerationen har begyndt sin virksomhed.

Muskler, hjerte, kredsløb og lunger får ikke lov at virke under et kraftigt arbejde. Viljen til at gennemføre bliver ikke sat på prøve. Hurtigt henføres ungdommen til de passive, ugidelige og ligegyldiges lejr for aldrig at komme derfra. Mennesket har forrådt sig selv. Samfundet har påført sig en kulturskade.

Vi må gribe os i vor egen til tider lidt for fede barm. I Flyvevåbnet, hvor mange helt unge påbegynder deres levevej, har vi en mulighed for at gøre en del af det godt igen, som tidligere er forsømt.

Så sent som i juni 1963 blev der udsendt en Flyverkommandobefaling (B 175), efter hvilken alt personel, alt efter grad og alder, skulle sikres 1-2 timers passende fysisk træning om ugen. Hermed var der på tjenstlig basis mulighed for at påbegynde en form for træning. Men enhederne har ikke af hensyn til højere prioriterede opgaver kunnet afse tid hertil.

Men har vi da tid til at se det ene unge menneske efter det andet slumre ind og henfalde i en ynkelig kropslig elendighed, tidligt dømt til legemligt forfald?

En af menneskets fornemste evner er den skabende fantasi, der betinger perspektiv, vækst og blomstring. Beslutningen om at træne nogle gange ugentlig skaber ganske

naturligt perspektiv, kræver vækst gennem målbevidst selvtugt.

Herved bevares livskraften og dermed livsglæden.

Befalingen ligger i skuffen; den har perspektiv. Den er et led i personelplejen. Den kan give rekreation midt i en ensformig tjeneste. Den kan være medvirkende til, at opgaver, som tidligere gik trægt, nu langt lettere kommer fra hånden.

Før vi kommer igang, skal meget overvindes. Mange, som kun har et skuldertræk tilovers for legemlig træning, skal overbevises om, at det har en meget stor betydning for den enkeltes vel, at han jævnlig får lejlighed til at bruge sine kræfter.

Manglen på faciliteter til udførelsen af øvelserne er ikke nogen hovedpine. Se ud af vinduet. Der findes sikkert lige i nærheden mulighed for at løbe en lille tur. (Husk opvarmning først).

Kun en mentalitetsændring hos de ældre fra tidligere tiders formalistiske og »stroppetur's« tankegang til friere og mere utvungen vurdering vil medvirke til positiv løsning af det moderne menneskes store fysiske problem.

En væsentlig årsag til, at træningen ikke tages op, kan være frygten for, at overordnede myndigheder får den opfattelse, at er der tid til fysisk træning, er der også tid til andet mere væsentligt. Dette er slet ikke tilfældet. Flyverkommandoen har ganske klart til enhederne bl. a. skrevet således: »I fuld forståelse for de tidsmæssige krav, andre opgaver stiller til myndigheder og personel, må Flyverkommandoen understrege nødvendigheden af, at personellets fysiske standard højnes«.

Hvor der er en vilje, er der en vej.

Med 2-3 gange 20 minutters træning ugentlig, som foregår i umiddelbar nærhed af tjenestestedet, med et træningsprogram indarbejdet af flyvestationens gymnastiklærer vil meget være vundet.

Der er ikke pålagt personellet en ekstra arbejdsbyrde, men derimod et personligt »løntillæg« i form af et bedre velbefindende.

Vi må ikke sidde med hænderne i skødet og se Flyvevåbnets effektivitet svinde hen i form af et fysisk svagt befalingsmandskorps!

N.C.C.A.

Tidligere artikler bragtes i nr. 6 og 7/64

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

Nær Glud museum - besøg den
"Lille Cafe"
Udflugter indtil 175 couv.
Nyd den gode kaffe med det velsmagende hjemmebagte brød
Medbragt mad velk. **Tlf. (066-3 78 11) Glud 87**

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S
HORSENS . TELEFON 24811

FRA FLYVNINGENS HISTORIE

Efter 2. verdenskrig fra 1945 til 1950 gennemgik den militære flyvning i Danmark den første genopbygningsperiode, der førte frem til Flyvevåbnets oprettelse 1 okt 1950.

De hovedbestanddele, hvoraf Flyvevåbnet blev smeltet sammen, var:

Hærens Flyvertropper med:

4. esk på VÆRLØSE (Spitfire).
3. esk på VÆRLØSE (Oxford).
5. esk på KARUF (Spitfire).

Søværnets Flyvevæsen med:

1. luftflotille, Luftmarinestation KØBENHAVN (Catalina og Sea Otter)
2. luftflotille, KASTRUP (Spitfire og Oxford).
3. luftflotille, KARUP (Meteor MK IV).

Den fælles flyverledelse med:

Flyveskolen, AVNØ (KZ II, KZVII).
Flyveskolen, KARUP (Harvard).
Flyveteknisk tjeneste, VÆRLØSE.

Alt i alt var flyvningen kommet ganske godt igang, større øvelser, herunder øvelser med Hær og Søværn indgik i træningen, og der var uddannet over 100 nye piloter ved begyndelsen af 1950.

Hele denne første genopbygning fra 1945 til 1950 gik hen, før den første pilot reddede sig med faldskærm efter 2. verdenskrig.

CATERPILLAR

15

Flyverløjtnant Folmer Hansen kolliderede den 18 september 1950 i luften med søløjtnant S. Glarborg Petersen (begge er nu majorer).

Folmer Hansens Meteor Mk IV mistede halepartiet, og det lykkedes piloten at komme ud af flyet. S. Glarborg Petersen førte sin Meteor Mk IV tilbage til Karup flyveplads, hvor han foretog landing på een motor.

Af rapporten, som Folmer Hansen afgav til 3. luftflotille, fremgår følgende hændelsesforløb:

Starten fra Karup flyveplads (som det endnu hed) fandt sted klokken 1417 i let skyet vejr med jævn SW-vind. Søløjtnant Glarborg (Meteor Mk IV nr. 476) var fører af en rode, hvis 2'er var flyverløjtnant Folmer Hansen (Meteor Mk IV nr. 477). Roden skulle øve luftkamp, nærmere betegnet målfølgning med gyrosigte.

Efter starten skulle Folmer Hansen lægge sig i kolonnelinie, dvs. lidt bag ved og lidt lavere end førerflyet, hvorefter roden steg op imod den befalede øvelseshøjde.

Under stigningen observerede Folmer Hansen, at fodtrinet på Glarborgs Meteor ikke var gået ind, hvilket normalt skulle

ske samtidig med, at understellet blev taget ind. Dette meddelte han Glarborg over radioen og blev derpå beordret op på venstre side af førerflyet for at kontrollere, om fodtrinet gik op, når Glarborg afprøvede understellet.

Begge fly satte dykbremserne ud for at få farten ned under de 175 knob, som var max. fart for betjening af understellet, og Folmer Hansen lagde sig i tæt formation med Glarborg, skråt til venstre, lavere og lidt tilbage. Han måtte herunder tage gashåndtagene helt tilbage for ikke at passere førerflyet.

Glarborg afprøvede nu understellet, mens Hansen holdt øje med fodtrinet, og netop som understelslemmene klappede i, observerede Hansen en stærk bevægelse af flyene mod hinanden. Han parerede herfor og nåede at bemærke, at hans fly gled lidt frem i forhold til førerflyet.

Et øjeblik efter mærkede Folmer Hansen et ikke særligt voldsomt stød fra bagpartiet af sit fly, der med det samme »tabte næsen« og begyndte et ret roligt, næsten lodret spind. Rorkorrektioner gav ingen virkning, og piloten var klar over, at han måtte forlade flyet.

Kollisionen var sket kl. ca. 1425 i ca. 10.000 ft. flyvehøjde.

Folmer Hansen udløste Hood'en (plexiglasset, der dækker cockpittet), spændte sig fri og pressede sig ud af cockpittet. Han bemærkede maskinen falde væk under sig og udløste så faldskærmen og dalede mod jorden.

Efter nogle minutter var nedturen slut, og Folmer Hansen landede i en pløjemark tilhørende gårdejer Carl Østergård, Vinkel (ca. 8 km sydøst for Viborg). Vinden havde ført ham ca. 5 km bort fra maskinens nedstyrtningssted. Fra gården ringede han hjem til 3. luftflotille, som lod ham afhente og køre til nedstyrtningsstedet, hvor flotillechefen, kaptajn, nuværende oberstløjtnant T. Wichmann, var til stede.

Søløjtnant Glarborg fortæller i sin rapport, samstemmende med Folmer Hansen, om de indledende stadier og derefter, at han mærkede et kraftigt stød under sit fly og så en sort skygge forsvinde skråt fremefter til højre. Hans fly blev straks meget højre-tungt, og brandalarmeringslyset for højre motor tændtes. Der var dog ingen røgudvikling at se, men da advarselslyset vedblev at lyse, stoppede han højre motor og satte ildslukningssystemet i gang og overgik til een-motors flyvning med nedsat hastighed, idet normalhastighed forøgede højre-tunghed så meget, at han ikke kunne modvirke den.

Landingen forløb normalt klokken 1432 på Karup.

Folmer Hansen oplyser i tilslutning til ovenstående:

På vejen ned i faldskærmen havde denne en kraftig tendens til at komme i svingning, denne tendens blev heldigt modvirket ved at trække ned i linerne; det var påfaldende, så tydeligt man hørte, hvad der skete nede på jorden, og der var god tid til at se sig om.

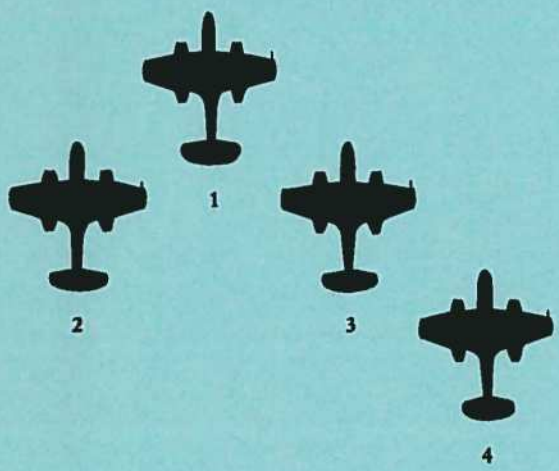
I ca. 2—300 m højde passerede han en sognevej, hvor der netop kørte en mandlig cyklist forbi. Folmer Hansen råbte »halløj« til cyklisten et par gange og så, at han kikkede sig om, men da han åbenbart intet fik øje på, fortsatte han med stærkt forøget hastighed væk fra denne »røst fra oven«.

Det skal tilføjes, at Folmer Hansen efter uheldet var indlagt på KMH i knapt fire uger, idet man fandt ud af, at han havde fløjet med en hjernerystelse, der var pådraget fredag den 15 september under fodboldtræning. Under træningen stødte han og en anden spiller hovederne så kraftigt sammen, at Folmer Hansen som den første synlige virkning opnåede et flækket øjenbryn.

Løjtnant af reserven, nu major af reserven, H. C. T. Halken kolliderede den 9 maj 1951 under flyvning med Meteor Mk IV med flyverløjtnant P. E. Sørensen, der ligeledes fløj Meteor Mk IV. Løjtnant Halken sprang fra sin maskine, der havde mistet halepartiet, mdens flyverløjtnant P. E. Sørensen styrtede ned og dræbtes.

Halken startede i Meteor Mk IV nr. 466 den 9 maj kl. 1402 fra Flyvestation Karup som 3'er i en formation på fire fly med løjtnant af reserven I. J. Rasmussen som 1'er, kaptajn (nuværende oberst) K. Jørgensen som 2'er og flyverløjtnant P. E. Sørensen som 4'er i Meteor Mk IV nr. 468.

Efter at have øvet formationsflyvning over pladsen skulle formationen øve kampformation og steg på nordvestlig kurs i en såkaldt finger four-formation, dvs. en formation af følgende udseende:



Ved overgang til åben formation trak 3'eren og 4'eren ca. 250 meter ud til højre, på hvilket tidspunkt Halken blev klar over, at hans radio var i uorden, idet han hørte fører flyet med ringe styrke, hvorfor han trak ind mod føreren og gjorde opmærksom på dens dårlige radio og derpå igen trak ud på plads. Her bemærkede han, at Sørensen lå meget tæt på hans højre side, hvorfor han forventede, at der var givet ordre til, at 3'er og 4'er skulle bytte plads p. gr. af hans eget radiobesvær.

Pludselig foretog hans fly en brat stigning, og gik derefter næsten lodret mod jorden. Det var ikke Halken muligt at få kontrol over flyet, hvorfor han bestemte sig for at forsøge at springe fra det. Efter at have kastet hood'en og frigjort radio- og iltforbindelserne, spændte Halken sig løs og forsøgte at komme ud, men de to første forsøg mislykkedes på grund af det kraftige vindpres.

Ved tredie forsøg fik han overkroppen så langt ud over venstre kant af cockpittet, at vinden trak ham ud og op langs kroppen af flyet, hvor han fik et kraftigt stød under nakken. Han husker derefter intet, før han fandt sig selv kolbuterende i luften. Halken udløste så sin skærm og landede ca. 1 minut efter (omkring klokken 1425) på en nysået mark.

Fra en nærliggende gård blev flyvestationschefen telefonisk underrettet om det skete.

Af havarikommissionens rapport fremgår følgende hændelsesforløb:

»Uvist af hvilken grund har løjtnant Sørensen, da han skulle bytte plads med 3'eren

i modsætning til, hvad han i h. t. eskadrillens udtalelser har lært, og hvad der er sædvane, forsøgt denne manøvre foretaget ved at gå over det luftfartøj, han skulle bytte plads med. Idet det er nærliggende at antage, at han under denne manøvre har haft blikket rettet noget til venstre — mod føreren af formationen — har han, da han har ment at passere 3'eren og ikke ser mere af dette luftfartøj, for tidligt ført sit luftfartøj nedad, hvorved stb. nacelle og vingeforkant er kommet i berøring med sideror og finne på 3'eren«.

Nedstyrtningsstedet var ca. 5 km nord for Holstebro.

Som kuriosum kan det nævnes, at faldskærmen, hvormed Halken reddede livet, endte sine dage som brudekjole!! På årsdagen for udspringet stod frøken Birte Nielsen i Næstved kirke brud og forlod kirken som fru Halken iført en brudekjole, syet af faldskærmssilke.

DER VAR ENGANG . .

Peary Land ekspeditionen 1938

I nr. 1/65 fik vi ikke plads iil sidste afsnit af første del af E.J.O.'s beretning, som vi bringer her. Vi håber at kunne bringe anden del omhandlende selve ekspeditionen i næste nummer.

Næste morgen mødte jeg min instruktør, oberleutnant Hass, som beklagede at Dornier Wal'en ikke var flyveklar, men jeg kunne komme til at flyve, hvis jeg havde lyst? Meget gerne — så han førte mig ned til en Heinkel He-60, 1-motoret biplan, pontonner, 6-800 HK BMW motor, 2-sædet, som jeg genkendte fra All The World Aircraft. Jeg kravlede op i cockpittet, og Hass gav mig de nødvendige oplysninger om flyveegenskaber, motor-O/M, olietemperatur og -tryk osv., fortalte, at der blev fløjet skoleflyvning både fra søen og fra flyvepladsen lige syd for, så med den ø-lige vind var der venstrerunde over søen, højrerunde over land, og at jeg kunne starte og lande, hvor jeg ville indenfor det afmærkede område, blot jeg holdt godt udkig efter andre fly. Hvorpå han ønskede god fornøjelse og vinkede farvel. Det var et fint, velflyvende luftfartøj, og jeg morede mig med start, drej, landing i 1½ time. Der svirrede lidt rigeligt med fly omkring, Tyskland havde åbenbart meget travlt med at uddanne piloter i 1938.

Om eftermiddagen var situationen den samme, så spøgen gentog sig, denne gang med en Junker W-34, som jeg også fløj i 1½ time.

Den 12. april om morgenen var Dornier Wal'en klar. Det viste sig at være en ældre 8-ton Wal, men i velholdt stand, som enhver brugt bil er det nu om dage, når den skal sælges. Fløj 1 times dobbeltstyring med Hass og derefter igen en halv time med He-60 for at bruge tiden. Efter frokost 40 min. dobbelstyring på Wal'en, der mærkeligt nok havde civil registrering D-AKAL. Umiddelbart efter gik jeg solo og fløj en halv time sammen med en tysk flyvemekaniker, der først så rædselsslagen ud over at blive overladt i mine hænder, men blev noget beroliget, da han blev klar over, at vi kunne tale sammen på tysk.

De følgende to dage fløj jeg solo i 2 t 20 m i tre omgange, hvorefter omskolingen var færdig, og jeg rejste tilbage til København.

E.J.O.

(fortsættes)

Sergenter . . .

I efteråret 1964 udvistes stor offentlig interesse for udtagelse og uddannelse af sergenter.

I denne artikel søger MJ Brynel at klarlægge udtagelses-, uddannelses- og udnævnelsesbestemmelserne med henblik på at konstatere, om disse eventuelt kan og bør ændres.

Grundlaget

Personelloven (lov nr. 174 af 16/5 1962, optaget i k.f.f B 21—1962) bestemmer vedrørende uddannelse af befalingsmænd blandt andet, at ingen kan uddannes til befalingsmand (BM) uden først at have været våbenøvet som menig, og, at befalingsmandsskoler, der tilsigter uddannelse til sergent (SG) og korporal (KP), oprettes efter behov, og på disse optages *egnet menigt personel i fornødent omfang*, idet dog overkonstabler og konstabler kun kan optages efter eget ønske.

Tjenesteomgangen for værnepligtigt personel i FLV er fastsat ved k.f.f. B 2—1957, med henvisning til k.f.f. A 101—1952 vedrørende udtagelse af befalingsmandselever. Selv om de faktiske forhold er væsentligt forskellige fra det i disse kundgørelser anførte, må disse kundgørelser være det idag gældende grundlag for udtagelse af SG fra værnepligtsmassen ved FLV. Som retningslinie for udtagelse af befalingsmandselever fastsattes — i forkortet form — at de bedst egnede udtages uanset ønske. For at være egnet må den pågældende:

— have udvist god opførsel,
— have fornødne skolekundskaber,
— have evner og anlæg for den almindelige militære tjeneste *og* specialtjeneste, samt
— have fornødent helbred.

Udtagelsesantallet fra rekrutholdene synes kun at være fastsat for den forlængst nedlagte infanterilinie, men denne udtagelsesprocent, nemlig 20, må vel også være retningsgivende idag. Herudover kan konstabler og menige fra ældre rekruthold søge optagelse på skole mod at forpligte sig til at underkaste sig samme tjenestepligtsvilkår som rekrutterne på det hold, som de møder på skolen sammen med (k.f.f B 28—1955).

Endelig fastsætter k.f.f. B 23—1960, at FOK og FK, der har forrettet 2 års tjeneste efter ansættelse som FK, kan udnævnes til SG efter gennemgang af et særligt kursus med tilfredsstillende resultat.

Bemærkninger

De nævnte grundlæggende bestemmelser var vel udmærkede i forbindelse med den samtidige tjenesteomgang (bl. a. 3 mdr.s rekrutskole), men forekommer — bl. a. af følgende grunde — ikke mere helt tilfredsstillende:

Udtagelsestiden er for kort. Med en rekrutskole på ca. 2 måneder skal befalingsmandsemnerne være udtaget efter ca. 6 uger (jvfr. OL K. Knudsens artikel i nr. 10 /64). Det synes at være en uforsvarlig stor byrde at lægge på en rekrutskole, og hertil kommer endnu en — vel næsten uløselig — opgave, nemlig at afgøre om et emne vil vise sig i besiddelse af evner og anlæg for specialtjeneste (herved forstås rakettjeneste og kontrol- og varslingstjeneste). Begge disse problemer vil muligvis kunne løses på en bedre måde, ved at rekrutskolen foretager

en foreløbig udtagelse, hvorefter emnerne tilgår de forskellige tjenestesteder for her at gennemgå en slags forskole eller — måske bedre — en videregående rekrutskole med henblik på specialuddannelse. I denne specialtjenesteperiode, der bør være af 2—3 mdr.s varighed, ses de af rekrutskolen forlods udsete emner nærmere an, og de skal kunne udskiftes med andre rekrutter fra samme hold, som evt. skulle vise sig bedre egnede. Ved specialtjenesteklassens afslutning foretages den endelige udpegning af emnerne.

Herved opnås, at udtagelsen hviler på et forsvarligere grundlag som følge af den længere tid, der er til rådighed, samt, at der virkelig er mulighed for at udtale sig om emnernes egnethed til specialtjeneste. Personellovens bestemmelse om, at udtagelse til BM-uddannelse skal meddeles senest 6 mdr. efter mødet, tillader den skitserede ordnings gennemførelse. Det erkendes, at der vil være problemer forbundet med, at både rekrutskole og tjenestested skal udtale sig om emnernes egnethed, men den aktuelle ordning med SG-uddannelse ved to forskellige myndigheder (operative tjenestesteder og SG-skolen) fungerer jo egentlig udmærket og synes at kunne tjene som brugbart forbillede. De tilsyneladende fordele ved den foreslåede ordning forekommer at være det eventuelle ekstra arbejde værd — hvis sådant i det hele taget vil opstå.

En fast udtagelsesprocent synes ikke at tage hensyn til indkaldelsesholdenes forskellige standard. Samme udtagelsesprocent ved hvert hold forekommer umiddelbart at være den nemmeste løsning, men det er jo en kendsgerning, at AUG-holdet m. h. t. civil uddannelse konstant er det bedste hold med NOV- og FEB-holdet kommende langt bagefter som nr. 2 og 3, og endelig kommer MAJ-holdet ind som det dårligste. Idet de øvrige egenskaber ved egnethedsbedømmelse kan forudsættes at være nogenlunde ens, forekommer det nærliggende at fastsætte udtagelsesprocenten under hensyntagen til indkaldelsesholdets standard, f. eks. således: Ca. 20 (FEB), ca. 10 (MAJ), ca. 30 (AUG) og ca. 20 (NOV). Herved opnås at få samme antal emner på et år som nu, men formentlig bedre egnede til at fatte og videregive/praktisere stoffet som følge af en forbedret uddannelsesstandard for gennemsnits eleven. Det kan tilføjes, at med den nuværende ordning findes der ved tjenestestederne en del menige fra AUG-holdet, som kan betragtes som særdeles egnede befalingsmandsemner, og modsat findes der SG fra andre hold, som kun kan betegnes som delvis egnede. Der forekommer intet i gældende bestemmelser, som er til hinder for en smidig udtagelsesprocent, idet personelloven fastsætter, at der optages egnet menigt personel i fornødent omfang. Den foreslåede, glidende udtagelsesprocent vil givetvis medføre problemer i form af bl. a. indkvartering, enkadrering og uddannelse på SG-skolen og i mindre grad ved tjenestestederne. Nogle problemer vil dog være af overgangsmæssig karakter, og det synes værd at overveje, om de tilbageværende problemer ikke — evt. i rigeligt omfang — vil opvejes af SG formentlig noget bedre kvalitet og de dermed følgende bedre resultater.

Optagelse af egnede konstabler og »ældre« menige på SG-skole

Bestemmelserne giver hjemmel herfor, men det virker muligvis hæmmende for interessen, når det kræves, at geledantagne konstabler i visse tjenestefelter først kan optages på SG-kursus efter gennemgang af Konstabelskolen, (FLK ORD B 173).

Tanken om at søge øget tilgang til Konstabelskolen synes — i hvert fald teoretisk — god, og såfremt ordningen ikke virker forsinkende, kan der ikke indvendes noget imod den, selvom bestemmelserne muligvis tillader optagelse på SG-skolen udenom Konstabelskolen. Den tilsyneladende praksis med ikke at optage menige fra ældre re-

kruthold på SG-skole synes næppe rigtig henset til den alt for korte tid til udtagelse af BM-emner på rekrutskolen. Det vil nemt kunne ske, at en menig ved nærmere eftersyn viser sig virkelig egnet, og får han lyst til BM-uddannelse efter at have stiftet rigtigt bekendtskab med tjenesten, burde han på lige fod med rekrutter kunne optages efter ansøgning. Det bør dog retfærdigvis tilføjes, at det formentlig kun vil dreje sig om et meget lille antal menige, som vil benytte sig af en ændret praksis.

I forbindelse med omtale af gældende bestemmelser og eventuelle ændringer til disse vil det være nærliggende at fremsætte endnu et par ændringsforslag.

Geledudnævnelse

Personelloven kræver — måske indirekte — gennemgang af en skole (kursus) for at blive udnævnt til SG eller KP.

Imidlertid fastslås i k.f.f. B 23—1960, pkt. 1 B, 2. b., at egnede konstabler kan udnævnes til KP i hæren.

Dette princip synes rigtigt, idet der jo for konstabelpersonel blot kan fastsættes et passende bedømmelsestidsrum, inden udnævnelse kan finde sted. I dette tidsrum opnås fornødent kendskab til den pågældende, og denne opnår den for en BM så vigtige rutine. Det må antages, at en dygtig og rutineret FOK vil være i besiddelse af den fornødne teoretiske viden, som må kunne ligestilles med en nyudnævnt sergents, og med hensyn til praktik må han kunne betegnes som den nyudnævnte sergent overlegen. Geledudnævnelse forekommer endnu mere nærliggende, når der for udnævnelse til SG kun kræves gennemgang af et meget kortvarigt kursus (4—6 uger). Hertil kommer, at dette korte kursus omhandler helt andre tjenesteområder (fag) end den pågældendes primære, og de på kursus lærte kundskaber vil langsomt gå i glemmebogen, idet man ikke beskæftiger sig med dem til daglig — og vel heller ikke har større behov for dem, end at man hurtigt vil kunne sætte sig ind i dem — hvis nødvendigt. For geledudnævnelse taler endvidere, at konstabelpersonel oftest vil have virket som instruktører, ledere m. v. og hertil kommer, at personellet — om egnet — utvilvsomt vil stræbe efter at kvalificere sig til udnævnelse i mindst lige så høj grad som til optagelse på skole. En SG-udnævnelse beroende på 4 eller flere års udmærket tjeneste synes forsvarlig, og det forekommer ikke påkrævet at gøre den betinget af gennemgang af et — evt. formelt — kort kursus. K.f.f. B 23—1960, pkt. 1.A.6. fastsætter endog, at FOK og FK kan anvendes som KP og SG og fra denne praktiske anvendelse af det pågældende personel synes springet til den egentlig grad ikke langt, specielt ikke når de øvrige forhold, der taler herfor, tages i betragtning.

Her bør også bemærkes, at flyverelever udnævnes til SG ca. 12 mdr. efter skolens/klassens oprettelse. Denne udnævnelse finder sted efter teoretisk og praktisk tjeneste, men kan denne tjeneste fuldgyldigt ligestilles med de i personelloven anførte skoler, skulle f. eks. også Konstabelskoleuddannelse — forbundet med passende praktisk tjeneste — kunne gøre det.

Der synes således at være muligheder for udnævnelse til SG uden gennemgang af SG-skole.

Det bør imidlertid ikke glemmes, at gennemgang af en skole eller selv et meget kort kursus kan give personellet en følelse af at have fået et blåt godkendelsesstempel, som kan stive dem af i overgangstiden, idet det i mange tilfælde vil være et spring at hoppe fra FOK til SG på een dag, selv om der har ligget en lang udviklingsperiode foran.

Hele spørgsmålet om geledudnævnelse synes imidlertid at rumme visse muligheder, og det bør gøres til genstand for nærmere overvejelse.

Degradering

Enhver ordning vil formentlig være behæftet med — større eller mindre — fejl. Det synes derfor rimeligt, at der åbnes mu-

lighed for at eliminere disse. Skulle en SG vise sig ikke at svare til forventningerne, vil det være rimeligt at fratage ham graden og derved fritage ham for det ansvar, som han ikke synes at kunne bære. Samtidig undgås en kompromittering af graden. Sagt på en anden måde: Det forekommer rigtigt, at den myndighed, der kan udnævne SG også bemyndiges til — efter begrundet indstilling — at degradere samme.

Konklusion

Det bør slås fast, at den nuværende udtagelse, uddannelse og udnævnelse af SG egentlig resulterer i mange dygtige eller i hvert fald brugbare SG, men der må kunne konkluderes, at den nuværende ordning synes at kunne forbedres gennem:

— længere udtagelsestid og dermed bedre kendskab til emnerne gennem forlængelse af rekrutskolen med en specialtjenesteklasse,
— udtagelse af SG-emnerne, baseret på såvel den almindelige tjeneste (rekrutskole) som specialtjeneste og gennemført derved, at endelig udtagelse først finder sted efter afslutning af ovennævnte specialtjenesteklasse,
— en smidig udtagelsesprocent, der tager hensyn til holdenes standard,
ard,
— en eventuel gennemførelse af geledudnævnelse af velegnede FOK til SG, f. eks. efter 2—4 års tjeneste som FOK, samt
— mulighed for at fratage uegnede SG deres status som befalingsmænd.

Forekommer nogle af de anførte tanker for radikale, skal det beroligende bemærkes, at langt mere omfattende ændringer — såvel seniorsergentordningen, OS-udnævnelse uden skole, stampersonelordningen m. v. — er gennemført, uden at FLV af den grund er blevet ringere — vel snarere tværtimod.

Brynel.

Mac Baren
tobakker

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri

Måløv Maskinværksted
Centralvarme . Oliefyr . Blikkenslagerarbejde . Alt maskinarbejde
Tonny Nielsen . Tlf. 97 25 58
Aut. gas-, vand- og sanitetsmester

Den Danske Middelstands gens. Forsikringsselskab
TRIO
TEGNER:
Komb. grundejer-, løsøre-, brand-, auto-, ulykke-, syge- og hospital-, ansvar-, tyveri-, vandskader- m. fl. brancher, dog ikke lovpligtige forsikringer eller livsforsikringer.
Fredericia . Telefon 2 43 55 - 2 40 27 fl. lin. . Et godt sted at have forsikret

ASKOV HØJSKOLE
pr. Vejen
Udvidet undervisning for kvinder og mænd

RESTAURANT MORTEN P.
Små hyggelige lokaler . Stor lukket gårdhave
Hyggelige værelser til vore gæsters disposition
Hotel og restaurant Morten P.
Vester Strandgade 7 - Tlf. (073-1) Ringkøbing 193

RADIO PARTS A/S
SKT. KNUDSVEJ 13
KBHVN. V.
TELEFON:
HILDA 31 11

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

CARL JACOBSENS
VINHANDEL

INDEHAVER: EINER SELIGMANN

ØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN · WINE FOR KINGS

TRIA 4311

Leverandør til militære og maritime messer

Stats-kontrolleret undervisning pr. brev

Skriv efter studiehåndbog med oplysninger om 120 brevkurser – gratis og uden forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING OG SKJERN

GÅ I BONDESTANDENS SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:
torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:
onsdag kl. 16.00—18.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:
fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

H. MEISNER-JENSEN A/S
BÜLOWSVEJ 3
KØBENHAVN V
TELEX: 5055
(0138) EV *9770

SALOMON SØRENSEN & SØN
MALERMESTRE
Telefon Søborg 1903

For ædel Port
P. WEILE & SØN
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
VINHANDLERE SIDEN 1822
AALBORG

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING. F.
Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker
Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

OFO- ORIENTERING ✡ ✡ ✡

Bestyrelsesmøde afholdtes den 3 feb 1965.

Årsberetning

OFO har nu udsendt sin årsberetning for 1964. Hvert enkelt medlem har her inden de årlige afdelingsmøder og inden repræsentantskabsmødet (25 mar 1965) kunnet gøre sig bekendt med de problemer, der har været væsentlige for organisationen, og som fortsat i 1965 vil være under stadig behandling.

Økonomi

Organisationens, herunder specielt bladets økonomi blev drøftet. Der henvises til bilagene til årsberetningen.

Avancementsforhold m. v.

Dette sagsområde vil stadig være et af organisationens hovedproblemer. OFO har igen haft lejlighed til at drøfte disse forhold grundigt med forsvarsministeriet.

Mulighederne tegner sig vanskeligt i de nærmeste år. Mange forhold, blandt andet de vanskelige økonomiske forhold, trækker i en ugunstig retning for organisationens medlemmer.

Nærmere om avancementsmuligheder m. v. vil blive meddelt, når normeringsloven for 1965/66 er vedtaget, samtidig med at andre forhold forventes afklaret.

Uniformsspørgsmål

Nogle spørgsmål vedrørende kampuniform og vedrørende selskabsuniform er ikke afklarede.

Der arbejdes på disse sager sammen med de øvrige personelorganisationer.

Klimaudvalget

Formanden repræsenterer organisationen i udvalget, hvor de første møder nu er fastlagt.

Nye møder

Der afholdes bestyrelsesmøde den 2 mar 1965, til hvilket tidspunkt repræsentantskabet for 1965/66 vil være valgt.

Organisationens ordinære repræsentantskabsmøde er fastsat til den 25 mar 1965 på Flyvestation Karup.

Den på dette møde valgte nye bestyrelse afholder sit første møde den 26 mar 1965.

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk:

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO Sekretariat, Flyvestation Vedbæk, Vedbæk, (01) 89 05 01 Lokal 47.

Organisationens forretningsfører:
Fru J. E. Nielsen.

Sekretariatet åbent
Mandag — fredag
0900—1600.

GROSNAYA KREPOST NAD MOREM

eller

TRUENDE FÆSTNING OVER HAVET

»Flyvevåbnet« bringer her i oversættelse et resumé fra KRASNAYA ZWEZDA (Røde Stjerne) den 18. juli 1964. Resuméet er forfattet af Generalløjtnant (fly) I. I. Borzow og er fremkommet i serien: Revolutionen i militærvæsenet, dens betydning ... Vi får denne gang lejlighed til et lille kig ind i det sovjetrussiske marineluftvåben, som oversætteren har forkortet til MLV.

Både USA og dets partnere i NATO lægger stor vægt på marinen. Alene i USA går 35 pct. af forsvarsbudgettet til marinen, og England og Frankrig følger godt efter. Atomet, både i driften og i bevæbningen, er mere og mere målet for deres mariner. Allerede nu er en stor del af USA's atompotentiel koncentreret i marine-stridskræfterne.

Under disse forhold kræver Sovjetregeringen og Kommunistpartiet af os en konstant årvågenhed, beredskab og perfektionering af vores egen marine og dens vigtige bestanddel — marine-luftvåbnet. Takket være regeringens og »Krusse«s personlige bestræbelser, er marine-luftvåbnet sammen med ubådene blevet til en af de vigtigste slagkræfter i vores flåde.

Marine-flyvevåbnets udvikling tog rigtig fat under den sidste verdenskrig, og det opnåede at blive en frygtet kraft i kampen mod fjendens flåde og luftvåben. MLV tegner sig for 2/3 af de sænkede eller beskadigede fascistiske marineskibe, og MLV har, på grund af de særlige krigsforhold, deltaget i opgaver langt udover dets eget felt. Således deltog marinens fly i kampene på landfronter, og de brugtes også til langdistance togter. Det var marinefly under ledelse af oberst E. N. Preobrajensky, der gennemførte krigens første luftangreb på Berlin natten til den 8. august 1941.

MLV's udvikling fortsattes efter krigen, og den tog særlig opsving i de sidste år. Marine-flyvevåbnets kamppotentiel i dag kan slet ikke sammenlignes med det for bare 10 år siden. Under de nuværende forhold kan enkelte fly rette så store slag mod fjenden, som hundreder eller endda tusinder af verdenskrigens fly ikke ville have kunnet tilføje. Denne revolutionerende udvikling af MLF har nødvendiggjort en omvurdering af dets anvendelsesmuligheder og bragt mange nye problemer med sig, f. eks. uddannelsen af tidssvarende fly- og ingeniør personel.

Til vores marine-luftvåben anvendes nu supersoniske fly med vid aktionsradius. Deres udrustning er også helt forskellig fra før i tiden. I stedet for de gamle bombesigteanordninger har man nu »langtseende« radarsystemer og de mest perfekte navigationsapparater. De gamle »klassiske« våben — bomber og torpedoer — er blevet afløst af altødelæggende raketter med atomladninger.

Til de små bevægelige mål har vi nu flyraketter med forskellige styresystemer, forskellige sprængladninger til brug på forskellige trajektorier og afstande. Raketvåbnene har den fordel, at de kan anvendes mod overflademål af enhver klasse, uden at

flyet er nødt til at vove sig ind i modstanderens AA-zone.

Takket være deres manøvredygtighed, de store hastigheder og de store højder, de kan benytte, samt deres gode forsvar mod antiluftskytsild, kan disse »raketbærere« nærme sig til skibsformationerne skjult for at angribe dem pludseligt og dødbringende.

Det nydannede anti-ubåd luftvåben kan selvstændigt føre aktiv kamp mod ubådene i fjerntliggende have og oceaner. Disse fly er udstyret med præcisionsapparater, så de kan udføre effektiv opsporing og ødelæggelse af fjendtlige ubåde såvel på overfladen som i neddykket tilstand.

Det er givet, at anti-ubådsfly har vægtige fortrin frem for de langsomme ubåde, som ej heller ikke har noget effektivt forsvar mod fly og mange gange end ikke aner, at de er blevet opsporet. Amerikanernes pralende påstande om »Polaris« systemets usårbarhed, må derfor tages med en vis skepsis.

Marinens RECCE-fly er også undergået store forandringer, og de er stadig den vigtigste kilde til fremskaffelse af oplysninger om modstanderens overflade-stridskræfter. På kort tid kan disse fly rekognoscere store områder af have og oceaner og med sikkerhed opdage overfladeskibene.

Dette var de vigtigste forandringer i teknisk henseende, der er sket i marine-flyvevåbnet. Der er også sket forandringer i våbnets anvendelsesmuligheder, idet disse er afhængige af den stadigt voksende antiluftforsvar såvel til lands som fra flådegrupper til søs, specielt fra formationer med hangarskibe. Skibene bliver fortsat udstyret med AA-raketter, hvis effektivitet er betydelig større end granaternes. Ifølge udenlandsk presse ligger træfsikkerheden for en NIKE-raket mod et flyvende mål i 18 km højde helt oppe på 65 pct.

Stigningen i AA-ildens effektivitet gjorde anvendelsen af bombere mod mål med svær AA-beskyttelse for uhensigtsmæssig. Bombemaskinernes anvendelighed blev yderligere begrænset, da jagere såvel fra land som fra hangarskibe blev udstyret med raketter af klassen »air to air« med konventionelle- eller atom-sprængladninger. Alt dette influerede såvel på valget af kampmidler mod den fjendtlige flåde, som på MLV's taktik.

En helt ny teori og praksis for den operative og taktiske anvendelse af MLV måtte udvikles. Medvirkende hertil var også den kendsgerning, at modstanderen ikke vil være i stand til at AA-dække samtlige områder på havene og specielt oceanerne, men er nødt til at koncentrere sig om de områder, hvor han har sine flådeenheder.

For at gennemføre en heldig aktion mod overfladeskibene måtte man, endnu under sidste verdenskrig, kende deres kurs og hastighed og anvende et stort antal fly i bestemte kampformationer. Aktionen var desuden ofte afhængig af vejret og sigtbarheden. Situationen er helt anderledes nu.

Luftvåbnet kan nu udføre de samme aktioner under alle vejrforhold, på alle tidspunkter af døgnet og med betydeligt færre antal enheder. Hele processen — turen til området, identificering af målet, sigtetagning og pletskudet — er nu helt anderledes, hvilket igen har krævet forandringer i den anvendte taktik.

Også de anvendte angrebsformationer har gennemgået en forandring for at imødegå det moderne AA-forsvar — specielt med atomraketter af klassen »air to air«. Medens man før i tiden benyttede massive luftformationer til bombningen af overflademål, anvender man nu om stunder luftformationer, hvor afstanden mellem enhederne på grund af atomfaren, ikke længere måles i meter, men i km. Forskellen mellem dag- og natformationer udlignes mere og mere, hvilket kræver en ny og større organisation og anvendelse af speciel teknik til sikring af formationens overholdelse.

Alle de omtalte forandringer, der er sket i marine-luftvåbnet, er medvirkende til, at de forhen klassiske gruppekampe nu er blevet afløst af kampe karakteristiske ved en

række træfninger mellem enkelte raketbærende fly og enkelte jagere.

De større kampmuligheder, som vort MLV nu har, tillader dets bredere anvendelse til enten selvstændigt eller i fællesskab med andre marinestyrker at løse kampopgaver mod raketbærende ubåde og hangarskibe i meget store afstande fra kysten samt til ødelæggelsen af modstanderens livsvigtige transportruter.

Ganske uanset hvor fuldkommen krigsteknikken og dens anvendelsesmetoder end er, så afhænger kampens udfald dog altid af mennesker, deres kampvilje og beredskab og deres moralske egenskaber.

Som bekendt sætter de aggressive kredse indenfor de imperialistiske magter deres lid til et overraskelsesangreb. Derfor søger vore piloter i overensstemmelse med marinens glorværdige traditioner, altid at holde sig i den højeste træning og kampberedskab.

— *S* —

MASKINSTATION

Carl Kristen Mikaelsen

Vennebjerg pr. Lønstrup . Telefon Lønstrup 85

SKANDIA UR

Sv. Nøddelund

Amagerbrogade 132 Telefon 55 42 53

CALTEX SERVICE

er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring - Tændrørsservice - Lynladning

døgnvagt

Telf. 94 23 04 **Herlev Hovedgade 191**

KRABBESHOLM FOLKEHØJSKOLE

SKIVE Tlf. (075) 1 Skive 227

KØBENHAVN AARHUS

FJELDSTRUP KRO

Fjeldstrup

— stedet, hvor man spiser godt —

Telefon Fjeldstrup 37

C. A. C. H.

STERLING AIRWAYS A/S

STERLING *betyder kvalitet*

STERLING *betyder Skandinaviens mest moderne charterselskab*

STERLING *over hele verden*

Københavns Lufthavn Syd, Dragør

Telefon *53 11 31 . Telex 5031

H J PAGH
JAGERSBORG ALLE 150
2610 GENTOFTE

2558

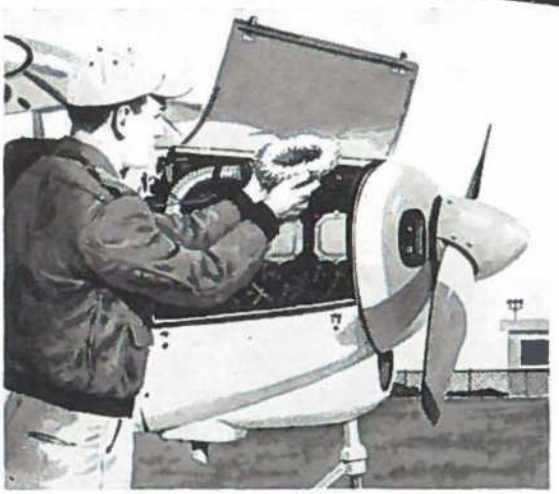
FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

Flyvevåbnet

TIDSSKRIFT FOR ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

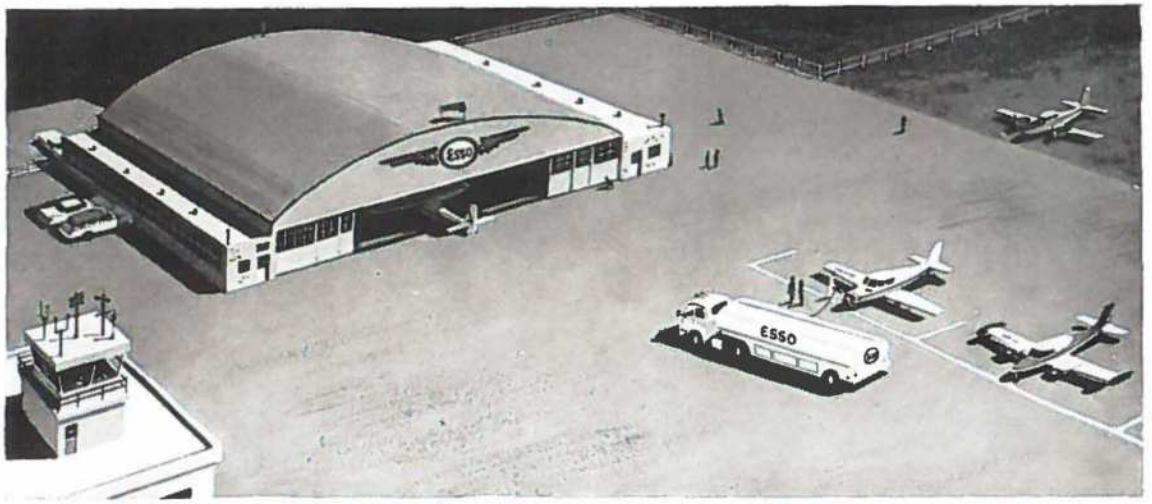
Nr. 3 **1965**

Wing Tips IV



Se efter fugleredet! Nårsomhelst Deres plan er »opstaldet« – om kun en dag eller to – så se motoren omhyggeligt efter, inden De tager afsted. Fugle har en vis tendens til at bygge rede sådanne steder, hvor der er ly og læ. En ubemærket rede nær en motor kan under flyvningen skabe overhedning eller alvorlig mulighed for brand.

Vær ikke for ivrig! Skynd Dem ikke i luften ved en pludselig vejropklaring. Undgå at tage tåbelige chancer. For mange piloter har pludseligt befundet sig i en nødsituation med kun ringe eller ingen erfaring i blindflyvning.



Et godt tegn! Esso skiltet står for fremskridt og udvikling af nye og forbedrede produkter til flyvningen. Det står for pålidelige forhandlere af disse produkter – forhandlere der hjælper Dem med netop den slags brændstof, der giver den bedst tænkelige udnyttelse. Esso flyvebenzin har et lavt blyindhold, således at skadelige aflejringer og tilsodning af tændrør begrænses til et minimum, hvilket igen nedsætter sliddet på motorernes vitale dele. Vil De være sikker, ønsker De service og kvalitetsprodukter – så vælg Esso.

64 Fa 40

FLYVEVÅBNET

11. ÅRGANG

Nr. 3 **1965**

STERLING AIRWAYS A/S

STERLING *betyder kvalitet*

STERLING *betyder Skandinaviens mest moderne charterselskab*

STERLING *over hele verden*

Københavns Lufthavn Syd, Dragør

Telefon * 53 11 31 . Telex 5031

RESERVERET

Flyvevåbnet

NR. 3 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Raketvåbnene — grundlaget for magtbalancen
— Meddelelse vedrørende 20 års dagen for 5 maj 1945
— Overraskelsesmomentet, en del af arsenalet
— OFO-orientering
— Med den brede pensel

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 05 01, lokal 47.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Træningskommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

Redaktionen af dette nr. er afsluttet 13-3-65

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Autoforsikring

Et ofte rejst spørgsmål fra OFO-medlemmer i den sidste tid har været: Hvordan går det med autoforsikringen?

OFO har af mange grunde forholdt sig afventende, bl. a. fordi en gruppe skal være på mindst 100 medlemmer, hvilket måske kunne være vanskeligt for en så lille organisation.

FOH har netop offentliggjort resultatet af det første års deltagelse, som refereres under OFO-orientering.

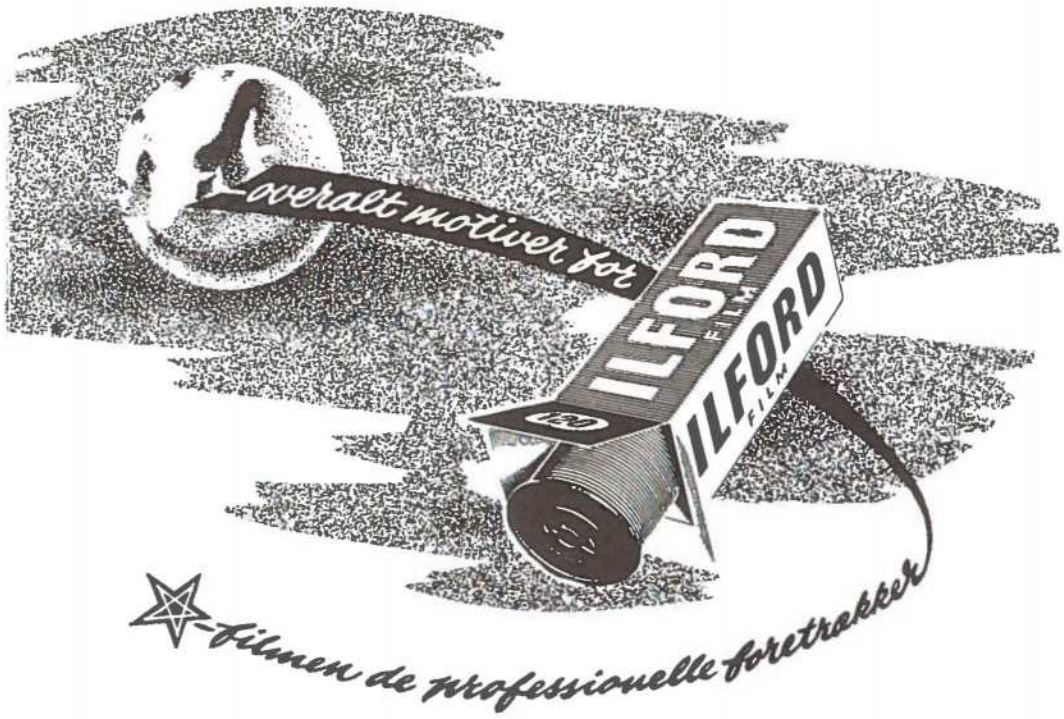
Gennem forhandlinger mellem FOH og OFO er der opnået en for vore medlemmer særdeles gunstig ordning.

Som almindelig bilist har vi vel alle haft den opfattelse, at selv om antallet af uheld talmæssigt er blevet større som følge af det større antal motorkøretøjer, så måtte det alligevel vække forundring, om der procentvis også var en stigning, og i hvert fald kunne den eventuelle stigning ikke rigtigt begrunde de stærkt stigende forsikringspriser. Endvidere følte vi, at vi ikke tilhørte den mindre ansvarsbevidste del af bilisterne, som forårsagede de mange uheld.

Der er nu klare beviser for, at forsikringerne kan gøres billigere, og at officerer — uheldsmæssigt set — kører bedre end gennemsnittet.

Vi opfordrer derfor alle til at sætte sig grundigt ind i bestemmelserne for denne form for autoforsikring og tilskynder vore medlemmer til at benytte sig af ordningen og hermed slutte op bag FOH i arbejdet for at sikre den billigst mulige forsikringsassurance.

Kør fornuftigt —
og spar penge!



Der er et Hellesens batteri til ethvert formål

- og hvert eneste Hellesens batteri betyder TIGERSTYRKE - til transistorradioer, belysning, blitz, legetøj, motordrevne filmkameraer og meget andet.
Fra Pol til Pol har man tillid til de velkendte Hellesens batterier med den uovertrufne ydeevne og ekstra lange levetid.

HELLESENS
TØRBATTERIER

Raketvåbnene grundlaget for magtbalancen

Vi bringer her oberstløjtnant T. Bondes 4. afsnit vedrørende raketvåbnenes betydning for magtbalancen.
De tre tidligere afsnit bragtes i nr. 9/64 og 10/64 samt nr. 1/65.

Den interesse, som Sovjet i de senere år har vist antiraketvåbenproblemet, påvirker ikke alene udviklingen af de amerikanske angrebsvåben, som naturligvis må holde trit med Sovjets forsvarsvåben, men også i høj grad udviklingen af amerikanske antiraketvåben, således som der tidligere er gjort rede for denne sammenhæng.

Den hastige teknologiske udvikling betinger, at våbenteknikkens fremskridt hurtigt vil afløses af nye fremskridt, og da det kan tage år at frembringe et nyt kompliceret våbensystem, må konstruktørerne allerede idag vide, hvad de agter at arbejde med mange år frem i tiden. De våbensystemer, der planlægges i øjeblikket, kan måske først tages i brug i 70'erne. Det gælder derfor om hele tiden at være så langt fremme i sin planlægning, at man beskæftiger sig med det våbensystem, der skal afløse det, der netop er taget af tegnebordet for at blive — ikke produceret — men fremstillet til forsøgsarbejde.

Der er altså rigelig brug for fantasien, og man skal ikke være bange for at lade den spille. Hvem af os tænkte for tyve år siden — i invasionsåret 1944 — på, at man femten år senere skulle ligge og rumstere ude mellem planeterne, eller at man 20 år senere alvorligt diskuterede våbensystemer i rummet. Tankespind dengang. Virkelighed idag. Hvem af os tør forudsige teknikkens udviklingsstade om 15—20 år? Jeg skal i hvert fald afholde mig derfra, men jeg vil gerne i det følgende udstikke et par linier, der *idag* ser ud til at blive den retning, hvori raket- og antiraketvåben vil udvikle sig.

a. Angrebsvåben

De idag anvendte interkontinentale raketvåben er alle af den ballistiske type — altså våben som følger en ballistisk kurve, når de først er bragt ind i den ønskede bane. ATLAS-raketten er således kun styret i de første 10 pct. af sin bane, hvorefter den er et fritfaldende legeme. Dens styresystem er anbragt i det trin, som kastes under flugten. Selve næsebeholderen med sprængladningen er derefter at sammenligne med en sten, hvis bane ikke lader sig ændre, når først hånden har sluppet den.

Det siger sig selv, at kunne raketten gøres styrbar i hele sin bane, ville indsættelsen af modvåben imod den blive vanskeliggjort i betydelig grad. Det er ikke muligt med de styresystemer, man råder over idag og formentlig i flere år fremover. Der arbejdes med udvikling af sådanne styresystemer, men indtil de kan blive klar til operativ indsættelse, må man koncentrere sig om at udnytte den teknik bedst muligt, som man behersker idag. Anstrengelserne koncentreres derfor i første række om at ned-

sætte effektiviteten af modstanderens forsvarsvåben ved indsættelse af midler til sløring af angrebsvåbnet og til mætning og afledning af fjendens forsvar, når først angrebet er konstateret.

De midler, der anvendes hertil, går under den amerikanske betegnelse PENETRATION AIDS, forkortet til PENAIDS. Anvendelsen af PENAIDS har til formål at hindre opdagelse af næsebeholderen (amerikansk: REENTRY VEHICLE, forkortet til RV) og, såfremt den alligevel opdages, da at hindre at den ødelægges.

Passive PENAIDS:

Den mest nærliggende måde at hindre eller sinke opdagelsen på, er at reducere RV's radarreflekterende overflade (radaraspekt), hvilket eksempelvis kan gøres ved at give den en til dette formål hensigtsmæssig form, men her er man nødt til at tage vidtgående hensyn til RV's egentlige formål: At rumme, transportere og udløse en kerneladning.

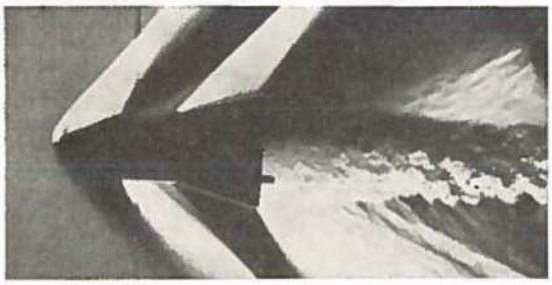
RV skal derfor foruden sprængladning indeholde sikrings-, armerings- og tændmekanisme og — af hensyn til træfsikkerheden — et stillingskontrolsystem og de hertil knyttede drejningsmidler (RV kan ikke styres ud af sin bane, men dens stilling i banen kan beherskes, hvilket efter genindtræden i atmosfæren er grundlaget for en tilstrækkelig præcision). Når hertil kommer, at RV-legemet i sin mekaniske opbygning må have en vis styrke, for at kunne modstå såvel kraft- som varmepåvirkninger, siger det sig selv, at man kun indenfor begrænsede rammer kan jonglere med udformningen for at danne det mindst mulige radaraspekt.

Den ideelle RV er en uendelig kegle med en uendelig lille topvinkel. Den er kun behæftet med de fejl, at den ikke eksisterer, at den ikke kan konstrueres, og at den derfor ikke kan medføre nyttelast i form af en ladning. Når man først har set disse kendsgerninger i øjnene, kan man gå igang med at konstruere en RV, der kan anvendes til sit formål.

De tidligste former for RV var konstrueret med en stump forflade, forsynet med et varmeskjold af samme type, som blev anvendt til MERCURY-kabinerne. Disse varmeskjold bestod af metaller med et så højt smeltepunkt og i en sådan mængde, at de kunne optage de enorme varmemængder, der opstod som følge af gnidningsmodstanden ved genindtræden i atmosfæren, uden at smelte. De havde altså en sådan form, at de udgjorde et stort radaraspekt og en sådan vægt, at der ikke blev megen lasteevne til ladningen. Disse RV-typer er nu forladt til fordel for RV-typer med afsmeltningsskjold, hvor RV i stedet for at optage varmen i sig, skiller sig af med den ved at anvende den til fordampning af et beskyttende lag om RV (den såkaldte ablationsteknik). (Se fig. 11). Ved hjælp af denne tek-

Figur 11: General Electric RV Mark 3 til ATLAS-raketten. Den første RV, der anvendte ablationsteknikken.

nik kan man både nedsætte radaraspektet (ved at gøre RV's form slankere) og anvende et afsmeltningsmateriale, der giver et lille radarrespons (der anvendes fortrinsvis lamineret glasfiber). Det er dog begrænset, hvor slank man kan gøre RV's form, både af hensyn til nyttelastens form og af hensyn til ablationen, der er størst lige på og om næseregionen og større jo spidsere denne er.



Figur 12: Schlieren-foto af RV vindtunnelforsøg. Trykbølgen om forpart og skørt samt turbulenser efter RV ses tydeligt.

Radaraspektet bestemmes ikke alene af RV's forflade, men også af dens bagpart, idet de turbulenser, der frembringes her, ioniseres i betydelig grad og også de ioniserede luftlag giver radarrespons. Bagpartens form bestemmes imidlertid ikke alene af ønsket om at give den mindst mulige turbulens, men også ønsket om stabilisering (og derved øget træfsikkerhed) spiller ind på dens udformning. Stabiliseringen af RV foregår normalt som en rotationsstabilisering, kombineret med en udformning af bagparten med et skørt, der rykker trykcentret hen bag RV's tyngdepunkt, hvilket navnlig har betydning i de første sekunder efter RV's indtræden i atmosfæren. (Se fig. 12). Man kan oven i købet være så snedig, at man binder en art ballon eller skærm efter RV. Dens luftmodstand er ganske betydelig, hvorfor den rykker trykcentret længere bagud og giver endnu større stabilitet. Den giver også et stort og flot radarrespons, men i løbet af få sekunder (når den kritiske stabiliseringsfase er overstået) brænder den op, hvorpå radarresponset pludselig reduceres til et minimum. Dette lille trick kommer derfor tillige til at virke som et PENAID.

Udover at mindske radaraspektet ved udformningen af RV's for- og bagparter og ved anvendelsen af materialer, der giver dårligt radarrespons, kan radaraspektet yderligere mindskes ved at udforme midterstykket på en sådan måde og fremstille det af sådanne materialer, at radarreflektionerne ikke alene mindskes, men også afbøjes og returneres med sin største styrke i en anden retning end den, hvorfra radarsignalet kom.

Som passivt PENAID må også regnes den mekaniske og elektroniske beskyttelse, der må opbygges om sprængladning og styreenhed, så disse ikke ødelægges af en defensiv atomsprængning blot i nogen afstand fra RV. Beskyttelsen skal kunne modstå såvel trykvirkning som varmestråling og partikelstråling, hvilket ikke mindst har betydning, såfremt der anvendes en »Precursor« i forbindelse med angrebet (se side 8).

Udover at anvende den bedst mulige RV-konstruktion, kan man sinke opdagelsen, og dermed nedsætte den fjenden tilmålte reaktionstid, ved at benytte stejlere kastebaner. I stedet for at benytte den ballistiske bane, der giver den længste skudvidde, kan anvendes baner, der er højere, men giver kortere skudvidde, hvilket der kan kompenseres for ved anvendelse af kraftigere startmotorer.

Fordelene herved er, at man kan bringe sit våben ind i en nedslagsvinkel, der overstiger de idag anvendte (22—30°), og mod hvilke de eksisterende radarvarslingssystemer er koncentrerede. En selv beskeden forøgelse af nedslagsvinklerne vil kræve en betydelig udvidelse af varslingssystemerne og vil samtidig give større nedslagshastighed og kortere vejlængde igennem atmosfæren med heraf følgende begrænsning i reaktionstiden. Dette princip kaldes »LOFTING«, og anvendelsen heraf ligger idag indenfor de tekniske muligheder.

Det vil af det ovenstående fremgå, at nok er der mange begrænsninger i konstruktionen af en RV, men der er også mange muligheder. Det gælder så om på grundlag heraf at finde ud af det optimale kompromis, hvilket naturligvis kræver mange, langvarige og kostbare forsøg — forsøg, der aldrig standser, fordi ændrede (altid skærpede) operative krav og fremskridt i den teknologiske formåen stedse gør resultat af det sidst afsluttede forsøg til grundlaget for et nyt.

Aktive PENAIDS:

De ovenfor beskrevne PENAIDS har haft til hensigt at hindre eller sinke opdagelsen af angrebsvåbnet, og jeg skal i det følgende omtale de midler, der kan indsættes efter opdagelsen for at hindre, at våbnet ødelægges.

Disse midler er hovedsagelig de samme, som anvendes af bemandede luftfartøjer i luftkrigsførelsen — altså Electronic Counter Measures, forkortet ECM, men herudover kan der anvendes en såkaldt »Precursor«, hvilket vil sige en atomsprængning i den øverste del af atmosfæren i det område, hvorigennem man agter at føre sit angreb. Precursoren har til formål at blænde forsvarerens radar-observation ved at skabe en ioniseret, radarreflekterende skærm umiddelbart forud for hovedangrebet.

En sådan Precursor har sit optimale sprængningsområde i højder mellem 60 og 80 km. Over 80 km er lufttætheden så ringe, at sprængningens udbredelseshastighed bliver for stor, hvorfor den for hurtigt går i opløsning. Under 60 km er luftens tæthed så stor, at udbredelsen bliver for ringe, og ioniseringen for hurtigt absorberes af atmosfæren.

En Precursor medføres ikke af den angribende RV, men af en RV afskudt umiddelbart forud for hovedangrebet. Precursoren må selv benytte passive og aktive PENAIDS for ikke at blive ødelagt, inden den har fuldført sin opgave.

Der er ingen principielle forskelle fra de hidtil anvendte ECM, kun konstruktionsmæssige, thi også på dette felt er konstruktørerne nemlig bundet af ret snævre vægt- og rumfangsbegrænsninger. Vægtbegrænsninger, fordi et eventuelt kraftoverskud i startraketten kan udnyttes enten til forbedring af skudvidden eller til at sinke opdagelse gennem anvendelse af »LOFTING«, der jo også er et PENAID.

Ønsker man imidlertid, at raketten skal medføre ECM, må man gøre sig klart, at dette sker på bekostning af de passive modmidler. Derfor må der også på dette felt foretages en afvejning for at komme til det optimale kompromis, herunder en afvejning af, om man ved hver enkelt angreb bør koncentrere sig om aktive eller passive modforholdsregler. Afhængig af, hvorledes ens angrebsmål skønnes eller vides forsvaret, må man indsætte disse midler i en passende blanding. Det er derfor nødvendigt at råde over ECM-pakninger med forskelligt indhold.

ECM kan medføres enten af RV, af startraketten eller af begge. Medføres de af RV, er der de største rumfangsbegrænsninger knyttet til ECM-pakningen. Medføres de af startraketten, er der rumfangsmæssigt færre begrænsninger, men pakningen skal da udstyres med et frigørelsessystem, der løsgør pakningen nøjagtig samtidig med RV, så de kan nå frem sammen. Alligevel vil der da være to mål til at afsløre våbnet i stedet for ét — hvilket er uønskeligt. Anvendes både startraket og RV til transporten, er det meget anvendt, at de reflekterende ECM (chaff eller attrapper) medføres af startraketten og de transmitterende ECM (støjsendere, gate-snatchers m. v.) af RV. Endelig kan den tidligere omtalte metalballon eller -skærm medføres i startraketten, hvorfra den trækkes fri af RV og føres videre fastgjort til denne.

ECM kan udløses enten til et forud bestemt tidspunkt eller når et i RV indbygget målesystem konstaterer, at RV er under ra-

darbestråling. Man kan også kombinere disse to metoder, således at de reflekterende ECM udløses til forudbestemt tid, og de transmitterende først sættes ind, når RV bestråles. Det modsatte kan også gøres. Igen må der i hvert enkelt tilfælde finde en afvejning sted mellem opgaven og de midler, man vælger at løse den med.

Til reflekterende ECM har hidtil været anvendt letmetalstrimler eller papir med en tynd metalbelægning og hjørnereflektorer af tyndt metal eller trådvæv. Metalstrimlerne (chaff) har til hensigt at mætte fjendens radarbillede med så mange falske signaler, at det ikke er muligt at se det rigtige signal fra RV. Hjørnereflektorerne har til hensigt at virke som attrapper (decoys) og aflede fjendens opmærksomhed fra den virkelige RV ved at give radarrespons af samme styrke som denne. Fjendens radarbillede aftegner derfor mange spor af samme udseende, af hvilke kun ét er det farlige mål. Man har hidtil koncentreret sig om at gøre de enkelte strimler og reflektorer så lette som muligt for at forøge mængden af dem inden for samme vægtgrænse. Imidlertid vil disse lette legemer meget hurtigt bremses og brænde op i atmosfærens allerøverste lag. Den atmosfæriske filtrering er således noget nær øjeblikkelig. For at sinke filtreringen mest muligt arbejder man nu med færre, men tungere legemer (Heavy Chaff). Disse vil trænge længere ned i atmosfæren og således sinke diskrimineringen.

»Chaff« spredes i tusindvis eller titusindvis og »decoys« i hundredvis eller færre.

Man har forsøgt at anvende den udbrændte startraket som »heavy chaff« og »decoys« ved at lade den sønderslå af en sprængladning efter løsgørelsen fra RV. Imidlertid var de frembragte stumper af så uregelmæssig form og størrelse, ligesom de hele tiden skiftede radaraspekt, fordi de tumlede rundt, at der ingen vanskelighed var ved at skelne RV blandt de mange spor. Det eneste man opnåede var at frembringe et forøget radaraspekt og dermed bedre varslingsmulighed. I stedet kan man skaffe sig af med startraketten ved at lade en »offset-raket« sende den i en anden bane end RV og derved mindske det samlede radaraspekt. At dette kan have en væsentlig effekt fremgår af figur 7, hvis mest markante træk netop er startrakettens lysende stribe.

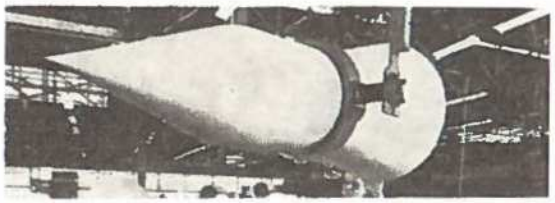
Hver RV-type har sine karakteristika. Disse benævnes tilsammen som RV's »Signatur«, der er sammensat af dens radaraspekt, indtrængningshastighed, retardering, turbulens, ionisering, afsmeltning, udstråling af ultraviolette og infrarøde stråler og lysbølger og af mange andre faktorer.

Ved fremstillingen af attrapper gælder det om at bringe disses signatur så tæt på den pågældende RV's som muligt. Man kan ikke give en attrap alle RV's karakteristika, men ved at anvende flere forskellige attrapper kan disse hver for sig have enkelte af de nævnte egenskaber fælles med den RV, hvortil de er konstrueret, således at det samlede billede bliver en gengivelse af RV's signatur. En sådan sammensat signatur vil en omhyggelig diskriminering efter eliminationsmetoden dog før eller senere opløse og derved afsløre RV, hvorfor man må bestræbe sig på at nedsætte diskrimineringstiden mest muligt, hvilket kan ske på flere måder.

For det første kan man ved at anvende så mange reflekterende og transmitterende ECM som muligt effektivt sinke diskrimineringen, indtil den atmosfæriske filtrering begynder. Denne vil gradvis fjerne flere og flere modmidler for til sidst at efterlade RV alene overladt til de transmitterende ECM, og disse vil endda under afsmeltningen arbejde med nedsat udgangseffekt, fordi de afsmeltede og fordampede stoffer joniseres og dæmper antenneudstrålingen.

For det andet kan denne sidste og kritiske fase forkortes ved at konstruere RV sådan, at dens nedslagshastighed bliver størst mulig, eksempelvis ved at mindske dens gnidningsmodstand gennem anvendelse af en slankere form og ved at anvende mate-

rialer, der kan modstå eller omsætte mest mulig gnidningsvarme. (Se fig. 13).



Figur 13: Nyeste RV-type. AVCO's Mark 11 til MINUTEMAN-raketten. Udviklingstendensen er tydelig.

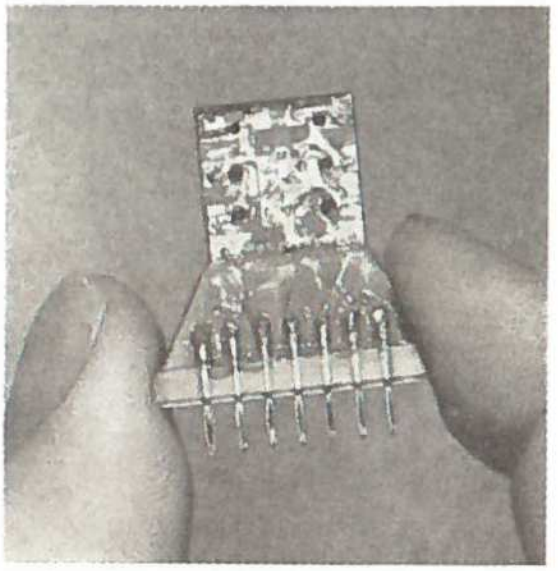
Man kan måske nå endnu et stykke i arbejdet med den slanke udformning ved at anvende mikrominiaturiseringsteknikken. Ved hjælp af denne teknik er man idag i stand til at fremstille elektroniske komponenter, som både rumfangs- og vægtmæssigt ligger på brøkdele af, hvad det tidligere var muligt at konstruere. (Se fig. 14).

Disse mikrokomponenter kan ikke tåle de helt store belastninger, men for så vidt angår de transmitterende ECM, hvor man kun skal anvende sin elektronik i få minutter, inden den alligevel skal ødelægges, kan man tillade sig at overbelaste sine mikrokomponenter meget stærkt under den aktive indsættelse. Under periodiske afprøvninger inden affyringen kan normal belastning og enkelte spidsbelastninger anvendes.

Slankere RV kræver imidlertid spidsere næse og den forøgede nedslagshastighed giver større varmepåvirkninger på den spidsere næses mindre forflade. Den nu anvendte rotationsstabilisering giver ganske vist en hurtigere og bedre varmefordeling over hele RV's overflade, men herudover arbejder man med at fremstille et kølesystem, som kan bortlede endnu mere varme fra RV's næse. Man tænker sig at tilføre den udsatte næsespids mere afsmeltningsmateriale, eksempelvis i form af materiale i stangform, der skydes ud gennem huller i næseregionen af et temperaturreguleret transportsystem.

Lader et sådant kølesystem sig konstruere, kan man sætte nedslagshastigheden yderligere i vejret ved at forsyne RV med en raketmotor, der starter enten til forudbestemt tid eller når retarderingen har nået en vis forudbestemt størrelse. Herved ophører RV imidlertid med at være et ballistisk legeme. og vi er ovre i en helt anden våbentype.

Under hensyntagen til indfaldsvinkel, genindtrædelseshastighed, atmosfæriske forhold, form og konstruktion og mange andre faktorer kan RV ved hjælp af en raketmotor eller udfoldelige styreror bringes til nedslag inden for et begrænset område uden om det ballistiske nedslagspunkt. Begrænsningen omfatter et område på adskillig tusinde kvadratkilometer — alt afhængig af de ovennævnte forhold — hvorfor det af hensyn til træfsikkerheden også vil være nødvendigt at udstyre RV med et styresystem, men stabiliseringen kan da vanskeligt foregå ved rotationsmetoden. Dette betyder, at RV udformning af hensyn til kølingen må ændres, hvilket ændrer RV signatur, og man skal derfor lave nye attrapper til den osv. osv. — Reelt betyder alt dette, at der skal laves en fuldstændig ny-



Figur 14: Mikroelektronik. Billedet viser en komplet stereoforstærker, indstøbt i Acryl.

konstruktion, fordi grundlaget for konstruktion af en ustyret og en styret RV er vidt forskelligt.

Når man engang ad åre når frem til konstruktion af en styret RV, kan denne basere sin styring på inertisystemet, »Radar-map-matching« eller på målsøgningsprincippet.

Ved inertisystemet følger RV en forudberegnet bane til sit mål, idet dens styresystem kontinuerligt udregner den tilbagelagte strækning og sammenligner den med den beregnede. Styreordrer udgives i forhold hertil.

Ved radar-map-matching følger RV et indbygget »Radarkort« over målområdet og sammenligner det med det aktuelle »Radarkort«. Styreordrer udgives i forhold hertil. Systemet anvendes idag i MACE-missilet, men dette opererer kun i lav højde, bl. a. fordi aflæsningen af radarkortet er afhængig af vejrliget under missilet. Om radarteknikken idag tillader aflæsninger i større højder vides ikke, men det er jo heller ingen betingelse, at nedslaget skal ske fra stor højde. Man kan anvende en stejl kastebane — da den jo er økonomisk — til et punkt nogle hundrede kilometer fra målet, hvorefter RV kan gå ned i lav højde og herfra søge ind mod målet. Anvendelse af denne teknik vil øge varslingsproblemet enormt.

Ved anvendelse af målsøgningsprincippet kan der blive tale om at anvende radar, ultraviolet eller infrarødt målsøgningsudstyr eller en sammensætning af disse.

Som et sidste eksempel på angrebsvåbentyper, der kan blive anvendt i en overskuelig fremtid, skal jeg nævne styrede og ustyrede satellitter, hvis udvikling ligger inden for en periode, der vel ikke er aktuel idag, men som dog ingenlunde hører til i »Science Fiction-klassen«. Eksempelvis er en kombination af satellitbaseret ildledeudstyr og jordbaseret våbenudstyr næppe utænkelig — der afholdes jo allerede forsøg med satellitbaseret varslingsudstyr (MIDAS, SAMOS med flere). Der arbejdes utvivlsomt for tiden med flere rumbaserede våbensystemer. Behovet for dem er blot endnu ikke så stort, at de kan få topprioritet.

Prioriteringen må snarere forventes at blive rettet imod antiraketvåbnene i den nærmeste fremtid.

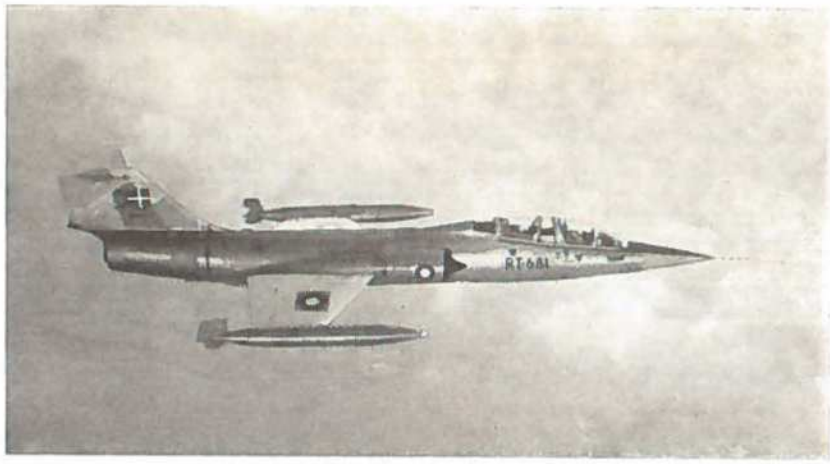
(fortsættes)

CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring - Tændrørsservice - Lynladning
døgnvagt
Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

Den Danske Middelstands gens. Forsikringsselskab
TRIO TEGNER:
Komb. grundejer-, løsøre-, brand-, auto-, ulykke-, syge- og hospital-, ansvar-, tyveri-, vandskader- m. fl. brancher, dog ikke lovpligtige forsikringer eller livsforsikringer.
Fredericia . Telefon 2 43 55 - 2 40 27 fl. lin. . Et godt sted at have forsikret

KLAVERUNDERVISNING
v/ fru M. Boss
Aabakkevej 51
Tlf. 74 15 17
København F
Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

Mac Baren
tobakker



TF-104 G »Starfighter« er nu i luften daglig fra ESK 726 i forbindelse med omskoling af piloterne.

Vi har fra

Kommandantskabet i Padborglejren

modtaget:

I anledning af 20 års dagen for befrielsen vil Padborglejren imødekomme et behov ved at give fhv. fanger i »Frøslevlejren« lejlighed til at samles til en lille højtidelighed og til kammeratligt samvær.

Desuden vil »Mindestueudvalget« benytte lejligheden til at orientere om planerne for den påtænkte mindestue.

Programmet bliver i hovedtrækkene således:

Kl. 1000: Portene åbnes; barakkerne vil være tilgængelige. Musik ved hjemmeværnsorkester fra Odense.

Kl. 1100: Kransenedlæggelse ved mindestenen i lejren.

Kl. ca. 1130: Chefen for Sydjysk-Fynske bygningsdistrikt overdrager en ny flagmast til lejren.

Kl. 1200: Den daværende, danske lejrchef, nuværende generalmajor P. Digmann, vil lade flaget hejse, således som det skete for 20 år siden.

Derefter afspilles Kong Christian X' tale, hvorefter general Digmann taler.

Efter højtideligheden serveres der gule ærter for de tilmeldte.

Kl. 1500: Møde i gymnastiksalen for fhv. frøslevlejrfanger.

Såfremt man ønsker at deltage i spisningen, bedes man indbetale kr. 5,— pr. deltager på en særlig girokonto nr. 7060. »Frøslevlejren«, Padborglejren, Faarhus. Alm. girokort kan anvendes.

Girotalon gælder som adgangstegn til spisningen.

Tilmelding må være arrangørerne i hænde senest 1 maj 1965.

FRA FLYVNINGENS HISTORIE

CATERPILLAR

XIV (fortsat)

I nr. 10/64 bragte vi et uddrag af nuværende luftkaptajn i SAS Kjeld Rønhof's bog fra 1945 »Vi startede fra England« om daværende sergent i RAF Arne Bøge's faldskærmsudspring over Frankrig.

Major Arne Bøge skriver i tilslutning hertil følgende:

Alle, der kender K. Rønhof, vil vel nok kunne regne ud, at hans lille beretning om min nedskydning er serveret i en for Rønhof typisk overdramatisk stil. Essensen af historien er rigtig, men der er dog enkelte unøjagtigheder i hændelsesforløbet. Eskadrillen, der fløj »low cover« for en formation B-26, der havde ærinde et eller andet sted i nærheden af byen Lille — havde formeret igen efter at have splittet en formation FW 190 — det var for øvrigt bl. a. fly fra den såkaldte Richthofen-eskadrille, vi som regel duellerede med. Vi fortsatte vor beskyttelse af B-26'eren og så kort tid senere 2 stk. FW 190 »Two o'clock low« med kurs mod bomber-formationen. »Blue section« (Christie og undertegnede) blev beordret til angreb. Efter at have elimineret de fjendtlige fly, trak vi op for at »rejoin formation«. Det var under dette stigedrej, at jeg passerede gennem Christie's sigte, idet jeg under angrebet havde fået en del højere fart end han og lå lidt ude til højre for ham. Westly og Rønhof lå højere oppe og lidt agten for os — Christie skød ikke på det tidspunkt, da begge tyskerne var væk.

Samtidig blev Westly og Rønhof (yellow section) angrebet fra oven og bagfra af tyske fly (det er den ene af disse, Rønhof ser »falde lodret ned oppe fra«). Som det fremgår af historien, blev hverken Westly eller Rønhof truffet — selv tyskerne kunne jo skyde forbi — men jeg eller rettere mit fly blev, idet jeg trak lige op i de projektiler, der var bestemt for de 2 andre —.

Det tragiske ved historien er faktisk, at jeg overhovedet ikke havde noget at gøre over Frankrig på det tidspunkt, idet jeg skulle have været til London på 48 timers pas. Vi havde været ovre på den anden side 2 eller 3 gange tidligere den dag, og jeg var reelt aftrådt, da jeg senere på dagen kom ned til flighten for at hente et eller andet, jeg skulle bruge i London. Esk var ved at gøre klar til start til dagens sidste mission. Den, der skulle flyve »Blue 2« havde fået »Roskildesyge«, så jeg tilbød min assistance — det sku' jeg aldrig ha' gjort, det kostede mig 19 måneder.

Nu vil læseren måske spørge sig selv: — Hvorledes kan han mon huske den luftkamp så detailleret så mange år efter? De-

taillerne og det mest sandsynlige hændelsesforløb — fandt vi frem til under et samvær — efter tyskernes kapitulation. Christie, Rønhof, Westly og flere andre samt jeg rekapitulerede episoden og fandt frem til, at det måtte være sådan, det var gået til, men da havde Rønhof allerede udsendt sin bog, og det er jo ikke normalt, at der udsendes rettelsesmeddelelse til noveller o. lign. I øvrigt er de fleste vel ligeglade med, om det er gået til på den ene eller den anden måde — episaden tilhører jo det, der på godt dansk kaldes »past history«.

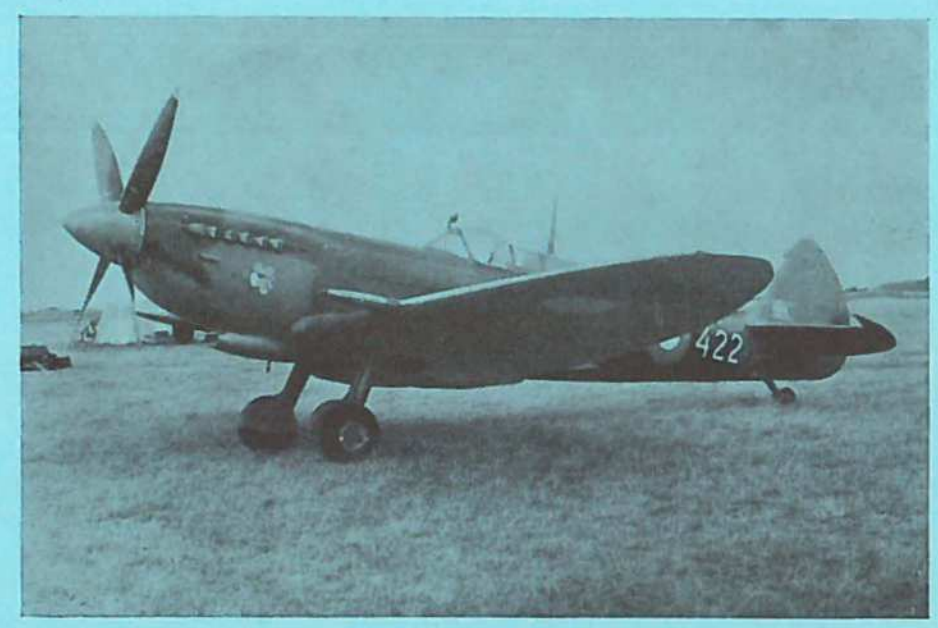
Det, der vel er væsentligt for denne serie, er selve »faldskærmsudspringet«. Det forløb ganske, som det skulle i henhold til lærebogen. Da det blev for generende med røg og flammer, vendte jeg bunden i vejret på flyet — trak låsepinden ud af selerne og faldt ganske enkelt ud. Det må erindres, at hverken Martin Baker eller nogen anden på det tidspunkt havde fundet på at skyde sæder ud med raketter.

Da jeg var sikker på, at skærmen ikke ville blive indviklet i flyet — jeg tror, jeg talte til 3 — og jeg kunne se flyet forsvinde over mine fødder — trak jeg i udløseren, resten virkede, som det skulle, og jeg landede kort efter temmeligt blødt, nær en skov. Jeg gravede skærmen ned i en grøft og prøvede derefter med mere eller mindre held at give min påklædning et så civilt tilsnit som muligt.

Efter at have pustet lidt ud inde i skoven, satte jeg kursen mod Spanien. Jeg nåede aldrig længere end til Paris — her blev jeg stukket af en tyskvenlig franskmand. Efter forskellige genvordigheder med Gestapo og diverse enkeltpersoner af det såkaldte »herrenvolk«, som jeg af og til mindes med ubehag, endte jeg, som nævnt i sidste nummer, i den bekendte Stalag Luft III; mine oplevelser dér tilhører en anden historie og vedkommer vist ikke denne.

Nå, ja, forresten — den franske stikker døde af det, men nu har stikkeri jo aldrig været nogen særlig hæderkronet beskæftigelse.

A. B.



»Spitfire« med dansk bemaling

Overfenrik B. K. Mogensen (nu kaptajn af specialgruppen) deltog som passager i en flyvning med Airspeed »Oxford« fra Flyvestation Karup til Kastrup Lufthavn den 20 okt 1951. Under indflyvning til Kastrup ramte flyet en mast på motorskonnerten »Lolli«, som netop havde passeret slusen i Københavns Sydhavn. Overfenrikken sprang fra lav højde og reddede livet, mens øvrige ombordværende blev dræbt, da flyet styrtede ned.

Af havarikommissionens og auditørens rapporter fremgår følgende hændelsesforløb:

Flyverløjtnant A. Schiødt Jensen startede med Oxford nr. 211 fra Karup kl. 1141. Flyvningen foregik som træningsflyvning kombineret med transport af personel, som skulle på week-end i København. Som passagerer medfulgte kaptajnløjtnant K. F. Mørkeberg, overfenrik B. K. Mogensen og flyvermath V. H. Ibsen.

Efter starten fra Karup gik flyverløjtnant Schiødt Jensen op gennem et ret lavt skydække og fortsatte over skyerne på kurs mod Kastrup. Skydækket havde indtil Århus en del huller, men var herefter tæt indtil omkring Sjællands Odde, hvor piloten gik ned gennem et hul i skyerne for at få jordsigt, men sigtbarhed og skydække tillod ikke flyvning under skyerne, hvorfor han atter steg op over skyerne, indtil han under anflyvning mod Kastrup atter fik jordsigt ved Damhussøen i ret ringe sigtbarhed.

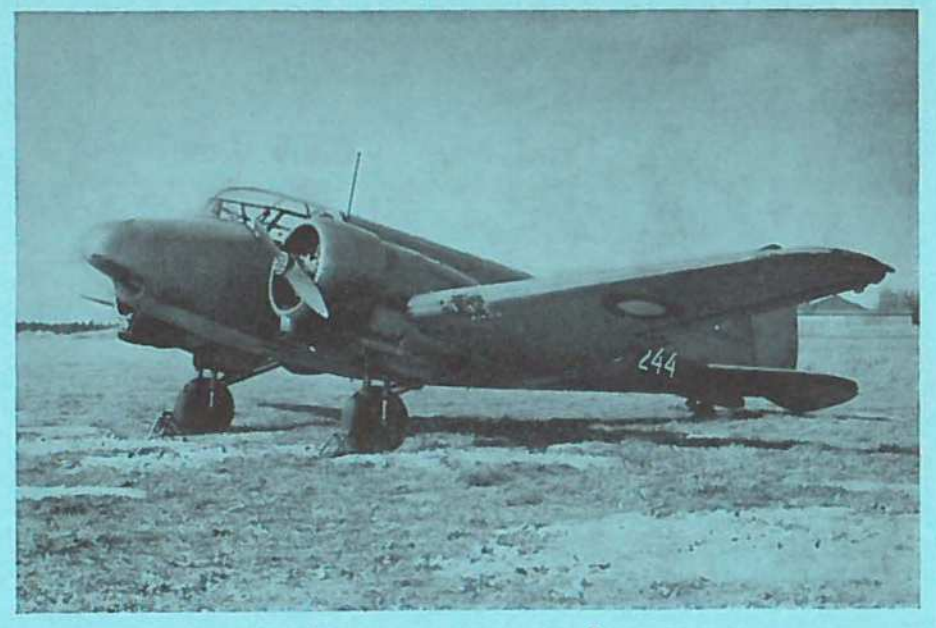
Under den fortsatte anflyvning under skyerne skete sammenstødet med skibsmasten, og det stod umiddelbart overfenrik Mogensen klart, at flyet ville styrte ned. Han sprang hen til døren, som han udløste, hvorefter han steg ud på planet, hvorfra han foretog et hovdspring ud under haleplanet. Han kunne ikke se jorden p. gr. af tåge. Umiddelbart efter trak han i udløserhåndtaget og mærkede rykket, da skærmen foldede sig ud. I næste øjeblik ramte Mogensen vandoverfladen med venstre side og skulder. Vandet nåede ham til lidt over livet, og der var ca. 100 meter ind til dæmningen. Faldskærmen tog han med sig ind til land og så først da, at flyet lå brændende et stykke bag dæmningen.

Han var selv uskadt, men blev ført til kontrolundersøgelse på Københavns Militærhospital, som han dog kunne forlade umiddelbart efter.

Nedstyrtningen skete klokken 1240.

Såvel piloten, flyverløjtnant A. S. Jensen, som de øvrige to passagerer, kaptajnløjtnant K. F. Mørkeberg og flyvermath V. H. Ibsen, omkom ved nedstyrtningen.

Næsten samtidig med denne flyvning foregik flyvning fra Karup til Kastrup med to andre Oxford-fly, og førerne af disse har begge ved afhøringen rapporteret om lave skyer og tågebanker ved indflyvningen til Kastrup.



Airspeed »Oxford«, af samme type som den forulykkede nr. 211

Det fremgår endvidere, at Oxford 211 har ramt mesanmasten på »Lolli« ca. 3,5 m fra mastetoppen, som var 21 m over vandoverfladen. Skibet var i færd med at lægge til ved slusekajens østlige side, ca. 50 m fra sluseporten mod syd.

Flyet har ramt masten med højre bæreplan, lige uden for motornacellen, og man regner med, at flyverløjtnant Jensen i kollisionsøjeblikket har trukket rattet til sig, så flyet uden væsentlig kursændring (kursen har været østlig) er steget noget, hvilket har været Mogensens held, da han ellers ikke ville have fået højde nok til, at skærmen kunne nå at folde sig ud.

Beskadigelsen af højre bæreplan har sikkert ændret flyveretningen noget mod sydøst, og flyvningen kan være endt i et stall på grund af urigtig fartmålervisning, fordi pitotrøret (luftindtaget til fartmåleren) er blevet beskadiget ved kollisionen.

Flyet har ramt jorden i en stejl dykning med højre bæreplan først, derefter motorerne og sidst venstre bæreplan. Det opbrændte totalt.

Flytypen: Airspeed Oxford
Fabr. nr.: A.S. 732
Dansk nr.: 21-211
Samlet driftstid: 1056t50m

Der er — efter de foretagne undersøgelser — intet fundet, som tyder på, at fejl ved flyet har været årsag eller medvirkende årsag til havariet, som må tilskrives en lokal, stærk tågedannelse med meget ringe sigtbarhed.

Red. håber senere at kunne bringe evt. supplerende oplysninger fra kaptajn Mogensen, som nu arbejder ved Flyvevåbnets forsyningstjeneste.

Overraskelsesmomentet - en del af arsenalet

Generalmajor i det russiske flyvevåben I. Lavejkin offentliggjorde 15 august 64 følgende i Krasnaya Zwezda.

Situationen begyndte at blive kritisk.

Fjendtlige fly fløj under anvendelse af jamming imod udpegede mål. Uheldigvis var vejret blevet dårligt, hvilket medførte et større pres på interceptorpiloterne, men ikke desto mindre arbejdede disse upåklageligt. I pauserne mellem flyvningerne udvekslede piloterne deres indtryk af missionerne, samt diskuterede den anvendte taktik. Herunder kom man også ind på betydningen af overraskelsesmomentet i den moderne kamp.

Hvad er det for et overraskelsesmoment, spurgte kaptajn Ivanov. Man vil aldrig — uanset hvordan man end bærer sig ad — nå frem til målet ubeset, idet fjenden jo har radarstationer både i flyene og på jorden.

De fleste af piloterne var ikke enig med kaptajnen, men der var dog enkelte, der var enige med ham i hans påstand, og disse prøvede at bevise, at det var umuligt at undslippe radarens altseende øje og dermed opnå faktoren overraskelse.

Denne opfattelse er ikke ny, idet man flere gange har hørt chefer sige det samme. Overraskelsesmomentet i luftkamp er en saga blot. Det eneste, det i dag drejer sig om, er at finde målet og affyre raketten. Så simpelt er det.

Men er det virkelig sådan? Det er givet, at det med udviklingen af radiotekniske sporingsapparater er næsten umuligt at opnå overraskelsesmomentet i en moderne luftkamp, men det betyder ikke, at overraskelsesmomentet aldrig kan opnås. Det må stadig tages i betragtning og kan altså ikke afskrives fra taktikken.

For det første er det ikke alle mål, der er forsynet med radar, og for det andet må man ikke overvurdere radarstationernes muligheder. Det er altid muligt at finde et svagt punkt ved radarapparaterne. Desuden vil anvendelsesbetingelserne under reelle forhold være anderledes, når fjenden anvender modforanstaltninger. Endelig er den moderne jagerpilot uddannet således, at han uanset forholdene altid vil være i stand til at angribe målet fra den rigtige vinkel.

Jagerflyenes udstyr og bevæbning i dag har forøget muligheden for at ramme fjenden i første angreb.

Medens man under sidste krig var nødt til at angribe fra meget små afstande og at vælge modstanderens mest sårbare steder for at være sikker på et »kill«, er dette ikke nødvendigt i dag, idet raketten kan affyres på stor afstand, og jagerflyets specielle apparatur muliggør opdagelsen af målet så betids, at piloten får lejlighed til at placere sig i den rigtige affyringsposition.

Alt dette er jo allerede i sig selv ret vigtige faktorer for overraskelsesmomentet.

Det er dog forkert at tro, at de moderne apparater og våben alene er tilstrækkelige til sejren i luften. Mennesket er og vil vedblive med at være herre over tekniken. Den moderne kamp stiller i dag endnu større krav til pilotens specielle kundskaber og

kampmoralske egenskaber end tidligere. For tilfulde at kunne udnytte sit fly må piloten være i perfekt træning og kende de fjendtlige flys stærke og svage sider, og dette opnår han kun gennem kamperfaring (-træning).

Under sidste verdenskrig demonstrerede vore piloter til fulde deres moral-politiske overlegenhed og deres brilliante mesterskab. Selvfølgelig havde modstanderen erfarne piloter til rådighed, men de viste ikke den selvopofrende ånd som vore piloter, der tog alle chancer for at vinde kampen. Gang på gang så man de fascistiske dreje væk for at undgå sammenstød i luften, hvorved de blottede deres svage side til vor ild. Endvidere kendte de heller ikke begrebet gensidig hjælp. Som regel forlod de kampområdet enkeltvis efterladende ikke blot de fly, de skulle beskytte, men også fly, der var i vanskeligheder. Et særligt godt eksempel herpå har vi den 21 marts 1942, hvor fem af vore fly under ledelse af kaptajn V. Efremov (nu oberst) var i kamp med 30 fascistiske piloter. Vi opdagede bag frontlinien (Kalinin fronten) en gruppe fjendtlige bombefly, der var på vej mod vore styrker. Vore piloter befandt sig højere oppe med solen i ryggen, hvorfor fjenden ikke havde opdaget den truende fare. Dette benyttede kaptajn Efremov sig af og besluttede at angribe med det samme. Denne hurtige og taktisk rigtige beslutning af chefen sikrede vore piloter overraskelsens fordel og dermed sejren. Der blev nedskudt 5 og beskadiget 2 fly.

Fjenden benyttede naturligvis også overraskelsesmomentet, idet han ret ofte lurede på vore formationer, der var på vej hjem efter et togt, i håb om at overraske dem. Den mest benyttede angrebsmetode var et hurtigt angreb, hvorefter de — uden at begynde på luftkamp — forsvandt igen, og vi må desværre erkende, at vi i begyndelsen af krigen mistede mange fly på grund af vore piloters utilstrækkelige opmærksomhed under returflyvning fra bombetogter.

Tyskerne gik ikke af vejen for noget for at opnå overraskelsesmomentet. De gik så vidt, at de benyttede vore fly med vore kendingsmærker, men i det hele taget var deres taktik ret skabelonagtig. Der kan nævnes mange eksempler på, hvorledes Tyskerne udførte deres angreb dag efter dag på samme tidspunkt, fra samme sektor og fra samme højde. Som modsætning hertil benyttede vore piloter eget initiativ og opfindsomhed under flyvningerne. Desuden fandt vore piloter altid tid til at gennemgå og analysere de sidste ture for derigennem at finde frem til den rigtige taktik.

Det er givet, at man i dag ikke kan anvende al den høstede taktiske erfaring, men det, der på nogen måde kan bruges, bør anvendes under tillempning og med hensyntagen til den moderne teknik. Faktorer som manøvrens hastighed og visuel afsøgning af målet har ikke — selv ved anvendelsen af den mest moderne radar — mistet deres betydning. Selv i det moderne raketbærende fly har piloten brug for hurtig reaktion og træning i at finde mål med det blotte øje.

På baggrund af skyerne er det for eksempel lettere at opdage et fly i skumringstiden, mens selvsamme baggrund er ret generende på andre tider af dagen. Himlen belyst af solnedgangen virker som en projektionsskærm, og sigtbarheden i den retning er betydelig bedre. Alt dette influerer naturligvis på valget af den rette angrebsmetode.

Tidsfaktorens betydning i en luftkamp er vokset brat ved de supersoniske hastigheder, således at aktionens hastighed i dag er en af de afgørende betingelser for overraskelsen, og her spiller piloternes træning ind. Men hvad ser man under mange af træningsflyvningerne? Interceptioner f. eks. udføres efter de i forvejen afstukne baner og i samme højder. Fly, der fungerer som mål, udfører sjældent undvigende manøvrer. Under disse øvelser er der naturligvis ikke tale om noget overraskelsesmoment. Det værste er dog, at disse skabelonagtige flyvninger

giver piloterne det forkerte billede af en sejr i luften.

Anvendelsen af de moderne kampmidler karakteriserer i dag kampsituationen yderst kompleks, idet den fra enhver deltager kræver den yderste anspændelse af fysiske og moralske kræfter, samt det højeste træningsstade, og dette opnår man ikke bare under øvelser, men også under den daglige træning. Angrebets overraskelsesmoment afhænger af det korrekte og præcise arbejde på GCI-stationerne, controllerens kunnen, samt den sikre anvendelse af det radiotekniske apparatur. På den anden side må enhver pilot være i stand til at finde målet visuelt og være parat til at ødelægge målet uden hjælp fra GCI-stationerne. Man må lære i fuldt mål at kunne benytte sine våben og søge at blive mester i at udføre hurtige, overraskende angreb i alle højder. Det er vigtigt at kunne ødelægge et mål ved første anflyvning, såvel i stratosfæren som i de lave højder.

I vore førende afdelinger gøres der alt, for at udbyttet af den taktiske træning bliver det bedst mulige, og at piloterne får faste teoretiske kundskaber og faste praktiske erfaringer. Underafdeling N er et godt eksempel herpå, idet alle piloterne er mestre i interceptionsopgaver under alle forhold. Flere af officererne er rene esser i afvisningsoperationer.

Den moderne luftkamp stiller store krav til piloternes taktiske beredskab. Derfor må cheferne tage sig personligt af deres folks rette opdragelse, lære dem at angribe pludseligt, hurtigt og dødbringende ved første anflyvning. — *s* —

Ølstykke Auto

v. Brdr. Stubbe

Roskilde - Ølstykke
Tlf. (03) 323 Ølstykke 61

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

For ædel Portvin

P. WEILE & SØN

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
VINHANDLERE SIDEN 1822
AALBORG

OFO- ORIENTERING ✯ ✯ ✯

Bestyrelsesmøde afholdtes 4 mar 1965.

Repræsentantskabsmødet

Organisationens ordinære repræsentantskabsmøde er fastsat til afholdelse den 25 mar 1965 kl 1000 på Flyvestation KARUP med dagsorden som anført i lovene.

Repræsentantskabsvalgene

Efter de afholdte afdelingsvalg har repræsentantskabet for 1965/66 følgende sammensætning:

Afdeling Ålborg
Repræsentanter
MJ B. W. Ledertoug (leder af afd.)
FL I P. Johansen
Suppleanter
OL F. Tingleff (1.)
FL I B. Voetmann (2.)

Afdeling Karup
Repræsentanter
MJ B. V. Larsen (leder af afd.)
OL O. Grue
MJ H. L. Lauesen
KN J. S. Pedersen
FL I P. Dønvang
Suppleanter
MJ P. Jensen (1.)
MJ H. J. Corfitzen (2.)
FL I J. O. Bruun (3.)

Afdeling Skrydstrup
Repræsentanter
MJ N. Å. M. Elmelund (leder af afd.)
KN E. M. F. Jensen
Suppleanter
FL I P. Bauer-Jensen (1.)
FL I K. M. Rasmussen (2.)
MJ J. M. B. Jørgensen (3.)

Afdeling Værløse
Repræsentanter
MJ J. Saustrup (leder af afd.)
MJ V. K. H. Eggers
MJ K. S. Petersen
MJ Å. H. Dolleris
MJ K. G. Sørensen
Suppleanter
KN E. L. Petersen (1.)
KN O. Fogh (2.)
MJ T. Christiansen (3.)

Afdeling Vedbæk
Repræsentanter
OL F. Kofod-Jensen (leder af afd.)
MJ V. B. A. Ramlau
MJ B. R. Kjeldsholm
MJ V. Heide
FL I P. K. Olsen
Suppleanter
MJ K. A. Bruun-Simonsen (1.)
KN A. P. H. Stahl (2.)
OL E. P. Willumsen (3.)

Afdeling København
Repræsentanter
OL E. J. Harder (leder af afd.)
MJ C. F. Lous
MJ A. S. Nielsen
Suppleanter
KN P. M. Thomsen (1.)
MJ M. V. Hansen (2.)
MJ E. Borreby (3.)

Afdeling Ejby
Repræsentanter
OB K. W. Hansen (leder af afd.)
MJ F. C. E. Peitersen
KN P. E. Juhl
Suppleanter
MJ A. T. Bruhn (1.)
MJ N. R. Lundbye (2.)
MJ B. Rasmussen (3.)

Kadetter på Flyvevåbnets Officersskole

Repræsentanter

FL I-R S. E. J. Jensen (leder)
FL I-R C. Hvidt
OS O. Buch

Suppleanter

FL I-R N. Markersen (1.)
FL I-R M. P. Kristensen (2.)
SG P. I. A. L. Tersztyánszky (3.)

Uniformsspørgsmålet

har endnu en række uløste områder med hensyn til de forskellige uniformstypers udformning.

Der er nu fremstillet nogle modeller, der i den kommende tid skal vurderes af myndigheder og organisationer, hvorefter endelige uniformsbestemmelser forhåbentlig vil blive fastsat.

Udvalget vedrørende befalingsmanduddannelsen og arbejdsklimaet i forsvaret

Udvalgets første møder, der var af orienterende art, har været afholdt.

OFO har i øvrigt bemærket sig, at de militære personelorganisationer ikke er repræsenteret i *Planlægningsrådet for de højere uddannelser,* som henhører under Undervisningsministeriet. Der er nu taget skridt til at få dette forhold bragt i orden.

Autoforsikringen

I VOR HÆR er offentliggjort følgende vedrørende ASSURANCE INSTITUTTET

Vel kørt

Så er beviset ført. Det kan lade sig gøre at nedsætte udgifterne til autoforsikring.

I de første 13 måneder, siden ASSURANCE INSTITUTTET's start 1 dec 1963, er

Forsikringer i kraft	2550
Betalte præmier inden 1 jan 65 kr.	550.000
Udbetalt og reserveret t. skader kr.	260.000

Efter fradrag af 27 pct. til administration og reassurance vil der være 25 pct. at tilbagebetale til de, der allerede har sørget for at være med.

Det vil sige, at årspræmien for 1964 vil være:

Vægt/område	I	II	III
indtil 599 kg	304	278	214
600— 799 kg	315	289	225
800— 999 kg	326	300	236
1000—1199 kg	338	311	251
1200—1399 kg	349	323	263
1400—1599 kg	360	334	274
1600— kg	383	356	296

Resultaterne er kun foreløbige, idet det endelige beløb for ikke afgjorte skader først kan beregnes senere. Tilbagebetaling af præmier for tiden indtil 1 jan 1965 vil ske umiddelbart efter godkendelse på den årlige generalforsamling i maj måned.

Ingen af de 40 autoforsikringsgrupper, som efterhånden er tilsluttet ASSURANCE INSTITUTTET, har i 1964 haft selvstændigt regnskab, hvorfor alle — uanset gruppetilhørsforhold — vil få tilbagebetalt 25 pct. af den for 1964 indbetalte præmie.

Uanset, at regnskabet således skal betragtes som et hele, har det af ASSURANCE INSTITUTTET været ført gruppevis. Dette åbner mulighed for at få et indblik i, hvorledes det er gået de enkelte grupper.

Det viser sig, at FOH-gruppen har kørt bedre end gennemsnittet, idet tilbagebetalingsprocenten beløber sig til ikke mindre end 44 pct.

I løbet af 1964 havde 160 FOH medlemmer benyttet sig af muligheden for at opnå en billig autoforsikring. Af de tegnede forsikringer var 129 i kraft ved årets udgang.

Selv om FOH således har nået det fastsatte mål at passere 100 ikrafttrådte forsikringer inden årets udgang, og selv om de opnåede resultater har overskredet selv de dristigste forventninger, har organisationen bestemt at fortsætte det regnskabsmæssige fællesskab med andre mindre grupper. Årsagen hertil skal alene søges i ønsket om så-

vidt muligt at sikre et i regnskabsmæssig henseende roligt hændelsesforløb.

Det vil være ønskeligt, om FOH gruppen i det kommende år når op på 300 ikrafttrådte forsikringer.

Ingen bør længere være i tvivl om det rigtige i at tilslutte sig ASSURANCE INSTITUTTET's FOH gruppe. Se blot på Deres sidste præmiekvittering! Den taler sikkert for sig selv.

Hertil kommer endvidere, at de allerede forsikrede gerne ser, at den autoforsikringsgruppe, de tilhører, hurtigst muligt vokser sig stor og stærk. Hypotesen om, at officeren som bilist kører mere ansvarsbevidst end gennemsnitsbilisten, er kendeligt styrket gennem de opnåede resultater.

Føler De Dem hørende til de ansvarsbevidste køreres kreds, så tag Deres forsikringspolice frem for at se, hvornår De har mulighed for at blive overført til ASSURANCE INSTITUTTET.

HUSK: Mange selskaber opererer med lange opsigelsesvarsler. Kan De sige forsikringen op i løbet af 1965, så henvend Dem allerede nu til:

ASSURANCE INSTITUTTET
Svanemøllevej 17—19
København Ø.
Telf. (01) 29 36 00

De vil da omgående modtage de nødvendige papirer.

Returner dem i udfyldt stand.
Resten går af sig selv.
Lettere kan det ikke være.

Hertil kan OFO oplyse, at FOH har vedtaget, at OFO-medlemmer kan optages i FOH-gruppen, hvorfor interesserede kan forholde sig som ovenfor anført med opgivelse af, at man ønsker sig tilsluttet FOH-gruppen. OFO-medlemmer skal ikke tegne sig for den krævede aktie på 100 kr., idet dette er dækket af FOH.

Nærmere oplysninger om ordningen kan iøvrigt ses i nr. 2/1964.

Næste møde

Den på repræsentantskabsmødet valgte bestyrelse afholder sit første møde på Flyvestation Karup den 26 mar 1965.

Vi drikker mælk
FRA
Baunedals Andelsmejeri

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

RADIO PARTS A/S
SKT. KNUDSVEJ 13
KBHVN. V.
TELEFON:
HILDA 31 11

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

Kølvrå

KOLONIAL & ISENKRAM

TELEFON KARUP 40

Fra Dansk Toldtidende har vi hentet følgende muntre udpluk vedrørende farvevirkninger. Den kan med en ringe omskrivning udmærket anvendes på vore egne forhold.

MED DEN BREDE PENSEL

Man har længe været klar over farvernes forskellige rumvirkning. Videnskaben er nu også blevet klar over, at farver har en psykisk indvirken på mennesker. Hvad farver også kan bruges til, kan De læse i denne artikel.

Er De træt, når De forlader Deres arbejdsplads? Ja, men hvordan skulle De også kunne være andet, al den stund De jo også hører til i den store navnløse flok, der hver dag lader sig spærre inde i de små, grå, triste bure, som man kalder kontorer.

Men nu bør det være slut. Videnskaben har fundet ud af, at farver kan virke oplivende eller trættende, beroligende eller ophidsende, så nu er det kun et spørgsmål om vilje til at give os den rette kulør på tilværelsen.

Det er fra absolut pålidelig, videnskabelig side fastslået, at forkerte farver medfører træthed og irritation. Andre farver derimod giver en følelse af velvære og andre igen kan stimulere og inspirere. Derfor findes der nu heller ikke længere nogen undskyldning for at holde os i de små, grå bure, medmindre det skulle være udtryk for et bevidst sigte på at holde os i en konstant tilstand af træthed og irritation og dermed stække vor viljekraft og initiativ.

Hvilken farve bør man da så vælge? Her må valget naturligvis bero på den virkning, man tilstræber. Målet kan jo tage sig forskelligt ud, alt efter fra hvilken side man ser på det. Hvis vi for eksempel — for at

tage et meget nærliggende tilfælde — ville kvikke lidt op i tolddirektoratet, er det vel ikke på forhånd givet, at tolddirektøren ville være enig med os om hensigten og dermed valget af farver.

Skulle vi imidlertid bestemme, ville vi så absolut vælge en farve, der kan fremme idévirksomheden og inspirationen. Men har man nu også sådanne farver? Ja, sandelig om ikke man har fundet ud af, at orange virker inspirerende på tankegangen. Og ikke nok med, at denne farve kan fremme en frugtbar tankevirksomhed, den fremmer også tolerancen og styrker viljekraften. Mon man ville være i stand til at finde nogen bedre farve til direktoratets kontorer?

Nu kan man selvfølgelig indvende, at et helt direktorat malet orange kan forekomme noget overvældende. Vi er imidlertid i den meget heldige situation at råde over andre farver, som også kan fremme det formål, vi ønsker at nå ved brugen af farvekonditionering.

Vi tænker naturligvis her på den violette farve, som ikke alene stimulerer et menneskes intuitive sans, men også virker stærkt inspirerende — noget som vel heller ikke vil være af vejen.

Kan man da ikke se, hvilke muligheder, der er givet os i hænde? Og er det ikke lige til at græde over, at man ikke for længst har taget disse muligheder i betragtning. Bare op og mal med en orange farve, og straks vil viljekraften være styrket! Og er det inspirationen, der mangler, så giver vi den bare et stænk violet. Alt såre simpelt og ligetil ... bare gå i gang!

Nogle af læserne vil måske på nuværende tidspunkt tænke, hvorfor vi kun bekymrer os om tolddirektoratet, og om der slet ikke er hjælp at hente for almindelige små arbejdsmyrer. Ok jo, fat blot mod, der er håb for os alle.

Er chefen nervøs og irritabel? Så snig Dem blot ind og mal hans kontor gult. Denne farve skulle skabe en god stemning og virke velgørende på nerverne. Og en ting mere, som det måske kan være af endog umådelig stor værdi at vide: Gult kan være en god hjælp, når det gælder om at vinde selvkontrol.

De ser muligheden, ikke? Med den gule farve har vi chefen i vor hule hånd. Men vi må nok også helst holde os til den gule. Kommer vi over i rødt, gør vi bare helvede hedt for os selv. Den røde farve fremmer nemlig vrede og raseri, og den øger pulsen og blodtrykket. Så med mindre De nærer ønske om hurtigt at få skabt nogle avancementsstillinger, bør De nok omgås denne farve med lidt forsigtighed og holde den langt væk fra chefens kontor.

Men hvad så til os selv? Til os selv har vi gemt det bedste. Vi skal have vort kontor malet med grønt, for den grønne farve giver afspænding til nerver og muskler, giver balance i sjæl og krop og virker beroligende på nervesystemet. Og herefter vil vi igen kunne falde til ro på kontoret og være veloplagt, afslappet og udhvilet til aftenerne i familiens skød.

Det med den grønne farve kommer vel i øvrigt ikke som nogen overraskelse, for vi ved jo alle, at vi om foråret, når alt det grønne titter frem, føler os betydeligt mere munter, gladere og mere vital. Mere overraskende forekommer virkningen af de andre farver og de muligheder, de giver løfte om. Det kan vel herefter være et stort spørgsmål, om vi fremover bør vælge en mand med forhandlingsevne og diplomatisk sans til etatsforeningens formand, eller om vi hellere skulle se at få fat i en, der har forstand på at behandle maling og pensel ... og som kan smøre tykt på.

pedro.

Enhver kan nu, efter behov og tjenestested, indsætte andre navne for myndigheder, chefer o. l., og så passer det jo helt på vore egne forhold!

Red.

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S
HORSENS . TELEFON 24811

C. W. S. Svineslagterier A/S
HERNING OG SKJERN

OLUF RØNBERG
JERN OR STÅL
AKTIESELSKAB

GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:
torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:
onsdag kl. 16.00—18.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:
fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

Stats-kontrolleret undervisning pr. brev

Skriv efter studiehåndbog med oplysninger om 120 brevkurser – gratis og uden forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk:

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO Sekretariat, Flyvestation Vedbæk, Vedbæk, (01) 89 05 01 Lokal 47.

Organisationens forretningsfører:
Fru J. E. Nielsen.

Sekretariatet åbent
Mandag — fredag
0900—1600.

LEMVIGH-MÜLLER & MUNCK A/S

JERN - STÅL - CEMENT - LECA

KØBENHAVN AARHUS

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

CARLJACOBSENS

VINHANDEL

INDEHAVER: EINER SELIGMANN

ØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN · WINE FOR KINGS

TRIA 4311

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

Leverandør til militære og maritime messer

RESTAURANT MORTEN P.

Små hyggelige lokaler . Stor lukket gårdhave
Hyggelige værelser til vore gæsters disposition

Hotel og restaurant Morten P.
Vester Strandgade 7 - Tlf. (073-1) Ringkøbing 193

STRANDHOTELLET

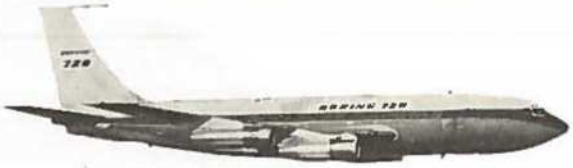
Emmelev Klev pr. Højer - Tlf. (047) 4 25 88

BP

Ved Hovedvagten
Nørhaves Service Station

Benzin, olie, smøring - Biler u/fører
Alt i vin, tobak og kolonial — **Tlf. Vadum 35**

**LUTHERSK MISSIONS-
FORENINGS EFTERSKOLE**
Løgumkloster.
Tlf. Løgumkloster (047) 4 36 52.
Unge mænd 3.11.–31.3.
Unge piger 3.5.–30.9.



DECCA NAVIGATOR A/S

KALVEBOD BRYGGE 20 KØBENHAVN V

EWALD CASTELLA

Bagermester

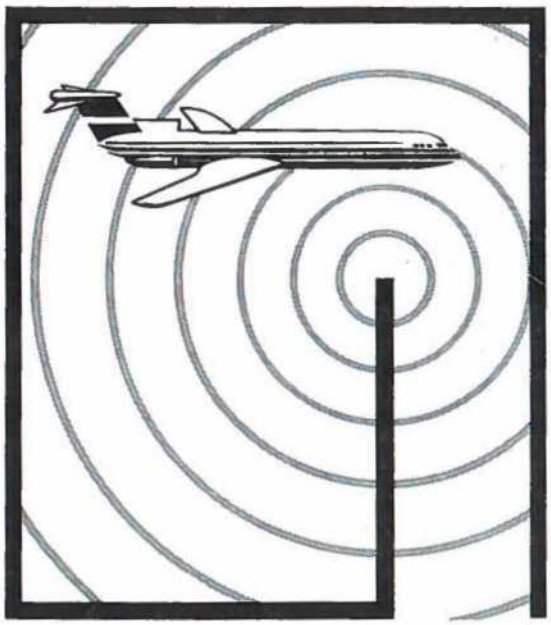
JONSTRUPVEJ - BALLERUP - TLF. 97 11 54

ALLIED AIR FORCES NORTHERN EUROPE

GOD MORGEN MED

MÆLK

Den dejlige, friske mælk er en utømmelig kilde til sundhed — og indeholder protein, der er uundværligt for både voksne og børn ✡ En god dag begynder med mælk, og i tilgift får De A-, B-, C- og D-vitaminer.



VERDENSOMSPÆNDENDE

- fra samtaleanlæg til automatiske telefoncentraler, fra rørpostsystemer over radiotelefoner til omfattende tele-anlæg landene imellem; overalt i verden møder man ITT-navnet som garant for telekommunikation under sikre og betryggende forhold.
Et led i den stærke kæde af ITT-selskaber verden over er det danske -

Standard Electric A/S
Rådmandsgade 71, Kbhvn N.

INTERNATIONAL TELEGRAPH AND TELEPHONE CORPORATION

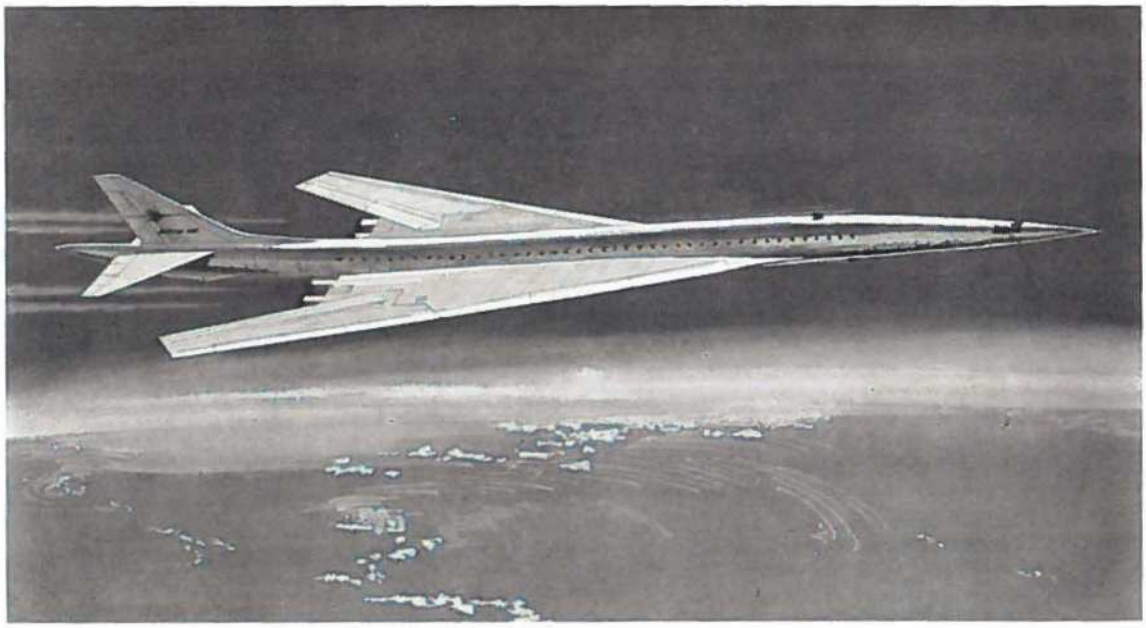
ITT

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation Vedbæk

Flyvevåbnet

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 4 **1965**



Boeing SST vil kunne operere med en bedre rentabilitets-faktor end vore dages subsoniske jetmaskiner på alle ruter undtagen de korteste

Den supersoniske Boeing jetliner, som ses på billedet herover, vil kunne transportere mere end 200 passagerer over Atlanten på 2½ time.

Med fortjeneste.

Dens rentabilitetsfaktor vil på alle ruter – undtagen de korteste – være bedre end for de eksisterende subsoniske jets.

Boeing begyndte de første planlægningsarbejder på SST i 1956. Siden da har Boeings intensive tegnebordsarbejde, videnskabelige undersøgelser og prøver i vindtunnel frembragt den teknologiske kunnen, der er nødvendig, når man skal bygge et vellykket supersonisk transportmiddel.

Allerede fra starten arbejdede Boeings planlægningshold sig frem mod to mål: For det første en praktisk, supersonisk jet, der vil kunne arbejde dag og nat på de eksisterende ruter. For det andet en supersonisk jet, hvis omkostninger og indtjeningsevne vil

kunne akcepteres af de kommercielle luftfartsselskaber.

Under dette arbejde undersøgte Boeing 290 udformninger og foretog vindtunnel-prøver med 56 »high-speed« vingetyper.

Boeing SST vil fremtræde med vinger, hvis stilling kan varieres. Det forener fordelene ved den pilformede vinge til stor fart med den lige vinges fordele ved rolig og langsom landing. Imellem disse to yderstillinger kan man opnå den konventionelle vingestilling til brug for effektiv, subsonisk flyvning.

Boeing SST vil med lethed kunne operere fra vore dages flyvepladser. Dens start- og landingsmuligheder vil i virkeligheden blive endnu bedre end nutidens langdistancemaskiners. Den vil kunne sættes i drift i begyndelsen af 1970'erne.

Endnu en fordel: Bag den står Boeings enestående erfaring m.h.t. bygning af verdens mest sukcesrige jetlinere.

BOEING

Flyvevåbnet

NR. 4 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Raketvåbnene - grundlaget for magtbalancen
— Fra flyvningens historie
— Træningskommandoen
— OFO-orientering

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 05 01, lokal 47.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Træningskommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

Redaktionen af dette nr. er afsluttet 27-4-65

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Chefen for flyvevåbnet,

generalløjtnant

HANS JØRGEN PAGH

fyldte

60 år

søndag den 25. april 1965

Organisationen af Flyvevåbnets Officerer og bladet »Flyvevåbnet« bringer generalen de hjerteligste lykønskninger i dagens anledning.

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING OG SKJERN

Kølvrå

KOLONIAL & ISENKRAM

TELEFON KARUP 40

RADIO IAN PARTS A/S

SKT. KNUDSVEJ 13
KBHVN. V.

TELEFON:
HILDA 31 11

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:
torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:
onsdag kl. 16.00—18.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:
fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

OLUF RØNBERG
JERN OR STÅL
AKTIESELSKAB

Raketvåbnene grundlaget for magtbalancen

Her bringes 5. og sidste afsnit af OL T. Bondes artikelserie. De første 4 bragtes i nr. 9/64 og 10/64, samt nr. 1/65 og 3/65.

b. Forsvarsvåben:

På baggrund af de ovenfor opridsede udviklingslinier for angrebsvåbnene kan man opstille de kriterier, ud fra hvilke antiraketvåbnene skal konstrueres.

Under udviklingen af den optimale RV må man arbejde med de mest moderne instrumenter til måling af radarrespons, infrarød og ultraviolet udstråling, optiske målinger og meget mere. Denne »Signaturbestemmelse« foretages med de samme instrumenter, som danner basis for diskriminerin-gen. Jo bedre instrumenter man råder over til signaturbestemmelsen, des bedre RV kan man konstruere, og des bedre diskriminerings-udstyr har man samtidig skabt.

For at kunne frembringe de mest hensigtsmæssige ECM må man under udviklingsarbejdet kunne måle deres effektivitet, hvis grænser kun kan fastlægges, såfremt man råder over instrumenter, der kan måle herudover. De samme instrumenter kan derfor danne grundlaget for konstruktionen af ECM-modmidler, der kan arbejde udover grænsen for ECM effektivitet.

Ovenstående to eksempler viser, at grundlaget for konstruktionen af angrebsvåben og forsvarsvåben er det samme, hvorfor også udviklingen af dem foregår sideløbende. På visse områder er det lettest at konstruere angrebsvåben, på andre områder er det lettest at konstruere forsvarsvåben, men forsvarsvåbnene har den store fordel, at de ikke hæmmes af snævre grænser for vægt, rumfang og kraftforbrug, så længe der er tale om jordbaseret udstyr.

Som tidligere omtalt skal den forsvareren tilmålte reaktionstid måles i sekunder, og den skal omfatte varsling, diskriminering, målbestemmelse, aktionsordre, flyvetid til målet og detonering. Alle disse funktioner kan kun udføres inden for den givne tidsramme, såfremt våbensystemet er fuldautomatisk, og selv da kun såfremt hver enkelt funktion tidsmæssigt begrænses til et minimum.

Med indførelsen af det nye radarsystem er tidsforbruget for de enkelte funktioner, der udføres af varslings- og ildledeudstyret, bragt ned til et minimum, fordi de mekaniske processer er afløst af elektroniske. De funktioner, der er tilknyttet våbensiden, er stadig mekaniske og derfor tidkrævende. Flyvetiden alene overstiger samtlige øvrige funktioners varighed, hvorfor det specielt er på dette felt, der skal sættes ind med forbedringer, hvad indførelsen af SPRINT da også er udtryk for.

En kort flyvetid er bestemt af

(1) en stor maksimalhastighed og

(2) en stor accelleration.

ad (1) En rakets maksimalhastighed (v) beregnes af formlen

$$v = 2{,}3 \times d \times 10g \text{ (M:m)}$$

hvor d er dysehastigheden (dvs. den hastighed, hvormed gasmolekylerne forlader ra-

kettens dyse), M er rakettens totalvægt inden affyringen (startvægt) og m er dens totalvægt, når drivstofferne er opbrugt (tomvægt).

Af formlen fremgår umiddelbart, at skal rakettens maksimalhastighed forøges, må

(a) dysehastigheden og

(b) forholdet mellem startvægt og tomvægt (masseforholdet)

øges.

ad (a) For at opnå en stor dysehastighed skal man anvende et meget energirigt drivstof (drivstof = brændstof + iltningsmiddel), dvs. et drivstof med en stor specifik impuls (den specifikke impuls Isp angiver forholdet mellem den reaktionskraft, motoren frembringer, og drivstofforbruget pr. tidsenhed, der medgår hertil).

Når Isp er kendt, kan man beregne dysehastigheden d, idet

$$d = Isp \times g,$$

hvor g er en konstant svarende til tyngdens acceleration (formlen er kun eksakt for det tomme rum). Da g er konstant, kan d kun gøres større ved at øge Isp, og man skal følgelig anvende det drivstof, der har den største specifikke impuls.

Faste drivstoffer har mindre specifik impuls end flydende, og ønsker man derfor at anvende flydende drivstoffer, må man betale for dette med en konstruktionsmæssigt mere kompliceret raket, hvilket medfører større vedligeholdelse og større risiko for funktioneringsfejl. Dette sidste er i klar modstrid med de taktiske krav (ét-skuds princippet).

ad (b) Masseforholdet øges ved at forhøje M og samtidig mindske m. M kan forhøjes ved at øge mængden af drivstof, men da drivstoffet jo skal indeholdes i tanke (flydende drivstoffer), eller i motorhuset (faste drivstoffer), vil disses rumfang og vægt da forøges, hvorfor m bliver tilsvarende større. Der må derfor finde en afvejning sted for at opnå det optimale forhold mellem M og m.

m kan formindskes ved at anvende en let og hensigtsmæssig konstruktion, der på intet område må være stærkere eller sværere end højst nødvendigt. Dette gælder også sprænglaadingen, hvis vægt jo indgår i m.

ad (2) Foruden af en stor maksimalhastighed er en kort flyvetid bestemt af, at denne maksimalhastighed opnås i løbet af kort tid — dvs. efter en stor accelleration. Accellerationen kan beregnes ved hjælp af Newtons 2. lov, der siger, at kraft er lig masse gange accelleration.

$$K = M \times A,$$

der omskrives til

$$A = K : M,$$

hvoraf fremgår, at accellerationen for en given masse forhøjes ved at øge den kraft, hvormed man påvirker massen. Denne kraft kan udtrykkes ved ligningen

$$K = Isp \times q,$$

hvor q angiver mængden af drivstof, der omsættes i løbet af 1 sekund.

Da Isp er konstant for det drivstof, man anvender, kan K kun forhøjes ved at øge q, hvilket kan gøres ved at øge forbrændingstryk og -temperatur, hvorved man øger mængden af de udstødte gasser, ikke disses hastighed, der jo er konstant, som angivet ved d. Skal motoren kunne tåle højt tryk og temperatur, må den nødvendigvis fremstilles af svært materiale, hvorfor den bliver tung og påvirker masseforholdet M : m i negativ retning ved procentvis at øge m mere end M.

Som det ses, er mange af de faktorer, der har indflydelse på konstruktionen af en raket, i modstrid med hverandre.

Ved konstruktionens begyndelse må man derfor fastsætte, hvilken rækkevidde man ønsker, raketten skal have, hvor hurtigt man ønsker denne rækkevidde gennemløbet, og hvilken nyttelast (sprængladning) man ønsker, at raketten skal transportere. Konstruktionen må derefter blive til efter en lang række kompromisser mellem bl. a. de ovennævnte faktorer, der alle har indfly-

delse på hverandre. En passende afbalancering mellem de modstridende faktorer må finde sted for at opnå den optimale effekt — herunder særligt konstruktion af en motor med et drivstof, der giver det bedste forhold mellem reaktionskraft, omsætningshastighed og motorvægt.

Der er i det foregående intet hensyn taget til de ydre kræfter, der påvirker raketten (luftmodstand, tyngdekraft m. v.). Disse kræfter påvirker alle rakettens ydeevne i negativ retning, og deres indflydelse må mindskes ved rakettens formgivning og opbygning.

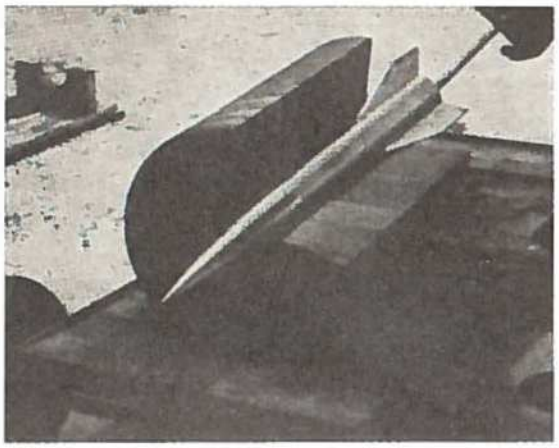
Der er ejheller taget hensyn til, at raketmotorens nyttevirkning idag kun er ca. 60 pct., bl. a. fordi den varmeenergi, der indeholdes i udstødsgasserne efter passage af dysen, er spildt. Man regner dog med at kunne forbedre nyttevirkningen til ca. 75 pct.

For de rakettyper, der som ZEUS og SPRINT skal stå rede til med øjeblikkeligt varsel at kunne affyres, har man hidtil baseret sig på anvendelse af faste drivstoffer — uanset at disse har en mindre specifik impuls end de flydende — fordi lagerholdbarhed og en enklere konstruktion giver den største sikkerhed for, at raketten i påkommende tilfælde kan virke efter sin hensigt. Imidlertid er der i den seneste tid sket sådanne fremskridt med konstruktion af en hybridmotor (en motor med fast brændstof og flydende iltningsmiddel), at det er muligt, at denne motortype vil blive foretrukket fremover, fordi den ikke er væsentlig mere kompliceret end motoren med fast drivstof, medens den har en betydelig højere specifik impuls end denne. Hertil kommer, at motorens reaktionskraft kan varieres ved at regulere mængden af det indsprøjtede iltningsmiddel, hvilket under meget store hastigheder kan være af betydning for styring af raketten. Endelig er hybridmotoren mere driftsikker, fordi den ikke påvirkes af støbefejl og revner i brændstofmassen, hvilket i en motor med fast drivstof kan medføre, at motorhuset eksploderer og ødelægger raketten kort tid efter starten.

Denne større driftsikkerhed skyldes, at forbrændingen ikke finder sted i det faste brændstof, hvori der jo intet iltningsmiddel findes. Forbrændingen finder ejheller sted på brændstoffets overflade, idet denne af forbrændingsvarmen smeltes og fordampes. Disse dampe ligger som et isolerende lag mellem brændstof og forbrænding. Den største afsmeltning og fordampning foregår naturligvis nærmest forbrændingen — altså på brændstoffets overflade og ikke i eventuelle revner eller støbegruber, der jo ligger længere borte fra forbrændingen.

En yderligere forøgelse af rakettens maksimalhastighed kan opnås ved at benytte flertrinsprincippet — dvs. en raket afskudt fra en raket. Dette princip kræver naturligvis en mere kompliceret konstruktion, men er nu så almindeligt anvendt, at det ikke skulle medføre vanskeligheder af betydning, hverken konstruktionsmæssigt eller vedligeholdelsesmæssigt. Første trin opnår ikke de helt store hastigheder, fordi masseforholdet M : m ikke kan blive særlig gunstigt, da vægten af hele andet trin indgår i m. Andet trins maksimalhastighed bliver derimod stor, fordi dets begyndelseshastighed ikke er nul, men første trins sluthastighed. Hertil skal så lægges andet trins egen hastighedsforøgelse.

Flertrinsprincippet kan også anvendes på den måde, at første trin udgøres af en kanon, som afskyder et projektil i form af en raket (andet trin). Fremgangsmåden anvendes idag i det amerikanske våbensystem SHILLELAGH, hvor en trådstyret raket udskydes af kanonen på en SHERIDAN-kampvogn. Der afholdes i denne tid betydelige forsøg på at videreudvikle dette princip ved hjælp af underkalibrede projektiler (raketter), hvorved man regner med at kunne forøge første trins accelleration til 12000—15000 g. (Se fig. 15). Til sammenligning kan nævnes NIKE HERCULES med ca. 20 g og SPRINT's forventede 90—100 g.



Figur 15: Underkalibret raketprojektil MARTLET 1. Trækklodserne styrer projektilet i kanonløbet og falder af, så snart projektilet er fri af røret.

Man har den store fordel ved at benytte et jordbaseret første trin (en kanon), at man ikke behøver at tage særligt store hensyn til vægt og rumfang af fremdrivningssystemet. Da tryk og temperatur i kanonens kammer tillige langt overstiger, hvad man kan tillade sig i en raketmotor, kan man opnå en enorm omsætningshastighed med den dertil svarende accelleration.

De afholdte forsøg har været yderst vellykkede — ikke alene fra et raketteknisk synspunkt. Også styresystemets elektroniske mikrokomponenter har vist sig i stand til at kunne modstå de meget store g-påvirkninger. Amerikanerne besidder således idag telemetrisystemer, der har været benyttet til ionosfæremålinger efter med en kanon at være skudt op i over 100 km højde med en maksimalaccelleration på 12000 g. Tænker man sig disse kanoner tilknyttet et radarstyret ildledesystem, kan rakettens eget styresystem gøres relativt enkelt, fordi de store hastigheder giver en stor præcision selv i ustyret tilstand, bl. a. fordi projektilerne er meget lidt påvirkelige overfor de atmosfæriske forhold, netop som en følge af den store accelleration. (Se fig. 16).

Skulle et sådant våbensystem blive udviklet, vil flyvetiden blive nedsat til en brøkdel af de idag anvendte, men systemet kan dog stadig kun betragtes som en overgangsløsning, indtil man også på våbensiden går over til udelukkende elektroniske processer.

Man må huske på, at rakettens eneste formål er at transportere en koncentreret energimængde (sprængladningen) op til målet og frigøre den her. Hvis denne energitransport kunne udføres elektronisk, ville man komme op på transporthastigheder på ca. 300.000 km i sekundet, og dermed var flyvetidsproblemet løst. Denne transportform er ikke utopisk — den anvendes allerede idag i begrænset omfang ved hjælp af LASER-princippet.

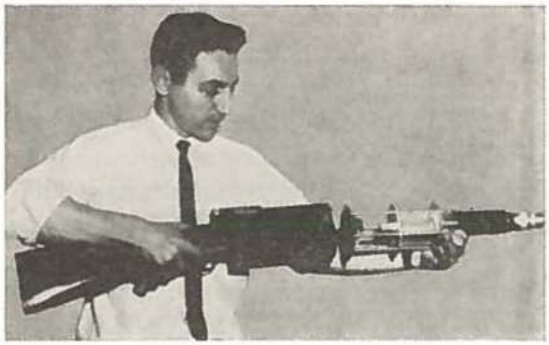
Figur 16: MARTLET 3 B raketprojektil, kaliber 8 tommer — mere end tilstrækkeligt til at rumme en atomladning.

En LASER (Light Amplification by Stimulated Emission of Radiation) er i sin funktion en radar, der arbejder med meget korte bølgelængder på omkring 1:2000 mm (lysbølger) og med en så koncentreret stråle, at et LASER-signal sendt fra jorden til månen (383.000 km) kunne observeres fra jorden som en lysplet med en diameter på godt 3 km. Den samme stråle ville i 200 km højde have en diameter på ca. 1,5 m, altså i samme størrelsesorden som angrebsvåbnets diameter.

De energimængder, der kan transporteres over større afstande på denne måde, er endnu ikke tilstrækkelige til at have den fornødne ødelæggende virkning, fordi de anvendte bølgelængder hurtigt svækkes ved passage gennem atmosfæren. Hertil kommer, at systemets nyttevirkning endnu er for ringe (for en Pulse-LASER kun godt 2 pct. og for en Continous Wave-LASER ca. 50 pct., men med så ringe energiudsendelse, at den kun kan bruges til informationstransport). For Pulse-LASER'ens vedkommende er man oppe på energiudsendelse på mere end 5000 megawatt, men desværre kun i pulslængder på omkring 50 nanosekunder (50:1000.000.000).

Amerikanerne har fornylig offentliggjort billeder af et LASER-gevær med en vægt på 9 kg og en effektiv rækkevidde på 100 m. (Se fig. 17). Dets udgangseffekt er imidlertid så ringe, at det kun kan ødelægge nethinden i et øje, der træffes direkte af LASER-strålen — altså svarende til en kraftig blænding med deraf følgende forbrænding.

Skulle et strålevåben, der kan bære ødelæggende energimængder over store afstande, blive udviklet, må man gøre sig klart, at den energi, som skal virke ødelæggende, må produceres på udsendelsesstedet og herfra umiddelbart overføres til transportmidlet, og at det drejer sig om energimængder, der formentlig kun kan fremstilles i praksis af atomkraftværker. Dette skulle dog ikke spille nogen rolle — hverken økonomisk eller rumfangsmæssigt — når sådanne kraftværker allerede idag seriefremstilles til drift af ubåde på 5000 t med en undervandshastighed på 60—70 km/t. Hertil kræves dog også en betydelig energimængde.



Figur 17: Amerikansk LASER-gevær

Når også våbensiden af forsvarssystemerne går over til udelukkende elektroniske processer, bliver næste skridt at kombinere processerne med varslings- og ildledeudstyrets tilsvarende elektroniske processer, og man har da et komplet »dødsstråle-anlæg«, hvilket idag vel må regnes for at være et mål, det er realistisk at stræbe imod.

Afslutning

Som det er fremgået af ovenstående betragtninger, har man i sin planlægning realistisk baggrund for at regne med udvikling af meget avancerede våbensystemer, hvis fremstilling idag blot afventer de teknologiske fremskridt, der skal muliggøre deres konstruktion.

Der er sikkert en snæver forbindelse mellem disse fremstillingsmuligheder og de økonomiske resourcer, der stilles til rådighed for den forskning og forsøgsvirksomhed, som på de raketteknikske og rumfartsmæssige områder er så højt prioriteret på begge sider af jerntæppet. Problemerne inden for de to områder er så nært beslægtede indbyrdes og med våbenteknikken, at en adskillelse ikke er mulig, hvorfor udviklingsresultater på et af felterne umiddelbart kommer de øvrige tilgode. Det er derfor vanskeligt at sige no-

get om, hvad der våbenteknisk vil ske blot i den nærmeste fremtid.

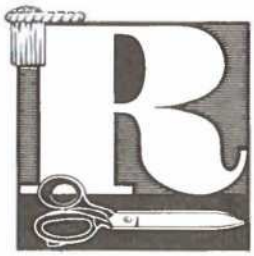
Kun må man erindre, at der er en væsentlig forskel på at have frembragt et effektivt våbensystem og på at have samme våbensystem operativt i tilstrækkeligt omfang. Hertil kræves under alle omstændigheder lang tid og mange penge.

Begge dele er mangelvarer i terrorbalancens tidsalder.

T. B.

Mac Baren
tobakker

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/s
HORSENS . TELEFON 24811



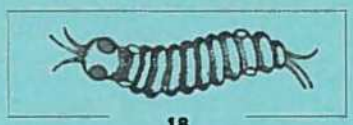
RASKIN & SØN
BLAAGAARDSGADE 16 . KBH. K . TELEFON NOra 70 94

Uniformer
Skrædderi
Konfektion
Lingeri
Blazer Badges

Officerer rentefri conto

FRA FLYVNINGENS HISTORIE

CATERPILLAR



18

Flyverløjtnant af reserven J. M. Jensen mistede under natflyvning den 9 feb 1955 med F-84 G »Thunderjet« orienteringen og sprang ved hjælp af katapultsædet fra sit fly over Tyskland. Dette er således det første udspring med brug af katapultsæde, foretaget af en dansk pilot.

Flyverløjtnant Jensen skulle foretage en natflyvningsnavigation Skrydstrup, Korsør, Randers, Thisted, Holstebro, Skrydstrup i højder fra 16.000 ft. til 20.000 ft. Det var flyverløjtnantens første natflyvning med F-84 G og hans første natflyvning over Danmark siden hjemkomsten fra flyvetræningen i USA.

Eskadrillens navigationsofficer havde udregnet navigationsplan, og selve ruten ville tage 50 minutter at gennemflyve. Vejret var godt på briefingstidspunktet og ville — efter vejrudsigten — vedblivende være godt. 5 piloter skulle starte med 5 minutters mellemrum på denne flyvning, og de blev specielt instruerede om natflyvningsproblemer, brug af taxilys og landingsprojektører samt forhold, der kunne medføre »vertigo«. Flyvningen skulle afsluttes med radaranflyvning (QGH) til Flyvestation Skrydstrup. Piloterne skulle, hvis de fik radiobesvær, ikke udføre QGH, men en normal indflyvning på radiokompas fra Billum radiofyr.

Jensen startede med F-84 G, SY-E, fra Skrydstrup kl. 1815A, og han bemærkede, at radioen knapt kunne komme op på fuld styrke. Under sin flyvning mod Korsør foretog han opkald til de jyske pejlestationer for at få fix (stedfæstelse), og han kunne på grund af skyer ikke se Korsør, hvorfor han drejede mod Randers, da han efter sin navigationsplan skulle være over Korsør. Jensen prøvede både det sjællandske og det jyske pejlestationssystem, men kunne ikke få noget svar, hvorfor han fik et af de andre fly, som han kunne høre, til at sende for sig. Omkring Randers fik han en positionsbestemmelse og fortsatte mod Thisted. Da han skulle være over Thisted, hvor han havde jordsigt, men ikke var helt sikker på positionen, fik han fra pejlecentralen opgivet positionen ca. 8 km sydvest for Hanstholm, hvorpå han satte kursen mod Holstebro. Undervejs fik han — via et af de andre fly — fix, der sammenholdt med hans egne positionsobservationer viste, at han drev noget af mod vest, hvorfor han korrigerede kursen mod Skrydstrup.

Ikke alene radioen viste sig svag, men også radiokompasset, hvilket vanskeliggjorde hans indflyvning fra Billum, således som han var beordret til i tilfælde af radiobesvær.

Det viste sig efterhånden også umuligt at høre andre fly, hvorfor han ikke kunne få positionsbestemmelser, men da sigtbarheden

var god, fortsatte han efter flyveplanen. Da han skulle være i nærheden af pladsen, efter beregningerne, kunne han imidlertid ikke se noget til den, hvorfor han fortsatte et stykke tid på sin kurs og skiftede til forskellige frekvenser og kaldte såvel Skrydstrup som andre fly uden resultat.

Da flyverløjtnant Jensen stadig ikke kunne se pladsen, ændrede han kursen til øst og steg for at spare brændstof og få større rækkevidde på sin radiosender. Han regnede med at blive ført ud over Østersøen, hvorfra han så kunne flyve nordpå og finde tilbage til Skrydstrup.

Selv efter ca. 20 minutters flyvning var han stadig over land, hvorfor han drejede helt om på vestkurs for at ramme Vesterhavet, men efter ca. 25 minutters flyvning, hvor han foretog opkald på forskellige frekvenser uden at få svar, blev han p. gr. a. den efterhånden lave brændstofbeholdning nødt til at se sig om efter en anden landingsplads, og han havde nu ingen idé om, hvor han var, kun at han stadig var over land. Et par gange mente han at se landingsbaner under sig, men måtte konstatere, at der blot var tale om et lige stykke landevej.

Jensen steg nu op i ca. 10.000 ft. og gjorde sig klart, at såfremt han ikke tilfældigt fik øje på en landingsplads, måtte han springe. På grund af skyer måtte han efterhånden gå ned i 3.000 ft. højde, og han gjorde sig nu klar til at springe. Da brændstofmåleren viste næsten nul, satte han kursen mod det område, hvor der var færrest lys, og da han fik »flame out« på grund af brændstofmanglen, trak han flyet op i stigning, udløste plexiglashætten over cockpittet, afbrød for batteriet og gjorde i øvrigt klar til at udløse katapultsædet, idet han trimmede fuldt næsetungt, inden han trak i udløserhåndtaget. Efter at have kolbuteret nogle gange, frigjorde han sig fra sædet og udløste faldskærmen.

Mens han hang i skærmen, hørte Jensen flyet komme i stærk fart og hørte braget, da det ramte jorden. Han bragte faldskærmens svingninger til ophør ved skiftevis at trække i linerne modsat svingningsretningen, og da han mente at se et vandløb i den retning, skærmen førte ham, pustede han svømmevesten op. Derefter søgte han at dreje skærmen, så han havde front mod den retning, hvori han drev, men det lykkedes ikke helt, og han ramte jorden, drivende til venstre, idet han i trætopshøjde kunne bedømme afstanden til jorden ved hjælp af lysene fra en nærliggende bondegård, hvad der muliggjorde, at han kunne nå at samle fødderne og slappe af for at afbøde stødet. Han slog nakken og skuldrene temmelig hårdt, men skærmen klappede straks sammen, idet vinden var ret svag, så han undgik at blive slæbt afsted af skærmen.

Efter at have frigjort sig fra skærmen gik han op til den observerede bondegård, hvorfra han fik kontakt med politi og øvrige myndigheder.

Udspringet, der fandt sted over Vesttyskland ca. 70 km vest for Essen ved grænsen til Holland, antages, efter flyverløjtnant Jensens opfattelse, at have fundet sted kl. ca. 2043A, og han blev — efter at have afgivet forklaring til de tyske myndigheder — kørt til den nærliggende Royal Air Force Base Laarbrück.

Årsagen til, at flyverløjtnant Jensens flyvning endte *så* langt borte fra det ønskede mål, var, dels at flyveplanen var udregnet efter vinden i ca. 10.000 ft. og ikke blev korrigeret for den større flyvehøjde, som blev beordret for flyvningen, hvilket normalt giver en stærkere vind, og dels at radiokompasset som følge af den svage modtagerstyrke var unøjagtigt i visningen, hvorfor hans muligheder for at rette sine kurser blev forringet væsentligt. En anden og ikke uvæsentlig faktor var naturligvis flyverløjtnant Jensens manglende erfaring i natflyvning med F-84 G »Thunderjet« — og over Danmark i det hele taget.

Redaktionen fandt langt om længe frem til flyverløjtnant J. M. Jensen, der nu har adressen:

Jens Moller Jensen,
National Bank Examiner,
4227½ 47 th. Street,
San Diego, California.

Jensen skriver i sit svar, at der ikke synes at være noget at tillægge beretningen, som den er præsenteret.

Redaktionen håber dog, at flyverløjtnanten evt. vil kunne berette lidt på et senere tidspunkt om selve udspringet og hjemtur m. v., hvor der vel nok kan være et og andet af interesse.

CATERPILLAR

17 (fortsat)

Kaptajn af specialgruppen B. K. Mogensen skriver i anledning af beretningen om udspringet den 20 okt 1961, idet Mogensen bl. a. om billedet, der anvendtes til beretningen, fortæller, at det er et par år yngre end hændelsen og stammer fra de tider, hvor man blev sendt til udlandet i Hærens battledress og Søværnets kasket!

Mogensen vedlægger bl. a. bogen »Into the Silk« af Jan Mackersey. Den har undertitlen »True Stories of the Caterpillar-Club«, og på side 213 står en fodnote, som er et uddrag om dette udspring af følgende ordlyd:

»The lowest post-war bale-out of which the club has any record was made by a Royal Danish Air Force technician, Mr. B. Kofoed Mogensen on October 20, 1951. He was a passenger in a R.D.A.F. Oxford flying from Karup air station to Kastrup airport. It was a misty day and over Damhus Lake the pilot came down low to cheek on his position. Flying through the mist a few foot above the water the Oxford's starboard wing hit the mast of a ship. The mast snapped like a matchstick and the wing was torn off outboard of the engine, but before the aircraft turned over and spun down, the pilot pulled it up to about 150 feet. It was from this dangerously low height that Mogensen jumped. He was the only one of the four men in the aircraft to get out and he landed uninjured in three feet of water. His parachute opened about a second before he hit.«

Som det vil ses, har den engelske forfatter forstået, at der var tale om et skib på Damhussøen, men det kan jo ske, når man forkorter en beretning.

Som baggrund for den citerede engelske beretning skrev Mogensen den 6 dec 1954 til Direktør Mogens Harttung Danavia A/S, om udspringet, og red. har herfra uddraget følgende yderligere oplysninger vedrørende hændelsesforløbet:

Hvorfor luftfartøjet fløj så lavt, vides ikke og bliver aldrig opklaret. Man skønner, at piloten ville ned for at få landkending.

Efter kollisionen med »Lolli«s mast steg luftfartøjet til ca. 45 meters højde, hvorefter det brændende styrtede til jorden og blev knust.

Mogensen gjorde tjeneste som flyvemekaniker ved en spitfire-eskadrille på Flyvestation Karup og havde afprøvet og klarmeldt omtalte Oxford luftfartøj. Han deltog i flyvningen som tekniker og passager.

Så vidt man har kunnet udregne ved de efterfølgende undersøgelser, blev udspringet foretaget fra de ca. 45 meters højde.

Landingen skete ca. 1 km fra kollisionsstedet i vandet på ca. 1 m dybde, og uden at Mogensen såredes.

Endvidere kan der af mere nøjagtige omstændigheder oplyses, at Mogensen sad på hovedbjælken lige agten for pilotsæderne, hvor flyverløjtnant A. Schjødt Jensen sad i BB-sædet og kaptajnløjtnant K. Mørkeberg i STB-sæde. Den fjerde passager — flyvermath V. Ibsen — sad umiddelbart bag Mogensen med ryggen imod flyveretningen. Der var intet at bemærke om luftfartøjet, og motorerne arbejdede upåklageligt, alt syntes at forløbe planmæssigt.

Den nøjagtige højde ved Damhussøen kender Mogensen ikke, da højdemålerens placering til venstre for piloten forhindrede synet fra pladsen på hovedbjælken, men den anslås til et sted imellem 100 og 200 meter.

Derefter kom et par minutters flyvning i skyer og tåge, indtil det øjeblik, kollisionen skete. Mogensen stirrede anspændt skiftevis på instrumenter og gennem frontruden, da der pludselig viste sig noget flimmer i form af lodretstående stænger.

I næste sekund skete kollisionen med et brag, hvor — foruden det allerede omtalte — noget af luftfartøjets STB side blev revet op. Der mærkedes et voldsomt sus med nogle af de afrevne dele susende rundt i luftfartøjets indre.

Mogensen rejste sig og skreg: »Vi må ud«, hvorefter han drejede til venstre og sprang agterud til døren i BB side, som ved et kraftigt tryk i håndtaget blev frigjort af sine hængsler og forsvandt agterud.

Derefter var Mogensen ude på BB plan i stående stilling og sprang i næste øjeblik med hovedet forrest ind under BB haleplan, der blev borte i næste korte øjeblik — hvorefter han rev udløseren til faldskærmen ud, og rykket fra den udfoldede skærm kom næsten øjeblikkeligt efter.

2—3 sekunder efter skærmens åbning lå han i vandet, som nåede ham til midt på brystet. Han fik fodfæste i ca. 20 cm dybt dynd, og så skærmen dale langsomt ned bag sig, og i næste øjeblik blev han trukket omkuld og slæbt efter skærmen, indtil denne nåede vandet, og han kunne frigøre sig.

Der gik 10—15 minutter med at komme ind til dæmningen, og fra toppen af denne så han luftfartøjets rester ligge brændende 600—700 meter inde på det inddæmmede areal.

Her smed han skærmen og løb hen til vraget, hvor hans tre kammerater var omkommet.

Indtil da havde deres skæbne været ham uvis.

Træningskommandoen

1. maj 1955 — 1. maj 1965

Flyvevåbnet kan ikke — som de to »gamle« værn — opvise fødselsdage af store åremål, da det jo som bekendt kun lige har overstået konfirmationsalderen.

Den 1 maj 1965 har Træningskommandoen bestået i 10 år, og udover at bringe sine hjerteligste lykønskninger i dagens anledning, finder redaktionen anledning til at skrive lidt om denne efter vor opfattelse meget vigtige del af vort værn.

Som det vel er de fleste af vore læsere bekendt, har hverken Hæren eller Søværnet en tilsvarende myndighed, der centralt afprøver personel til antagelse i Flyvevåbnet, og som har ansvaret for samme personels uddannelse på skolerne med undtagelse af Flyvevåbnets Officersskole og Flyvevåbnets Specialofficersskole, der henhører direkte under Forsvarsministeriet. Alle, der skal aftjene værnepligten i Flyvevåbnet, får ligeledes deres rekrutuddannelse under Træningskommandoen.

Det er således et anseligt ansvar, der påhviler chefen for Træningskommandoen, og et stort arbejdsområde, der er ham pålagt.

Oprettelse, opgaver og de første 10 år

Træningskommandoen blev oprettet den 1 maj 1955 med hjemsted på Flyvestation Værløse og med oberst T. A. Poulsen som chef.

Træningskommandoens stab fik følgende opdeling:

Chef for Træningskommandoen.
Chef for Administrationsafdeling.
Chef for Uddannelsesafdeling.
Chef for Rekrutteringsafdeling.
Officerer til rådighed.
Træningskommandolæge.
Træningskommandoregnskabsfører.

Oberst T. A. Poulsen fratrådte som chef for Flyveskolen og blev på denne post efterfulgt af oberstløjtnant E. B. Meincke.

Der blev fra begyndelsen pålagt Træningskommandoen følgende opgaver:

1. *Grundlæggende (ikke-operativ) uddannelse af personel* til:
   (a) Flyver/navigatørlinien.
   (b) Teknikerlinien.
   (c) Specialistlinien.
   (d) Infanterilinien.

2. *Udvælgelse af elever* til:
   (a) Flyveruddannelse.
   (b) Navigatøruddannelse.
   (c) Teknisk uddannelse.
   (d) Befalingsmandsuddannelse.
   Endvidere udvælgelse af værnepligtige til specialist- og infanteriuddannelse.

3. *Befalingsmandsuddannelse* til:
   (a) Officer af reserven.
   (b) Sergent.
   (c) Korporal.

4. *Videregående teknisk uddannelse.*

5. *Flyvevåbnets svæveflyveruddannelse:*
   (a) Teoretiske kurser.
   (b) Materielfordeling til flyvestationerne (gennem Flyverkommandoen).

6. *Udarbejdelse af forslag* til:
   (a) Udvælgelsesprocedurer.
   (b) Eliminationsprocedurer.
   (c) Uddannelsesprogrammer.
   (d) Skole- og kursusplaner.
   (e) Prøver og eksaminationskrav.

Følgende *skoler og kurser blev* underlagt Træningskommandoen:

(a) Flyvevåbnets Reserveofficersskole (pr. 1 maj 1955).
(b) Flyveskolen (pr. 1 maj 1955).
(c) Flyvevåbnets Sergent- og Korporalskole (pr. 15 jun 1955).
(d) Teknisk skole (Mathskolen) (pr. 1 maj 1955).
(e) Rekrutskole ØST (pr. 15 jun 1955).
(f) Rekrutskole VEST (pr. 15 jun 1955).

Der tilkommanderedes Træningskommandoen 10 officerer som afdelings- og sektionschefer.

Træningskommandoen blev pr. 1 jun 1955 selvstændig regnskabspligtig, og samtidig ophørte Sergent- og Korporalskolen hermed.

Overlæge A. Lunn ansattes 15 jul 1955 som Træningskommandolæge.

I henhold til Kongelig Anordning af 4 okt 1955 tillagdes der chefen for Træningskommandoen myndighed som rettergangschef.

Flyvevåbnets deltagelse i udstillingsarrangementer m. v. blev overdraget til Træningskommandoen, og det første udstillingsarrangement var »Forsvarsdagen« i Holbæk 25—27 maj 1956, og senere på året deltog man i udstillingsarrangementer i anledning af Ellehammeråret. I forbindelse med konstabelordningens indførelse i Flyvevåbnet oprettedes under Rekrutteringsafdelingen en Propagandasektion, som siden har skiftet navn til Informationssektion, hvorunder bl. a. deltagelse i udstillings- og foredragsvirksomhed, brochurefremstilling o. l. henhører. Af denne sektions virksomhed kan bl. a. nævnes fremstilling af en permanent, mobil udstilling: »Uddannelsesmuligheder i Flyvevåbnet«. Af større arrangementer må bl. a. nævnes en udstilling i forbindelse med Bellahøj-dyrskuet i 1962 i anledning af Dansk Militærflyvnings 50 års jubilæum.

Træningsdetachement Vedbæk, der varetager uddannelse af kontrol- og varslingspersonel — oprettedes under Træningskommandoen i 1959.

Oberst T. A. Poulsen afskedigedes den 31 aug 1959 p. gr. a. alder, og blev pr. 1 sep afløst af oberst S. E. B. Grønbech, der har været chef for Træningskommandoen indtil dato.

De underlagte skoler

Flyveskolen på Flyvestation Avnø (ved Vordingborg) har haft følgende chefer i tiårsperioden.

Oberstløjtnant E. B. Meincke fra 1 maj 1955 til 1 maj 1960.

Oberstløjtnant A. H. Jørgensen fra 1 maj 1960 til dato.

I disse 10 år er der på Flyveskolen uddannet ca. 500 elever, heraf ca. 40 til artilleriflyvere til Hæren, ligesom en del søofficerer har gennemgået uddannelsen med henblik på videreuddannelse til helikopterpiloter på Søværnets fiskeriinspektionsskibe.

Der er i samme tidsrum afholdt 5 såkaldte »Danmarksture« med det formål at lære artilleriflyveeleverne Danmarks små flyvepladser at kende, ligesom flyvningerne kombineredes med propagandaarbejde for tilgang til flyveruddannelsen, idet nærliggende skoler blev inviteret til besøg på flyvepladserne, hvorunder der blev givet orienteringer om Flyvevåbnet og flyveruddannelsen, ligesom enkelte deltagere fik lejlighed til en flyvetur.

Som et nyt led i oplysningsarbejdet påbegyndtes i efterårsferien 1962 afholdelse af 3-dages »Orienteringsbesøg ved Flyveskolen for gymnasieelever«. Gennem ophold på Flyveskolen med lejlighed til samvær med flyverelever under uddannelse, flyvetur og foredrag med filmforevisning får gymnasieeleverne en slags »erhvervspraktik«, så-

ledes at de bedre kan vurdere mulighederne inden for pilotuddannelsen. Arrangementet, der er fulgt op i 1963 og 1964, har fra starten været en succes med stigende udbytte og interesse for begge parter. I alt har ca. 250 gymnasieelever fra hele landet deltaget i arrangementerne i 1963 og 1964, idet 1962 kun var beregnet som forsøg med indbydelse til 25 gymnasier i København. Det overvejes og undersøges nu, om en henlæggelse til en operativ flyvestation er mulig og hensigtsmæssig, hvorved arrangementet og ikke mindst flyvningen ville være mere uafhængig af vejrforholdene, end tilfældet er på Flyveskolen.

Flyvevåbnets Rekrutskole på Flyvestation Karup har haft følgende chefer i tiårsperioden:

Oberstløjtnant H. S. E. Høed til 1 okt 1955.

Oberstløjtnant J. J. Knudsen fra 1 okt 1955 og til dato.

Rekrutskolen har på grund af indkvarteringsmulighederne på flyvestationen i perioder haft enkelte rekruteskadriller indkvarteret andre steder i Jylland, hvoraf kan nævnes flyvestationerne Ålborg og Skrydstrup, Skibsbylejren og i de sidste 3 år Padborglejren.

Der indkaldes rekrutter til Flyvevåbnet i feb, maj, aug og nov, og den indkaldte styrke har varieret lige fra 160 til ca. 800 mand pr. hold.

Rekrutskolen har i tidens løb også haft andre opgaver, såsom forskole til befalingsmandsuddannelsen og Mathskolen.

Skolens navn har gennem tiden skiftet og har været følgende:

Vestre Flyvebasiskommandos rekrutskole,
Rekrutskole VEST,
Flyvevåbnets Rekrutskole JYLLAND,
og Skolen har nu efter nedlæggelse af Flyvevåbnets Rekrutskole SJÆLLAND fået navnet:
Flyvevåbnets Rekrutskole (fra 8 okt 1964)

Flyvevåbnets Rekrutskole SJÆLLAND har, indtil den blev nedlagt i 1963, haft følgende chefer:

Oberstløjtnant M. O. C. D. Stage til 1 okt 1955.

Oberstløjtnant V. P. Kofod fra 1 okt 1955 til 21 dec 1955.

Kaptajn (oberstløjtnant) E. J. Harder fra 21 dec 1955 til 20 okt 1961.

Kaptajn (oberstløjtnant) B. M. Jensen fra 20 okt 1961 til 1 aug 1963.

Rekrutskole Sjælland har — udover at være almindelig rekrutskole — tillige varetaget forskoleuddannelsen af elever til Flyvevåbnets Mathskole og Flyveskolen. Rekrutskolen har haft hjemsted i Nymindegablejren med en afdeling forlagt til Dyrhavelejren ved Kolding. Senere blev hjemstedet Padborglejren, indtil skolen i nov 1955 fik endeligt hjemsted i Jonstruplejren. Skolen blev nedlagt som rekrutskole og overgik i 1961 til at være Flyvevåbnets Konstabelskoles Elevafdeling, der bl. a. har til opgave at give flyverkonstabelelever deres grundlæggende militæruddannelse, svarende til rekrutuddannelsen.

Skolen har — ligesom Flyvevåbnets Rekrutskole — haft flere navne:

Østre Flyvebasiskommandos rekrutskole.
Rekrutskole ØST.
Flyvevåbnets rekrutskole SJÆLLAND (til 31 aug 1963).

Flyvevåbnets Konstabelskole i Jonstruplejren har haft følgende chefer:

Maskinkommandørkaptajn C. H. E. Kallehauge til 15 nov 1957.

Oberstløjtnant E. L. Rostrup fra 15 nov 1957 til 1 maj 1959.

Oberstløjtnant F. W. Bistrup fra 1 maj 1959 til 1 jun 1964.

Oberstløjtnant I. C. Weitemeyer fra 1 jun 1964 og til dato.

Ved Træningskommandoens oprettelse bar skolen navnet

Flyvevåbnets Mathskole,
og den hørte indtil 30 maj 1956 hjemme på

Flyvestation Værløse, hvor den stadig har en del af sine undervisningslokaliteter. Derefter blev hjemstedet Jonstruplejren ved Ballerup. I forbindelse med konstabelordningens indførelse i Flyvevåbnet i okt 1960 fik skolen navnet

Flyvevåbnets Konstabelskole.

Antallet af elever har varieret en del fra hold til hold. Nye klasser påbegyndes i feb, maj, aug og nov, og der møder ca. 150—200 nye elever hvert kvartal. Da de enkelte klassers uddannelseslængde på skolen varierer fra 6 til 24 måneder, ligger den samlede elevstyrke sædvanligvis omkring 6—800 elever.

Flyvevåbnets Sergentskole med hjemsted på Flyvestation Værløse har i den forløbne 10 årsperiode haft følgende chefer:

Kaptajn H. R. K. Jensen til okt 1955.

Oberstløjtnant M. O. C. D. Stage fra 1 okt 1955 til 21 dec 1955.

Oberstløjtnant V. P. Kofod fra 21 dec 1955 til 1 maj 1961.

Oberstløjtnant H. S. E. Høed fra 1 maj 1961 til 1 dec 1964.

Oberstløjtnant H. Schou-Nielsen fra 1 dec 1964 og til dato.

Skolen bar fra starten navnet

Flyvevåbnets Sergent- og Korporalskole, men da korporalsuddannelsen i okt 1960 blev afskaffet i Flyvevåbnet, ændredes navnet i feb 1961 til det nuværende.

I tiårsperioden har ca. 5000 elever gennemgået Flyvevåbnets Sergentskole/Sergent- og Korporalskole, og der har fundet uddannelse sted inden for en lang række specialer, hvoraf kan nævnes

kørselstjeneste,
polititjeneste,
radar- og plottertjeneste,
brand- og redningstjeneste,
administrationstjeneste og
flyveledertjeneste.

Flyvevåbnets Reserveofficersskole har haft følgende chefer i tiårsperioden:

Kaptajn F. W. von Linstow til 15 okt 1956.

Ritmester H. Schou-Nielsen fra 15 okt 1956 til 20 apr 1960.

Kaptajn E. W. Jørgensen fra 20 apr. 1960 til 1 nov 1961.

Kaptajn (oberstløjtnant) H. R. K. Jensen fra 1 nov 1961 og til dato.

Skolen har været hjemmehørende på Flyvestation Værløse til 27 jun 1958, fra hvilken dato den blev henlagt til Jonstrup pr. Ballerup, hvor den sammen med Flyvevåbnets Officersskole og Flyvevåbnets Specialofficersskole har haft til huse i det tidligere Jonstrup Seminarium's bygninger.

Skolen varetager uddannelsen af sergenter/oversergenter til officerer af reserven i Flyvevåbnet, ligesom et særligt officerskursus, der skal bestås før mulighed for udnævnelse til major af reserven er til stede, henhører under skolen.

Kurser

Træningskommandoen har i årenes løb varetaget en lang række kurser, der spænder lige fra specialkurser inden for de tekniske tjenestefelter, til kurser for Flyvevåbnets erhvervsvejledere, til teorikurser for personel, der skal omskoles på andre flytyper, og til flyvelederkurser, ligesom orienteringskurser for søofficerer har været en tilbagevendende begivenhed. Det vil føre for vidt her at gå nærmere ind på art og omfang af kursusvirksomheden, men ovennævnte eksempler giver vist et ganske godt billede af forskelligartetheden af kurser under Træningskommandoen.

Fremtiden

Netop for tiden foregår en omfattende stabsbehandling og planlægning af uddannelsesvirksomheden i Flyvevåbnet såvel i Flyverkommandoen som i Træningskommandoen, og redaktionen håber på et senere tidspunkt at kunne løfte lidt af sløret over, hvad der skal ske.

Når den her givne oversigt over virksomheden ved Træningskommandoen ikke er mere omfattende og bedre, skyldes det, at der ikke fra Flyvevåbnets start har været kraft eller tid til rådighed til at samle materiale sammen og bearbejde det kontinuerligt til Flyvevåbnets historie, hvorfor det heri indeholdte har måttet stykkes sammen udfra arkiver, dagbøger, befalinger m. v., et arbejde, som dels kræver megen tid og dels en trænet arkivaruddannet specialist, som desværre ikke har stået til vor rådighed.

Red.

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

STRANDHOTELLET
Emmelev Klev pr. Højer - Tlf. (047) 4 25 88

Vi drikker mælk
FRA
Baunedals Andelsmejeri

BP
Ved Hovedvagten
Nørhaves Service Station
Benzin, olie, smøring - Biler u/fører
Alt i vin, tobak og kolonial — **Tlf. Vadum 35**

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA
CARLJACOBSENS
VINHANDEL
INDEHAVER: EINER SELIGMANN
ØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø
WATER FOR OXEN · WINE FOR KINGS
TRIA 4311
MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA
Leverandør til militære og maritime messer

Stats-kontrolleret undervisning pr. brev
Skriv efter studiehåndbog med oplysninger om 120 brevkurser – gratis og uden forbindende
DANMARKS BREVSKOLE
Svanemøllevej 77 · Hellerup

OFO- ORIENTERING ☆ ☆ ☆

Repræsentantskabsmødet

OFO afholdt sit ordinære repræsentantskabsmøde på flyvestation Karup torsdag d. 25 marts 1965.

Repræsentantskabet for 1965/66 består af de i sidste nummer af »Flyvevåbnet« nævnte 28 repræsentanter.

Heraf gav 22 møde, medens 5 var erstattet med suppleanter.

Repræsentantskabet var således beslutningsdygtigt med 27 repræsentanter.

Dagsorden

(a) Valg af ordstyrer.
(b) Ordstyreren konstaterer den lovlige indkaldelse.
(c) Sekretæren konstaterer fremmøde.
(d) Ordstyreren konstaterer, at forsamlingen er beslutningsdygtig.
(e) Formanden aflægger beretning om det siden sidste ordinære årsmøde passerede og om organisationens anliggender iøvrigt.
(f) Kommentarer til formandens beretning.
(g) Det reviderede regnskab for organisation og blad fremlægges af kassereren til godkendelse.
(h) Anmeldt sag: Bladet.
(i) Budget for det kommende år for organisation og blad fremlægges, og kontingent for det kommende år fastsættes.
(j) Valg af bestyrelse, revisorer og suppleanter.
(k) Resterende anmeldte sager.
(l) Eventuelt.

Ordstyrer

OL E. J. Harder (afd. København) valgtes enstemmigt til mødets ordstyrer.

Formandens beretning

Formanden aflagde en fyldig beretning, der byggede på den til hvert enkelt medlem udsendte beretning for OFO virksomhed i 1964, men var iøvrigt suppleret med yderligere oplysninger om et antal løbende sager.

Her skal nævnes enkelte og aktuelle sager:

(1) *Avancementsforholdene*

OFO er til stadighed i snæver kontakt med de øvrige officersorganisationer, der principielt har tilsvarende problemer i avancementsmæssig henseende som flyvevåbnets officerer af linien, ligesom OFO også har løbende forhandlinger med Forsvarsministeriet.

Udnyttelse af den eksisterende normering har nu en tilfredsstillende form, men avancementsproblemerne, der koncentrerer sig om majorernes forfremmelsesmuligheder til oberstløjtnanter, tegner sig på længere sigt meget alvorlige.

(2) *Udkommandosagen*

Sagen er berammet til Københavns byret den 6 maj 1965.

(3) *Flyvertillægsordningen*

Udvalget har afsluttet arbejdet. Sagen har været forhandlet med øvrige militære personelorganisationer i flyvevåbnet, hvorefter OFO nu på organisationernes vegne fremsender forslag til værnskommando m. fl. myndigheder.

(4) *Uniformssagen*

Uniformssagerne må i hovedsagen anses for afsluttet med godkendelse af uniform M/64.

Af de endnu uløste spørgsmål kan nævnes:

Kampuniform, der efter OFO opfattelse bør udleveres som egentlig personlig

udrustning i lighed med anden enkeltmandsudrustning.

Regnfrakke. OFO ønsker indført en frakke, lig den amerikanske, til erstatning for både gabardinefrakken og nylonregnfrakken.

Slips til uniform M/64

Butterfly ønskes indført i stedet for slips, når uniformen anvendes ved festlige lejligheder.

Selskabsuniformer

En model til en selskabsuniform blev præsenteret for repræsentantskabet.

Uniformen blev godkendt med forbehold af, at nogle ændringer ved vinge, knapper og vest blev gennemført.

Bestyrelsen er bemyndiget til at afslutte arbejdet med selskabsuniformen.

(5) *Samarbejde mellem linieofficersorganisationerne*

Det nuværende samarbejde med FOH og HOS vil nu blive udvidet på sekretær- og sekretariatsniveau.

Sager af fælles interesse vil i størst muligt omfang blive behandlet som fællessager, ligesom der vil finde en udvidet fællesorientering sted.

Regnskab

for organisationen og for bladet »Flyvevåbnet« blev forelagt og godkendt.

Bladet

Da spørgsmålet om bladets eksistens var bragt i forslag som en anmeldt sag, blev dette punkt gennemgået inden fremlæggelse af budgettet.

Samtlige afdelinger samt bestyrelsen fremlagde synspunkter om bladet, dets værdi, form, indhold og økonomi.

De anmeldte forslag om afvikling af bladet og de deraf følgende lovændringer blev derefter forkastede med 19 stemmer mod 8.

Bestyrelsen og redaktionen bemyndigedes til at føre bladet videre under hensyntagen til de fremsatte betragtninger.

Bladet »Flyvevåbnet« vil fremtidig *ikke* fremtræde som »Tidsskrift for OFO« men som »Udgivet af OFO«.

Fastsættelse af kontingent for 1965/66

En af bestyrelsen anmeldt sag om særligt kontingent for afskedigede officerer samt et på mødet foreslået særligt kontingent for kadetter blev drøftet.

OFO har praktisk talt samtlige tjenstgørende linieofficerer som medlemmer, men har en naturlig interesse i også at knytte de kommende linieofficerer (kadetterne — tjenestemandsaspiranterne) samt de i nåde afskedigede officerer nærmere til organisationen.

Det blev herefter enstemmigt vedtaget at fastsætte 3 slags kontingenter for det kommende år:

For tjenstgørende medlemmer: 20 kr. pr. måned (uændret).

For kadetter: 10 kr. pr. måned.

For officerer, der er afskediget i nåde eller uden for nummer: 5 kr. pr. måned.

Budgetforslag for 1965/66 blev herefter vedtaget eenstemmigt.

Forslag om fastsættelse af diæter og befordringsgodtgørelser samt om aflønning af forretningsføreren blev enstemmigt vedtaget.

Valg af formand, bestyrelse, suppleanter og revisorer

Næstformanden takkede formanden for et stort og værdifuldt arbejde i de forløbne 2 år, hvorefter formanden genvalgtes med akklamation for en ny 2-årig periode.

Den afgående bestyrelses forslag til de øvrige poster var de eneste indkomne.

Disse forslag vedtoges herefter enstemmigt.

OFO ledelse består herefter af:

Formand

OB K. v. Wylich-Muxoll (til april 1967)

Næstformand

OL O. Grue (til april 1966)

Bestyrelsesmedlemmer:
MJ V. K. H. Eggers (sekr.) (til april 1967)
OB K. W. Hansen (til april 1966)
OL B. E. Amled (til april 1966)
MJ N. Elmelund (til april 1967)
MJ Å. Skade Nielsen (til april 1967)
MJ B. W. Ledertoug (til april 1966)

Kasserer
MJ S. A. Møller

Bestyrelsessuppleanter
FL-1 P. Dønvang
KN P. E. Juhl

Revisorer
KN T. Vejrup
FL-1 P. K. Olsen

Revisorsuppleant
KN L. Christensen

Formanden takkede for valget og omtalte de problemer, der kommer og kan tænkes at komme i de kommende år og omtalte personelorganisationernes større og større medvirken i principielle og reelle drøftelser om personellets status i bredeste forstand.

Han omtalte det øgede og værdifulde samarbejde med hærens og søværnets tilsvarende organisationer samt det frugtbringende samarbejde, der på formandsplan er etableret mellem samtlige militære personelorganisationer i flyvevåbnet.

Formanden kunne herefter afslutte det ordinære repræsentantskabsmøde 1965 med en tak til ordstyreren for glimrende ledelse af mødet, der på alle måder fik et roligt og sagligt forløb.

Bestyrelsesmødet 25 marts

Den afgående bestyrelse holdt møde den 25 marts umiddelbart inden repræsentantskabsmødet.

Bestyrelsesmødet 26 marts

Den nye bestyrelse holdt sit 1. møde den 26 marts.

Sagsområderne blev fordelt mellem bestyrelsesmedlemmerne efter hidtidige retningslinier.

De på repræsentantskabsmødet vedtagne beslutninger og bemyndigelser blev gennemgået.

Næste møde
er fastsat til onsdag den 28 april 1965.

Afdelings-ledere er:
ÅLBORG: MJ B. W. Ledertoug
KARUP: MJ B. V. Larsen
SKRYDSTRUP: MJ N. Elmelund
VÆRLØSE: MJ J. Saustrup
VEDBÆK: OL F. Kofod-Jensen
KØBENHAVN: OL E. J. Harder
EJBY: OB K. W. Hansen
KADETTERNE: Kadet S. E. J. Jensen

O. G.

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk:
Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat:
Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.
Telefonnumre: 89 05 01, lokal 47
Gironummer:
Organisation 67005
»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag 0800—1500.

Forretningsfører:
Fru J. E. Nielsen.

Palads Teatret

NØRREGADE 29, VEJLE
TELEFON 2000

FORSALG
kl. 16.00-17.30

For ædel Portvin

P. WEILE & SØN
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
VINHANDLERE SIDEN 1822
AALBORG

CALTEX

CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørsservice - Lynladning - døgnvagt
Telf. 94 23 04 **Herlev Hovedgade 191**

Den Danske Middelstands gens. Forsikringsselskab

TRIO

TEGNER:
Komb. grundejer-, løsøre-, brand-, auto-, ulykke-, syge- og hospital-, ansvar-, tyveri-, vandskader- m. fl. brancher, dog ikke lovpligtige forsikringer eller livsforsikringer.

Fredericia . Telefon 2 43 55 - 2 40 27 fl. lin. . Et godt sted at have forsikret

R E S E R V E R E T

Jul. Jacobsen AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

FSN VEDBÆK
VEDBÆK
517

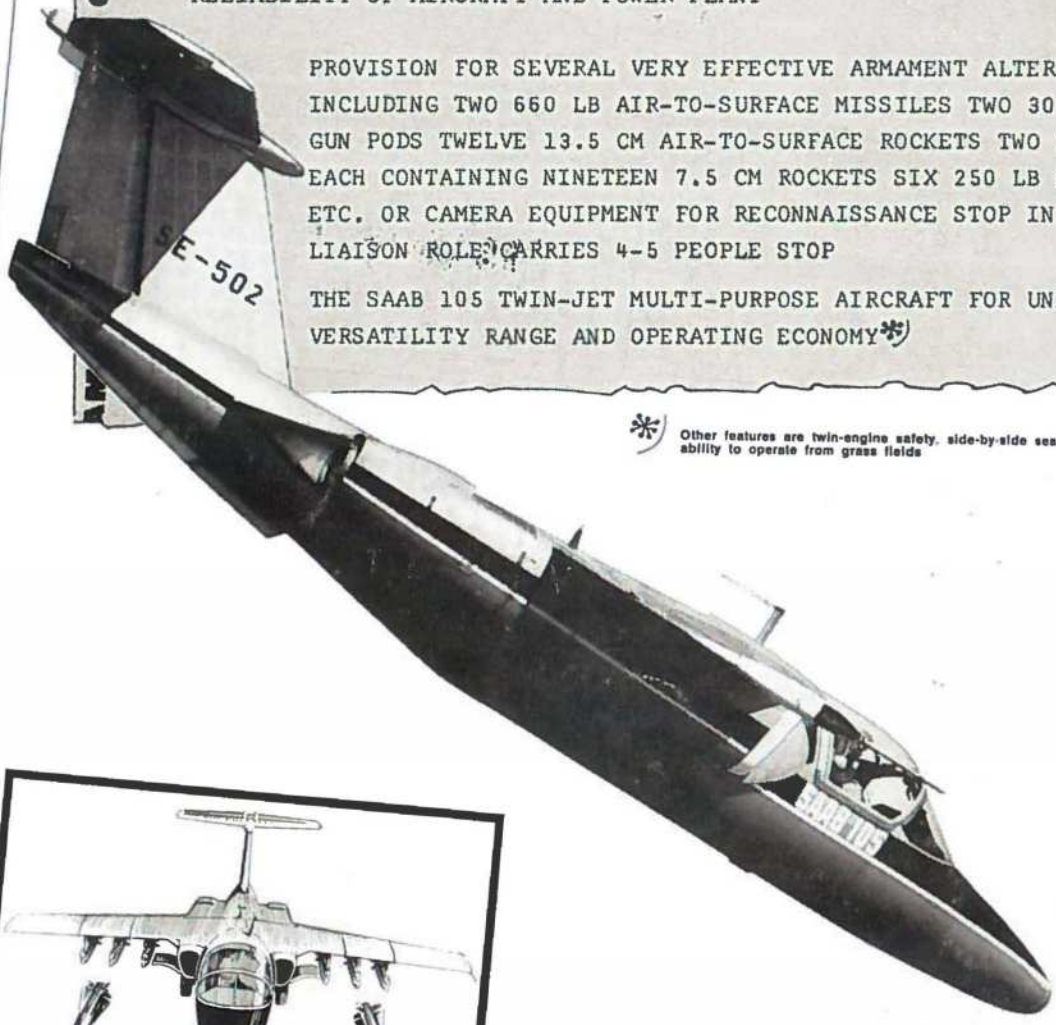
TELEGRAM · TELEGRAM · TELEGRAM

URGENT AND IMPORTANT MESSAGE TO AIR FORCE LEADERS:

FIRST PRODUCTION SAAB 105 NOW COMPLETED WELL AHEAD OF SCHEDULE SET TWO YEARS AGO STOP DELIVERIES OF 130 AIRCRAFT ORDERED BY SWEDISH AIR FORCE LAST SPRING WILL START IN NOVEMBER STOP PRODUCTION RATE WILL RAPIDLY BUILD UP TO 6 AIRCRAFT PER MONTH STOP ALL 130 AIRCRAFT ON ORDER FOR AIR FORCE WILL HAVE PROVISION FOR ARMAMENT PERMITTING RAPID DEPLOYMENT OF TRAINER FLEET IN ATTACK ROLE STOP SOME 800 FLIGHTS AND NEARLY 600 FLYING HOURS BY TWO SAAB 105 PROTOTYPES HAVE ALREADY DEMONSTRATED EXCEPTIONAL RELIABILITY OF AIRCRAFT AND POWER PLANT

PROVISION FOR SEVERAL VERY EFFECTIVE ARMAMENT ALTERNATIVES INCLUDING TWO 660 LB AIR-TO-SURFACE MISSILES TWO 30 MM GUN PODS TWELVE 13.5 CM AIR-TO-SURFACE ROCKETS TWO PODS EACH CONTAINING NINETEEN 7.5 CM ROCKETS SIX 250 LB BOMBS ETC. OR CAMERA EQUIPMENT FOR RECONNAISSANCE STOP IN LIAISON ROLE CARRIES 4-5 PEOPLE STOP

THE SAAB 105 TWIN-JET MULTI-PURPOSE AIRCRAFT FOR UNRIVALLED VERSATILITY RANGE AND OPERATING ECONOMY*)



*) Other features are twin-engine safety, side-by-side seating and ability to operate from grass fields

SAAB

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET *(SAAB Aircraft Company)* LINKÖPING · SWEDEN

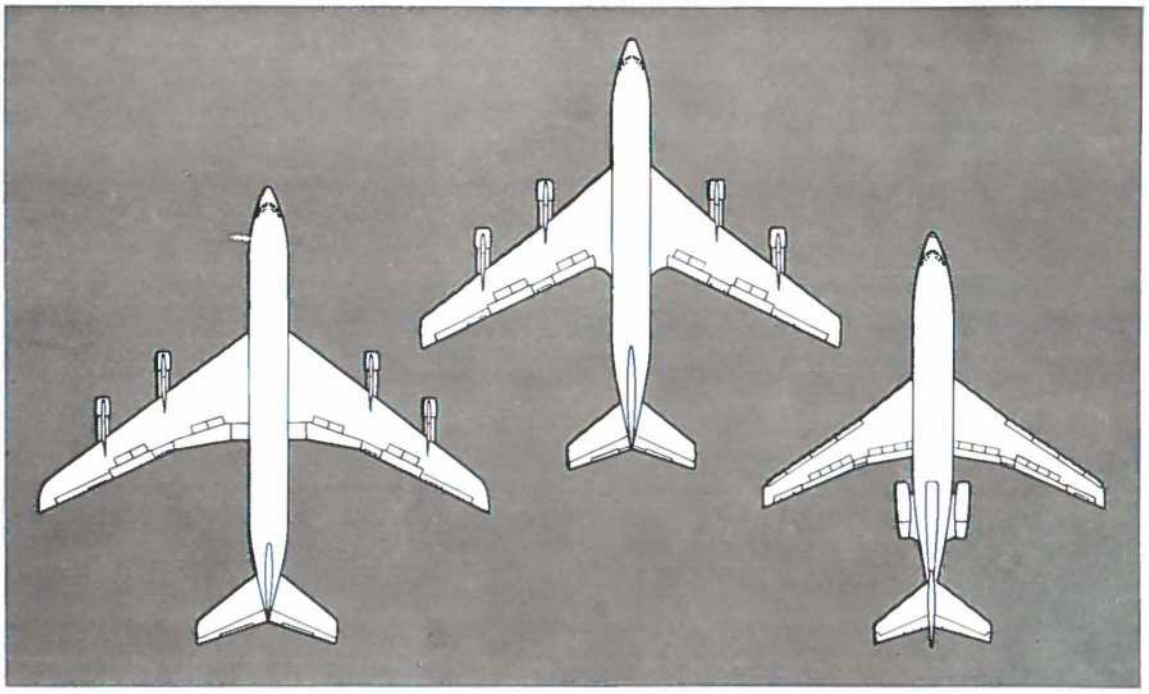
Importør: Automobilforretningen Jei A/s Afdeling AVIATION Industrivej 7 Glostrup Tlf. (01) 96 18 00

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

Flyvevåbnet

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 9 **1965**



Over 5 1/2 million timers (627 års) erfaring i flyvning med Boeing jetlinere indgår i

den nye 2-motors Boeing 737

Ingen anden kortdistance-jet vil starte sin tilværelse som rutemaskine med så stor flyveerfaring bag sig som den nye Boeing 737. Dette nye medlem af Boeing familien arver fordele ved mere end 4 milliarder kilometers flyvning med Boeing 707, 720 og 727.

737 er bygget til at erstatte turboprop og stempelmotors rutemaskiner. Denne rolige, hurtigt stigende jet opererer med lethed fra mindre lufthavne. Afhængig af modellen kan 737 medføre op til 115

passagerer og flyve fra 885 til 935 km i timen.

Yderligere vil 737 blive den mest komfortable af alle kortdistancejets. Den kabine vil blive lige så høj og bred som den største Boeing Intercontinental. Det betyder mere skulderplads og højere til loftet, mere behagelig stor-jet komfort for passagererne.

Hvornår? Afleveringerne skal efter planen begynde til næste år. Ordrer på kortdistancemaskinen 737 er allerede blevet placeret af luftfartsselskaberne Lufthansa, Pacific, United og Western.

BOEING 737

Flyvevåbnet

NR. 9 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Elektronisk databehandling
— Arbejdsmarkedets tillægspension
— FTF week-end kursus
— Læserbreve og en kommentar
— Rationalisering
— OFO-orientering
— Kort . . . . af hvert

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Træningskommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

Redaktionen af dette nr. er afsluttet 28-10-65

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Korpsånd

Flyvevåbnet er ikke noget gammelt værn. 15 år er, sammenlignet med Hærens og Søværnets hundreder af år, ikke meget. Vort unge værn har ikke de to »gamle« værns traditioner, hvilket jo både kan være en fordel og det modsatte. Vi har i Flyvevåbnet ikke været bundet til, »hvad man altid har gjort« — vi har kunnet bryde og bane nye veje og anvende utraditionelle midler.

Og alligevel er der skabt ikke så helt få traditioner — og samlingsmærker. Vort daglige arbejde medfører et sammenhold og en interesse for sagen, som er et særkende for Flyvevåbnets personel.

Mangt og meget er gjort netop for at fremme sammenholdet — korpsånden. I denne forbindelse skabtes for snart mange år siden eskadrillemærkerne, selv om de ikke fik officiel godkendelse og derfor vel egentlig er »ulovlige«. En godkendelsessag rejstes af Flyverkommandoen over for Forsvarsministeriet for så lang tid siden, at den næsten er glemt, og den blev påny rejst for nogle år siden i forbindelse med udformningen af den fælles forsvarsudstilling, og sidst nu i år under arbejdet med bogen om Flyvevåbnet, som påregnet udsendt i begyndelsen af 1966.

Efter hvad dagspressen oplyser, synes der nu endelig at være kommet skred i sagen, således at bestemmelser for hvilke enheder, der skal have mærker, samt heraldisk godkendelse eller omarbejdelse af de eksisterende kan finde sted.

Lad os hilse det velkommen, selv om der vil blive sorg mange steder over, at de eksisterende mærker må ændres. Det må vi tage med og med oprejst pande i erkendelse af, at det er vor egen fejl, at vi har lavet noget, der ikke er »lovligt«. Lad os glæde os over, at forholdene bliver bragt i orden og håbe, at der ikke skal hengå ligeså lang tid, som er gået, inden vi kan få de rette eskadrillemærker, som kan virke fremmende for korpsånden i Flyvevåbnet.

Esso

SERVICE
på mere end
25 danske
flyvepladser

Så mange flyvepladser er nu i stand til at yde Dem Esso Aviation service, som bl.a. omfatter den ny absorberende, askefri motorolie

AVIATION OIL·E

Intens forskning og længere tids videnskabeligt arbejde har resulteret i denne flymotor-olie, hvis fordele Esso nu stiller til Deres rådighed.

Mindre motorslid

Esso Aviation Oil-E beskytter motorens dele effektivt - antallet af udskiftningsdele reduceres betydeligt. Driftsomkostningerne bliver mindre, og motorens levetid forlænges.

Renere motor

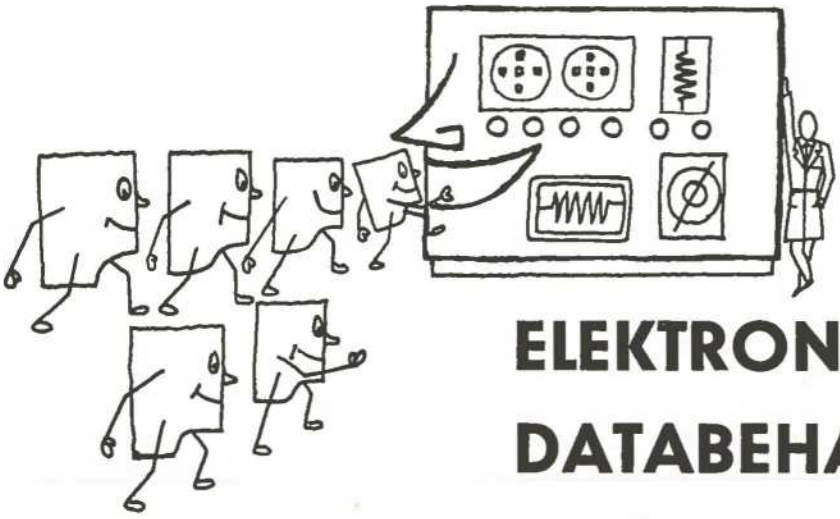
Esso Aviation Oil-E sikrer en ren motor, fri for skadelige aflejringer og stempelringe der altid arbejder perfekt. Olieforbruget bringes ned til det absolutte minimum.

Samme olie sommer og vinter

Esso Aviation Oil-E har et højt viskositetsindeks - det vil sige, at olien hverken bliver for tyk i kulde eller for tynd i varme. Denne kvalitetsolie bevirker den bedste og hurtigste motorstart og er i de fleste flyvemotorer lige velegnet til sommer- og vinterbrug.

LAVERE OLIEFORBRUG · LAVERE DRIFTSOMKOSTNINGER

ind til Esso **der er mere energi**



ELEKTRONISK DATABEHANDLING

Vi fortsætter her artiklen om elektronisk databehandling, som kaptajn P. V. Olters, Flyverkommandoen, startede i nr. 8/65

Hulkort

Hulkort har været i brug siden 1886 som et hjælpemiddel for mekanisering af databehandling. Kortene, som er fremstillet af specielt karton og er i standardformat, er inddelt i et bestemt antal lodrette kolonner og vandrette rækker. Det hyppigst anvendte hulkort, vist på fig. 4, har 80 kolonner og 12 rækker. De 3 øverste rækker benævnes over- eller zonerækker og de 10 nederste benævnes underrækker eller numeriske rækker. O-rækken indgår både som over- og underrække. Tallene 0—9 markeres ved et hul i den tilsvarende række; flercifrede tal markeres ciffer for ciffer i flere kolonner. Bogstaver og tegn repræsenteres af en talværdi i

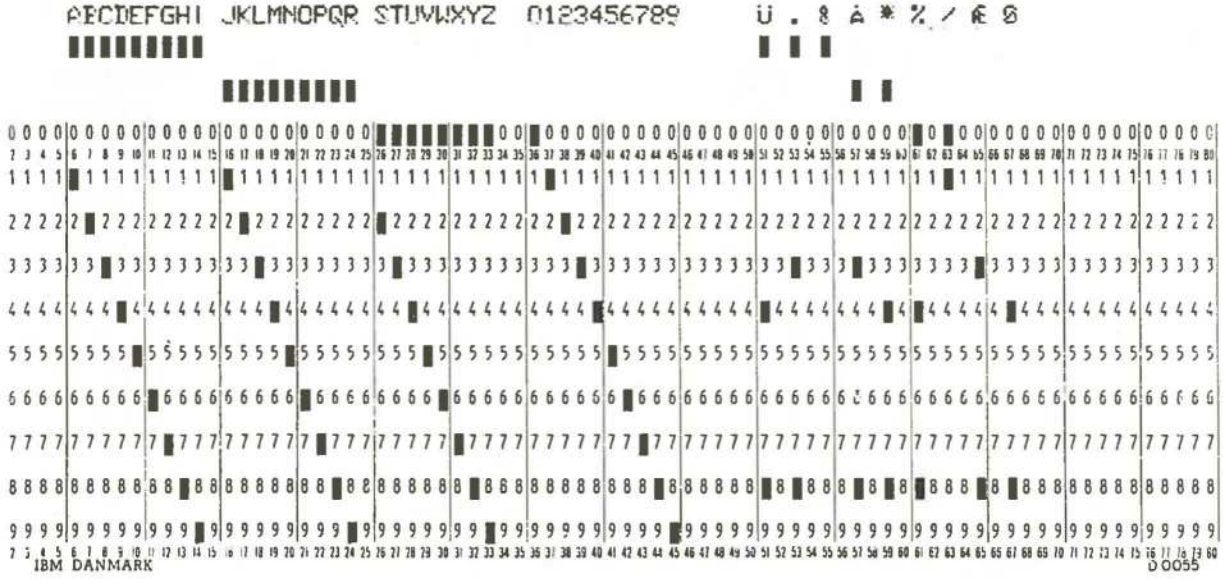
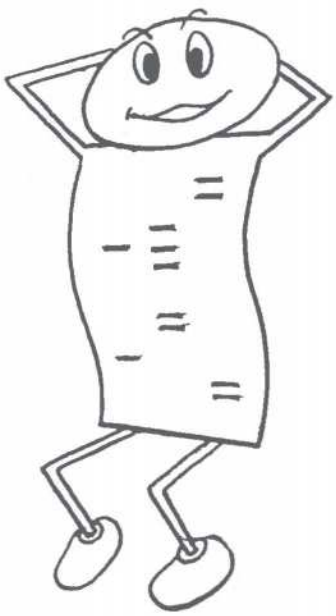


Fig. 4

forbindelse med et zonehul i samme kolonne. Hvis oplysningerne udstrækker sig over 80 bogstaver, tegn eller tal må anvendes flere hulkort.

Hulningen udføres normalt ved hjælp af hullemaskiner med trykknaptastatur. Ofte foretages kontrol af hullearbejdet ved en såkaldt kontrolhulning, hvor de samme oplysninger påny indtastes mod det tidligere producerede hulkort, hvorved eventuelle uoverensstemmelser straks vil blive afsløret. Hulningen kan dog også udføres i »port-a-punch« hulkort, der i udseende minder meget om almindelige hulkort, men hvor hulpositionerne er præget dybt i kortet, således at disse kan trykkes ud med en spids genstand. Endelig kan hulningen udføres efter marksensing-metoden, hvor der med en særlig grafitholdig blyant markeres i afmærkede felter. Kortene behandles derefter i en maskine, der omsætter stregerne til huller i tilsvarende positioner, når kredsløb sluttes via børster og det elektrisk ledende grafit, der er afsat på papiret. De to sidste metoder anvendes især, når der er tale om et begrænset antal numeriske oplysninger, der skal hulles, og hvor det ville være økonomisk uhensigtsmæssigt at anskaffe kostbare hullemaskiner til mange kilder, hver med små datamængder.



De i kortene hullede oplysninger kan mekanisk »oversættes« til læselig skrift enten samtidig med hulningen eller senere i en speciel »oversætter« (interpreter).

Fordelene ved hulkort er, at disse også kan anvendes til almindelige kartoteksformål. De kan arkiveres og bruges om og om igen. Endvidere at man ved hjælp af konventionelle hulkortmaskiner kan mekanisere en række administrative processer, hvor EDB-behandling ville blive for bekostelig. Ulemperne er de relativt dyre hullemaskiner og den begrænsede plads på det enkelte hulkort. Hastigheden ved indlæsning af hulkort i EDB-anlæg er indtil ca. 40.000 tegn pr. minut, og denne kan ligesom ved papirkodebånd udføres ad elektrisk eller fotoelektrisk vej.

Magnetbånd

Magnetbånd er et af de nyeste og hurtigste medier til dataregistrering. Den type bånd, der anvendes, svarer til de almindeligt kendte magnetbånd beregnet til optagelse og gengivelse af tale og musik, men med meget strenge krav til kvaliteten. Båndene fremstilles sædvanligvis af plastic med et dække af jernilte eller andet metal, der kan magnetiseres. Data registreres på båndet som magnetiske streger i bestemte kanaler efter et system, der kan sammenlignes med papirkodebåndets kanaler og koder. Oplysningerne kan pakkes meget tæt, med op til 150 tegn pr. cm mod papirkodebåndets 4—5 tegn pr. cm. Båndbredden er normalt 12,7 mm (½'). På fig. 5 er vist et bånd med 7 kanaler med skematisk repræsentation af de anvendte koder. Det viste system benytter even-parity-check (se ovenfor). Oplysningerne kan opbevares på båndet på denne måde i ubegrænset tid og viskes ud ved afmagnetisering, således at båndet kan bruges påny.

Fordelene ved magnetbånd er disses store kapacitet, at de kan benyttes atter og at-

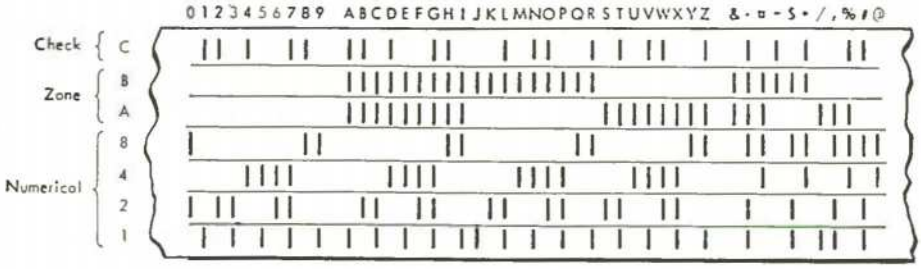


Fig. 5

ter, og at oplysninger hurtigt kan overføres til EDB-anlægget. Ulemper må ses i relation til EDB-anlægget, idet de kun sjældent anvendes på anden måde og i det væsentlige består i den relativt lange eftersøgningstid for at finde ønskede oplysninger. Hastighed ved indlæsning i centralenheden er 20.000—125.000 tegn pr. sekund.

Foto fra Leif H. Skare, Bedre Bedriftsledelse side 204

Den magnetbåndsrulle, som EDB-operatøren holder, kan indeholde en datamængde, svarende til hulkortmængderne på billedet, ca. 140.000 kort. Bag operatøren ses tre båndstationer.

Desinfektions- og rensemidlet

DERISOL

— afprøvet og godkendt som desinfektionsmiddel —

Derisol er velegnet til rengøring og desinfektion af køkkenregioner, kølerum, baderum, toiletter m. m. Derisol efterlader en frisk og behagelig luft i de rengjorte lokaler.

NYHED { **Al misfarvning af plastic-servicet forårsaget af kaffe, the, frugtsupper m. m. fjernes på et øjeblik ved almindelig opvask med Derisol. Kan bruges i varmt og koldt vand.**

Fabriken Derisol - Vissenbjerg - Telefon (09) 47 Skalbjerg 49

LÜNELL & CO

Våben en gros

ENGHAVEVEJ 17
ÅLBORG
TELF. 12 94 44.

A. SCHACK ERIKSEN
Autoglarmester

AUTO-RUDER

Studiestræde 48 . Telefon BYen 8344 - 7277 - 8345

SKANDIA UR
Sv. Nøddelund

Amagerbrogade 132 Telefon 55 42 53

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

KLAVERUNDERVISNING
v/ fru M. Boss

✦

Aabakkevej 51, København F.
Telf. 74 15 17

✦

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:
torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:
onsdag kl. 16.00—18.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:
fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

STERLING AIRCRAFT
REPAIR COMPANY A/S

SARCO

COPENHAGEN AIRPORT - DRAGØR
HANGAR 145
TELEPHONE: *53 16 60
TELEGRAMS: »SARCOMB«

Arbejdsmarkedets Tillægspension

(ATP)

Fra 1 okt 1965 har tjenestemændene påbegyndt betaling af bidrag til ATP, og der betales dobbelt bidrag pr. måned, indtil det skyldige bidrag for tiden 1 apr 1964—30 sep 1965 er indbetalt.

Det var redaktionens hensigt i dette nummer at bringe en artikel om ATP-ordningens nærmere regler, men da direktør i FTF Marvin Madsen i »Samrådet« nr. 6/65 har givet en nærmere redegørelse for de praktiske virkninger af tjenestemændenes tilslutning til ATP, skal redaktionen tillade sig at henvise hertil.

Indførelsen af almindelig ikke-indtægtsbestemt folkepension og arbejdsmarkedets tillægspension har rejst nye problemer i forhold til den bestående efterlønsordning for tjenestemænd.

Det forventes, at en tjenestemandskommission vil fremsætte forslag til revision af tjenestemændenes efterlønsordning med henblik på at tilpasse ordningen til den stedfindende udvikling i den offentlige alderssikring.

I tilknytning til artiklen i nr. 6/65 om den gældende tjenestemandspensionsordning gives herved en redegørelse for tjenestemandspensionsordningens udvikling.

Tjenestemandspensionsordningens udvikling

Oprindelsen til tjenestemandspensionsordningen i Danmark findes i sædvane, der var dannet, længe førend lovregler om dette anliggende blev udfærdiget.

Under enevældens statsform udvikledes den opfattelse, at overtagelse af et embede i statens tjeneste principielt gav indehaveren ret til de af embedet flydende indtægter for livstid, og denne betragtning førte efterhånden til anerkendelse af, at embedsmanden som en del af sin vederlæggelse for virksomheden i statens tjeneste havde et rimeligt krav på at få tillagt pension til sikring af sit underhold, når han måtte opgive embedet på grund af alder eller svagelighed, eller dersom han blev afskediget uansøgt under sådanne omstændigheder, at embedet ikke måtte anses som forbrudt.

Efterhånden som disse synspunkter fæstnedes, blev pensioner til tidligere embedsmænd som hovedregel ydet med 2/3 af den faste gage og en noget mindre del af de til embedet knyttede uvisse indtægter. I tilfælde, hvor særlig lang tjenestetid eller meget fortjenstfuld embedsførelse kunne motivere det, blev der dog undertiden ydet højere pensioner. Endvidere fik enker efter tidligere embedsmænd i almindelighed tilstået en vis enkepension, der blev udmålt i forhold til den pension, manden havde oppebåret eller ifølge praksis ville have fået tillagt. Enker med umyndige børn kunne, såfremt der forelå trang, få tilstået pensioner, der var noget højere end efter det almindelige niveau.

Uanset at der med denne tradition var

lagt bestemte rammer for pensionsordningen, og pensionserhvervelsen hvilede på en ret fast praksis, var tilståelse af pensioner dog fremdeles i formen en nådessag; men henimod slutningen af enevældens periode blev der indledet overvejelser om at ændre grundlaget for pensionsordningen gennem indførelse af et system, hvorved der tilsikredes pension som en lovbeskyttet rettighed. Et udkast til en pensionsordning, der tog sigte herpå, blev i 1846 forelagt provinsialstænderforsamlingerne og blev med enkelte ændringer godkendt af disse, men nåede dog ikke at blive ophøjet til lov.

Princippet om en lovfæstet pensionsordning blev imidlertid fastslået i grundloven af 1849, der samtidig knæsatte reglen om kongens frie afskedigelsesret. Grundlovens bestemmelser i § 22 om embedsmænd havde følgende ordlyd

Kongen kan afskedige de af ham ansatte Omfang som hidtil. Forandringer heri kunne skee ved Lov. Ingen kan beskikkes til Embedsmand, som ikke har Indfødsret.

Kongen kan afskedige de af ham ansatte Embedsmænd. Disses Pension fastsættes i Overensstemmelse med Pensionsloven.

Kongen kan forflytte Embedsmænd uden deres Samtykke, dog saaledes at de ikke derved taber i Embedsindtægter, og at der gives dem Valget mellem saadan Forflyttelse og Afsked med Pension efter de almindelige Regler.

Undtagelse for visse Klasser af Embedsmænd bestemmes ved Lov.«

De embedsmænd, som måtte blive afskediget i tiden indtil den i paragraffens 2. stk. forudsete pensionslov var tilvejebragt, skulle ifølge grundlovens 2. midlertidige bestemmelse erholde pension efter de hidtil fulgte regler.

I overensstemmelse med grundlovens forudsætninger fremsatte regeringen i 1850 forslag til en pensionslov, der i alt væsentligt byggede på anordningsudkastet af 1846, og som resultat af forslagets behandling i folketing og landsting vedtoges pensionsloven den 5. januar 1851.

Ved denne lov og den senere vedtagne pensionslov af 24. februar 1858 for embedsmænd henhørende under monarkiets fællesanliggender blev pensionsforholdene for den personkreds, der omfattede statslønnede embedsmænd med kongelig udnævnelse, fastlagt som en i enkeltheder regelbunden ordning, der har dannet hovedgrundlaget for indholdet af senere tiders pensionslovgivning på tjenestemandsområdet.

Denne ordning, der afgav hjemmel for pensionsrettigheder for embedsmanden selv samt for hans enke og efterladte, mindreårige børn, var i sine hovedtræk tilrettelagt på følgende måde:

Retten til egenpension opnåedes ved embedsmandens afsked på grund af alder eller svagelighed, eller når afsked fandt sted af anden ham utilregnelig årsag, og der var i denne forbindelse truffet bestemmelse om, at embedsmanden havde ret til at fratræde med alderspension ved det 70. år. Egenpensioner blev beregnet efter embedstidens længde og lønnens størrelse, således at pensionens maksimumsbeløb, 2/3 (40/60) af de sidste 5 års embedsindtægters gennemsnitsbeløb, opnåedes efter en tjenestetid af ialt 29 år, regnet fra den kongelige udnævnelse. Såfremt afskedigelse fandt sted på grund af følger efter tilskadekomst i tjenesten, blev pensionen dog uafhængigt af ansættelsestidens længde beregnet efter højeste sats. Endvidere fastsattes regler om ret til ventepenge ved embedsinddragelse, og det blev fastslået i loven, at forbrydelse af embede medførte pensionsretsfortabelse, samt at det var forbeholdt lovgivningsmagten at tage særskilt stilling til pensionsspørgsmålet, dersom afskedigelse fandt sted på grund af misligheder, der vel ikke kunne medføre embedets forbrydelse ved dom, men som dog svækkede den for stillingen nødvendige agtelse og tillid.

Retten til enkepension tilkom enker efter

pensionsberettigede eller pensionerede embedsmænd, hvis ægteskab ikke var ophævet inden mandens død, medmindre ægteskabet var indgået efter mandens 60. år, på hans dødsleje eller efter hans pensionering. Enkepensionen blev principielt ydet med 1/8 af mandens pensionsgivende indtægt, men det påhvilede tillige manden ved indskud i statsanstalten for livsforsikring at sikre hustruen en overlevelsesrente svarende til 1/5 af hans embedsindtægt. Hvor omstændighederne måtte tale derfor, kunne der ydes pensionstillæg til enkepension for uforsørgede børn indtil barnets 18. år.

Derudover var der efter loven adgang til at yde børnepension til trængende fader- og moderløse børn af pensionsberettigede embedsmænd indtil barnets 18. år.

De her nævnte lovregler havde som anført alene virkning for kongelig udnævnte embedsmænd, hvorimod der ikke var sikret de grupper af statsansatte, som ikke havde kongelig udnævnelse, og som i almindelighed benævntes bestillingsmænd, nogen ret til pension.

Der blev imidlertid i perioden efter 1870 gennemført en art selvpensionering for bestillingsmænd, idet der indførtes bestemmelser om visse lønindeholdelser, som skulle opspares og forrentes af statskassen for at anvendes til alderdoms- og enkeforsørgelse for den ansatte selv og hans hustru. Denne ordning afløstes efterhånden af et system, hvorefter statskassen afholdt udgifterne til alderdomsforsørgelse derved, at det fra den ansattes 25. år blev godskrevet ham et beløb, svarende til 5 pct. af lønningsindtægten, hvilket beløb med påløbne renter anvendtes til indkøb af livrente, når afgang fra tjenesten fandt sted.

Egentlige pensionsordninger for bestillingsmænd og disses enker indførtes dog først ved en række love, der vedtoges i begyndelsen af 1900-tallet, og som hver for sig havde til formål at fastlægge løn- og pensionsforhold inden for en enkelt styrelsesgren. De pensionsordninger, som indgik i dette efterhånden meget omfattende sæt af specielle organisationslove var præget af ret stor uensartethed med hensyn til enkelthederne. Fælles for pensionssystemerne efter disse love var imidlertid, at pensionsret — i modsætning til hvad der gjaldt for embedsmænd — som hovedregel ikke opnåedes samtidig med ansættelsen, men først efter en vis tids tjeneste, og at der i almindelighed ved pensionsberegning blev fradraget 10 år i tjenestetiden. I øvrigt var pensionssystemerne udformet med hovedlovene af 1851 og 1858 som mønster.

Den udvikling, som indtil da havde fundet sted, var således gået i retning af at sikre en stadigt bredere kreds af statsansatte pensionsrettigheder efter i hovedsagen to sæt af regler, nemlig på den ene side den oprindelige, for kongelig udnævnte embedsmænd lovfæstede ordning og heroverfor en noget ringere ordning efter et system af indbyrdes forskelligartede pensionsregler gældende for andre grupper af tjenestemænd.

Da lønningskommissionen af 1917 blev nedsat og bl. a. fik overdraget at undersøge pensionsforholdene, så kommissionen det på baggrund heraf som en af sine opgaver at søge bestemmelserne om pension udformet således, at en ensartet pensioneringsordning kom til at gælde for alle statens tjenestemænd. Kommissionen fandt, at et system, der havde til udgangspunkt, at tjenestetid forud for tjenestemandens fyldte 30. år lades ude af betragtning ved pensionsberegningen, var egnet som grundlag for en fælles ordning af pensionsforholdene for tjenestemænd som helhed, og en regel af dette indhold optoges i de pensionsbestemmelser, der i overensstemmelse med lønningskommissionens forslag indgik som en del af loven om statens tjenestemænd af 12. september 1919.

Tjenestemandsloven af 1919 fastlagde den afgrænsning af tjenestemandsbegrebet, som sidenhen er fastholdt, og hvorefter »enhver,

der varigt og som livsgerning har ansættelse i statens tjeneste i en stilling, for hvilken lønning er fastlagt i lønningslov eller anden særlig lov til en fast årlig sum«, blev anset som statstjenestemand. For den personkreds, som ud fra denne begrebsbestemmelse havde status som statstjenestemænd, var ansættelsen ifølge loven forbundet med ret til pension efter de herom fastsatte regler.

Pensionsberettigelsen gav ligesom efter de hidtil gældende regler pensionsadgang for tjenestemanden selv samt for hans eventuelle enke og efterladte, mindreårige børn, og de regler, der opstilledes angående pensionsberegningens teknik, var ligesom de hertil svarende bestemmelser i den ældre pensionslovgivning udformet med sigte på at udløse pensionsstørrelser, som var afpasset efter tjenestemandens ansættelsestid i pensionsberettiget stilling og hans lønningsindtægt, her forstået som grundlønnen forhøjet med alderstillæg samt visse andre specielle løndele, der måtte være tillagt vedkommende tjenestemand som pensionsgivende lønningsindtægt. Egenpensionen, der fremdeles blev ydet med 2/3 (40/60) af pensionsindtægten som højeste beløb, blev dog opgjort efter en mere nuanceret skala i forhold til lønningsindtægtens gennemsnitlige beløb i de sidste 3 år før afskedigelsen og som allerede nævnt på grundlag af den tjenestetid, der lå efter det 30. år. Samtidig indførtes bestemmelse om, at en tjenestemand var pligtig at søge afsked fra sit fyldte 70. år og havde ret til at erholde afsked med pension, når han var fyldt 65 år.

Endvidere indeholdt loven som en nydannelse bestemmelse om afkortning af et bidrag, der var fastsat til 2½ pct. af lønningsindtægten, til dækning af udgifterne ved pensioneringen. Pensionsbidragets indførelse stod bl. a. i forbindelse med, at de hidtidige regler om visse tjenestemænds forpligtelse til at sikre deres enker overlevelsesrente ophævedes og blev erstattet af en forbedret enkepensionsordning. Hovedreglen var, at enkepensionen udgjorde 1/3 af mandens pensionsindtægt; men for enker efter tjenestemænd, som ved dødsfald endnu ikke var pensionsberettigede eller ikke havde opnået en pensionsalder på 5 år, fastsattes pensionen til 1/5 af den pensionsgivende lønningsindtægt. Af de ændringer, som i øvrigt indgik i pensionsordningen efter tjenestemandsloven, er der grund til yderligere at nævne, at loven afgav hjemmel for at yde bevægelige tillæg (dyrtids- og konjunkturtillæg) til tjenestemandspensioner efter tilsvarende regler, som gjaldt for tjenestemandslønningerne.

Ved de reviderede tjenestemandslove, som successivt er trådt i stedet for loven af 1919, er der foretaget sådanne ændringer og justeringer af denne lovs regler om tjenestemandspensionsordningen, der er fundet hensigtsmæssige som led i udviklingen, men uden at hovedprincipperne i ordningen herved er blevet forandret på afgørende måde.

Af de systemændringer, som er gennemført efter 1919, kan nævnes, at pensionsbidraget ved tjenestemandsloven af 1927 blev forhøjet fra 2½ pct. til 3 pct., og at pensionsbidragssatsen med hjemmel i tjenestemandsloven af 1931 yderligere blev sat op til 5 pct. Ved sidstnævnte lov gennemførtes desuden visse skærpelser af reglerne om er-

Drik den sunde og velsmagende
ÆBLEMOST fra
FARENLØSE MOSTERI
Telf. Nordrup 66
DEN ER GULDHORN GARANTERET ..

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri

PROFILSLEBNE

PRÆCISIONS SNITTAPPE

THÜRMER GROUND

NYT kvalitetsprodukt i det pålidelige danske originalfabrikat.

Slebne af fuldt materiale efter hærdning på splinternye præcisions slibemaskiner.

NY skæreevne
præcision
holdbarhed

Thürmer Ground

tradition - fremskridt

STERLING

AIRWAYS A/S

SATAIR

Agenter for:

Beech Aircraft Corporation
Wichita, Kansas, USA

Lycoming Division Avco Export Corporation
Williamsport, Pennsylvania, USA

Hartzell Propeller Inc.
Piqua, Ohio, USA

General Aerospace Materials (raw materials)
East Bethpage Road, Plainview, New York, USA

Pan Avion (Survival Equipment)
Miami International Airport, Florida, USA

Lawrence Aviation Industries (exhaust materiel)
Port Jefferson Station, L. I. New York, USA

Lager af:

DC-3/C-47 materiel
DC-4/C-54 materiel
DC-6 materiel
DC-7 materiel
Lycoming motorer og dele
Hamilton propellers og dele
Beechcraft dele
Hartzell propeller dele
Gummibåde og redningsveste

SCANDINAVIAN AIR TRADING COMPANY A/S

HANGAR 144 - KØBENHAVNS LUFTHAVN - DRAGØR

TELEFON 53 11 01
TELEX 5114

hvervelse af pensionsret, idet der dels blev fastsat en almindelig aldersgrænse ved det fyldte 40. år for første ansættelse med pensionsret dels indførtes bestemmelser om alders- og helbredskontrol med henblik på at skabe sikkerhed for, at der forud for den første ansættelse som tjenestemand blev taget tilbørligt hensyn til, om det ud fra et økonomisk synspunkt kunne anses forsvarligt at give ansættelse med pensionsret.

Endvidere blev pensionsretten gjort betinget af fast ansættelse i 5 år efter det fyldte 30. år, således at pensionsalderen til beregning af egenpension tidligst kunne regnes fra det 35. år. Denne ændring var ledsaget af visse forskydninger af de hidtil anvendte pensionskvotienter, hvilket bl. a. resulterede i en forhøjelse af egenpensionerne for tjenestemænd med en erhvervet pensionsalder på 28 år og derover til 70 pct. (42/60) af pensionsindtægten.

De ændringer af pensionsreglerne, som gennemførtes ved tjenestemandsloven af 1946, angik især bestemmelserne om enkepension og børnepension, hvorved bemærkes, at der i 1941 særskilt var blevet indført regler om adgang for fraskilte hustruer til at bevare retten til enkepension efter skilsmissen. I forbindelse med tjenestemandslovrevisionen i 1946, der bl. a. udløste generelle forhøjelser af den pensionsgivende del af tjenestemandslønnen, blev der for yngre enker foretaget en reduktion af den hidtidige almindelige pensionsbrøk på 1/3 af mandens pensionsindtægt, medens til gengæld enker efter tjenestemænd med en pensionsalder på over 20 år fik adgang til pensioner på indtil 40 pct. (24/60) af pensionsindtægten. Endvidere blev satserne for børnepension forhøjet, og der indførtes bestemmelse om adgang til at oppebære børnepension som tillæg til egenpension.

Den udvikling, som fandt sted i tiden efter 1946, ændrede i flere henseender forudsætningerne for den hidtidige tjenestemandspensionsordning.

De forhold, som fremkaldte behov for ændringer, stod for det første i forbindelse med indførelsen af reglerne om folkepension i henhold til lov om folkeforsikring af 2. oktober 1956. Ved denne lov afløstes den hidtidige aldersrente af folkepension, der herefter blev ydet enten som indtægtsbestemt folkepension eller i form af et mindstebeløb fra det fyldte 67. år uden hensyn til modtagerens økonomiske forhold.

Ved gennemførelse af reglerne om mindstebeløbet blev det lagt til grund, at adgangen til at få tillagt folkepensionens mindstebeløb ikke burde stå åben for personer i offentlige ansættelsesforhold, medmindre der ved fastlæggelsen af pensionsrettighederne var taget hensyn til folkepensionsordningen. I overensstemmelse hermed blev tjenestemænd og tjenestemandspensionister samt andre personer, hvem der er sikret pensionsrettigheder som led i et offentligt tjenesteforhold, ved folkeforsikringslovens vedtagelse undtaget fra adgangen til at oppebære mindstebeløbet, hvorimod pensionister inden for disse undtagne persongrupper ikke var udelukket fra at få tillagt indtægtsbestemt folkepension, for så vidt indkomstforholdene i de enkelte tilfælde lod sig forene med denne form for folkepension. Imidlertid har reglerne om den indkomstopgørelse, der foretages ved beregning af indtægtsbestemt folkepension, hidtil været opbygget således, at indtægtsbestemt folkepension ikke har kunnet oppebæres samtidig med lønindtægter eller tjenestemandspension af normal størrelse.

Den undtagelsesstilling, som skabtes for tjenestemændene ved folkepensionsordningens gennemførelse, førte naturligt til overvejelser om at søge tjenestemandspensionen tilpasset på en sådan måde, at den kunne forenes med folkepension, så meget desto mere som tjenestemændene var pligtige at yde folkepensionsbidrag på lige fod med andre borgere.

For det andet havde prisudviklingen i tiden siden 1946 og de i forbindelse hermed gennemførte ekstraordinære reguleringer af

tillæggene til lønninger og pensioner bevirket, at størrelsesforholdet mellem lønninger og pensioner i mange tilfælde ikke længere kunne anses for hensigtsmæssigt, idet pensionerne — og herunder ikke mindst enkepensionerne — udgjorde en højere procentdel af lønningerne end oprindelig tilsigtet. Desuden havde prisudviklingen medført, at pensionens størrelse ikke varierede væsentligt for tjenestemænd med højere eller lavere pensionsalder, ligesom den omstændighed, at tjenestemændenes pensionsbidrag blev beregnet som 5 pct. af den faste, pensionsgivende løn, havde til følge, at tjenestemændene selv bidrog med en stadig mindre del af den samlede lønning til de samtidigt på grund af prisudviklingen forhøjede pensionsydelser.

De overvejelser, som resulterede i gennemførelsen af det nuværende tjenestemandspensionssystem ved lønningsloven af 7. juni 1958, var koncentreret om de her nævnte sæt af hovedproblemer.

Ved lønningslovens pensionsordning skabtes forudsætning for at supplere pensionen fra staten med folkepensionens mindstebeløb efter de almindelige herom gældende regler, idet der ved fastsættelsen af størrelsen af tjenestemandspensionen blev taget hensyn til denne suppleringsmulighed. I forbindelse hermed blev den almindelige aldersgrænse for adgangen til at søge afsked med pension forhøjet fra 65 til 67 år, svarende til den alder, ved hvilken retten til at opnå folkepensionens mindstebeløb indtræder.

Nyordningen medførte i øvrigt, at tjenestemandspensionerne fremover blev beregnet på grundlag af den i loven fastsatte bruttoløn og ikke som hidtil af en fast pensionsgivende del af den samlede tjenestemandsløn. For at afbøde de uheldige virkninger, som den hidtidige udvikling havde haft på forholdet mellem løn og pension, blev pensionsydelserne gradueret i væsentlig højere grad end tidligere efter pensionsalderen, og pensionsskalaerne blev bl. a. for at tilskynde tjenestemændene til at forblive længst muligt i tjenesten udarbejdet således, at højeste pension opnås tidligst ved det 67. år mod forhen normalt ved det 63. år. Nyordningen indbefattede endvidere ændringer med hensyn til tjenestemændenes pensionsbidrag, der fra at have udgjort 5 pct. af den pensionsgivende løn fastsattes til 4 pct. af lønningsindtægten til enhver tid.

Den således gennemførte sanering af pensionsordningen havde til følge, at der i forhold til tidligere skete nedgang i pensionsstørrelsen på praktisk talt alle pensionstrin, men med betydelig vægt især for pensioner på de lavere trin af pensionsskalaerne. Man kan herom henvise til oversigterne side 131—138 i 1. betænkning fra lønningskommissionen af 1954 over differencebeløb, der fremkommer ved beregning af pensioner efter reglerne i tjenestemandsloven af 1946 og efter lønningslovens pensionssystem.

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Teorikurser . Alle flyvecertifikater

STEDER - -
DER ER ET BESØG VÆRD!

HOTEL HIMMELBJERGET
Tlf. Gammel Ry 45

Pragtfuld natur
Lyse værelser
Godt køkken

K. Abildskov Nielsen

JELLING KRO
Tlf. Jelling 6

Hovedvej 18
Hyggelige lokaler
og veltillavet mad

FILSKOV KRO

Skønt beliggende i den storslåede jydske natur —. Et godt madsted — hvor landevejene mødes. Velkommen til

Telefon Filskov 5

GRØNLÆNDERKROEN (066-4 1411) Sejet 35
Grønlænderstemning. Særprægede lokaler med grønlandske brugsting og rariteter. Vi serverer særpræget mad - prøv vor HVALBØF.
Hotellet har 11 hyggelige værelser. Kroen ligger i Brund, 11 km ad Horsens-Snaptun-Juelsmindevejen.
Selskaber indtil 100 couverter modtages.
MØLLEKROEN
Lige overfor Bisholt Mølle 11 km sydøst for Horsens

ÅRET RUNDT
WEEK-END ELLER
FERIEOPHOLD

Der er herligt på BLAAVAND KRO ved Vesterhavet — en storslået natur ved det buldrende hav. —
Hyggelige og pæne værelser med centralvarme og varmt vand.
Maden er et kapitel for sig — den er vidunderlig, vi kræser op for Dem til enhver tid.
Bestil plads i god tid, vi vil ha' lov til at hygge om Dem!

BLAAVAND KRO
ved Vesterhavet
Telefon Blaavand 17

KIBÆK MISSIONSHOTEL
Telf. Kibæk 3
Byens eneste hotel, lige over for stationen
12 km fra Herning ad den nye omkørselsvej
Herning–Varde–Esbjerg

Fjernvarme, varmt og koldt vand
Gode senge, rimelige priser

Her er et sted, De er hjertelig velkommen
for kortere eller længere tid —
Venligst
R. Jørgensen

Palads Teatret

NØRREGADE 29, VEJLE
TELEFON 2000

FORSALG
kl. 16.00-17.30

Hotel Skansen
Ebeltoft

FTF week-end kursus

"Danhotel„ Rødbyhavn November 1965

Når FTF's studieudvalg denne gang har planlagt week-end kursus et andet sted end Fredericia, skyldes det, at man har ønsket at prøve noget nyt, samt at undersøge om et færre antal deltagere på kursus, giver deltagerne større udbytte af dette.

Det program, der er tilrettelagt, må siges at have aktuelle emner for såvel tjenestemænd som for funktionærer, idet f. eks. departementschef K. H. Bjerkes foredrag om pristallet i øjeblikket er et emne, der har stor betydning for samtlige lønmodtagere.

Direktør Marvin Madsens emne er ikke mindre aktuelt, idet vi her vil få belyst dyrtidsreguleringsordningens indflydelse på det eventuelle efterslæb, der er opstået siden lønforhandlingerne i 1965.

Amanuensis Erik Høgh vil være kendt for sine artikler i »fællesrådet« »Den nye middelklasse sociologisk set« samt fra flere foredrag, der i den senere tid har været refereret i dagspressen.

Kursus sidste emne om gruppelivsforsikring er ligeledes meget aktuelt, idet vi må forvente, at dette i den kommende tid vil blive debateret i vore organisationer.

Tidspunkt: Lørdag den 13. november og søndag den 14. november 1965

Sted: *»Danhotel«, Rødbyhavn.*

Begyndelse: Lørdag den 13. november 1965 kl. 14.00.

Afslutning: Søndag den 14. november 1965 kl. 16.00.

Deltagere: Tillidsmænd m. v. fra tilsluttede FTF-organisationer (maksimalt 50 deltagere).

Indkvartering: Indkvartering sker fortrinsvis på dobbeltværelser. Alle værelser med radio, telefon, privat badeværelse og toilet. Ønske om enkeltværelse vil i begrænset omfang kunne efterkommes.

Kursusafgift: Kr. 85,— pr. deltager (kr. 100 ved indkvartering på enkeltværelse). Kursusafgiften dækker alle udgifter fra kursus begyndelse kl. 14.00 til afslutning kl. 16.00 (excl. drikkevarer til måltiderne).

Anmeldelse: Deltagerne anmeldes gennem FTF-organisationerne senest den 4. november 1965.
Bemærk: Optagelsen vil ske i den række, anmeldelserne indgår.

Rejse: Der vil af FTF blive arrangeret fælles rejse til Rødbyhavn tur/retur. Pris kr. 50,—.
Afgang: København lørdag den 13. november 1965 kl. 9.45, ank. Rødbyhavn kl. 12.00.
Afgang: Rødbyhavn søndag den 14. november 1965 kl. 18.13, ank. København kl. 20.30.

Et par læserbreve —

Til redaktionen af »Flyvevåbnet«

I anledning af kaptajn E. Lynge Petersens replik og redaktionens duplik i nr. 8/65 vedrørende militære tjenestemænds pensionsforhold vil jeg gerne bemærke, at en udregning af tjenestemandspension ikke er noget problem for OFO »intendantursagkyndige medlemmer«.

Da militære tjenestemænd som regel afskediges i yngre alder og derfor i flere eller færre år som pensionister kan se frem til modtagelse af folkepension m. v., samler interessen sig naturligvis mere om størrelsen af egenpensionen ved afskedigelsen.

I relation til den *generelle* redegørelse for den nuværende tjenestemandspensionsordning med henblik på at belyse tjenestemændenes efterlønsproblemer, som er rejst ved indførelsen af almindelig ikke-indtægtsbestemt folkepension og ATP, hvorved den samlede efterløn i visse tilfælde ikke vil være i rimeligt forhold til den oppebårne lønning i tjenestestillingen, ville en medtagelse af de »militære« lønningsklasser i stedet for de »civile« lønningsklasser ikke være relevant på grund af forskellene i den pligtige afgangsalder.

Det må derfor skønnes mere hensigtsmæssigt at belyse særreglerne for pensionering af militære tjenestemænd særskilt.

T. Vejrup

METALTRYKKERIET
»HAUSHØJ«
v/ Eigil Jensen
Bjælkes allè 13, Kbh. N.
Tlf. Taga 5448

MATERIALE TIL

skal være redaktionen i hænde senest den 10. november

NR. 10

Hr. redaktør!

Den udmærkede leder i Flyvevåbnet nr. 6 om de fire slags faste officerer fortjener en lille »tilføjelse« og en kommentar.

Kontraktansættelsen betragtes måske *i dag* af nogen som en undtagelse, men denne betragtning behøver ikke at være rigtig. I hvert fald var kontraktansættelse *før 1956* den helt normale ansættelsesform for »erhvervsofficerer«, som ikke tilhørte flyverlinien eller datidens infanterilinie. Følgende afsnit — eller en tilsvarende ordlyd — synes »tabt« i redaktionen og foreslås indføjet på side 3 før sidste afsnit i venstre spalte:

> »Det eneste naturlige, at lade alle vordende erhvervsofficerer gennemgå en officersskole, blev da også påbegyndt. I sommeren 1961 ændrede den daværende chef for Flyvevåbnet imidlertid princip hvorefter personel, der ikke tilhørte flyverlinien (og infanterilinien) måtte afgå fra skolen (OFK) midt i uddannelsen under henvisning til, at dette personels forhold ville blive ordnet gennem en kontraktansættelse på lige fod med tjenestemænd (ca. 10 år senere vendte man tilbage til det oprindelige princip)«

Lederskribenten slutter med at antage, at en livskarriere må betinges af gennemgang af de samme skoler og øvrige uddannelser, men i Flyvevåbnets korte liv har der allerede været flere »normale« måder at få en karriere på end den *i dag* for linieofficerer foreskrevne. En overgang var det bl. a. »normalt« blot at overføre officerer fra reserven til linien. Personlig tror jeg, at forenkling snarere end kulegravning af traditionelle opfattelser er vejen.

Med venlig hilsen

J. Dethmer

Et læserbrev

også med ref. til lederen i nr. 6/65

Personelpolitik.....!

Lad mig med det samme gøre det klart, at for mig er et blads »leder« en artikel, der skal give stof til eftertanke, ja give anledning til debat, og jo livligere debatten bliver, des bedre har »lederen« været.

Nu er der jo ikke noget emne, der som personelpolitik (-pleje) i et indlæg som dette kan misforstås (-fortolkes) som utilfredshed og andre værre ord, men »lederen« i nr. 6/65 lægger op til mangt og meget.

Der nævnes i lederen nogle årsager til, at tilgangen til officersskolen ikke er særlig stor. Jeg skal afholde mig fra direkte at nævne flere, men der kan af mit indlæg konkluderes flere årsager, ikke alene til en svigtende tilgang, men måske også til en hurtigere afgang af nogle tjenstgørende officerer.

Lad mig gå lidt tilbage i tiden og nævne infanteriproblemet, der som bekendt fandt sin afslutning i blandt andet, at »Jordforsvarsstyrkerne i Flyvevåbnet« blev fjernet fra forsvarsloven, og »2-søjle« avancementsforholdet blev bragt i orden.

Hvad tilbød man da den række af officerer, der havde modtaget deres uddannelse på Hærens Officersskole? Jeg skal ikke oplyse om Flyverkommandoens standpunkt, som blev udtrykt i skrivelse af 27 oktober 1960, men kun anføre, om man da virkelig mente, at der i Flyvevåbnet fremtidigt var brug for officerer med den uddannelse, der på daværende tidspunkt blev givet på Hærens Officersskole.

Senere blev der åbnet mulighed for de yngre at søge til Hæren. Efter min mening ikke nogen god løsning, da det af personellet krævede en stor omvæltning, og deruden »Hytter ..... (eller er det Herren?) sine«

Der var dog enkelte, der tog springet, og lad mig samtidig tilføje, at for en enkelt, der søgte af nød, fordi han ønskede at forblive »infanterist«, blev dette — i fuld overensstemmelse med bestemmelserne, men ikke efter menneskelige betragtninger — en »ansøgt forflyttelse«, og flyttegodtgørelsessagen verserer endnu. Andre fik mulighed for at søge andet tjenestefelt med den dertil kortere eller længere omskoling eller fornyet uddannelse. Resten af de »yngre« kom til Luftværnsgruppen, måske fordi den uddannelse, de hellere ville have haft, ikke blev dem beskåret.

Det er velkendt, at en officer skal videreuddannes, altid skal han være på mærkerne. Det var for »infanteristen« nøje fastlagt, at han efter en vis tids praktisk tjeneste skulle gennemgå visse kursus, der berettigede ham til at søge generalstabskursus. Men hvad gøres der for »ikke piloten« idag? Der bliver næppe tænkt meget på hans efteruddannelse (det gælder for øvrigt mange »forsømte« tjenestefelter). Jeg skal indrømme at være bekendt med »Kursus for officerer m. v. tjenstgørende i stabe«, men dette er kun en beskeden del af det, der er nødvendigt. Forøvrigt er der det morsomme, at til trods for at ordet »officer« er nævnt, findes der stabe, der fortrinsvis sender civilt personel på disse kurser.

Det er næppe attraktivt for en »ikke pilot« idag at tænke på, at den første uddannelse samtidig er den sidste. Mon det lokker nye ansøgere til eller bevarer de, der er tilstede?

Nu er det ikke kun uddannelsen, der spiller en rolle, man må vel også — selv som militær tjenestemand — have lov til at være lidt egoistisk og tænke på, at man trods alt har et hjem og måske børn. Gør man sig de rette steder klart, i hvilken alder største parten af personellet pensioneres? For manges vedkommende på et tidspunkt, hvor familiens udgifter — som følge af børns uddannelse — er på det højeste. Det er selv ikke i dag den letteste sag i verden at skaffe beskæftigelse med en rimelig indtægt til en mand mellem 50 og 60 år. Hvordan med at studere disse problemer noget nøjere, for hvis der ikke på dette område findes en løsning, må det være ganske klart, at personellet allerede i en ung alder vil søge beskæftigelse i andre erhverv, hvor man ikke erklærer en mand pensionsmoden i en alder af 52 år.

Man kan således nævne en mængde områder (udkommando- og døgntillægssagen ikke at forglemme), hvor en hensigtsmæssig personelpleje og -forståelse ville skabe de bedste muligheder for øget tilgang og bevarelse af personellet, for der er trods alt mennesker i samfundet, der mener, at »det kan nytte«. *E.L.P.*

— — og en kommentar

Redaktionen har bedt OFO bestyrelse kommentere dette indlæg.

Indsenderen omtaler den velkendte »infanterisag«, som efter indsenderens mening har fået en utilfredsstillende løsning, og han efterlyser personelpleje og personelforståelse.

»Infanterisagen« løb i 8 år (1955—1963) — mere end halvdelen af Flyvevåbnets levetid som værn — og OFO bestyrelse kan lige så lidt som flertallet af implicerede myndigheder og personer erklære sig tilfreds med afslutningen. Det er simpelthen umuligt i en sag, der har løbet så lang tid. De spildte år mærkes direkte på personellet. Ikke mindst på de ældre, der har været mere eller mindre afskåret fra de muligheder, de under normale omstændigheder ville have haft. Dette forhold kan der desværre kun lappes utilfredsstillende på.

De yngre officerer derimod fik efter OFO bestyrelses opfattelse rimelige muligheder, både de, der ønskede at komme til hæren, og de, der søgte en teknisk uddannelse, og så absolut også de mange, der ikke som anført *»kom til«*, men selv *søgte* uddannelse under Luftværnsgruppen, især ved dennes udvidelse med HAWK-eskadrillerne.

Den operative uddannelse, der gives officerer af linien i Luftværnsgruppen, må anses for fuldt så krævende og værdifuld for den enkelte officer som enhver luftoperativ, teknisk eller anden særlig uddannelse, der gives Flyvevåbnets linieofficerer.

Efter bestyrelsens opfattelse har netop *de* yngre linieofficerer, der er ikke-piloter — og som indsenderen særlig beskæftiger sig med — opnået såvel indrangeringsmæssige som uddannelsesmæssige rimelige vilkår, når man tager de praktiske muligheder i betragtning.

OFO bestyrelse har efter infanterisagens afslutning ikke fundet det hensigtsmæssigt af egen drift her i bladet at skrive om infanterisagens historie og om en vurdering af dens afslutning.

Bestyrelsen vil naturligvis — det er dens opgave — arbejde på at skaffe de tidligere infanteriofficerer den bedst mulige personelpleje, men opgaven må vurderes i sammenhæng med det samlede officerskorps' vilkår, og bestyrelsens opfattelse af de af indsenderen berørte problemer er den, at

det er blandt de ældre majorer, de virkelige problemer eksisterer, og at det derfor er på dette område, OFO støtte væsentligt må placeres.

De af indsenderen anførte, øvrige generelle problemer er spørgsmål, der i højeste grad er i søgelyset og er under behandling i de snart utallige kommissioner og udvalg til kulegravning af bl. a. det moderne tjenestemandsproblem.

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

Den Danske Middelstands gens. Forsikringsselskab

TRIO TEGNER:
Komb. grundejer-, løsøre-, brand-, auto-, ulykke-, syge- og hospital-, ansvar-, tyveri-, vandskader- m. fl. brancher, dog ikke lovpligtige forsikringer eller livsforsikringer.

Fredericia . Telefon 2 43 55 - 2 40 27 fl. lin. . Et godt sted at have forsikret

NR. BROBY EFTERSKOLE

5 måneders fællesskole, november - marts
Understøttelse kan søges. Skoleplan sendes

Telefon Brobyværk 457

Kirsten og Erik Jensen

JARUPLUND HØJSKOLE

Jaruplund pr. Flensborg,
Sydslesvig.
Telf. 0015 Barderup 182
FÆLLESSKOLE 3.5.–1.9.

MIDTSJÆLLANDS UNGDOMSSKOLE

Aunstrup pr. Jystrup
Tlf. Kirkebjerg 96 (03) 396.
Unge mænd 3.11.—30.3.
Unge piger 3.5—30.9.

INDRE MISSION

SPROGHØJSKOLEN

3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerge — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.
Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 2 86 Kalø Landboskole pr. Rønde.

Erik Skovmand M. Th. Kjær

Mac Baren
tobakker

Statskontrolleret undervisning pr. brev

Skriv efter studiehåndbog med oplysninger om 120 brevkurser – gratis og uden forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

RATIONALISERING

I vort kommissions- og udvalgsglade land hænder det jævnligt, at der barsles med betænkning, ofte af en anselig størrelse, som det kan være både interessant og lærerigt at dykke lidt ned i. Indrømmes skal det dog gerne, at alene sideantallet pr. betænkning og det samlede antal betænkninger i det hele taget næsten på forhånd fratager en lysten hertil.

Imidlertid hænder det, at en eller anden blandt vor organisations medlemmer falder over dele af sådanne betænkninger, som også kan være af interesse for os andre.

Fra »Betænkning om effektivisering af statsadministrationen« tillader vi os derfor her at bringe en orientering om rationaliseringsarbejdet inden for statsadministrationen.

Udvalg og andre organer vedrørende forenkling og tilrettelæggelse af statens forvaltning

a. Forvaltningskommissionen af 1946.

Hurtigt efter krigens afslutning nedsatte regeringen Forvaltningskommissionen af 1946 med den opgave at foretage en samlet undersøgelse af mulighederne for at forenkle statens forvaltning. Kommissionen bestod af 15 medlemmer med finansministeren som formand. Kommissoriet var meget omfattende, idet kommissionen skulle gennemføre en rationalisering af forvaltningens arbejdsmetoder og tillige overveje en række spørgsmål såsom betimeligheden af at overføre sagsområder fra centraladministrationen til lokale administrationer, udskillelse af departementer af sagsområder, som naturligt hører hjemme i direktorater, sagsfordelingen imellem de forskellige administrationsområder, personalets praktiske og teoretiske uddannelse, større offentlighed i forvaltningen m. v.

Efter en generaldebat nedsattes 8 udvalg og derudover 9 arbejdsudvalg. Under arbejdet i disse blev det hurtigt klart, at der, såfremt den tiltrængte raionalisering og forenkling inden for statens administration skulle kunne gennemføres, måtte tilvejebringes et administrationsorgan, der udelukkende arbejdede med denne opgave.

Efter indstilling herom fra kommissionen til finansministeren oprettedes den 1. oktober 1947 — foreløbig for en periode af 3 år — et sådant organ bestående af et nævn på 3 medlemmer med chefen for departementet for finansvæsenet i finansministeriet som formand samt et sekretariat. Nævnets navn blev forvaltningsnævnet.

Indtil forvaltningskommissionens ophør i 1952 arbejdede dette organ i nøje tilknytning til kommissionen og afgav på samme måde som de af kommissionen nedsatte udvalg indstilling til denne vedrørende en række spørgsmål, som nævnet efter kommissionens anmodning havde undersøgt. Herudover ydede forvaltningsnævnet efter anmodning fra styrelser og institutioner bistand i rationaliserings- og forenklingsspørgsmål.

Blandt de forslag til forenkling, som fremsattes i forvaltningskommissionens 9 betænkninger, kan nævnes forslag vedrørende amtstuerne, finanshovedkassen, fængselsvæsenet, luftfartsvæsenet, mødrehjælps-

institutionerne, rigspolitiet, skattedepartementet, statens udlånsvirksomhed og undervisningsministeriet. Endvidere forslag vedrørende kontortekniske spørgsmål såsom journalisering, registrering og kontormaskiner. Desuden forslag med henblik på uddannelse af det administrative personale.

En gennemgang af de af forvaltningskommissionen stillede forslag vil vise, at en del af disse ikke er blevet gennemført eller først blev gennemført — eventuelt i ændret skikkelse — senere og efter fornyet udvalgsbehandling, således f. eks. organisationen af statens udlånsvirksomhed, undervisningsministeriets organisation og spørgsmålet om uddannelse af statens personale.

Grunden til at forvaltningskommissionens arbejde, således som det har fundet udtryk i de afgivne betænkninger, ikke har sat sig tilsvarende spor i forvaltningen, må navnlig søges i, at tiden ikke på samme måde som i dag var moden til gennemførelse af rationaliseringsforanstaltninger. Også ude i erhvervslivet er forståelsen for nødvendigheden af produktivitetsfremmende forholdsregler først slået igennem i løbet af 50'erne, og denne nødvendighed er i de senere år blevet understreget af mangel på kvalificeret arbejdskraft. De stigende økonomiske krav, som stilles til den offentlige sektor, og som nødvendiggør bedre planlægning inden for alle dele af den offentlige administration, skærper yderligere behovet for rationalisering, ligesom den påbegyndte anvendelse af de nyeste kontortekniske hjælpemidler bl. a. vedrørende databehandling, jfr. det nedenfor under h anførte, virker i samme retning.

Denne problemstilling forelå ikke for forvaltningskommissionen, og hertil kommer, at denne kommission ikke havde praktisk mulighed for at følge op, om dens forslag blev gennemført.

b. Forvaltningsnævnet og dettes sekretariat

Ved forvaltningskommissionens ophør i 1952 besluttede regeringen efter kommissionens indstilling, at rationaliseringsarbejdet inden for statsadministrationen skulle fortsættes under hensyn til de indvundne erfaringer og til, at statens administration til enhver tid burde være tilstrækkelig effektiv til på tilfredsstillende og samtidig økonomisk måde at løse de opgaver, der bliver pålagt den.

Ved finansministeriets cirkulære af 20. august 1952 blev retningslinierne for dette arbejde fastsat.

Rationaliseringsarbejdet skal herefter forestås af et permanent forvaltningsnævn bestående af fra 3—5 medlemmer, der beskikkes af finansministeren for 4 år ad gangen.

Forvaltningsnævnets sekretariat skal efter nævnets direktiver og i kontakt med dette udføre rationaliseringsarbejde inden for statsamdinistrationen og skal efter anmodning i muligt omfang bistå styrelserne ved løsning af enkeltstående spørgsmål af rationaliseringsmæssig karakter.

Fremgangsmåden ved en rationaliseringsundersøgelse aftales og arbejdet gennemføres efter samråd med og i snæverst muligt samarbejde med styrelsen.

Forvaltningsnævnet og dets sekretariat kan til brug ved undersøgelserne hos ministerier eller styrelser indhente eller på stedet indsamle alle efter nævnets skøn nødvendige oplysninger.

Sekretariatet skal på grundlag af denne gennemgang udarbejde indstillinger og forhandle med styrelserne om gennemførelsen af forslag til ændringer i organisationen, arbejdsgang, arbejdsmetoder m. v.

Sekretariatet giver forvaltningsnævnet oplysning om de foretagne undersøgelser og de opnåede resultater og redegør særligt for de rationaliseringsforslag, som sekretariatet anser for værende af væsentlig betydning, men hvorom der ikke kan opnås enighed med vedkommende styrelse. Finder nævnet, at et sådant forslag bør fremmes, kan nævnet afgive indstilling herom til vedkommende fagminister, idet finansministeren samtidig underrettes.

Nævnet afgiver årlig beretning til finansministeren o marbejdet i det forløbne år, og finansministeren fremsender med sine eventuelle bemærkninger denne til folketinget.

Forvaltningsnævnet består for tiden af 5 medlemmer. Desuden har administrationsudvalgets formand været tilforordnet nævnet, ligesom man — efter at rationaliseringsarbejdet inden for forsvaret i 1959 blev henlagt til nævnet — har knyttet en afdelingschef fra forsvarsministeriet til dette som tilforordnet. Dets formand er departementschef E. Dige, finansministeriet.

Nævnets sekretariat har været ledet af forskellige fra administrationen — navnlig finansministeriet — udlånte tjenestemænd. Som følge af vanskelighederne ved at skaffe medarbejdere — hvilket bl. a. hænger sammen med de relativt beskedne aflønningsmuligheder — består sekretariatets medarbejderstab for tiden kun af 15 personer, hvoraf 7 er udlånt fra forskellige styrelser og 5 er kontraktansatte rekrutteret fra det private erhverv, medens 3 udfører kontorarbejde.

Forvaltningsnævnet træffer i princippet selv beslutning om, hvilke undersøgelser sekretariatet skal iværksætte; men i praksis har man i overvejende grad efterkommet anmodninger udefra om overtagelse af rationaliseringsundersøgelser af de enkelte styrelser og direktorater.

Der er til nævnet indkommet forslag til sådanne undersøgelser fra de enkelte styrelser, fra finansudvalget m. v. i et sådant omfang, at man har haft en »venteliste«. »Ventelisten« og sekretariatets begrænsede størrelse har medført, at nævnet kun i beskedent omfang har initieret undersøgelser af tværgående karakter.

Af større institutionsundersøgelser fra de senere år kan nævnes undersøgelserne vedrørende Forsvarets bygningstjeneste, mødrehjælpsinstitutionerne, Geodætisk institut, vejdirektoratet, arbejdsdirektoratet, Danmarks radio, undervisningsministeriet, udenrigstjenesten, ulykkesforsikringsdirektoratet, sygekassedirektoratet, ammunitionsarsenalet, krudtværket, våbenarsenalet, forsvarets intendanturtjeneste og forsvarets lægekorps. For tiden undersøges bl. a. statens åndssvageforsorg, amtstuerne og hærens tekniske tjenester.

Tyngdepunktet i de nævnte undersøgelser har været de pågældende institutioners interne organisation, driftsøkonomi, sagsbehandling og kontortekniske funktioner. Forvaltningsnævnets forslag har således normalt omfattet følgende:

— Arbejdets fordeling på kontorer og sektioner.
— Referat- og konceptudfærdigelse, overreferat, interne kontrolsystemer.
— Tilrettelæggelse af bogholderi- og regnskabssystemer, mangfoldiggørelsesteknik, journaliserings- og arkiveringssystemer.

Af tværgående undersøgelser kan nævnes hulkort- og EDB-behandling indenfor statsadministrationen, efteruddannelse af statens personale samt (fornylig igangsat) statens byggeadministration.

Sekretariatet forelægger rapporter om og indstillinger i forbindelse med de enkelte undersøgelser for forvaltningsnævnet, der tager stilling til, om rapporterne og indstillingerne kan afgives i den foreliggende form.

Ud over de større opgaver har sekretariatet en del »serviceopgaver«, f. eks. omlægning af regnskaber, journaler og arkiver, anskaffelse af kontormaskiner og telefonanlæg, ændringer i blanketgange, indkøbsordninger o. l.

(fortsættes)

VOR LEJLIGHEDSSERVICE

Til leje fra primo dec til 31 aug 1966: 4½ værelse centralt beliggende. Alle bekvemmeligheder. Husleje, excl. varme, lys og gas: 1000 kr. pr. md. Telefon. Henvendelse til LRS E. B. Jerichow, Nørregade 45, CE 2324.

F. W. Bistrup

OFO- ORIENTERING ✯ ✯ ✯

Det 8. bestyrelsesmøde afholdtes tirsdag den 21 sep 1965 på Flyvestation Vedbæk, Folehavehøj.

Af sager, der er under behandling, kan nævnes:

Uniformssagen, hvor status er vedrørende

(a) *Selskabsuniformen,* at Forsvarsministeriet ikke har kunnet godkende visse detailler, bl. a. distinktionerne, hvorfor der forestår nye forhandlinger om udformningen. Hvornår disse forhandlinger vil kunne være afsluttet, kan der ikke med sikkerhed siges noget, men de vil formentlig vare året ud.

(b) *Regnfrakken,* at det endnu ikke er lykkedes at anskaffe en af de tidligere af USAF anvendte regnfrakker, som påtænkes anvendt som model for en ny regnfrakke.

(c) *Kasketten,* at man har bestilt en prøvemodel udfærdiget af en let type magen til den lette type, som søværnet anvender.

(d) *Dolken,* at der fortsat mangler beslag, og at der endnu ikke for OFO foreligger nogen afgørelse med hensyn til, hvornår dolkene vil blive bestilt.

(e) *Galla for generalklassen,* at der intet nyt er, idet OFO ikke er bekendt med. at der skulle være udarbejdet forslag til en sådan uniform.

Normeringen
er forhandlet med Forsvarsministeriet udfra den indstilling, som OFO har tilsendt ministeriet med hensyn til normeringen for finansåret 1966/67.

Byggesagen Vedbæk
er forhandlet på et møde i september mellem repræsentanter for Finansministeriet, Forsvarsministeriet, Boligministeriet og Forsvarets Bygningstjeneste for i første omgang at finde frem til en fremgangsmåde, som muliggør en leje- eller købsordning på sådanne vilkår, at de er rimelige for personellet.

Administration af døgntillæg
Samrådet og CO II har tilskrevet Finansministeriet om voldgiftssag, og der skal med henvisning til lønningsloven m. v. afholdes et forberedende møde i voldgiftsretten i oktober måned.

Skattesagen vedrørende udkommandotillæg
har været behandlet på en del retsmøder, ligesom Landsskatteretten har haft de ca. 300 sager, der er rejst ved denne instans, oppe til behandling. Der vil mod forventning ikke kunne opnås forlig, hvorfor sagen skal procederes, og der kan derfor meget vel hengå endnu nogen tid, inden en afgørelse kan foreligge.

Forandring af den nye flyvertillægsordning for tjenestemænd
OFO forslag er til behandling i Flyverkommandoen, og der foreligger endnu intet om værnskommandoens stillingtagen til forslaget.

Næste bestyrelsesmøde
er fastsat til afholdelse på Folehavehøj torsdag den 18 nov 1965.

CALTEX
CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørsservice - Lynladning - døgnvagt
Telf. 94 23 04 **Herlev Hovedgade 191**

KORT.... ....af hvert

Flyvevåbnet

Den 1 okt d. å. fratrådte OBLT A. K. Hovgård efter 5½ år tjenesten som administrationsofficer på FSNKAR og tiltrådte tjeneste som forsvarsattaché ved de kongelige danske ambassader i Stockholm og Helsingfors.

Den 1 jan 1966 fratræder OBLT P. E. Rye Hansen tjenesten som ACOS logistic & personel ved AIRBALTAP og tiltræder tjenesten som administrationsofficer på FSNKAR.

Den 16 dec 1965 fratræder OBLT O. Grue tjenesten som chef for administrationsafdelingen FTK stab og tiltræder tjenesten som ACOS logistic & personel ved AIRBALTAP.

Den 1 maj 1966 fratræder OBLT E. Harder tjenesten som chef for forsvarsstabens administrationsafdeling og tiltræder tjeneste ved SHAPE i Paris (personnel division) som rådgiver i personelle spørgsmål vedrørende til- og afgang af personel til de allierede stabe under SHAPE.

Den 16 dec 1965 tiltræder MJ A. B. Jensen tjeneste som chef for FTK administrationsafdeling.

Den 16 sep 1965 er MJ S. Brünel udnævnt til oberstløjtnant og samme dato ansat til rådighed for forsvarsstaben.

Den 1 nov 1965 fratræder OBLT A. H. Jørgensen stillingen som chef for FSN AVNØ og Flyveskolen og ansættes til rådighed for Træningskommandoen.

Den 1 nov 1965 tiltræder OBLT A. S. Bendtsen, der den 1 okt d. å. fratrådte FST (SHAPE), stillingen som chef for FSN AVNØ og Flyveskolen.

Søværnet

Middelgrundsfortet, der er anlagt i årene 1890—1894 vil i nær fremtid blive overdraget Flyvevåbnet, der vil oprette et FLD på det. Fortet var fra begyndelsen underlagt Hæren, men blev i 1932 overdraget til Søværnet, der har benyttet det, indtil det for et par år siden strøg kommando.

ABI

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.

Telefonnumre: (01) 89 07 61, lokal 168

Gironummer:
Organisation 67005
»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag 0800—1500.

Forretningsfører:
Fru J. E. Nielsen.

Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
DC-8
SAS
LN-MOT
SCANDINAVI
SHELL

JÆGERSBORG ALLE 150
517 GENTOFTE

SUD-AVIATION SUPER-FRELON

Generalrepræsentant for Danmark

JØRGEN SCHIØTT A/S

Tjørnevej 18
Kongens Lyngby

253

Flyvevåbnet

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 10 **1965**

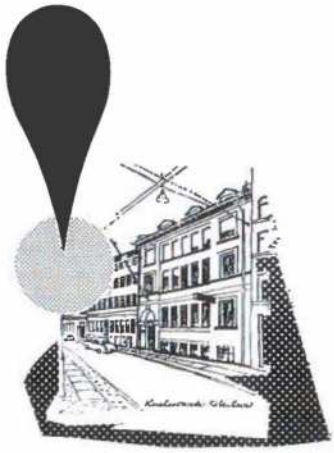
spar PENGE

på en INDEKSKONTO og få

* **skattelettelse**
  indskuddene er fuldt fradragsberettigede på selvangivelsen
* **værdifast opsparing**
  - også tjenestemænd får de årlige udbetalinger pristalsreguleret
* **højeste rente + overrente**
  renterne er indkomstskattefri

Vi giver Dem gerne alle oplysninger om denne yderst fordelagtige spar-i-skat konto.

Sidste frist: 31. december



LÅANE- OG SPAREKASSEN
FOR EMBEDS- OG BESTILLINGSMÆND
KNABROSTRÆDE 12. KBH. K.
TELEFONER: MI 1080 og 8280 GIRO 4800

STERLING AIRCRAFT REPAIR COMPANY A/S

SARCO

COPENHAGEN AIRPORT - DRAGØR
HANGAR 145
TELEPHONE: *53 16 60
TELEGRAMS: »SARCOMB«

FLYV ... til FÆRØERNE og SKOTLAND

med

faroe airways

AFGANG HER MANDAG OG TORSDAG

OPLYSNINGER OG FARTPLAN TLF. 51 10 51

Flyvevåbnet

NR. 10 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— FTF kongres 1965
— Peary Land ekspeditionen 1938 (fortsat)
— Familieforsikring
— Orienteringsbesøg ved Flyvevåbnet
— Kort .... af hvert
— Rationalisering

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Træningskommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

Redaktionen af dette nr. er afsluttet 21-11-65

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

De snakker og snakker og snakker...

Nu vil lønmodtagerne kræve handling. Vi ønsker ikke længere at lade os spise af med snak om den skattereform, vi så længe har trængt til. FTF har i årevis påpeget tjenestemændenes og funktionærernes stærke interesse i, at statens skattesystem reformeres gennem en aflastning af indkomstbeskatningen ved gennemførelse af en almindelig omsætningsafgift. Politikerne har lovet det. Nu må de indfri løftet.

Lønmodtagerne betaler på grund af vanskelighederne ved at kontrollere de frie erhvervs skattepligtige indkomster en urimelig stor part af den direkte skat. Det er dog ikke alene de urigtige selvangivelser, der er skyld i disse utålelige forhold; men de meget lempelige afskrivningsregler, adgangen til skattefri repræsentationsudgifter, skattefri autokørsel og meget andet gør kun ulighederne større.

Når man fra tjenestemands- og funktionærside så kraftigt formulerer kravet om en omlægning til indirekte afgifter, er det i erkendelse af, at indkomstbeskatning efter selvangivelse er forøget i en sådan grad, at systemet ikke længere kan bære. Med skatter af den størrelse, som nu udskrives gennem indkomstbeskatningen, er gevinsten ved at holde dele af indkomsten uden for den selvangivne indtægt så stor, at en stadig større del af de skatteydere, som har mulighed for manipulationer, falder for fristelsen. Ved at inddække en stigende del af det offentliges indkomstbehov gennem forbrugsafgifter, kunne man stort set komme dette til livs, ligesom man ville få en bedre regnskabskontrol med store dele af erhvervslivet. Det kan derfor ikke undgå at interessere såvel FTF som tjenestemandsorganisationerne, at der nu på Folketingets bord ligger det mest konsekvente forslag til en al-

mindelig omsætningsafgift, man endnu har set i dansk afgiftslovgivning.

Imidlertid er der fra visse sider rejst den stærke indvending mod merværdiafgiften, at den kun bliver et appendix til statens øvrige indtægtskilder, fordi provenuet ikke bliver stort nok til at kunne finansiere en egentlig reform. Denne indvending kan dog kun have gyldighed, hvis man hager sig fast i, at afgiftssatsen skal være 10 pct. Muligheden af en højere afgiftssats står imidlertid som en nærliggende udvej til at skaffe de indtægter, som man mener nødvendige til reformformålet. Og tjenestemændene må i hvert fald som mindstekrav forlange, at der sker en tilpasning af udskrivningsprocenten, så det beløb, vi skal betale i indkomstskat i kroner og ører, ikke stiger i det kommende år. Ellers vil vi til næste år komme ud for et skattechock, der vil virke så meget mere uretfærdigt, som man i flere år benyttede vore lønninger som stabilisator for samfundsøkonomien ved at nægte os adgang til at deltage i den almindelige indtægtsstigning.

Nu må der også være snakket nok. Folketinget må nu træffe en afgørelse ved at politikerne finder deres egne ben. Om man beslutter sig for merværdiafgiften eller en detailafgift kan fra et lønmodtagersynspunkt være lige meget. Virkningen vil for os blive den samme. Imidlertid synes det, som om detailhandelen og andre indflydelsesrige erhvervsorganisationer går positivt ind for merværdiafgiften som den afgiftsform, der bedst tilfredsstiller deres krav. Vi bør da ikke give udtryk for en interessemodsætning mellem disse organisationer og vore organisationer, men må forene os med dem i kravet om, at det bliver merværdiafgiften, der kommer til at danne grundlag for en skattereform. Et sådant samlet krav kan ikke undgå at gøre indtryk. Og vi kan gøre det så meget bedre i bevidstheden om, at merværdiafgiften rummer visse administrative fordele. Ganske vist bør der i det foreliggende forslag gennemføres visse tekniske ændringer. Bl. a. vil forslagets straffebestemmelser i relation til de nugældende regler betyde en øget belastning, ikke alene af toldvæsenet, men også af politiet og domstolene.

Vi er nu gennem mange år fra alle sider blevet fyldt med løfter om en skattereform. Politikerne må derfor gøre sig klar, at de vil miste vor respekt og tillid, hvis de også denne gang på grund af politiske kandestøberier sylter forslaget om en almindelig omsætningsafgift, så alle forhåbninger om en reform endnu engang ender i snak. Vi kan vel ikke afvise, at staten i den nuværende økonomiske situation må forøge sine indtægter og opsuge en del af købekraften, men vi må kraftigt advare mod at anvende de traditionelle lapperier, hvad enten disse lapperier bliver i form af forøgede punktafgifter eller en forøgelse af den direkte skatteudskrivning.

Dansk Toldtidende
September 1965.

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOL

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Teorikurser . **Alle flyvecertifikater**

Fællesrådet for danske tjenestemands- og funktionærorganisationer

Kongres 1965

Onsdag den 27 okt 1965 afholdt FTF sin årlige kongres i Håndværkerforeningen med deltagelse af 246 delegerede fra de 55 organisationer samt repræsentanter fra de øvrige nordiske landes tjenestemands- og funktionærorganisationer, ligesom et stort antal af redaktørerne fra de under FTF organisationerne udgivne fagblade deltog.

Dagsorden

Dagsordenen for kongressen var følgende:

1. Formanden åbner kongressen.
2. Vedtagelse af kongressens forretningsorden.
3. Valg af dirigent.
4. Valg af sekretær.
5. Navneopråb.
6. Beretning fra formanden.
7. Regnskab for 1964.
8. Fastsættelse af kontingent for 1966.
9. Valg af formand.
10. Valg af forretningsudvalg.
11. Valg af suppleanter til forretningsudvalg.
12. Valg af 2 revisorer.
13. Valg af 2 revisorsuppleanter.
14. Eventuelt.

Pr. 1. jan. 1965 havde FTF i alt 120.188 aktive medlemmer.

Åbning m. v.

Efter åbning af kongressen og vedtagelse af forretningsordenen valgtes kontrollør Jens Christensen til dirigent og direktør Marvin Madsen til sekretær, hvorefter man gik direkte til formandens beretning, idet navneopråb var foretaget i de forudgående sektionsmøder.

Formandens beretning

Ad dagsordenens pkt. 6, formandens beretning.

Formanden, overlærer N. C. Thomsen Nielsen, aflagde en små to timer lang beretning, der til indledning omtalte den voldsomme, dynamiske udvikling, vort samfund er inde i, og som uvilkårligt også mærkes i organisationslivet og kræver en stadig effektivisering, hvis man skal holde trit med udviklingen.

I erhvervslivet sker der stadige forskydninger, som får indflydelse på organisationernes struktur, og de stærke konjunktursvingninger influerer stærkt på lønningerne med deraf følgende betydelige lønpolitiske problemer.

Formanden fastslog, at FTFs virksomhed i kongresåret 1964—65 har været mere dynamisk end nogensinde, hvilket bl. a. den omfattende skriftlige beretning kan give et indtryk af.

Året 1965 har i særlig grad været præget af forhandlinger. Allerede 2 dage efter kongressen i 1964 begyndte tjenestemandsorganisationerne deres lønforhandlinger med finansministeren, og snart efter var der forhandlinger i gang over store dele af FTF området; forhandlinger, der er fortsat året igennem. Det har medført, at det statistiske arbejde er vokset stærkt, og den konsultative virksomhed er øget betydeligt.

Skattepolitik

Derefter gik formanden over til spørgsmålet *skattepolitik* og omtalte, at politikerne gennem de sidste 20 år har arbejdet med planer om en skattereform, uden at det har ført til noget endeligt resultat, og gennem mere end 10 år har FTF krævet en effektiv skatteligning — med samme negative resultat.

FTF har påvist, at milliarder af kroners indtægt unddrages beskatning, hvilket medfører, at visse samfundsborgere ikke alene må bære deres egen skattebyrde, men også i væsentligt omfang andres. Nøjagtigt tal på hvor store beløb, der unddrages, ved ingen; men det drejer sig om milliardbeløb, og man må endda formode, at skatteunddragelserne vokser stærkt med de voksende indtægter.

Og alligevel sker der ikke noget effektivt. Når talen er om skattelovgivning, rejser der sig tilsyneladende uoverstigelige skranker mellem de politiske partier, og det synes umuligt at blive enige om noget som helst.

Det er en hård belastning for et demokratisk samfund, at sådanne forhold kan bestå, uden at der sættes effektivt ind derimod, selv om man skulle tro, at en effektiv kontrol med skatteligningen måtte kunne svare sig ganske godt. Det er et spørgsmål, hvor længe man vil kunne bevare den respekt om den politiske verden, som vi alle er bedst tjent med, og man kan ikke forvente at opretholde borgernes sunde respekt for skattevæsenet, når de ved, at milliardbeløb ikke beskattes, mens man anvender væsentlig tid til at få nogle enkelte kroner frem hos enkelte skatteydere.

Statsministeren udtalte ved kongressen i 1964, at regeringen ville fremsætte forslag om

1. Indførelse af kildeskat,
2. Ophævelse af ægtefællers sambeskatning
3. Overførelse af skat fra direkte til indirekte beskatning.

Disse lovforslag er fremsat, men mere som oplæg til almindelig debat end til vedtagelse, hvilket bl. a. fremgår af det sene tidspunkt for fremsættelsen.

Debatten er da også kommet og har bølget frem og tilbage med meget skarpe synspunkter og meninger, der synes at brydes på tværs af alle politiske og organisatoriske skel.

Kildeskat

Formanden vendte sig herefter til emnet *kildeskat*, som især har sat sindene i bevægelse, og hvor standpunkterne står så hårdt mod hinanden, at det i øjeblikket må anses for særdeles vanskeligt at nå frem til den brede tilslutning, som en lovgivning herom gerne skulle have.

Såvel på tidligere FTF kongresser som i forretningsudvalget har dette spørgsmål været under debat. En klar stillingtagen til sagen i FTF har endnu ikke kunnet opnås, og uden enighed eller overvejende tilslutning til det standpunkt, man enes om, har FTF stillingtagen ingen vægt.

Lovforslaget vil nu blive genfremsat i Folketinget og komme til debat der, men vedtagelse i denne samling kan næppe forventes. Antagelig nedsættes et 17-mandsudvalg, som skal søge at opbygge et forslag med et sådant indhold, at der kan blive bred tilslutning dertil. Skulle dette ikke lykkes, vil det nok vise sig, at det stadig er umuligt at gennemføre nogen egentlig skattereform, og lapperierne må fortsætte.

FTF har altid været imod lapperierne, men nægtes kan det jo ikke, at der også kan nås noget ad den vej.

Bødeklude og lapper kan jo også varme, blot de er store nok og placeres, hvor der er gennemtræk, men de pynter ikke.

En del af problemerne kan jo løses ved at overføre en væsentlig del af skatten fra direkte til indirekte skat, hvorved skatteunddragelserne vil kunne mindskes betydeligt.

Dernæst kan bundgrænsen og børnetilskudet hæves, ligesom forbedrede socialt

Luftfartforsikringer

af enhver art

overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Hilda 643

Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af SAS's billetkontorer.

STERLING AIRWAYS A/S

SATAIR

Agenter for:

Beech Aircraft Corporation
Wichita, Kansas, USA

Lycoming Division Avco Export Corporation
Williamsport, Pennsylvania, USA

Hartzell Propeller Inc.
Piqua, Ohio, USA

General Aerospace Materials (raw materials)
East Bethpage Road, Plainview, New York, USA

Pan Avion (Survival Equipment)
Miami International Airport, Florida, USA

Lawrence Aviation Industries (exhaust materiel)
Port Jefferson Station, L. I. New York, USA

Lager af:

DC-3/C-47 materiel
DC-4/C-54 materiel
DC-6 materiel
DC-7 materiel
Lycoming motorer og dele
Hamilton propellers og dele
Beechcraft dele
Hartzell propeller dele
Gummibåde og redningsveste

SCANDINAVIAN AIR TRADING COMPANY A/S

HANGAR 144 - KØBENHAVNS LUFTHAVN - DRAGØR

TELEFON 53 11 01
TELEX 5114

prægede foranstaltninger vil kunne modvirke, at den tunge ende kommer til at vende nedad.

Ved at hæve proportionalgrænsen betydeligt kan man endvidere lette skattetrykket for en del mellemstore indtægter. Derved kan de uheldige virkninger af sambeskatningen i væsentlig grad imødegås, og det ville i så henseende også være hensigtsmæssigt at hæve hustrufradraget, som har været uændret i mange år.

Med de nævnte og andre foranstaltninger kan der bødes på det nuværende system, men i længden kan man næppe undgå en gennemgribende skattereform, der kan bringe Danmark på linie med alle vore nabolande, hvilket bl. a. vil være af praktisk betydning for vort europæiske samarbejde. Arbejdsretsligt og handelsmæssigt vil en udligning af vort skattesystem i forhold til andre lande lette samkvemmet.

FTF skatteekspert, kontorchef, cand. polit. H. C. Jørgensen, har gennemgået de lovforslag om kildeskat, som forelå i september og konkluderer

1. *at* systemet er det samme som i vore nordiske nabolande, men tillempet med standardiserede fradrag, som skulle give en mere enkel ligning,
2. *at* skattefradragsretten er bevaret, hvilket dog ikke vil få nogen betydning for et stort antal af FTF medlemmer,
3. *at* lovens heldige gennemførelse kræver organisering af ligningsmyndighederne i større enheder med sagkyndig assistance og teknisk bistand, så ligningen effektiviseres, men det må dog stadig være et åbent spørgsmål, om man kan skaffe det nødvendige personale til ligningen, og
4. *at* det nu forelagte forslag ikke synes at kunne samle stor politisk tilslutning, så det snarest må betragtes som et oplæg til debat om det fremtidige skattesystem.

FTF må stadig være af den opfattelse, at kildeskat nok kan være noget af en skattereform, men i det væsentlige må betragtes som en opkrævningsreform.

Ved kongressen i 1960 viste en afstemning et lille flertal imod indførelse af kildeskat, og sålænge der ikke er afgørende overvægt for eller imod, er vor indflydelse ikke særlig stor. FTF forretningsudvalg er enige om, at FTF ikke på indeværende tidspunkt skal udtale sig afgørende om kildeskat, og man venter, at der vil hengå endnu et års tid, før lovforslaget evt. kan gennemføres.

Sambeskatning

Om *sambeskatning* finder FTF, at det forslag, regeringen har stillet om ophævelse, blev forelagt særdeles svagt. Det blev af finansministeren nærmest behandlet som kostbart porcelæn, hvilket er forståeligt, da udvalget havde konkluderet i tre afvigende synspunkter.

Der var ikke knyttet beregninger eller økonomiske oversigter til lovforslaget, hvilket er det normale ved økonomiske lovforslag — altså er der også her mere tale om et oplæg til debat end om et forslag til vedtagelse. Debatten har vist, at langtfra alle sambeskattede vil kunne have fordel af forslagets gennemførelse, idet kun relativt gode indkomster kan opnå gevinst. Endvidere vil forslaget medføre stærkt forøget arbejde for ligningsmyndighederne og en deraf følgende svækkelse af ligningens effektivitet.

FTF har over for Folketinget givet udtryk for, at man ikke kan tage endelig stilling til lovforslaget, før der foreligger nærmere oplysninger, da man er ængstelig for, at det vil gå ud over ligningens effektivitet. I stedet har FTF foreslået en forhøjelse af proportionalgrænsen, hvilket vil bidrage til en løsning for manges vedkommende.

FTF har ikke hermed taget stilling imod ophævelse af sambeskatningen, men alene ønsket et reelt forslag med beregninger, så konsekvenserne kan ses for de forskellige indkomstgrupper.

Merværdiafgift

Formanden gik herefter over til omtale af *merværdiafgift.* FTF har ofte drøftet tanken om overførsel af en væsentlig del af den direkte skat til indirekte skat til fremme af en mere retfærdig skatteligning. Tanken har fået tilslutning under forudsætning af, at det fulde provenu bliver brugt til nedbringelse af den direkte skat, og at der gennemførtes sådanne foranstaltninger, at der ikke blev lagt en urimelig byrde på de svageste skuldre.

FTF gav derfor tilslutning til tanken om *omsætningsafgift* ved lovforslaget i 1962, men det blev en en gros-oms i stedet for den detail-oms, som FTF var tilhænger af. FTF finder den utilstrækkelig med hensyn til kontrol med avancen på varerne under deres vej fra grossisten til forbrugeren.

Loven gennemførtes i en for staten økonomisk kritisk periode, og det kan diskuteres, om vi i virkeligheden fik den skatteoverførelse, vi havde gjort krav på.

Den 12. maj 1965 forelagde finansministeren i Folketinget forslag til lov om almindelig omsætningsafgift i form af en *merværdiafgift* på 10 pct., der skulle afløse den hidtil gældende lov om en grosafgift.

Forslaget er det mest omfattende afgiftsforslag, der har været forelagt det danske Folketing, idet det praktisk talt omfatter alle varer og tjenesteydelser med undtagelse af visse ydelser af særlig sundhedsmæssig eller social karakter. Det nye er, at der beregnes afgift af varer og tjenesteydelser i *alle omsætningsled,* men der bliver ikke tale om en dobbelt- eller flerdobbeltbeskatning, idet der gives fradrag for den afgift, der er erlagt ved indkøbet, således at den samlede afgiftsbeskatning vil svare til 10 pct. af varens detailudsalgspris.

En gennemførelse vil medføre, at ca. 350—400.000 virksomheder skal registreres hos toldvæsenet og opkræve og indbetale afgift hertil. Under en gros-omsen er der kun registreret ca. 55.000 virksomheder.

Formålet er dobbelt, nemlig at gennemføre en mere rationel form for en almindelig forbrugsafgift og at forskyde vægten i den samlede beskatning, således at en større del af statsindtægterne tages ind gennem forbrugsbeskatning.

Da gennemførelsen af lovforslaget vil kræve forhøjelse af folke-, invalide- og enkepensionerne samt børnetilskudene for at opveje den forøgede afgiftsbelastning, ligesom bundgrænsen for personlig indkomstskat til staten må hæves for at give de mindre indkomster dækning, vil lettelser i indkomstbeskatningen først fuldt ud kunne gennemføres i det andet finansår efter merværdiafgiftens gennemførelse.

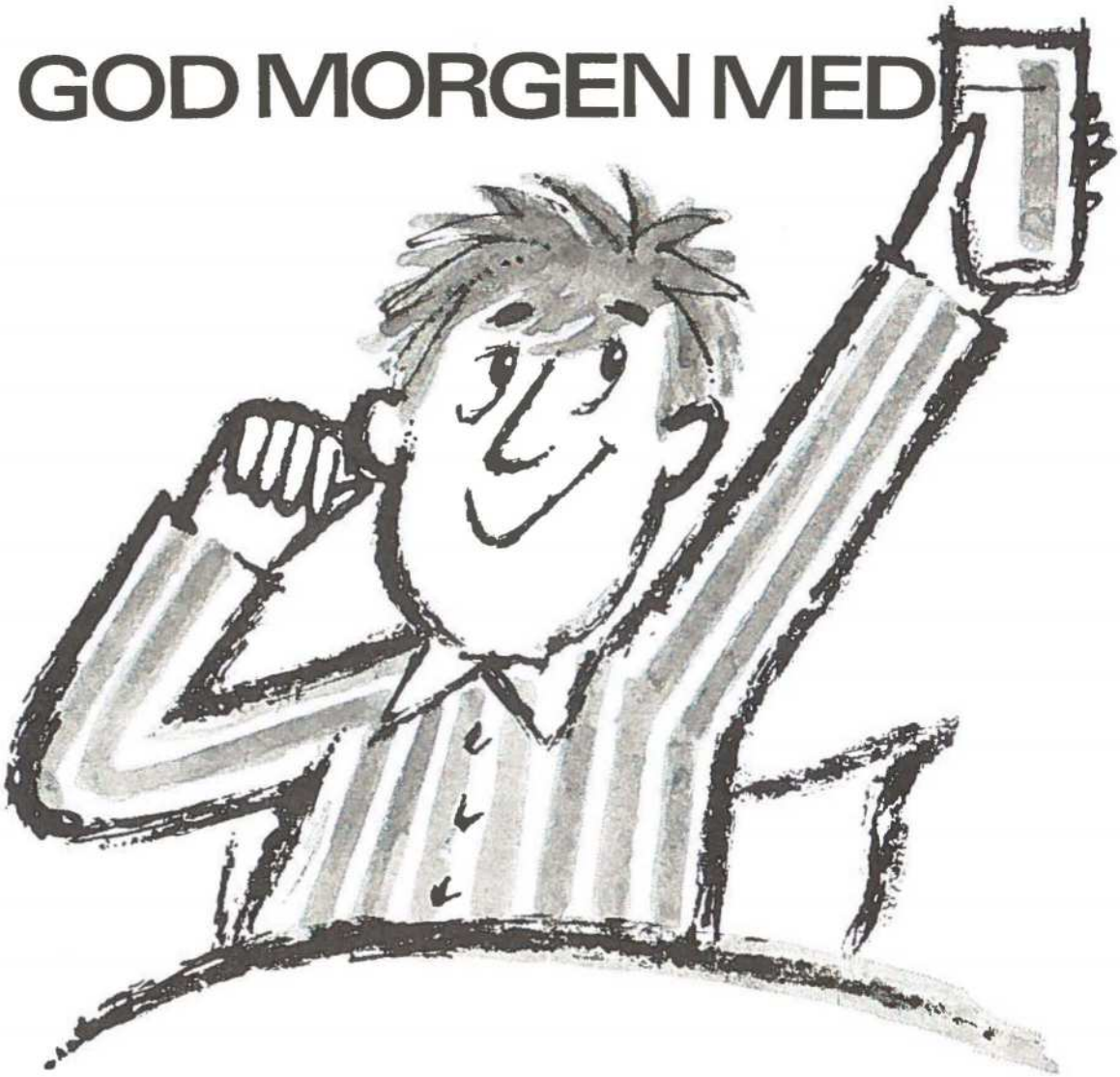
Statsministeren indbød i januar 25 organisationer, herunder FTF, til en drøftelse af merværdiafgiften. Ved mødet tog ingen af deltagerne afstand fra forslaget, men der blev udtrykt ønske om lejlighed til mere indgående drøftelse af specielle problemer, og bl. a. FTF understregede, at en merværdiafgift måtte ledsages af supplerende foranstaltninger til sikring af social balance og rimelig byrdefordeling.

FTF's forretningsudvalg har indgående behandlet spørgsmålet om gennemførelse af merværdiafgift og givet udtryk for sine synspunkter i en udtalelse af 18 aug 1965 (se »Flyvevåbnet« nr. 8/1965).

Tjenestemændenes lønforhandlinger

Herefter vendte formanden sig til spørgsmålet om *tjenestemændenes lønforhandlinger* og redegjorde for handlingsforløbet. Den 19 okt 1964, lige før FTF kongres, havde statsministeren over for repræsentanter for de store erhvervs- og lønmodtagerorganisationer givet udtryk for, at han ønskede snarest muligt at optage forhandlinger med de forhandlingsberettigede tjenestemandsorganisationer, hvad angik det lønefterslæb, som disse måtte have. Forhandlingerne påbegyndtes den 30 okt 1964, og man blev fra starten enige om at fastlægge 1. kvartal 1964 som nyt nulpunkt i stedet for 1 apr 1958,

GOD MORGEN MED



MÆLK

Den dejlige, friske mælk er en utømmelig kilde til sundhed — og indeholder protein, der er uundværligt for både voksne og børn ✡ En god dag begynder med mælk, og i tilgift får De A-, B-, C- og D-vitaminer.

således at forhandlingerne kom til at dreje sig om efterslæbet til og med 1. kvartal 1964.

Forhandlingerne førte som bekendt til forlig om ydelse af 49 portioner samlet og med virkning fra 1 jan 1965, hvorved man anså efterslæbet indtil 1. kvartal 1964 for at være ude af billedet. At der ikke skulle finde efterbetaling sted af det milliardbeløb, man havde mistet ved ikke hele tiden at have haft lønningerne ajourførte med udviklingen på det private arbejdsmarked, affandt organisationerne sig med som en del af forliget.

Forliget kom til behandling i Folketinget lige før jul, og her fik det almindelig tilslutning. Der er grund til at anerkende den positive indstilling, som kom til udtryk fra såvel regering som Folketing. December var grå og trist, men da de 49 portioner var bjerget i hus, fik vi alligevel en god, hvid jul, og rundt om i tjenestemandshjemmene kunne man synge om, at man havde den gren så kær, hvorpå portionerne hænger, og man kunne fortsætte:

»men når Poul den kommer nær,
vil han ikke længer.«

FTF deltager ikke direkte i forhandlingerne med finansministeren, men benytter gennem sine statistikberegninger, kongresudtalelser og publikationer enhver lejlighed til over for politikerne og offentligheden at understrege tjenestemændenes berettigede krav og dermed støtte de tilsluttede organisationer i deres kamp for en retfærdig lønudvikling.

Ved forhandlingerne i foråret 1965 fik tjenestemændene som bekendt 9 portioner og tilsagn om yderligere 5 til foråret 1966, hvor der atter skal optages forhandlinger.

Tjenestetidsudvalg

Der er nedsat et *tjenestetidsudvalg* til en drøftelse af, hvilke virkninger det private arbejdsmarkeds nedsættelse af den ugentlige arbejdstid til 44 timer pr. 1 mar 1966 måtte få på tjenestemandsområdet.

Automatisk lønregulering

Formanden omtalte derpå *den automatiske lønregulering*, der påny har været ude for megen kritik, bl. a. i forbindelse med huslejeregulering og merværdiafgiftsforslaget.

FTF har gentagne gange måttet tage til orde imod den fremførte kritik. Det var bl. a. tilfældet 15 mar, da FTF udsendte en officiel erklæring, hvori man skarpt understregede, at aftalen om dyrtidsreguleringen var gensidig, hvorfor tjenestemænd og funktionærer, der er bundet af de aftaler, organisationerne har indgået, må kræve, at også modparten (stat, kommune og konsessionerede selskaber) er bundet. FTF afviste derfor på det kraftigste ethvert indgreb i reguleringspristallet.

Lønmodtagerne må vente med at få dækning for en udgiftsstigning, indtil den er påvist gennem pristallet, og er således altid bagud under stigende konjunkturer; men til trods for, at pristallet fastslår, at stigningen *har* fundet sted, tales og skrives der stadig om, at det er dyrtidstillægget, der er årsag til prisstigningen. Man har indtryk af, at en del blade tager »den stående sats« om »skruen uden ende« ned fra hylden, støver den af og sætter den i maskinen, hvergang dyrtidstillægget stiger.

I forbindelse med diskussionen om merværdiafgiften blev den automatiske lønregulering atter udsat for skarp kritik, og atter protesterede FTF den 18 aug i en erklæring (se »Flyvevåbnet« nr. 8/65) til offentligheden.

FTF må til enhver tid skarpt tilbagevise alle angreb på dyrtidsordningen og protestere imod, at denne regulering skal være genstand for angreb, hver gang man skal drøfte de store økonomiske problemer. Formanden spurgte sluttelig: »Var det ikke mere fair at indrømme, at det ikke er dyrtidsreguleringen, der har skabt dyrtiden — men omvendt?«

Tjenestemændenes pensionsforhold

Vedrørende *tjenestemændenes pensionsforhold* gennemgik formanden forløbet fra vedtagelsen af loven om fuld folkepension, hvor tjenestemændene ikke var indbefattet, men med til at betale, og til nedsættelsen af udvalget om tjenestemændenes fremtidige pensionsordning for at skabe en samordning mellem de forskellige pensionsformer, nemlig:

Tjenestemandspension,
ATP og
Fuld folkepension.

Dette særlige udvalg afsluttede sit arbejde i mar 1965 og skrev en meget fyldig og interessant betænkning (»Flyvevåbnet« har bragt uddrag i nr. 6/65 og 9/65), der giver anvisninger på, hvordan problemerne *kan* løses. Samordningen stilles i relation til, hvad andre har opnået på en sådan måde, at tjenestemændenes samlede løn- og pensionsforhold ikke forringes.

Arbejdsmarkedets tillægspension

Om *ATP* udtalte formanden, at FTF havde ydet en stor indsats i udvalget, der arbejdede med forslag til lov om arbejdsmarkedets tillægspension, for at få vore organisationer ind under ordningen, hvilket som bekendt lykkedes for tjenestemændene i år (lov af 11 maj 1965).

Tjenestemændenes ansættelsesforhold

Formanden beskæftigede sig dernæst med *tjenestemændenes ansættelsesforhold* og udtalte, at staten altid har måttet konkurrere med det frie arbejdsmarked om kvalificeret arbejdskraft, og man har derfor tillagt statens stillinger visse såkaldte tjenestemandsgoder, herunder pension, ferie- og sygeordning, mens man til gengæld ikke har ligget højt i pengeløn. Tjenestemandsgoderne har virket tiltrækkende på mange, men dette forhold er nu helt eller delvis udlignet som følge af den sociale opstigning i hele befolkningen, hvorfor staten må finde andre måder at yde på, hvis man vil opretholde tjenestemandsbegrebet. Den tidligere finansminister Poul Hansen sagde det klart:

»Hvis staten vil have kvalificeret arbejdskraft i tilstrækkeligt omfang, så må den konkurrere med det private erhvervsliv derom, og det vil sige, at lønvilkårene må være nogenlunde de samme, som bydes for tilsvarende kvalifikationer i det private erhvervsliv. Jeg tror, at det er en enkel læresætning, som man er nødt til at acceptere, og som man ikke vedvarende kan se bort fra.«

Et stærkt voksende antal af statens personale har forladt tjenestemandsansættelsen og er gået over til overenskomstansættelse, hvorved de har opnået en betydelig højere løn, uden at de har mistet synderligt på andre områder.

Dette forhold, at staten for store områder kører med to ansættelsesformer, har faktisk sprængt 1958-lønrammen, og der er herved opstået en uholdbar situation.

Det må blive en nærliggende opgave for den nye tjenestemandskommission at søge gennemført en harmonisering mellem de to ansættelsesformer, hvis de da begge skal bestå.

Tjenestemændene ønsker ikke at stå som en privilegeret befolkningsgruppe, men det er naturligt, at de søger at fastholde den stilling, de hidtil har haft i forhold til andre befolkningsgrupper.

Tjenestemandskommissionen

Videre udtalte formanden, at lønnings- og pensionsloven af 1958 allerede var forældet meget hurtigt, og regeringen nedsatte derfor *tjenestemandskommissionen af 11 jun 1965,* der udover det almindelige arbejde for en sådan kommission tillige kan overveje og fremkomme med forslag vedrørende tjenestemandsgruppers ansættelsesvilkår m. v. eller andre forhold, som udviklingen og erfaringerne siden 1958-loven har gjort det ønskeligt at løse.

Kommissionen, som man ønsker skal være hurtigt arbejdende, vil sikkert komme til at behandle meget andet end efterlønsordning, idet spørgsmål som ansættelsesforhold og lønskala m. v. næppe er til at komme uden om. Vi må snarest have en lønningslov, der sikrer tjenestemænd og funktionærer en lønordning, der er i overensstemmelse med lønudviklingen.

Der må tilsikres et reguleringssystem så smidigt, at det følger hele pris- og udgiftsudviklingen, så vi ikke taber i realløn i forhold til andre grupper, og den fortsatte udhulning af tjenestemandsbegrebet må bringes til ophør.

Funktionærernes forhandlinger
Hospitalslaboranterne

Afsnittet i formandens beretning vedrørende *funktionærernes forhandlinger* vil ikke blive behandlet her, men det skal nævnes, at FTF garantifond nu kommer i virksomhed i forbindelse med *hospitalslaboranterne ved statens hospitaler,* der har opsagt deres stillinger fra 1 dec 1965 som følge af uoverensstemmelserne vedrørende løn- og pensionsforhold.

Forhandlingsret

Danmarks Skibsførerforenings sag om forhandlingsret er afgjort ved Højesteret, som fandt, at Danmarks Skibsførerforening ikke skulle fremlægge fuldmagt fra hver enkelt skibsfører, før den kunne forhandle om nye overenskomster.

Samarbejde med andre organisationer

Om *samarbejde med andre organisationer* kunne formanden konstatere, at FTF ikke længere var udsat for idelige angreb, således som det tidligere havde været tilfældet fra LO, hvortil FTF nu har et neutralt forhold — en sameksistens.

Det økonomiske Råd

Formanden kom også ind på *Det økonomiske Råd,* som FTF stadig har støttet tanken om og ønsket at være medlem af. FTF har påpeget det uheldige i, at statistikker vedrørende indkomstudvikling altid omfatter oversigter over lønmodtagere, mens det er særdeles vanskeligt at påvise indkomstudviklingen for de såkaldte fri erhverv. Derved får sådanne oversigter let slagside, så lønmodtagerne stilles i relief, hvilket giver et skævt billede til skade for lønmodtagerne.

Allerede kongressen i 1963 krævede, at fremtidige redegørelser fra Det økonomiske Råd skulle udvides til at omfatte andre betydningsfulde indkomstgrupper, hvilket stadig ikke er sket.

FTF må derfor kræve, at der nu skabes lovhjemmel for en mere omfattende statistik så hurtigt som muligt.

I nov 1964 offentliggjorde Det økonomiske Råds formandsskab en redegørelse til regeringen, hvori det omtaltes, at de tjenestemandsansattes lønninger ikke var steget i samme takt som de øvrige samfundsgruppers, hvilket kunne motivere en justering, men samtidig advarede man imod, at denne justering forplantede sig videre til andre grupper, som *var* fulgt med i lønstigningerne i de senere år.

Professor Hoffmeyer — den ene af de tre vise mænd — blev nationalbankdirektør, og han udtalte 9 maj 1965 ved provinsbankernes årsmøde på Nyborg strand, at tjenestemændene og funktionærerne gennem pression havde bidraget til, at den indkomstpolitiske målsætning ikke var lykkedes i 1965. Denne udtalelse tog FTF skarpt afstand fra den 10 maj i en offentlig udtalelse, hvori man bl. a. fremhævede, at tjenestemænd i stat, kommune og koncessionerede selskaber havde måttet give afkald på ca. 2.000 millioner kr. ved gennemførelsen af efterslæbsreguleringen. Det var det beløb, som man skulle have haft i lønregulering efter lønningsloven og aftalerne fra 1958. FTF kunne ikke erkende, at ansvaret for, at den indkomstpolitiske målsætning for 1965 ikke

lykkedes, skulle pålægges tjenestemændene og funktionærerne.

Garantifonden

Garantifonden har haft betydelig fremgang i medlemstallet (fra 18.000 til 32.000), men tilslutningen må alligevel anses for at være for ringe, og formanden opfordrede kraftigt til generel tilslutning. Fondens midler er nu ca. 1 million kr., opsparet gennem et kontingent på 3,00 kr. pr. år pr. aktivt medlem. Det har været overvejet at indføre obligatorisk medlemsskab med et lavere kontingent i stedet for det nuværende system med frivilligt medlemsskab.

Studieudvalget

Studieudvalget har i det forløbne år gennemført mange arrangementer, weekend- og aftenkurser samt det årlige store kursus, alle med succes.

Medlemstal

FTF medlemstal er vokset betydeligt gennem en tilgang af 7 nye organisationer, og FTF har pr. 1 apr 1965 ca. 155.000 medlemmer fordelt på 55 organisationer, og flere har søgt optagelse.

Afslutning på beretningen

Som *afslutning på beretningen* udtalte formanden, at FTF nu snart har bestået i 14 år, og at FTF i dag ikke mere var en trossag, men en realitet. Vanskeligheder var overvundet, og ingen modstand udefra kunne i dag tilføje FTF væsentlig skade.

I håbet om, at FTF måtte bevare sin indre styrke og være i stand til at se sagerne i et sådant perspektiv, at organisationen fortsat kunne arbejde i kontakt med tiden og udviklingen, overgav formanden beretningen og forslaget til udtalelse til kongressens behandling.

Finansminister Grünbaum

Efter frokostpausen talte *finansminister H. Grünbaum* om statens rolle med hensyn til landets økonomi, og udtalte sig for, at der måtte planlægges, således at ikke bare »kræfternes frie spil« måtte råde. Finansministeren beskæftigede sig med årsagerne til vore økonomiske problemer og udtalte, at

— når der bruges mindre, end der produceres, må staten have underskud, men
— når der bruges mere, end der produceres, må staten have overskud.

Efter hans opfattelse var det ikke rigtigt, at det kun var lønningerne, der var skyld i vore økonomiske problemer, det var også i høj grad et spørgsmål om avancerne, og han mente, at såvel Dansk Arbejdsgiverforening som LO og tjenestemænd og funktionærer havde holdt sig inden for de rammer, som de vise mænd havde afstukket for lønpolitikken.

Staten måtte stadig overtage flere og flere opgaver og måtte derfor også have flere og flere penge ind i skat, men det nuværende system belastede i for høj grad lønmodtagerne, især mellemindkomsterne. Der var i dag så stor mistillid til vort skattesystem, at det var en belastning for dansk demokrati. Regeringen ville gerne indbygge skattefradragsreglen i kildeskatteforslaget, som var mere end en opkrævningsreform.

Opsparingen var steget voldsomt, men investeringerne var steget voldsomst.

Finansministeren ønskede en dansk pensionsordning i lighed med den svenske, hvor ATP-financiering stort set har løst problemet med boligbyggeriet.

Finansministeren ønskede sluttelig planlægning i økonomien gennem 3 eller 5 års prognoser og fremhævede, at planlægning ikke var ensbetydende med, at der ikke kunne ske ændringer. Prognoserne må ajourføres i takt med udviklingen.

Staten og borgerne var ikke modstandere, men måtte samarbejde. Vi havde *alle muligheder* for en god udvikling.

Drøftelse af formandens beretning

Der var herefter en kort *drøftelse af formandens beretning* og enkelte spørgsmål hertil. Heraf fremgik det, at FTF bl. a. i udvalg arbejder med spørgsmålet om eget

DER VAR ENGANG..

Peary Land ekspeditionen 1938

Oberst E. J. Overbye fortsætter her den i »Flyvevåbnet nr. 1/65 og 2/65 påbegyndte artikel om ekspeditionen, som obersten kalder »den hurtigst planlagte og gennemførte ekspedition til Nordgrønland«.

Ved min tilbagekomst fra flyveskolen i Ribnitz var *Gustav Holm* afgået mod Spitsbergen, så da påsken var overstået, blev der lige tid til at konstatere, at alt nødvendigt grej var kommet med nordpå, hvorefter rejsen gik til Travemünde, hvor Perssuak var ved at være klar til inspektion og prøveflyvning.

Sammen med maskinmester Schleimann havde kvartermester Poul Sørensen, der var udset til at være chief engineer på flyet, fulgt eftersynsarbejdet i Travemünde, men da hverken han eller jeg efter så kort kendskab til flyvebåden kunne tage ansvaret for den praktiske behandling af flyet på en sådan ekspedition, havde flyvevæsenet engageret to erfarne folk fra Lufthansa, flyveren Rudolf Mayr og flyvemekanikeren Franz Preuschoff, som begge havde fløjet mange ture over Sydatlanten med Dornier Wal. Preuschoff var desuden — ligesom mange af Flyvevæsenets mekanikere — uddannet som radiotelegrafist.

Den 25. april blev flyet overtaget efter en to timers prøveflyvning, og dagen efter blev flyet overført fra Travemünde til København, hvorfra flyveekspeditionens start fandt sted den 30. om morgenen, da vi havde fået melding om, at Gustav Holm var nået frem til Kings Bay, og efter 7 t 20 m flyvning landede vi i Trondhjem. Vejret var ikke særlig godt, da vi næste morgen startede mod Tromsø, og ved Lofoten var der tåge over søen mod vest, lave skyer og tæt regn indenskærs, så vi var tvunget til at lande ved Bodø kun 2 t 30 m efter starten. Da vi havde fået Perssuak forsvarligt fortøjet i bøje i havnen og drivvåde nåede frem til et hotel, blev vi budt velkommen med et erstatningskrav på 700 kr. Under landingsrunden havde vi i lav højde overfløjet en minkfarm, hvor en tæve havde ædt sine unger.

Næste eftermiddag klarede det så meget op, at vi kunne nå frem til Tromsø på 2 t 30 m ved at gå vest om Lofoten. Et besøg

på den udmærkede meteorologiske station i Tromsø gav imidlertid det meget nedslående resultat, at vejrforholdene nordover var meget ugunstige, så opholdet her kom til at strække sig over tre dage. Endelig den 6. maj kunne vi sige »på gensyn« til Tromsø og — efter en flyvning på 6 t 25 m overvejende under CAVU-forhold — lande ved Gustav Holm i Kings Bay, udfor den da forladte kulmineby Ny Ålesund, nu kun beboet af to norske fangstmænd.

Kings Bay og dets nærmeste omgivelser har været vidne til mange begivenheder i den arktiske flyvnings historie; siden Andree i 1897 startede sin flyvning i ballon herfra mod Nordpolen har mange flyvere benyttet fjorden som udgangsstation eller endestation for arktiske flyvninger, men det er en anden historie, som interesserede kan læse andetsteds.

Under hele opholdet i Kings Bay var vejret for det meste fint i den indre del af fjorden. Mod vest kunne man udenfor fjordmundingen næsten konstant se en fjern tågebanke, som syntes at være fast knyttet til kanten af isbæltet. Der blæste også en ret konstant og jævn nordlig vind ved overfladen, medens fjordvinden skiftede regelmæssigt med dagvariationen.

Den 7. maj, dagen efter ankomsten til Kings Bay, blev brugt til et grundigt eftersyn af fly og motorer, fjernelse af alt overflødigt udstyr, så der blev mest mulig vægt tilovers til fuld brændstofbeholdning og den ret omfattende nødudrustning, der bestod af telte, soveposer, ski og proviant, som kunne række i 1—2 måneder afhængig af betingelserne.

Allerede den 8. maj så det — efter vore primitive selvtegnede vejrkort — ud til, at vejrforholdene var gunstige, og vi besluttede os til at starte mod Grønland. Men kort efter passage af iskanten mødte vi tågen, som lå fra bunden og tilsyneladende højere end almindeligt over isbæltet. Vi prøvede at stige for at komme på toppen, men med den tungt lastede Wal gik det meget langsomt, og en hurtigt tiltagende isdannelse gjorde det umuligt at stige mere, så der var ikke andet at gøre end at vende om. Efter knap to timers flyvning landede vi atter i Kings Bay.

Lidt skuffede, men ellers ved godt mod gjorde vi klar til et nyt forsøg, og i ventetiden øvede vi os i at stå på ski ned ad fjeldet, hvilket nok kunne tiltrænges, da vi ikke havde prøvet det før. Mayr, der var fra Bayern, klarede sig selvfølgelig fint, men vi danske slap dog fra det uden brækkede ski, arme eller ben (jeg var lige ved at sige: mod sædvane).

Endelig den 10. maj om morgenen så det lovende ud igen, og en rekognoscering, som Sundby foretog med HM II'en mod iskanten, støttede vurderingen af vejrkortet, så ved ni-tiden startede vi igen mod Grønland, med kurs mod Nordostrundingen. Hensigten med denne flyvning var dels at få afsøgt området syd for den meget løst anslåede position for Fata Morgana Øerne, dels på denne noget kortere flyvning, at få et check for navigation og radioforbindelse med basis før den længere flyvning over Peary Land, og endelig at få konstateret om der, som forventet udfra tidligere erfaringer, kunne findes åbent vand syd for Nordostrundingen med mulighed for en eventuel nødlanding. Såfremt Perssuak på grund af motorhavari eller vejrforhold under flyvningen til Peary Land ikke kunne nå tilbage til Kings Bay, ville der da være et alternativ på Grønlands-siden, som lå indenfor Heinkelens rækkevidde, selv om den ikke ville kunne klare en tur-returflyvning, som ville sluge hele HM-II'ens brændstofbeholdning. Men ved en heldigt gennemført nødlanding med Perssuak ville der være brændstof nok ombord til at forsyne HM-II'en med en reserve til hjemflyvning. Så hvad enten det drejede sig om at flyve reservedele over, som ikke fandtes ombord i Perssuak, eller evakuering af besætningen, var der her en reel mulighed for en redningsaktion. Naturligvis ville en flyv-

ning på 6—7 timer med det enmotorede fly over områder, hvor der var meget små chancer for en heldig nødlanding, ikke være uden risiko, men betingelserne ville dog ikke afvige meget fra mange tidligere flyvninger i Østgrønland med HM-II.

Flyvningen forløb uden særlige begivenheder, vejret var fint med spredte tågebanker over isbæltet, men således at der overalt var gode observationsmuligheder til overfladen, og 2 t 40 m efter start nåede vi til Grønland lidt syd for Nordostrundingen, lidt sydligere end beregnet, hvilket formentlig skyldtes undervurdering af den nordlige vind eller måske afvigelser i misvisningen, men navigationsmæssigt var resultatet tilfredsstillende. Stod sydover til på højde med Mallemukfjeldet og satte atter kurs mod Kings Bay.

Under hjemflyvningen var vejret stadig fint og den lave iståge nærmest i opløsning. Mellem Nordostrundingen og Mallemukfjeldet havde vi observeret flere steder inde under kysten med åbent vand og god plads for landing og start, og det var med sikkerhed fastslået, at der ikke fandtes noget land mellem Svalbard og Grønland syd for den formodede position af Fata Morgana Øerne. Alt havde således på denne flyvning haft et tilfredsstillende forløb, og vi var opsat på snarest at udnytte de gode vejrforhold til den afgørende flyvning over Peary Land.

Men ved ankomsten til Kings Bay viste det sig, at en af de store gletchere havde fyldt hele fjordområdet udfor Ny Ålesund med kalv-is, så landing måtte foretages i den ydre del af fjorden, og det tog adskillige timer for ekspeditionens motorbåd at bugsere Perssuak ind til en sikker fortøjningsplads ved pieren, og enhver tanke om en snarlig start måtte skrinlægges, hvilket måske var meget heldigt, for næste dag satte det ind med kraftige snebyger, og det var åbenbart, at der blæste en nordlig storm vest for Spitsbergen, selv om vindforholdene i fjorden var ret rolige.

Det dårlige vejr varede i flere dage, så der blev god tid til at gøre klar til den lange flyvning, der var beregnet til at tage 11 af de 13 flyvetimer, der var til rådighed med top på tankene.

Den 15. maj om morgenen faldt sneen tæt og stille i Kings Bay, men i løbet af dagen klarede det op, og »vejrkortet« så tiltalende ud for Nordgrønland, men det var vindstille, og fjorden lå blank som et spejl hele eftermiddagen, og under de betingelser ville det være håbløst at prøve på at få en fuldlastet Wal i luften ved egen kraft (på Sydatlanten havde tyskerne altid benyttet katapult-start). Men sidst på eftermiddagen satte fjordvinden endelig ind, og i løbet af en timestid blev kattepoterne til små krappe søer, så vi besluttede os til start.

Efter en lang og vanskelig start kom vi i luften kl. 1920 og satte påny kurs mod Grønland, denne gang noget nordligere end ved foregående flyvning, nærmere betegnet direkte mod Kap Eiler Rasmussen på Peary Land. Da vi efter knap 1 times flyvning nærmede os iskanten, mødte vi atter ishavstågen, der stod som en kompakt mur fra overfladen, men denne gang kun op til ca. 500 m, så vi havde fået højde nok til at kravle over den. Vejret var iøvrigt meget fint, svag nordlig vind, skyfrit og med den sigtbarhed, som man kun finder i den kolde, tørre og støvfri polarluft.

Kort efter passage af iskanten ændrede tågen karakter og lå nu som et lavt (max. 40—50 m), tyndt og ret spredt dække, så der var gode muligheder for observation af overfladen, der viste det sædvanlige udseende: store ismarker vekslende med skruninger og spredte isskodser, med større eller mindre striber vand imellem, dog uden indbydende landingsmuligheder.

Både radioforbindelse og -pejlinger til basis virkede tilfredsstillende, og check på navigationen med solkompas og boblesekstant gav gode resultater, så alt så lovende ud. Mayr og jeg tørnede hver time ved rattet, for som tidligere omtalt var Wal'ens

retningsstabilitet temmelig sløj, så det krævede stadig koncentration at holde en nøjagtig kurs. Samtidig måtte vi — uden at sætte for meget fart overstyr — liste langsomt tilvejrs, så vi fik højde nok til flyvningen ind over Peary Land.

Da vi nærmede os Grønland, troede vi et øjeblik at have set Fata Morgana Øerne et stykke syd for vores kurs, men blev, da vi efter en kort kursændring fik bedre orientering, klar over, at det var den nordligste del af Nordostrundingen — Nakkehoved — som ingen af os tidligere havde set fra den synsvinkel.

Ca. kl. 2320 fløj vi ind over Herlufsholm Strand i en højde af 2500 m, og det varede ikke længe, før vi var klar over, at her var der mange geografiske nyheder at hente hjem, når vi sammenlignede de kort, vi havde til rådighed, med landet, som lå udbredt under os. Jeg er ikke lyriker og skal vel vogte mig for et forsøg på at beskrive de følelser, der griber en ved synet af helt ukendt land, men vil gerne bringe et citat fra Lauge Kochs beretning om flyvningen:

»Jeg havde besøgt Peary Land to gange tidligere, i 1917 på Anden Thule Ekspedition og i 1921 på Jubilæums Ekspeditionen. Hvor ofte havde vi ikke i disse to somre set ind i en fjord uden at være i stand til at se hele dens forløb. Hvor ofte klatrede vi ikke møjsommeligt op på en bjergtop i håb om at få vidt udsyn ind i landet, men kun for at finde dette spærret af endnu højere toppe.

Helt uafhængig af pak-is, dyb sne, bjergtoppe og kløfter, og med alle vore kræfter i behold skulle vi nu flyve ind over »den hvide plet«, det største geografiske tomrum, som endnu fandtes på Grønlandskortet, med den opgave at fylde det ud. Vejret var fint, solen stod højt på den nordlige himmel, det var en vidunderlig nat.«

I min begejstring langede jeg ud, slog Mayr på skulderen og råbte: »Siehst Du die Schönheit der Polarländer?« Hvortil Mayr svarede: »Ja, aber passt auf oder ich sende Hitler ein Telegram und dann will man in den deutschen Zeitungen folgende Überschrift lesen: Deutsche Volksflieger wird auf 82 Grad Nord Breite von plutokratischen, dänischen Marineflieger überfallen und dort misshandelt.«

Men nu blev der ellers travlhed i flyet med korttegning, fotografering, optegnelser osv. i de næste tre timer, medens vi fløj over den nordlige del af landet og passerede G. B. Schley Fjord, Fr. E. Hyde Fjord, De Long Fjord m. fl., der alle viste sig at være meget længere end angivet på kortet. Vendepunktet var fastlagt over I. P. Kochs Fjord nær vestsiden af Peary Land, men flyvningen blev her forlænget ca. 10 min. efter anmodning fra dr. Koch for at få fuld klarhed over forholdene vedrørende den i så mange år omstridte Pearykanal, som skulle adskille Peary Land fra det øvrige Grønland. Også denne geografiske gåde blev løst, kanalen eksisterede ikke, og fra bunden af I. P. Kochs Fjord blev kursen atter sat østover mod Independence Fjord og Nordøstrundingen, medens vi passerede Wandels Dal, Midsommersøen og Brønlunds Fjord. Sidstnævnte skulle jeg komme til at stifte nærmere bekendtskab med 9 år senere.

Da vi kom til Nordøstrundingen, stilnede aktiviteten af, og vi opdagede pludselig, at vi var både trætte og sultne. Provianten, der bestod af hårdkogte æg, knækbrød og kaffe på termoflasker, kom frem. Hjemflyvningen forløb under samme forhold som udflyvningen, indtil vi efter passage af iskanten måtte ind under et tæt skydække og fløj den sidste time i 5—10 m højde. Efter 11 t 25 m flyvning landede vi ved Gustav Holm, med brændstof i behold til endnu 1½ time.

Ekspeditionens opgaver var løst, og to dage senere stod vi sydpå via Tromsø og Trondhjem til København, hvor vi ankom den 20. maj kl. 1500, 21 dage efter starten, og vi havde da tilbagelagt 10.500 km med en samlet flyvetid på 57 t 50 m.

E. J. O.

hus og kursusejendom, men der var p. t. ikke midler til rådighed.

Formandens beretning blev taget til efterretning og udtalelsen enstemmigt vedtaget.

Regnskab for 1964
Ad dagsordenens pkt. 7, Regnskab for 1964
Enstemmigt vedtaget.

Kontingent for 1966
Ad dagsordenens pkt. 8, fastsættelse af kontingent for 1966
Den foreslåede forhøjelse fra 4 til 5 kr. pr. år pr. aktivt medlem blev enstemmigt vedtaget.

Valg
Ad dagsordenens pkt. 9, valg af formand
Formanden blev enstemmigt genvalgt m. akklamation.

Ad dagsordenens pkt. 10—13, diverse valg.
De foreslåede emner til forretningsudvalg, suppleanter hertil, revisorer og revisorsuppleanter blev valgt enstemmigt.

Eventuelt
Ad dagsordenens pkt. 14, eventuelt

Formanden for Danmarks Skibsførerforening, J. Kastrup Olesen, takkede FTF for støtten i sagen mod Danmarks Rederiforening.

Den islandske gæst takkede for indbydelsen til at overvære kongressen samt for den gæstfrihed, han havde modtaget.

Slutteligt rettede formanden en tak til den afgåede næstformand, kontorchef L. Edinger, for hans store arbejde for og i FTF.

— *H* —

Udtalelse fra kongressen

Fællesrådet for danske Tjenestemands- og Funktionærorganisationer (FTF) udtaler fra sin kongres onsdag den 27 okt 1965 følgende:

1. Lønudviklingen:

Kongressen udtaler sin anerkendelse af, at regering og folketing ved forhandlingerne i slutningen af 1964 og begyndelsen af 1965 indfriede de givne løfter vedrørende tjenestemændenes lønefterslæb til og med begyndelsen af 1964. Store funktionærgrupper inden for FTF har herefter også fået løst deres efterslæbsproblem.

Det var klart bevist — også af Det økonomiske Råd — at tjenestemændenes og funktionærernes lønninger siden lønrevisionen pr. 1 apr 1958 var steget væsentligt mindre end lønnen til andre grupper på arbejdsmarkedet, hvorfor det er helt urimeligt at pålægge tjenestemænd og funktionærer ansvaret for, at den indkomstpolitiske målsætning for 1965 ikke er lykkedes.

Kongressen går ind for hyppigere lønforhandlinger med det formål fremtidigt at undgå efterslæbsproblemer.

2. Det økonomiske Råd:

FTF's kongres krævede i 1963, at fremtidige redegørelser fra Det økonomiske Råd udvidedes til at omfatte andre betydelige og betydningsfulde indkomstgrupper. Dette krav er ikke opfyldt, idet de statistiske oplysninger, der forefindes, stadig kun gør det muligt nøjagtigt at registrere lønmodtagernes forhold.

Kongressen finder det derfor påkrævet, at der nu skabes lovhjemmel for en mere omfattende statistik, idet man stærkt understreger vigtigheden af, at en sådan statistik fremlægges så hurtigt som muligt.

3. Dyrtidsregulering af lønninger m. v.:

For tjenestemænd og funktionærer er den automatiske dyrtidsregulering et betydeligt

og — på grund af de stive lønsystemer — et nødvendigt led i de love og overenskomster m. v., der danner grundlag for de aftalte løn- og arbejdsvilkår.

Kongressen må derfor stærkt tage afstand fra, at dyrtidsreguleringen skal være genstand for angreb, hver gang samfundsøkonomiske problemer skal løses.

4. Pensionsforhold:

Kongressen udtaler sin anerkendelse af, at regering og folketing imødekom organisationernes krav om, at også tjenestemænd tilsluttes arbejdsmarkedets tillægspension (ATP). Hermed er samtlige FTF's 155.000 medlemmer omfattet af denne ordning.

Den fremtidige udvikling af de offentlige pensionsordninger følges med største opmærksomhed. FTF er positivt indstillet for gennemførelsen af en udvidet tillægspensionsordning gældende for hele befolkningen, da man må forudsætte, at funktionærernes og tjenestemændenes samlede løn- og pensionsmæssige status i forhold til andre grupper ikke derved forringes.

5. Skattereform:

Kongressen understreger på ny ønsket om en skattereform. Tjenestemændenes og funktionærernes krav til de politiske partier er fortsat: *Gennemfør en effektiv ligning, der lægger skattebyrden ligeligt på lønmodtagere og andre erhvervsgrupper.*

Merværdiafgiften kan blive et led i den af FTF ønskede skattereform, idet den *for det første* muliggør en mere effektiv kontrol med skatteligningen og *for det andet* — gennem omlægning af skattebyrden — vil gøre skatteunddragelserne mindre.

FTF vil derfor kunne gå ind for merværdiafgift under forudsætning af,

at provenuet af en merværdiafgift principielt anvendes til en nedsættelse — eller i den givne økonomiske situation træder i stedet for en forøgelse — af de personlige skatter,

at den enkelte skatteyders samlede skattebyrde i direkte og indirekte skatter omlægges, og

at der gennem særlige foranstaltninger drages omsorg for, at familier med børn og socialt vanskeligt stillede ikke rammes ved omlægningen.

FTF

MIDTSJÆLLANDS UNGDOMSSKOLE
Aunstrup pr. Jystrup
Tlf. Kirkebjerg 96 (03) 396.
Unge mænd 3.11.—30.3.
Unge piger 3.5—30.9.
INDRE MISSION

SPROGHØJSKOLEN
3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerge — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.
Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 2 86 Kalø Landboskole pr. Rønde.
Erik Skovmand M. Th. Kjær

Ungdomsskolen Øresund, Espergærde
Fællesskole for 14—18 årige.
10 mdr. fra 3. aug.—30. maj
5 mdr. fra 3. aug.—22. dec.
5 mdr. fra 3. jan.—30. maj
Nye undervisningslokaler, gode 4-mands værelser.
Enestående beliggenhed.
Et tilbud, som bør udnyttes af ungdommen.
Henvendelse om skoleplan til
forstander Arne S. Jensen.

NR. BROBY EFTERSKOLE
5 måneders fællesskole, november - marts
Understøttelse kan søges. Skoleplan sendes
Telefon Brobyværk 457
Kirsten og Erik Jensen

JARUPLUND HØJSKOLE
Jaruplund pr. Flensborg,
Sydslesvig.
Telf. 0015 Barderup 182
FÆLLESSKOLE 3.5.–1.9.

FAMILIEFORSIKRING

Fortolkning af betingelser

Fra tidsskriftet »Assurandøren« har vi hentet nedenstående udklip og kan i denne forbindelse oplyse, at major Poul Jensen havde anmeldt den omhandlede skade til sit forsikringsselskabs lokale afdeling, som afviste sagen under henvisning til, at ingen forsikring dækkede en sådan skade.

Flyverkommandoen fik derpå forelagt et dækningskrav fra majoren og indbragte spørgsmålet til forsikringsselskabet med positivt resultat — en fremgangsmåde, der tidligere med samme held er anvendt af værnskommandoen.

Man skulle synes det mærkeligt, at der kunne være diskussion, når den enkelte dækker sig på rimelig måde mod tab ved hændelige skader såvel privat som under tjenesten, således som forsikringsbetingelserne i det omhandlede tilfælde gjorde.

Det er godt at se retfærdighed ske fyldest!

Familieforsikringen dækker bl. a. tab eller beskadigelse ved:
»nedstyrtning af luftfartøj« eller ved, at de forsikrede genstande »rammes af sådant eller af nedfaldende genstande derfra«, dog ikke »skade opstået ved i luftfartøjet medførte sprængstoffer«.

Det er en bestemmelse, der — heldigvis — kun sjældet er brug for, hvorfor der i nogen grad savnes praktiske eksempler på dens anvendelse. Et tilfælde, som er indtruffet i sommer og fornylig anmeldt til et selskab, vil måske derfor have interesse.

Den 27. juli d. å. befandt en major i luftvåbnet sig som pilot ombord i en jetjager, der fik havari ude over Kattegat. Piloten lod sig skyde ud ved hjælp af katapult fra den nedstyrtende maskine og landede med faldskærm i god behold på vandet. Efter at have ligget her i en god halv times tid blev han fundet og taget ombord i færgen »Prins Bertil«.

Under opholdet i vandet var hans private — ret kostbare — ur blevet ødelagt, hvorfor han har rettet forespørgsel om skadens dækning under sin familieforsikring.

Efter ordlyden af den citerede betingelse har pågældende selskab ment sig forpligtet til at yde dækning og har derfor anerkendt skaden.

LÜNELL & CO
Våben en gros
ENGHAVEVEJ 17
ÅLBORG
TELF. 12 94 44.

CALTEX
CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørsservice - Lynladning - døgnvagt
Telf. 94 23 04 **Herlev Hovedgade 191**

FLYVEVÅBNET'S
nye regimentslips
til civil brug

MØNSTERBESKYTTET

Kr. 28,50

Fås på de forskellige
flyvestationer og
hos eneforhandleren

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

METALTRYKKERIET
»HAUSHØJ«
v/ Eigil Jensen
Bjælkes allè 13, Kbh. N.
Tlf. Taga 5448

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri

Drik den sunde og velsmagende
ÆBLEMOST fra
FARENLØSE MOSTERI
Telf. Nordrup 66
DEN ER GULDHORN GARANTERET ..

ENEFORHANDLER:

HELGE MADSEN

KONGELIG HOFLEVERANDØR

ØSTERPORT . TELEFON: PALÆ 8968 . GIRO 468 13

Orienteringsbesøg ved Flyvevåbnet

Flyvevåbnet har i efterårsferien 1965 afholdt sit fjerde arrangement for gymnasieelever for at gøre dem opmærksom på de uddannelses- og fremtidsmuligheder, der findes for studenter i vort værn.

Orienteringsbesøgene påbegyndtes i 1962 som et forsøg, idet Træningskommandoen indbød 25 københavnske gymnasier til at sende 1—2 mandlige elever fra 3. gymnasieelever som deltagere i et 3 dages besøg ved Flyveskolen.

17 gymnasieelever deltog i besøget, som omfattede en orientering om Flyvevåbnet, pilotuddannelsen, samvær med flyveelever under uddannelse, flyvetur med Chipmunk, besøg ved de forskellige grene af virksomheden på Flyveskolen og Flyvestation Avnø samt en afsluttende demonstration af flytyper i luften.

På grundlag af de indhøstede erfaringer og elevernes kommentarer til arrangementet besluttede Træningskommandoen sig for at tage skridtet fuldt ud og invitere samtlige landets gymnasier til at deltage i 1963.

Der blev indbudt 95 gymnasier, og der tilmeldte sig ialt 104 deltagere, som blev fordelt på to hold, idet tidsskemaet fik følgende forløb for første hold:

Mandag formiddag — bustransport for deltagerne fra København og Sjælland samt øerne.
— flytransport fra Jylland-Fyn.

Mandag eftermiddag — foredrag og orienteringer.

Tirsdag formiddag/eftermiddag — flyvning og besøg ved de forskellige enheder.

Tirsdag aften — foredrag om rakettjenesten.

Onsdag formiddag — demonstration af fly.

Onsdag eftermiddag — hjemrejse pr. bus og fly.

Andet hold fulgte samme skema blot forskudt til dagene onsdag-fredag.

Også 1963-arrangementet blev en succes, som fulgtes op efter samme retningslinier i 1964 med ialt 144 deltagere. Den væsentligste ændring i 1964 var, at der blev indlagt et besøg ved raketeskadrillen på Stevns, hvilket var en absolut forbedring. Desværre lagde vejret sig hindrende i vejen for flyvning, således at såvel transport- som demonstrations- og elevflyvningerne ikke kunne gennemføres som planlagt.

Stillet overfor dette besluttede Træningskommandoen sig for at indstille til Flyverkommandoen at lade 1965-orienteringsbesøget afholde på en operativ flyvestation, og man indstillede, at det skulle være Flyvestation Skrydstrup i 1965.

I alt deltog 138 elever efter stort set samme program som tidligere, men med langt større muligheder for at gennemføre programmet uafhængig af vejret, idet man lod orienteringsflyvningerne foregå med militært transportfly. Endvidere blev der mulighed for at vise eleverne de forskellige eskadrilletyper — kort sagt en operativ flyvestation i hverdagen.

Flyvestation Skrydstrup løste opgaven med glans, og af elevernes besvarelse af et spørgeskema om arrangementet fremgår det da også med al ønskelig tydelighed, at dette er den rigtige form, omend nok flyvningen for eleverne primært bør afvikles med Chipmunk i stedet for med transportfly, der så kan være alternativ.

Såvel rejse som indkvartering og forplejning er ydet af Flyvevåbnet, og der er næppe tvivl om, at arrangementer af denne karakter er særdeles værdifulde i rekrutterings- og informationsarbejdet, og de nyder da også i allerhøjeste grad Flyvevåbnets øverste chefers bevågenhed. Nogle vil måske så spørge, om det rent kontante udbytte i antal ansøgere som følge af disse bestræbelser. Det kan her oplyses, at af de i 1962

—64 deltagende 265 gymnasieelever har til dato 48 ansøgt om pilotuddannelse, og heraf er 30 antaget, medens der for indeværende ikke kan siges noget om antallet af bestående. Det må her bemærkes, at Træningskommandoen ikke begrænser deltagerne til de, der ikke bærer briller, idet synspunktet er og bør være, at det er et orienteringsbesøg ved og om Flyvevåbnet og de uddannelsesmuligheder, der kan tilbydes gymnasieeleverne. Der har da også været nogle henvendelser om andre uddannelser som f. eks. elektromekaniker og raketofficer, og man må da håbe, at besøgene vil kunne virke fremmende på tilgang også til andre tjenestefelter. — *H* —

Tjenestemandens Lommebog 1966

43. ÅRGANG . 400 SIDER . KR. 7,75

med 16 siders 4-farvet verdensatlas . Indbundet i plasticbind

Almene oplysninger:

Notesblade.
Oversigtskalender 1966.
Noteringskalender 1966.
samt jan., feb., marts 1967.
Hellig- og mærkedage 1966 og 67.
Telefon-, adresse- og erindringslister.
Flagdage.
Kongehuset, Danmarks kongerække.
Ministeriet, folketinget.
Folketingsvalg.
Vederlag og pension for ministre.
Folketingsmænds pension og vederlag.
Ministerierne fra 1901 til dato.
Folkemængden i Danmark.
Vejlængdetabeller.
Verdensdelenes og de forskellige landes areal og folkemængde, samt deres besiddelser i de forskellige verdensdele.
Valg og valgret.
Motorkøretøjers kendingsbogstaver.
Museer og seværdigheder.
Telegraftegn.
Post, telegram- og telefontakster.
Indtægtsgrænsen for sygekassemedlemmer.
Kassebog på 24 sider.

Lønnings- og pensionsforhold

for statens, folkeskolens og folkekirkens tjenestemænd. Desuden lønningsforholdene for privatbanernes og telefonselskabernes tjenestemænd samt for tjenestemænd i København, Frederiksberg, Gentofte, Århus, Ålborg, Odense og øvrige købstadskommuner. Endvidere lønningerne for overenskomstlønnet personale.

Løn- og pensionstabeller pr. 1. okt. 1965 for staten, kommunerne og folkeskolen

Stillingernes klassificering indenfor staten, kommunerne og folkeskolen

Desuden et afsnit omhandlende de personlige skatter

Stor noteringskalender og 24 regnskabssider

Bogen kan rekvireres fra forlaget »Tjenestemandens Lommebog«, Risskov, ved indsendelse af 7,75 kr. på postgiro 564, foruden at den også fås hos bog- og papirhandlere samt i kioskerne.

Tjenestemandsleksikon på 400 sider i lommeformat

KORT.... ....af hvert

Flyvevåbnet

Hans Majestæt Kongen har ved reskript benådet Oberstløjtnant J. B. Danielsen, ridder af Dannebroge, med Ridderkorset af Dannebrogsordenen.

☆

Med udgangen af dec d. å. afskediges Oberst E. J. Overbye, R. af Dbg., FM 2 på grund af alder i nåde af flyvevåbnets linie med pension.

Når Obersten trækker sig tilbage, har atter en af flyvningens rigtige pionerer forladt os.

Obersten var på flyveskole i 1931 som Søløjtnant I ved Marinens flyvevæsen, og utallige er de poster, OB i sin lange tjeneste har bestridt. Bedst kendt er formentlig OB Overbyes indsats i forbindelse med Grønlands-flyvningen, hvor OB deltog i bl. a. Lauge Kochs ekspeditioner 1933 og 34. Fra 1939—43 sejlede OB som skibschef og blev endelig forsat til Flyvevåbnet i 1950.

☆

Major L. F. Hansen — operationsofficer på FSN Karup — er fra den 16 okt d. å. udnævnt til oberstløjtnant.

☆

Konkurrencen om Flyvevåbnets mesterskab i FLYFEMKAMP 1965 er blevet afviklet på FSNÅLB fra den 1—4 nov. I lighed med tidligere år havde man inviteret såvel det norske som det svenske flyvevåben til at deltage, men kun det svenske hold var i stand til at komme.

Individuel dansk mester 1965 blev FLLT-2-R E. R. Hansen, FSN SKP. Et bemærkelsesværdigt resultat, da FLLT deltog for første gang efter at være gradueret fra ÅLB-TFL med Klasse 65 — I pr. den 24 jul 65.

Holdresultaterne var:

Nr. 1	Sverige	43 points
Nr. 2	FLOS	126 points
		(Michael Hansens pokal)
Nr. 3	FSN SKP	142 points
Nr. 4	FSN KAR	144 points

Den indsats, der træningsmæssigt skal ydes for at opnå et resultat i denne fornemme flerkamp, er utrolig stor, og man må beklage, at det i den grad kniber med den fornødne tid til rådighed for både eskadrillerne og den enkelte pilot.

☆

AOF har nu udsendt bogen »Focus på tjenestemanden«, der er beregnet som grundbog for de studiekredse, som AOF arrangerer i vinter i samarbejde med organisationerne under CO I og Dansk Kommunal Arbejderforbund. Bogen giver på sine 106 sider en udmærket indføring i tjenestemandsreglerne; ifølge forordet er størstedelen af stoffet hentet fra Dansk Postforbunds studiekredsmateriale. Et afsluttende afsnit om »Tjenestemanden og samfundet«, der beskæftiger sig med aktuelle tjenestemandsproblemer, er ført helt op til dato, hvorimod man i bogens pensionsafsnit og skemaer til pensionsudregning savner omtale af og plads til ATP.

☆

Søværnet

Kommandør i søværnet Ole Brinck-Lund er fra den 1 dec d. å. udnævnt til kontreadmiral og ansættes som chef for Søværnstaben.

ABI

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.

Telefonnumre: (01) 89 07 61, lokal 168

Gironummer:

Organisation 67005

»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag 0800—1500.

Forretningsfører:

Fru J. E. Nielsen.

Stats-kontrolleret undervisning pr. brev

Skriv efter studiehåndbog med oplysninger om 120 brevkurser – gratis og uden forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

STEDER—

der er et besøg værd!

GRØNLÆNDERKROEN (066-4 1411) Sejet 35
Grønlænderstemning. Særprægede lokaler med grønlandske brugsting og rariteter. Vi serverer særpræget mad — prov vor HVALBØF. Hotellet har 11 hyggelige værelser. Kroen ligger i Brund, 11 km ad Horsens-Snaptun-Juelsmindevejen.
Selskaber indtil 100 couverter modtages.

MØLLEKROEN
Lige overfor Bisholt Mølle 11 km sydøst for Horsens

MATERIALE TIL NR. 1

skal være redaktionen i hænde senest den 1. januar

FILSKOV KRO

Skønt beliggende i den storslåede jydske natur —. Et godt madsted — hvor landevejene mødes. Velkommen til

Telefon Filskov 5

Hotel Skansen

Ebeltoft

ÅRET RUNDT WEEK-END ELLER FERIEOPHOLD

Der er herligt på BLAAVAND KRO ved Vesterhavet — en storslået natur ved det buldrende hav. — Hyggelige og pæne værelser m. centralvarme og varmt vand.

Maden er et kapitel for sig — den er vidunderlig, vi kræser op for Dem til enhver tid.

Bestil plads i god tid, vi vil ha' lov til at hygge om Dem!

BLAAVAND KRO

ved Vesterhavet

Telefon Blaavand 17

RATIONALISERING

Vi fortsætter hermed uddraget af »Betænkning om effektivisering af statsadministrationen«, som blev påbegyndt i sidste nummer.

Udvalg og andre organer vedrørende forenkling og tilrettelæggelse af statens forvaltning

Forvaltningsnævnet og dets sekretariats virksomhed er af rådgivende art. Gennemførelsen af forslagene sker på de undersøgte institutioners ansvar. Ofte nedsætter institutionerne gennemførelsesudvalg, hvori forvaltningsnævnets sekretariat er repræsenteret, ligesom sekretariatet har været repræsenteret i en række andre udvalg. Sekretariatet har herved haft mulighed for at fremføre de rationaliseringssynspunkter, der kunne anføres vedrørende bestående eller planlagte administrationsenheder.

De samlede udgifter (excl. husleje) i forbindelse med forvaltningsnævnet og dets sekretariat andrager 600.000 kr. årlig. Udgifterne i forbindelse med finansministeriets konsulent i databehandlingsspørgsmål og dennes medarbejdere (for tiden 2), der arbejder i tilknytning til forvaltningsnævnet udgør ca. 175.000 kr. årlig.

Af det anførte fremgår, at en række af de tværgående problemer, som det i sin tid var pålagt forvaltningskommissionen at tage sig af, så som grænsedragningen mellem centraladministration og lokal administration, mellem departemental administration og institutionsadministration m. v. ikke systematisk er blevet behandlet af forvaltningsnævnet.

Endvidere har forvaltningsnævnet bl. a som følge af mangel på personale kun i begrænset omfang over for styrelserne haft mulighed for at følge op i hvilket omfang disse gennemførte nævnets rationaliseringsforslag.

c. Det personalepolitiske udvalg.

På grundlag af en indstilling fra forvaltningsnævnet nedsatte finansministeren i 1960 det personalepolitiske udvalg med et omfattende kommissiorium vedrørende rekruttering, ansættelse og introduktion af nyt personale, instruktion og uddannelse af personale, omflytning af personale uanset de bestående personalemæssige afgrænsninger mellem styrelserne, etablering af et fælles personalekontor for centraladministrationen samt overvejelse af mulighederne for inden for centraladministrationen i højere grad at anvende ikke-akademisk personale.

Forvaltningsnævnets formand blev formand for udvalget.

Udvalget har først overvejet spørgsmål i forbindelse med personalets efteruddannelse og har i 1962 afgivet betænkning herom. Siden efteråret 1963 har der været iværksat en række forsøgskurser, på hvilke gives efteruddannelse dels af sekretærer og assistentpersonale fra statsadministrationen, dels af administrativt personale fra kommunerne. Kurserne finder sted i København, Roskilde, Odense, Kolding, Århus og Ålborg.

I erkendelse af, at der er et permanent

behov for sådan efteruddannelse, og at det er af betydning at få tilvejebragt faste rammer for denne, har folketinget med tilslutning fra samtlige partier den 10. marts 1965 vedtaget loven om Danmarks Forvaltningshøjskole.

Forvaltningshøjskolen skal virke for efteruddannelse af personale i statens og kommunernes forvaltning samt fremme fælles drøftelser og undersøgelser af dermed forbundne spørgsmål. Forvaltningshøjskolen skal ledes af en af finansministeren beskikket bestyrelse, hvori også kommunerne er repræsenteret. Udgifterne ved skolens drift afholdes af statskassen.

Vedrørende de øvrige punkter i udvalgets kommissorium foreligger endnu ingen indstilling.

d. Administrationsudvalget af 1960.

Administrationsudvalget af 1960 er nedsat af statsministeren med den opgave at formulere mere generelle retningslinier for den kommende udvikling af administrationen samt efter drøftelse med statsministeren at foretage nærmere undersøgelse af de enkelte ministeriers opbygning og sagsområde.

Der skulle foretages en mere principiel gennemgang af den historisk betingede opgavefordeling mellem departementer på den ene side og særlige institutioner såsom direktorater, inspektorater, tilsyn m. m. på den anden side. Endvidere skulle udvalget overveje, om der ved ændringer i opgavefordelingen mellem departementer og institutioner samt eventuel ved visse omlægninger i sagsfordelingen mellem ministerierne ville kunne opnås besparelser og administrative forenklinger.

Udvalgets formand er departementschefen i finansministeriets lønningsdepartement, og udvalget bistås bl. a. af chefen for forvaltningsnævnets sekretariat.

Fra efteråret 1962 fik yderligere repræsentanter fra personaleorganisationerne sæde i udvalget.

Siden oktober 1964 er administrationsudvalget henlagt under finansministeriets ressort.

Administrationsudvalget har hidtil afgivet 4 betænkninger.

I udvalgets 1. betænkning foretages en gennemgang af centraladministrationens almindelige organisation og opridses principielle retningslinier herfor, der delvis afviger fra det hidtidige mønster. Herefter bør de enkelte ministerier søges opbygget med eet departement og et eller flere fagdirektorater. Departementerne skulle betragtes som sekretariater for ministrene, hvis hovedopgave er udarbejdelse af lovforslag og af generelle forskrifter for den øvrige statsforvaltning, behandling af bevillingsspørgsmål, central planlægning o. lign. samt afgørelse af sager, som er afgjort af andre led i forvaltningen, men som ved indankning indbringes for ministeren.

Fagdirektoraternes opgave skulle være at administrere de opgaver, som i dag er henlagt til departementerne i øvrigt samt til de nuværende direktorater, hvilket i princippet er at træffe afgørelse i enkeltsager og udøve tilsyn med overholdelse af fastsatte forskrifter. Direktoraterne skulle også have initiativpligt over for departementerne med hensyn til påkrævede forslag om ændringer i gældende lovgivning.

Udvalgets 1. betænkning indeholdt desuden en gennemgang af og forslag til æn-

dringer i uddannelsesvæsenets organisation, herunder forslag til en samling af administrationen af uddannelsen under undervisningsministeren. Tillige blev stillet forslag til oprettelse af kulturministeriet. Udvalgets forslag er i hovedsagen blevet gennemført.

I udvalgets 2. og 4. betænkning er foretaget en gennemgang af de områder, der henhører under arbejds- og socialministeriernes forretningsområde og fremsat forslag om en mere rationel sagsfordeling mellem et arbejdsdepartement og et socialdepartement samt om udlægning til et direktorat af en del af socialministeriets sagsområde. Udvalgets forslag er nu realiseret.

I udvalgets 3. betænkning er behandlet administrationen af told- og forbrugsafgiftslovgivningen, og udvalgets forslag har medført væsentlige ændringer i den hidtidige opbygning af administrationen på dette område.

I 1962 nedsatte statsministeren en arbejdsgruppe med den opgave at overveje revisionsdepartementernes og hovedrevisionens forhold og afgive betænkning herom til administrationsudvalget og deltage i udvalgets videre behandling af spørgsmålet.

En af gruppen fornylig afgivet betænkning behandles for tiden i administrationsudvalget.

e. Udflytningsudvalget.

Ved skrivelse af 21. december 1961 nedsatte statsministeriet et udvalg — udflytningsudvalget — med den opgave at lade undersøge i hvilket omfang det af egnsudviklingshensyn ville være fordelagtigt at foretage en udflytning fra hovedstadsområdet af dele af statsadministrationen.

Statsministeriets departementschef var tidligere formand for udvalget, hvori finansministeriet var repræsenteret ved lønningsdepartementets chef, ligesom chefen for forvaltningsnævnets sekretariat var medlem. Udvalget er nu henlagt under indenrigsministeriet.

Udvalget har i 1964 afgivet sin første betænkning og heri redegjort for de generelle problemer, der opstår i forbindelse med udflytning fra hovedstadsområdet af statsinstitutioner. Udvalget har endnu ikke afgivet nogen indstilling om flytning af bestemte institutioner.

Selv om der ved nedsættelsen af dette udvalg til dels er sigtet på at opnå en mere ligelig fordeling af statens administrative organer over landets forskellige egne ud fra egnsudviklingshensyn, må der dog tillige i udvalgets overvejelser indgå en væsentlig hensyntagen til mulighederne for en effektivisering af administrationen gennem dekoncentration.

f. Statens nævn for papir og tryksager.

Spørgsmålet vedrørende tilrettelæggelsen af statsmyndighedernes indkøb og forbrug af tryksager samt udgivelse af trykte publikationer er siden 1948 henlagt under finansministeriet, som i februar 1948 nedsatte et nævn med repræsentanter for forskellige statsstyrelser, der skulle være rådgivende i disse sager.

Nævnet har taget stilling til, hvilke trykknings- og forlagsopgaver finansministeriets kommitterede for papir og tryksager bør tage op, og hvilke der kan overlades private, principperne for blæk- og carbonordningerne, spørgsmålet om størrelsen af provisionen til Danske Boghandleres Kommissionsanstalt for salg af statens publikationer, driften af forsvarsministeriets trykkeri. Endvidere har nævnet medvirket til standardiseringen af dokumenter, der tinglyses.

For tiden behandler nævnet en betænkning afgivet af et af ministeriet for kulturelle anliggende nedsat udvalg om anvendelse af papir inden for statsforvaltningen. Endvidere har det en bekendtgørelse vedrørende iværksættelse af trykningsarbejder. herunder trykning og offentliggørelse af statens kommissions- og udvalgsbetænkninger under udarbejdelse.

g. Finansministeriets kommitterede for papir og tryksager.

Stillingen som kommitteret for papir og tryksager blev oprettet ved bekendtgørelse af 28. februar 1948 og i henhold til de deri indeholdte regler yder den kommitterede statsmyndighederne vejledning og bistand ved iværksættelse af trykningsarbejder og foretager efter anmodning indkøb af tryksager for myndighederne og yder bistand ved udformning af blanketter.

Det påhviler myndighederne at rådføre sig med den kommitterede om tryksagers opsætning og udstyr, valg af papirkvalitet m. v. og tilbud om udførelse af større arbejder. Faste aftaler om trykning skal forelægges den kommitterede, forinden aftale sluttes. Den kommitterede reviderer regninger på trykkearbejde og afgiver bestilling på bogtrykarbejde for kommissioner og nævn, hvorved opnås betydelige besparelser.

Desuden har trykningskontoret en rotaprint-afdeling, ligesom der til lyskopiering af tegninger og lign. for alle statsinstitutioner i 1963 er etableret et lyskopieringsanlæg.

Trykningskontoret er repræsenteret i flere udvalg under Dansk Standardiseringsråd.

Den kommitterede deltager i møderne i statens nævn for papir og tryksager, og han kan forelægge principielle spørgsmål for dette nævn.

fortsættes

Mac Baren
tobakker

GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:
torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:
onsdag kl. 16.00—18.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:
fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

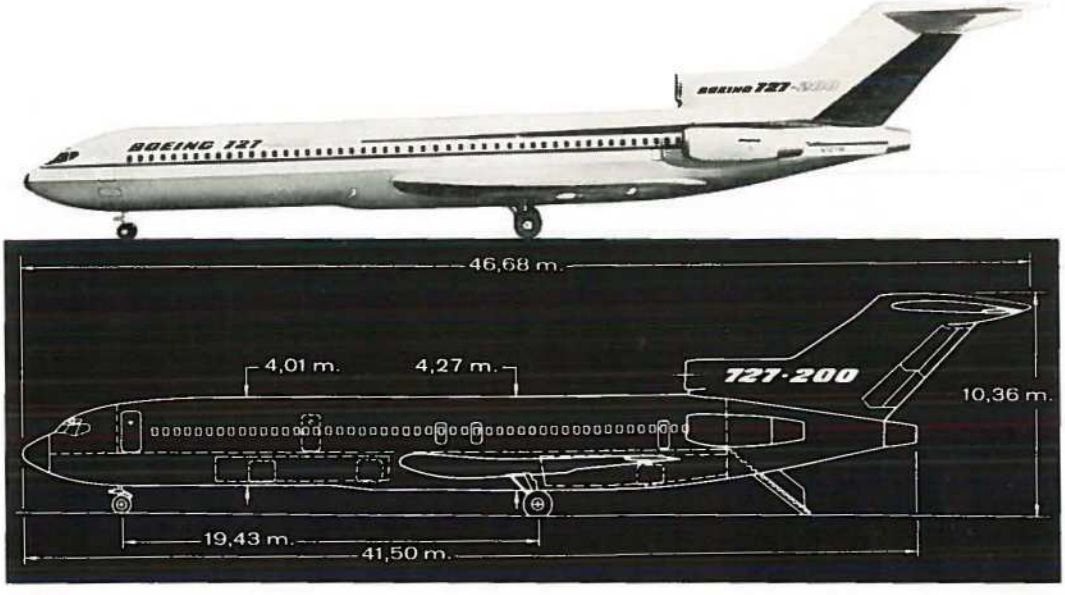
DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

Palads
Teatret

NØRREGADE 29, VEJLE
TELEFON 2000

FORSALG
kl. 16.00-17.30

Endnu en ny Boeing med større fortjenstmuligheder - den ny, længere 727-200



Familien Boeing 727 kort- til mellemdistance jets har nu fået et nyt medlem, 727-200.

Den nye -200 model, der er godt 6 m længere end standard 727, kan medtage 126 passagerer på økonomi/1. klasse kombinationen eller op til 170, når pladsen udnyttes helt. Plads-kilometer omkostningerne vil blive reduceret med 20 %. 727-200 kan operere fra de samme, små, kortbanede lufthavne som den nuværende 727 benytter.

Standard 727 har leveret beviser for, at den er det mest økonomiske og mest profitable fly, der nu flyver på korte og mellemdistance ruter. Den nye -200 er konstrueret til at hjælpe selskaberne til at flyve med endnu større fortjeneste på tæt trafikerede ruter.

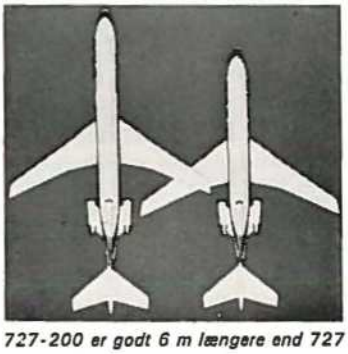
Denne nyeste jet er det femte medlem af Boeing 727-familien, der er beregnet til at møde særlige krav til ruterne. De andre indbefatter Standard 727, 727C, 727QC - omstilbare fragt-passager modeller - og den planlagte 727M, en militærmodel til støtte- og forsyningstjeneste.

Siden Boeing 727 i februar 1964 begyndte leveringen, har disse maskiner befordret over 11 millioner passagerer og har opereret med fragtfaktorer godt over industriens gennemsnit. De har opnået en startpålidelighed på 98 %. Boeing 727 har desuden vundet stor popularitet hos passagererne og har fået større ros fra piloter og administration end noget andet nyt fly i en årrække.

Boeing 727 er leveret til eller i ordre fra 25 luftfartsselskaber over hele verden.

BOEING 727

727-200 plads/km omk. bliver 20 % lavere



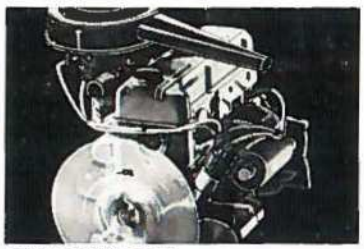
727-200 er godt 6 m længere end 727

HOLBERGSVEJ 34
HELSINGØR
517

NY OPEL REKORD

SMUKKERE... nye elegante linier - lækker ny front med store "panorama"-lygter - moderne forsænket hæk med 4 baglygter. Luksuriøst og raffineret interiør - virkelig komfortable pladsforhold. En luksusvogn med fornuft i...

SIKRERE... endnu større sporvidde og lavere tyngdepunkt giver en enestående vejkontakt - 2-kreds bremsesystem. Samtlige modeller har skivebremser på forhjulene. En sikker vogn, man kører trygt i...



STÆRKERE... Helt nye motorer med større ydeevne - højere tophastighed og endnu bedre acceleration. Nu også med 1,9 l motor. 5 hovedlejer - 12 volts batteri. En robust vogn helt igennem...

Nu er den nye Opel Rekord her - smukkere, sikrere og stærkere end nogensinde - en vogn man er stolt af og kan stole på... Se den hos Deres forhandler og få alle yderligere oplysninger. At vide noget om en Opel Rekord, er at vide noget godt om den... Der er 15 forskellige Opel Rekord versioner: 2- og 4-dørs sedan - Coupé, Caravan, Combi og Varevogn - med rat-, gulv- eller automatgear - alle modeller med separate forsæder (bænksæde mod bestilling) - leveres med 1,5 l (67 HK), 1,7 l (84 HK), 1,9 l (102 HK) eller 2,6 l (6 cyl. - 115 HK) motor.

OPEL REKORD GM

Stabil med stil

2558

Flyvevåbnet

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 5 **1965**

STEDER - -
DER ER ET BESØG VÆRD!

VESTER MØLLES RESTAURANT
ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.

Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur, da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plet – ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for, at De vil får en pæn og nobel servering.

God parkeringsplads.

Læg turen ad Vestkysten - spis på **Højkro**
- det er **mad**
- der er hygge på **Højkro**

Tove og Carl Sørensen - Tlf. Højer 4 23 20

KILDEKROEN
Sæby – Telefon 31
Selskaber indtil 400 kuverter
Musik og dans hver aften

HOTEL TRE EGE
Få minutters kørsel fra Århus centrum ad hovedvej A 15, byens smukkeste hotel, centralt beliggende. 32 værelser med privat bad/toilet og telefon. God parkeringsplads. Restaurant, pejsestue og bar. Tre Ege er i alle henseender et virkeligt eksklusivt hotel. Brabrand v. Århus.
Telf. (061) 6 10 00.

Restaurant **LA STRADA**
Midt i byens hjerte.
Torvet 1 Silkeborg Tlf. (068) 1475
- - - stedet, hvor alle morer og hygger sig til hverdag og fest.
Med venlig hilsen - restaurator F. Kubel

Hotel Skansen
Ebeltoft

STRANDHOTELLET
Emmelev Klev pr. Højer
Telf. (047) 4 25 88

FAABORG KRO pr. Varde
Telefon Faaborg 16
Kroen ligger et par km syd for landevejen Esbjerg–Grindsted
Kendt for at være et godt madsted til fornuftige priser. God parkering. – Turist- og rejseselskaber på indtil 250 personer modtages.

SIGNESMINDE KRO
Et godt madsted –
God frisklavet ren kaffe med dejlig hjemmebagt brød
SERUP pr. SKÆGKÆR
Telf. (068) 1 Serup 43

HOTEL BORGERFORENINGEN
Haderslev
Telf. (045) 2 2162
Selskabs- og kongressale fra 10–600 pers.
Sønderjyllands nyeste danserestaurant
Moderne vær. m. varmt og koldt vand
Intim spiserestaurant m. specialiteter fra alverdens lande.
Stor parkeringsplads til 100 biler.

KIBÆK MISSIONSHOTEL
Telf. Kibæk 3
Byens eneste hotel, lige over for stationen
12 km fra Herning ad den nye omkørselsvej Herning–Varde–Esbjerg
Fjernvarme, varmt og koldt vand
Gode senge, rimelige priser

HOTEL HIMMELBJERGET
Telf. Gl. Ry 45

JELLINGE KRO
Telf. Jellinge 6

Gode værelser - en høflig og god betjening og et godt madsted
med venlig hilsen A. Abildskov Nielsen

Nr. 5 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Pilotproblemer
— Raketskydninger 1965
— Flyvevåbnets statistiktjeneste
— Bogkronik
— Fra Folketinget
— Flyvevåbnets Bibliotek
— FTF meddeler
— Skrivebords FUT

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 05 01, lokal 274.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Træningskommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

Redaktionen af dette nr. er afsluttet 27-5-65

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Spiritus-begrænsningen

For snart mange år siden skete der på en flyvestation en episode, hvori kun ganske få officerer var involveret, men som desværre fik vidtrækkende følger for alle officerer i Flyvevåbnet. Strenge regler for udskænkningen af spiritus på de operative flyvestationer blev indført, ligesom også andre bestemmelser for officerernes omgang med spiritus i kvartererne m. v. så dagens lys ved denne lejlighed.

Alle har vænnet sig til disse restriktioner, og selvfølgelig er det ret og rimeligt, at der findes bestemte lukketider til hverdag, ligesom flyvestationschefens tilladelse til at dispensere også har virket formildende på det, vi i sin tid syntes var så urimeligt hårdt i forhold til de bestemmelser, der fandtes før episoden, og som forøvrigt i dag stadig er gældende i Hærens — Søværnets — og visse privilegerede messer i Flyvevåbnet. Nu skal man jo ikke tage noget fra andre, bare fordi man ikke selv kan opnå samme fordele, men det må vel siges at være svært at se, hvad forskellen er på messerne uden restriktionerne og så de operative flyvestationers — det kan da ihvertfald hurtigt fastslås, at der findes eller kommer flyvende personel overalt.

I Danmark som helhed kan der købes øl og spiritus døgnet rundt undtagen på en operativ flyvestation. — Det anses for almindelig høflighed at tilbyde en gæst en drink før frokost og en øl til maden, men det lader sig ikke gøre i dag.

En af flyvestationens officerer har et møde i messen med civile gæster — mødet trækker ud, og allerede kl. 2200 må der ikke uden forud indhentet tilladelse nydes øl eller spiritus på flyvestationen. Lad gå, at baren lukker for salget, men det behøver ikke at foranledige, at samme officer skal vælge mellem at forstyrre flyvestationschefen eller at måtte indrømme, at nu må vi desværre ikke mere.

De fleste flyvestationer slutter almindelig daglig tjeneste omkring kl. 1600, men baren åbner først kl. 1715. Vi kan vel alle være enige om, at det betyder uhyre meget for hele samarbejdet helt ud til den prekære flyvesikkerhed, at vi har rimelige messeforhold og nu og da, helst ofte, diskuterer problemerne »over en kop øl«.

Mangen en ung pilot har hørt mere om de ældres erfaringer ved sådanne lejligheder,

end il-
lens te
over or
sker et
kan

I n,
gans e-
vært ar
en f er
af d ne
med an
give

Tiderne har ændret sig. — I dag er for eksempel den overvejende del af piloterne gift — tanken om fremtiden maner til mådehold, — arbejdstiden er blevet ændret — kort sagt, mange faktorer taler for en revision af bestemmelserne for disse forhold.

— *K* —

Det er usædvanligt at anvende et modtaget indlæg som leder, men —K— rører ved et særdeles aktuelt problem, der aldeles ikke er affødt af den upopulære ølstrejke!

Mon nogen virkelig i dag forestiller sig, at sådanne restriktioner overhovedet tjener noget formål?

Mon nogen virkelig tror, at rationering medfører nedgang i forbrug?

Har vi ikke alle krigstidens erfaringer i så frisk erindring, at vi ved, at rationeringer blot medfører, at alle skal udnytte rationerne?

Er det mon ikke bedre at lade et evt. forbrug foregå i vore messer, hvor flyvestationerne har indsigt hermed, i stedet for at henvise personellet til at tage i byen?

Flyvevåbnet blev jo «konfirmeret« den 1 okt 1964, så nu må den 14½ årige vel høre hjemme i de voksnes rækker, hvor man har frihed under ansvar!

Red.

PILOTPROBLEMER?

Ved Major K. Abildskov

Lige fra den første gang, flyet optrådte som et våben, stod det helt klart, at man stillede bestemte krav til piloten — et indgående kendskab til de militære forhold og en specialtræning i missionen. Man fandt det hurtigt nødvendigt at uddanne militærpiloten helt fra bunden af, men det var dog alligevel muligt tjenestemæssigt at ansætte ham på lige fod med øvrige våbenarters officerer eller underofficerer. I Danmark blev en linieofficer uddannet til pilot og fortsatte derefter som sådan med flyvningen og kommandoføringen sideløbende. Øvrige befalingsmænd og aspiranter blev efter endt uddannelse udnævnt til reserveofficerer og tjente så resten af værnepligtstiden ud som pilot.

Uddannelsen måtte ændres, efterhånden som flyene blev mere udviklede, og uddannelsestiden blev derfor også længere, så for at få mere nyttevirkning og dermed også mere for de penge, staten ofrede på en også dengang relativ dyr uddannelse, blev tjenestepligtstiden udvidet. Det betød dog mindre for reserveofficeren; han havde fået muligheden for et nyt og som regel godt betalt erhverv som pilot i den civile flyvning — desuden kunne han i en mobiliseringssituation hurtigt indkaldes og trænes op til krigsmissionen.

Under 2. Verdenskrig havde man brug for den unge jagerpilot og regnede den bedste alder for 23—28 år. Selv om flyene nu var blevet væsentligt hurtigere og kravene væsentligt udvidet med instrumentflyvning og specialvåbentræning, lod det sig alligevel gøre at bringe en pilot frem til kampniveau på 1/2 år med 180 timers uddannelse i de af krigens år, hvor »forbruget« af piloter var meget stort.

Det var derfor naturligt også herhjemme efter krigen at fortsætte med den gamle ordning. Der skulle unge mennesker i eskadrillerne, og en femårig kontrakt syntes rimelig. Pilotaspiranter, uden hensyn til eventuel forudgående militær uddannelse, skulle være fyldt 18 år, men ikke være over 23 år ved uddannelsens begyndelse, og dermed hjemsendtes de i en alder af maksimalt 28 år.

Den civile luftfart havde hårdt brug for disse veluddannede og erfarne piloter, og det var naturligt at stå den civile luftfart bi i denne henseende. Reserveofficeren havde tilmed rådighedstjeneste een gang årligt, således at han til stadighed var à jour med en eventuel krigsopgave.

I 1949 omskoledes de hidtidige spitfirepiloter til jetpiloter, og i 1950 muliggjorde Danmarks medlemsskab af NATO, at uddannelsen til jetpilot foregik i USA og senere i CANADA, en ordning der har bestået lige siden. Jetflyet krævede dog en større uddannelse med flere hundrede flyvetimer, inclusive ældre konventionelle propelfly. Det viste sig ydermere nødvendigt at komplettere uddannelsen her i landet, da de unge jetpiloter var uddannet i områder med gode vejrforhold og derfor måtte vænnes til

flyvning i vore hjemlige, ofte dårlige vejrforhold — kort sagt, den samlede uddannelse nærmede sig de to år, inden udnævnelsen til reserveofficer og overflyttelse til de operative eskadriller. Dermed blev det nødvendigt at skrive en kontrakt på 6 år, og det kunne se ud, som om man nu havde 4 års nyttetjeneste af piloten i »kamprollen«, men dette er ikke rigtigt! Nu skulle han nemlig omskoles i kampflyet og uddannes yderligere i selve våbenbrugen — mindst eet års ekstra træning for at blive fuldt operativ pilot.

De erfarne piloter, der dels havde kommandoen og dels forestod optræningen, var linieofficerer, men en mangel på dette felt gjorde det hurtigt nødvendigt at benytte ældre reserveofficerer. Hvis disse skulle forlade flyvevåbnet med kontraktens ophør, var eskadrillen hurtigt »for ung«, og man tilbød derfor gode »reservepiloter« ekstra kontrakter; noget der lod sig gøre, fordi den civile luftfart var fyldt op, dels af tidligere krigspiloter og dels af tidligere hjemsendte reserveofficerer. Overalt var der piloter i hobetal fra krigens tid — alene i USA for syv år tilbage var der 40.000 piloter, som ikke fløj.

Det blev mere og mere almindeligt at beholde reserveofficeren efter den første seksårskontrakt, og inden længe skulle det vise sig, at adskillige eskadriller rådede over 75 pct. af piloterne i denne kategori. Flyene blev udskiftede til hurtigere og også mere komplicerede fly, og den ideelle jetpilots alder var højere, fordi man krævede flere flyvetimer for at være en effektiv kamppilot — den ideelle jetpilot er i levealder ikke mellem 23 og 28 år som 2. Verdenskrigs jagerpiloter, men derimod mellem 25 og 35 år, med mulighed for at varetage opgaven endnu længere, såfremt lægeundersøgelsen er positiv.

Linieofficeren fik, efter minimum 2 års aktiv eskadrilletjeneste, en officersuddannelse, der dog var kortere end i henholdsvis Hæren og Søværnet — et faktum, som kunne forsvares, grundet de førnævnte to år som eskadrillepilot.

»Liniepiloten« kom tilbage til eskadrillen så hurtigt, at han havde fornøden flyvetid og erfaring til hurtigt at blive »flightcommander« (halveskadrilleführer) og endda næstkommanderende. Men stabene voksede, og behovet for linieofficerer øgedes, og inden længe var manglen så udtalt, at man var nødt til at tilbyde reserveofficerer et mere fast ansættelsesforhold. Man antog da disse på frivillig vedvarende tjeneste med henblik på at benytte dem som et nødvendigt supplement i eskadrillerne med opgaver, som lå på lige fod med linieofficerers.

Dermed er beretningen faktisk klar til at overgå til nutid, da det er status quo i dag, men er det så en tidsvarende ordning? Det kan man vist ikke påstå af følgende grunde:

Uddannelsen i udlandet foregår nu lige fra begyndelsen på jetfly af forskellig sværhedsgrad og ydeevne. Alligevel må man nødvendigvis igennem det tidligere nævnte uddannelsesprogram — dertil kommer, at de sidste nye flytyper med deres ydeevne vel over lydens hastighed kræver piloter, som har været uddannet på andre kampfly først. Kort sagt er en pilot med den oprindelige 6 års kontrakt dårligt nok i stand til at blive en fuldt operativ kamppilot på disse typer indenfor den normale 6 års tjenestetid. Ja, det er måske groft sagt, men vi må kræve en erfaren pilot i disse fly, der koster flere millioner kroner — en pilot, der har de samme kvalifikationer som en »skipper« i et trafik- eller transportfly. Staten må også give ham et ansættelsesforhold, der gør ham i stand til at se fremtiden roligt i møde for ham selv og hans familie. Hvorfor benytter DSB ikke »piloter« på deres tog med tilsvarende løse ansættelsesforhold, men vælger en fast tjenestemandsansættelse?

De unge linieofficerer har i dag op til 4½ års studier, væk fra operativ flyvning — også nytten af disse officerer er for ringe. De er for gamle, når de endelig er tilba-

ge i eskadrillen, og de har ikke den fornødne flyveerfaring, når de endelig skal til at påtage sig de ledende og kommandomæssige opgaver i eskadrillen. Endvidere står der gradsmæssigt og flyvemæssigt ældre reserveofficerer og hindrer dette.

Staten må fortsat påtage sig uddannelsen af militærpiloten, men prisen for denne uddannelse er i dag af en størrelsesorden, der for skatteyderen betyder, at man har krav på en rimelig udnyttelsesperiode — reserveofficersansættelsen skal være mindst 10 år — den civile luftfart antager nu piloter til 35 års alderen, så det er muligt for ham at blive hjemsendt efter 10 års tjeneste og alligevel opnå civil ansættelse. Tjeneste ud over disse år må medføre en fastansættelse med uddannelse og eksamen for hver højere grad. Særligt egnede officerer kan på et tidligere tidspunkt uddannes til kommende stabsofficerer, men uddannelsen må splittes op i flere perioder à 1 år og eskadrilletjeneste ind imellem. For alle må man kræve skole og eksamen bestået før udnævnelse til højere grad.

De nærmest kommende år vil vise en tydelig efterspørgsel på erfarne piloter, og vil flyvevåbnet være i stand til at konkurrere, er tiden inde til alvorlige overvejelser. Dyre fly og store opgaver kræver modne mænd — modne mænd kræver rimelige ansættelsesforhold — reserveofficersbegrebet indenfor pilotstanden har overlevet sig selv; man kan have kontraktansatte (10 års periode) og fast ansatte med tidsvarende afskedigelsesgrænser afhængig af den opnåede grad.

Hvad med alle øvrige officersspecialer? lønforhold? og meget mere — ja, der er rigeligt med huller i dette til såvel modsigelser som uddybelser.

REGARD
ÅRHUS GUMMI
DANMARKS MEST SOLGTE MÆRKE

CALTEX
CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørsservice - Lynladning - døgnvagt
Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

Vi drikker mælk
FRA
Baunedals Andelsmejeri

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.
Telefonnumre: (01) 89 05 01, lokal 274
Gironummer:
Organisation 67005
»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag 0800—1500.

Forretningsfører:
Fru J. E. Nielsen.

BALLE FRI- OG UNGDOMSSKOLE

pr. Bredsten (Vejleegnen)

Fællesskole 5 mdr. november–april. Maj–oktober.
Fortsættelseskursus 3 mdr. april–juli.
Alm. skolefag, sløjd, husgerning, sprog, kjolesyning, kontorfag, m. m. – Understøtt. kan søges. – Skoleplan sendes. – Andreas Andersen, telf. (0581) Bredsten 205.

RY HØJSKOLE

(Ved Himmelbjerget)
Sommerskole: Maj–Juli – Vinterskole: Nov.–Marts
Alm. højskolefag, særfag: Sprog, kontorfag, musikforst.
Statsunderstøttelse kan søges.
Skoleplan sendes. – Telf. Ry (0684) 90
Asbjørn Mandøe

JARUPLUND HØJSKOLE

Jaruplund pr. Flensborg,
Sydslesvig.
Telf. 0015 Barderup 182
FÆLLESSKOLE 3.5.–1.9.

GLAMSBJERG EFTERSKOLE

1.9.–30.4. unge piger og mænd
2 årigt realkursus
begynder ca. 15. aug. – Unge over 15 år
ASGER BAUNSBAK-JENSEN
Forstander
Telf. Glamsbjerg 30 (træffes bedst 17–18)

LUTHERSK MISSIONSFORENINGS EFTERSKOLE

Løgumkloster

Telf. Løgumkloster (047) 4 36 52
Unge mænd 3.11.–31.3.
Unge piger 3.5.–30.9.

BORUPS FOLKEHØJSKOLE

Frederiksholms Kanal 24, København K.
Telefon Central 3445

RØDKILDE FOLKEHØJSKOLE

Stege, Møn
Telf. (038) 14520

KRABBESHOLMS FOLKEHØJSKOLE

Skive
Telf. (075) 1 Skive 227

5 måneder på Sproghøjskolen
med engelsk og tysk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til moderne sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til **praktisk talefærdighed** i de to hovedsprog. Skolen ligger midt i Jyllands dejligste landskab ved Kalø Vig, rig lejlighed til badning, sport etc. Amtsunderstøttelse kan søges indtil ¾ af skolepengene. Arbejdsløshedsunderstøttelse kan konverteres til skoleophold.

SPROGHØJSKOLEN
Telf. (064) 286 – Forstander KJÆR

NR. BROBY EFTERSKOLE

Nr. Broby, Fyn
Tlf. Brobyværk (09) 63 - 457
Fællesskole 3. nov. - 30. marts

LÆKKERTØRSTIG?
VALASH
FRISKER OG LÆSKER...

Bagermester WINTHER
VADUM

Reserveret

Raketskydninger 1965

Luftværnsgruppen har i tiden 05—23 apr 1965 været i Texas, USA, i anledning af de årlige skydninger med NIKE-raketter. Skydningerne, der forøvrigt er en årlig eksamen, og som består af en fuldstændig afprøvning af det danske personels færdigheder i forbindelse med samling og klargøring af raketterne samt klargøring af øvrigt materiel med efterfølgende taktisk evaluering og skydning med (affyring af) raketter, blev de bedste, men også de mest spændende, en dansk afdeling har været igennem.

Den 13 apr kl. 1030 kunne chefen for ESK 541, GUNDERØD, MJ N. R. Lundbye, efter endt skydning gå til kritik hos det amerikanske bedømmelsesteam og få at vide, at hans eskadrille havde opnået 1950 points af 2000 mulige, eller 97,5 pct. Vi regnede så småt med, at vi allerede havde den endelige vinder af den nationale konkurrence. Knapt en time efter fik chefen for ESK 533, SIGERSLEV, MJ B. Rasmussen, ved kritikken at vide, at hans eskadrille havde opnået 1954 points, eller 97,7 pct. Ny jubel.

Ugen efter, d. 20 apr kl. 1015, kom chefen for ESK 532, KONGELUNDEN, MJ H. A. Etzerodt, glædestrålende tilbage fra kritikken med et resultat på 1967 points eller 98,35 pct. Stor jubel hos ESK 532 og mindre »gravøl« de andre steder.

Nu var der nerver på alle steder. Luftværnsgruppen har altid hævdet sig smukt i kampen med de øvrige NATO-partnere, vi havde bl. a. i 1960 og 1961 det bedste årsresultat i verden for en eskadrille med 99,3 pct. og 99,4 pct., det var for øvrigt ESK 534, TUNE, under ledelse af MJ(R) S. E. Nielsen, der opnåede de smukke resultater; og som afdeling har vi altid ligget i toppen, dog altid med een eskadrille 10—13 pct. under gennemsnittet. Skulle det denne gang lykkes at få alle fire eskadriller på samme niveau? og så oven i købet med et så fremragende resultat?

Tynget af ansvar vandrede personellet fra ESK 534, TUNE, ved middagstid den næste dag ned for at gennemføre deres taktiske prøver og skydning. Eskadrillen havde yderligere haft det handicap i det forløbne år på grund af ombygninger i TUNE at måtte træne til skydningerne på de øvrige tre eskadrillers materiel. Stor var jubelen derfor, da chefen MJ S. Brynel, sent på eftermiddagen fik at vide, at resultatet var blevet 1990 points, eller 99,5 pct. Glæden blev ikke mindre, da den amerikanske skydeledelse kunne meddele, at Luftværnsgruppens gennemsnit på 98,25 pct. var ny verdensrekord, det bedste resultat en afdeling nogen sinde havde opnået.

I sandhed en gang spændende skydninger. Alle havde for en kortere eller længere periode prøvet at være nr. 1, og alle sluttede med at være nr. 1.

NB. For fuldstændighedens skyld bør bemærkes, at alle de affyrede raketter (8 ialt) blev fuldgode træffere.

KWH

Flyvevåbnets statistiktjeneste

Militært Tidsskrift bragte i juni-nummeret 1964 en beskrivelse af Flyvevåbnets Statistiktjeneste. Da indholdet stadig kan betragtes som aktuelt, gengives beskrivelsen nedenfor. Det skal dog bemærkes, at indledningens oplysning om, at statistiktjenesten ikke har vundet indpas i andre værn, ikke længere holder stik, idet en sådan siden da er etableret indenfor Hæren.

Kaptajn (R) J. Kiessling ved Flyvevåbnet beskriver i denne artikel det rapporterings- og registreringssystem, der anvendes i Flyvevåbnet med henblik på fremskaffelse af nødvendige oplysninger om egne forhold, som — sammen med efterretningstjenestens tilsvarende oplysninger om fjenden — danner grundlaget for egne dispositioner.

Indledning

Kort efter Flyvevåbnets oprettelse etablerede man efter amerikansk mønster en statistiktjeneste som støtte for ledelsen. Man søgte herved at overføre visse driftsledelses- og kontrolfunktioner fra civile til militære forhold, således som det ofte sker i USA.

I de forløbne år har statistiktjenesten udviklet og tilpasset sig de for Flyvevåbnet specielt gældende forhold — uden at man dog endnu har fundet statistiktjenestens endelige form. Her i landet har statistiktjenesten ikke vundet indpas i andre værn, men i visse NATO-hovedkvarterer arbejder den på tre-værns basis.

I den senere tid har man fra forskellig side vist øget interesse for Flyvevåbnets statistiktjeneste. En mindre kreds af officerer — hovedsagelig fra værnskommandoerne — er blevet orienteret, og dette indlæg har til formål at gøre hovedlinierne i denne orientering tilgængelige for et større forum.

GENERELT

Definition

Statistiktjenesten er i Flyvevåbnet betegnelsen på en rapporterings- og registreringstjeneste for oplysninger om egne forhold. Statistik i dette ords sædvanlige betydning er mindsteparten af arbejdet og forekommer i reglen kun ved de højere stabe. Navnet Statistiktjeneste er direkte overført fra Statistical Services ved USAF.

Formål

Statistiktjenesten er en støttetjeneste med det formål at tilvejebringe og præsentere de for ledelsens (disponering og kontrol) nødvendige oplysninger om egne operative og logistiske (incl. personelle) forhold.

Populært sagt skal statistiktjenesten tilvejebringe ledelsens dispositionsgrundlag om egen aktivitet og egne forhold, medens efterretningstjenesten fremskaffer tilsvarende om fjenden.

Organisation

Statistiktjenestens organisation følger kommandoorganisationen, idet der indgår statistikfunktioner i stabe på ethvert niveau i Flyvevåbnet. Medens statistikfunktionernes placering internt i stabenes fredsorganisation er ret forskellig, findes statistikfunktionen i krigsorganisationen altid placeret i stabenes operationscenter, hvor den danner et såkaldt Combat Reporting Center. (Ved det allierede kommandosystems ikrafttræden indgår statistiktjenesten ved Flyvertaktisk Kommando i AIRBALTAP Combat Reporting Center).

Funktion

Ihvorvel statistiktjenestens funktionsområde er det samme på de forskellige niveauer i organisationen, lægges hovedvægten dog på forskellige dele af funktionsområdet, alt efter hvilket niveau man befinder sig på. Dette kan i grove træk anskueliggøres således:

Flyvestationsniveau: Indsamling af oplysninger og rapportkontrol.

Kommandoniveau: Konsolidering af oplysninger og rapportkontrol.

Værnskommando: Analysering og præsentation af oplysninger samt rapportkontrol.

Bemanding

I konsekvens af den anførte funktionsopdeling bemandes statistiktjenesten i fredsorganisationen således:

Flyvestationsniveau: En enkelt person — deltidstjeneste i forbindelse med anden tjeneste.

Kommandoniveau: Flere personer — primær fuldtidstjeneste (ved FTK døgnvagt).

Værnskommando: Flere personer — primær fuldtidstjeneste (dog ikke for reproduktionsfagligt personel).

I krigsorganisationen, hvor Combat Reporting centrene arbejder på døgnbasis, forøges bemandingsbehovet overalt med flere hundrede procent.

VÆRNSKOMMANDOENS STATISTIKTJENESTE

Indsamling af oplysninger

Statistiktjenesten fødes med to forskellige kategorier af oplysninger:

Kategori I Normer, planer, programmer og krav, som udgives af Flyverkommandoen eller af højere nationale og NATO myndigheder, tilgår stabens statistikorgan via respektive sagsbehandlende stabsafdeling i Flyverkommandoen.

Kategori II Aktuelle oplysninger om opfyldelsen af den under kategori I specificerede målsætning tilgår stabens statistikorgan gennem underlagte enheders periodiske rapportering om aktiviteten ved enhederne. På vejen ind i Flyverkommandoen passerer sådanne rapporter gennem statistikorganet, som inden videresendelsen til sagsbehandlende stabsafdeling udrager de fornødne oplysninger af rapporterne.

For de rapporter, som således passerer statistikorganet, varetager dette de almindelige rapportkontrolfunktioner, som kan opdeles i:

Stabsbehandling af rapportdirektiver (såvel behandling af nye direktiver, som revision af eksisterende direktiver), hvor statistikorganet tager sig af direktivets rapporttekniske indhold og udformning for de anvendte rapporteringsprincipper m. m., og hvorunder man specielt er opmærksom på, at dobbeltrapportering undgås.

Den udførende rapportkontrol med rapportering, der *er* iværksat, skal sikre at korrekte oplysninger er på rette sted i rette tid — således som beordret i rapportdirektiverne. Kontrollen omfatter:

Terminskontrol

— kontrol med rettidig rapportmodtagelse.
— kontrol med rettidig rapportafsendelse.
— orientering af modtager, hvis en termin ikke kan overholdes.

Indholdskontrol

— kontrol af udfyldning, opstilling m. m.
— kontrol af sikkerhedsklassifikation m. m.
— kontrol af anvendte koder, forkortelser m. m.
— kontrol af sammentællinger, udregninger m. m.
— kontrol af, at alle items, som kræves, er medtaget.

Behovskontrol

— rutinemæssig konstatering af, at behovet for rapporteringen stadig eksisterer.

Foruden ovennævnte rapporter, som passerer statistikorganet og rapportkontrolleres af dette, forekommer rapporter, som *ikke* passerer statistikorganet, men hvor dette delvis udøver rapportkontrol, fordi statistikorganet for staben som helhed styrer rapportkontrolfunktionerne. Som eksempel herpå kan nævnes:

Daglig Melding. Som eneste personelforvaltende myndighed i Flyvevåbnet har Flyverkommandoen behov for betydelig flere detailoplysninger om personel end om øvrige områder. Daglig melding, der skal dække dette behov, indgår derfor direkte til sagsbehandlende stabsafdeling, som også varetager den *udførende* rapportkontrol i forbindelse hermed.

Rapporter, der er underkastet rapportkontrol, kendetegnes med et rapport kontrol symbol (RCS), og som støtte til rapportkontrollen ved Flyvevåbnets myndigheder udgives Flyvevåbnets Rapport Log — en art katalog med et blad om hver rapport tildelt et RCS — indeholdende visse nøgleoplysninger om rapporten.

Endelig forekommer rapporter, som ikke passerer statistikorganet, og som heller ikke er underkastet rapportkontrol. Som eksempel herpå kan nævnes:

Rapporter af økonomisk eller regnskabsmæssig karakter. Dette felt ligger udenfor statistiktjenestens område i Flyvevåbnet.

Rapporter af efterretningsmæssig karakter. Dette felt ligger altid udenfor statistiktjenestens område.

For fuldstændighedens skyld bør det fremhæves, at selvom rapportkontrolfunktionerne i Flyvevåbnet indgår som et integrerende del af statistiktjenesten, er disse funktioner ikke noget specielt for Flyvevåbnet. Tilsvarende findes inden for andre værn, f. eks. omtales funktionerne udførligt i Hærkommandoens Håndbog og Instruktion i Stabstjeneste.

Konsolidering af oplysninger

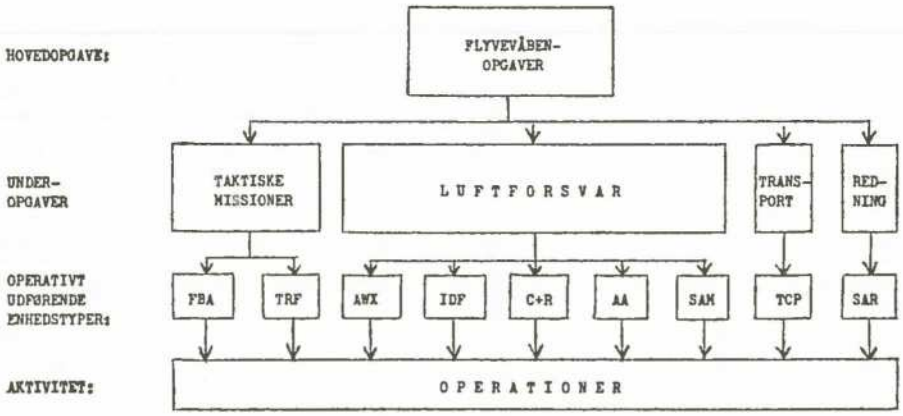
Statistikorganets konsolidering af oplysninger kan populært betegnes som en sammendragning af mange rapporter og oplysninger til et mindre antal oplysninger udtrykt på en sådan måde, at disse direkte kan sammenlignes med den foreliggende målsætning. Da en væsentlig del af arbejdet er dataregistreringsopgaver, har man indledningsvis måttet beskæftige sig meget med at fastsætte, hvilke kriterier man burde registrere, og få betegnelserne på disse kriterier udtrykt eentydigt og indarbejdet i normal Flyvevåben-sprogbrug — i målsætning såvel som i rapportering.

Der er gjort et stort arbejde for at opbygge og klarlægge sådanne definitioner (betegnelser på kriterier), som accepteres og anvendes (ensartet) inden for NATO-landene, men endnu har man ikke tilendebragt dette arbejde.

Da statistiktjenesten skal tilvejebringe et helhedsbillede af egen aktivitet og egne forhold, er det nødvendigt, at den tilrettelægges i snæver relation til egen myndigheds opgave og ansvarsområde, hvis enkelte bestanddele (underopgaver) må klarlægges. Herved skabes en naturlig sammenhæng mellem de enkelte dele af helhedsbilledet, og det bliver muligt for ledelsen at konstatere, dels om et detailresultat i sig selv er godt eller dårligt, og dels hvorledes detail-

resultatet spiller ind på helhedsbilledet. Statistiktjenesten skal jo medvirke til at give ledelsen et dispositionsgrundlag for indsættelse af egne ressourcer med henblik på at nå det endelige mål (at løse egen myndigheds opgave).

Med udgangspunkt i en simplificeret (uklassificeret) fremstilling af Flyvevåbnets opgaver illustreres nedenfor princippet i tilrettelæggelsen af Flyverkommandoens statistik.



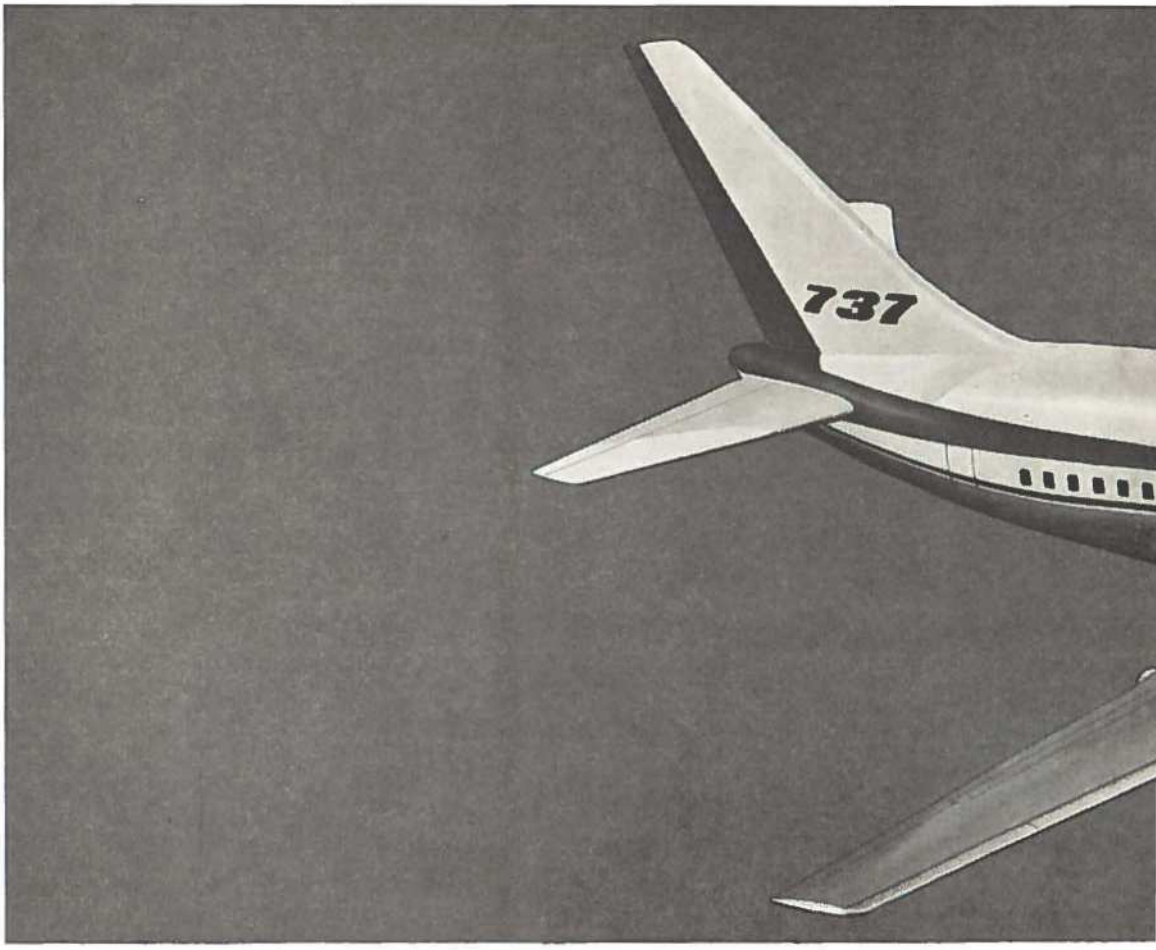
I relation hertil opdeles statistikken først i 4 hovedafsnit svarende til de 9 typer af operativt udførende enheder. (Findes flere eskadriller inden for samme enhedstype, opdeles i reglen yderligere på eskadrille). For hver enhedstype (evt. for hver eskadrille) vises hvilken aktivitet, der er præsteret, idet man sammenligner den planlagte operative aktivitet med den aktuelt udførte.

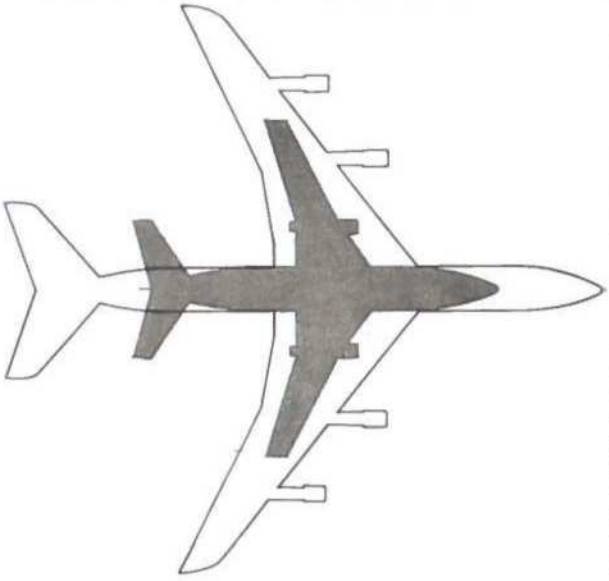
Som en underbygning af det operative resultat belyser statistikken derpå visse af de forhold, hvorunder resultatet er opnået. For hver ressource (type) undersøges, om den operativt udførende enhedstype har haft rådighed over den planlagte (normerede) mængde, og om udnyttelsen heraf svarer til det planlagte. Eksempelvis belyses følgende om en enhedstype:

Enhedstype:
XXX

Operativ aktivitet:
Antal missioner — type og anvendt flyvetid
Beredskab
Ressourcer indsat:
Materiel:
Antal fly til rådighed
Antal fly kampklare
Antal flyvetimer pr. fly
Personel:
Antal personel til rådighed
Antal besætninger til rådighed
Antal operative besætninger
Antal flyvetimer pr. besætning
Antal teknikere til rådighed
Uddannelsesniveau for teknikere
Antal øvelsesmissioner — type og anvendt tid
Besætningernes teoretiske træning
Besætningernes jordtræning
Forsyning:
Mængde flybrændstof til rådighed
Mængde flyammunition til rådighed
Mængde bomber/raketter til rådighed
Mængde droptanke til rådighed
Faciliteter:
Flyvestationsinstallationer
Landings- og navigationshjælpemidler
Jordudstyr — specialkøretøjer
Rekapitulation for enhedstypen:
Sammendrag af ovenstående data.

Fortsættes side 14





Endnu en fremrag

Den ny

De samme Boeing-grupper, der skab
helt fantastisk populære Boeing 72
også tegnet og er nu i færd med at
den nyeste Boeing – kortdistancema
737. En og tyve 737'ere er allerede be
Deutsche Lufthansa.

737 er med sine to motorer konstru
at flyve med små omkostninger på ru
til 1200 km med fuld last. Det vil bliv
mest økonomiske, mest praktiske og
profitable maskine af denne type.

Skønt den kun er en anelse længe
en to-motors propelmaskine, vil 737 f
me tværmål i kabinen som den største B
jet. Den vil blive den eneste to-moto
der kan byde luftfartsselskaberne fo

ıaskine fra konstruktørerne af verdens fornemste jetlinere.

ng 737 til korte distancer

at kunne placere passagererne 4, 5 eller d siden af hinanden – hvorved der opnås højest mulige fortjeneste og den laveste ıager/kilometer omkostning for nogen sterende kortdistancemaskine.
37 vil få en bruttovægt på 39.000 kg til menligning med 727's 73.000 kg. Den lede længde bliver 28,56 m.
37's arrangement med motorernes mon- ıg under vingerne er det rigtige til det der skal udføres. Det giver i en to-mo- maskine en velkendt og fortrinlig stige-, reducerer vægten og installationsom- ningerne, tillader udskiftning af identiske ıller og forbedrer i almindelighed mulig- ırne for vedligeholdelse. Desuden er motorerne de samme Pratt & Whitney JT8D, som bruges i 727.

737 kan medføre 75 til 100 passagerer med en marchhastighed på 885 til 935 km/t. Den har den samme fine bæreevne som 727, hvilket sikrer lav landingshastighed og korte baner. 737 er bygget til at kunne betjenes af en besætning på 2 mand. Efter planen skal den være færdig til november næste år.

Med mange af de samme kabine-detaljer, systemer og komponenter som i de store Boeinger kan 737 byde på væsentlige besparelser i vedligeholdelse, træning og pålidelighedsforanstaltninger for selskaber, der i dag ligger inde med Boeing-udstyr.

Og hvad der er endnu vigtigere: 737 yder selskaberne de fordele, der knytter sig til Boeings enestående erfaring som konstruktører af verdens mest sukcesrige jetlinere. Boeing jets har gennem henved 2¼ milliard kilometers kommerciel flyvning demonstreret overlegen passager-tække, pålidelighed og indtjeningsevne. Det er nogle af grundene til, at luftfartsselskaberne har bestilt – og genbestilt – flere jetlinere fra Boeing end fra nogen anden fabrik.

BOEING 737

Fortsat fra side 11

Efter at have behandlet alle 9 operativt udførende enhedstyper på principielt samme måde følger i statistikken et femte hovedafsnit med oplysninger for »Flyvevåbnet Total« underopdelt efter ressourcetype i afsnit bl. a. om: Materiel, Personel, Forsyning og Faciliteter. Ligesom hvert »enhedstype-afsnit« sluttede med en rekapitulation, således slutter også hovedafsnittet om »Flyvevåbnet Total« med en rekapitulation, som på et enkelt blad viser Flyvevåbnets samlede resultat, men som til gengæld er mindre detailleret end førstnævnte rekapitulationer.

Statistikken kan følgelig anvendes, såvel hvis man ønsker en konsolideret opgørelse over et større område, som hvis man ønsker en detailleret opgørelse over et begrænset område.

Det er karakteristisk, at resultaterne måles ved de operativt udførende enheder, hvad enten det drejer sig om disse enheders egen aktivitet eller om støttefunktionernes indsats. Dette må ses som et udtryk for, at Flyvevåbnets egentlige opgaver kun løses gennem de operativt udførende enheders indsats. Al anden aktivitet betragtes som direkte eller indirekte støtte hertil.

Selvom de fleste områder af Flyvevåbnets aktivitet dækkes af statistikken, er der en grænse for, hvor detailleret man kan arbejde. Det er jo stadig helhedsbilledet, man må have for øje, og dette kan forsvinde, hvis enkelte områder gøres for detaillerede. Derfor må meget detailleret og mere speciel statistik holdes udenfor det, der her er omtalt som statistiktjeneste. Som eksempel herpå kan nævnes:

Flyvehavaristatistik, der udarbejdes af personel med direkte tilknytning til havarikommissionen.

Præsentation af oplysninger

Alle oplysninger, der indgår til statistikorganet, præsenteres under en eller anden form for andre — de egentlige brugere. Denne præsentation sker på forskellig måde, dels efter arten af oplysninger, der er tale om, og dels efter hvem, der skal bruge oplysningerne.

I *fredsorganisationen* lægger statistikorganet hovedvægten på regelmæssig præsentation af materialet eller dele deraf i publikations- eller briefing-form:

Daglig orienteres Flyvevåbnets ledelse om enkelte nøgleoplysninger.

Månedlig publiceres mere udførlige oplysninger, dels internt i Flyverkommandoen og dels til såvel overordnede som underlagte myndigheder.

Kvartårlig publiceres det fuldstændige materiale med alle detailler, dels internt i Flyverkommandoen og dels til såvel overordnede som underlagte myndigheder.

Det anses at være af stor værdi, at et stort antal myndigheder gennem statistikpublikationerne råder over samme billede af Flyvevåbnets kapacitet. For underlagte myndigheder betyder statistikpublikationerne endvidere, at man fritages for selv at udarbejde tilsvarende materiale.

Som sidebemærkning skal det i denne forbindelse nævnes, at Flyverkommandoen har kunnet afvise adskillige krav udefra om rapporter ved at henvise til oplysninger tilgængelige i statistikpublikationerne.

I *krigsorganisationen* koncentrerer statistikorganet sin præsentation til det mere øjeblikkelige billede af, hvilke styrker der er til rådighed, og hvilke back up af logistik (incl. personmæssig) karakter der findes — alt sat overfor opgaven; det være sig beredskab, der skal holdes, eller et antal missioner, der skal udføres. Præsentationen sker normalt på oversigtstavler, som løbende føres à jour.

Hidtil er kun omtalt den forud planlagte præsentation af oplysninger. Sideløbende hermed virker statistikorganet — såvel i freds- som krigsorganisationen — som en art oplysningscentral for Flyverkommandoens sagsbehandlende personel. Besvarelsen af sådanne anmodninger om oplysninger indebærer i mange tilfælde, at statistikorga-

net supplerer de ønskede oplysninger med den fortolkning, som man fra et statistikfagligt synspunkt kan knytte dertil.

Som en videreførelse af funktionen: »Oplysningscentral« kædes statistikorganet ofte ind i udfærdigelsen af rapporter til højere myndigheder. Statistiktjenesten er dog også i dette tilfælde en støtte, som aflaster for så vidt angår selve rapportudfærdigelsen, medens den færdige rapport godkendes af sagsbehandlende stabsafdelingschef før fremsendelsen.

Uanset om statistikorganet er involveret i udfærdigelsen af sådanne rapporter eller ej, varetager dette rapportkontrollen med alle udgående rapporter, som er tildelt et rapportkontrolsysymbol.

STATISTIKTJENESTEN PÅ KOMMANDONIVEAU

Statistiktjenesten på kommandoniveau, som med hovedvægten på konsolidering af oplysninger og rapportkontrol burde dække hele statistiktjenestens funktionsområde, er endnu ikke overalt udviklet til dette stade.

Ved Flyvertaktisk Kommando er man meget nær dette mål, men hæmmes i den videre udvikling af en række uløste spørgsmål, dels af organisatorisk og dels af funktionsområde-mæssig art.

STATISTIKTJENESTEN PÅ FLYVESTATIONSNIVEAU

Statistiktjenesten på flyvestationsniveau — såvel som på underafdelingsniveau — indgår som en del af enhedernes normale funktioner. Specielle statistikorganer eksisterer ikke.

Flyvestationen statistikofficerer må nærmest betragtes som en faglig konsulent, der tilrettelægger og koordinerer indsamling af oplysninger fra flyvestationens enkelte sektioner og underafdelinger, uden nødvendigvis selv at være kædet ind i de udførende funktioner i fredstid. Når flyvestationen krigsformeres, leder statistikofficeren Combat Reporting funktionen.

Afslutning

Det ligger i sagens natur, at statistiktjenesten har forbindelse med størstedelen af de arbejdsområder, som findes ved egen myndighed. I de fleste tilfælde vil en løsere arbejdsmæssig forbindelse næppe være tilstrækkelig — den bør udvikles til en snæver kontakt. Statistiktjenesten må i størst muligt omfang være orienteret om, hvilke større sager, der behandles i de enkelte afdelinger eller lign. i egen myndighed, samt om hvilke tanker og planer, der iøvrigt rører sig indenfor egen myndighed.

Ihvorvel statistiktjenesten af karakter er bagudrettet — beskæftiger sig med det, der er sket — må man populært sagt også have fingeren på egen myndigheds puls. Ellers kommer statistiktjenesten til at halte, og taber sin værdi.

Specielt er det vigtigt at arbejde snævert sammen med planlægnings- og kontrolorganerne i egen myndighed. I USAF stabe ser man dette ført så vidt, at man i Management Analysis funktionen har et organ, som koordinerer programmer, planer og lign. til en samlet målsætning — en overall plan. Blandt andet gennem statistiktjenestens resultater kontrollerer Management Analysis funktionen, at udførelsen af det planlagte løber som forudberegnet. Hvis dette ikke er tilfældet, forelægger Management Analysis funktionen de mulige modforholdsregler, som kan eliminere afvigelsen. Såvel Management Analysis som Statistical Services henhører organisatorisk normalt under Comptroller Division. I sidste ende er det jo pengene, der bestemmer aktiviteten.

I denne forbindelse er det naturligt til sidst også at nævne statistiktjenesten som et af hjælpemidlerne til bedre planlægning, bedre driftskontrol og dermed mulighed for bedre udnyttelse af bevilgede midler.

J. Kiessling.

BOG KRONIK

Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste har i samarbejde med Dansk Ungdoms Fællesråd i januar 1965 udsendt en lille, nydelig og særdeles nyttig tryksag til orientering for ledere i ungdomsorganisationerne.

Formålet er bl. a. at afhjælpe den mangel, der hidtil har været på en samlet orientering om mulighederne for kontakt mellem ungdomsorganisationerne og den værnepligtige under aftjeningen af værnepligten, et samarbejde, der må bygge på visse aftaler og regler. Sådanne er også vokset frem gennem de forløbne år, og orientering herom er givet fra tid til anden ad forskellige kanaler, men aldrig i en samlet, let overskuelig form, som tilfældet er her. Brochuren giver såvel foreningslederen som befalingsmanden en oversigt over samarbejdets muligheder og regler, og den gør det på en særdeles god facon.

Af indholdet skal kort nævnes, at der i afsnittet FØR TJENESTEN gives oplysninger om adresseforandring m. v., medlemsblad, kontingent og oplysning om forsvaret. I afsnittet UNDER TJENESTEN gives oplysninger om tjenestestedet, soldaten og det lokale foreningsliv, oplysnings- og velfærdsarbejdet, civilundervisning, soldaterhjemmene, kirkelig tjeneste, »soldaterpatrulje«-arbejdet, rabatordninger (rejser m. v.), særlige orlovsordninger, værnepligtige og politik samt orientering om erhvervsforhold m. m.

Der er ingen tvivl om, at pjecen vil afhjælpe et savn på begge sider, og det kan kun anbefales at have den ved hånden, når man har med værnepligtige at gøre. Den giver et klart og tydeligt svar på hovedparten af de spørgsmål, som automatisk dukker op, og som ofte kan give hovedbrud og forviklinger. *H.*

Fra Folketinget:

I finansloven for 1965—66 er afsat 1354 mill. kr. til militære driftsformål, der fordeler sig således:

Centralstyrelsen	6,5 mill. kr.
Fællesudgifter for værnene	47,4 mill. kr.
Hæren	548,6 mill. kr.
Søværnet	264,2 mill. kr.
Flyvevåbnet	426,1 mill. kr.
Hjemmeværnet	60,8 mill. kr.

Vort investeringsbudget ser således ud:

Materiel til værnene	180,0 mill. kr.
Materiel til hjemmeværnet	6,0 mill. kr.
Nationale bygge- og anlægsarbejder	55,0 mill. kr.

I overensstemmelse med loven af 31/3 1960 om forsvarets organisation m. v. er det militære driftsbudget reguleret for pris- og lønstigninger.

K. W. H.

Palads Teatret

NØRREGADE 29, VEJLE
TELEFON 2000

FORSALG
kl. 16.00-17.30

Denmark. An official handbook prepared by the Press and Information Department of the Royal Danish Ministry of Foreign Affairs. København, 1964. 889 s.

Den moderne organisationsplan, principper, systematik, indhold. København, 1964. 52 s.

Dictionary of guided missiles and space flight. Ed. by Grayson Merrill. Princeton, 1959. 688 s.

Erhvervsretlige love. Udgivet af Jan Kobbernagel. København, 1961. 154 s.

Fabri, J.: Air intake problems in supersonic propulsion. Papers presented at the 11th AGARD combustion and propulsion panel meeting — Paris, dec. 1956. London, 1958. 82 s.

Floyd, Don E.: Polyamide resins. New York, 1961. 230 s.

Flyvningens historie. Med et kapitel om flyvningen i Danmark. 1964. 427 s.

Folketingets ombudsmands beretning for året 1963. København, 1964. 127 s.

Forvaltningsnævnets årsberetning for 1963—64. København, 1964. 18 og 13 s.

Gallagher, Richar H.: A correlation study of methods of matrix structural analysis. Oxford, 1964. 113 s.

Green, William: The MacDonald aircraft handbook. London, 1964. 608 s.

Gregory, Robert H. and Richard L. van Horn: Automatic data-processing systems. Belmont, 1964. 816 s.

Grierson, John: Challenge to the pole. Highlights of arctic and antarctic aviation. London, 1964. 695 s.

Groves, Leslie R.: Now it can be told. The story of the Manhattan project. New York, 1962. 465 s.

Haagerup, Niels J.: Atomvåbnene og NATO's krise. København, 1964. 59 s.

Hendrickson, Walther B.: Reach for the moon. London, 1963. 251 s.

Hunter, Mel: Strategic air command. New York, 1961. 192 s.

IBM (International Business Machines)

General information manual, Planning for an IBM data processing system. 1961. 51 s.

General information manual, IBM 1401 data processing systems for payroll and labor distribution. 1959. 15 s.

General information manual, 1410 data processing system. 1960, 29 s.

General information manual, IBM 1410 data processing systems for Air Force Base mechanization. 1960. 32 s.

Reference manual, 7070/7074 basic autocoder. 1961. 92 s.

Jane's All the world's aircraft 1964—65. London, 1964, 527 s.

Jeppsson, Kjell: Praktisk transistor-teknik. København, 1963. 170 s.

Johnson, J. E.: Full circle. The story of air fighting. London, 1964. 290 s.

Joubert de la Ferte: Fun and games. London, 1964. 258 s.

Kaarsted, Tage: Regeringskrisen 1957. Et studie i regeringsdannelsens proces. Århus, 1964. 194 s.

Kaptajn Foltmann fortæller .... København, 1964. 121 s.

Karlebo Handbok. Stockholm, 1960. 904 s.

Kens, Karlheinz und Heinz J. Nowarra: Die deutschen Flugzeuge 1933—1945. München 1964. 940 s.

Kobbernagel, Jan: Erhvervsretten i grundtræk. København, 1964. 466 s.

Koontz, Harold & Cyril O'Donnell: Principles of management, an analysis of managerial functions. New York, 1964. 637 s.

Kort over København (Politiken). København, 1964. 304 s.

Kraks blå bog 1964. 7102 nulevende danske mænd og kvinders levnedsløb. 1686 s.

SKRIVEBORDS **FUT**

... så må Muhamed komme til bjerget

I en tidligere artikel om motionens sundhedsmæssige værdi anførte jeg en fremgangsmåde med 20 min. træning 2—3 gange om ugen i nærheden af tjenestestedet.

Der kan være personel, som ikke kan forlade den plads, hvorfra de udretter deres pligter, men også for dem er der mulighed med et mindre træningsprogram.

Isometriske øvelser

Princippet: At lade muskelgrupperne (bøjerne og strækkerne) modarbejde hinanden (opretholde ligevægt).

Udstyr: Stol og bord (evt. skrivebord).

Selvdisciplin er en nødvendighed.

Øvelserne bør

— udføres hver dag
— alle øvelserne udføres i samme tidsperiode med indskudte pauser under fuldstændig afspænding (vejret holdes under øvelserne)
— i den første uge udføres hver øvelse i 6 sek. med 50 pct. indsats
— gradvis intensiveres til 12 sek. med 100 pct. indsats.

Klip øvelserne ud og hæng dem op foran arbejdsstedet, så de stedse kan holdes for øje.

På det tidspunkt af dagen, hvor man føler trang til rigtigt at strække kroppen igennem efter at have siddet i en foroverbøjet stilling i lang tid, er tiden inde til, at øvelserne skal gennemføres. *Prøv det.* De vil opdage, at De med et minimum af indsats vil opnå et velbefindende, der langt overstiger forventningerne. Blodet strømmer hurtigere gennem årerne, og al træthed synes forsvundet.

Prøv det.

NCA.

Tidligere artikler om dette emne bragtes i nr. 6/64, 7/64 og 2/65.

KLAVERUNDERVISNING
v/ fru M. Boss

✦

Aabakkevej 51, København F.
Telf. 74 15 17

✦

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

BP

Ved Hovedvagten
Nørhaves Service Station
Benzin, olie, smøring - Biler u/ fører
Alt i vin, tobak og kolonial — **Tlf. Vadum 35**

Hundested mejeri
Telefon (03) 336 Hundested 54

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE
(Københavns flyveteoriskole)

Korrespondancekurser
Teorikurser
Alle flyvecertifikater

C/D korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning for Flyvevåbnets piloter på meget fordelagtige betingelser

KJELD SASBYE & KARL RASMUSSEN
Ellebjergvej 138, København SV . Tlf. 30 10 14

L U K V I N -

Arme og skuldre:
Sid oprejst — grib med hænderne fast om stolesædets sidelister —
Træk opad så kraftigt som muligt.

Arme, bryst og skuldre:
Sid oprejst med brystet hvælvet og armene forombøjede i brysthøjde — anbring den ene (knyttede) hånd i den anden —
Tryk hænderne mod hinanden under anvendelse af alle kræfter i arme og skuldre.

Ryg:
Hold ryggen rank — bøj fremover og fat om skinnebenene eller stolebenene —
Træk opad alene med rygmusklerne.

Bryst og underliv:
Sid med samlede og strakte ben — bøj fremover og fat om benene under knæet —
Tryk imod samtidig med hænderne og benene.

- D U E T O P

Bryst og ben:

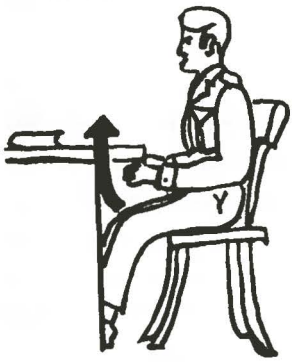
Sid med let adskilte fødder — knæene bøjede (underbenet lodret) — bøj fremover og anbring hænderne på indersiden af »modsat« knæ —

Forsøg at presse knæene sammen og modvirk dette med hænderne.

Ben:

Sid på kanten af stolen — fæld kroppen let bagud — benene strakte, den ene fod »hægtet« ind i den anden — idet benene stadig holdes strakte og hælen mod gulvet —

Forsøg at skille fødderne.



Overarm (biceps):

Sid oprejst — støt de let knyttede hænder mod bordpladens underside (tommel- og pegefinger mod bordpladen) — underarmene parallelle med bordpladen —

Træk opad så kraftigt som muligt.

Skuldre, bryst og underliv:

Sid sammenbøjet, underarmene hvilende på bordpladen, de samlede knæ støttende mod bordpladens underside —

Løft med knæene og tryk nedad med underarmene.

For de rejselystne:

PARIS

I samarbejde med Services Sociaux i det franske finansministerium, Paris, arrangeres en 10-dages rejse til Paris i august måned.

Afrejsen finder sted fredag den 6. august kl. 20,55 med Skandinavien—Paris-Expressen med gennemgående liggevogn helt til Paris, hvortil man ankommer den følgende dag ved 17-tiden. Om søndagen foretages med afgang fra hotellet en busrundtur, der især fører deltagerne igennem den moderne del af Paris. Dagen derpå foretages endnu en busrundtur, der denne gang fører gennem den historiske del af byen. Om onsdagen foretages en udflugt til Versailles.

Som ekstra-arrangementer kan nævnes: En aften i Operaen, i varieteteatret Folies Bergére, en aften på Montmartre samt en heldagsudflugt til Fontainebleau og Barbizon.

Hjemrejsen fra Paris finder sted lørdag den 14. august kl. 19 fra Gare du Nord med liggevogn i Nord-Expressen med ankomst til København den følgende dag ved 14,30-tiden.

Prisen andrager med ophold på Little Hotel Regina, 89 Boulevard de Strasbourg, og med helpension 750 kr., med halvpension andrager prisen 675 kr. og såfremt man kun ønsker morgenmad, er prisen 600 kr. I nævnte priser indgår togrejsen med 2. kl. gennemgående liggevogn, de nævnte to busrundture, udflugten til Versailles, samt assistane af ekspeditionssekretær i finansministeriet Thorv. Lund-Larsen, der leder turen. Tillæg for eneværelse samt værelse med bad. For børn under 10 år i ledsagelse af forældre kan fradrages 150 kr.

BERLIN

I lighed med forrige år arrangeres en 4-dages tur til Berlin i forbindelse med en week-end. Afrejsen finder sted fredag den 27. august med plads i det gennemgående lyntog, der afgår kl. 7,50 med ankomst til banegården i Vest-Berlin ved 16,30-tiden. Ophold på et hotel, der ligger lige i centrum 2 minutters gang fra Kurfürstendam. Om lørdagen foretages en byrundtur, der fører både gennem Vest- og Øst-Berlin. Hjemrejsen finder sted mandag den 30. august ved 8-tiden fra banegården i Vest-Berlin og ankomsten til København bliver ved 16-tiden. Prisen andrager med helpension 325 kr. — med halvpension 300 kr. og med morgenmad alene 275 kr. I nævnte pris indgår foruden reserverede pladser i det gennemgående lyntog på 2. kl. tillige den omtalte byrundtur, visumafgift samt assistance af ekspeditionssekretær Thorv. Lund-Larsen, der leder turen.

Tilmeldelse sker ved henvendelse til fru B. Lund-Larsen, Skottegården 12, 6, Kastrup, hos hvem iøvrigt alle yderligere oplysninger samt detailleret program kan fås på telefon (01) 50 37 57, bedst mellem kl. 12–14 og mellem kl. 19–21.

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING OG SKJERN

Mac Baren
tobakker

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:
torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:
onsdag kl. 16.00—18.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

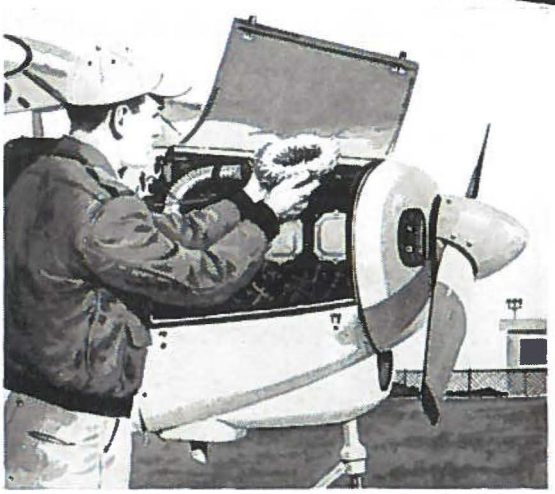
Flyvestation Vedbæk:
fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

OLUF RØNBERG
JERN OR STÅL
AKTIESELSKAB

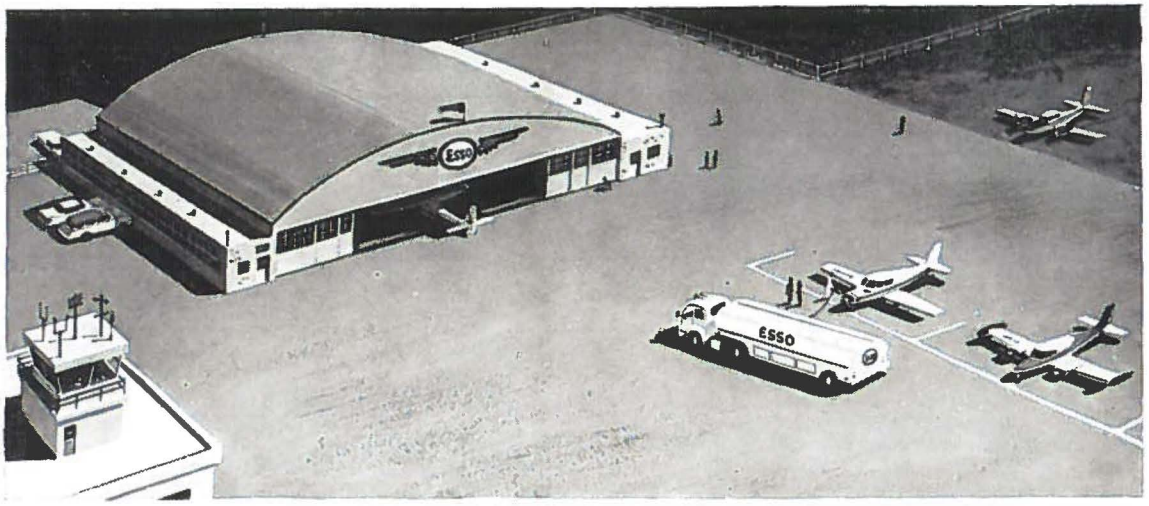
HØJDEDRAGET 31
VALBY
517

Wing Tips IV



Se efter fugleredet! Nårsomhelst Deres plan er »opstaldet« – om kun en dag eller to – så se motoren omhyggeligt efter, inden De tager afsted. Fugle har en vis tendens til at bygge rede sådanne steder, hvor der er ly og læ. En ubemærket rede nær en motor kan under flyvningen skabe overhedning eller alvorlig mulighed for brand.

Vær ikke for ivrig! Skynd Dem ikke i luften ved en pludselig vejropklaring. Undgå at tage tåbelige chancer. For mange piloter har pludseligt befundet sig i en nødsituation med kun ringe eller ingen erfaring i blindflyvning.



Et godt tegn! Esso skiltet står for fremskridt og udvikling af nye og forbedrede produkter til flyvningen. Det står for pålidelige forhandlere af disse produkter – forhandlere der hjælper Dem med netop den slags brændstof, der giver den bedst tænkelige udnyttelse. Esso flyvebenzin har et lavt blyindhold, således at skadelige aflejringer og tilsodning af tændrør begrænses til et minimum, hvilket igen nedsætter sliddet på motorernes vitale dele. Vil De være sikker, ønsker De service og kvalitetsprodukter – så vælg Esso.

64 Fa 40

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VELBÆK

Flyvevåbnet

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 6 **1965**

TELEGRAM · TELEGRAM · TELEGRAM

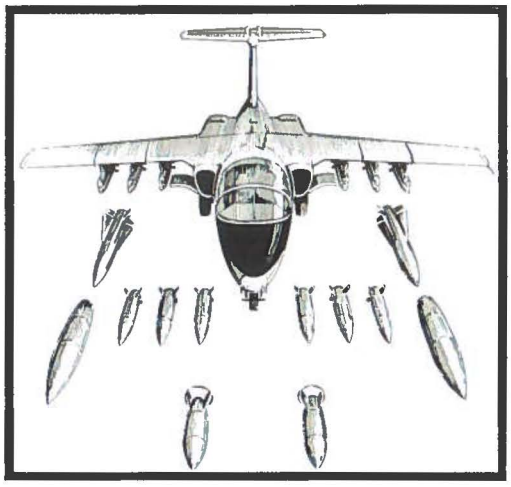
URGENT AND IMPORTANT MESSAGE TO AIR FORCE LEADERS:

FIRST PRODUCTION SAAB 105 NOW COMPLETED WELL AHEAD OF SCHEDULE SET TWO YEARS AGO STOP DELIVERIES OF 130 AIRCRAFT ORDERED BY SWEDISH AIR FORCE LAST SPRING WILL START IN NOVEMBER STOP PRODUCTION RATE WILL RAPIDLY BUILD UP TO 6 AIRCRAFT PER MONTH STOP ALL 130 AIRCRAFT ON ORDER FOR AIR FORCE WILL HAVE PROVISION FOR ARMAMENT PERMITTING RAPID DEPLOYMENT OF TRAINER FLEET IN ATTACK ROLE STOP SOME 800 FLIGHTS AND NEARLY 600 FLYING HOURS BY TWO SAAB 105 PROTOTYPES HAVE ALREADY DEMONSTRATED EXCEPTIONAL RELIABILITY OF AIRCRAFT AND POWER PLANT

PROVISION FOR SEVERAL VERY EFFECTIVE ARMAMENT ALTERNATIVES INCLUDING TWO 660 LB AIR-TO-SURFACE MISSILES TWO 30 MM GUN PODS TWELVE 13.5 CM AIR-TO-SURFACE ROCKETS TWO PODS EACH CONTAINING NINETEEN 7.5 CM ROCKETS SIX 250 LB BOMBS ETC. OR CAMERA EQUIPMENT FOR RECONNAISSANCE STOP IN LIAISON ROLE CARRIES 4-5 PEOPLE STOP

THE SAAB 105 TWIN-JET MULTI-PURPOSE AIRCRAFT FOR UNRIVALLED VERSATILITY RANGE AND OPERATING ECONOMY*)

*) Other features are twin-engine safety, side-by-side seating and ability to operate from grass fields



SAAB

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET *(SAAB Aircraft Company)* LINKÖPING · SWEDEN

Flyvevåbnet

NR. 6 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Tilpasning — vor bedste chance
— Arbejdsmarkedets tillægspension (ATP)
— OFO-orientering
— Historien om Knut Kalmberg

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 05 01, lokal 274.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Træningskommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

Redaktionen af dette nr. er afsluttet 21-6-65

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Fire slags faste officerer

Erfaringen viser, at det er særdeles vanskeligt at lægge en personelpolitik og endnu vanskeligere at gennemføre den.

Det er særligt vanskeligt i forsvaret, der med en svingende målsætning og svingende midler til at nå denne målsætning, har en særdeles urolig personeludvikling at tage hensyn til.

Flyvevåbnet har allerede i sin korte levetid mærket disse vanskeligheder, og det bør derfor være naturligt, at Flyvevåbnet lægger særlig vægt på at skabe en personelpolitik, der er langsigtet, men også så smidig, at den kan tilpasses de ændringer, som uvægerlig vil forekomme.

Her skal peges på nogle personelområder, hvor det er af afgørende betydning, at vore højere myndigheder har øjnene særligt åbne i de nærmeste år.

Personelloven af 1962 fastslår, at forsvaret har 5 kategorier af befalingsmænd

- *officerer af linien,*
- *officerer af reserven,*
- *specialofficerer af linien,*
- *specialofficerer af reserven og*
- *øvrige befalingsmænd, hvori bl. a. indgår et fast korps af seniorsergenter.*

Det står således klart, at der er to kategorier af befalingsmænd, der indtager de forskellige chefs- og lederstillinger samt en række andre stillinger, der kræver en særlig officers- eller specialofficersuddannelse.

Officerskorpset og specialofficerskorpset har hver en reserve, der kan udbygges efter behov og anvendes over kortere eller længere tid, når forsvaret af en eller anden grund ikke kan løse sine opgaver alene med

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

CARL JACOBSENS
VINHANDEL

INDEHAVER: EINER SELIGMANN

ØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN · WINE FOR KINGS

TRIA 4311

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY

Leverandør til militære og maritime messer

B. Skovgaard Sørensen

V/ OSMO SALOJARVI

ESBJERG

PARK LINE GULVE i EG TEAK ASK AMK. NØD

PARK LINE PANELER i EG TEAK MAHOGNI OREGON PINE

GS

V. GRUM SCHWENSEN

ALLERØD

Telefon (03) 27 20 50

★ *Flyveplads med flytel* ★

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOL

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Teorikurser . **Alle flyvecertifikater**

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S

HORSENS . TELEFON 24811

det faste officerskorps og det faste specialofficerskorps.

Når personelloven af 1962 i sin personelopdeling ikke omtaler officerer antaget på livstidskontrakt må det vel være, fordi man betragter en sådan ansættelse som en undtagelse.

Ikke desto mindre har forsvaret antaget et større antal officerer på disse vilkår.

I Flyvevåbnet endog i et antal svarende til det samlede antal af officerer af linien.

Flyvevåbnet har således i dag 4 kategorier af officerer, der har »livstidsansættelse« i Flyvevåbnet

- *officerer, der er tjenestemænd,*
- *specialofficerer, der er tjenestemænd,*
- *officerer af reserven, der er antaget til det 60. år med pension, og*
- *officerer af reserven, der er antaget til det 52. år uden pension.*

Flyvevåbnet har altså ved administrative bestemmelser etableret to nye kategorier af officerer, hvis opgave det er dels at bestride en række stillinger på specielle arbejdsområder, dels at erstatte især officerer af linien i en række stillinger, hvortil der ikke er et tilstrækkeligt antal officerer til rådighed.

For oversigtens skyld skal her kort gennemgås de årsager, der i løbet af Flyvevåbnets knapt 15-årige historie har skabt de to nye faste officerskategorier.

Allerede i forbindelse med Flyvevåbnets opbygning i 1951—54 stod det klart, at det ikke ville være muligt at opbygge et officerskorps i det nødvendige tempo, idet en række nye områder — især kontrol- og varslingstjenesten — krævede mange officerer.

Forsvarsministeriet lod derfor i 1952 administrativt etablere en ordning, der gav officerer af reserven en fastere tilknytning til forsvaret, nemlig ordningen med antagelse til frivillig, fuld vedvarende tjeneste. Et større antal hjemsendte sekondløjtnanter af Hæren kom til at danne stammen i dette nye faste korps.

Et mindre antal fra Søværnet og et antal fra Flyvevåbnets egne rækker, heraf ret få piloter, indgik også under ordningen.

Efter 1956 ophørte denne ansættelsesform stort set, og i tiden op til den nye personellov i 1962 var der mange røster fremme om en rigtig placering af denne officerskategori, der i hvert fald ikke kunne betragtes som værende »af reserven«.

Personelloven undlod dog at placere denne gruppe særskilt og indeholdt alene en bemærkning (§ 18 stk. 4), der sikrede dette personel tjeneste til det 60. år uanset hvilken grad, der opnåedes.

I virkeligheden en gunstigere ansættelse end de to tjenestemandskategorier.

I 1963 udsendte Forsvarsministeriet nye administrative bestemmelser om antagelse til frivillig tjeneste i forsvaret.

Antagelsesformen fra 1952 (med pension) blev bibeholdt, men normalt ikke tænkt anvendt af værnene.

Endvidere skabtes en ny antagelsesform (uden pension), der indtil nu næsten udelukkende er anvendt af Flyvevåbnet.

Flyvevåbnet har i dag
ca. 250 officerer af linien,
ca. 570 specialofficerer af linien,
ca. 175 officerer af reserven på kontrakt indtil det 60. år, og
ca. 60 officerer af reserven på kontrakt indtil det 52. år.

Det er en kendsgerning, at antallet af ansøgere til de tre sidstnævnte kategorier er tilfredsstillende.

Altså må disse stillinger være tilstrækkelig attraktive i forhold til den indsats, der skal ydes og til de foreliggende fremtidsudsigter.

Det er en lige så ubestridelig kendsgerning, at tilgangen til Flyvevåbnets Officersskole ikke er tilstrækkelig.

Årsagerne skal ikke her analyseres i alle sine afskygninger.

Men det er et spørgsmål, om ikke eksistensen af officererne af reserven på livs-

Hans Kofoed

Danske militærfly gennem 50 år — 1912-1962

Kr. 11,75

Marinens, hærens og flyvevåbnets fly-typer er her omhyggelig beskrevet. Et fond af viden, ikke let at optage andetsteds.

Fås hos enhver boghandler.

FLYVS FORLAG

Vesterbrogade 60, mezz.
København V

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.

Telefonnumre: (01) 89 05 01, lokal 274

Gironummer:
Organisation 67005
»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag 0800—1500.

Forretningsfører:
Fru J. E. Nielsen.

Murermester

LEIF ANDERSEN

I. Christensens vej 36
Skagen

Telf. (084) 42982

SMEDEMESTER

Georg Christensen

Tlf. (03) 85 03 39

Grønttorvet 8
Nykøbing F.

SCANDINAVIAN AIRCRAFT REPAIR COMPANY A/S

SARCO

COPENHAGEN AIRPORT - DRAGØR
HANGAR 145
TELEPHONE: *53 16 60
TELEGRAMS: »SARCOMB«

tidskontrakt er medvirkende årsag til, at tilgangen til officersskolen svigter.

Blandt årsager, der i denne forbindelse kan være medvirkende til de for få ansøgere til officersskolen, kan nævnes

- *de gunstige forfremmelsesterminer for kontraktofficererne i forhold til linieofficererne,*
- *linieofficerernes små chancer for at avancere ud over majorgraden,*
- *linieofficererne forflyttes oftere end andre officerer,*
- *kontraktofficererne — især de yngre har ofte bedre indtjeningsmuligheder og*
- *ved forfremmelsen til FL I går linieofficererne normalt ned i løn.*

Vi ønsker naturligvis ikke hermed at hænge vore kolleger blandt kontraktofficererne, til hvem vi både organisationsmæssigt og i den daglige tjeneste har det bedste forhold, ud som værende skyld i linieofficerernes utilfredsstillende forhold.

Problemstillingen i Flyvevåbnets personelpolitik går langt videre.

Men spørgsmålet er: Hvad skal man gøre ved det?

Blandt linieofficererne rekrutteres officererne til Flyvevåbnets højeste stillinger og til de fleste chefstillinger iøvrigt.

Vejen frem til disse stillinger må gøres mere attraktiv.

I Forsvarsministeriet er der et udvalg i gang med at undersøge væsentligst Hærens personelproblemer, men også Flyvevåbnets personelproblemer trænger på og bør tages op til undersøgelse nu.

Det er ikke rationelt at lappe på personelproblemerne ved kortsigtede foranstaltninger.

At finde frem til rationelle løsninger på Flyvevåbnets personelproblemer nødvendiggør en kulegravning vedrørende arbejds- og ansvarsområder i relation til personelkategorierne i fremtidens Flyvevåben. Man må håbe, at det af Forsvarsministeren nedsatte udvalg til undersøgelse af uddannelses- og klimaforhold vil give disse problemer den fornødne overvejelse.

Et almengyldigt fundament for en sådan overvejelse må vel antages at være, at en livskarriere i værnene må betinges af en gennemgang af de til disse formål oprettede skoler samt den programmerede øvrige uddannelse.

CALTEX
CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørservice - Lynladning - døgnvagt
Telf. 94 23 04 **Herlev Hovedgade 191**

Vi drikker mælk
FRA
Baunedals Andelsmejeri

C. W. S. Svineslagterier A/S
HERNING OG SKJERN

Mac Baren
tobakker

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:
torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:
onsdag kl. 16.00—18.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:
fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

Palads Teatret

NØRREGADE 29, VEJLE
TELEFON 2000

FORSALG
kl. 16.00-17.30

For ædel Pörsx

P. WEILE & SØN
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
VINHANDLERE SIDEN 1822
AALBORG

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

TILPASNING

- *vor bedste chance*

I NATO NYT feb 1965 bragtes dette uddrag af den tale, som NATO's generalsekretær holdt ved NATO-parlamentarikernes tiende årsmøde. Nu — hvor så mange spekulerer på, hvad der skal ske i 1969 — er det nok værd at se,hvad NATO's mest betydende mand har at sige os.

Alle fornuftige mennesker i vore medlemslande er enige om, at den trussel, der i sin tid var med til at fremkalde vor alliance — nemlig Sovjetunionens direkte militære trussel mod Vesteuropa — har aftaget. Men samtidig ved alle fornuftige mennesker, at den ikke er forsvundet. Ingen kan føle sig sikker på, at den ikke vil tone frem igen, hvis Vesten svækker sit forsvar. Hvis vi skulle være ved at glemme det, så var Krushchevs fald og den kinesiske atombombe en fornyet påmindelse.

Vi ved ikke, og vil måske heller aldrig vide nøjagtig, hvordan og hvorfor Krushchev faldt. Spørgsmålet om personligheder spiller uden tvivl en rolle, og det samme er tilfældet med spørgsmålet omkring den interne og økonomiske politik. Men alt tyder på, at det sidste strå, der endelig knækkede kamelens ryg, var udenrigspolitikken og mere specielt den måde på hvilken Krushchev behandlede den russisk-kinesiske strid. Hvordan dette vil påvirke øst-vest forbindelserne er stadig uvist. Alt, hvad vi kan være sikre på, er, at når det kom til dette punkt var den kommunistiske ledelse ikke indstillet på at lade Khrushchev fortsætte sine planer om en konference mellem de kommunistiske partier, ved hvilken enigheden mellem partierne i kommunistblokken blev splittet og stillet til skue for hele verden.

Hvis Kina og Sovjetunionen når til en forsoning, og det være sig blot en midlertidig og overfladisk, kan dette betyde en hårdere russisk linie over for Vesten. I hvert fald et stykke tid. For øjeblikket fortsætter de ny ledere i Kreml med at tale om fredelig sameksistens og har svært ved at berolige Vesten. Vægtskålen blev skubbet lidt ud af balance ved en sabelraslende tale, som marskal Malinovsky holdt, og ved dette års traditionelle parade på Den Røde Plads, der bl. a. viste et udvalg af de mest avancerede våben, både missiler og antimissiler. Af mere betydning var det dog, at der ingen tegn på fremskridt har været i nøglespørgsmålene mellem Øst- og Vest-Tyskland og Berlin.

Alt dette behøver dog ikke nødvendigvis at betyde, at truslen er blevet forøget eller blevet mere overhængende. Men det påminder os på en levende og dramatisk måde, i hvor tynd en tråd verdensfreden hænger. Den frist, vi har nydt, skyldtes vor egen styrke og vor enighed. Det ville betyde den største fare, hvis vi nu viste svaghed og disharmoni. Endnu et ord om den kinesiske atombombe, der måske var den mest dramatiske af alle de advarsler, vi har fået. Militært set og på kort sigt er bomben kun af meget ringe betydning. Politisk og psykologisk set og på langt sigt er den meget betydningsfuld. Ikke blot, hvad angår dens virk-

ninger på Kinas naboer, men også vedrørende de russisk-kinesiske forbindelser. Den eneste sikre arbejdshypotese, vi kan tilpasse os, er, at hvis Sovjetunionen resignerer i erkendelsen af, at Kina er blevet en atommagt, og det kan næppe være anderledes — så vil Sovjetunionen på den ene eller anden måde være nødt til at komme til en forståelse med Kina. Og hvis landet har held med dette, er det næppe sandsynligt, at det bliver en fordel for Vesten.

Det er derfor ikke mærkeligt, at vi inden for NATO har tænkt over de advarsler, vi har fået. Det er ikke mærkeligt, at alle, der har noget at skulle sige i NATO, er enige om, at vor alliance er nødvendig og så velbegrundet som nogensinde før. Til støtte for dette behøver jeg blot at pege på den erklæring, der fornylig blev udsendt af tre ledende statsmænd fra vore medlemslande, Spaak, Gordon Walker og Saragat. Alt dette er meget beroligende, og både i følge sagens natur og i kraft af min stilling tillader jeg mig en optimistisk vurdering. Lige som Spaak tror jeg ikke på en krise i alliancen, ganske simpelt fordi, når det kommer til stykket, er vi alle overbevist om alliancens nødvendighed.

Dette betyder imidlertid ikke, at der ikke er alvorlige og dybe forskelligheder i opfattelse mellem os på afgørende punkter. Jeg vil erkende, at jeg henter meget lidt trøst i det argument, med hvilket vi ofte prøver at trøste os selv, nemlig, at sådanne forskelle og uoverensstemmelser er normale i en sammenslutning af frie lande. Det er naturligvis helt rigtigt. Det er også sandt, at det undertiden er bedst at leve sammen med sine besværligheder frem for at løse dem. Som alt andet i politik er dette et spørgsmål om vurdering. Men hvormeget vi end vil protestere imod det modsatte, er fejlen at se kendsgerningerne i øjnene en demokratisk synd, ikke en demokratisk dyd. Og før eller siden kommer den tid, hvor diskussionen bliver så almenkendt, at den må løses, hvis den da kan.

Den atlantiske alliance og NATO er to tætforbundne ikke adskilte ting. Den nordatlantiske traktats organisation udspringer af artikel 9 i den traktat, der blev oprettet af et nordatlantisk Råd med myndighed til at etablere »sådanne under-organisationer, der måtte være nødvendige«. Organisationen kunne derfor ikke eksistere uden traktaten. Traktaten kunne uden tvivl teoretisk eksistere uden organisationen. Men den ville ikke være mere end en erklæring om gensidige forpligtelser, som kun havde ringe eller slet ingen betydning, hvis man blev stillet over for de pludselige krav, som en moderne krig kan fremkalde. Skønt man derfor kan etablere en logisk distinktion mellem de to, praktisk og politisk kan traktaten ikke arbejde effektivt uden nogen form for organisation til at virkeliggøre den.

Artikel 9 i traktaten

Idet vi baserer os på artikel 9 og har bevæget os fra den ene forpligtelse til den næste, har vi i årenes løb opbygget et kompleks og en effektiv struktur, hvad angår fælles forsvar. Vi kan ikke afvikle den organisation eller svække dens effektivitet uden at bryde de forpligtelser, vi har påtaget os, og svække alliancen. Men samtidig kan vi ikke øge dens struktur eller gøre forandringer i den, som ville medføre dybtgående begrænsninger, hvad det nu drejer sig om mere eller mindre integration, uden en fuldstændig og ensstemmig tilslutning fra alle de interesserede parter. Sådanne ændringer må være et resultat af fri diskussion og fri aftale.

Jeg kunne tænke mig nu at sige et par ord om den multilaterale atom-styrke og nogle af de problemer den rejser for alliancen. Når jeg gør det, udtrykker jeg ingen bestemt opfattelse eller afsiger nogen form for dom. Det ville også være forkert af mig at gøre dette, for projektet er endnu ikke formelt blevet forelagt NATO. De otte lande, der har erklæret sig interesserede i projektet, er igang med aktive diskussioner og

planlægning, men de har endnu ikke nået nogle endelige beslutninger og nogle af parterne er end ikke på dette tidspunkt sikre på, at de vil deltage i hvilket som helst resultat, der måtte dukke frem. Som vi alle er klare over, arbejder den ny engelske regering med nye forslag, som muligvis kan modificere problemstillingen og muligvis åbne vej til andre og måske mere omfattende forslag. Der vil derfor gå nogen tid, før hele dette spørgsmål er modent til en fuldstændig diskussion inden for NATO. Når den tid kommer, vil jeg naturligvis være rede til at gøre alt, hvad jeg kan, for at hjælpe Men for nuværende tror jeg, at jeg vil indskrænke mig til at beskrive baggrunden, trække problemerne op og pege på nogle af dem.

Først og fremmest er MLF umiskendeligt et initiativ med stor militær og politisk underforståelse.

Militært set er det hævdet, at MLF, omfattende omkring 200 mellemdistance missiler, ville være en betydningsfuld forøgelse af Europas atomare forsvar.

Politisk set er argumenterne til fordel for MLF, at den vil angive en vej, på hvilken de europæiske magter og specielt Tyskland kan deltage i atom-sager uden, at der sker nogen yderligere national spredning af atomvåbnene. Desuden vil styrken betyde yderligere et forbindelsesled mellem de amerikanske styrker og styrkerne i resten af alliancen.

Alle disse argumenter, fortjener alvorlig overvejelse. Men i realiteten er de ikke accepterede af alle vore medlemslande. Nogle af dem betragter den foreslåede MLF-styrke som militært værdiløs eller overflødig. Nogle mener, at den vil virke politisk splittende. Atter andre mener, at den vil involvere spredning af atomvåbnene eller indirekte lede til en sådan spredning. Divergenserne i opfattelsen er meget dybtgående, og de er kommet åbent til orde og kan ikke ignoreres.

MLF og alliancen

Hvis en MLF-styrke blev formet, måtte man finde en vej, der kunne inkorporere den i alliancens politiske og militære struktur. Indtil nu, som jeg har nævnt, har MLF ikke været til diskussion i selve NATO, men i en uofficiel gruppe i otte lande. Disse har endnu ikke informeret mig om de konklusioner, de er nået til om dette spørgsmål, og på dette tidspunkt er det, som det bør være. Men rent militært ville det synes rigtigt, at styrken fik sin plads mellem styrkerne i Allied Command Europe, og dette kan muligvis også godt blive svaret. Politisk set kan alvorlige problemer opstå, når man skal oprette en organisation for den politiske ledelse af styrken. Man må finde en måde, på hvilken man kan garantere det nordatlantiske Råd den fortsatte øverste politiske ledelse i alliancen. Det er jo af dette Råd, alle vore militære og civile styrker og hele vor organisation afhænger.

Alle disse spørgsmål er imidlertid rent tekniske, og kan løses, hvis der er en fælles politisk vilje til at gøre dette. Men hvis der ikke findes en sådan vilje, hvis nogle lande mener, at en sådan tilføjelse til alliancen både militært og politisk er farlig, mens andre finder styrken både nødvendig og nyttig, bliver selv de enkleste spørgsmål om organisation virkeligt indviklede. Min forgænger, Dirk Stikker, plejede at tale om fleksibilitetens doktrin. Med dette mente han, at når en gruppe inden for alliancen ønskede at tilpasse sig ny former for samarbejde, skulle de have lov til dette, selv om andre ikke ønskede at deltage.

En større ændring

Dette princip er udmærket, og det ville glæde mig at se det realiseret i videst mulig udstrækning. Men det har dog sine begrænsninger, og disse begynder at vise sig, når et forslag som dette rejser fundamentale politiske vanskeligheder for de, der er modstandere af det. Med andre ord, hvis

MLF — eller et hvilket som helst andet forslag — af nogle medlemslande i alliancen betragtes — selv om de ikke ønsker personlig at deltage — som en større ændring i principperne for alliancens struktur, er det en pligt for os alle til at diskutere forskellighederne i opfattelse åbent og frit. De, der har fremsat nye forslag, må forklare og retfærdiggøre dem. De, der er modstandere, må forelægge deres sag og fremkomme med deres mod-forslag.

Lad mig understrege, at dette betragter jeg som et princip, som gælder overalt, og ikke blot MLF. Jeg tror, der er alt for meget løs snak om nødvendigheden af at reformere NATO. Antydningerne af, at NATO trænger til reorganisation, er slet ikke blevet fulgt op af praktiske forslag om disse nødvendigheder. Dette er kun med til at skabe forvirring og til at kaste tvivl om solidariteten i alliancen, der er stærk nok, som vi alle ved. På den anden side kan alvorlige og konstruktive planer, udarbejdet i detailler og tilbudt i en konstruktiv ånd, kun være med til at styrke vor enighed.

NATO og den europæiske enighed

Under omtalen af MLF nævnte jeg den frygt, som var blevet udtrykt af nogle alliance-medlemmer om, at styrken kunne have en splittende effekt på Europa. Efter min mening er dette ikke noget egentligt atlantisk problem. Jeg er personligt inderlig overbevist om, at politisk enighed vil styrke ikke blot selve Europa, men hele alliancen. Men det er ikke desto mindre en kendsgerning, at vi er kommet ud af det med hinanden i NATO i femten år uden europæisk enhed. Og vi kan om nødvendigt fortsætte med at komme ud af det med hinanden uden den. Der *kan* være — og der er virkelig — forskelligheder i opfattelse og i tilnærmelserne, hvad angår problemet om et forenet Europa. Der er en fare for, at disse forskelligheder kan have en skadelig virkning på alliancens sammenhæng. Det hverken bør eller kan de dog få lov til, og jeg føler, at det er en pligt for de, der er ansvarlig for de eksisterende multilaterale organisationer, om det er atlantiske eller europæiske, at understrege, at disse to problemer i deres inderste væsen har forskellig størrelsesorden.

Med andre ord, hvis Europa har held med sin forening, og dette er en sag for europæiske lande og dem alene — lad os så hilse foreningen velkommen og uddrage alt det gode heraf, som vi kan. Hvis det mislykkes, så lad os ikke tillade forskellighederne i tilnærmelse mellem os på det »europæiske« plan at indvirke på sammenhængen og solidariteten på det »atlantiske« plan.

En semantisk kamp

Dette bringer mig frem til noget andet. Det er, at jeg aldrig har været i stand til at se formålet i den semantiske strid, der raser over begrebet »europæisk uafhængighed«. Diskussioner af denne art syntes mig at tilsløre, hvad der dog er et meget klart og enkelt spørgsmål. De, der lægger ekstra meget vægt på Europas uafhængighed,løber den risiko at skabe det indtryk, at de er fjendtligt stemt over for De forenede Stater. De, der går for langt i den anden retning, risikerer beskyldningen for, at de ønsker, at Europa skal være De forenede Stater undergiven eller afhængig af dette land. Begge opfattelser er naturligvis forkerte, og begge, synes det mig, forvirrer problemstillingen.

Det synes ganske klart for mig, at alle de individuelle medlemsstater i dag er frie, uafhængige, selvstyrede og ligeberettigede. De er bundet sammen af en traktat, og begrænset i deres handlefrihed er de kun af traktatens ordlyd og de forpligtelser, de progressivt har antaget for at sikre deres udførelse. På ganske samme måde vil et forenet Europa, når og hvis det kommer, være lige så frit, selvstyrende og ligeberettiget, som dets mandanter er det. Hvorledes et sådant forenet Europa vil opretholde sine forbindelser med den anden side af atlanten, afhænger fuldstændigt af dets egen fri vilje og dets værdsættelse af sine egne interesser.

To grundlæggende hypoteser

Hvad angår det, som først bragte vor alliance i stand, og som holder den sammen nu, var det en dyb overbevisning i Europa om, at en tæt forbindelse med Amerika og Canada var af vital betydning for Europas overlevelse og sikkerhed. Der var en tilsvarende dyb overbevisning i Amerika og Canada om, at hvis det frie Europa faldt, kunne disse to lande ikke længere selv overleve som frie lande. Så længe disse to grundlæggende hypoteser forbliver gangbare — og jeg kan ikke se, hvorledes de kan tabe deres værdi fremover — vil den atlantiske alliance fortsætte. Den *må* fortsætte. Det ville være en katastrofe og en tragedie for begge parter, hvis de drev væk fra hinanden udelukkende, fordi den ene af dem havde opnået en politisk enhed, som den anden part havde opfordret til så længe. Hvad der afgør nødvendigheden af en alliance, som binder de to sider af Atlanten sammen, er ikke den form for politisk organisation, som den ene eller anden part tilpasser sig, men de vitale interesser, de to har i fællesskab.

Jeg vil ikke gøre nogen undskyldning for dette sidespring — hvis det da overhovedet er et sidespring. For alle disse argumenter har en meget nær relevans til den løbende debat i den atlantiske alliance og i Europa. Det er uundgåeligt, at disse to ting er forbundne, men vi skal ikke blande dem sammen. Lad mig gentage, at europæisk enhed er de europæiske landes eget ansvar. Men Europas enhed og problemerne, det involverer, må ikke have lov til at komplicere de enkelte og forskellige problemer i den atlantiske alliance mere end nødvendigt.

Græsk-tyrkiske forbindelser

Jeg vil nu vende mig til et andet større problem, som vor alliance i dag står overfor — forbindelserne mellem Grækenland og Tyrkiet. Jeg taler hellere om græsk-tyrkiske forbindelser end om Cypern-problemet, fordi det, som De ved, behandles i De forenede Nationer. Efter de beklagelige sammenstød sidst i august har situationen på selve øen, selv om den langt fra er tilfredsstillende, dog langsomt forbedret sig. For en stor del skyldes dette tålmodige anstrengelser fra FN-korpset, til hvilket nogle af de lande, der her er til stede, har ydet stor støtte.

Hvornår kommer NATO ind i dette billede? Først og fremmest er fjorten af vore femten medlemslande også medlemmer af De forenede Nationer. Vi har gentagne gange bekræftet, kollektivt ved ministermødet i Haag og enkeltvis ved forskellige lejligheder, at vi støtter FN.s anstrengelser for at genoprette ro og orden og nå frem til en løsning af problemet. Og vi har bakket vor good-will op med effektiv handling. Men hvad har NATO som sådan her at gøre og hvad mere *kan* gøres?

Cypern-mægling

Lad mig først gøre det helt klart, at mens NATO er parat og villig til at gøre alt, hvad det kan for at hjælpe FN for at opfylde de to opgaver, jeg netop har nævnt, har det intet formål og ingen mening at blande sig i sager, som FN formelt har påtaget sig, eller at overlappe FNs anstrengelser. Hvad vi primært er optaget af, er, som jeg sagde i begyndelsen, problemet vedrørende forbindelserne mellem Grækenland og Tyrkiet. Problemet med at fjerne en farlig kilde til gnidning mellem to nøgle-stater i vor alliance, som våger over den sydlige flanke. Problemet er at undgå den utænkelige tragedie ved en åben konflikt mellem to allierede, som har så meget til fælles og så mange bånd til os alle. Det er i den ånd, at det nordatlantiske Råd meget nøje har fulgt situationen, og at jeg selv, efter bedste evne, har påtaget mig den mæglerrolle, som oprindelig blev pålagt mig af min forgænger ved ministermødet i Haag i år. At det ikke er kommet til åben konflikt, skyldes måske i nogen grad vore anstrengelser.

Det er blevet sagt, at NATO skulle og burde gøre mere for at formå de implicerede allierede parter til en fornuftig løsning

af deres vanskeligheder. Jeg deler ikke den opfattelse, og jeg tror, der inden for de grænser, vi kan operere, er gjort det bedste, vi kunne. Siden dannelsen af en uafhængig Cypern-stat er spørgsmålet uden for alliancens direkte og fulde kontrol. Det er sandt, at Rådets beslutning i december 1956 opfordrede medlemslandene til at forelægge de problemer, som de ikke havde været i stand til at løse indbyrdes, inden for NATO's rammer, før de overgav dem til andre internationale organisationer. Men det var i dette tilfælde, det tredje land, nemlig Cypern, der allerede da havde bragt sagen frem for De forenede Nationer.

Beviser på upartiskhed

Der synes kun at være ringe håb for nuværende om en hurtig løsning af problemet. Når tiden kommer, vil vi se resultaterne af FN's anstrengelser og resultatet af generalforsamlingen. I mellemtiden vil vi opretholde den snævreste og daglige kontakt med de to hoved-implicerede og med de andre medlemslande, der er indblandet på den ene eller anden måde. Vi skal ikke undlade nogen lejlighed, der måtte vise sig, til at bidrage til en retfærdig og fredelig løsning. Når vi gør dette, fortsætter vi naturligvis med at opretholde den mest udprægede objektivitet og neutralitet mellem de to allierede, som begge er berettiget til vor agtelse og respekt. Naturligvis har hver af dem fra tid til anden følt, at det burde modtage alliancens støtte mod den anden part. Naturligvis har begge følt nogen skuffelse, når disse forventninger ikke blev indfriet. Men måske er kendsgerningen, at reaktionen hos begge parter har været den samme, det bedste bevis på den fuldkomne upartiskhed i vore anstrengelser.

Grunde til bekymring

Før jeg konkluderer, kunne jeg tænke mig at gå lidt tilbage et øjeblik og se i lidt bredere perspektiv på vor fælles opgave og denne alliances fremtid. Det er vor pligt ikke blot at fornemme og tolke den offentlige mening, men også at lede og oplyse den. Og, hvis vi skal gøre dette, må vi se klart og objektivt på tingene, som de virkelig er, og analysere, så godt vi formår, de grunde, der er til bekymringer og ønsket om en ændring, som er evident. Det synes for mig — og jeg tror ikke jeg er alene i denne sam; menhæng — at der er fire grunde. Den ene er afspændingen mellem Øst og Vest, som, hvor begrænset den end er, ikke desto mindre har fået truslen til at synes mindre overhængende. Den næste er ændringen fra atom-monopol til atom-balence, som har udsat De forenede Stater for en trussel om direkte atom-angreb og rejst alle slags problemer i forbindelse med NATO-strategien. Den tredje er den økonomiske og politiske genrejsning i Europa, som har tilskyndet dette til at kræve en større rolle i ledelsen af alliancen. Den fjerde grund er udstrækningen og spredningen af den kommunistiske trussel, som nu er såvel økonomisk og politisk, som den er militær, og strækker sig langt ud over grænserne for det nordatlantiske område.

Et skævt grundlag

Nogle vil have os til at leve op til denne ny situation ved at transformere den atlantiske alliance til et atlantisk fællesskab. Dette, er sagt, vil øge vor evne til at stå ansigt til ansigt med den kommunistiske verden i fredelig kappestrid. Producér en virkelig militær enhed og sæt os i stand til at trodse truslen om atomkrig. Udvid vort handelsområde til hele verden og associér Europa i en stadig større og mere sammenhængende politisk struktur. Men er dette et realistisk svar?

Er dette gennemførligt? Det er uden tvivl et vidunderligt ideal. Sådan er, når alt kommer til alt, europæisk politisk enhed. Men begge dele, er jeg bange for, er langt borte fra en virkeliggørelse. I hvert fald lige som det ville være forkert af partisanerne for et forenet Europa at drive på med deres stræben i håbet om at underminere begrebet om

Forsøg på et tidsbillede:

Historien om Knut Kalmberg

Af oberst V. V. Mouritzen

For 25 år siden blev Knut Kalmberg dræbt under sin frivillige deltagelse i Vinterkrigen i Finland. Hans skolekammerat fra Birkerød Statsskole og senere officerskammerat, oberst, cand. polyt. V. V. Mouritzen mindes begivenhederne med denne artikel:

Året 1965 synes at blive et år, da vi skal mindes fortiden. — For nogle vil minderne være de begivenheder i sig selv, der for 20 og 25 år siden rystede verden, for andre vil de desuden samle sig om minderne om familiemedlemmer og venner, der satte livet til. Desuden er jo siden da en hel ny generation vokset op. Den har ingen direkte minder at tage frem, ingen stemning eller erfaring at genkalde. Med den betydning det har for den menneskelige udvikling at kende vore forgængeres tanker og gøremål, må det være en pligt for os ældre at videregive noget af det, der dengang optog os så stærkt, til de yngre, der så selv må uddrage deraf, hvad de finder rigtigt for deres livssyn.

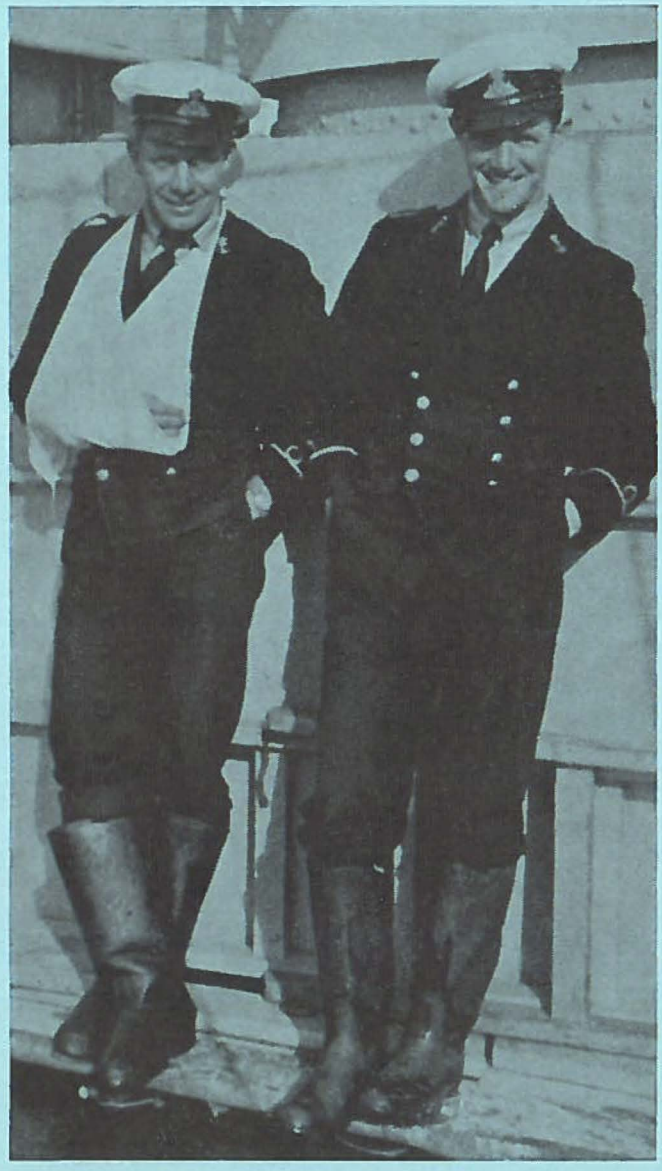
Det, vi idag kalder den anden verdenskrig, vil for os danske ganske naturligt stå i forgrunden — det er en menneskelig egenskab at se det hele med sig selv i centrum. Men selv om der næppe var den gruopvækkende ting, der ikke foregik i den store krig, bør vi ikke glemme, at inden alt dette rullede hen over verden og Danmark i 1940—45, blev vi alle — ganske uforberedte på, at den store magtpolitik kan være så kynisk — vidne til en stor nations uprovokerede overfald på en lille nation. Oven på alt, hvad vi siden har oplevet, er det sundt at prøve at genkalde det indtryk, det gjorde på os, da Sovjet uden varsel overfaldt det lille, fredelige Finland, hvilket — da finnerne satte sig til modværge — automatisk betød, at »vinterkrigen« var igang.

Voldshandlingen udløste en harme, hvis praktiske konsekvenser i form af handling utvivlsomt ville have været større, hvis ikke mange landes handlefrihed havde været hæmmet af de øvrige verdensbegivenheder.

Fra dansk side ydedes forskellig hjælp til det lille broderland. Danske frivillige — nogle med, andre uden større uddannelse — drog af sted. — Også danske læger og sygeplejersker ilede til hjælp. Een af dem, der forlod sit job uden at spørge, og som besad uddannelse og egenskaber, som Finland allermest stod og manglede, var jagerflyveren, søløjtnant Knut Kalmberg. Dengang i 1940, da han mistede livet i luftkamp som løjtnant i det finske flyvevåben, var

det mest hans bedrifter og hele den dramatik, der stod om hans indsats, som stod i forgrunden. Idag kan vi vel tillade os en lidt mere alsidig bedømmelse af et usædvanligt menneskes korte, men alligevel begivenhedsrige liv.

Knut var nemlig som skoledreng ret usædvanlig! Det betyder ikke, at han var noget problembarn, det betyder slet og ret, at der kun var een af hans slags på skolen i hele hans skoletid, og at hans type — hvis den overhovedet kommer igen — i alt fald vil vise sig meget sjældent.



Hans svenske afstamning med tilknytning til Finland, samt den omstændighed, at han var født i og havde boet i et fjernøstligt land, bidrog muligvis til, at han tumlede med mange problemer, hvor vi andre kun kunne finde på at passe lektierne. I skolen »gik det« — at det ikke var den helt store, systematiske kundskabstilegnelse, der prægede arbejdet, var vel klart; til gengæld vidste han mere end praktisk talt alle andre om ting, der havde at gøre med den fremtid, som han havde bestemt sig til. Helt fra barnsben, på et stadium, hvor han ikke kunne have begreb om, hvad det egentlig var, han ønskede sig, havde han det ene brændende og stærkt romantisk begrundede ønske: at blive jagerflyver. Og ikke noget som helst andet! Han slugte kritikløst i en broget forvirring historiske afhandlinger og den mest kulørte, heltedyrkende hefte-»litteratur« om første verdenskrigs flyvere, specielt jagerflyvere. Han kendte alle data fra flyverhåndbøger, navne, ydelser på våben, men på en sjov »udvendig« måde. Teknikken og det teknisk-videnskabelige grundlag, som snarere interesserede nogle af os andre, var ham så godt som fremmed, det var solopræstationer, jagerflyverens i hans øjne universelle overlegenhed i sit element, der for ham var det centrale.

Det var formentlig den tilfældighed, at første verdenskrigs berømteste jagerflyver, Manfred von Richthofen, netop var tysker, der førte til en slags kult, der — foruden den store flyver selv — også kom til at omfatte hans under Nazityskland genopstandne »Jagdstaffel Richthoven«, en kult, som først definitivt undertryktes, da Knut som frivillig tog til Finland. Den var sikkert i højere grad et medslæb fra hans barndoms romantiske opfattelse af jagerflyveren, personificeret i Richthofen, og næppe nogen politisk vurdering. Knut var iøvrigt som gymnasieelev meget politisk interesseret, men på en påfaldende umoden måde.

Som kammerat var han storartet, men noget tilbageholdende. Fra sit hjem var han vant til en lidt sky og tilbagetrukken tilværelse — og han var den yngste af 3 søskende. Man så ham ikke så meget mellem kammeraterne uden for skoletiden; han mødte til træning rent rutinemæssigt, men uden større begejstring, skønt han var en fremragende boldspiller, muligvis een af de bedste back's, skoleholdet havde i mange år. Hvor ofte har man ikke, når man forgæves gik efter wing'en, bag sig hørt det ganske korte smæld, når Knut satte støvlen på bolden. For slet ikke at tale om de rodede situationer, hvor livet blev farligt at leve nede foran vort eget mål — da hørtes atter det korte smæld, der bragte bolden ud af farezonen. Smæld var der også i hans kast! Ingen »birkerødder« fra dengang har undgået hans sneboldes næsten retlinede bane. Han var også en udmærket spydkaster — og gik i det hele taget ikke af vejen for noget som helst.

Det vil forstås, at der var en mærkelig modsætning mellem for eksempel hans kontante, rolige boldspil og hans delvis drømmende mål: at blive jagerflyver. Og dog faldt det i Knuts lod at nå dette mål ad så snørklede og indirekte veje, at mange andre ville have givet op. For det første måtte han gennem to studentereksamener. Dernæst var forholdene med hensyn til at blive fast officer ved Hærens Flyvertropper dengang så usikre, at han valgte en 5½-årig omvej ved at gennemgå kadetskolen og blive søofficer.

Hvad han således kunne have af ulyst til matematiske og tekniske forhold, måtte simpelthen kvæles for at honorere de strenge krav, og desuden måtte han lade sig påfylde en masse fag, som havde med søofficersstatus at gøre, men ville få ringe eller slet ingen betydning for en jagerflyver. Hele dette store arbejde, der af ham måtte føles som en kæmpe-omvej, foregik desuden i een af dansk forsvars værste depressionsperioder, hvor man risikerede, at folk — ganske vist ikke de pæneste, måske — råbte »Rechnitzers lønslaver« og andre opmuntringer efter os, når vi gik på gaden i uniform. Der krævedes i denne periode et ganske alvorligt overskud af energi, blot for at holde humøret oppe!

Som kammerat vedblev han at være helt den gamle: dygtig, resolut og kontant i det sømandsmæssige arbejde og tilstrækkelig god i det teoretiske til at komme videre. Det er karakteristisk for ham, at en af de bedste karakterer, han fik, ikke faldt i de egentlige fag, men i den karakter, der hedder »skikket til videre uddannelse« og som tæller mangedobbelt. Det var klart fra begyndelsen, at man for sig havde en mand med udprægede anlæg som officer.

Efter sin udnævnelse til søofficer 1937 måtte han endnu et års tid nyttiggøre sin styrmands- og skibsførereksamen i flådens skibe, inden han i 1938 kom til Marinens Flyvevæsen og snart opnåede sine ønskers mål: at blive uddannet som jagerflyver.

Vi andre, som jo så det fra vor egen synsvinkel, måtte opfatte det som et meget tilfredsstillende uddannelsesforløb, dette at nå sine ønskers mål med et såpas antal forhindringer og vanskeligheder, at målet virkeligt påskønnes. Endvidere havde den omfattende militære og tekniske uddannelse i betydelig grad ombygget Knut fra romantiker til en resolut, vel udrustet jagerflyver, således som standarden i 1930'ernes slutning krævede, uden at han havde mistet sin drengede facon og sin evne til at begejstres for ideer og engagere sig i problemer.

Det var ganske klart, at Knut nød dette at være kommet på sin rette hylde. Han opfattede sin »Nimrod«-jager som en del af sin egen krop, som han blev stedse dygtigere til at bruge. Alligevel er der ikke tvivl om, at han ofte drømte om at anvende sig selv og sin maskine til sit egentlige formål. Det kan lyde mærkeligt, fordi det for de fleste,

specielt med den senere udvikling som baggrund, er ensbetydende med krig, hvor det ikke alene er jagerflyvere, men også andre, soldater og civilpersoner, der i større eller mindre grad risikerer død og lemlæstelse. Når Knut tænkte sig ordentlig om, vidste han selvfølgelig udmærket dette; men det er påfaldende, så let han abstraherede derfra ved at omgøre problemet til en prøve på jagerflyverens personlige og hans maskines egenskaber, manøvreevne, taktik og den — dette må nutidens unge forstå — dengang endnu eksisterende moralkodex fra første verdenskrigs luftkampe, hvor der stadig var menneskeligt format til at beundre en dygtig modstander og give ham pair-play. Selv i visse faser af anden verdenskrig sås som bekendt eksempler herpå.

Da Rusland overfaldt Finland, var der ikke tvivl i Knuts sind og på baggrund af hele hans udvikling ville det også have været mærkeligt. Sammen med andre danske flyvere stak han regulært af fra tjenesten, en vel i og for sig yderst alvorlig sag, som disse unge fyre vel næppe uden meget alvorlige overvejelser havde indladt sig på, hvis ikke deres tjenstlige situation havde været så akavet for dem at forstå, som den faktisk var.

Vort eget forsvars tilstand i forbindelse med den af de fleste af os som ganske urealistisk betragtede neutralitetspolitik havde anbragt forsvarets folk i en næsten uudholdelig klemme mellem deres beredvillighed til at forsvare Danmark og de helt utilstrækkelige hjælpemidler, som fandtes dertil. Ja, endog selve tanken om et egentligt forsvar var jo faktisk politisk forkastet, selv om det skal indrømmes, at vi stadig havde kulminationen af denne problemstilling, den 9. april 1940, til gode. Denne kom Knut ikke til at opleve.

I Finland afveg de militære forhold i Vinterkrigen på så mange punkter fra det, man dengang opfattede som »normal« krig, at det var meget svært for ikke-finner i det hele taget at klare sig. Også med hensyn til at muliggøre militær flyvning gav den meget svære vinter en række vanskeligheder, som vi aldrig havde drømt om i Danmark, og som formentlig kun finske mekanikere og våbenfolk var i stand til at overvinde. Men når dette var klaret, var selve jagerflyvningen, måske bortset fra at starte og lande på ski i sneen, i sig selv således, at de danske flyvere må betegnes som endog overordentlig velkvalificerede, hvad deres indsats også bekræftede.

Vi må gøre os klart, at luftkrigen over Finland på grund af de ret små styrker, den meget svage varslingstjeneste, den i moderne forstand helt manglende ledelse og kontrol fra jorden, i højere grad mindede om første end om anden verdenskrig. Det var faktisk sådan, at i luften var det jagerflyveren selv, der opdagede og bedømte situationen. Den enkelte flyver eller luftgruppe valgte frit sin kurs og højde, lagde sin taktik, afgjorde hvornår angrebet skulle sættes ind eller kampen afbrydes. Det er denne handlingsform, der i sig bærer grundlaget for jagerflyverens følelse af, at det, bortset fra heldet, er hans egne og hans luftfartøjs egenskaber, og kun disse, der betyder noget. Ser vi på luftkrigen, som den foregår i dag, er dette væsentligt forandret, men det er vigtigt at erindre, at den følelse, som ovenfor er beskrevet, virkelig var berettiget under de daværende vilkår. — Sammenligningen mellem som det var og er, er jo i øvrigt kun et af de mange eksempler på ændringer i krigens væsen i retning af »upersonlig«, statistisk ødelæggelse.

Ved et ejendommeligt tilfælde kom Knut til at gøre tjeneste sammen med en anden dansk jagerflyver, som han i 7—8 år havde gået i klasse med på kadet- og flyveskolen, og det skyldes især ham, at vi ret detailleret ved, hvilken ganske utrolig indsats, der ydedes af de finske eskadriller, forstærket med deres danske kammerater.

(Fortsættes i næste nummer).

atlantisk partnerskab, ville det på samme måde være forkert af advokaterne for det andet begreb at støtte et atlantisk fællesskab, fordi de heri ser et middel til at udskyde dannelsen af et forenet Europa.

Tværtimod er de fremsynede og realistiske mennesker på begge sider af Atlanten ved at fatte, at tanken om et atlantisk fællesskab i stedet for at udelukke meget snarere forudsætter et forenet Europa. Doktrinen om et ligeligt partnerskab mellem Nordamerika og Europa, som det så glimrende blev udtrykt af afdøde præsident Kennedy, har kun en virkelig mening, hvis der er en fornuftig balance mellem den politiske, økonomiske og militære styrke på begge sider. Som tingene står i dag, er vi alle lige, men der er nogle af os, der er mere lige end andre, og en af os er lige med alle os andre tilsammen. Det er bestemt en meget skæv basis for det partnerskab, vi stræber mod. Det er måske lidt visionært altsammen, og vi må komme tilbage til, hvad vi har her og nu.

Ny dimensioner

Hvad vi har, er den nordatlantiske alliance, som blev skabt i væsentlig grad som en militær alliance til forsvar og siden har udviklet sig til noget, der ligner ny dimensioner i de internationale forbindelser. Men det forbliver en alliance. Det er stadig en sammenslutning af uafhængige stater. Den kan udvikle sig i nogle eller i alle de retninger, der er under overvejelse, og den kan ikke udvikle sig. Men selv om den ikke gør det, vil den, er jeg overbevist om, forblive fuldkommen i stand til at nå de mål, den blev oprettet for at sikre, og i stand til at leve op til de ny situationer, som uden tvivl vil udvikle sig, og tilpasse sig yderligere ændringer, som vi i dag ikke kan forudse. Den kan afskrække den varme krig — eller bekæmpe den, hvis afskrækkelsen svigter. Den kan lede den kolde krig, hvis vi skal fortsætte med at tænke i sådanne baner. Den kan garantere Europas sikkerhed. Den kan holde os aktive og vågne. Den kan udstrække sin handlekraft og hæve levestandarden i hele verden. Den kan forbedre og tilpasse sin strategi og sit forsvar ganske som de skiftende situationer kræver det.

Vågen og tilpassende

Alt dette kan den, hvis den blot opretholder sin styrke og sin moral, sin politiske og militære solidaritet. Vi må forblive vågne, kunne svare igen på ændringer og tilpasse os. For kun, hvis vi tilpasser os i tiden, kan vi frelse os selv fra at få uvelkomne og drastiske ændringer påtvunget. Dette er måske en meget pragmatisk og jordbunden måde at se tingene på. Men den synes mig at være den bedste chance for at bevare vor nuværende situation og sikre vor fremtid.

Jeg vil slutte med nogle ord om afspændingen. Vi håber og beder alle til, at den vil fortsætte. Men som jeg har sagt tidligere, har vi netop fået en serie dramatiske påmindelser om den knivs-æg vi lever på. Så længe de fundamentale problemer, Tyskland, Europas sikkerhed, nedrustning og de øvrige problemer forbliver uløste, må vi være forberedte på bryske omslag i politikken og pludselige tilbagevendinger til hårdere tider. Og hvad håb er der for løsning af disse problemer, så længe den ene halvdel af verden betragter internationale forbindelser som en kamp på liv og død mellem to rivaliserende ideologier i stedet for at finde en modus vivendi mellem forskellige livsformer? Jeg er — gentager jeg — optimist. Men jeg er også, håber jeg, realist. Det er, tror jeg, sandt, at livets hårde kendsgerninger i den atomare verden har lært Sovjets ledere en god portion visdom. Om kineserne har lært den samme lektie, får stå hen. Men vi kan ikke være visse, og ikke føle os sikre, medmindre vi er på vagt. Og derfor lad mine sidste ord være disse, som vi har antaget som motto for vort øverste hovedkvarter i Europa — »Vigilia pretium libertatis« — evindelig vagtsomhed er frihedens pris.

Manlio Brosio

STEDER —

der er et besøg værd!

STRANDHOTELLET
Emmelev Klev pr. Højer
Telf. (047) 4 25 88

HOTEL BORGERFORENINGEN
Haderslev
Telf. (045) 2 2162

Selskabs- og kongressale fra 10–600 pers.
Sønderjyllands nyeste danserestaurant
Moderne vær. m. varmt og koldt vand
Intim spiserestaurant m. specialiteter
fra alverdens lande.

Stor parkeringsplads til 100 biler.

VESTER MØLLES RESTAURANT
ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.

Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur, da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plet – ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for, at De vil får en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

FAABORG KRO pr. Varde
Telefon Faaborg 16
Kroen ligger et par km syd for landevejen Esbjerg–Grindsted
Kendt for at være et godt madsted til fornuftige priser. God parkering. – Turist- og rejseselskaber på indtil 250 personer modtages.

KILDEKROEN
Sæby – Telefon 31
◇
Selskaber indtil 400 kuverter
◇
Musik og dans hver aften

KIBÆK MISSIONSHOTEL
Telf. Kibæk 3
Byens eneste hotel, lige over for stationen
12 km fra Herning ad den nye omkørselsvej
Herning–Varde–Esbjerg

Fjernvarme, varmt og koldt vand
Gode senge, rimelige priser

Her er et sted, De er hjertelig velkommen
for kortere eller længere tid –
Venligst
R. Jørgensen

Restaurant **LA STRADA**
Midt i byens hjerte.
Torvet 1 Silkeborg Tlf. (068) 1475

- - - stedet, hvor alle morer og hygger sig til hverdag og fest.

Med venlig hilsen - restaurator F. Kubel

HOTEL TRE EGE

Få minutters kørsel fra Århus centrum ad hovedvej A 15, byens smukkeste hotel, centralt beliggende. 32 værelser med privat bad/toilet og telefon. God parkeringsplads. Restaurant, pejsestue og bar. Tre Ege er i alle henseender et virkeligt eksklusivt hotel. Brabrand v. Århus.

Telf. (061) 6 10 00.

HOTEL HIMMELBJERGET
Tlf. Gammel Ry 45
Pragtfuld natur
Lyse værelser
Godt køkken

K. Abildskov Nielsen

JELLING KRO
Tlf. Jelling 6
Hovedvej 18
Hyggelige lokaler
og veltillavet mad

Strandings Kroen

Klitgaards Badehotel
Blokhus Tlf. nr. 7

Hotel Skansen

Ebeltoft

ÅRET RUNDT
WEEK-END ELLER
FERIEOPHOLD

Der er herligt på BLAAVAND KRO ved Vesterhavet — en storslået natur ved det buldrende hav. —

Hyggelige og pæne værelser med centralvarme og varmt vand.

Maden er et kapitel for sig — den er vidunderlig, vi kræser op for Dem til en hver tid.

Bestil plads i god tid, vi vil ha' lov til at hygge om Dem!

BLAAVAND KRO

ved Vesterhavet

Telefon Blaavand 17

Læg turen ad Vestkysten - spis på *Højkro*

- det er *mad*

- der er hygge på *Højkro*

Tove og Carl Sørensen - Telefon Højer 4 23 20

Arbejdsmarkedets tillægspension

(ATP)

Folketinget vedtog den 11 maj 1965, at tjenestemændene skulle omfattes af ATP.

Redaktionen finder, at der er et behov for en nærmere belysning af hele ATP-ordningen samt af den gældende tjenestemandspensionsordning.

Her bringes uddrag af Betænkning nr. 384/65 af mar 1965 vedrørende tjenestemænds adgang til almindelig folkepension, afgivet af det af Finansministeriet den 8 jun 1963 nedsatte udvalg.

I næste nummer vil blive behandlet tjenestemandspensionsordningens udvikling, ligesom Redaktionen håber, at det til den tid vil være muligt nærmere at redegøre for, hvorledes tillægspensionsordningen vil komme til at virke for tjenestemænd.

Det kan dog allerede nu siges, at optagelsen af tjenestemændene i ATP får tilbagevirkende kraft fra 1 apr 1964, hvilket i praksis vil sige, at den enkelte berettigede skal indbetale kr. 7,20 pr. måned, men der foreligger endnu ikke nærmere bekendtgørelse om indbetalingsmåde m. v.

ATP-loven er iøvrigt lov nr. 46 af 7 mar 1964.

Den gældende tjenestemandspensionsordning

Statstjenestemandspensionen fremtræder efter de herom gældende regler i kapitel 2 i lov om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd som en af tjenestemandsforholdet afledet efterlønsydelse fra staten, der har til formål at sikre livsvarig økonomisk tryghed efter ansættelsens ophør for tjenestemanden selv og hans efterladte gennem løbende udbetalinger, som størrelsesmæssigt er afpasset efter lønningsindtægten under den aktive tjeneste og ansættelsestidens længde.

Som bidrag til udgifterne ved pensioneringen afkortes ved hver lønningsudbetaling, indtil afgang fra tjenesten finder sted, et beløb, der normalt udgør 4 pct. af lønningsindtægten incl. dyrtids- og overenskomsttillæg.

Den bestående pensionsordning har til udgangspunkt, at ansættelsen i statstjenestemandsstilling involverer, at enhver tjenesemand, som på det tidspunkt, da han fastansættes, ikke er fyldt 40 år, erhverver ret til pension som en integrerende del af de lovbeskyttede rettigheder, der udspringer af tjenestemandsforholdet.

Den personkreds, som er pensionssikret i henhold til lønningslovens bestemmelser, omfatter foruden tjenestemanden selv hans enke og efterladte mindreårige børn. Desuden indebærer reglerne, at fraskilte hustruer under nærmere angivne forudsætninger bevarer ret til efter skilsmissen at få tillagt enkepension efter tjenestemanden.

Egenpension opnås, når afgang fra tjenestemandsstillingen finder sted på grund af visse kvalificerede omstændigheder, hvortil henregnes afskedigelse, der skyldes alder, svagelighed eller anden tjenestemanden utilregnelig årsag.

Med hensyn til aldersafskedigelse er det bestemt, at en tjenestemand er berettiget til at erholde afsked med pension, når han er fyldt 67 år, og er forpligtet til at søge sin afsked fra udgangen af den måned, hvori han fylder 70 år. For en del specielle tjene-

stemandsstillinger, f. eks. inden for forsvaret og politiet, gælder dog lavere grænser for den alder, ved hvilken afsked med alderspension kan søges, samt med hensyn til den pligtige afgangsalder.

Egenpension i form af svagelighedspension opnås, når det dokumenteres, at tjenestemanden på grund af svigtende helbred er ude af stand til fortsat at bestride tjenesten, og afskedigelse af denne årsag finder sted, hvad enten den gives efter ansøgning, eller uden at den pågældende selv har begæret afsked.

En tjenestemand har derudover krav på egenpension efter afsked, som skyldes anden ham utilregnelig årsag. Inden for denne ramme falder ikke blot afskedigelse, der — som f. eks. i tilfælde af indtrædende arbejdsmangel — er uden forbindelse med tjenestemandens individuelle forhold, men også afskedigelse, som beror på, at den pågældende af subjektive årsager, som han ikke bærer nogen egentlig skyld for, f. eks. på grund af utilstrækkelige evner, findes uegnet til at forblive i tjenesten.

En særlig regel, der garanterer tjenestemanden en gunstigere økonomisk status end ved afskedigelse af utilregnelig årsag i almindelighed, gælder for de tilfælde, hvor afskedigelsen er forårsaget ved, at tjenestemandsstillingen inddrages. I så fald har tjenestemanden, forudsat at han er fyldt 30 år, ret til i 5 år at oppebære ventepenge mod forpligtelse til i ventepengeperioden at modtage ansættelse i anden efter hans uddannelse og helbredstilstand passende stilling med mindst samme lønningsindtægt som fastsat for den inddragne stilling. Ventepenge udbetales i de første 3 måneder med beløb af samme størrelse som den sidst opnåede løn og for tiden derefter med $^2/_3$ heraf. Når 5-årsperioden er udløbet, uden at tjenestemanden har fået ansættelse i anden stilling, sættes han på pension.

Medens egenpension således erhverves, når afgang fra tjenesten skyldes forhold, der ikke kan tilregnes vedkommende tjenestemand, gælder som modstykke hertil, at retten til pension fortabes, dersom afskedigelse finder sted som følge af, at en tjenestemand har begået strafbare handlinger eller andet misligt forhold, som udelukker hans forbliven i tjenestemandsstilling. Det er herom bestemt, at den tjenestemand, der afskediges, fordi han har gjort sig skyldig i strafbart forhold, som begrunder nærliggende fare for misbrug af stillingen, mister retten til pension. Pensionsretten fortabes definitivt ved sådan afskedigelse, som har sin årsag i, at en tjenestemand har forset sig på strafbar måde under omstændigheder, der rummer fare for misbrug af stillingen, og dette gælder, hvad enten forholdet er begået i eller uden for tjenesten. Er der derimod tale om anden form for mislighed — herunder også strafsanktionerende handlinger, der ikke indebærer fare for stillingsmisbrug — eller tjenesteforseelser af en sådan beskaffenhed, at tjenestemanden må anses for uskikket til at forblive i sin stilling, forelægges pensionsspørgsmålet efter afskedigelse til afgørelse for bevillingsmyndighederne, og der træffes herefter ud fra et skønsmæssigt grundlag ved bevillingslov bestemmelse om, hvorvidt den pågældende skal have pension og i bekræftende fald af hvilken størrelse.

For så vidt tjenestemandsansættelsen bringes til ophør, uden at der ved afskedigelsen tilkommer tjenestemanden pension, er han berettiget til at få udbetalt de under ansættelsen indeholdte pensionsbidrag med renter eller — forudsat at fratræden finder sted efter eget ønske — eventuelt en godtgørelse, der svarer til det dobbelte af de af ham selv indbetalte pensionsbidrag med renter. Det er dog en betingelse for at få udbetalt sådan dobbelt godtgørelse, at beløbet overføres til en under statstilsyn stående pensionsordning eller anvendes på nærmere foreskreven måde til pensionsmæssigt formål gennem tegning af pensionsforsikring eller livrente.

Reglerne om den ved en tjenestemands ægteskab begrundede ret for hustruen til ved mandens død at erhverve *enkepension* er opbygget ud fra det principielle hovedsynspunkt, at enkens pensionsadgang afledes af mandens pensionsmæssige stilling.

I overensstemmelse hermed er adgangen til at få tillagt enkepension betinget af, at manden enten selv var afgået med pension eller — såfremt han ved dødsfaldet endnu var i tjenesten eller oppebar ventepenge — havde erhvervet pensionsalder til opnåelse af ordinær egenpension.

Enkepensionsretten er dog tillige for at hindre eventuel spekulativ udnyttelse af pensionsadgangen i tilfælde, hvor det ved ægteskabets indgåelse må stille sig som overvejende sandsynligt, at enkepension kan blive aktuel i løbet af kortere tid, gjort afhængig af, at visse betingelser med hensyn til tidspunktet for ægteskabets indgåelse er opfyldt. Det er herom bestemt, at tjenestemandsenker er uberettigede til enkepension, dersom ægteskabet er indgået efter mandens 60. år eller på hans dødsleje, eller efter at han var afskediget med pension eller ventepenge, uden at genindtrædelse i statstjenesten har fundet sted.

Ud fra det principielle synspunkt, at ingen kan erholde ansættelse i mere end een tjenestemandsstilling, gælder endvidere, at en tjenestemandsenke er afskåret fra at få udbetalt enkepension, så længe hun selv oppebærer lønning som tjenestemand eller egenpension, hidrørende fra ansættelse i tjenestemandsstilling. En tjenestemands hustru, som efter mandens død selv indtræder i eller forbliver ansat i en tjenestemandsstilling, kan dog senere til enhver tid vælge at oppebære enkepension imod at opgive sin tjenestemandsstilling uden egenpension.

Den gældende ordning indeholder hjemmel for, at en tjenestemands hustru, hvis ægteskab ophæves ved skilsmisse, vil kunne bevare retten til enkepension efter skilsmissen. Sådan ret tilkommer en fraskilt hustru, hvis ægteskab har bestået i mindst 5 år, under forudsætning af, at der ved skilsmissen er fastslået underholdspligt for manden, og at skilsmissebevillingen eller dommen indeholder udtrykkelig bemærkning om hustruens berettigelse til enkepension. Såfremt der ved tjenestemandens død efterlades enke og en fraskilt hustru, der begge er berettigede til enkepension, eller eventuelt flere pensionsberettigede, fraskilte hustruer, deles enkepensionen imellem de berettigede efter forholdet mellem det antal år, hver af dem har været gift med tjenestemanden.

Enker efter tjenestemænd, der ikke havde erhvervet pensionsalder til opnåelse af ordinær egenpension, er som anført efter de nugældende regler ikke berettigede til enkepension. Sådanne enker har derimod foruden efterindtægt efter de almindelige regler herom krav på at få udbetalt et beløb, der svarer til to års løn, beregnet på grundlag af tjenestemandens sidst udbetalte lønningsindtægt. Inden for denne beløbsramme finder udbetaling som hovedregel sted i form af månedlige ydelser af samme størrelse som laveste enkepension.

Lønningslovens bestemmelser om *børnepension* angår mindreårige børn, over for hvilke der påhviler en tjenestemand forsørgelsespligt, og det er herved forudsat, at bestemmelserne finder anvendelse i den udstrækning, hvori der efter lovgivningens almindelige regler foreligger forsørgelsespligt i forhold til det offentlige.

Børnepension ydes oftest enten i form af et tillæg til egenpension og enkepension på 1500 kr. årlig for hvert barn eller, hvor der er tale om forældreløse børn samt børn af en tjenestemand, der ved sin død ikke havde erhvervet pensionsalder til opnåelse af ordinær egenpension, som en selvstændig pensionsydelse på 2400 kr. årlig. Desuden indeholder loven hjemmel for, at der for så vidt en tjenestemand ved sin død efterlader en fraskilt hustru, som ikke er berettiget til enkepension, tillægges den fraskilte hustru en årlig pensionsydelse på 1500 kr. for hvert barn, over for hvilket tjenestemanden

havde forsørgelsespligt, ligesom en pension af denne størrelse tilkommer børn af en afdød, kvindelig tjenestemand, når hun alene var indehaver af forældremyndigheden, og denne ikke overgår til faderen. — Børnepensioner à 1500 kr. årlig kan endvidere, hvor omstændighederne måtte tale derfor, tilstås den efterlevende ægtefælle, når den ene af to samgifte tjenestemænd afgår ved døden, samt børn af en afdød, kvindelig tjenestemand, for så vidt faderen ikke er statsansat eller statspensionist og er ude af stand til at forsørge de fælles børn.

Medens egenpensioner og enkepensioner i princippet tilstås for livstid, er børnepensioner begrænset til den tid, i hvilken barnet er undergivet forsørgelse. Det er herom bestemt, at udbetaling finder sted indtil barnets fyldte 18. år; men denne aldersgrænse kan ved dispensation forhøjes indtil det 24. år, når forsørgelsen fortsættes til gennemførelse af en offentligt godkendt uddannelse, og forholdene i øvrigt i særlig grad taler for forlænget udbetaling.

Bortset fra børnepensioner, der som anført udredes med standardbeløb, opgøres tjenestemandspensionens størrelse individuelt på grundlag af den enkelte tjenestemands lønningsindtægt på afgangstidspunktet og i forhold til den erhvervede pensionsalder.

Den lønningsindtægt, som kommer i betragtning ved pensionsberegning, er lig med tjenestemandens sidst opnåede løn (uden dyrtids- og overenskomsttillæg) inden for den lønningsklasse, hvortil vedkommende tjenestemandsstilling er henført, forhøjet med eventuelle pensionsgivende, personlige tillæg. Ved pensionsopgørelsen indgår imidlertid kun en mindre del — for egenpensioner 4000 kr. og for enkepensioner 6000 kr. — af denne lønningsindtægt fuldt ud i beregningsgrundlaget. Af den overskydende del medregnes efter en aftrappet skala fra 95 til 70 pct. — og for enkepensioners vedkommende fra 95 til 55 pct. — således at de dele af lønningsindtægten, der medtages, er af aftagende størrelse, jo højere lønningsindtægten er.

Af den således opgjorte pensionsindtægt beregnes pensionen herefter som en procentdel, hvis størrelse er bestemt af tjenestemandens opnåede pensionsalder, hvorved forstås det tidsrum, i hvilket den pågældenhar været fastansat i pensionsberettigende tjenestemandsstilling i 5 år efter sit fyldte 30. år. Pensionsalder indtjenes således tidligst fra det fyldte 35. år og kan ikke forøges ved tjeneste ud over det tidspunkt, ved hvilket tjenestemanden er pligtig at søge sin afsked. Hvor der er tale om egenpension, udgørt pensionsprocenten fra 50 pct. ved en pensionsalder under 10 år og indtil 75 pct. ved højeste pensionsalder, medens pensionsprocenten til beregning af enkepension varierer efter pensionsalderen fra 35 pct. (ved en pensionsalder under 7 år) til 56 pct. Pensionsberegningssystemet er udformet på den måde, at der til opnåelse af højeste pension udkræves en pensionsalder på 32 år, således at højeste pension efter de almindelige regler tidligst kan opnås samtidig med, at retten til at søge afsked med alderspension indtræder ved tjenestemandens fyldte 67. år. For enkepensionister er adgangen til at opnå højeste enkepension dog tillige betinget af mindst 25 års ægteskab, ligesom der i øvrigt gælder særlige betingelser med hensyn til ægteskabets varighed for at få tilstået enkepension, beregnet efter en pensionsprocent, der svarer til en pensionsalder på 20 år og derover.

Såfremt en tjenestemand under udførelsen af sin tjeneste kommer således til skade, at han af denne årsag må afskediges, gælder som en særordning, at der uden hensyn til alder og tjenestetid tilkommer den pågældende den for højeste pensionsalder fastsatte pension. Svarende hertil er det endvidere bestemt, at enken efter en i pensionsberettiget stilling ansat tjenestemand, der er omkommet ved udførelsen af sin tjeneste eller afgået ved døden som følge af tilskadekomst i tjenesten eller havde været

pensioneret af sådan årsag, er berettiget til uden hensyn til mandens alder og tjenestetid samt ægteskabets varighed at få tillagt den for højeste pensionsalder fastsatte enkepension.

De pensionsbeløb, der fremkommer ved beregning i overensstemmelse med de ovenfor nævnte regler, er undergivet dyrtids- og overenskomstregulering efter samme sæt af regler, som ifølge lønningslovens kap. 5 finder anvendelse for tjenestemandsløn.

Tjenestemandspensionens størrelse er afpasset under hensyntagen til, at den kan suppleres med folkepensionens mindstebeløb fra det 67. år. Størrelsen af den samlede efterlønsydelse fra det offentlige, som herved vil kunne opnås, er belyst i nedenstående tabel, der for et udsnit af tjenestemandsstillinger viser den aktuelle størrelse af højeste egenpension og enkepension, suppleret med folkepensionens mindstebeløb, samt størrelsesforholdet mellem den samlede efterlønsydelse og de samtidigt gældende lønninger (incl. stedtillæg efter højeste sats) på sluttrinet i vedkommende lønningsklasse. Til illustration har man valgt at belyse forholdene for pensionister fra tjenestemandsstillinger i 3. lkl. (portører og postbude), 7. lkl. (håndværkere), 9. lkl. (assistenter, 15. lkl. (overassistenter), 21. lkl. (overkontrollører), 24. lkl. (ekspeditionssekretærer), 26. lkl. (kontorchefer) og 29. lkl. (departementschefer). Lønnings- og pensionsbeløbene er opgjort med tillæg, beregnet efter de pr. 1. januar 1965 gældende satser, incl. 97 portioner overenskomsttillæg.

Størrelsesforholdet mellem tjenestemandsløn og tjenestemandspension med tillæg af folkepensionens mindstebeløb pr. 1/1 1965.

Lønnings-klasse	Slutløn 1/1 1965	Højeste egenpension plus folkepension efter satsen for ægtepar 1680 kr.		Højeste egenpension plus folkepension efter satsen for enlige 1116 kr.		Højeste enkepension plus folkepension efter satsen for enlige 1116 kr.	
	kr.	kr.	% af løn	kr.	% af løn	kr.	% af løn
3.	21.436	15.852	74,0	15.288	71,3	12.368	57,7
7.	22.722	16.519	72,5	15.955	70,1	12.899	56,6
9.	24.045	17.300	71,9	16.736	69,6	13.552	56,4
15	29.012	19.375	66,8	18.811	64,8	15.763	54,3
21.	38.322	24.180	63,1	23.616	61,6	17.907	46,7
24.	43.164	27.211	63,0	26.647	61,7	20.248	46,9
26.	50.427	31.656	62,8	31.092	61,7	22,181	44,0
29.	67.238	39.498	58,7	38.934	57,9	27.204	40,5

I tilslutning til det foran anførte bemærkes, at lønningslovens pensionsbestemmelser ifølge lov om lønninger m. m. til folkeskolens lærere samt lov om folkekirkens lønningsvæsen m. v. finder direkte anvendelse også for tjenestemænd i folkeskolen og folkekirken.

For statstjenestemænd i Grønland er der ved lov nr. 168 af 27. maj 1964 om statens tjenestemænd i Grønland fastsat særskilte regler om løn- og pensionsforhold. Disse regler er ligesom den særlige pensionsordning i henhold til lov nr. 157 af 7. juni 1958 om pensionering af civile funktionærer, håndværkere og arbejdere ved hæren og søværnet m. v. opbygget med lønningslovens bestemmelser som forbillede. Endvidere er

(Sluttes side 24)

OFO- ORIENTERING ✯ ✯ ✯

København, den 31. marts 1965

Oprettelse af fællessekretariat

Mellem
Fællesorganisationen af Officerer i Hæren (FOH),
Hovedorganisationen for Søofficerer m. fl. (HOS),
Organisationen af Flyvevåbnets Officerer (OFO) og
Hovedorganisationen af Søværnets Maskinofficerer (HOM)
er der med virkning fra den 1 maj 1965 truffet aftale om at etablere et fast samarbejde med fælles sagsbehandling i sager af fælles interesse for organisationerne.

Samarbejdet varetages af et formandsråd med fællessekretariat.

I formandsrådet indgår formændene for FOH, HOS, OFO og HOM.

Fællessekretariatet, der benævnes »Fællessekretariatet for Danske Officersorganisationer« (FDO), ledes af en af organisationerne udpeget sekretær. Organisationernes sekretærer tilforordnes FDO. Til varetagelse af FDO's funktioner ansættes det nødvendige personale. Sagsbehandlere kan tilknyttes efter behov.

Formandsrådet fastsætter sin egen forretningsgang og sin forretningsgang i forhold til fællessekretariatet.

Sager, der skal behandles gennem FDO, akteres og påtegnes i fornødent omfang af de enkelte organisationer hvorefter de oversendes til FDO.

Afgørelser i sager, der er behandlet gennem FDO, formidles fra FDO, gennem de pågældende enkelte organisationer, hvorfra sagen er rejst, idet de øvrige organisationer samtidig orienteres.

Organisationerne orienterer hinanden indbyrdes gennem FDO om sager af fælles interesse, der har kunnet afsluttes uden FDO's medvirken. De med sagsbehandlingen forbundne udgifter fordeles mellem organisationerne efter medlemstal.

Eksempelvise sagsområder, der foreløbig anses for egnede til fælles sagsbehandling er anført nedenfor.

For Fællesorgan. af Officerer i Hæren
H. C. Engell. Oberst, formand.

For Hovedorgan. for Søofficerer m. fl.
E. F. Petersen. Kommandør, formand.

For Organ. af Flyvevåbnets Officerer
K. van Wylich Muxoll. Oberst, formand.

For Hovedorgan. af Søværnets Maskinoff.
A. Balle Christiansen. Orlogskapt., formand

Eksempelvise sagsområder, der foreløbig anses for egnede til fælles sagsbehandling

Egentlige lønninger
- Lønningsforhandlinger.
- Lønningskommission.
- Forhold mellem civile og militære lønninger.
- Bestillingstillæg.
- Stedtillæg
- Overenskomsttillæg.

Særlige ydelser
- Dobbelt husførelse.
- Frirejser til hjemmet.
- Ydelser under udstationering og tjenesterejser.
- Døgntjenestetillæg.
- Repræsentationstillæg.
- Instruktørvederlag for undervisning i Hjemmeværnet.

Ødetillæg.
Vederlag for censorvirksomhed.
Lærerlønninger.
Betaling for opgaveretning.
Flyttegodtgørelse.
Satser for reglementsarbejde.
Feriegodtgørelse.
Vagttillæg.
Diæter for deltagelse i udvalgsmøder i kommissioner.
Godtgørelse for mistet ferie.

Ydelser i forbindelse med tjeneste i udlandet
Dagpenge under tjeneste i udlandet.
Udetillæg.
Flyttegodtgørelse til udlandet.
Familiers medtagelse ved rejser i udlandet.
Godtgørelse ved tjenesterejser i udlandet.
Benyttelse af transportmidler under tjenesterejser i udlandet.
Forsikringsdækning ved fly-rejser i udlandet.
Lønsatser for personel til uddannelse i udlandet.
Familieledsagelse under kurser i USA.
Sygehusophold og lægehjælp under tjenstligt ophold i udlandet.

Forhandlingsret
Forhandlingers varsel.
Forhandlingsregler.

Forhold under tjenstlige rejser
Benyttelse af sovevogne.
Benyttelse af særlige klasser på skibe og jernbane.
Forsikringsdækning under fly-transport.
Benyttelse af private befordringsmidler.

Forhold under sygdom
Lægehjælp.
Klinikbehandling.
Sygehusbehandling.
Sygeforsikring.
Sygetransport.
Strålingsfare.
Sygemelding.
Reduction i løn under sygdom.

Boligforhold
Tjenesteboliger og militære lejeboliger.
Tilvejebringelse af boliger til militært personel.
Indretning af kvarterer og opholdslokaler m. v. for officerer.
Opbevaring af »Souvenir-genstande«.

Pensionsspørgsmål

Skattesager

Udbetalingstidspunkter for månedslønninger

Lønningsanciennitet ved overgang til civil ansættelse

Tjenestetidsudvalget

Koordinationen af avancements terminerne for personel med samme uddannelse værnene imellem

Varsel ved forsættelser og udstationeringer

Lønmæssig ligestilling af officerer tjenstgørende i allierede stabe

---

Bestyrelsesmøder har været afholdt den 28 apr og den 16 jun 1965.

Blandt de problemer, der har været behandlet på møderne og i bestyrelsen iøvrigt, skal nævnes:

Samarbejde med andre militære organisationer

Gennem de sidste 4—5 år er samarbejdet blevet stærkt intensiveret. Det gælder såvel med tilsvarende officersorganisationer i Hæren og Søværnet som med de øvrige militære personelorganisationer i Flyvevåbnet.

På repræsentantskabsmødet i mar blev det vedtaget at søge dette samarbejde yderligere udbygget, og OFO ledelse er nu i fuld gang med at finde den bedst mulige prakti-

ske form for dette samarbejde.

En fast skriftlig aftale er skabt med de øvrige værns officersorganisationer på sekretær- og sekretariatsniveau med fællesbehandling af sager af fælles interesse, som nævnt ovenfor. Mellem FFMPO (Fællesrådet for de militære personelorganisationer i Flyvevåbnet) er der faste formandsmøder og skriftlig sagsudveksling af sager af fælles interesse.

Det har vist sig mere og mere fremherskende, at vi kun ved samling af vore kræfter og ved fælles optræden er i stand til at få gennemført de presserende principielle spørgsmål.

Et par gamle fællessager er:
Udkommandotillægssagen og *døgntillægssagen*

Udkommandotillægssagen er nu mere end 3 år gammel.

Retsforhandlinger har været fastlagt flere gange. Sagen var berammet ved Københavns Byret til den 6 maj, blev udsat til den 9 jun og blev så igen udsat — efter sigende kun kort tid.

Her skal lige præciseres organisationernes standpunkt i *døgntillægssagen:*

a. Den ved omlægning af arbejdstid sammensparede frihed kan ikke kompensere for døgntjeneste.
b. Den på halve fridage meddelte erstatningsfrihed skal påbegyndes 24 timer forud for arbejdstids ophør på den halve fridag.

Organisationerne har deltaget i mange møder herom, og efter afsluttende møder i Finansministeriet den 12 maj 1965 og i Flyverkommandoen den 28 maj 1965 må sagen nu formentlig (desværre) føres videre gennem voldgift eller ad rettens vej.

Trist, at der ikke har været vilje til at imødekomme personellets naturlige ret.

Må vi som statstjenestemænd minde om en af grundsætningerne i den grønne betænkning (Mikkelsen-udvalget), der dannede grundlaget for de militære tjenestemænds særlige ydelser: »Det har været et hovedsynspunkt, at de for statens tjenestemænd gældende regler bør anvendes for forsvarets tjenestemænd med mindre særlige militære forhold på afgørende måde taler derimod.«

Fra de militære tjenestemænds side findes det helt rimeligt, at man ikke stilles anderledes (hverken værre eller bedre) end statens andre tjenestemænd.

Forsvarets højeste myndigheder bør have dette for øje uden forbehold.

Avancementsforholdene for linieofficerer er et naturligt og stadigt levende spørgsmål for OFO, der ligesom de andre værns officersorganisationer har løbende undersøgelser i gang om de mange faktorer, der har indflydelse på forfremmelsesvilkårene.

Normeringsloven er en meget væsentlig faktor i officerernes personelpolitik og dermed for fremtidsvilkårene.

OFO hilser med stor tilfredshed, at Forsvarsministeriet i år ved ændring i forretningsgangen ved indsendelse af bidrag til normeringslovforslaget for finansåret 1966/67 har skabt betydelig forbedrede muligheder for mere tid til sagsbehandling og for forhandlinger om normeringsproblemerne.

Forsvarsministeriets skrivelse — blandt andet til de forhandlingsberettigede tjenestemandsorganisationer — er sålydende:

»For at kunne overholde fristen for aflevering til Finansministeriet af bidrag til normeringslovforslaget, hvilken frist ikke vil blive tilladt overskredet, har Forsvarsministeriet fastsat følgende:

Eventuelle forslag fra de forhandlingsberettigede tjenestemandsorganisationer indsendes til vedkommende personelforvaltende myndighed (værnskommando), institution m. v., således at forslaget er disse i hænde senest *1 aug 1965.* Forslagene afgives i 4 eksemplarer, hvoraf 2 videresendes til Forsvarsministeriet, og 2 er til myndigheden/institutionens brug.

Eventuelle forslag fra myndigheder og institutioner m. v. fremsendes — tillige med

BALLE FRI- OG UNGDOMSSKOLE

pr. Bredsten (Vejleegnen)

Fællesskole 5 mdr. november–april. Maj–oktober. Fortsættelseskursus 3 mdr. april–juli. Alm. skolefag, sløjd, husgerning, sprog, kjolesyning, kontorfag, m. m. – Understøtt. kan søges. – Skoleplan sendes. – Andreas Andersen, telf. (0581) Bredsten 205.

RØDKILDE FOLKEHØJSKOLE

Stege, Møn

Telf. (038) 14520

NR. BROBY EFTERSKOLE

Nr. Broby, Fyn

Tlf. Brobyværk (09) 63 - 457

Fællesskole 3. nov. - 30. marts

JARUPLUND HØJSKOLE

Jaruplund pr. Flensborg,

Sydslesvig.

Telf. 0015 Barderup 182

FÆLLESSKOLE 3.5.–1.9.

5 måneder på Sproghøjskolen

med engelsk og tysk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til moderne sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til **praktisk talefærdighed** i de to hovedsprog. Skolen ligger midt i Jyllands dejligste landskab ved Kalø Vig, rig lejlighed til badning, sport etc. Amtsunderstøttelse kan søges indtil ¾ af skolepengene. Arbejdsløshedsunderstøttelse kan konverteres til skoleophold.

SPROGHØJSKOLEN

Telf. (064) 286 – Forstander KJÆR

BORUPS FOLKEHØJSKOLE

Frederiksholms Kanal 24, København K.

Telefon Central 3445

KRABBESHOLMS FOLKEHØJSKOLE

Skive

Telf. (075) 1 Skive 227

RY HØJSKOLE

(Ved Himmelbjerget)

Sommerskole: Maj–Juli – Vinterskole: Nov.–Marts

Alm. højskolefag, særfag: Sprog, kontorfag, musikforst. Statsunderstøttelse kan søges. Skoleplan sendes. – Telf. Ry (0684) 90

Asbjørn Mandøe

de fra organisationerne modtagne forslag — til Forsvarsministeriet, således at de er dette i hænde senest *den 1 sep 1965.* Såvel ledsageskrivelse som det af myndigheden m. v. udarbejdede forslag med bemærkninger og andre ledsagende bilag afgives i 2 eksemplarer.«

OFO vil i sit bidrag lægge vægten på nøgleområdet i avancementsproblemerne, nemlig en forøgelse af antallet af oberstløjtnanter, fordi der især her forefindes en række stillinger, hvis ansvars- og funktionsområder og bestemmelser iøvrigt umiddelbart betinger besættelse med oberstløjtnanter i stedet for med majorer.

OFO arbejde stilles ikke i bero i sommer.

Næste bestyrelsesmøde afholdes ganske vist først den 10 aug 1965, men sekretariatet (Flyvestation Vedbæk, lokal 274) er åbent og har forbindelse med bestyrelsesmedlemmerne, idet dog sekretariatet er ferielukket i perioden 23 aug—4 sep 1965.

OFO ser iøvrigt meget gerne skriftlige eller mundtlige tilkendegivelser fra medlemmerne, ikke alene om konkrete sager for den enkelte, men også indlæg om andre sager, som OFO beskæftiger sig med.

ATP (fortsat fra side 20)

pensionsordninger af lignende indhold som den, der er gældende for statstjenestemænd, med vedtægtsmæssig hjemmel indført for ansatte, der har pensionsrettigheder som medlemmer af statsunderstøttede pensionskasser.

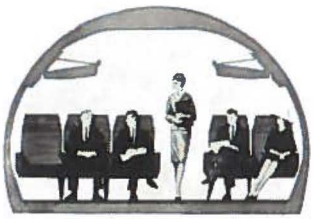
Et særligt system af overførselsregler afgiver hjemmel for medregning af indtjent pensionsalder, såfremt overgang finder sted fra stillinger inden for de her nævnte pensionsområder til statstjenestemandsstilling eller omvendt, alt under forudsætning af, at der i forbindelse med sådan stillingsmæssig overgang sker overførelse af pensionsbidrag fra det hidtidige pensionsområde til det pensionsområde, hvortil overgang finder sted.

Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
DC-8
SAS
LN-MOT
SCANDINAVI
SHELL
SHELL

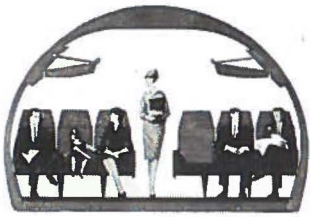
FSN VEDBÆK
VEDBÆK
517

Den nyeste Boeing - en to-motors kortdistance jet med stor indtjeningsevne

737 har den største indtjeningsevne af alle de kortdistance-jets, der findes på markedet. Med en kabine, der er lige så bred og høj som i de største Boeing'er, kan den alene af alle to-motorers kortdistance-maskiner byde på 4, 5 eller 6 passagerer ved siden af hinanden. Det giver mulighed for den højeste fortjeneste og den laveste plads/kilometer omkostning i sin klasse. Denne enestående smidighed m. h. t. pladsens udnyttelse sætter luftfartsselskaberne i stand til at tilbyde netop den indretning, der er brug for i kortdistance-trafikken – fra en rummelig første klasse som i de store jets til billig flyvning med stor udnyttelsesgrad.



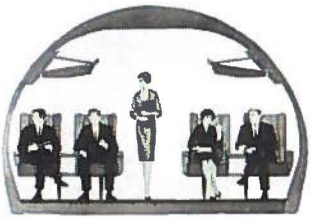
5 på række – den rummeligste af alle 2-motors jets.



Eneste 2-motors jet med 6 passagerer ved siden af hinanden.

737 kan (afhængig af udnyttelsesgraden) medtage op til 115 passagerer med en marchhastighed fra 885 til 965 km/t. Den vil få den samme lave landingshastighed som Boeing 727 og vil kunne udnytte de samme korte baner. Den vil få de samme motorer og i mange retninger den samme kabineindretning, de samme systemer og komponenter – en Boeing fordel, som yder væsentlige besparelser i vedligeholdelse, reservedele, optræning og jord-udstyr.

737 nyder også fordelene ved Boeings enestående erfaring som konstruktører af verdens mest sukcesrige jetlinere. Boeing jets har bevist deres værdi gennem mere end 4½ million flyvetimer (513 år).



Første klasse – plads som i de største jetlinere.

Allerede nu har Deutsche Lufthansa og United Air Lines bestilt Boeing 737'ere.

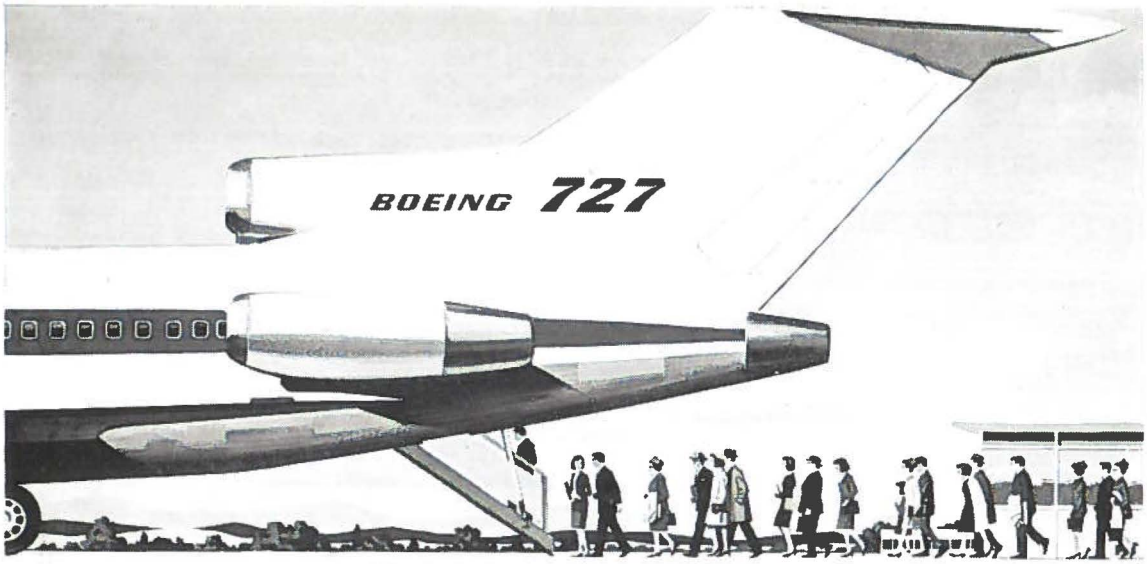
BOEING 737

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

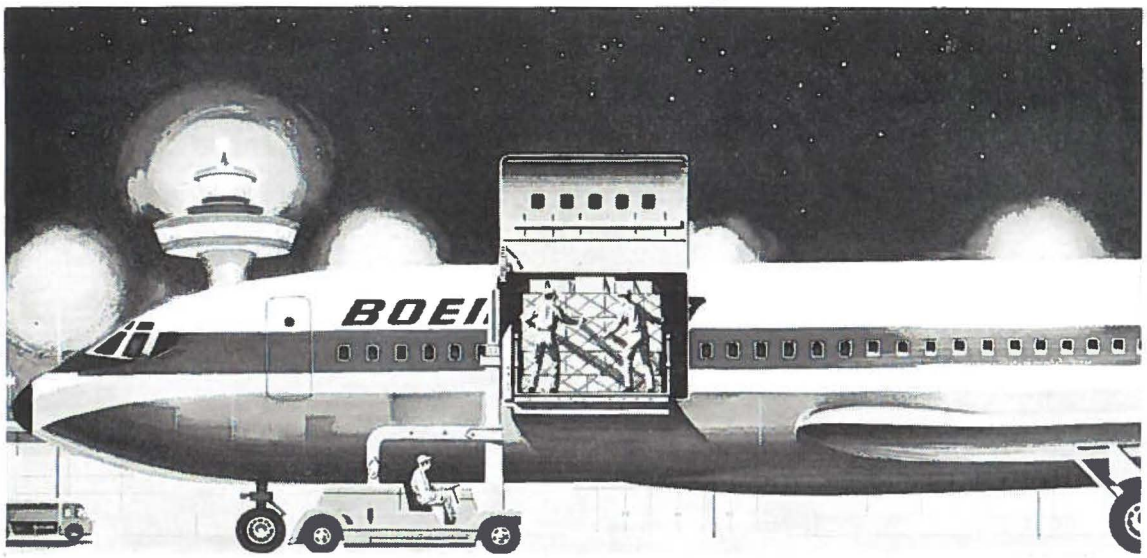
Flyvevåbnet

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 7 **1965**



Boeing 727QC flyver med passagerer om dagen,



fragt om natten. Omstillingstid: 30 minutter

727QC er en *hurtigt omstilbar* jet, beregnet til udnyttelse hele døgnet.

Om dagen – når folk foretrækker at flyve – er det den luksusbetonede, fænomenalt populære Boeing 727 jetliner.

Om natten, når der skal flyves med fragt, giver den *ekstra* høj fortjeneste ved at optræde som en hårdfør fragtmaskine med stor kapacitet. I denne rolle kan 727QC medføre omkring 16.000 kg last på otte forud pakkede lastebakker.

Ændringstiden fra luksusliner til fragtmaskine eller en hvilkensomhelst kombination af begge dele: Mindre end 30 minutter.

Den omstilbare 727QC sætter luftfartsselskaberne i stand til at udvide mulighederne m. h. t. kortdistance-fragtmarkedet uden at anskaffe fragtmaskiner som supplement til deres passagerflåder. Da den bruger samme lastebakker og betjeningssystemer og har lige så stor lasteluge som de største jetmaskiner, kan lasten hurtigt overføres fra 727QC til langdistance-fragtmaskinerne.

727QC kan på den måde danne et lønnende forbindelsesnet til de store fragtruter. Dette er en ny fortjenstmulighed for 727 – en jet, der i det første år af sin levetid har sat rekorder i pålidelighed og skaffet sig mere ros fra passagerer, piloter og selskabernes bestyrelser end nogen anden rutemaskine i mange år.

BOEING 727QC

Flyvevåbnet

NR. 7 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— In memoriam
— Majorproblemet
— Chef-støtte
— Historien om Knut Kalmberg
— Fra folketinget
— Bogkronik
— OFO-orientering
— Flyvemuseum
— Civilslips

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 05 01, lokal 274.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Trænings-kommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

Redaktionen af dette nr. er afsluttet 18-8-65

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Avancements-vilkår

En personelorganisations fornemste opgave er at skabe bedst mulige forhold for sine medlemmer.

Derfor er det naturligt, at avancementsvilkårene for Flyvevåbnets officerer af linien er et altid aktuelt og levende emne i OFOs arbejde.

Avancementsvilkårene er under det personelsystem, som officererne er placeret i, snævert forbundne med den normeringslov, som Folketinget hvert år i marts måned vedtager for det kommende finansår.

De kommende måneder vil for OFO som for andre militære tjenestemandsorganisationer indebære oplæg til og forhandlinger om normeringslovforslaget for finansåret 1966/67, der skal behandles i Folketinget i februar—marts 1966.

I de år, der er forløbet siden forsvarsforliget i 1960, har man været overmåde tilbageholdne med at bevillige den relativt lille opnormering, der for Flyvevåbnet — specielt hvad angår oberstløjtnantsnumre (25. lønningsklasse) — skulle tilvejebringe en naturlig gradsmæssig besættelse af de chefstillinger, der indtil nu er etableret i forbindelse med den organisatoriske udbygning af Flyvevåbnet.

Allerede nu kan man forudse 2 punkter, der fra myndighedernes side vil blive anført som bremsende årsager til at få forholdet reguleret ved normeringsloven 1966/67, nemlig landets vanskelige økonomiske situation og de igangværende undersøgelser af forsvarets struktur og organisation.

Dette kan imidlertid *ikke* medføre ændringer af de stillinger, der har et sådant

SCANDINAVIAN AIRCRAFT
REPAIR COMPANY A/S

SARCO

COPENHAGEN AIRPORT - DRAGØR
HANGAR 145
TELEPHONE: *53 16 60
TELEGRAMS: »SARCOMB«

det
ligner en
ganske
almindelig
cykel,
men det er
en
Hamlet

ENTREPRENØR
H. P. HANSEN

Sortevej 40
Holstebro
Telefon (074) 2 17 31

SALOMON SØRENSEN & SØN

MALERMESTRE

Telefon Søborg 1903

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOL

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Teorikurser . Alle flyvecertifikater

ansvars- og funktionsområde, at de umiddelbart berettiger til en højere stillingsplacering.

De små beløb, der måske kan vindes ved fortsat at lade majorer (i 22. lønningsklasse) bestride stillinger, der naturligt bør besættes med oberstløjtnanter (i 25. lønningsølasse), er uden rimeligt forhold til de minusser, dette indebærer, såsom:

— påvirkning af arbejdsklimaet som helhed,
— de manglende avancementsmuligheders arbejdsmæssige påvirkninger af de officerer, der burde stå for tur, og
— manglende avancementsudsigter for yngre officerer og for de, der står overfor at vælge at blive linieofficer eller at gå andre veje.

Herefter vil vi igen beskæftige os med normeringen, og især med muligheden for udvidelse af antallet af oberstløjtnanter (25. lønningsklasse).

Dette problem er særlig stort i Flyvevåbnet (og i forsvaret i det hele taget) i forhold til de civile tjenestemænd, fordi majorernes aldersgrænse er så lav (52 år).

Officererne må såvel som organisationen acceptere, at ikke alle majorer kan blive oberstløjtnanter. Det samlede antal majorer af linien i Flyvevåbnet er 123, medens graderne fra oberstløjtnanter og opefter ialt udgør 57. Hvis disse 57 højere officerer levealdersmæssigt var jævnt fordelt var problemet overskueligt, men største parten af dem er unge og forbliver dermed i stillingerne i mange år.

Eksempelvis vil i 8-års perioden fra 1966 til 1973 ialt kun 18 af disse officerer afgå på grund af alder.

Men det skal understreges, at en opnormering af antallet af oberstløjtnanter ikke alene ønskes gennemført til hjælp for avancementsvilkårene, men simpelthen fordi der eksisterer stillinger, der har et arbejdsområde, der umiddelbart berettiger til en oprykning.

Flyvevåbnet må (ligesom forsvaret som helhed) føre en altfor kortsigtet forfremmelsespolitik, fordi avancementsvilkårene hænger snævert sammen med den årlige normeringslov, der kan være mere påvirket af den øjeblikkelige politiske og økonomiske situation end af strengt saglige hensyn.

Man burde søge at afbøde uheldige indgreb og svingninger i normeringstallene ved en mere langsigtet planlægning på det normeringsmæssige område, blandt andet ved principbeslutninger for normeringen for f. eks. 6—7 år frem i tiden.

Det ville medvirke til en roligere personeludvikling, der ville gøre officersvejen mere attraktiv.

Rimelige avancementsvilkår betyder forbedring af arbejdsklimaet og dermed større effektivitet i forsvaret.

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.

Telefonnumre: (01) 89 05 01, lokal 274

Gironummer:

Organisation 67005

»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag 0800—1500.

Forretningsfører:

Fru J. E. Nielsen.

In memoriam

Generalløjtnant Tage Andersen

4-3-1899
† 22-7-1965

Jeg føler mig overbevist om, at jeg taler på Flyvevåbnets og dets mange — nuværende som tidligere — medarbejderes vegne, når jeg siger, at vi alle følte os grebet af sorg og vemod ved meddelelsen om vor gamle, afholdte Chef, Generalløjtnant Tage Andersens, pludselige død.

Selvom der er gået år, siden General Andersen forlod Flyvevåbnet, så står erindringen om ham, om hans klogskab, handlekraft og menneskelighed dog så tydeligt som nogensinde, ikke alene blandt hans nærmeste medarbejdere men overalt i Flyvevåbnet, hvor han på sine talrige inspektionsrejser og ligeså talrige uformelle besøg fik lejlighed til at møde sit personel.

General Andersen var i sandhed et stort menneske.

Generalens levnedsløb og usædvanlig smukke karriere indenfor vort forsvar er kendt af alle og rummer i sig selv borgen for et menneske af særligt format. Hans højt estimerede lederegenskaber kom til deres fulde udfoldelse, mens han virkede som Flyvevåbnets Chef i årene 1955—1959, et tidsrum jeg tror blev det lykkeligste i hans liv. Han følte sig på toppen af sin ydeevne i det flyver-milieu, som han gennem næsten en menneskealders arbejde var kommet til at holde så meget af.

Tillid og respekt nød General Andersen i rigt mål, og hertil kom, at han — uden anvendelse af kunstigheder — opnåede at blive enestående afholdt af sit personel, gamle som unge, høje som lave.

General Andersen havde altid plads for megen menneskelighed — også under sin lejlighedsvise lidt barske facon. Hans interesse for sine medmenneskers ve og vel var umådelig stor. Altid parat til at høre på folks bekymringer, hvadenten de var af tjenstlig eller privat karakter og altid parat til en håndsrækning.

Hans sans for humor, hans lune og smittende latter hører så afgjort med til et beskedent portræt af vor gamle Chef; vi er mange, der har den allerstørste grund til også at værdsætte denne side af General Andersens personlighed.

General Andersen — eller Tage som så mange blot kaldte ham i omtale — vil blive erindret i Flyvevåbnet til sene tider som den højt værdsatte Chef og gode flyverkammerat.

Æret være General Andersens minde.

H. J. Pagh,
Chef for Flyvevåbnet.

MAJORPROBLEMET

Majorerne danner nøgleområdet, når avancementsvilkårene for Flyvevåbnets officerer af linien skal vurderes. Problemerne omkring majorernes vilkår er mangeartede.

OFO vil i denne artikel forsøge at belyse nogle af disse problemer med det formål at behandle de faktiske forhold og mulighederne, sådan som de foreligger, men ikke at vurdere, om Flyvevåbnets forfremmelsespolitik kunne eller burde være gennemført på en anden måde end sket er.

Majorproblemet har i hvert fald 4 hovedområder, hvorom opmærksomheden kan koncentreres:

I De faktiske normerings- og tjenestealdermæssige muligheder for avancement ud over majorgraden.

II Mulighederne for at skabe flere avancementer, især oberstløjtnantsnumre.

III Mulighederne for at have tilstrækkeligt antal majornumre til rådighed.

IV Fremtidsudsigter for de ældre majorer.

Mange flere punkter kunne nævnes. Især problemerne omkring afskedsalderen for majorer kan for den enkelte rejse spørgsmål, som i denne artikel kun er periferisk berørt.

I *Majorernes faktiske avancementsmuligheder*

Den årlige normeringslov er det konkrete udtryk for antallet af tjenestemandsstillinger inden for de forskellige grader.

Normeringsloven for 1965/66 angiver antallet af officerer af linien i Flyvevåbnet til:

Generalmajorer	2
Oberster	14
Oberstløjtnanter	40
Majorer	123
Kaptajner	53
Flyverløjtnanter af 1. grad	48

Disse tal er baseret på at dække officersstillingerne i Flyvevåbnets organisation samt stillinger uden for Flyvevåbnet, hvortil Flyvevåbnet fast afgiver personel, men herudover er der skabt lovmæssig mulighed for at forøge disse tal noget, idet bl. a. Flyvevåbnets officerer ved Forsvarsministeriet (herunder attachéerne) og ved Forsvarsstaben (herunder officerer ved NATO-stabe) *kan* holdes i overtalligt nummer.

For tiden kan af denne grund det faktiske antal oberstløjtnanter i Flyvevåbnet forøges med ca. 20 pct. og majorerne med ca. 15 pct.

Ved en vurdering af majorernes muligheder inden for de næste 7—8 år må det være rimeligt at antage, at de »overtallige muligheder« ikke vil blive ændret væsent-

ligt, ligesom det må være helt afgjort, at det samlede antal normerede officerer ikke vil blive nedsat ved de kommende års normeringslove.

Herefter vil de konkrete muligheder for avancement fra majorer til oberstløjtnanter alene være bestemt af det antal oberstløjtnanter, oberster og generaler, der falder for aldersgrænsen.

Disse grænser har i Flyvevåbnets knapt 15 årige historie været praktiseret således:

Generalløjtnanter og Generalmajorer	65 år
Oberster	62 år
Oberstløjtnanter	60 år

En oversigt for 8-års perioden 1966—1973 ser således ud:

Årstal	Antal GL, GM, OB og OL, der falder for aldersgrænsen
1966	1
1967	3
1968	3
1969	1
1970	4
1971	2
1972	1
1973	3
1966—73	18

I denne 8-års periode vil således *18 MJ kunne forfremmes til OL.*

De majorer, der er forfremmet til OL i 1965, er udnævnt til majorer i 1957 og har dermed en majortjenestealder på 8 år.

Hvis man antog dette som en naturlig termin, burde de i 1965 udnævnte majorer være på valg til oberstløjtnanter i 1973.

Dette ville igen medføre, at der i perioden 1966—73 ud af ialt *ca. 140 majorer* kun kunne forfremmes *18 til oberstløjtnanter.*

Selv om man fratrækker de majorer (ca. 20), der har været på valg een eller flere gange, er mulighederne for de resterende uacceptabelt små.

Nu kan man naturligvis undgå, at der i perioden 1966—73 kommer ca. 120 nye majorer på valg, blot ved at trække forfremmelsesterminerne ud over nuværende tjeneste- og levealder, men det besværliggør naturligvis problemerne stærkt, for hvert år der går.

Dette medfører imidlertid et interessant spørgsmål.

Hvilken tjenestealder (hvor mange år som linieofficer) og hvilken levealder bør en major have på det tidspunkt, han står på valg til oberstløjtnant?

Dette har nok hidtil mere været bestemt af de stærkt svingende konjunkturer for forsvaret end en egentlig vurdering af, på hvilket aldersniveau en officer bør overtage en stabsofficersstilling i forsvaret.

Tendenserne for forfremmelser til oberstløjtnanter, oberster og generaler går i retning af, at yngre officerer end tidligere besætter de højere poster.

Til belysning af problemet gives her nogle tal for de majorer (orlogskaptajner), der indenfor de 3 værn i året 1965 er blevet forfremmet til oberstløjtnanter (kommandørkaptajner).

Oberstløjtnanter (KK) udnævnt i 1965	Udnævnelsesår til FL1 - PL - SL 1	Tid som linieofficer	Tid som MJ (OK)	Levealder i 1965
Flyvevåbnet	1949*	16 år	8 år	37—42 år
Hæren	1948	17 år	8 år	38—45 år
Søværnet	1945	20 år	10 år	42—45 år

* Af sammenligningsgrunde reguleret med 2 år, fordi Flyvevåbnets kadetter først kan påbegynde officersskoleuddannelse 2 år senere end i Hær og Søværn, samt med yderligere 1 år, fordi de for tur værende majorer hører til den del af Flyvevåbnets Officersskole's første klasse, der måtte »vente« 1 år på at påbegynde linieofficersuddannelsen.

Flyvevåbnets majorer er således for tidden på forfremmelsestidspunktet til oberstløjtnanter lidt yngre end officererne fra Hæren og Søværnet.

Årsager hertil skyldes, at der i Flyvevåbnets første år var ret få officerer til rådighed til de højere poster, og at man først nu kan forfremme officerer til oberstløjtnanter, der er udgået fra Flyvevåbnets egen officersskole.

Iøvrigt er udsigterne for forfremmelse ud over majorgraden (orlogskaptajnsgraden) i princippet ensartede og meget vanskelige for de kommende år for alle tre værn, fordi årsklasserne fra officersskolerne omkring 1950 er meget store, og fordi officererne af oberst- (kommandør-) og oberstløjtnants- (kommandørkaptajn-) grad er ret unge.

De højere myndigheder står overfor vanskelige beslutninger, når avancementsvilkårene skal bestemmes for de næste 8—10 år. For linieofficerskorpset som helhed og for majorerne i særdeleshed er dette helt afgørende.

De muligheder, der må tages med ved en løsning af majorproblemet med nuværende normering, må omfatte

enten at følge årsklassereglen med nuværende tjeneste- og levealder for majorer på forfremmelsestidspunktet, hvorefter kun 14 pct. af de på valg værende majorer kan opnå en forfremmelse,

eller at fastholde nuværende forfremmelsesprocent, hvilket dog for hvert år ville forværre mulighederne for en rimelig løsning,

eller at benytte forskellige mellemveje, f. eks. at fortsætte som nu til 1969 og derefter benytte årsklassereglen.

Mulighederne for forfremmelse af majorer fra de fire store officersårgange (1954—1957) vil da i perioden 1970—1977 kun være 12 pct.

II *Muligheder for at skabe flere avancementer, især ved flere oberstløjtnantsnumre*

Det vil jo være let at påstå, at så galt som de nøgne normeringstal og andre tal viser, går det nok ikke.

Der sker altid nogen unormal og uventet afgang.

Sådanne faktorer er imidlertid for usikre til at kunne indsættes i beregningerne med bestemte værdier.

Den eneste sikre måde til forbedring er derfor at opnå opnormering af de højere grader.

En opnormering af stillinger til 25. og eventuelt til 27. lønningsklasse kan naturligvis kun finde sted, såfremt der allerede eksisterer stillinger med et ansvars- og funktionsområde, der betinger en opnormering.

Det kan imidlertid umiddelbart konstateres, at Flyvevåbnet indeholder et stort antal stillinger, der berettiger til en opnormering.

En løsning ad opnormeringens vej burde således være absolut farbar.

Vi har tidligere nævnt, at forfremmelsesprocenten — forudsat anvendelse af årsklassereglen — for årene 1966—73 er 14 pct. *Hvis* der gennemføres en opnormering med henholdsvis 1, 2 og 3 pr. år vil tallene se således ud:

Årstal	Antal majorer, der står for tur	Ledige OL-stillinger uden opnormering		Antal OL-numre med en opnormering på					
				1 pr. år ialt 8		2 pr. år ialt 16		3 pr. år ialt 24	
		Antal	Forfr. %	Antal	Forfr. %	Antal	Forfr. %	Antal	Forfr. %
1966 — 1973 (8 år)	122	18	14	26	21	34	28	42	35

Hvilken forfremmelsesprocent, der så vil være rimelig eller acceptabel, kan være meget vanskelig at fastslå.

Men helt givet er det, at man må forudse, at der i de kommende år vil være betydelig flere majorer end hidtil, der må betragte majorstillingen som slutstilling med deraf følgende afsked ved det 52. år.

III *Tilstrækkeligt antal majornumre*

Når majorgraden må betragtes som en slutstilling, må der arbejdes meget på, at officeren opnår denne grad på et så tidligt tidspunkt som muligt, blandt andet for på den måde at skabe størst mulig livsindtægt.

Udviklingen på dette område har i de sidste år været tilfredsstillende, og myndighederne har på dette område været betydelig mere velvillig indstillet end for de højere stillingers vedkommende.

Finansår	Antal normerede majorer
1963/64	104
1964/65	112
1965/66	123
1966/67 — 1970/71	(123)

Normeringstallene har været tilstrækkelige til at holde en passende forfremmelsestermin for de kaptajner, der har stået for tur, hvilket også — med fastholdelse af de 123 majorer — vil være tilfældet indtil 1970.

Årsagen til, at en forøgelse indtil 1970 ikke er nødvendig, er den sørgelige, at tilgangen af linieofficerer i årene 1959—1962 var så lille.

IV *Fremtidsudsigter for de ældre majorer*

Majorgraden må i sig selv anses for at være absolut eftertragtelsesværdig, og problemerne opstår alene omkring den lave aldersgrænse, der medfører afsked ved udgangen af den måned, hvori majoren fylder 52 år.

Hvornår kan en major med sikkerhed vide, om han har chancer for forfremmelse, eller om han som major har nået sin slutstilling?

I virkeligheden aldrig. Majoren er i hvert fald teoretisk på valg indtil den dag, han afskediges, idet en forbigåelse aldrig betragtes som endelig.

Når en major bliver forbigået første gang, han er på valg, vil muligheden for senere forfremmelse dog være stærkt forringet.

Til belysning heraf kan anføres, at af de nuværende oberstløjtnanter er kun *12 pct.* blevet forfremmede efter at have været forbigåede een eller flere gange. En sådan forfremmelse har ikke fundet sted siden 1962.

Af flyvevåbnets samlede majorer har ca. 20 pct. været på valg mindst een gang. Disse 20 pct. må altså se i øjnene, at en afgang fra tjenesten ved det 52. år må anses for det mest sandsynlige.

Det er nærliggende — ikke mindst for en personelorganisation — at undersøge alle muligheder for at lette majorernes afgang fra tjenesten på et tidspunkt, da kun en reduceret pension kan opnås.

Som noget umiddelbart positivt har Flyverkommandoen givet tilsagn om — inden for de sidste 5 år af tjenesten — at søge at give majoren en tjenestestilling inden for det geografiske område, han selv ønsker.

I de sidste år er dette gennemført på en særdeles tilfredsstillende måde.

OFO er naturligvis meget opmærksom på majorernes problemer og søger at holde kontakt med de direkte implicerede for muligt at kunne støtte.

☆

De »major-problemer«, der her er omtalt, er naturligvis kædet sammen med avance-

mentsvilkårene for Flyvevåbnets officerer af linien som helhed, således som de er omtalt i dette nummers leder.

Det har tidligere været god latin, at personelorganisationerne ikke beskæftigede sig altfor meget med disse problemer.

Nu er organisationerne imidlertid både af Forsvarsministeriet og gennem personeludvalg og klimaudvalg trukket med ind til en selvstændig vurdering af personellets vilkår i bredeste forstand.

Derfor bør organisationerne også til stadighed selvstændigt analysere og vurdere avancementsvilkårene og samtidig søge det snævrest mulige samarbejde med værnskommando og ministerium.

Mac Baren
tobakker

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:
torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:
onsdag kl. 16.00—18.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:
fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

Palads
Teatret

NØRREGADE 29, VEJLE
TELEFON 2000

FORSALG
kl. 16.00-17.30

JARUPLUND HØJSKOLE

Jaruplund pr. Flensborg,

Sydslesvig.

Telf. 0015 Barderup 182

FÆLLESSKOLE 3.5.–1.9.

NR. BROBY EFTERSKOLE

Nr. Broby, Fyn

Tlf. Brobyværk (09) 63 - 457

Fællesskole 3. nov. - 30. marts

SPROGHØJSKOLEN

3. maj og 3 november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerge — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.
Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 2 86 Kalø Landboskole pr. Rønde.

Erik Skovmand M. Th. Kjær

BALLE FRI- OG UNGDOMSSKOLE

pr. Bredsten (Vejleegnen)

Fællesskole 5 mdr. november–april. Maj–oktober.
Fortsættelseskursus 3 mdr. april–juli.
Alm. skolefag, sløjd, husgerning, sprog, kjolesyning, kontorfag, m. m. – Understøtt. kan søges. – Skoleplan sendes. – Andreas Andersen, telf. (0581) Bredsten 205.

E. SCHACK ERIKSEN

Autoglarmester

AUTO-RUDER

Studiestræde 48 . Telefon BYen 8344 - 7277 - 8345

RY HØJSKOLE

(Ved Himmelbjerget)

Sommerskole: Maj–Juli – Vinterskole: Nov.–Marts

Alm. højskolefag, særfag: Sprog, kontorfag, musikforst.
Statsunderstøttelse kan søges.
Skoleplan sendes. – Telf. Ry (0684) 90

Asbjørn Mandøe

Hvile- og Rekreationshjemmet

»KROGEN«

Hellebæk, Telf. Hellebæk 178

Smukt beliggende i læ af skov. Alle moderne bekvemmeligheder. God, veltillavet mad.

C. A. C. H.

CHEF-STØTTE

Fra Militært Tidsskrift's maj nummer gengives nedenfor et indlæg med relation til den beskrivelse af Flyvevåbnets statistiktjeneste, der blev bragt i nr. 5/65.

Kaptajn (R) J. Kiessling ved Flyverstaben har i et tidligere indlæg (juni) 64) beskrevet Flyvevåbnets statistiktjeneste. Her belyser kaptajnen, hvorledes statistik — og beslægtede tjenester — efter hans opfattelse — bør udnyttes af ledelsen.

Indledning

I løbet af de seneste 20—25 år er der foregået væsentlige strukturændringer inden for forsvaret, som i dag er et kompliceret foretagende præget af højt udviklet teknik og faglig specialisering. I takt med denne udvikling er ledelsens arbejde blevet tilsvarende kompliceret og forudsætter anvendelse af moderne ledelsesprincipper og ledelsestekniske hjælpemidler — i lighed med hvad lederne af mange større erhvervsvirksomheder benytter sig af.

I efterkrigsårene har forsvaret imidlertid måttet hellige sig udviklingen af de operativt og teknisk prægede områder, hvorfor der ikke har været tilstrækkelige kræfter tilovers til en tilsvarende udvikling af de mere administrativt prægede ledelsesprincipper og ledelsestekniske støtte-funktioner, som her benævnes »chef-støtte«.

På denne baggrund er det her formålet at give en orientering om tidssvarende »chefstøtte« og de muligheder, som anvendelse heraf indebærer. Til grund for orienteringen ligger det amerikanske flyvevåbens comptroller function, men dette betyder ikke, at orienteringen kun har »flyvevåbenaspekt«.

Med udgangspunkt i begrebet ledelse og dettes relation til den militære organisation vil nogle af de vigtigere administrative principper for rationel virksomhedsledelse blive behandlet, hvorefter den ledelsestekniske støtte som er en forudsætning for efterleven af nævnte principper, vil blive belyst. Afslutningen vil berøre muligheden for at anvende pågældende metodik inden for forsvaret.

LEDELSES TEORI I RELATION TIL DEN MILITÆRE ORGANISATION

Definition: Begrebet ledelse kan defineres på flere måder, bl. a. som styret indsættelse af resourcer med henblik på at opnå et bestemt mål/løse en bestemt opgave.

Der forudsættes altså, dels at man har eller får rådighed over visse ressourcer (dvs materiel, forsyninger, faciliteter, personel og penge), og dels at der udstikkes et mål/stilles en opgave som man skal nå/løse ved hjælp af sine ressourcer. I en militær organisation vil opgaver normalt blive stillet og ressourcer normalt blive tildelt af nærmeste foresatte myndighed.

Formål: Ledelsens styring af ressourcernes indsættelse og af den herigennem udløste aktivitet har primært til formål at nå

det udstukne mål/løse den stillede opgave — men yderligere kræves dette opnået med indsats af mindst mulig mængde af ressourcerne — alle forhold taget i betragtning.

Der ligger heri, at ledelsen skal sikre sig opgavens forsvarlige løsning, men ikke bruge mere hertil end absolut nødvendigt. Den aktivitet der iværksættes ved hjælp af ressourcerne, skal følgelig udnytte såvel de anlægsprægede som de driftsprægede ressourcer rationelt. Selvom forsvaret normalt ikke tilsigter noget »overskud« som resultat af sin aktivitet, så er ressourcerne kun til rådighed i så begrænset mængde, at hver smule må udnyttes effektivt, fordi samfundet må have mest muligt forsvar ud af de ressourcer, det kan afsætte til forsvarsformål.

I fortsættelse af denne formulering er det nærliggende at anføre, at den opgave, der stilles højere militære myndigheder ofte er fleksibel, hvad angår opgavens art og omfang. Ledelsens styring af ressourcernes indsættelse og af den herigennem udløste aktivitet har i så fald snarere til formål at løse mest muligt af opgaven ved indsats af en given mængde ressourcer. Der bliver i billedlig forstand tale om en balancesituation, hvor ledelsen skal holde ligevægt mellem to mere eller mindre variable størrelser:

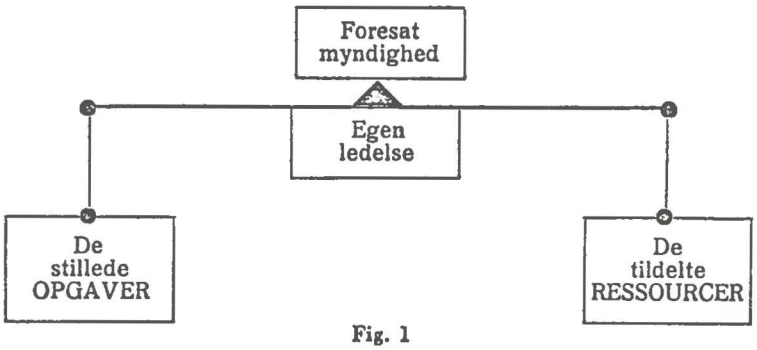


Fig. 1

Organisation: Ledelsesfunktionen kan organiseres efter forskellige principper, hvorafen militær organisation normalt vælger linie-stabs-princippet, som kan skitseres således:

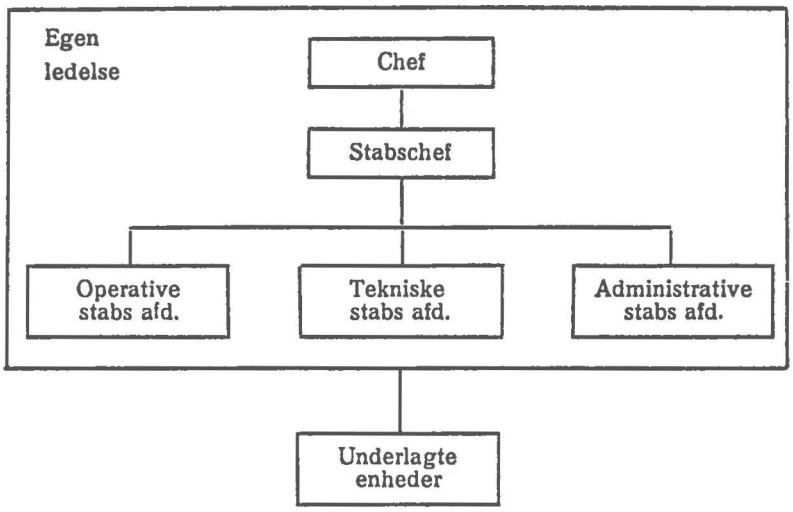


Fig. 2

Forsøg på et tidsbillede:

Historien om Knut Kalmberg

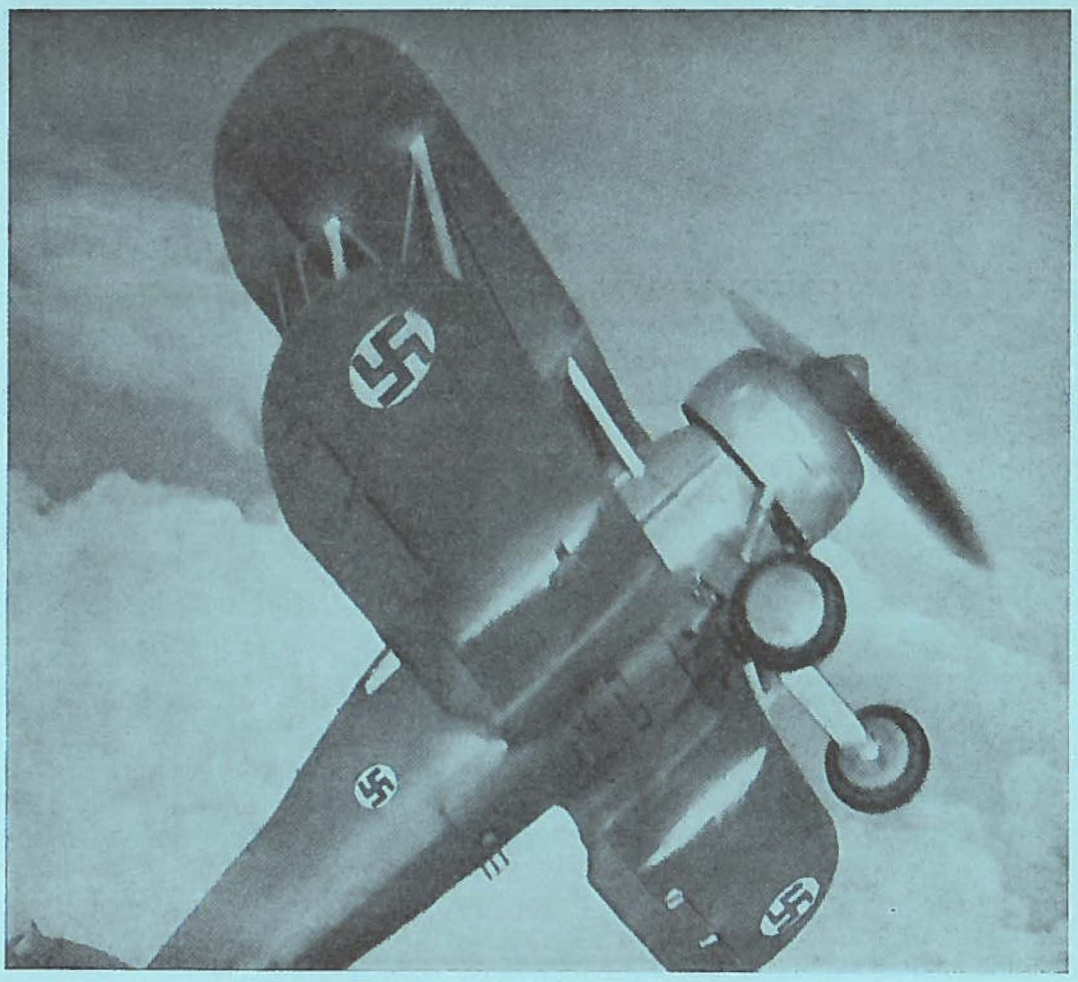
Af oberst V. V. Mouritzen

Vi bringer her afslutningen på beretningen om Knut Kalmbergs frivillige deltagelse i den finske vinterkrig. Begyndelsen bragte vi i nr. 6/65, og vi skylder vore læsere at oplyse, at billedet på side 18—65 udviser forfatteren t. v. og Knut Kalmberg t. h. Billedet er taget på inspektionsskibet »Ingolf« ved Grønland i 1937.

Det er helt tydeligt, hvilken udvikling, der rent menneskeligt sker, når man fra øvelsesflyvningen sættes ind i krigsflyvningen, når man i det mål, man beskyder, kan se mennesker, der træffes, maskiner, der bryder i brand, og når man kan tælle huller i sit eget luftfartøj efter flyvningen. Og der er således ingen tvivl om den forskel, der på dette tidspunkt var mellem den erfarne krigsflyver og den romantiske jagerflyver, Knut drømte om som dreng. Dette kan tages som udtryk for den almengyldige sætning, som kun virkelig forstås af dem, der har prøvet i praksis, at krig er noget ganske andet at deltage i end at læse om.

Det er betegnende for den erfaring, som Knut og hans kammerat opnåede ved et par måneder at deltage på forskellige frontafsnit, at de uden egentlig frygt, men blot som en konstatering af de taktiske kendsgerninger betegnede den flyvning, som blev Knuts sidste, som værende noget nær vanvid. — Her var på grund af overmagt og en næsten umulig taktisk udgangsposition ikke tale om chancer for dem selv, kun en rimelig mulighed for at sinke og holde de fjendtlige maskiner borte fra en afgørende, men sårbar militær operation i et nærliggende frontafsnit. Fra den yderst ugunstige situation lykkedes det de 2 danske flyvere at reducere den fjendtlige overmagt fra 8 til 5, derefter blev Knut såret i armen og måtte søge landing, men blev fulgt ned af en modstander, der skød ham ned. Den anden danske flyver, der har berettet om den næsten ufattelige koldblodighed og ro, der prægede de 2 danskeres indsats under kampen, gik efter og skød omtrent i samme sekund Knuts banemand ned, men blev kort derefter selv meget alvorligt ramt og slap kun med livet ved et mirakel.

Den tildragelse, der således kostede Knut Kalmberg livet var — som det fremgår — et eksempel på det samme, som tusinder af frontsoldater kommer ud for. — Dette at måtte ud i en for dem selv noget nær håbløs stilling for at bidrage til at redde en større og for helheden vigtigere situation. Vi har klare vidnesbyrd om, at situationen stod ham klart, ligeledes om, at han udførte missionen roligt og resolut. Som så ofte før og senere førte den for de få udsigtsløse kamp til det for helheden gunstige resultat, hvilket ikke gør tabet af den enkelte lettere at bære.

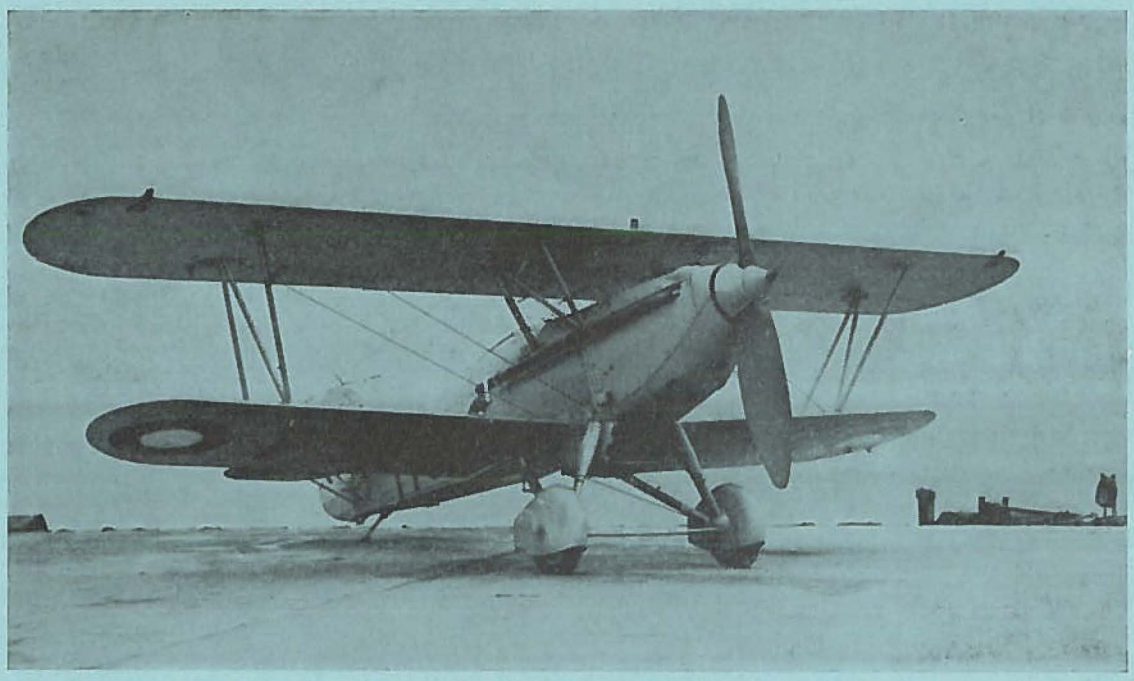


»Gladiator«-jager med finske mærker.
Det var med denne flytype, Knut Kalmberg fløj i Finland.

Vi er hermed nået til, hvad der samtidig var kulminationen og afslutningen på Knuts korte tilværelse. — Når vi opfatter det som kulmination, er det, fordi han i sin brændende lyst til jagerflyvningen aldrig gav sig tid til at fortælle os andre ret meget om, hvad han tænkte sig, når han for eksempel på grund af alder ikke mere kunne flyve jager. Muligvis har han endog ikke engang givet sig selv rigtig tid til at overveje det. — Heller ikke kan vi bedømme, hvorledes han ville have fundet sig til rette i nutidens hårde flyvedisciplin med den skrappe kommando og kontrol fra jorden, der får mange flyvere til at føle sig som robotter. For slet ikke at tale om at erstatte jagere med missiler. Vi må derfor slutte beretningen her.

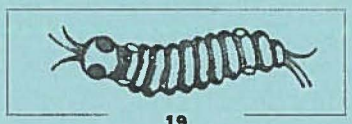
Knut Kalmberg kom til at hvile i Danmarks jord. På Garnisons kirkegård har hans kammerater fra Marinen rejst ham et minde, hvortil digteren Axel Juul har digtet følgende lille vers, som både er smukt og som tillige siger noget overordentlig karakteristisk:

»Han steg så fro mod overmagt,
som fugl mod morgenrøden,
til, med et smil af ringeagt
han mødte selve døden«.



»Nimrod«-jager.
Knut Kalmberg var jageruddannet på denne flytype i Danmark.

CATERPILLAR



19

Flyverløjtnant af reserven Peter Erfurt Skorstensgaard fik motorhavari den 29 august 1955 med F-84G »Thunderjet« og forlod flyet sydøst for Ringkøbing ved hjælp af katapultsædet.

Dette er således det første udspring med brug af katapultsæde foretaget over Danmark.

Flyverløjtnant Skorstensgaard skulle som 2'er foretage en rekognosceringsflyvning med flyverløjtnant af reserven H. A. D. Monberg som 1'er. Det var Skorstensgaards anden flyvning med F-84G efter omskolingskursus på flytypen.

Vejrforholdene var ganske gode med fin sigt og nogle cumulusskyer, men med mulighed for torden. Rekognosceringsflyvningen skulle udføres Karup — Lodbjerg — Vang — Svinkløv — Taarnby — Karup i 1000 fod. 2'eren skulle derefter udføre en øvelses-GCA-finale på Karup. Hvis der herefter yderligere var brændstof, kunne formationsføreren udføre anden flyvning med roden.

Starten fandt sted fra flyvestation Karup klokken 1037, og efter at have udført rekognosceringsflyvningen fortsatte roden ca. klokken 1115 flyvningen vest for Karup, hvorunder øvedes kampformation under stigning op til 10.000 fod. Her begyndte rodeføreren en serie stigninger, dykninger og drej med det formål at øve 2'eren i at »hænge på«. Til sidst mistede føreren 2'eren af syne og kunne ikke få kontakt med ham på radioen. En eftersøgning under skyerne, der lå med base i 5.000 fod gav intet resultat, hvorefter han, da brændstofbeholdningen var ved at være lav, fløj hjem til Karup og landede.

Skorstensgaard forklarer, at han havde hængt på, indtil han efter udretning i ca. 8.000 fod fra en krap manøvre, hørte en langtrukken eksplosion, hvorefter flyet begyndte at ryste. Piloten trak gashåndtaget tilbage, idet han kunne mærke, at motorkraften forsvandt. Han aflæste sine instrumenter, der bl. a. viste mindst 1000° i udstødstemperatur, og advarselslyset for overophedning var tændt ligesom brandvarslingslyset.

Skorstensgaard forsøgte at trække farten af flyet, men dette syntes ikke at reagere på højderoret, idet pinden kunne føres tilbage, uden at der føltes normal modstand.

Han besluttede derfor at forlade flyet og afskød canopy ved hjælp af afskydningshåndtaget. Flyets fart må antages at have været omkring 300 MPH og flyvehøjden ca. 8.000 fod. Han satte derefter fødderne op i fodhvilerne og ville til at frigøre iltslangen, men da blev sædet afskudt, uden at han havde rørt affyringsgrebet.

Skorstensgaard husker derefter intet, før han mærkede, at han var ved at komme til sig selv efter et normalt black-out. Sædet roterede, og han forsøgte at stoppe rotationen ved at føre arme og ben uden for sædet, men uden resultat. Derpå frigjorde han sin fastspænding til sædet og havde en del vanskeligheder med at komme fri.

Ved til sidst at sætte benene op på sædekanten og strække sig, lykkedes det ham at komme fri. Han havde samtidig trukket i faldskærmsudløseren for om muligt at blive trukket fri af sædet, når faldskærmen begyndte at folde sig ud, men udfoldningen begyndte først, da han var fri af sædet.

Ved selve udfoldningen mærkede Skorstensgaard en kraftig opbremsning i faldet, og hjælmen faldt ned over øjnene. Højden anslås til at have været 3—4.000 fod.

Han blev klar over, at han drev baglæns og ved at tage i linerne, lykkedes det ham at dreje sig rundt. Han slappede helt af i selve nedslaget, og da der var ringe vind, faldt skærmen selv sammen. Landingsstedet var Brorstrup, ca. 5½ km nordnordøst for flyet, som styrtede ned ved Lem på en græsmark ca. 2 km nord for byen.

Flyet blev totalt knust, og vragresterne bar spor af brand, men det kunne ikke konstateres, om branden var opstået før nedstyrtningen. Undersøgelserne viste, at motoren havde været udsat for et voldsomt kompressorhavari, om hvis årsag der kun kan gisnes.

Årsagen til, at flyet ikke reagerede på højderoret, kan tænkes at være, at tryktrækstængerne til højderoret var klippet over eller beskadiget så stærkt ved sprængningen af kompressorhavariet, at flyet er blevet delvis ustyrbart.

Som nævnt udløstes katapultsædet, før piloten med hånden havde påvirket udskydningshåndtaget. Dette skyldes sandsynligvis, at iltslangen eller radiostikket har påvirket håndtaget, da piloten satte fødderne op på fodstøtterne.

✦

Det havarerede fly havde betegnelsen F-84G 11 RE nr. 51-10135 (KR-L), og havde en samlet flyvetid før sidste flyvning på 630 t. 10 m.

Det fremgår bl. a. af fig. 2, hvorledes trådene fra alle organisatorisk ligestillede stabsafdelinger samles hos stabschefen, der er ene om at *koordinere* stabsafdelingernes planlægningsarbejde og ene om at danne et *helhedsbillede* af underlagte enheders aktivitet. I forsvarets højere stabe er det en enorm mængde data og detailler, som chef og stabschef således må holde rede på, og det er et yderst tidskrævende arbejde at gøre det. (Fig. 3 illustrerer bl. a. dette).

På trods af linie-stabs-princippets grundtanke har udviklingen derfor medført, at chef og stabschef aflastes ved at lade een af stabsafdelingerne overtage den rutinemæssige del af dette arbejde, dvs. yde chef-støtte, således at stabschefen får forelagt nævnte data og detailler *om virksomheden som helhed* i så koncentreret og konsolideret form, at materialet direkte kan danne basis for de afgørelser, som chefen eller stabschefen skal træffe. Stabschefen vil følgelig kunne ofre mere tid på arbejdet med at vælge den rigtige afgørelse.

Ved valget af hvilken stabsafdeling, der bedst kan pålægges ovennævnte aflastningsarbejde (at yde chef-støtte), vil det normalt være afgørende, hvilken afdeling der er nærmest beslægtet med funktioner som budgetlægning, regnskabsføring (incl. drifts-

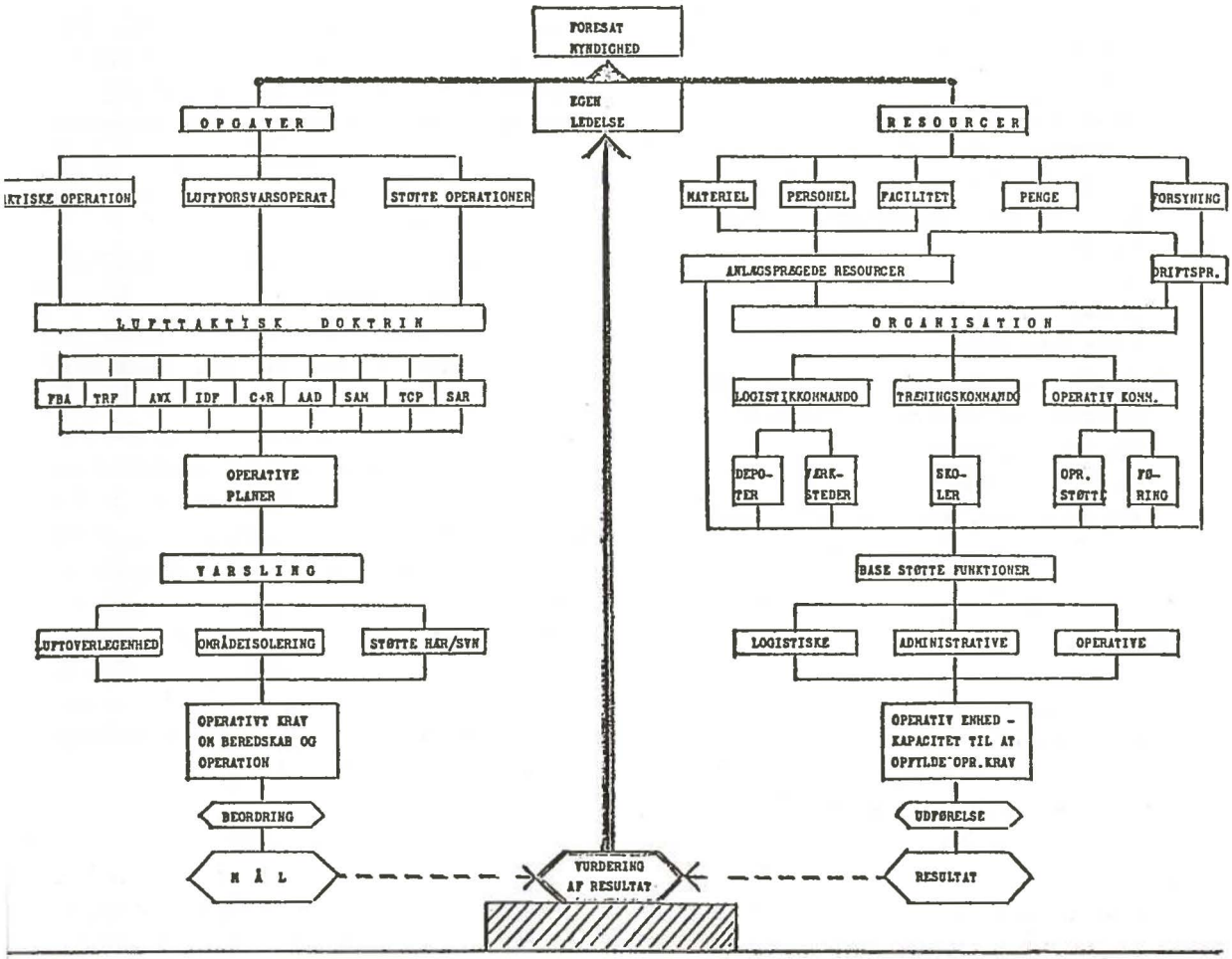


Fig. 3

regnskab) og driftsstatistik, idet nævnte funktioner tilsammen fremskaffer den overvejende del af de data og detailler, som chef-støtten må baseres på. I forbindelse med chef-støtte funktionen udgør disse funktioner netop det virksomhedsledelsesinstrument, der kan fortælle ledelsen om »vægtskålene« på fig. 1 balancerer.

Funktion:

Ledelsesfunktionen kan principielt opdeles i følgende faser, som — for så vidt angår hver del-opgave (project) — udføres i anførte rækkefølge:

Programmeringsfasen

hvor man dels

planlægger løsningen af den stillede opgave — finder frem til den mest hensigtsmæssige måde for at nå det udstukne mål.

hvor man dels

organiserer sine elementer, således at man opnår den for opgavens løsning mest hensigtsmæssige samhørighed elementerne imellem.

Udførelsesfasen

hvor man dels

koordinerer den støtteaktivitet, som sideordnede led skal udføre med henblik på opgavens løsning.

hvor man dels

beordrer den aktivitet, som underlagte led skal udføre med henblik på opgavens løsning.

Kontrolfasen

hvor man

overvåger udførelsen af de aktiviteter, som er sat i gang, og *griber korrigerende ind* i tide, såfremt udførelsen ikke følger det planlagte, eller fordi situationen/opgaven ændres.

Ledelsesfunktionen kan anskueliggøres ved hjælp af den tidligere viste ligevægtssituation (fig. 1), der på fig. 3 er udbygget så detailleret, at illustrationen — uden at være fuldstændig på alle områder — giver et samlet overblik over ledelsesfunktionsområdet — for ledelsen af en tænkt militær (flyvevåbenpræget) virksomhed.

Programmeringen (planlægning og organisation) er grundlæggende for ledelsens videre arbejde. Planlægningen omfatter ikke blot den operative planlægning af, hvorledes man mest hensigtsmæssigt når frem til det udstukne mål (jf. fig. 3, »venstre vægtskål«), men også en koordineret planlægning af, hvilke ressourcer, der kræves for at opnå tilstrækkelig kapacitet hertil (jf. fig. 3, »højre vægtskål«). Dette forudsætter yderligere planlægning af den organisation, der skal danne rammen om de anlægsprægede ressourcer og dermed bestemme størrelsen af virksomhedens »faste anlæg«. Medens planlægningen på »venstre vægtskål« munder ud i missions- og beredskabskrav, udtrykkes planerne på »højre vægtskål« med kvalitative, kvantitative, omkostningsmæssige og tidsmæssige normer for enhedernes kapacitet.

Formentlig udarbejdes ikke blot et enkelt, men flere sæt samhørende planer, hvoraf ledelsen udvælger det sæt, der giver det bedste resultat, hvilket vil sige, hvor man operativt opnår mest med mindst mulig indsats af ressourcer. Udvælgelsen må ske i så god tid, at der levnes rimelig mulighed for rettidig at indstille om bevilling af de for den planlagte drift- og anlægsvirksomhed fornødne midler. Overordnede myndigheder må derfor stille opgaver — eventuelt i en bredere formulering — og fastsætte rammer for tildeling af ressourcer adskillige år frem i tiden. Ellers kan virksomhedsledelsen ikke nå at udføre en tilfredsstillende programmering inden budgetforslag skal indgives.

I de tilfælde, hvor de midler, der er indstillet om, ikke bevilliges fuldt ud, må hele den grundlæggende detaillerede planlægning tages op til revision, og en ny beregning af egen kapacitet foretages. På basis

heraf prioriteres hvilke dele af opgaven, som skal løses i fuld overensstemmelse med det oprindelige sæt planer, og hvilke dele af opgaven, som kun kan løses i mere eller mindre begrænset omfang.

Ikke blot virksomhedsledelsen udfører planlægning. Virksomhedsledelsens planer danner til enhver tid basis for panlægningsarbejdet ved underlagte enheder, og sådan fortsættes nedad gennem organisationen, idet planlægningen på hvert niveau må svare til ansvarsområdet på dette niveau.

Organisation af egne elementer — virksomhedens »faste anlæg« — fastsætter bl. a. ansvars- og funktionsområde for enhver enhed på ethvert niveau i virksomheden, og den indbyrdes samhørighed enhederne imellem (normalt baseret på linie-stabs-organisationsprincippet). Under programmeringen er det vigtigt, at den fremtidige organisation virkelig giver den mest hensigtsmæssige samhørighed mellem de enheder (funktioner), som er *nødvendige* for den fremtidige opgaves løsning. Detaillerne i organisationen bør ændres i takt med såvel opgave som ressourcer, således, at funktioner, som ikke (længere) er påkrævede, elimineres. Kun sådanne funktioner, som øger virksomhedens kapacitet, og dermed giver større dækning af den operative opgave, hører hjemme i den ideelle organisation, og bør drives med de midler, der er afsat til virksomhedens opgave.

Udførelsesfasen har som vigtigste forudsætning, at kommandosystemet ligger i faste rammer og virker hurtigt og smidigt, når man beordrer iværksættelse af den planlagte aktivitet, på de planlagte steder til den planlagte tid. Den operative aktivitet iværksættes normalt ved operationsordrer, medens ressourcerne styres ved befalinger, der ofte er opdelt i serier svarende til foreliggende ressource-typer, f. eks. materialebefalinger, personelbefalinger, regnskabsbefalinger m. fl. Den planlagte støtteaktivitet fra sideordnede led udløses gennem koordinering med sideordnede myndigheder og enheder på ethvert niveau i organisationen.

Kontrolfasen indebærer overvågen og korrektion af arbejdet i de to tidligere nævnte faser. Man har udført sin programmering og givet udførelsesordrer i henhold hertil. Ved arbejdet i kontrolfasen skal ledelsen sikre sig, at opgaven virkelig løses efter planen, og dermed at det udstukne mål nås. Ligesom piloten og operatøren må ledelsen »bag skrivebordet« betjene sig af instrumenter for at holde det fornødne overblik. Disse »instrumenter« skal kontinuerligt give ledelsen et helhedsbillede af den udadvendte situation og af forholdene indadtil, således at det fremgår om målet kan forventes nået som planlagt.

Ledelsens opgaver i kontrolfasen består hovedsageligt af sammenligning mellem (detailler i) det grundlag, der er udarbejdet i programmeringsfasen, og de resultater (detail-resultater), der opnås gennem egen virksomhed incl. støtteaktivitet. Normalt vil der forekomme afvigelser fra planerne — ikke alt forløber som forudset — og ledelsens styrke ses måske netop i dens evne til at imødegå og korrigere sådanne afvigelser. Den korrigerende indgriben i udførelsen baseres i reglen på en forudberegning af, hvad resultatet ville blive, hvis udførelsen fortsatte uændret som hidtil, og herefter vurderes og afgøres, hvorledes der skal korrigeres for at få det forudberegnede resultat til at svare til det oprindeligt planlagte resultat, således at målet alligevel bliver nået. Den vedtagne korrigerende indgriben beordres udført og virkningen heraf kontrolleres (jf. fig. 3).

Kontrolforanstaltninger bør på den ene side ikke føres videre end dertil, hvor det, de koster, opvejes af tilsvarende større kapacitet, men på den anden side har ledelsen ikke tilstrækkelig kontrol, før man til stadighed er orienteret om:

a. hvilke mål, man skal nå.

b. hvilke krav og normer — kvantitativt, kvalitativt, omkostningsmæssigt og tidsmæssigt — er ifølge programmeringen gældende for egen virksomhed (anlæg og drift).

c. hvorledes opfylder egen virksomhed hvert enkelt af disse krav og normer.

d. hvorledes korrigeres utilsigtede afvigelser fra det planlagte i tide, således at målet kan nås som planlagt.

Ledelsen må således være fremtidsorienteret i kontrolfasens arbejde; ellers kan kontrollen let ændre karakter og blive en konstatering af, hvorfor opgaven ikke blev løst som planlagt, og målet ikke nået.

Med hensyn til de »instrumenter«, som er nødvendige for ledelsens overblik over helheden, ligger det klart, at der bliver tale om så talrige detailinstrumenter, at stabschef eller chef vil have vanskeligt ved at overse alle. Een af hovedtankerne bag chef-støtte funktionen er netop, at denne funktion overtager aflæsningen af detailinstrumenterne og specielt henleder ledelsens opmærksomhed på de instrumenter, der viser unormalt store udsving i positiv eller negativ retning. Ledelsen får herved mulighed for at følge princippet om »management by exceptions«.

Resumé

Dette afsnit har belyst ledelsesteori og fremhævet visse principper i relation hertil. For fuldstændighedens skyld skal det tilføjes, at ledelsen kun kan efterleve nævnte principper, såfremt den får behørig chefstøtte. På den anden side har chef-støtte funktionen, der omtales i følgende afsnit, ikke noget rigtig formål med mindre ledelsen foregår efter førnævnte principper.

(fortsættes)

Stof til næste nr. må være redaktionen i hænde senest 1 sep.

STEDER - -

DER ER ET BESØG VÆRD!

Restaurant **LA STRADA**

Midt i byens hjerte.

Torvet 1 Silkeborg Tlf. (068) 1475

- - - stedet, hvor alle morer og hygger sig til hverdag og fest.

Med venlig hilsen - restaurator F. Kubel

HOTEL TRE EGE

Få minutters kørsel fra Århus centrum ad hovedvej A 15, byens smukkeste hotel, centralt beliggende. 32 værelser med privat bad/toilet og telefon. God parkeringsplads. Restaurant, pejsestue og bar. Tre Ege er i alle henseender et virkeligt eksklusivt hotel. Brabrand v. Århus.

Telf. (061) 6 10 00.

HOTEL HIMMELBJERGET
Tlf. Gammel Ry 45

Pragtfuld natur
Lyse værelser
Godt køkken

K. Abildskov Nielsen

JELLING KRO
Tlf. Jelling 6

Hovedvej 18
Hyggelige lokaler
og veltillavet mad

KIBÆK MISSIONSHOTEL
Telf. Kibæk 3
Byens eneste hotel, lige over for stationen
12 km fra Herning ad den nye omkørselsvej
Herning–Varde–Esbjerg

Fjernvarme, varmt og koldt vand
Gode senge, rimelige priser

Her er et sted, De er hjertelig velkommen
for kortere eller længere tid –
Venligst
R. Jørgensen

ÅRET RUNDT
WEEK-END ELLER
FERIEOPHOLD

Der er herligt på BLAAVAND KRO ved Vesterhavet — en storslået natur ved det buldrende hav. —
Hyggelige og pæne værelser med centralvarme og varmt vand.
Maden er et kapitel for sig — den er vidunderlig, vi kræser op for Dem til enhver tid.
Bestil plads i god tid, vi vil ha' lov til at hygge om Dem!

BLAAVAND KRO
ved Vesterhavet
Telefon Blaavand 17

VESTER MØLLES RESTAURANT
ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.
Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur, da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plet – ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for, at De vil får en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

FAABORG KRO pr. Varde
Telefon Faaborg 16
Kroen ligger et par km syd for landevejen
Esbjerg–Grindsted
Kendt for at være et godt madsted til fornuftige priser.
God parkering. – Turist- og rejseselskaber på indtil 250 personer modtages.

Strandings Kroen
VESTKYSTENS MEST SÆRPRÆGEDE RESTAURANT
Klitgaards Badehotel
Blokhus Tlf. nr. 7

KILDEKROEN
Sæby – Telefon 31
✧
Selskaber indtil 400 kuverter
✧
Musik og dans hver aften

Hotel Skansen
Ebeltoft

HOTEL BORGERFORENINGEN
Haderslev
Telf. (045) 2 2162
Selskabs- og kongressale fra 10–600 pers.
Sønderjyllands nyeste danserestaurant
Moderne vær. m. varmt og koldt vand
Intim spiserestaurant m. specialiteter
fra alverdens lande.
Stor parkeringsplads til 100 biler.

ET MÅL
FOR WEEK-END TUREN!

FRA FOLKETINGET

Ved K.W.H.

I foråret 1965 fremsatte Poul Dam, Aksel Larsen, Morten Lange og Skræppenborg Nielsen, alle Socialistisk Folkeparti, i Folketinget forslag om nedsættelse af en kommission i henhold til grundlovens paragraf 51 til undersøgelse af Danmarks forhold til NATO efter 24 aug 1969.

Ifølge traktatens artikel 13 kan ethvert deltagerland, efter at traktaten har været i kraft i 20 år — altså tidligst den 24. august 1969 — udtræde af Den Nordatlantiske Traktats Organisation med 1 års varsel.

Spørgsmålet om Danmarks medlemskab af organisationen, der, for så vidt angår tiden indtil 1969, blev afgjort ved rigsdagsbeslutning af 24. marts 1949 (folketinget) og 25. marts 1949 (landstinget), bliver således aktuelt inden for de nærmeste år, idet Danmarks eventuelle udtræden pr. 24. august 1969 må besluttes og meddeles USAs regering inden den 24. august 1968. Såfremt andre medlemsstater ønsker at udtræde af organisationen eller ønsker dennes grundlag ændret, kan spørgsmålet om Danmarks forhold til NATO blive aktuelt, selv om der ikke tages noget initiativ fra dansk side.

Uanset om man måtte anse det for rigtigt, at Danmarks medlemskab af NATO fortsætter ud over tyve års perioden, eller man måtte foretrække, at Danmark udtræder af organisationen så hurtigt som muligt, vil det derfor være nødvendigt, at der træffes en udtrykkelig beslutning om spørgsmålet. Det må være i alles interesse, at denne afgørelse træffes på et så alsidigt grundlag som muligt, og at alt relevant materiale forelægges for folketinget.

Dette kan efter forslagsstillernes opfattelse bedst ske ved, at der nedsættes en parlamentarisk kommission med de i forslaget nævnte opgaver. Derved vil valgte repræsentanter for de forskellige standpunkter i befolkningen få indseende med det undersøgelsesarbejde, der må foregå, og dette forhold vil være af afgørende betydning for den tillid, hvormed vælgerne kan betragte den afgørelse, der til sin tid måtte blive truffet af folketinget.

Kommissionens arbejde foreslås afsluttet inden udgangen af 1967, hvorved der gives folketinget mulighed for at træffe beslutning i sagen inden det tidspunkt, da pagten må opsiges, såfremt Danmark skal kunne udtræde straks ved tyve års fristens udløb.

Folketinget besluttede, at der skulle nedsættes en kommission med den opgave,

1. at undersøge alle forhold i forbindelse med Danmarks medlemsskab af Den Nordatlantiske Traktats Organisation,
   at overveje, hvorvidt det tjener Danmarks interesser at fortsætte dette medlemskab ud over den 24. august 1969,
   at afgive beretning til folketinget inden udgangen af 1967 angående de stedfundne undersøgelser og overvejelser, idet indhentede oplysninger dog kun kan offentliggøres i det omfang, som hensynet til landets sikkerhed tillader, og
   at ledsage den nævnte beretning med forslag til folketingsbeslutning om Danmarks fremtidige forhold til Den Nordatlantiske Traktats Organisation.
2. Kommissionens medlemstal fastsættes til 23.
3. Folketingets præsidium bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler for kommissionens arbejde.

BOG KRONIK

THE THOUSAND PLAN
The Story of the First Thousand Bomber Raid on Cologne
Ralph Barker
Chatto & Windus forlag, London, 1965.
260 sider med illustrationer
Pris: 30 shillings.

Bogen omhandler optakten til og gennemførelsen af det første store masseangreb af engelske bombefly mod Tyskland under Anden Verdenskrig — et angreb, som kom til at betegne vendepunktet i luftkrigen, og som forfatteren i denne henseende rangerer på linie med Stalingrad og El Alamain. Angrebet fandt sted natten mellem 30 og 31 maj 1942 mod Køln.

I de forudgående krigsår havde RAF Bomber Command gennemført talrige bombetogter over Tyskland og de besatte lande, men altid med mindre antal fly mod flere mål på samme tid for at sprede luftforsvarets styrker. Resultaterne var forfærdende små, idet mindre end 1 ud af hver 10 bomber faldt inden for 5 miles fra målet. Admiralitetet og Krigsministeriet pressede på for at få Bomber Commands fly fordelt til taktisk støtte for flåde- og landstyrkerne, og selv Churchill var — som følge af Bomber Commands manglende opvisning af resultater — begyndt at mangle argumenter imod en opdeling af styrkerne.

Bomber Command fik i 1942 ny chef, nemlig Air Marshal Arthur T. Harris — kendt som »Bomber Harris« — der tidlig og silde slog til lyd for, at krigen kunne vindes ved strategisk bombning af Tyskland. Han og Bomber Command's stabschef, Air-Vice Marshal R. H. M. S. Saundby, var klar over, at Bomber Command måtte opvise resultater i stor målestok meget snart, hvis enheden skulle bevares og udbygges.

Sammen planlagde de efter en minutiøs gennemgang af alle til rådighed stående fly og besætninger såvel fra operative som fra trænings- og støtteenheder af enhver art et storstilet angreb, som skulle have til formål at ødelægge en hel by gennem koncentration af 1000 bombefly inden for 90 minutter under ledelse af fly udstyret med det nye GEE-navigationssystem. Eksperter beregnede kollisionsrisikoen over målet til 1 pr. time, trods denne intense strøm af enkeltflyvende bombemaskiner, en beregning, der holdt stik. Tanken bag operationen var at opnå en mætning af de tyske luftforsvarssystemer, som hidtil havde haft for let spil ved at kunne udpege de enkelte fly og sende jagerne op imod dem, ligesom antiluftskytset og lyskasterne var i stand til at fastholde angrebsflyene, efterhånden som de kom.

Efter at have fået politisk godkendelse gik Bomber Commands stab i gang med den fantastiske planlægningsopgave at samordne indsættelse af 1000 fly fra 53 flyvestationer til en 1½ times perlekæde over Køln, som blev valgt, fordi den lå inden for rækkevidde af GEE-flyene og var særdeles let kendelig fra luften.

På grund af mangelfuldt navigationsudstyr krævede operationen måneskin over målområdet, hvorfor tidsrummet for afvikling af angrebet var ret begrænset. Hertil kom, at vejret var særdeles dårligt i begyndelsen af fuldmåneperioden i maj, og på den sidste mulige nat ville flyene ved hjemkomsten få dårligt vejr over flyvestationerne. Efter flere udsættelser besluttede Harris alligevel at gennemføre angrebet 30—31 maj, hellere end at afvente næste fuldmåneperiode.

Historiens første masseluftangreb fandt sted med stort resultat, måske ikke så meget rent materielt som politisk og psykologisk.

Bogen er logisk opdelt i fem hovedafsnit
— motivation,
— forberedelser på stationerne
— briefing og afledningsmanøvrer,
— togtet og
— bedømmelse.

Grundigt kulegravningsarbejde såvel i arkiver som gennem talløse samtaler med deltagere i planlægning og udførelse har sat forfatteren i stand til at give en meget detailleret og særdeles interessant skildring af dette første store angreb med bombefly. Bogen handler først og fremmest om mennesker og deres storslåede svar på en stor udfordring. Forberedelserne og udførelsen af togtet er beskrevet med livlige menneskelige detailler, som levendegøres ved snesevis af karakterstudier og talløse hændelser, som gør, at læseren fornemmer sig selv som deltager i disse dramatiske begivenheder. Absolut anbefalelsesværdig læsning.

— *H* —

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING. F.
Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker
Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

LÜNELL & CO
Våben en gros
ENGHAVEVEJ 17
ÅLBORG
TELF. 12 94 44.

MIKKELSEN's Isenkram
Vordingborg
Telf. Vordingborg 114 - 1621

DECCA NAVIGATOR A/S
KALVEBOD BRYGGE 20
KØBENHAVN V

OFO- ORIENTERING ✯ ✯ ✯

Bestyrelsesmøde afholdtes den 10 aug 1965 på Flyvestation Skrydstrup.

Blandt de problemer, der har været behandlet på mødet og i bestyrelsen iøvrigt, kan nævnes:

Fællessekretariat
for de danske officersforeninger (FDO) har nu indledt sit arbejde og har allerede optaget en række sager af fælles interesse til behandling.

Udkommandotillægssagen
blev som nævnt i blad nr. 6 udsat i kort tid. Retsmøde er nu fastsat til afholdelse ved Københavns Byret den 19 sep d. å.

Ødetillægssagen
har i flere tilfælde fået afvigende afgørelser ved de afgørende myndigheder. Medlemmerne opfordres til at indbringe tvivlstilfælde for OFO. Den manglende kompensation for takstforhøjelserne på statens befordringsmidler søger af organisationen godtgjort ved et procentvis tillæg, hvilket vil lette administrationen i forbindelse hermed.

Avancementsvilkårene
Som omtalt i sidste nummer har OFO fået forøget mulighed for at yde indflydelse på bidrag til normeringslovforslaget for finansåret 1966/67.

OFO forhandler i denne måned med værnskommandoen og inden medio okt 65 med ministeriet om mulighederne for en opnormering for det kommende finansår (1966 /67).

OFO kan konstatere en tilfredsstillende udnyttelse af normeringen for indeværende finansår og vil fremover lægge vægten på nøgleområdet i avancementsproblemerne, nemlig en forøgelse af antallet af oberstløjtnantsnumre.

✦

OFO sekretariat (Flyvestation Vedbæk, lokal 274) har ferielukket i perioden 23 aug —4 sep og henviser til sekretæren eller bestyrelsesmedlemmerne.

✦

Næste bestyrelsesmøde afholdes i Vedbæk den 21 sep 65.

✦

OFO modtager i øvrigt gerne skriftlige eller mundtlige tilkendegivelser fra medlemmerne, såvel om konkrete sager som de problemer OFO i almindelighed beskæftiger sig med.

✦
✦
✦ SNEDKERFIRMA

Larsen & Svensson

v/ T. Svensson

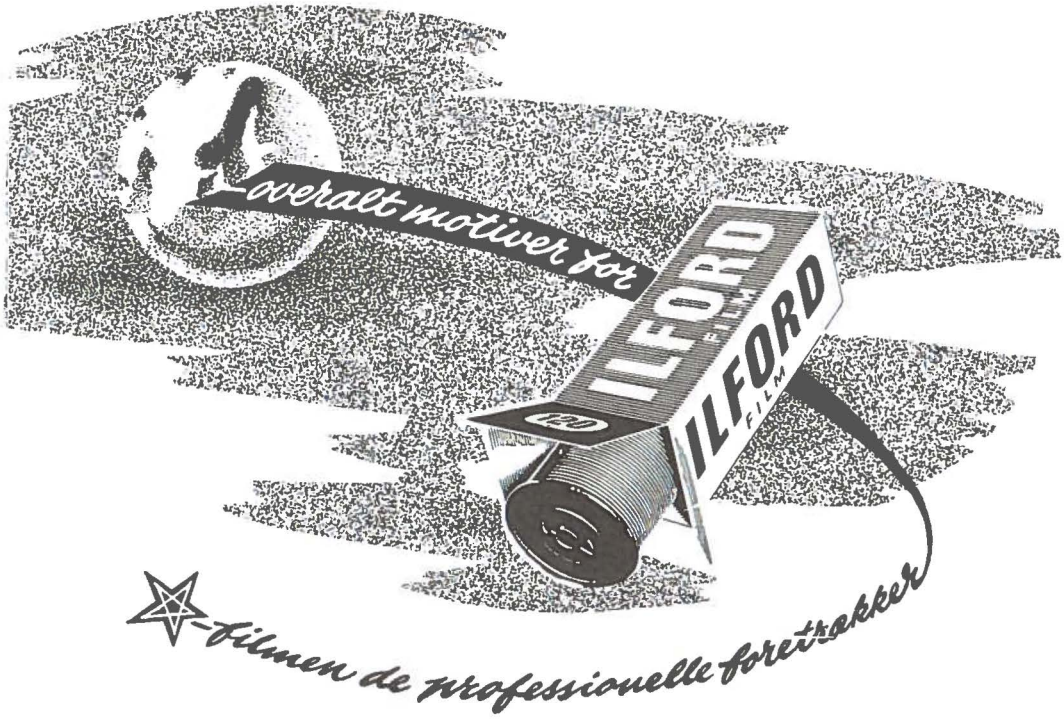
✦

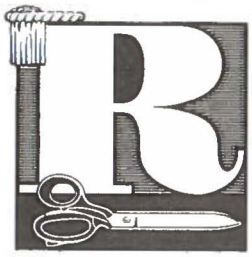
✦

Aamosevej 4-6

Hillerød

Telefon (03) 26 06 41





Hobson
OF COPENHAGEN

RASKIN & SØN

BLAAGAARDSGADE 16 . KBH. K . TELEFON NOra 70 94

Uniformer

Skrædderi

Konfektion

Lingeri

Blazer Badges

Officerer rentefri conto

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

SMEDEMESTER
OVE SØRENSEN
✦
Tistrup - Jylland . Tlf. (052) 9 42 11 - 45

CALTEX

CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørsservice - Lynladning - døgnvagt
Telf. 94 23 04 **Herlev Hovedgade 191**

HOFF & CO
Entreprenørartikler
Bjerringbrovej 44-46
Brønshøj
Telf. 948211

STERLING AIRWAYS A/S
COPENHAGEN AIRPORT . DRAGØR . DENMARK
TELEPHONE 53 11 31* - TELEX 5031

FYENS *Strømpefabrik A/S*

KLOSTERBAKKEN 20

ODENSE . TLF. (09) 11 22 99

FLYVEMUSEUM

»Flyvevåbnet« har tidligere slået til lyd for oprettelse af flyvemuseum på Kløvermarken, og der synes nu at være ved at komme lidt skred i sagen. Kongelig Dansk Aeroklub skriver således i FLYU nr. 6/65:

Igennem mange år har man i KDA arbejdet med den tanke at søge at få bevaret minderne fra flyvningens første tid og dens senere udvikling i et flyvemuseum.

Der har været forskellige tanker om placeringen af et sådant museum, men et bedre sted at anbringe det end på resterne af Københavns første flyveplads, Kløvermarken, kan næppe tænkes.

Her findes endnu en række af de hangarer og andre bygninger, der var rammen om mange af vore historiske flyvninger — pionerflyvninger, militære flyvninger og de første trafikflyvninger.

Disse bygninger kan istandsættes og bruges til museum for de luftfartøjer, motorer og andre minder, der endnu findes. Derved kan museet indrettes for et overkommeligt beløb.

Kløvermarken ligger tæt ved Københavns centrum og så tæt ved Københavns lufthavn, at motorlyden herfra — fra nutidens flyvning — vil sætte de gamle ting i det rette perspektiv.

Det kan blive en turistattraktion foruden en inspiration for nye generationer af teknisk interesserede medborgere.

På et tidspunkt, hvor Kløvermarkens fremtid skal afgøres, har KDA derfor rettet henvendelse til kulturministeriet om at søge at få fredet det historiske gamle område til brug for et kommende museum, og kulturminister Sølvhøj har givet tilsagn om at undersøge mulighederne.

Rigsantikvar P. V. Glob har ud fra museumssynspunkter lovet at støtte planen, og KDA har yderligere henvendt sig til overborgmester Urban Hansen for at få Københavns Kommune til at tage hensyn til tanken, når der skal disponeres over området.

Civilslips

Chefen for Flyvevåbnet har godkendt fremstillingen af slips til civilt brug for personel tilknyttet Flyvevåbnet.

Slipset, der er mørkeblåt og forsynet med en 8 mm bred, skrå stribe i flyverblåt (a la striben i distinktionerne), fremstilles i England og leveres af Kongelig Hofleverandør Helge Madsen, Østerport.

Slipset er nu på lager til følgende pris (silkeslips):

Pr. styk kr. 28,50

Ved køb af mindst 1 dusin ydes 10 pct. rabat, og ved køb af mindst 5 dusin leveres slipset til engrospris, dvs. kr. 20,85 + 12½ pct. oms.

Der vil senere blive fremstillet et uldslips til pris:

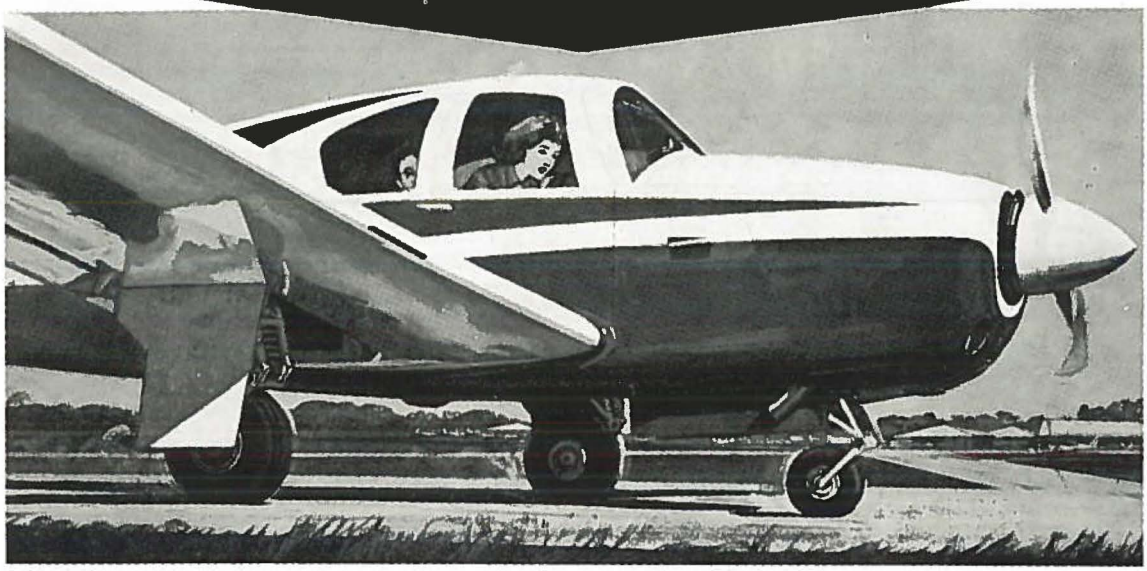
Pr. styk kr. 16,50.

Ved køb af mindst 5 dusin vil prisen blive kr. 11,90 + 12½ pct. oms.

Slipset er mønsterbeskyttet af firmaet.

Redaktionen lykønsker Flyvevåbnet med denne smukke og noble nyskabelse og håber, at slipset må blive meget benyttet og være med til at styrke korpsånden i vort værn.

WING TIPS VIII



BREMS FORSIGTIGT. Unødig hård opbremsning efter landing eller under taxiing er hårdt for dæk, bremsebelægninger og passagerer. Hvis De ønsker at gøre andre interesseret i flyvning, så gør som de professionelle piloter: brems lige så forsigtigt, som De flyver. Det betaler sig – giver bedre goodwill og mindre vedligeholdelse.

HOLD TANKENE FYLDTE! Ved at fylde tankene op, når som helst det er muligt, vil De i høj grad nedsætte den fare, der er forbundet med kondensvand og tilisning. Det er klogt at fylde op med Essoprodukter – tegnet på kvalitet, symbolet for service.

Her vil De finde Esso flyvebenzin med lavt blyindhold og Esso smøreolier, som nedsætter motorslitage og dermed formindsker vedligeholdelsesomkostningerne. Esso forhandlere af flyveprodukter er virkelig interesseret i Deres flyvemaskines ydelse. Husk derfor, at De alle steder får produkter af samme høje kvalitet hos Esso forhandlere i ind- og udland.

ind til Esso der er mere energi

Hvorfor Nordsøen nu er sikrere:

Det Danske Flyvevåben får nu leveret otte Sikorsky S-61A helikoptere, som skal anvendes til den langt udgående S.A.R.—tjeneste på Nordsøen.

Disse dobbeltturbine amfibiemaskiner er særdeles vel egnede for opgaven. De har en maximum operativ hastighed af 135 knob og en aktionsradius på 600 sømil. De kan operere i alt slags vejr. Ekstra store pontoner giver stabilitet i åbent hav. En platform, som kan slås ud, letter overfladeredninger, og et hydraulisk mekanisk hejseværk letter redninger, mens maskinen holder sig flyvende på stedet.

S-61 helikoptere anvendes af militærstyrker og transport-luftfartsselskaber verden over. Sikorsky Aircraft er glad for at have Det Danske Flyvevåben som medlem af sin store familie.

United Aircraft International

FOR EXCELLENCE IN EXPORTING

SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORP.

EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

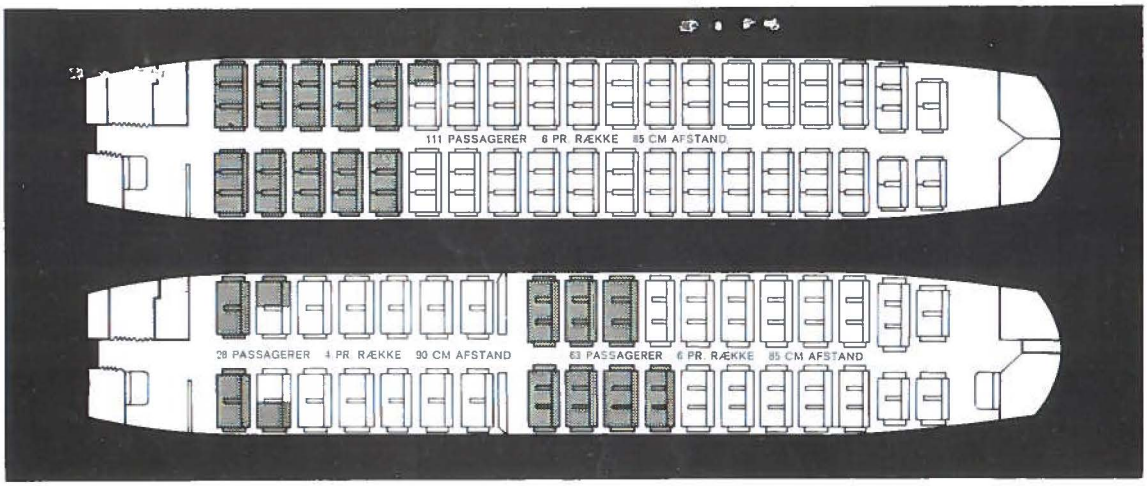
UDLANDSREPRAESENTANT FOR:
PRATT & WHITNEY AIRCRAFT · HAMILTON STANDARD · SIKORSKY AIRCRAFT · NORDEN · UNITED TECHNOLOGY CENTRE · VECTOR · UNITED AIRCRAFT OF CANADA LIMITED
REPRAESENTANT FOR SIKORSKY AIRCRAFT PRODUKTER I DANMARK: CAPTAIN AAGE HEDALL HANSEN, AUTO-PRODUCTS AKTIEBOLAG, WIBRANDTSVEJ 72, COPENHAGEN, DENMARK.

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

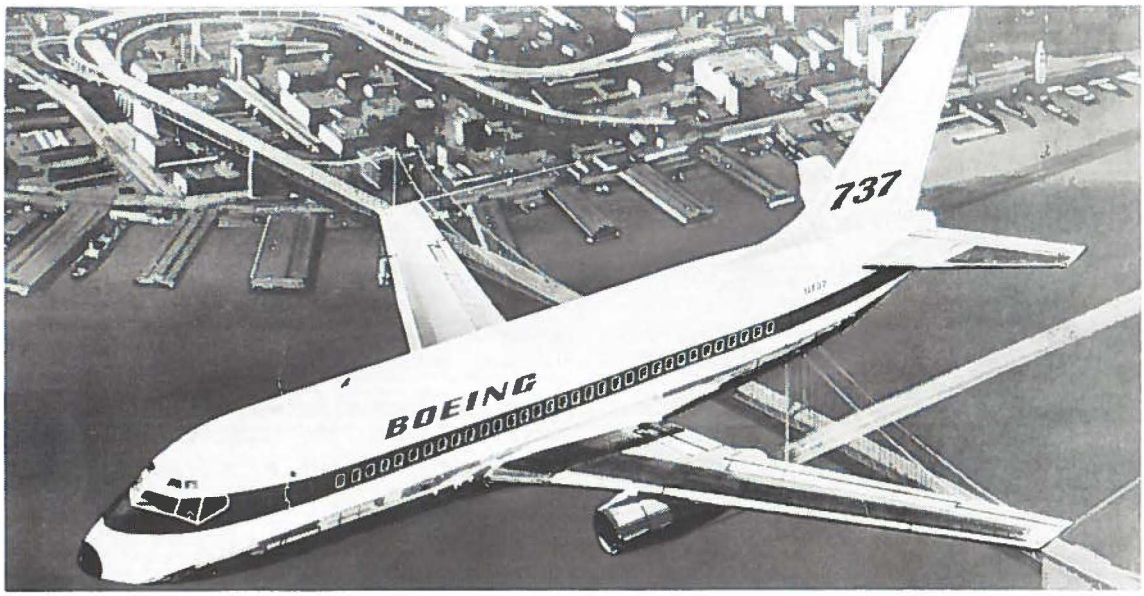
Flyvevåbnet

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 8 **1965**



Fyld disse pladser og De har overskud



med det ny Boeing 737 to-motorers jetfly

Der skal ikke mange pladser til for at dække 737's driftsomkostninger.* De få grå sæder klarer sagen, og de hvide sæder repræsenterer overskuddet. Og der er flere "overskudspladser" på det ny Boeing 737 end på noget andet jetpassagerfly på korte distancer.

Med de indtjeningsmuligheder, den brede kabine giver, kan 737 yde større overskud end noget andet jetfly på de korte ruter. Kun 737 muliggør smidig pladsudnyttelse med 4, 5 eller 6 sæder pr. række og dermed maksimum af økonomisk udbytte.

Det er det eneste kortdistance jetfly med en kabinehøjde og bredde, der svarer til de største Boeingmaskiner. - Og med sin rigelige hoved- og skulderplads giver 737 virkelig "stor-jet" komfort.

737 er konstrueret til at afløse propelturbine- og stempelmaskiner. Flyet rummer indtil 115 passagerer, har en hastighed på 900-1000 km i timen og opererer med lethed selv fra mindre lufthavne.

Særlig betydningsfuldt er det, at 737 produceres af det samme team, der har æren af konstruktionen af det sukcesombruste 727 Boeing jetfly. Mange systemer, komponenter og kabinedesigns er baseret på Boeings 4 milliarder km erfaring med jetpassagerfly. Denne enestående fordel sikrer yderste driftssikkerhed og betydelige besparelser indenfor vedligeholdelse, reservedele og uddannelsesomkostninger.

Lufthansa og United Air Lines har allerede placeret ordrer på Boeing 737 jetfly, og leveringerne starter i 1966.

*) *Baseret på typiske USA omkostninger og indtægter.*

BOEING 737

Flyvevåbnet

NR. 8 1965

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— En ny og sørgelig vise
— Chef-støtte
— NATO-konference for mil. fagbladsred.
— Merværdiafgift og automatisk dyrtidsregulering
— Kort .... af hvert
— Mangler vort blad stof?
— Elektronisk databehandling

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:
Major Å. H. Dolleris, Træningskommandoen (01) 97 20 00, lokal 430.

Red. afsluttet 12 sep 1965

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Bolig-problemer

Flyvevåbnets officerspersonel og iøvrigt alle officerer i forsvaret må fra tid til anden med jævne mellemrum se i øjnene, at en flytning er en nødvendighed. Boligforholdene i vort lille land er dog ikke, hvad man kan kalde ideelle for sådanne skiftende tjenestesteder, det kan vist siges uden overdrivelse.

Dog må man vist fastslå, at det derimod er en fordel at være husejer, blot har det den ulempe, at vore solide murstenshuse er svære at flytte til det nye tjenestested. At sælge og købe nyt er ofte dyrt og må gøres med tårer i øjnene, for det var nu sådan et godt hus, og det lå nu så dejligt et sted.

Alt i alt taler de nuværende tilstande for et kollegialt samarbejde. Flytninger falder ofte på bestemte tider af året, vore huse er af nogenlunde samme størrelse, hvorimod prisen for dem er afhængig af landsdelen. Alligevel skulle husbytning på clearing-basis være mulig. Heldigvis er varslet for en tjenesteforflyttelse nu oftest af størrelsesordenen 6 mdr. eller mere. Derfor er der rimelig tid til at finde en kollega at bytte med.

»Flyvevåbnet« vil fremtidig være medlemmerne behjælpelig med at finde disse bytteobjekter, idet redaktionen gratis vil optage »annoncer« desangående, hvorefter de interesserede jo nok finder ud af resten.

Sluttelig er OFO medlemmer jo ikke de eneste med disse problemer. Jo flere muligheder des bedre, så det skulle glæde redaktionen, hvis dette samarbejde med tiden kunne udvides til også at omfatte special- og reserveofficererne såvel som officererne fra de andre værn og korps.

En ny og sørgelig vise

På Samsø gror kartoflen,
jamen, hør nu blot,
for det gør den ikke
altid lige godt.
Med den regn og kulde
går det under mulde,
ikke som det skulle,
åh, det var en skam.

Og når denne grøntsag,
snyder os, oh skræk,
er de italienske
pluds'lig osse væk.
Straks det derpå hænder,
priserne de render,
hvordan mon det ender?
åh, det var en skam.

Enden på historien
lyder ikke rart,
inflationen jager
med rakettens fart.
I den onde gænge
får man inden længe
nul for sine penge,
åh, det var en skam.

Moralen er da denne,
vi den lære må:
Spis blot frikadeller
med spaghetti på.
Indtil vid're kvittes,
retter med pommes frittes,
inden vi fallittes,
åh, det var en skam.

J. Døssing.

Dansk Toldtidende september 1965.

Chef-støtte

Ved KN (R) J. Kiessling

Fortsat fra nr. 7/1965

CHEF-STØTTE FUNKTIONEN

Chef-støtte funktionens arbejde omfatter hovedsagelig analyse og præsentation. Som det fremgår af foregående afsnit har ledelsen størst behov for aflastning i programmeringsfasen og i kontrolfasen. Det er derfor i disse faser, at chef-støtte funktionens analyser primært sætter ind, idet der normalt foretages følgende former for analyse:

Opgave-analyse
hvor man afstikker rammerne for det følgende analysearbejde, idet man finder, hvilke underopgaver, der er forudsætning for opgavens løsning, og hvorledes disse er indbyrdes afhængige.

Program-analyse
hvor man assisterer med udvikling og koordinering af målsætning og programmering for alle ovennævnte underopgaver, samt undersøger hvorledes opfyldelse af målsætningen bedst kan måles.

Drifts-analyse
hvor man registrerer aktiviteten og udvikler de fornødne kontrolinstrumenter til måling af aktuel aktivitet mod planlagt aktivitet.

Anlægs-analyse
hvor man undersøger udnyttelsen af de forskellige ressourcer — især det økonomiske aspekt — og udvikler de fornødne kontrolinstrumenter til måling heraf.

Kapacitets-analyse
hvor man på basis af forudgående analyser undersøger »virksomhedens status« — om der er formålsbestemt harmonisering mellem virksomhedens forskellige områder (jf. fig. 3) — og fastslår virksomhedens kapacitet til fremover at løse de pålagte opgaver. I forbindelse hermed undersøges hvilke muligheder der er for korrigerende indgriben fra ledelsens side.

Under hele analysearbejdet samarbejdes — koordineres — der med alle dele af staben, som hver må »give sit bidrag« til analyseringen; — enten i form af faglige planer, programmer, budgetter og anden målsætning, eller i form af oplysninger om aktivitet og statusopgørelser baseret på regnskab, driftsregnskab og driftsstatistik. Chefstøtte funktionen kan herefter illustreres som vist på fig. 4.

Opgave-analysen iværksættes for at finde en logisk og passende ramme for det følgende analysearbejde og bevare relationen til helheden. En undersøgelse af formålet med virksomheden — af de opgaver, den skal løse — giver reelle muligheder for at ramme alle de områder, der er vigtige for virksomheden. Ser man eksempelvis på vor tænkte militære (flyvevåbenprægede) virk-

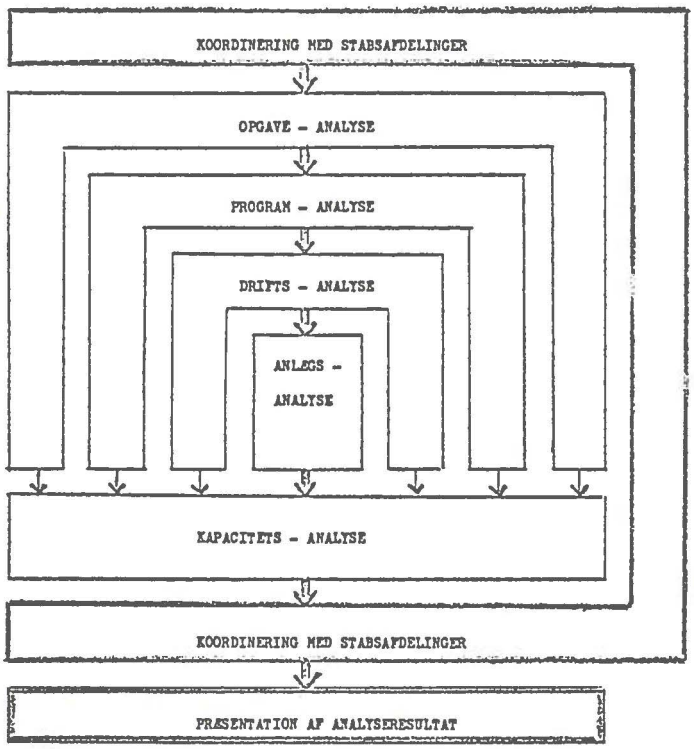


Fig. 4

somhed på fig. 3 må dens opgave forudsætte løsning af 3 underopgaver: Taktiske opgaver, luftforsvarsopgaver og støtte-opgaver. Disse tre underopgaver forudsætter igen hver for sig løsning af et antal opgavetyper:

Taktiske opgaver

FBA = jagerbomber opgaver
TRF = rekognoscerings opgaver

Luftforsvarsopgaver

AWX = altvejrsjager opgaver
IDF = dagjager opgaver
C + R = kontrol- og varslings opgaver
AAD = kanonluftforsvars opgaver
SAM = raketluftforsvars opgaver

Støtte-opgaver

TCP = lufttransport opgaver
SAR = eftersøgnings- og redningsopgaver.

Man kunne opdele yderligere, men for dette eksempel vil det være uden betydning. De ni opgave-typer danner rammen for det videre analysearbejde og vil i sidste fase blive den ramme inden for hvilken virksomhedens kapacitet til at løse sin opgave belyses.

Program-analysen beskæftiger sig med programmeringen for hver af nævnte ni opgave-typer, idet det på tværs af organisatoriske bånd undersøges, om detaillerne i de ressource-faglige planer stemmer overens og om støttefunktionernes programmering er koordineret og afstemt hermed. I visse tilfælde kombineres faktorer fra forskellige planer, således at der udvikles flere (ny) måleenheder (standards), men det skal i denne forbindelse understreges, at chefstøtte funktionen *ikke udfører* planlægning på de faglige stabsafdelingers vegne; man

JARUPLUND HØJSKOLE
Jaruplund pr. Flensborg,
Sydslesvig.
Telf. 0015 Barderup 182
FÆLLESSKOLE 3.5.–1.9.

NR. BROBY EFTERSKOLE
Nr. Broby, Fyn
Tlf. Brobyværk (09) 63 - 457
Fællesskole 3. nov. - 30. marts

SPROGHØJSKOLEN
3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerge — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.
Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 2 86 Kalø Landboskole pr. Rønde.
Erik Skovmand M. Th. Kjær

MIDTSJÆLLANDS UNGDOMSSKOLE
Aunstrup pr. Jystrup
Tlf. Kirkebjerg 96 (03) 396.
Unge mænd 3.11.—30.3.
Unge piger 3.5—30.9.
INDRE MISSION

TINGLEV TYSKE FOLKEHØJSKOLE
TINGLEV
Telf. Tinglev 44820
Fællesskole november-marts
Højskolernes hovedfag, landbrugsfag, husholdning
Forstander: Paul Koopmann

RY HØJSKOLE
(Ved Himmelbjerget)
Sommerskole: Maj–Juli – Vinterskole: Nov.–Marts
Alm. højskolefag, særfag: Sprog, kontorfag, musikforst.
Statsunderstøttelse kan søges.
Skoleplan sendes. – Telf. Ry (0684) 90
Asbjørn Mandøe

E. SCHACK ERIKSEN
Autoglarmester
AUTO-RUDER
Studiestræde 48 . Telefon BYen 8344 - 7277 - 8345

Palads Teatret
NØRREGADE 29, VEJLE
TELEFON 2000

FORSALG
kl. 16.00-17.30

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat
Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.
Telefonnumre: (01) 89 07 61, lokal 168
Gironummer:
Organisation 67005
»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag 0800—1500.

Forretningsfører:
Fru J. E. Nielsen.

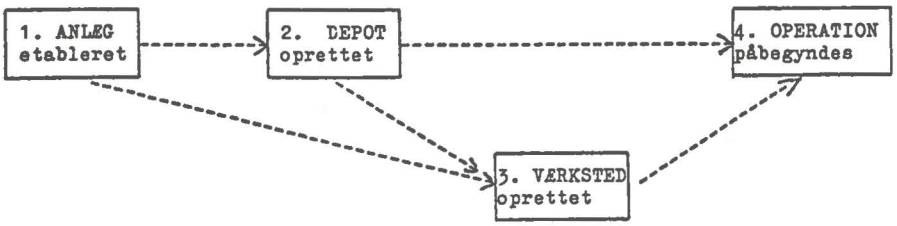


Fig. 5

analyserer de planer m. v., der er udarbejdet af de faglige organer, *og kan assistere* med videreudvikling heraf.

Virksomhedens forskellige aktiviteter hænger ofte sammen på den måde, at visse ting må udføres, før de følgende kan begynde. Fig. 5 viser f. eks. en sådan situation, hvor nr. 4 ikke kan påbegyndes, før nr. 2 og 3 er udført; nr. 3 kan ikke påbegyndes, før nr. 1 og 2 er udført; nr. 2 kan ikke påbegyndes, før nr. 1 er udført. Program-analysen udføres netop på denne måde, idet programmet for den operative (træningS-) aktivitet bl. a. afstemmes mod detailler i vedligeholdelsestjenestens og forsyningstjenestens programmering; vedligeholdelsesprogrammet afstemmes bl. a. mod detailler i forsyningsprogrammet og anlæggets kapacitet; og endelig afstemmes forsyningsprogrammet bl. a. mod detailler i anlæggets kapacitet og driftsplaner.

Den foreliggende planlægning kan indeholde forskellige slags planlægningsfaktorer, bl. a.:

organisatoriske faktorer

f. eks. en eskadrille (ESK) normeres med 25 F-125 fly og 40 besætninger.

aktivitets-faktorer

f. eks. 20 F-125 fly skal holdes kampklare i ESK.

hver besætning skal årligt flyve et træningsprogram på 250 timer med F-125 fly.

forbrugs-faktorer

f. eks. F-125 fly bruger 300 liter brændstof pr. flyvetime.

korrektions-faktorer

f. eks. i årets 4 kvartaler flyves henholdsvis 15, 30, 35 og 20 pct. af årlig flyvetid.

omkostningsfaktorer

f. eks. 1000 liter F-125 brændstof koster 500 kr.

Disse eksempelvise faktorer kombineres på forskellig måde, bl. a. kan det beregnes, at:

a. en F-125 ESK kræver 10.000 F-125 flyvetimer pr. år til træningsformål.

b. hvert F-125 fly skal gennemsnitlig yde 400 flyvetimer pr. år.

c. aktiviteten forventes at variere således:
   1. kvartal flyves 1.500 timer = i snit 60 timer pr. fly.
   2. kvartal flyves 3.000 timer = i snit 120 timer pr. fly.
   3. kvartal flyves 3.500 timer = i snit 140 timer pr. fly.
   4. kvartal flyves 2.000 timer = i snit 80 timer pr. fly.

d. hvert fly skal gennemsnitlig være kampklar 80 pct. af året (8760 timer) = 7008 timer i kampklar status og max. 1752 timer i ikke-kampklar status. Den vedligeholdelse, som 400 flyvetimer kræ-

ver, må følgelig ske i løbet af max. 1752 timer — for at beredskabskravet opfyldes. Yderligere er disse 1752 timer beregnet på 24-timers basis, hvorfor kun 584 timer heraf falder inden for normal (8 timers) tjenestetid.

e. kvartalsvis brændstofforbrug vil andrage:
   1. kvartal 450.000 liter.
   2. kvartal 900.000 liter.
   3. kvartal 1.500.000 liter.
   4. kvartal 600.000 liter.

f. kvartalsvis brændstofomkostninger vil andrage:
   1. kvartal 225.000 kr.
   2. kvartal 450.000 kr.
   3. kvartal 525.000 kr.
   4. kvartal 300.000 kr.

Det undersøges herefter bl. a. om:

a. vedligeholdelsestjenesten er programmeret til at producere de nødvendige 10.000 F-125 flyvetimer med tilhørende kvartalsvise udsving — således at beredskabet kan holdes uanset svingende flyveaktivitet, — og vedligeholdelseskapaciteten udnyttes tilfredsstillende.

b. forsyningstjenesten er programmeret til at levere det nødvendige brændstof og de reservedele, der forventes at medgå til 10.000 F-125 flyvetimer, under hensyntagen til de kvartårlige udsving i flyveaktiviteten — således af beredskabskravet kan opfyldes, og forsyningskapaciteten samtidig udnyttes tilfredsstillende.

c. basens øvrige støttefunktioner er programmeret i overensstemmelse med den planlagte aktivitet.

d. de økonomiske muligheder for alle aspekter af den planlagte aktivitet er til stede.

I tilfælde, hvor programmeringen af et område ikke stemmer overens med øvrige programmer, orienteres den stabsafdeling, som er ansvarlig for pågældende program, og denne har således mulighed for at revidere programmet i tide. Det er overordentligt vigtigt, at hver detaille programmeres nøjagtigt i overensstemmelse med øvrige programmer; programmeres for stort — for at være dækket ind mod uforudsete forhold — vil dette medføre ikke-udnyttet kapacitet og dermed ikke-rationel drift. Kan det forudses, at førnævnte F-125 ESK f. eks. kun vil få 35 besætninger tilkommanderet i en periode, må programmet for træningsaktivitet og dermed forbundet flyvetid skæres ned med 12½ pct., og tilsvarende reduktion må ske i alle støtteaktiviteters programmering. Hvis »bag-log« senere skal indhentes, må dette tages i betragtning ved programmeringen.

Drifts- og anlægs-analysearbejdet omfatter væsentligst en registrering af virksomhedens drifts- og anlægsaktivitet, samt en konstatering af, hvorledes disse svarer til programmeringen herfor. Enhver afvigelse fra programmeringen behandles, og det undersøges hvilke andre områder, der vil blive berørt heraf (jf. »net-systemet« i fig. 5), således at afvigelsens virkning for helheden klarlægges.

De fleste data til brug i analysearbejdet fremskaffes via funktioner nært beslægtet med chef-støtte funktionen: regnskab, driftsregnskab og driftsstatistik. Hvad enten disse funktioner arbejder centraliseret eller decentraliseret i staben, er de de primære oplysningskilder for chef-støtte funktionen, som kun undtagelsesvis selv behøver at kræve oplysninger ind udefra. De beslægtede funktioner må følgelig forudsættes at være opbygget og udviklet i en sådan grad, at de — kvalitativt og kvantitativt — kan levere de fornødne data. Dette er ikke blot en forudsætning for chef-støtte funktionens arbejde, men i højere grad en forudsætning for tilfredsstillende gennemførelse af ledelsens programmering og kontrol.

Med hensyn til hvilke områder drifts- og anlægs-analysen specielt sætter ind på, kan det — med reference til fig. 5 — anføres, at analysen i første omgang dækker de områder, der er snævrest forbundet med løsning af virksomhedens opgaver. Vender vi tilbage til vor tænkte virksomhed på fig. 3, findes eksempler på denne virksomheds analyse-områder vist på fig. 6. De enkelte »blanke ruder« kan her tages som de kontrolinstrumenter, der blev omtalt i forbindelse med ledelsesfunktioner i foregående afsnit. »Ruderne« dækker et analyse-område som hver består af flere underområder, f. eks. kunne underområde »Træningsaktivitet« være opdelt i:

a. flyvetræning
— målt dels i flyvetimer og dels i sorties.
b. våbentræning
— målt dels i sorties og dels i træfning.
c. teori-træning
— målt i lektioner.
d. praktisk jordtræning
— målt i lektioner.

Hvert underområde består igen af et antal forskellige discipliner, f. eks. kunne underområde »flyvetræning« være opdelt i:

a. navigationsflyvning.
b. formationsflyvning.
c. taktisk flyvning.

Hver disciplin analyseres, og dens resultat gives den vægt, hvormed pågældende disciplin tæller inden for underområdet; og hvert underområdes resultat gives tilsvarende den vægt, hvormed pågældende underområde tæller inden for analyse-området.

Kapacitets-analyse har til formål at vise, hvilken balance der er mellem opgaver/mål og ressourcer/kapacitet (jf. fig. 3). I en erhvervsvirksomhed anvendes bl. a. driftsregnskab og statusopgørelser til med en økonomisk målestok at vise driftens rentabilitet (overskud eller underskud) og virksomhedens kapacitet (likviditet og soliditet), idet man med kalkulatoriske midler søger at finde målbart udtryk for effektgraden. En

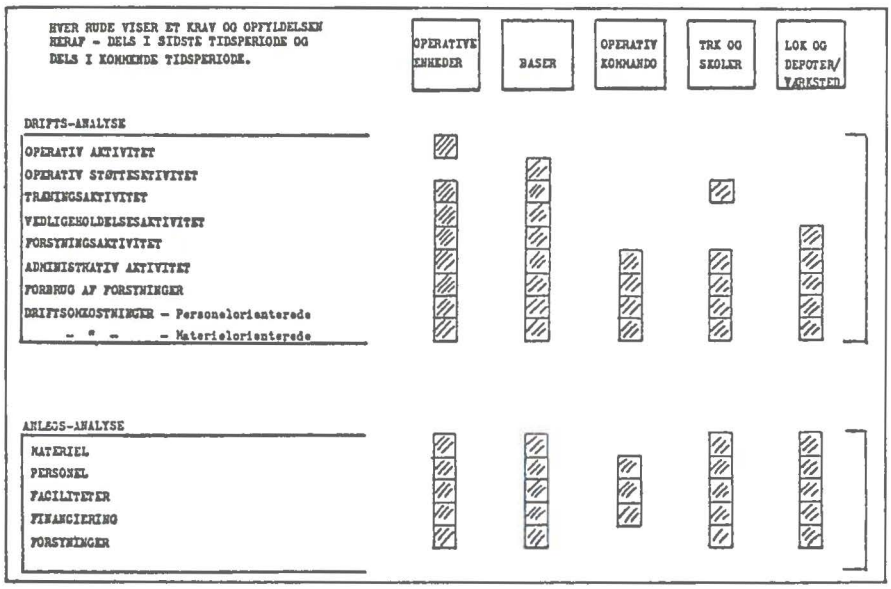


Fig. 6

militær virksomhed har ikke mulighed for at opgøre resultatet på samme måde; man må i stedet »kortslutte« de to »vægtskåle« fig. 3 — måle den ene mod den anden, hvilket vil sige udtrykke opgaven ved krav om beredskab og operation, mod hvilke krav virksomhedens præstationer måles.

De forskellige »ruder« på fig. 6 må grupperes i et net-system efter indbyrdes sammenhæng og indflydelse på opgavens løsning (jf. fig. 5), hvorved der fremkommer et sæt kapacitets-kontrol instrumenter, som f. eks. vist på fig. 7.

og hvorledes korrigerende indgriben kan finde sted, for at bringe det forventede mål af virksomhedens aktivitet i fuld overensstemmelse med det oprindelig planlagte/tilsigtede.

Koordinering med øvrige dele af staben finder som omtalt sted under hele analysearbejdet. Når kapacitets-analysen er afsluttet, afholdes endvidere en »generalprøve« på præsentationen, som overværes af repræsentanter for hvert stabselement. Her koordineres det materiale, der skal vises for ledelsen.

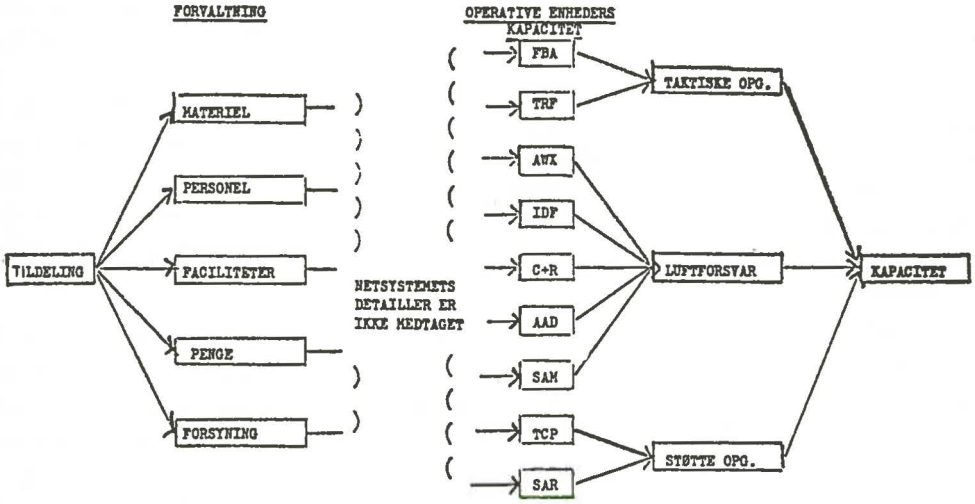


Fig. 7

Ved hjælp af disse instrumenter vises dels hvilken kapacitet virksomheden har, og dels hvilket mål man ville nå, såfremt alt fortsattes uændret, idet man dog ofte må lade sig nøje med formelle/tilnærmede målbare symptomer, der kan give et anvendeligt billede, og supplere dette med subjektive vurderinger. Afvigelser fra programmeringen på forskellige områder inden for virksomheden vil bevirke, at man ikke kan forvente at nå målet nøjagtigt som planlagt. Derfor bruges instrumenterne også til at vise, hvor

Præsentationen for ledelsen bør finde sted regelmæssigt, men kan iøvrigt foretages på forskellig måde, bl. a. ved udarbejdelse af skriftlige rapporter, eller i form af briefing. Sidstnævnte form må normalt foretrækkes, idet den naturligt falder i tråd med de rutinemæssige møder, ledelsen alligevel afholder. Briefingformen forstås her som orientering ved hjælp af simple og tydelige grafiske oversigter (der f. eks. vises via overhead projector), hvortil knyttes nogle få kommentarer, der naturligt lægger op

til de afgørelser, som kun ledelsen kan træffe.

Præsentationen bør forme sig således, at man efter en kortfattet orientering om, hvor virksomheden står i dag, specielt trækker de områder frem, hvor der er konstateret væsentlige afvigelser fra programmeringen, for derpå at vise virksomhedens fremtidige kapacitet til at løse sine opgaver — således som denne forudberegnes, hvis alt fortsætter som hidtil. Herefter begrundes om korrigerende indgriben er nødvendig og det vises, hvorledes evt. indgriben vil influere på virksomhedens kapacitet. Efter præsentationen vil det være en fordel at aflevere et skriftligt resumé af præsentationens hovedpunkter og konklusioner.

Resumé

Dette afsnit har belyst een af de måder, hvorpå chef-støtte funktionen kan arbejde; men man er i øvrigt ikke kommet nærmere ind på arbejdets detailler og teknik. Der kan formentlig ydes chef-støtte under mange andre former end her omtalt, og bortset fra visse fælles træk i chef-støttens funktioner, må detaillerne variere fra virksomhed til virksomhed. Det væsentlige for chef-støtte funktionen er at aflaste ledelsen ved at sikre gennemkoordineret programmering og at præsentere helhedsbilledet af egen virksomheds kapacitet.

Afslutning

Den økonomiske faktor spiller en stadig stigende rolle i forsvarets virksomhed, og for forsvarets muligheder for at løse de stillede opgaver. Spørgsmålet om bedst mulig udnyttelse af de midler, der tildeles forsvaret, vil derfor få en stadig stigende betydning, og ledelsen af forsvarets forskellige myndigheder vil få et stadig stigende behov for chef-støtte.

Den form for chef-støtte, som her er behandlet, indebærer i højere grad tilpasning af ledelsens arbejdsformer, end etablering af ny stabsorganer. De fleste af de nødvendige støttefunktioner findes allerede i dag, men deres indbyrdes kombination, opgaver og udnyttelse kan sikkert på visse områder med fordel bringes i bedre overensstemmelse med de ledelsesprincipper, der er omtalt. Det er som nævnt en forudsætning, at funktioner som budget, regnskab (driftsregnskab) og driftsstatistik er udviklet i et sådant omfang, at de kan forsyne chef-støtte funktionen med data, og det er formentlig på disse områder, man først må sætte ind, når man ønsker at forbedre chef-støtten.

Med den stadigt stigende specialisering og automatisering vokser behovet for planlægning, koordineret programmering og up-to-date kontrol. De statistiske og regnskabsmæssige midler tjente engang først og fremmest »historieskrivningen« og god forvaltningsorden. Sådan kan det ikke ustraffet være mere. Selvfølgelig skal disse traditionelle opgaver fortsat vises behørigt hensyn, men hovedopgaven må være det instrumentarium, som løbende viser virksomhedens kurs og danner et væsentligt grundlag for dens rette styring.

Mindst lige så nødvendig som den finansielle kontrol er en dybtgående driftsøkonomisk indsats, og det er min opfattelse, at man med udbytte kan forøge indslaget af officerer med driftsøkonomisk uddannelse, idet en kontinuerlig integrering af sådant personel på de enkelte — strukturelt forskellige — forsvarsområder er en forudsætning for, at den for en effektiv driftsvurdering fornødne specialisering kan akkumuleres.

Chef-støtte funktionen må ikke opfattes som »de vises sten«, der kan løse ethvert ledelsesteknisk problem, — den er snarere at betragte som et hjælpemiddel, der kan give ledelsen bedre kort på hånden til at drive forsvaret som en rationel virksomhed, hvor alle kræfter trækker i samme retning — mod opgavens løsning.

J. Kiessling.

Jul. Jacobsen
J.J.
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

LÜNELL & CO

Våben en gros

ENGHAVEVEJ 17
ÅLBORG
TELF. 12 94 44.

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

Den Danske Middelstands gens. Forsikringsselskab

TRIO

TEGNER:
Komb. grundejer-, løsøre-, brand-, auto-, ulykke-, syge- og hospital-, ansvar-, tyveri-, vandskader- m. fl. brancher, dog ikke lovpligtige forsikringer eller livsforsikringer.

Fredericia . Telefon 2 43 55 - 2 40 27 fl. lin. . Et godt sted at have forsikret

Mac Baren
tobakker

KVIK-STEP

OGSÅ ET HØJDEPUNKT

den originale rullende stige-taburet

Brochure tilsendes gerne

KVIK-STEP
lys grå plastic
kr. 98,00

KVIK-STEP
de luxe
letmetal - nu i 13 modefarver
kr. 180,00

A/S Scan-Taktikus

H. C. Andersens Boulevard 1 . Tlf. BY 3132-7807
(ØSTIFTERNES BYGNING)

NATO OTAN

Konference for redaktører

af militære tidsskrifter

PARIS DEN 9.-11. JUNI 1965

Organisationen modtog indbydelse fra Udenrigsministeriet til at lade redaktøren deltage i en konference, som NATO Information Division afholdt i Paris den 9—11 jun 1965.

Formål

Konferencens formål var tosidigt:

a. at informere redaktørerne for de militære fagblade om NATO's forskellige aspekter, dens virksomhed og formål, og
b. at diskutere med redaktørerne praktiske måder og midler, hvormed disse kunne hjælpes i deres anstrengelser for at informere deres læsere om Atlantalliancen og dens problemer.

Deltagere

Ialt deltog 36 personer, repræsenterende 37 militære fagblade fra 11 medlemslande i konferencen. Nogle af deltagerne repræsenterede to eller flere blade; der deltog en repræsentant fra det tyske Forsvarsministerium, og USAF i Tyskland havde sendt to repræsentanter til konferencen.

Fra Danmark var indbudt redaktørerne af *Vor Hær, Kentaur, Marinetidende og Flyvevåbnet.*

Program

1. dag

Programmet for konferencen bestod af tre dele. Den første dag tilbragtes udelukkende i NATO's hovedkvarter i Paris, hvor Generalsekretær Manlio Brosio talte til deltagerne, ligesom der blev holdt foredrag om den generelle baggrund for NATO, politisk samarbejde og infrastruktur-programmet. Ligeledes forevistes to nye NATO-film. »The Changed Face of Europe« — en historisk oversigt over udviklingen i Europa fra 1945 ved Tysklands sammenbrud, de mange brydninger, NATO's skabelse og endelig lidt om det nye Europa i lyset af NATO.

»The Vital Ocean« en film om oceanundersøgelser og behandlingen heraf samt glimt fra de amerikanske U-bådssejladser under Nordpolen. Alt i alt to gode film; bl. a. til foredragsbrug vil den første med dansk tale, som den forhåbentlig får, være ganske glimrende.

2. dag

Andendagen var helliget SHAPE, hvor deltagerne blev modtaget af Deputy SACEUR for Nuclear Affairs, Lt Gen. van Rolleghem. Foredragene omhandlede NATO's militære side og særlige problemer vedrørende Public Information. Om eftermiddagen var der lejlighed til at møde de enkelte landes militære repræsentanter ved SHAPE.

3. dag

På trediedagen gav Director of Information en briefing om NATO Information Service efterfulgt af en rundbordskonference

NATO's hovedkvarter
i Paris

STEDER - -
DER ER ET BESØG VÆRD!

HOTEL HIMMELBJERGET
Tlf. Gammel Ry 45

Pragtfuld natur
Lyse værelser
Godt køkken

K. Abildskov Nielsen

JELLING KRO
Tlf. Jelling 6

Hovedvej 18
Hyggelige lokaler
og veltillavet mad

Restaurant **LA STRADA**

Midt i byens hjerte.

Torvet 1 Silkeborg Tlf. (068) 1475

- - - stedet, hvor alle morer og hygger sig til hverdag og fest.

Med venlig hilsen - restauratør F. Kubel

HOTEL TRE EGE

Få minutters kørsel fra Århus centrum ad hovedvej A 15, byens smukkeste hotel, centralt beliggende. 32 værelser med privat bad/toilet og telefon. God parkeringsplads. Restaurant, pejsestue og bar. Tre Ege er i alle henseender et virkeligt eksklusivt hotel. Brabrand v. Århus.

Telf. (061) 6 10 00.

KIBÆK MISSIONSHOTEL
Telf. Kibæk 3

Byens eneste hotel, lige over for stationen
12 km fra Herning ad den nye omkørselsvej
Herning—Varde—Esbjerg

Fjernvarme, varmt og koldt vand
Gode senge, rimelige priser

Her er et sted, De er hjertelig velkommen
for kortere eller længere tid —
Venligst
R. Jørgensen

ÅRET RUNDT
WEEK-END ELLER
FERIEOPHOLD

Der er herligt på BLAAVAND KRO ved Vesterhavet — en storslået natur ved det buldrende hav. — Hyggelige og pæne værelser med centralvarme og varmt vand.
Maden er et kapitel for sig — den er vidunderlig, vi kræser op for Dem til enhver tid.
Bestil plads i god tid, vi vil ha' lov til at hygge om Dem!

BLAAVAND KRO
ved Vesterhavet
Telefon Blaavand 17

Hotel Skansen

Ebeltoft

HOTEL BORGERFORENINGEN
Haderslev
Telf. (045) 2 2162

Selskabs- og kongressale fra 10—600 pers.
Sønderjyllands nyeste danserestaurant
Moderne vær. m. varmt og koldt vand
Intim spiserestaurant m. specialiteter
fra alverdens lande.

Stor parkeringsplads til 100 biler.

med det formål at diskutere praktiske spørgsmål som f. eks. udveksling af artikler, fotografier og andet NATO materiale til brug i informationsarbejdet om NATO. Endvidere drøftedes spørgsmål som økonomi m. m. Det viste sig herunder bl. a., at informationstjenestens pengemidler er ret begrænsede, hvorfor oprettelsen af en egentlig clearingcentral ikke var mulig for øjeblikket.

Udbytte

Og hvad har man så haft ud af en sådan konference? Et direkte kontant udbytte er det meget svært at påpege, men der skabtes en del kontakter, ligesom en nøjagtig adresseliste over deltagerne nok skal vise sig gavnlig. Derudover vil resultaterne først kunne vise sig efterhånden. Jeg fik bl. a. noteret tidsskriftets adresse hos fotoafdelingen, såvel i SHAPE som i NATO-hovedkvarteret, således at fotonyheder kommer jævnligt.

Et hjertesuk

Til sidst må jeg måske bringe et lille hjertesuk, idet NATO's informationstjeneste i indbydelsesskrivelsen forudsatte, at der var tale om en tjenesterejse. Udenrigsministeriet gav 500 kr. pr. deltager til rejsen, og NATO ydede 150 NF til opholdet. Resten måtte de respektive organisationer afholde. Enhver, der har boet i Paris, kender lidt til priser på hoteller — mere behøver vist ikke at nævnes her, og ukendt er vel næppe heller priser på rejser. Kan man egentlig være det bekendt? At andre deltagerlande tillagde konferencen betydning kan vel bedst ses deraf, at Tyskland f. eks. havde en generalløjtnant og en særlig repræsentant for Forsvarsministeriet med som deltagere. Lad os håbe, at der drages lære heraf ved afholdelsen af fremtidige lignende konferencer, som NATO's Informationstjeneste foreslår afholdt hvert eller hvert andet år. *Å.H.D.*

MATERIALE TIL NR. 9

skal være redaktionen i hænde senest den 5. oktober

KILDEKROEN
Sæby – Telefon 31
◇
Selskaber indtil 400 kuverter
◇
Musik og dans hver aften

FAABORG KRO pr. Varde
Telefon Faaborg 16
Kroen ligger et par km syd for landevejen Esbjerg–Grindsted
Kendt for at være et godt madsted til fornuftige priser. God parkering. – Turist- og rejseselskaber på indtil 250 personer modtages.

VESTER MØLLES RESTAURANT
ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.
Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur, da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plet – ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for, at De vil får en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

ET MÅL
FOR WEEK-END TUREN!

Merværdiafgift og automatisk dyrtidsregulering

FTF har sendt »Folketingsudvalget vedrørende forslag til lov om almindelig omsætningsafgift« efterfølgende to skrivelser, dateret den 18 aug 1965, hvor der tages standpunkt dels til spørgsmålet om indførelse af merværdiafgift, som under visse forudsætninger må anses for et led i den af FTF ønskede skattereform, og dels til den automatiske dyrtidsregulering, hvis uændrede opretholdelse var en helt afgørende forudsætning for de i den senere tid afsluttede nye aftaler om løn og arbejdsvilkår.

Vedr.: Forslag til lov om merværdiafgift.

I anledning af det af Finansministeren den 12. maj 1965 fremsatte lovforslag skal FTF bemærke følgende:

I skattespørgsmålet har FTF gentagne gange opfordret regering og folketing til at fremme arbejdet med en skattereform, idet en effektiv skatteligning, der lægger skattebyrden ligeligt på lønmodtagere og andre erhvervsgrupper, er funktionærernes og tjenestemændenes ufravigelige krav. I den nuværende situation ønsker FTF på ny at understrege dette krav om en skattereform.

Under forudsætning af, *at* provenuet af en merværdiafgift principielt anvendes til en nedsættelse — eller i den givne økonomiske situation træder i stedet for en forøgelse — af de personlige skatter, *at* den enkelte skatteyders samlede skattebyrde i direkte og indirekte skatter omlægges, og *at* der gennem særlige foranstaltninger drages omsorg for, at familier med børn og socialt vanskeligt stillede ikke rammes ved omlægningen, er merværdiafgiften et led i den af FTF ønskede skattereform, idet den *for det første* vil muliggøre en mere effektiv kontrol med skatteligningen og *for det andet* — gennem omlægning af skattebyrden — vil gøre skatteunddragelserne mindre.

FTF må stærkt advare imod, at de påtrængende skatteproblemer søges løst ved yderligere lapperier på det nuværende — uoverskuelige — skattesystem, og er — under de anførte forudsætninger — positivt indstillet over for gennemførelsen af en merværdiafgift, idet man dog understreger, at merværdiafgiften kun er et led i den fornødne skattereform, der snarest mulig må gennemføres.

CALTEX

CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørsservice - Lynladning - døgnvagt
Telf. 94 23 04 **Herlev Hovedgade 191**

Vedr.: Tjenestemændenes og funktionærernes dyrtidsordning.

Fra visse sider er på ny i den senere tid fremsat angreb på den automatiske dyrtidsregulering af lønninger m. v., og i de sidste dage er — i forbindelse med diskussionen om det af Finansministeren fremsatte forslag til lov om almindelig omsætningsafgift (merværdiafgift) — fremsat ønsker om ophævelse af den automatiske dyrtidsregulering. I denne anledning skal FTF bemærke følgende:

Den automatiske dyrtidsregulering er for tjenestemænd og funktionærer et meget betydeligt led i de love og overenskomster m. v., der danner grundlag for de aftalte løn- og arbejdsvilkår.

Tjenestemænd og funktionærer inden for FTF har i den senere tid sluttet nye aftaler, hvor en uændret opretholdelse af den automatiske dyrtidsregulering var en helt afgørende forudsætning.

Disse store lønmodtagergrupper, der er bundet af de af organisationerne indgåede aftaler, må fastholde, at modparten i aftalerne — staten, kommunerne, de koncessionerede selskaber samt en række arbejdsgivere i det private erhverv — ligeledes er bundet. Som følge heraf må FTF på det kraftigste afvise ethvert indgreb i dyrtidsreguleringen og protestere imod, at denne regulering skal være genstand for angreb hver gang økonomiske problemer skal løses.

For ædel Portvin

P. WEILE & SØN
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
VINHANDLERE SIDEN 1822
AALBORG

KORT ....

.... AF HVERT

På opfordring startes hermed en ny rubrik i vort tidsskrift. Vi vil her bringe små notitser af tjenstlig interesse om, hvad der sker i såvel vort eget værn som i de to andre eller andetsteds, og som redaktionen mener kan have interesse.

Rubrikken redigeres af Major K. Abildskov, der er medlem af OFO-redaktionsudvalg. Vore læsere er særdeles velkomne til at give rubrikredaktøren tips om stof af denne art. Adressen er Flyvestation ÅLBORG pr. Nørre Sundby.

Al begyndelse er som bekendt svær, og vi håber fremover at kunne bringe betydeligt mere end denne lille smagsprøve.

Hæren

Jægerkorpset har netop afholdt optagelsesprøver og håber på med den del af aspiranterne, der består, at nå op på den for 3 år siden, da korpset blev oprettet, stipulerede styrke af et lille kompagni. Prøven omfatter bl. a. marchøvelser med 20 kg udrustning på ialt 325 km som fysisk dueligheds prøve, udspring fra 10 m vippen med udrustning samt 17 m frit fald i vandgrav, begge en del af selvtillidsprøverne.

✡

Søværnet

Kontreadmiral S. S. Thostrup, tidligere stabschef for BALTAP og nu stabschef for Søværnskommandoen, tiltræder som chef for Søværnet og udnævnes til viceadmiral. Admiralen afløser viceadmiral S. E. Pontoppidan, der om kort tid efter ansøgning pensioneres på grund af alder.

✡

Flyvevåbnet

Oberstløjtnant P. Thorsen er fra den 1 okt d. å. udnævnt til oberst og vender hjem fra posten som luftattaché i Washington. Obersten vil den 18 okt d. å. tiltræde som stationschef for Flyvestation ÅLBORG.

✡

Flyvevåbnet har fra den 1 aug d. å. indskrænket antallet af tjenestefelter under konstabelordningen, idet uddannelsen til kontrol- og varslingsoperatør, vejrobservatør, autotjeneste og flyvestationspolititjeneste ophører under Flyvevåbnets Konstabelskole.

De tjenestegrene, hvori menige kan antages som flyverkonstabler uden gennemgang af konstabelskole, omfatter raketoperationshjælpere, vejrtjenestehjælpere, varslingshjælpere, autotekniske- og kørselshjælpere, marktjeneste- og fotohjælpere samt våben- og redningshjælpere.

Træningskommandoen og Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste har udsendt rettelsesmeddelelse til det personel, der deltager i erhvervsvejledningsarrangementer landet over.

ABI

Vi har modtaget . . .

MANGLER VORT BLAD STOF ?

Når overskriften er således affattet, kan det næsten klart udledes, at jeg mener, bladet mangler stof; eller er det mig, der misforstår?

I nr. 6/65 er der en artikel om ATP, der dog drejer sig om den gældende tjenestemandspensionsordning, men hvordan med lidt mere konkret angående de militære tjenestemænds pensionsforhold? Vi er da sikkert mange, der gerne så lidt mere om dette. Hvorfor kun en afskrift af en betænkning i stedet for en grundig bearbejdning af stoffet, ikke mindst hvad skemaet på side 20 angår. Der er her nævnt en række lønningsklasser, hvor der udover 29. lk. (generalmajorer) ikke er nævnt een lønningsklasse, hvori denne organisations medlemmer er repræsenteret. 14., 17., 22. og 25. lk. ville sikkert have haft større interesse end de nævnte!

I princippet kan man vel ikke have noget imod OMTALE af stof, der i sin fulde ordlyd kan læses andre steder, men hvad med lidt personlig bearbejdning, så stoffet bliver aktuelt for organisationens medlemmer?

Artiklen i samme nr. »Tilpasning — vor bedste chance« kan da af de fleste af denne organisations medlemmer læses i NATO NYT.

Er man ikke på denne måde med til at lægge mere brænde på gløderne vedrørende spørgsmålet om dette blads beståen?

Mon ikke det var på tide, at endnu flere spidsede blyanterne og kastede sig ud i indlæg, der så evt. kunne få andre til at reagere? *E.L.P.*

Redaktionens umiddelbare kommentar:

Vi takker kaptajn E. Lynge Petersen for hans læserbrev, som netop er en af de reaktioner, som redaktionen ved flere lejligheder har efterlyst.

Om vi mangler stof? Nej — det ville være synd at sige, men det er vel nok et spørgsmål, om det altid er det rigtige stof, vi modtager og bringer!

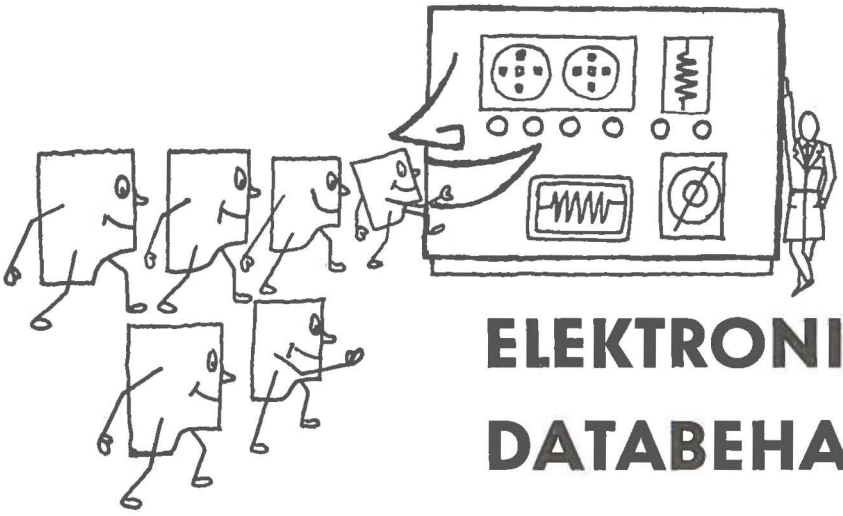
Vedrørende spørgsmålet om pensionsforholdene og det bragte uddrag skal det med det samme siges, at også redaktionen gerne havde bragt en bearbejdelse, men da henvendelse til flere af vore intendantursagkyndige medlemmer medførte afslag p. gr. af manglende tid, mente vi det bedre at bringe denne afskrift, også selv om lønklasserne ikke netop var de, der havde mest interesse for os. En af vore »regnemagere« oplyste, at en udregning af eksakte beløb for de af E.L.P. nævnte lønklasser ville være et meget tidskrævende arbejde.

— Dette ikke være sagt som undskyldning, men som forklaring —!

Vel er det rigtigt, at mange af vore medlemmer selv kan læse både dette og hint i NATO NYT eller andre tidsskrifter, men vi mener alligevel, at det tåler udbredelse, også i vort blads spalter, men selvfølgelig vil vi gerne slå fast, at vi er 100 pct. enige i det, som E.L.P. skriver til slut, og som vi derfor gentager her:

»Mon ikke det var på tide, at endnu flere spidsede blyanterne og kastede sig ud i indlæg, der så evt. kunne få andre til at reagere?«

Red.



ELEKTRONISK DATABEHANDLING

EDB, PERT, DASK, COBOL, COMPILER, PROGRAMMERING — omkring os svirrer det med nye og ukendte udtryk, nye fænomener — nye forkortelser dukker op og finder deres plads i vort ordforråd og vor begrebsverden.

»106-årig skal indmeldes i skole«, »Ung pige indkaldt til militærtjeneste«, Maskinerne har skylden«, »Elektronhjernen regnede galt« osv. Overskrifterne er velkendte, og vi ryster på hovedet — godt at vi selv kan bedre! »Regnemaskinen nr. 1, mennesket nr. 2«, »Vi skal alle være numre«. Et vagt og ubestemmeligt ubehag, hvad bliver det næste? Tager maskinerne magten fra os? Hvad er alt dette?

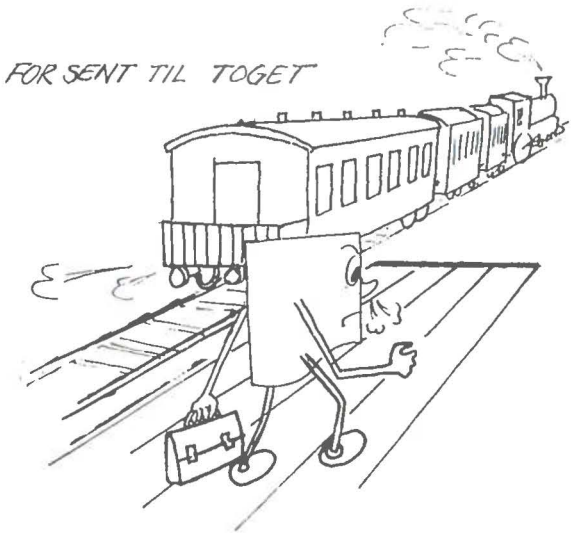
Ved kaptajn P. V. Olters, Flyverkommandoen

Databehandlingens udvikling

Databehandling er ikke et nyt fænomen. Fra vore forfædres primitive systemer over kugleramme, regnestok, skrive- og regnemaskine er udviklet hulkortmaskiner og moderne elektroniske regneanlæg; midlerne og metoderne har fulgt eller medvirket til den tekniske udvikling, der ikke lader sig standse — en udvikling vi må følge for ikke at se det øvrige samfund passere hastigt forbi.

Den elektroniske databehandling er udviklet af hulkorttekniken; ja, man kan til en vis grad påstå, at EDB er en forædlet form for hulkortarbejde — så forædlet, at selv hulkortene er forsvundet.

De første hulkortmaskiner fremstilledes til hjælp ved folketællingerne i USA i slut-



ningen af forrige århundrede og bredte sig derefter til det private arbejdsmarked, hvor de dog først fik deres virkelige gennembrud med konstruktionen af maskiner, der kunne udskrive alfabetiske oplysninger. Maskinerne udbyggedes og forbedredes, nye opgaver kunne klares; men også hulkortmaskinerne havde deres begrænsninger: de manglede muligheder for at udføre længere, sammenhængende operationer og den begrænsede plads for lagring af oplysninger i det enkelte hulkort.

Med indsatsen i den anden verdenskrig øgedes behovet for regnekapacitet: udarbejdelse af skydetabeller, udvikling af fly, bygning af skibe og ikke mindst udnyttelse af atomenergien krævede et gigantisk beregningsarbejde. I 1944 byggedes den første forgænger til vore dages »matematikmaskiner«. Den arbejdede med relæer og havde en efter vore forhold latterlig lav arbejdshastighed; en multiplikation tog 7 sekunder og en division hele 60 sekunder. I denne maskine anvendtes imidlertid for første gang det arbejdsprincip, der benævnes »lagret program«, og denne maskine var forsynet med en — omend beskeden — hukommelse.

Efter disse linier begyndte et intensivt udviklingsarbejde, der i 1947 resulterede i ENIAC (Electronic Numerical Integrator and Automatic Computer), den første maskine, der udnyttede elektronikken for at give en høj arbejdshastighed. Denne maskine havde omkring 18.000 radiorør, og mange hævdede, at den aldrig ville kunne anvendes til praktisk arbejde, fordi et eller flere af disse rør altid ville være ude af funktion — en spådom, som imidlertid slog fejl, idet ENIAC endnu i 1956 var i tjeneste med over 80 effektive arbejdstimer pr. uge. Såvel i USA som i Europa fortsattes udviklingsarbejdet, herhjemme konstrueredes i 1957 elektronregnemaskinen DASK (Dansk (Automatisk) Sekvens Kalkulator).

Med forbedringer i det hjælpeudstyr, der indlæser bearbejdningsmaterialet i regnemaskinen og afleverer de færdige resultater, begyndte også det kommercielle markeds interesse for de maskiner, der hidtil hovedsageligt havde været anvendt til beregninger for videnskabsmænd og teknikere, og nye typer, der hurtigt kunne behandle store datamængder efter forholdsvis enkle programmer, udvikledes. Hermed skabtes også begrebet administrativ databehandling — »lille behandling af store datamængder« — som »modsætning« til den teknisk-videnskabelige databehandling — »stor behandling af små datamængder«.

Udviklingen er gået så hastigt frem, at førstegenerationscomputere med radiorør i 1950-erne afløstes af andengenerationscomputere med transistorer, der i midten af 1960-erne har kunnet byde tredie generation med dioder velkommen. Stabiliteten er øget, komponenterne er blevet stadig mindre. Arbejdshastigheden er forøget enormt fra første generations, der måltes i millise-

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri

GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:
torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:
onsdag kl. 16.00—18.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:
fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

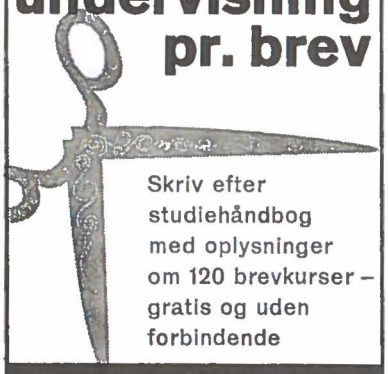
DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

SCANDINAVIAN AIRCRAFT
REPAIR COMPANY A/S

SARCO

COPENHAGEN AIRPORT - DRAGØR
HANGAR 145
TELEPHONE: *53 16 60
TELEGRAMS: »SARCOMB«

Stats-kontrolleret undervisning pr. brev



Skriv efter studiehåndbog med oplysninger om 120 brevkurser – gratis og uden forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

CARLJACOBSENS
VINHANDEL

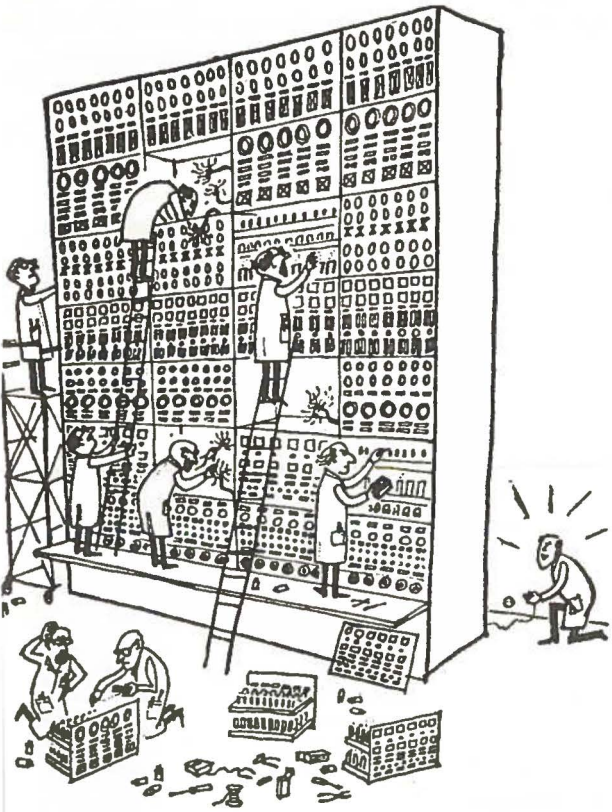
INDEHAVER: EINER SELIGMANN

ØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN · WINE FOR KINGS

TRIA 4311

Leverandør til militære og maritime messer



kunder (tusindedele) til anden generations i mikrosekunder og tredie i nanosekunder. (10^{-9} sek.)

Elektroniske regnemaskiner kan opdeles i to hovedgrupper, nemlig cifferregnemaskiner og analogregnemaskiner. Cifferregnemaskiner regner eksakt på samme måde som en vanlig bordregnemaskine. Analogregnemaskiner derimod »måler« og kan i mange tilfælde med betydeligt enklere midler end cifferregnemaskinen aflevere resultatet med tilstrækkelig nøjagtighed. En regnestok er et eksempel på en simpel analogregnemaskine. Sidstnævnte maskiner anvendes bl. a. til styring af raketter eller fabrikationsprocesser.

Kun cifferregnemaskiner vil blive behandlet i det efterfølgende.

Elektroniske databehandlingsanlæg

En række firmaer fremstiller nu EDB-anlæg såvel til teknisk-videnskabelig som til administrativt brug. På grund af de astronomiske beløb, der kræves til udvikling og fabrikation af disse anlæg, er størstedelen af markedet dækket af ganske få kapitalstærke firmaer, selv om mindre firmaer stadig kan gøre sig gældende på grund af den store efterspørgsel, lange leveringstider og høje priser fra de store firmaers side.

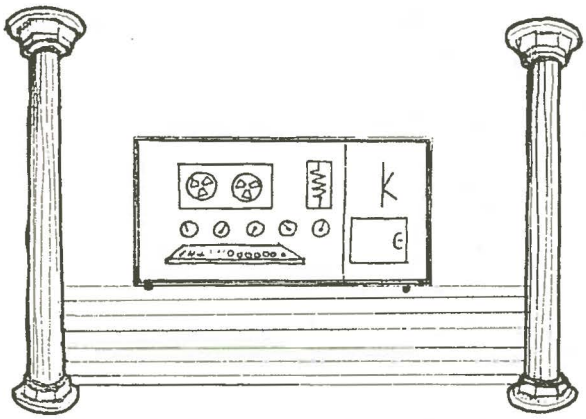
EDB-anlæg inddeles sædvanligvis — omend disse grænser er særdeles flydende — i tre klasser efter størrelse og pris:

— små anlæg, med en anskaffelsespris på indtil kr. 2.000.000
— mellemstore anlæg, med en pris mellem kr. 2- og 5.000.000
— store anlæg, fra kr. 5.000.000 og opefter.

En del firmaer udlejer også EDB-udstyr, hvilket ofte kan være en fordel, fordi brugeren derved lettere kan afpasse sit udstyr efter varierende behov og uden hensyn til afskrivninger på udstyret kan udskifte dette, når mere moderne materiel bringes frem på markedet. Til dækning af behovet for moderne databehandling vokser også antallet af EDB-servicebureauer, hvor kunden møder med sit materiale og får dette behandlet efter standard- eller egne programmer mod betaling af leje for den tid, bureauets materiel beslaglægges.

EDB-anlæggenes kapacitet og arbejdsmuligheder afhænger hovedsageligt af:

1. Hastigheden i indlæsnings- eller inputorganerne, som bestemmer, hvilken datamængde anlægget kan tage imod.



»Moderne« databehandlingsmaskiner står allerede på museum

2. Kapaciteten og hastigheden i maskinens interne hukommelse, som er afgørende for, hvor store datamængder anlægget simultant kan behandle uden at bruge ydre hukommelser eller skifte program.
3. Udstyrets interne operations- og regnehastighed.
4. Hastigheden i udlæsnings- eller outputorganerne, som bestemmer, hvor stor en datamængde, der kan udlæses fra anlægget, således at den interne hukommelse frigøres til nye opgaver.

Hoveddelene i et EDB-anlæg

De elektroniske, programstyrede elektronregnemaskiner består af et antal maskinenheder, hvis sammensætning veksler med de enkelte anlægs opgaver og funktioner. Disse maskinenheder omfatter dog mindst organer til ind- og udlæsning af data, styring, lagring af data (hukommelse eller arbejdslager) og udførelse af regneoperationer (logisk-aritmetisk enhed).

På fig. 1 ses skitseret hoveddelene i et EDB-anlæg og forbindelserne mellem disse. Arbejdsgangen er fra input til arbejdslager, derfra til regneenhed og tilbage igen så længe, der er behov for det og derefter fra hukommelsen til output. Input og output har kun forbindelse med arbejdslageret én vej, hvorimod der er to-vejs-forbindelser mellem arbejdslageret, regneenheden og styreenheden. Styreenheden har direkte forbindelse med alle organer. Ud over den interne eller primære hukommelse kan anlægget have forskellige former for eksterne eller sekundære hukommelser, som senere vil blive omtalt. Arbejdslager, regne- og styreenhed udgør tilsammen centralenheden.

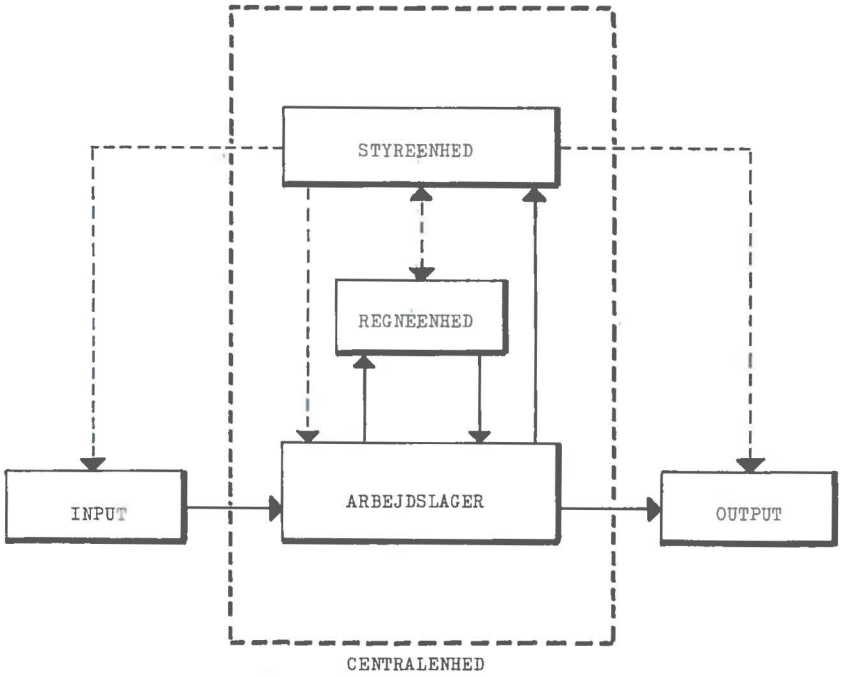


Fig. 1

Maskinens interne sprogform

Inden en gennemgang af de forskellige maskinfunktioner vil det være på sin plads kort at omtale det sprog, hvori maskinen arbejder. Dette foregår i reglen ved hjælp af det binære talsystem eller to-talssystemet, som kun anvender to cifre, 0 og 1. Dette tal-

system eller en variant heraf anvendes i maskinerne, fordi det giver store konstruktions- og arbejdsmæssige fordele, at to forskillige til stande er nok til at repræsentere alle data:

— 1	0
— strømførende	ikke-strømførende
— opladet	ikke-opladet
— hul	ikke-hul
- magnetiseret	ikke-magnetiseret
— magnetiseret en retning	magnetiseret modsat retning
— sand	falsk
osv.	

Medens vi i det normale decimal- eller titalssystem har tallet 10 som basis, har det binære talsystem tallet 2 som basis, dvs. at cifrenes plads fra højre mod venstre betegner stigende potenser af 2. Binærtallene 0 og 1 svarer til decimaltallene 0 og 1; til binærtallet 101 svarer decimaltallet 5, nemlig

$$1 \times 2^2 + 0 \times 2^1 + 1 \times 2^0 = 4+0+1 = 5$$

Et binært ciffer benævnes også »bit«, som er en forkortelse af det engelske »binary digit«.

For decimaltallene 0 til 16 bliver de tilsvarende binære tal:

Decimaltal	Binært tal				
	Pladsværdi				
	2^4	2^3	2^2	2^1	2^0
0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	1
2	0	0	0	1	0
3	0	0	0	1	1
4	0	0	1	0	0
5	0	0	1	0	1
6	0	0	1	1	0
7	0	0	1	1	1
8	0	1	0	0	0
9	0	1	0	0	1
10	0	1	0	1	0
11	0	1	0	1	1
12	0	1	1	0	0
13	0	1	1	0	1
14	0	1	1	1	0
15	0	1	1	1	1
16	1	0	0	0	0

METALTRYKKERIET
»HAUSHØJ«
v/ Eigil Jensen
Bjælkes allè 13, Kbh. N.
Tlf. Taga 5448

SKANDIA UR
Sv. Nøddelund
Amagerbrogade 132 Telefon 55 42 53

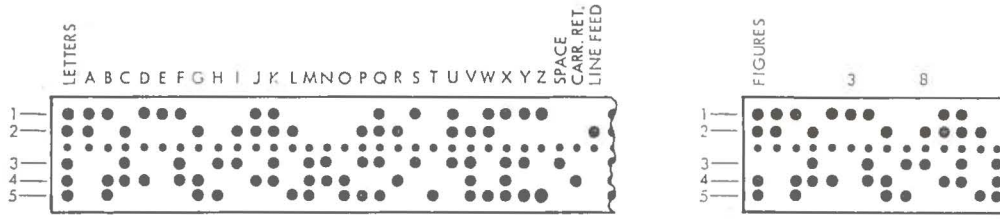


Fig. 2

af en 5-cifret binær talkode, hvor manglende hul i den pågældende kanal udtrykkes ved 0, hul ved 1, f. eks.: C = 01110, 6 = 10101 (ikke at forveksle med den binære repræsentation af tallet 6 = 110).

Ved at forøge antallet af kanaler har det dels været muligt at forøge antallet af koder, hvorved flere symboler kan medtages, dels at indføre en kontrol-bit således at antallet af huller i en kombination enten altid er lige (even-parity) eller ulige (odd-parity), hvorved der skabes mulighed for ved senere kontrol (parity-check) at finde eventuelle fejl opstået ved perforering eller transmission, 8-kanalskodebåndet på fig. 3 er sålede baseret på odd-parity indføjes et hul i check-kan af øvrige huller er lige. D at tallene 1—9 er angivet tioner svarende til deres b Øvrige symboler består af i forbindelse med perfore lerne X eller O. Fordelen bånd er, at det producere tager lidt plads og kan ru lysninger; ulemperne er med at sortere eller genfin båndet. Hastighed ved in pirkodebånd i EDB-anlæg tegn pr. minut. Denne find ad elektrisk eller fotoelekt

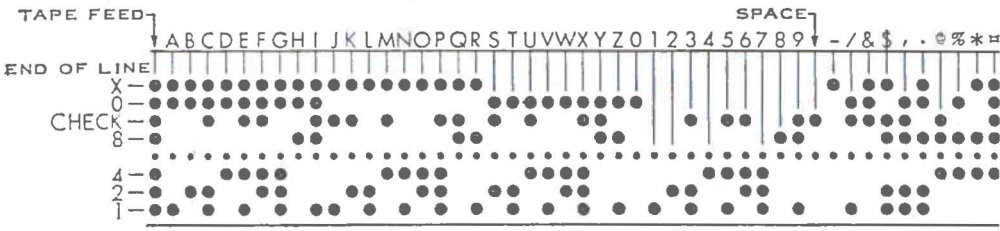


Fig. 3

BRDR. HØJ

I N D U S T R I V A R E R

Frederiksborgvej
Ølstykke
Telefon Ølstykke 383

HELLER plastic

MIRAGE IV, skala 1:50, 149 dele.....
Specialitet: Franske militærfly
Dansk illustreret katalog
tilsendes mod indsendelse af 7
Poplar Plastics
Postbox 110, BRØNDBY STRAND .

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Teorikurser . **Alle flyvecertifikater**

SUD-AVIATION SUPER-FRELON

Generalrepræsentant for Danmark

JØRGEN SCHIØTT A/S

Tjørnevej 18

Kongens Lyngby

PSN VEDBÆK
VEDBÆK
517

Hvorfor Nordsøen nu er sikrere:

Det Danske Flyvevåben får nu leveret otte Sikorsky S-61A helikoptere, som skal anvendes til den langt udgående S.A.R.—tjeneste på Nordsøen.

Disse dobbeltturbine amfibiemaskiner er særdeles vel egnede for opgaven. De har en maximum operativ hastighed af 135 knob og en aktionsradius på 600 sømil. De kan operere i alt slags vejr. Ekstra store pontoner giver stabilitet i åbent hav. En platform, som kan slås ud, letter overfladeredninger, og et hydraulisk mekanisk hejseværk letter redninger, mens maskinen holder sig flyvende på stedet.

S-61 helikoptere anvendes af militærstyrker og transport-luftfartsselskaber verden over. Sikorsky Aircraft er glad for at have Det Danske Flyvevåben som medlem af sin store familie.

United Aircraft International

FOR EXCELLENCE IN EXPORTING

U A SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORP.

EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

UDLANDSREPRAESENTANT FOR:
PRATT & WHITNEY AIRCRAFT · HAMILTON STANDARD · SIKORSKY AIRCRAFT · NORDEN · UNITED TECHNOLOGY CENTRE · VECTOR · UNITED AIRCRAFT OF CANADA LIMITED
REPRAESENTANT FOR SIKORSKY AIRCRAFT PRODUKTER I DANMARK: CAPTAIN AAGE HEDALL HANSEN, AUTO-PRODUCTS AKTIEBOLAG, WIBRANDTSVEJ 72, COPENHAGEN, DENMARK.