

**60 ÅR I ARBEJDE
FOR FLYVEVÅBNET**

Index

Klik på den artikel, der ønskes frem på skærmen

| | |
|--|----|
| Om bogen | 7 |
| Redaktionens forord | 9 |
| Forord v/ Chefen for Flyvertaktisk Kommando | 10 |
| Flyvevåbnets udviklingshistorie | 11 |
| Af major, cand.phil Paul E Ancker | |
| Rekrut på Forskolen til Flyvevåbnets Mathskole | 15 |
| Af N.M. Schaiffel-Nielsen | |
| Fra F-84 til C-130 | 24 |
| Pilot Poul Erik Andersen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| På SAR-mission med Pembroke – og alt muligt med Catalina | 26 |
| Flymaskinist Erik Thingbo i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| Catalina navigatør 1965 – 1969 | 30 |
| Af Ole Nikolajsen | |
| Fra telegrafist til systemoperatør | 36 |
| Ole René Hansen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| Den tekniske udvikling blev udnyttet | 38 |
| Flytelegrafist Vang Kristian Aalling i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| Den militære flyvekontrolltjeneste i Danmark 1945 – 1990 | 42 |
| Af E. Mønsted Pedersen | |
| Fra Catalina til Gulfstream | 50 |
| Flymekaniker Torben Jensen i interview v/Bent Aalbæk-Nielsen | |
| Rescue Coordination Centre (RCC) | 52 |
| Orla Gravesen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| Dramatisk redningsmission | 55 |
| Af redder og maskinist Kurt Hansen om den tyske coaster FAROS | |
| Fartøjschef på helikopter | 60 |
| Bent Ole Nygaard (NYR) i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| På mission i Congo | 66 |
| Pilot Vagn Dahl (DAL) i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| Min tid som pilot i Eskadrille 724 | 71 |
| Af Bent Werther Andersen | |
| Rekognosceringsflyvning | 78 |
| Af pilot Frode Mogensen Sveistrup | |
| Your position is - - - | 91 |
| Af Eyvin Teisner-Kjær om Fixer-tjenesten og Jørgen Jørgensen om Fighter Marshal | |
| Fra flyfixer til flymekaniker | 97 |
| Egil Nielsen i interview v/ Henning Lahrmann | |

| | |
|--|-----|
| <u>Hvor som helst – Når som helst</u> | 101 |
| Pilot Knud Erik Hansen (HEK) i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Plads til alt og alle</u> | 104 |
| Loadmaster Paul-Erik Willer Jensen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Fra is i Grønland til jord i Afghanistan</u> | 107 |
| Loadmaster Jan Mendel-Hartvig i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Mange gode oplevelser</u> | 110 |
| Flymekaniker, klarmelder og kvalitetsauditor John Andersen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Hovedværksted – Flyværksted. To forskellige sider af den samme sag</u> | 115 |
| Lars Bruun Rasmussen, Frank Nielsen og Valther K. Frandsen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Har prøvet det hele på Aalborg</u> | 122 |
| Fra flymekaniker til chef for Driftssektionen Gunnar Albrechtsen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Fra Piper Cub over F-84G, Catalina og C-54 til Gulfstream III</u> | 125 |
| Pilot Peter Luplau i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>100 dage hjemmefra – om året</u> | 126 |
| Flymekaniker John Elo Madsen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Med FLV til 65 lande</u> | 127 |
| Maskinist Bent Mønster Jørgensen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>”Den kvarte verden rundt”</u> | 128 |
| Systemoperatør og havmiljø-ekspert Bent Jørgensen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Vigtigt vidensregnskab</u> | 131 |
| Klarmelder og kvalitetsinspektør Alf Sondrup Andersen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>NIKE Tactical Control Officer (TCO)</u> | 133 |
| Af Holger Thuesen (TUE) | |
| <u>Track Supervisor I NIKE</u> | 137 |
| Af Arvid Lendal Jørgensen | |
| <u>Artillerikonstabel – Radaroperatør – Radartekniker – Systemtekniker</u> | 139 |
| Af Villy Petersen | |
| <u>Flyvevejrtjenesterne på flyvestationerne Karup og Vandel</u> | 149 |
| Af. N.M. Schaiffel-Nielsen | |

| | |
|---|-----|
| <u>To power-mænds oplevelser på Station Nord</u> | 165 |
| Børge Hedegaard og Jens Kristian Bachmand Jensen i interview v/ Henning Lahrman | |
| <u>Ildrætslivet i Flyvevåbnet</u> | 173 |
| Af Jørgen Lund-Hansen | |
| <u>Ildrætslivet i Flyvevåbnet 1995 – 2010</u> | 178 |
| Af Peter Farver | |
| <u>Flyverpræsten</u> | 183 |
| Af Kaj Ross-Hansen | |
| <u>Kontrol- og varslingsassistent (1997 – 2005)</u> | 186 |
| Af Morten Egemar Vedersø | |
| <u>Med Track Production Officer (TPO) på arbejde</u> | 189 |
| Af Kenneth Hvolbøl | |
| <u>Intercept Controller i Flyvevåbnet</u> | 192 |
| Af Thomas Arndt Petersen | |
| <u>Sektor Controller</u> | 196 |
| Af Henning Madsen | |
| <u>Sundhed og sygdom</u> | 198 |
| Kirsten Hansen, Kaj Kønig og Hans Kristoffer Christensen (Stoffer) i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Skærme – Udrustning – Nøddustyr (SUN)</u> | 208 |
| Birger Kristensen i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Flyvesikkerhed</u> | 215 |
| Af Steen Hartov | |
| <u>Nærluftforsvar</u> | 219 |
| Ernst Gøtze, Svend Aage Randrup, Tom Houmann, Jens Jørgen Therkeldsen og Kristian H. Nørgaard i interview v/ Bent Aalbæk-Nielsen | |
| <u>Fra Stationær til Expeditionary – Fra Nærforsvar til Force Protection</u> | 233 |
| Af Søren Frausig | |
| <u>”Bevogtningen” var en del af det omliggende samfund</u> | 239 |
| Jørn F. Søndergaard i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Byggede Danmarks første mikrobølgeradar</u> | 243 |
| Cand.polyt, overingeniør Ib Thykier i interview v/ Henning Lahrman | |
| <u>Vedholdende forandringer for Kontrol- og Varslingstjenesten</u> | 248 |
| Af Arne Bach Nielsen | |
| <u>Deres største oplevelse i Flyvevåbnet</u> | 252 |
| Flyteknikerne Arno Dreyer og Kaj O. Jensen i interview v/ Henning Lahrman | |
| <u>Første Taktiske Skydning</u> | 256 |
| Af Ove Winther Jensen (OWE) | |
| <u>Indfasning af F-35 Draken</u> | 260 |
| Af Ove Winther Jensen (OWE) | |

| | |
|---|-----|
| <u>Den ku´mere end simulere</u> | 264 |
| Af Ove Winther Jensen (OWE) | |
| <u>Den Centraliserede AmmunitionsTjeneste (CAT)</u> | 266 |
| Af Ove Winther Jensen (OVE) | |
| <u>Et liv med våben</u> | 268 |
| CAT-specialist Erik Bjerring i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Våbenmekanikeren er et kendt ansigt</u> | 269 |
| John Ib Larsen i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Afvisningsberedskab med F-16 på FSN Skrydstrup gennem tiderne</u> | 270 |
| Af Michael Fleischer | |
| <u>Jagerbomberpilot i 1970'erne</u> | 276 |
| Af pilot Hans Jul Fenneberg | |
| <u>Mere operativt bliver det ikke</u> | 284 |
| Operationsassistent Gustaf Gustafson i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Data i rivende udvikling</u> | 285 |
| Radiomekaniker og datatekniker Jens Arne Holm i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Tingene går stærkt i Flyvevåbnets "rejsebureau"</u> | 286 |
| Lufttransportspecialist Elin Petersen i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Forsynerens værktøjskasse indeholder et netværk</u> | 288 |
| Bent Ove Næsted, Mona Lisa Rasmussen og Kaj Mortensen om Forsyningstjenesten i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Signaltjenesten: Rygraden i Flyvevåbnets kommunikation</u> | 290 |
| Arne B. Christensen i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Frihed har udviklet teknikerne</u> | 294 |
| Elektronikmekanikerne Peder Kristensen og Gert Hesel i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Kørselstjenesten i Aalborg var en helt speciel arbejdsplads</u> | 297 |
| Axel Bradt Thomsen og og Bent Ødland Larsen i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Operation Allied Force (OAF)</u> | 300 |
| Max Vilhelmsen om "Da Flyvevåbnet blev voksent" | |
| <u>Her flyver tankerne ikke – de bliver på jorden</u> | 306 |
| Tankningsoperatør Vagn Hareskov i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Brandfolkene har langt hen ad vejen klaret sig selv</u> | 308 |
| Jørgen Prip og Poul Hjorth i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>På brandslukning i Libanon</u> | 312 |
| Af Kim Vibe Michelsen | |
| <u>Helicopter Detachment (HELDET)</u> | 314 |
| | |
| <u>Landsdækkende og altomfattende fototjeneste</u> | 317 |
| Keld Zachø i interview v/ Arne Bach Nielsen | |

| | |
|---|-----|
| <u>Styr på personalet</u> | 321 |
| Leif Kongsgaard og Karina Tygesen om personeladministrationen i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>FFOS – Flyvevåbnets udstillingsvindue</u> | 324 |
| Martin Thrane og René Hinrich i interview v/ Arne Bach Nielsen | |
| <u>Flyvevåbnets Officersskole</u> | 328 |
| Af Steen J.A.T. Hansen | |
| <u>Tænk: Det er 60 år siden - næsten</u> | 338 |
| Af Johs. B. Aakard | |
| <u>Anvendte forkortelser og deres betydning</u> | 342 |

60 år i arbejde

FOR FLYVEVÅBNET



Udgivet af
Flyvevåbnets Historiske Samling
i anledning af Flyvevåbnets 60 års jubilæum
den 1. oktober 2010

60 år i arbejde for Flyvevåbnet

Udgivet med støtte fra:

Centralforeningen for Stampersonel
Flyvevåbnets Soldaterforening

Udgivelsen er endvidere støttet af FLV Jubilæumsfond med bidrag fra Terma A/S
Herudover har Hovedorganisationen af Officerer i Danmark bidraget med praktisk støtte.

© Copyright: Flyvevåbnets Historiske Samling

Redaktionsudvalg

Lars Søre-Jensen
Steen Hartov
Bent Aalbæk-Nielsen

Redaktion:

Bent Aalbæk-Nielsen (BAaN)
Arne Bach Nielsen (ABN)
Henning Lahrmann (HL)

Indholdet i bogens enkelte afsnit er udtryk for forfatterens og de interviewedes personlige holdninger og erindringer og kan ikke tages som indtægt for FTKs officielle holdning

Fotos:

Hvor intet andet er nævnt, er bogens billeder fra:
Flyvevåbnets Fototjeneste
Eller det er privatfotos stillet til rådighed af artikelforfattere og interviewede

Layout:

Bent Aalbæk-Nielsen

Forside:

Jóna Astrid Lambastein, Flyvevåbnets Fototjeneste
Lars Richter, Flyvevåbnets Fototjeneste

Flyvevåbnet er en organisation bestående af mange "brikker" - store og små - hvis funktioner griber ind i hinanden. Kun når det store billede er samlet korrekt, fungerer alt optimalt.

Tryk:

Forsvarets Trykkeri

ISBN: 87-92351-02-06

Redaktionens forord

Flyvevåbnet er ikke noget i sig selv. Hvad Flyvevåbnet har været gennem årene, og hvad det er i dag, er det alene som et resultat af den indsats, den ildhu og entusiasme og det hårde arbejde, som tusinder og atter tusinder af mennesker gennem årene har lagt i de mange fagområder, der som brikker til et puslespil tilsammen udgør et velfungerende flyvevåben.

Når Flyvevåbnets 60 års fødselsdag skal markeres, har det derfor været naturligt at bede et lille, men repræsentativt udvalg af de mennesker, som har lagt mere eller mindre af deres liv i Flyvevåben-regi, om at fortælle om Flyvevåbnet, som de har mødt det inden for deres specielle fagområde, og om den indsats, som de hver for sig har ydet, og som har været med til at skabe rammer og indhold i denne vigtige del af det danske forsvar. Men også om en indsats og en tilværelse, som har givet indhold og mening i deres liv – ja, som sagt på en anden måde, har været *deres* liv – i hvert fald for en tid.

Vi siger tak til de mennesker, som på redaktionens opfordring har bidraget med beretninger om deres liv i og med Flyvevåbnet. Det er vores håb, at de med disse beretninger er med til at vise et billede af det danske flyvevåben som en stor og alsidig arbejdsplads med alt, hvad en sådan rummer af både godt og mindre godt.

Det har ikke været muligt, inden for de rammer der var til rådighed, at nå ud i hver en krog af den store og meget alsidige organisation, som Flyvevåbnet altid har været. Der er derfor stadig områder, som ikke omtales i denne bog. Det betyder ikke, at disse områder betragtes som mindre betydningsfulde dele af det store billede. Det er alene rent praktiske og ressourcemæssige forhold, der er årsag til, at der også efter 60-året vil være noget hidtil ufortalt at berette om, når det næste runde år skal markeres.



Forord

1. oktober 2010 kan Flyvevåbnet fejre sit 60 års jubilæum som selvstændigt værn.

Der er i løbet af de 60 år skrevet mange gode og informative bøger om Flyvevåbnets forskellige fly og materielsystemer, men for mig som chef er der ingen tvivl om, at Flyvevåbnets vigtigste ressource altid har været og stadig er medarbejderne – eller personellet, som vi jo kalder dem i værnet.

Uden personellets engagerede, fleksible og professionelle indsats havde det ikke været muligt at udvikle og drive Flyvevåbnet i dagligdagen og samtidig omlægge Flyvevåbnet fra den tidligere territorialforsvarsopgave til de aktuelle udadrettede opgaver i forbindelse med det samlede danske forsvars internationale indsats og Danmarks aktivistiske udenrigs- og sikkerhedspolitik.

Personellets indsats gennem tiden er således efter min opfattelse et altafgørende grundlag for, at Flyvevåbnet i år kan fejre sit 60 års jubilæum på et højteknologisk niveau og med en solid vifte af helstøbte, unikke og relevante kapaciteter.

Det er mit indtryk, at bogens forfattere på forbilledlig vis har skabt et godt og repræsentativt indtryk af Flyvevåbnets udvikling gennem 60 år set gennem medarbejdernes øjne, og jeg ønsker alle læsere rigtig god fornøjelse med læsningen.

HENRIK RØBOE DAM



FLYVEVÅBNETS UDVIKLINGSHISTORIE

Af major, cand.phil. Paul E Ancker

De militære flyverstyrker slås sammen:

Tyvernes og tredivernes kamp om de økonomiske ressourcer medførte dengang en polarisering af synspunkterne, der bl.a. manifesterede sig ved, at både Hæren og Søværnet ønskede at opretholde deres egne flyverstyrker. Da Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvæsen skulle reetableres efter 5. maj 1945, var der imidlertid både i værnene og på politisk beslutningsniveau indtruffet en markant holdningsændring. Luftvåbnenes indsats og betydning for udfaldet af 2. Verdenskrig havde understreget flyverstyrkernes selvstændige potentiale, og der kunne som følge heraf efter befrielsen konstateres fuld enighed om en sammenlægning af de begrænsede ressourcer til et selvstændigt "Luftvaaben". Der herskede derimod ikke enighed om, hvorledes man skulle komme fra den delte ordning til et selvstændigt værn på linje med Hæren og Søværnet.

Flyvevåbnet oprettes som selvstændigt værn:

"Forsvarskommissionen af 1946" sum, som kunne danne grundlag delig afgav Kommissionen pr. 15. bl.a. indeholdt et konkret lovforslag. et politisk beslutningsgrundlag, der handling og vedtagelse af "Lov Nr. 242 om Forsvarets Ordning". Denne lov, der blev vedtaget den 27. maj 1950, udgør det formelle grundlag for Flyvevåbnets oprettelse pr. 1. oktober 1950 som et selvstændigt værn på linje med Hæren og Søværnet.



fremlagde pr. 29. juni 1949 et responfor det lovforberedende arbejde, og en-april 1950 en delbetænkning, der Dermed var der omsider tilvejebragt kunne lede frem til Folketingets be-handling og vedtagelse af "Lov Nr. 242 om Forsvarets Ordning". Denne lov, der blev vedtaget den 27. maj 1950, udgør det formelle grundlag for Flyvevåbnets oprettelse pr. 1. oktober 1950 som et selvstændigt værn på linje med Hæren og Søværnet.

Milepæle i Flyvevåbnets udvikling:

De første vanskelige år:

Ved Flyvevåbnets oprettelse den 1. oktober 1950 blev generalmajor C.C.J. Førsløv udnævnt til generalløjtnant og ansat som chef for Flyvevåbnet. Flyverkommandoen med stab fik midlertidigt sæde på Flyvestation Værløse, men flyttede kort tid efter til Vedbæk. To operative landsdelskommandoer blev oprettet og fik sæde i henholdsvis Karup og Værløse. Som chef for Flyverstaben ansattes oberst Kaj Birksted, som havde gjort hele 2. Verdenskrig med i Royal Air Force og De Frie Norske Styrker i England. Modsætningerne mellem en ældre stabsoficer (generalløjtnant Førsløv) uden nævneværdig flyvemæssig erfaring og en krigsflyver af internationalt format (oberst Birksted) faldt ikke heldigt ud og medførte frustrationer for begge parter - man talte simpelthen forbi hinanden.



OB Kaj Birksted

Samtidig viste det sig mindre heldigt, at de to landsdelskommandoer ikke besad den fornødne ekspertise til at lede og udvikle de operative enheder på en tilfredsstillende måde. Hertil kom, at eskadrillecheferne var unge og uerfarne og kun havde et begrænset kendskab til det nye flymateriel (Republic F-84 Thunderjet), der tilgik i et betydeligt antal fra 1951. Afviklingen af flyvetræningen fik derfor tilfældighedernes præg, hvilket i den følgende tid medførte en lang række havarier med dødelig udgang.

Resultatet blev en uoverensstemmelse mellem den siddende forsvarsminister (Rasmus Hansen) og chefen for Flyvevåbnet (generalløjtnant Førsløv). Den 7. juli 1954 blev den engelske Air Chief Marshal Hugh Saunders ansat som rådgiver for generalløjtnant Førsløv, og i den følgende tid blev der arbejdet på at finde frem til en organisationsform, der kunne løse op for den konstaterede problematik.

Problemerne havde især gjort sig gældende ved jagereskadrillerne i Jylland, og den 15. marts 1955 blev der institueret en ny kommandomyndighed, Flyvertaktisk Kommando (FTK), til erstatning for de to landsdelskommandoer. Som chef for FTK ansattes oberst K.R. Ramberg, der samtidig blev ud-



GL C.C.J. Førsløv

nævnt til generalmajor. Staben gik straks i gang med at udstede sådanne forordninger og begrænsninger, som blev fundet egnede for at imødegå al ureglementeret flyvning og dermed dæmme op for de mange havarier og flyvetildragelser. Ved på denne måde at stå vagt om flyvesikkerheden fik FTK i løbet af den følgende tid lagt grunden til den professionalisme, som med tiden kom til at præge Flyvevåbnets indsats.

Bemærkelsesværdige hændelser og begivenheder i den følgende tid:

1955 – 1960:

På Forsvarschefens foranledning udarbejdes og fremsendes forskellige skitser til en ny forsvarsordning. Flyvevåbnet gennemfører forsynings- og nødhjælpsflyvninger som følge af en række internationale hændelser, herunder Suez-krisen (Gaza), Ungarn-krisen og jordskælvskatastrofen i Agadir. Endvidere afvikles et antal større NATO øvelser: "Main Brace", "Heads Up" og "Hornblower". Flyvevåbnet modtager et antal fotorekognosceringsfly af typen Republic RF-84F. En række flyradarstationer oprettes (Skagen, Skrydstrup, Bornholm, Multebjerg og Skovhuse). Der oprettes et Rescue Coordination Centre (RCC) i Karup. Flyvevåbnet modtager seks C-47 transportfly som våbenhjælp og syv S-55C redningshelikoptere. Flyvestation København nedlægges, og Eskadrille 721 flyttes til Flyvestation Værløse. Fra 1958 begynder leveringen af otte Catalina PBY-6A til erstatning for de i 1947 anskaffede PBY-5A. I slutningen af perioden modtager Flyvevåbnet tre C-54 Skymaster og 60 stk. F-86D Sabre som våbenhjælp. Artilleriflyvebatteri Vandel oprettes med hærpiloter og flyvevåbenteknikere i april 1958. I 1959 modtages også de første af i alt 72 F-100D/F Super Sabre som våbenhjælp.



Sikorsky S-55C, Flyvevåbnets første redningshelikopter.

1960 – 1970:

En ny forsvarslov betyder, at der i Karup oprettes en enhedskommando (BALTAP). Som parallel til FTK med stab oprettes AIRBALTAP i NATO-kommandosystemet. Raketluftforsvaret overflyttes fra Hæren til Flyvevåbnet, så Luftværnsgruppen ser dagens lys den 2. juli 1962. Forsvarslovene af 1960 medfører bygningen af tre helikopterudrustede inspektionsskibe af Hvidbjørnen-klassen. Søværnet anskaffer i samarbejde med Flyvevåbnet (FMK) fem helikoptere af typen Sud. Alouette III, som indgår i en flight i ESK722. Under Cuba-krisen i 1962 sættes danske styrker på "Reinforced Alert" og Eskadrille 729 flyver recce-missioner i forbindelse med russiske skibes passage af Storebælt. I 1964-65 modtages 29 stk. F-104 Starfighter altvejrjagere til afløsning af F-86D. I 1965 indgår otte Sikorsky S-61A helikoptere i Eskadrille 722, hvoraf tre stationeres som SAR-vagt på Værløse, Aalborg og Skrydstrup.



Raketluftforsvaret i FLV-regi

1970 – 1980:

Året 1969 havde bragt en ny forsvarslov, der adskilte sig fra Forsvarsloven af 1960 ved at instituere en enhedsledelse for Forsvaret. Den nye strukturændring medførte oprettelsen af Forsvarskommandoen samtidig med, at Flyverkommandoen og Træningskommandoen nedlægges. I stedet indgår Chefen for Flyvevåbnet med en begrænset stab vedr. personel og uddannelse i Forsvarskommandoen, der flytter til nye lokaler i Vedbæk. Den 1. september modtages de første tre af i alt 51 stk. Saab Draken jagerbomber- og rekonosceringsfly. Den 13. november 1970 udgår Catalina-typen af Flyvevåbnets tal. Hærens Flyvetjeneste oprettes som selvstændig enhed på Vandel i 1971, og nye helikoptere af typen Hughes 500 Cayuse tilgår. En lovændring medfører i 1973, at antallet af kampfly reduceres til 116, hvorefter Hunter-eskadrillen (ESK724)



Tre Lockheed C-130H tilgår FLV.

må nedlægges i april 1974. Finansudvalget godkender købet af tre C-130H Hercules, der tilgår i løbet af 1975. Samme år indsættes et af de nye C-130 fly i krigshandlingerne i Angola. Alouettefligten omorganiseres som en selvstændig enhed, Søværnets Flyvetjeneste, der underlægges Søværnets Operative Kommando i 1977.

1980 – 1990:



Atter ved Forsvarsloven af 1982 blev antallet af kampfly reduceret - denne gang med 12 enheder. I begyndelsen af perioden indgår General Dynamics F-16 i Flyvevåbnets, tal og første eskadrille bliver ESK727. De nye fly erstatter først F-100 og siden F-104. Søværnets Flyvetjeneste får tilført otte Westland Lynx Mk. 80 fra 1980, hvorefter Alouette III helikopterne kan fases ud. Til afløsning for C-130 i Grønland anskaffer Flyvevåbnet tre Gulfstream G-III. Danske F-16 jagere flyver via

Island og Grønland til USA for at deltage i "Exercise Red Flag". En justering af Forsvarsaftalen af 29. juni 1984 medfører ingen ændringer for Flyvevåbnets vedkommende, men forlænger gyldighedsperioden for forliget til 1989. Eskadrille 729 bliver den 9. juni 1986 "verdensberømt" ved at flyve landet rundt med en RF-35 Draken malet i Dannebrogfarver for på denne måde at fejre det danske fodboldholds sejr ved VM. - Kaldesignal: Dynamite Six-One.



Dynamite Six-One

1990 – 2000:

Den 9. november 1989 åbner DDR for fri passage til Vesttyskland – Berlinmuren falder omgående, og en ny verdensorden indledes. Allerede med udgangen af 1990 kan en ny organisation af Forsvarets øverste ledelse træde i kraft, hvorved funktionsområdet som Inspektør for Flyvevåbnet med stab nedlægges og erstattes af en ordning, hvorefter FTK pålægges en række forvaltningsmæssige opgaver. Den 1. januar 1992 nedlægges Eskadrille 725, og Draken-flyene overføres til Eskadrille 729. En C-130 afgives i juli til NATO i forbindelse med nødforsyningen af den belejrede by Sarajevo.

I 1993 nedlægges Flyvestation Avnø, og Flyveskolen overføres til Flyvestation Karup. Hertil kommer, at Eskadrille 729 med årets udgang nedlægges, og Draken-flyenes saga er hermed forbi. I 1994 overtager FTK driften af Station Nord, som hidtil havde været henlagt til en sektion i Forsvarsstaben. Årtiets mest triste begivenhed indtræffer den 3. august 1996, da G-III, nr. F-330 totalhavarerer under indflyvningen til Vagar lufthavn på Færøerne. Besætning og passagerer omkommer, heriblandt den nyudnævnte forsvarschef, admiral H.J. Garde. Som efterfølger bliver chefen for Forsvarsstaben, general-løjtnant Christian Hvidt, udnævnt til general og ansat som Forsvarschef. I januar 1999 er fire af Flyvevåbnets F-16 fly stationeret på den italienske base Grazzanise, der er beliggende lidt nord for Napoli. Herfra deltager de danske fly i NATOs bombardement af mål i Kosovo og Serbien og angriber herunder det serbiske flyvevåbens hovedkvarter i Beograd og den militære flyveplads i Batajnca.

2000 – 2010:

Den 25. maj 2000 bliver der indgået en politisk aftale om Forsvarets ordning for perioden 2000-2004, der for Flyvevåbnets vedkommende får den konsekvens, at Flyvestation Værløse nedlægges, og Eskadrille 721 overføres til Flyvestation Ålborg, medens Eskadrille 722 overføres til Flyvestation Karup. Hermed kan alle forsvarrets helikoptertyper samles i tre enheder på Flyvestation Karup. Eskadrille 726 nedlægges, og alle kampfly samles på Flyvestation Skrydstrup.

Flyvevåbnets bidrag til internationale operationer omfatter udstationeringer af både kampfly og transportfly. I forbindelse med operationerne i Afghanistan har C-130 flyene været baseret i Kirgisistan og Kabul sammen med bl.a. norske og hollandske C-130 fly. Af omlægninger bør endvidere nævnes nedlæggelsen af Luftværnsgruppen som helhed samt omstruktureringen af Kontrol- og Varslingstjenesten til en Air Control Wing. Oprettelsen af en Combat Support Wing har til formål at gøre kampstøtten og den logistiske støtte til udsendte enheder mere effektiv. Endelig er ansvaret for driften af de tre flyve-

stationer i Aalborg, Karup og Skrydstrup overgået til Forsvarets Bygge- og Etablissementstjeneste. FLV operative flyvende enheder på de tre flyvepladser benævnes henholdsvis Air Transport Wing Aalborg, Helicopter Wing Karup, og Fighter Wing Skrydstrup.

En dagsaktuel status:

Forsvarets internationale operationer stiller betydelige krav om en ekstraordinær indsats i det hjemlige. De internationale engagementer, der for tiden fylder mest i Flyvevåben regi, er selvsagt operationerne i Afghanistan. Her er det især C-130 transportflyene, der trækkes på, hvilket bl.a. betyder, at det tekniske beredskab ved Air Transport Wing Aalborg må yde en ekstra indsats for at holde flyene klarmeldt til operativ tjeneste. Tilsvarende bliver der for tiden trukket hårdt på Challenger-flyene, der er meget efterspurgt til fiskeriinspektion, miljøovervågning og farvandsovervågning omkring Danmark og i Nordatlanten, ligesom de også jævnligt anvendes til at transportere ministre, delegationer og embedsmænd frem til jordens brændpunkter. Det fremgår således af Forsvarets statistik over udsendt personel af alle faggrupper, at Flyvevåbnet i perioden fra begyndelsen af 1990'erne til dato på årsbasis har haft mere end 500 mand afgivet til internationale opgaver. Rent materielmæssigt må man konkludere, at flyparken har fulgt med udviklingen og er blevet fornyet. Kampflyene er stadig F-16 anskaffet i 1980, men de er opdateret kontinuerligt gennem det løbende MLU-program, der er nået op på trin M5. Der er i den forløbne tid tilgået nye transportfly af typen C-130J, nye overvågningsfly af typen CL-604 Challenger og nye helikoptere af typen EH101. Også Flyveskolens materiel af T-17 typen må anses for "up-to-date". Inden for det næste par år vil der forventeligt blive truffet beslutning om fornyelse af kampflyene, når F-16 begynder at falde for aldersgrænsen i 2018. Her står valget i skrivende stund fortsat mellem de tre typer: Den svenske Gripen NG, den amerikanske F-18E/F Super Hornet og den amerikanske F-35 Lightning II, der måske er bedre kendt som Joint Strike Fighter.

Hvad bliver Flyvevåbnets næste kampfly-type?



Rekrut på Forskolen til Flyvevåbnets Mathskole

De første år efter min konfirmation måtte jeg henslæbe som landbrugsmedhjælper. Min far mente ikke, der var råd til yderligere skolegang for slet ikke at tale om at komme i lære som enten bager eller mejerist. Redningen kom, da der i foråret 1958 var der en annonce i Ringkøbing Amts Dagblad. Den meddelte, at Flyvevåbnet søgte unge mænd til tjeneste som fixeroperatører, signaloperatører og vejrobservatører. Udsigten til at skulle ind og aftjene værnepligten i 16 måneder på en sulteløn af 14,65 kr. om ugen var ikke tillokkende. Livet som landbrugsmedhjælper var mig direkte imod. Tilsammen to gode grunde til at søge ind i Flyvevåbnet uden i øvrigt at ane, hvad jobbet som vejrobservatør gik ud på.

Seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen



nåede på forskellige måder at få føling med mange sider af Flyvevåbnet, fra han mødte som mathelev den 2. december 1958, og til han blev pensioneret som seniorsergent af linjen med udgangen af 2002. Det gjorde han dels gennem sine tjenestefunktioner først i

Flyvevejtjenesten på Flyvestation Vandel og senere som leder af Materielafdelingens Afdelingskontor på samme flyvestation. Men han gjorde det nok i endnu højere grad gennem de mange opgaver, som han gennem årene fik pålagt – eller som han pålagde sig selv – ved siden af havende tjeneste. Blandt disse opgaver skal nævnes jobbet som ansvarshavende redaktør, journalist og fotograf på Flyvestation Vandels tjenestestedsblad "Guldøksen" gennem mere end ti år. Dernæst som journalist og fotograf og senere redaktør på Flyvevåbnets personaleblad "FLYNYT". Dertil kommer forfatterskab til bøger som "De tog vore hjem – Flyvestation Vandel 1943-1960" og "Flyveskole i 63 år" om Flyvestation Avnø. Endelig skal det nævnes, at han gennem 10 år var fællestillidsrepræsentant for de CS-ansatte på Vandel, og under afviklingen af denne flyvestation stod han i 1996 for dens Personalservicekontor.



Ansøgningen til Flyvevåbnet blev besvaret med, at med syv års skoleuddannelse og ingen eksamen havde Flyvevåbnet ingen interesse i at ansætte mig som math. Blå i hovedet af vrede over afslaget blev førstelæreren i Tarm Kommuneskole afkrævet en udtalelse. Det samme gjorde forstanderen for Galtrup-Øster Jølby Ungdomsskole. Endelig havde et par aftenskolelærere mit besøg med krav om en udtalelse. Disse udtalelser blev sammen med anbefalinger fra de tre husmænd, jeg havde arbejdet, for sendt af sted til Jonstrup. Svaret kom prompte og lød noget i retning af, at hvis jeg troede, jeg var så klog, så kunne jeg jo komme og bevise det.

Det lykkedes, og den 2. december 1958 stod jeg på toget i Tarm for derefter at skifte tog i Skjern til Herning, hvor der igen blev skiftet tog til Viborg. Materiellet på de tre jyske baner gav fornemmelsen af, at man kørte på svellerne og ikke på skinnerne.

Det var en rejse med DSB's udrangerede materiel, hvor mange tanker løb gennem hovedet. Ikke mindst tanken: "Hvad er det egentlig du har meldt dig til?" Det tog måneder, inden det blev opklaret. Men først skulle Forskolen til Flyvevåbnets Mathskole (FORSK MHSK) overstås, og det blev en oplevelse af de mere særprægede.

Endelig standsede den skrاملende motor-

vogn ved Gedhus trinbræt. Vi var flere, der stod ud; andre var allerede kommet med toget nordfra, og flokken var vel efterhånden på en 50-60 stykker. Der var ingen forventning om at træffe et kendt ansigt i flokken, men pludselig dukkede en gammel ungdomsskolekammerat, Per Kjærgaard "Brando" Larsen op. Inden dagen var gået, var han blevet til 365 788. Det var en smule opmuntrende dog at kende én blandt de mange. At han blev kaldt Brando, skyldtes hans flotte sorte hår, redt i tidens mode i "anderumpe" At han havde søgt samme speciale som mig, nemlig som vejrobservatør, betød, at vi igen skulle tilbringe seks måneder sammen under uddannelse. Denne gang var de pædagogiske principper dog noget anderledes end på Galtrup-Øster Jølby Efterskole på Mors.

Af en grund, jeg aldrig fandt ud af, så blev nogle af matheleverne kaldt ved deres hjemby navne. Jeg måtte leve med at blive kaldt Tarm, hvad altid vakte stor moro. 773, en lang lidt feminin fyr hed aldrig andet end Frederikshavn, medens 782 måtte finde sig i at hedde Hedehusene. Garderhusarerne har denne navneskik, men dér er den gennemført og ikke kun anvendt på enkeltpersoner.

Ved 11-tiden blev vi hentet af et par sergenter fra FORSK MHSK. De talte næsten helt almindeligt til os - i begyndelsen. Det skulle ændre sig radikalt i løbet af ganske få timer.

Allerede inden vi kom indenfor hegnet, havde vi fået lært, at der var noget, der hed at stille op på tre geledder. Det var en opstilling, som vi til slut mestrede til fuldkommenhed. I noget, der lignede trit, gik vi ind gennem lågen til FORSK MHSK. År senere blev bygningerne taget i brug som hovedkvarter for BALTAP, en organisation, der end ikke var tænkt på i 1958. BALTAP blev nedlagt efter Berlinmurens fald, og bygningerne anvendes i dag af stabene ved Air Control Wing og Combat Support Wing.

Gruppeførererne for 2. Deling var oversergent A. Sørensen og sergent H. Thomsen. Sørensen, der i det civile liv var møbelhandler i Randers, var født med et godt humør og et glimt i øjet. Han havde

svært ved at leve op til den barske tone, der ellers syntes at herske ved FORSK MHSK. Han var med til at gøre oplevelserne i de tre kommende måneder til at leve med. Thomsen var "humanisten" blandt befalingsmændene ved FORSK MHSK. Han var en høj ranglet fyr, der altid gik en smule foroverbøjet og næsten altid med hænderne på ryggen. Han havde nogle meget store ører og var af naturen blevet forsynet med et venligt ansigt. Han syntes at have svært ved at være barsk. Vi kommer tilbage til resten af forskolens befalingsmænd senere. 2. Deling blev også benævnt "specialisterne", det vil sige folk, der senere skulle være vejrobservatører, fixer- eller signaloperatører. 1. Deling bestod af teknikere, fortrinsvis flymekanikere.

Vi nåede, på tre usammenhængende geledder, ned til FORSK MHSK. Vi fik tildelt seng og skab og fik så den første undervisning i, hvordan man klippede papstrimler ud til at lægge i skjorter og undertøj, for det skulle nemlig ligge med ret kant ud mod beskueren. Det samme skete med sengeredning. De tre tæpper og to lagner skulle

redes og ikke mindst vigtig strammes, således at kanterne stod skarpe, og en mønt ville hoppe, hvis den blev sluppet inde over det opstrammede tæppe.

En times tid senere gik turen over i kostforplejningen, hvor vi for sidste gang i mange

uger spiste i civil. Maden huskes ikke som nogen speciel kulinarisk oplevelse, men man kunne leve af den.

Iklædning

Efter middagen gik turen ud til munderingsdepotet, hvor vi fik udleveret to kradsuldsuniformer, uniform 1, der var udgangsuniformen, og uniform to, en slidt daglig uniform, samt to sæt drejlstøj. Hertil kom så støvler, remtøj, rygsæk, gamacher og U-tasker, kaldet negerpatter, og så badetøfler, undertøj, skjorter og meget andet grej. Det hele røg sammen med stålhelmen ned i en papirsæk.

Befalingsmændene havde nu lagt høflighedsfraserne på hylden og var gået over til mere direkte tiltale. Vi fandt meget hurtigt ud af, at man talte ikke *med*, men *til* mathelever. Befalingsmændene

Tilværelsen i flyvevåbnet som frivillig

Indkvartering
Det tilråbes at give den frivillige i flyvevåbnet så gode indkvarteringsmæssige forhold som muligt, på længere sigt indkvartering på 2- eller 4-mandsstuer. Dette kræver nye bygninger, så der vil gå endnu nogen tid, før målet nås. Som flyverkonstabel har De også ret til at bo privat, og De vil normalt, når ikke vagt, beredskab, øvelser eller andre forhold hindrer det, have fri fra tjenestens ophør til tjenestens begyndelse.



SHADE, HØRER DU PÅ SERGENT!

Påklædning
Som frivillig har De fri uniform, med tilføje - efter ansættelse som flyverkonstabel - ret til, når De ikke er til tjeneste, at gå civilklædt uden for tjenestestedet.

Soldateruddannelse
Som frivillig i flyvevåbnet er De først og fremmest soldat, og såframt De ikke har afgivet værnepligten, begynder uddannelsen med en grundlæggende militær-uddannelse. Denne uddannelse er hård og krævende og vil blive vedligeholdt under Deres videre tjeneste i flyvevåbnet.



Forplejning
Flyverkonstabelelev, flyverkonstabel og flyveroverkonstabel har ret til gratis kød i de militære kostforplejninger. Der findes desuden kantiner.

Frirejser og ferie
Som konstabelelev har De adgang til frirejser efter samme regler som værnepligtige. Som flyverkonstabel har De ret til ferie efter ferielovens bestemmelser.

lod os meget hurtigt forstå, at de ikke var synderligt imponerede af det materiale, de havde fået inden for hegnet - tværtimod. Efterhånden kunne intet gå stærkt nok. Vi tumlede af sted for at tilfredsstille disse bevinklede guders ønsker. Hvem ønskede at falde igennem den første dag!

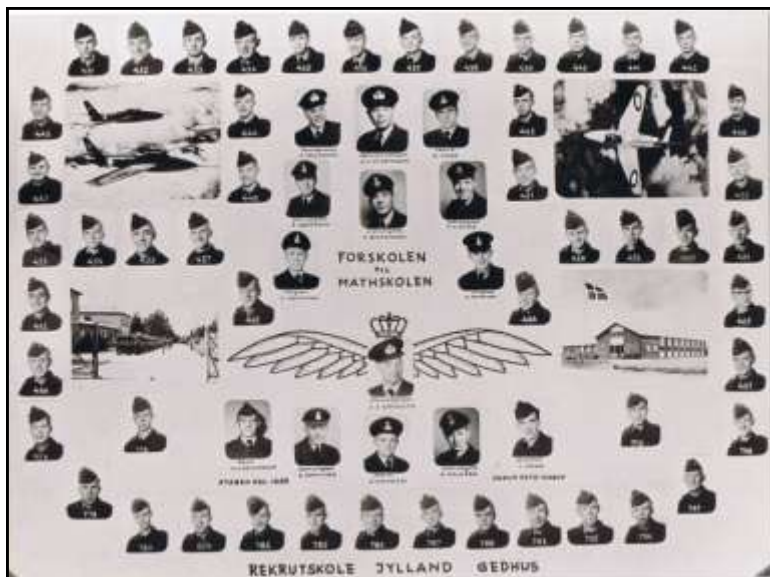
Mange af de nyindkaldte var bare 16 år. For dem var allerede det at lære at rede seng en barsk oplevelse. Det skulle blive meget værre. Det blev forklaret en enkelt gang. Derefter gik vi over til "learning by doing". Det vil sige, at man gjorde, som man troede det skulle se ud. Når stuen var klar, kom en af befalingsmændene, som under høje, hånske råb meddelte, at dette dog var det værste, han nogensinde havde set for sine øje. Så blev det hele hevet ud på gulvet, inklusive madrassen, og man kunne begynde forfra. Nogle sendte mange venlige tanker hjem til deres mor, som bare dagen før havde redt vedkommendes seng så nydeligt. Det var ikke let at være 16 år i de dage.

Den aften kunne lyset slukkes klokken 10. Alle sov som en sten, i samme sekund hovedet nåede madrassen. Hovedpude? - den slags er ikke for rigtige soldater.

Livet begynder

Der er ingen klare erindringer om den første morgen på FORSK MHSK, men den har givet lignet alle de andre. Et kort og to hurtige bank på døren, som derefter blev sparket ind, og en høj stemme meddelte: "God morgen, så står vi op!!!". Nix, vi stod ikke op; vi væltede ud af køjerne for i en fart at komme ned på baderummet for at blive vasket og få børstet tænder. I koldt vand forstås. Varmt vand var en luksus, der ikke tilkom mathelever. Der var ikke tale om håndvaske, nej, det var lange kummer fremstillet i terrazzo, hvor vandhanerne var anbragt ca. 50 cm over kummerne. Derefter ned på stuen for at komme i tøj og få redt senge.

Kort efter skulle vi være klar på tre geledder til at blive ført over til morgenmaden. I begyndelsen kan man ikke have sådan en samling folk, der dårligt ved, hvordan en uniform skal sidde på dem, til at løbe rundt og ødelægge moralen. Efter en uge kunne vi få lov til selv at gå i kostforplejningen.



Det vanlige rekrutbillede, hvor kun stabens medlemmer har navne, mens matheleverne er reduceret til numre

Efter morgenmaden var der stueeftersyn. Det var i alle tre måneder "rædselskabinettet". Det var her, dommen faldt over, om skjorterne nu også lå med skarpe kanter ud mod beskueren. Inde i hver skjorte lå det tidligere omtalte stykke pap, der skulle få forkanten til at ligne en kasse. Det samme

gjaldt for undertrøjer og ditto bukser. Alt på FORSK skulle være firkantet. Senge, skjorter, befalingsmænd - simpelthen alt. Vi var i 2. Deling heldige. Hverken oversergent Sørensen eller sergent Thomsen havde udprægede lyster i retning af at hive skjorter, undertøj og andet, de fandt, som lå to mm forkert, ud på gulvet. Det klarede oversergent P. Lykke og sergent E. Engmann meget bedre oppe på første sal hos 1. Deling.

Skolens befalingsmænd var et folkefærd for sig, der nok med deres adfærd kunne imponere en civilist fra det vestjyske. Helt oppe i toppen af systemet sad oberstløjtnant J.J. Knudsen, som jeg aldrig erindrer at have set. Han havde en stab, der bestod af fenrik E. Hansen, oversergent S. Damkjær, oversergent A. Halkjær, korporal J. Bøeg og math M. Christensen. Dem så vi kun noget til i forbindelse med skydning og andre mere specielle opgaver; ellers var de formummet på et kontor eller i et våbenkammer.

Noget tættere på mathelevernes hverdag var næstkommanderende, kaptajn løjtnant H.V. Flintholm, som var vores nærmeste chef. Ham så vi nogle gange i forbindelse med de såkaldte cheftimer. Han havde en meget lav stemmeføring, når han indviede os i den militære straffelovs mysterier om, hvad man ikke måtte. I virkeligheden var det meget enkelt. Befalingsmændene havde altid ret, og kun hvis de forlangte, at vi skulle slå en kammerat ihjel med en økse, så kunne vi protestere. Mente vi, at befalingsmanden var forkert på den, skulle vi alligevel udføre ordren, så kunne vi klage bagefter. Disse timer huskes som en kamp mod øjenlåg, der hele tiden ville falde i. Meget bedre gik det ikke under den såkaldte "korporalskabstjeneste". Her sad vi på sengene, medens befalingsmændene forsøgte at bibringe os teoretisk viden om hvad-som-helst fra sanitetstjeneste til "krigens love"; også dengang blev soldaterne belært om Genevekonventionen og behandlingen

af krigsfanger. Det, man gik mest op i, var, hvad vi ikke måtte fortælle udover navn, nummer og grad.

Hvordan 2. Deling blev belemret med flyverløjtnant II af reserven Petersen, kan jeg ikke gøre rede for. Vi fik den opfattelse, at han hadede mathelever. De øvrige befalingsmænd, som også råbte og skreg efter os, passede blot deres arbejde i tidens ånd. Petersen lagde sit eget private hjerte i sagen. Feltøvelserne - det vil sige øvelser i bevægemaader - foregik i området ude "Øst for Gedhus", som det hed, og med det lidet flatterende tilnavn "Tyrens Røvhul". Navnet kom af et fugtigt område, som mathelever med befalingsmændenes store entusiasme kravlede igennem.

Vi kunne ikke få orlov før den tredje søndag i trøjen. Flyvevåbnet ville ikke risikere, at vi ikke kunne opføre os militært anstændigt, når vi var uden for hegnet. Ikke noget med at sende folk udenfor, der ikke vidste, hvordan en slipseknude skulle sidde, for slet ikke at tale om korrekte pressefolder i bukserne og de dobbelte pressefolder på ærmerne af battledressets bluse. Da vi nu ikke kunne komme hjem på orlov, skulle tiden gå med noget andet. Dette noget var tvungen gudstjeneste i Flyvestation Karups kirkesal. Her holdt feltpræsten gudstjeneste for os to søndage i træk. Det var vistnok frivilligt, men efter det, vi havde lært de første fire dage i tjenesten, ville selv den mest hårdnakkede muslim ikke drømme om at sige nej-tak til invitationen til at deltage i søndagsgudstjenesten.

Hen mod jul satte frosten ind. Til flyverløjtnant II af reserven Petersens store ærgrelse kunne matheleverne ikke uden videre blive våde. I stedet løb vi så nogle gange hen over isen, indtil den brast. Flyverløjtnanten var lykkelig, nu kunne matheleverne blive våde, altså kravlede vi rundt mellem isflagerne. Flyverløjtnanten havde gjort regning uden vært. En sælsom, meget lokal epidemi brød ud på FORSK. Én efter én blev matheleverne syge og måtte på infirmeriet. Det blev så galt, at vi, der blev syge til sidst, endte på et nødfirmeri i en tom eskadrillebygning ude ved flyvestationens skydebane. Her kunne vi så, uden særligt tilsyn, ligge og lytte til jetmotorernes larm. Epidemien vakte lægelig interesse. Der kom et hold læger fra Københavns Militærhospital. Vi blev udspurgt om, hvad der gik forud for sygdommen, og alle fortalte om turen i Tyrens Røvhul. Hvad der skete eller ikke skete, forblev skjult for matheleverne. Men da vi kom tilbage fra jule- og nytårsorloven, så var flyverløjtnant II af reserven Petersen væk. Rygtet ville vide, at han var blevet fyret for den sag med isflagerne. Foran geledet stod flyverløjtnant H. Mogensen. Det eneste, vi vidste om ham, var, at han havde tilnavnet "Blod Mogensen" og vistnok havde tjent fem år i Fremmedlegionen. Med sin let snøvlende stemme lod

han os vide, at han nu havde fået den tvivlsomme fornøjelse "at skulle gøre soldater ud af d'herrer". Vi blev ikke ladet i tvivl om, at han ikke havde megen tro på, at det kunne lykkes, men han ville da for skams skyld prøve.

Mogensen var Petersens modsætning. Han var en god soldat. Han huskes som en officer, der var streng, men retfærdig. Pludselig skulle befalingsmændene have feltudrustning på, når vi i vintermørket drog på bivuaetur. Alle havde feltmæssig udrustning på, når der skulle løbes, og det med Mogensen forrest. Hvem f..... ville give op overfor sådan en chef - ikke os. Ånden på FORSK blev en ganske anden.

Vi priste hver dag vort held. 1. Deling måtte trækkes med fenrik H. Lund. Af statur en lavstammet herre, der måtte døje den tort at skulle se op til de fleste af matheleverne. Af psyke var han meget ilter, og han udnyttede enhver lille forseelse til at bruge sin - i forhold til den fysiske størrelse - kolossale stemmepragt. Fenrik Lund havde en yndlingsaversion. "Aversionen" hed 365 432, en glad og festlig københavner, der benyttede enhver lejlighed til at prikke til fenrikken. Jubelnummeret kom den dag, vi havde måludpegning ude "Øst for Gedhus". 432 råbte med høj, klar stemme: "Lige for, 200 m, to fingersbredder til højre: lille lund!". Fenrik Lund rasede og truede med lov og dom, men 432 grinede bare; han havde udført en lovlig tjenstlig befaling, givet af en foresat; han havde gennemført en korrekt måludpegning; måske var det en lille overdrivelse at kalde de to fyrrebuske for "lille lund". Lund søgte en dag at hævne sig på 432. Han ville sparke ham bagi. Nu var det vinter, og stillepladsen foran bygningen var isglat. 432 hørte ikke til de mindste, tværtimod. Det vil sige, at den legemsdel, Lund ønskede at sparke ham i, sad relativt højt i forhold til Lunds korte ben. Da venstrebenet nåede en vis højde og stadig ikke havde truffet sit mål, og 432 var i bevægelse fremad, ja, så forlod Lunds højre ben Terra Firma, og han landede på ryggen med et brag. Det var den dag, der blev grinet meget på et tidspunkt, hvor det ikke burde være sket. Lund var rasende og ville sætte 432 i fængsel, men det var kaptajnløjtnant Flintholm åbenbart ikke enig med ham i. 432 vendte tilbage til geledet og var om nogen "dagen helt".

Persisk marked

Lunds næstkommanderende var oversergent P. Lykke, og den anden gruppefører i 1. Deling var sergent Engmann. Vi betragtede dem kun på afstand og var glade for det. Råberiet oppe på første sal var altid betydeligt værre end nede i stueetagen, hvor vi boede. Helt galt var det under "Persisk Marked"; det vil sige, at alle løb ud i gården med deres personlige udrustningsdele for at få dem talt op. Somme tider med én enkelt gen-

stand ad gangen. På den måde fik vi masser af motion. Endnu værre kunne det blive under den øvelse, der hed "Hurtig Omklædning". Det betød, at man det ene øjeblik skulle stille i gården i gymnastiktøj for mindre end fem minutter efter at stille fuldt feltmæssig med drejlstøj og det hele. Tiden var altid for kort. På vores stue var 365 787 "Lillebror", en lidt forhutlet "Amagerkaner", altid den sidste. 788 P.K. Larsen og undertegnede havde - uvist af hvilken grund - påtaget os at være hans "barnepiger"; han skulle altid hjælpes, og hans ting blev altid væk.

De dage, hvor der blev råbt højest, var ved eftersynet lørdag formiddag. Alle havde haft "pudsenattegn" om fredagen for ikke at blive "knaldet" på en eller anden uskyldig nullermand i det indvendige af sømmen i bukserne for slet ikke at tale om et fnug fra en klud i løbet på det af pudsnings nedslidte Garand Gevær Model 50 (GV M/50). Ind imellem var det, som om der opstod en konkurrence mellem de to oversergenter i, hvem der kunne råbe højest. Nu bagefter var det tydeligt at se, at de

to værnepligtige sergenter abede efter, så godt de kunne. Her havde især Thomsen det svært, det pæne menneske. Vi var meget glade for Thomsen. Disse lørdagsparader var et mareridt. En smule støv på vandoverfladen i gulvspannen kunne udløse en ordfloam med et indhold,

der ville få vore mødre til at rødme. Peitersen-sagen fra Århus, hvor en befalingsmand var blevet dømt for at bruge ukvemsord og slå på de værnepligtige, havde dæmpet en smule på de værste udskejelser, men der blev ikke sparet på krudtet. En af de mest spændende afstraffelsesmetoder, vi havnede i, var at gejle gulvet i gangen med tandbørsterne. Gulvet havde en brun asfaltbelægning, der skulle overhældes med en mælkehvid væske, kaldet dafolium. Når det var tørret ind, skulle det topgejles, så man kunne spejle sig i gulvet. Kunne oversergenten ikke det, så var der fare på færde. En anden "fælde" var drejlstøjet, en slags overtræksuniform, som under feltøvelserne blev båret uden på det almindelige battleddress, sidstnævnte fremstillet af "kradsuld". Drejlsuniformerne var utrolig slidte og vanskelige

at få ordentligt rene ved hjælp af tre ingredienser, der var til rådighed: brun sæbe, koldt vand og masser af knofedt. Tørrestuernes kapacitet var alt for lille til at klare al den vask af især drejlstøj, som 50 mand kunne producere. Det blev derfor ofte fremstillet halv vådt - det kunne man også få en skideballe for. Alle vidste, at kapaciteten var for lille, men det gav så igen lejlighed til at fortælle matheleverne om deres medfødte uduelighed. Man vænnede sig til det. Gjorde det ikke andet, så styrkede det kammeratskabet mellem matheleverne; alle havde det stort set lige hårdt.

Oversergent E. Østergaard passede kontoret. Han var en stille og behagelig mand, som havde en helt normal stemmeføring. Det var ham, der holdt styr på orlov og nattegn og den slags. Det var også ham, som de, der ikke længere kunne holde til presset, blev sendt ind til, når der skulle skrives en ansøgning om at blive hjemsendt med det samme. Mathelever kunne man få nok af. Kunne de ikke klare "mosten", kunne de skrive en ansøgning om at blive hjemsendt. Det var en mulighed, som en

12-15 stykker betjente sig af i de første tre uger på FORSK. Ser man på soldaterbilledet, så er der nogle fæle huller i nummerrækkefølgen. Nogle var ganske enkelt ikke mødt den 2. december, medens andre fandt ud af, at det her var ikke dem. Vi

Fritiden
Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste arrangerer forskellig underholdning - f. eks. teaterforestillinger, film m. v. - ligesom der som regel findes radio- og ofte fjernsynsapparater. Endvidere er der lejlighed til at deltage i forskellig hobbyarbejde i dertil indrettede lokaler. Alle tjenestesteder rækker tilige over bibliotek med læsninger. Flyvevåbnets idrætsforeninger arrangerer idræt og sport af næsten enhver art, og der afholdes jævnt konkurrencer de enkelte tjenestesteder imellem. Herudover er der i tjenestetiden lejlighed til at erhverve idræts-, svømme-, skyde- og selvforsvarsmærker m. v., idet flyvevåbnet lægger stor vægt på, at personalet holder sig i god fysisk form.

For personel med interesse for svæveflyvning er der på nogle af flyvestationerne mulighed for at dyrke denne sport.

Tjenestested
Der vil i videst muligt omfang blive taget hensyn til Deres ønske om tjenestested. Praktisk er, såfremt ikke særlige forhold gør sig gældende, at ønskens imødekommes i den rækkefølge, ønsket består den afsluttende eksamen.

Tøjvask
Som flyverkonstabelelv, flyverkonstabel og flyveroverkonstabel får De udleveret et væsket undertøj og skjorter efter samme regler som flyvevåbnets værnepligtige menige.

Lægetjeneste
Som frivillig har De gratis læge- og tandlægehjælp på tjenestestedet ved forsvarets egne læger eller de civile læger, med hvem forsvaret har kontrakt. Der kræves, at Deres bopæl er i orden ved medeføgen. Som konstabel bør De blive medlem af en sygekasse.

Løn, bonus m.v.
Se medfølgende oversigt.

blev klar over, at der var to udvælgelsesprocedurer. Først den formelle i Jonstruplejren og så den reelle på FORSK, hvor de, der ikke havde fysik og psyke til at stå distancen, blev valgt fra. Set i bagklogskabens klare lys er det svært at forstå, at man skulle få bedre soldater ud af at sørge for, at de det meste af tiden var beskæftiget med at tænke på, hvornår den næste skideballe kom regnede ned over deres syndige hoveder, medens de det meste af tiden var dødtrætte efter dagens øvelser og aftnernes lange beskæftigelse med at pudse og rengøre deres udrustning. Her skal man huske, at den Anden Verdenskrig ikke var så langt borte, og at prøjsermentaliteten stadig havde gode vilkår i dansk forsvar. Der skulle gå yderligere ca. 15 år, før den blev vist vintervejen og mere pædagogiske - andre vil kalde dem blød-

sødne - metoder blev taget i brug.

Den første lønningdag var en skuffelse. Vi fik kun løn pr. dag. og det vil sige - for tirsdag, onsdag og torsdag - skaldede 12 kroner. Vi havde fået at vide, at lønnen var 28 kr. om ugen og havde aldrig tænkt over, at der var noget, der hed løn pr. dag. I indkaldelsespapirerne stod der, at vi skulle medbringe et par sorte sko. De kom i militærsproget til at hedde "små sko". Derudover skulle vi medbringe en kraftig foldekniv og skobørste samt en børste til at smøre sværte på med. Ikke alle havde husket skobørsten, så den måtte man købe - der gik hurtigt svind i de 12 kroner. Vi var nogle få, der havde en smule penge med hjemmefra; dem lærte vi at passe godt på. Besøgene på KFUM's Soldaterhjem i Gedhus eller i Tutten blev få i den kommende uge. Det var lidt surt. Til gengæld var "Fætter Guf" glad. Han havde penge med hjemmefra, som han lånte ud. Det kostede 25 øre at låne en krone i en uge. Det hedder vist nok åger. Det generede ikke Fætter Guf; han tjente tykt på dem, der havde svært ved at holde styr på deres økonomi. Til gengæld var han meget lidt velset blandt kammeraterne; men han blev tålt, fordi han var nødvendig for flere.

Det sjove

Ind mellem blev der plads til grin. 365 787 Lillebror blev også kaldet "Amagerkaneren", noget han selv var stolt af, han kom nemlig fra Amager. Han havde som sædvanlig problemer med at klare eftersynet om lørdagen. Flyverløjtnant Mogensen kom ind på stuen og ville se spisebestikken. Lillebrors spisebestik kunne vel ikke betegnes som eksemplarisk rent, men dog rent.

"Hvordan fanden er det, det spisebestik ser ud?" ville Mogensen vide, uden at han derfor ventede et svar. Lillebror startede på en længere bortforklaring af den smule kartofler, der sad mellem to tænder på gaflen. Mogensen stirrede vantro på ham. Hvad var det? Manden svarer! Så stak han sit ansigt tæt hen til Lillebrors og spurgte med høj stemme: "Ved De ikke, at der står i Bibelen, at Deres tale skal være ja, ja, nej, nej, og at alt andet er af det onde?" Lillebror sendte flyverløjtnanten et troskyldigt blik og sagde så med sin udprægede københavnske accent: "Naaj, det vidste jeg ikke, hr. flyverløjtnant, for den læser jeg aldrig". Den gode flyverløjtnant nærmest løb ud af stuen. Han var kommet i den situation, at han var nødt til at smile, noget han ellers aldrig gjorde.

Lillebror kom til at fylde utroligt meget i hverdagen. En anden oplevelse med ham knytter sig igen til en lørdag formiddags trængsler. Vi havde spist til middag og stod og ventede på at skulle aftræde. Københavnerbussen holdt allerede uden for porten og ventede. Lillebror skulle som sædvanligt ikke hjem. Han havde mere end almindeligt store problemer med at få de 28 kr. om ugen

til at slå til, pengene så at sige "fossede" ud mellem fingrene på ham. Nu stod han igen og måtte se langt efter bussen, troede han og vi andre. Det var lidt synd for ham.

Pludselig kom oversergent Sørensen buldrende ind på stuen. "Hvor skal De hen i weekenden?", spørgsmålet blev rettet direkte til Lillebror. Han sank et eller andet; hvad var der nu galt? Han fik stammet "Ingen steder, hr. oversergent". Sørensen så truende på Lillebror. Så stak han hånden frem og sagde: "Her har De 30 kr., og så vil jeg fandeme ikke se Dem her igen før søndag aften, min herre; er det forstået?". Lillebror blev helt skæv i hovedet og fik stammet et "Javel, hr. oversergent". Vi andre gloede tåbeligt på hinanden. Hvad var det, der var sket? Vel var Sørensen, af en oversergent at være, en flink fyr, men at give Lillebror 30 kroner og nærmest smide ham ud af kasernen, det var utroligt. Sørensen havde scoret 1000 point i ét skud.

Selv oversergenter viste sig at være sårbare. Oversergent Sørensen brækkede sin højre arm. Honnørarmen. Det gav anledning til megen moro blandt 2. Delings personel. Sørensen mente ikke, at en brækket arm var grund nok til at blive hjemme fra arbejde. Man kunne vel nok kommandere, fordi man havde armen i gips. Det fungerede, som det skulle. Problemet var bare, at når vi kom marcherende hjem fra eksercits på "Lille Plads" - for uindviiede er det marken, der dengang lå nord for Flyvertaktisk Kommando (FTK) - så skulle vi gennem vagten, og det med oversergent Sørensen i spidsen. Første gang var vi meget spændte på, hvorledes han ville klare det med at gøre honnør for vagten. Det gjorde han såmænd ved at begå generalforbrydelse nummer 1. Han hilste med venstre hånd. Det var den slags, vi troede man blev stillet for en krigsret for; men vores oversergent havde klaret den.

Ude på "Lille Plads" kunne tiden gå med discipliner som "At lade og aflade gevær". En laderamme med otte eksercerpatroner skulle proppes ned i det genstridige Garand GV M/50. Det var ikke nogen ufarlig funktion, hvad masser af blå tommelfingre i tidens løb har vidnet om. Laderammen blev stoppet ned i geværet. Nu gjaldt det bare om at hive tommelfingeren til sig, inden bundstykket kom rasende frem med stor hastighed. Hvis laderammen ikke var fyldt korrekt op med de otte patroner, kunne det gå helt galt. Så kunne der ske det, at hele molevitten røg ovenud, og patronerne spredtes for alle vinde. Hvad der kan gå galt, må gå galt, siger Murphy. Det gjorde det også for sjællænderen, 365 780, en lang, godmodig bønnestage, der ellers ikke ødelagde befalingsmændenes hverdag; men den dag gik det galt. Pling! sagde det, og patronerne spredtes for alle vinde. Sørensen var ikke i sit bedste humør. Han for hen til 80 og gloede ham rasende ind i

ansigtet, hev sin hue af og råbte: "Kan De se, hvad jeg er 80?". 80 var kvik og svarede: "Javel hr. oversergent, De er skaldet". "Rigtigt 80, og ved De hvorfor?". Nu var 80 ikke længere helt sikker i sin sag og sagde i sin forfjamskelse "Nøjvel hr. oversergent". "Det er mathelever, 80", brølede Sørensen, "og ved De hvad, 80, jeg hader mathelever, og om et lille øjeblik så hader jeg også Dem, hvis de ikke får de patroner samlet op i en allerhovedes fart!" Sjældent har man set otte patroner blive samlet op så hurtigt, og 80 undgik at blive den næste mathelev, Sørensen kom til at hade.

På vagt

Eleverne på Forskolen til Flyvevåbnets Sergentskole afgik i utide til Sergentskolen på Flyvestation Værløse. Vi havde da fået lært at lade og aflade gevær. Pludselig skulle vi så i al hast på skydebanen; det kunne ganske enkelt ikke gå hurtigt nok. Vi kendte ikke grunden, men fik den snart. Vi skulle overtage låge- og hegnsvagten ved Gedhuslågen efter sergenteleverne. Det var vi ikke stolte af, men ingen spurgte, om vi havde lyst, eller om vi troede, at vi kunne. En kort instruktion, og vi var klar til afmarch til den gamle vagtbygning, den gamle tyske vagt med celler og det hele. Herfra skulle vi så bevogte FORSK samt Luftværnsartilleriets parkområde øst for landevejen. Det var blevet vinter med sne og kulde; vi var grønne og uerfarne; men det fik fedt hjælp. En times vagt ved lågen efterfulgt af en tur langs med hegnet, forbi FTK og rundt om Luftværnsartilleriets parkområde. At det ikke gik galt, forekommer stadig utroligt.

Ifølge den korte instruktion, måtte man ikke forlade flyvestationen i civil. Vi stod vagt to og to ad gangen, heldigvis. Pludselig kom en civilist gående og ville ud, hvad der selv følgelig blev nægtet ham. Manden bandede og sagde grimme ord. Han var oversergent og ville ud, og det skulle være nu. Da svaret stadig var nej, gik han bare. Lille mand, hvad gør du nu? Pludselig røg geværet op, og der blev taget ladegreb efterfulgt af et "Kom tilbage, De der". Gudskelov havde oversergenten åndsnærværelse nok til at komme tilbage og gå over til sit kvarter. Vi havde lært alt om varselsskud og derefter skud mod benene, hvis den anråbte ikke ville standse. Og rent ud sagt var de fleste af os hunderædde for det job, vi havde fået. Man skal huske, at sidst i 50'erne var ånden en anden i Danmark. Alle vagter havde skarpt i geværene, alt sammen forårsaget af Den Kolde Krig mellem NATO og Sovjetunionen. Det varede ikke så længe, før felttelefonen i skilderhuset ringede. Det var vagtkommandøren nede fra hovedvagten. "Hvad fanden er det De laver, mand, De må s'gu da ikke holde oversergenter tilbage, fordi de kommer i civil". Vagtkommandøren fik forkla-

ringen om, at vi ikke måtte lade folk passere i civil. "Det gælder fandeme ikke oversergenter; nu lader De ham slippe ud!" Til den besked var der kun at sige "Javel", og kort tid efter kom en noget skulende herre forbi i civil og fik lov at passere uantastet.

De værste oplevelser ved at stå lågevagt var ikke det, at vi frøs gudsjammerligt i filtstøvlerne og den røde kappe. Nej, det var, når disse "fæle" oversergenter kom hjem med en af de kvindelige flyvere under armen. Misundelsen stod tykt mellem grantræerne, og vi følte os endnu mere som mennesker, der var sat ud i en verden, hvorfra vi var tilskuere til det virkelige liv.

Når afløsningen kom, skulle der ronderes langs hegnet. Det var ikke rart at gå forrest. Vel havde man en makker til at dække ryggen; men det var mørkt og glat, og hvad kunne der ikke gemme sig ude i mørket. Efterhånden som øjnene vænnede sig til mørket, gik det lidt bedre. Men hvordan de får, der gik ude på marken øst for parkområdet, overlevede den vinter, er stadig en uløst gåde. Hvis de rørte sig, pegede geværløbet automatisk imod dem. Den værste del af vagten kom, når man kom tilbage fra hegnspatroljen eller ronderingen. Så skulle den ene sidde telefonvagt i en time. Det blev én lang kamp mod søvnen. Vi vidste, at faldt vi i søvn, så var dom, fængsel og fornærelse det eneste sikre. Ikke mindre end 10 dage i brummen for at sove på vagt. Alle var rædselsslagne ved tanken om, at dette skulle ske. Det gjorde det da heller ikke; vi overlevede vores korte periode som vagtsoldater. Om vi fik fri dagen efter en sådan vagt? Ja, selvfølgelig gjorde vi det, helt til klokken ti om formiddagen; så var det bare med at falde ind i uddannelsen igen.

Uddannelsen kunne for eksempel være at lære at skyde med Energa antitankgranater. En såkaldt granatstol blev monteret omkring piben og gastrykkanalen forrest på geværet. Ned over den kunne man så anbringe en Energa-granat. En løs patron blev puttet i kammeret, og vi var klar til at nedkæmpe en kampvogn, der kom buldrende mod os med 40-50 km i timen. Den løse patron kunne vel sende granaten gennem luften over en afstand af 40-50 m. Vi fik instruktion i brugen af et meget primitivt sigtemiddel, der bestod af to halvbuer, som - afhængigt af den afstand, man ville have granaten ud på - skulle flugte med granatens cirkel. Vi skød efter nogle store skiver, som vi så at sige aldrig ramte. Der var ikke mange, der var i tvivl om, at bekæmpelse af kampvogne med Energa-granater var lig med rent selvmord. At så rekylen fra geværet svarede til et spark fra et velvoksnet muldyr, var en anden sag. Enkelte forsøgte sig med at holde geværet i armene for at undgå sparket. Det gjorde bare sparket om muligt endnu kraftigere. En enkelt nåede da også at brække kravebenet, da han alligevel ikke kunne

holde geværet i armene.

Fysiske udfoldelser

Rekruttens fysik skal bygges op. Det skete på flere måder. FORSK sørgede ganske grundigt for, at vores fysik blev bygget op. Der var fire metoder, som alle blev brugt flittigt: Marchture, løbeture, gymnastikken og endelig feltbanen. Når man hele sit liv har været en traumatisk oplevelse for de stakkels gymnastiklærere, der på et par skoler - med ildhu, skal det siges - havde forsøgt at lære en håbløs elev at slå kraftspring, springe over hest og andre sære gymnastiske gøremål, er der vel intet at sige til, at Flyvestation Karups enfant terrible på det gymnastiske område, fenrik Kranker, ret hurtigt blev bragt til samme niveau af traume efter at have oplevet undertegnede ubehjælpssomme forsøg i gymnastiksalen. Fenrikken var en rank, flot mand med bølget hår og en lille kommandostok af bambus. Han var det, mange mathelever opfattede som en plageånd. Når man havde iført sig det af Flyvevåbnet udleverede gymnastiktøj og Tretårn gummisko, så alle lige rædselsfulde ud. Stoffet var billigt, pasformen elendig og farverne gyselige. Så gik det ellers over stok og sten ind i gymnastiksalen under fenrik Krankers høje kommandoråb. Gik det ikke kvikt nok, så var fenrikken der med et velrettet rap af sin lille "kommandostok". Det kunne få selv undertegnede til at oppe sig. Efter således at have svedt en lille times tid med alle de kendte øvelser fra fjederhop på stedet til spring over hest og balancegang på bommen, for ikke at glemme baglæns opsving over bommen, så var det tid til at "bade". Når "bade" er sat i gåseøjne, er det, fordi der ikke var tale om bad, men afspuling i iskoldt vand. Afspulingen foregik i et djævelsk apparat, udtænkt af en rekruthader. Apparatet var en lang gang, som i midten havde en cementkegle ca. 50 cm høj. Oven på keglen lå der et 2" vandrør, som der med få cm's mellemrum var boret huller i. Samme rørkonstruktion fandtes nede ved gulvet i livhøjde og lidt over hovedhøjde. Alle hullerne var rettet således, at de ramte delinkventen alle steder på kroppen. Så blev der lukket op for det kolde vand. Alle ca. 50 mand stod, som Gud havde skabt dem, og så var det bare med, med skrævende ben på grund af cementkeglen, at komme igennem denne "Djævelens Dal" så hurtigt som muligt. Fenrik Krankers glæde over gymnastikkens velsignelser gjorde, at vi altid var sent på den, så badetiden blev forkortet til det mindst mulige. Det betød, at aftørring og påklædning foregik under høje råb fra vore befalingsmænd om, at vi havde travlt. Det kolde vand blev nødtørftigt tørret af. Halvvåde kom vi i uniformen og var klar til at træde an ude foran gymnastiksalen.

En dag skete katastrofen. Jeg havde glemt mine Tretårn gummisko. Himlens sluser åbnede

sig, og ild og svovl i form af fenrikkens ordflod flød ned over staklen. "De får præcis ti minutter til at hente de gummisko", lød ordren. Gode råd var dyre; hvad ville der ske, hvis det ikke blev nået. Turen hjem til FORSK var på ca. tre kilometer. Ingen havde endnu klarlagt seks kilometer på ti minutter, til fods vel at mærke. For anden gang denne formiddag åbnede himlen sig. Denne gang kom åbenbaringen i form af en chauffør fra kostforplejningen. Han blev sat ind i den prekære situation. Også han havde klare erindringer om fenrik Kranker, så han sagde: "Hop ind, vi når det!" Turen til FORSK og tilbage blev gjort på rekordtid, og da de ti minutter var udløbet, kunne undertegnede melde sig tilbage til en noget overrasket fenrik, der bestemt ikke syntes om, at den af ham indgåede aftale var overholdt. Og det uden at delinkventen havde fået sved på panden. Det affødte naturligvis en ny skideballe for at have snydt og i øvrigt være alt det, der gjorde fenrikkers liv uudholdeligt. Det var en dejlig oplevelse.

Omme bag gymnastiksalen lå feltbanen. Her var det oversergent Sørensen, der "opmuntrede" os, når vi fræsede hen over forhindringerne. Meningen med det, vi lavede, var mere indlysende end det, der foregik i gymnastiksalen, men derfor ikke mindre anstrengende. Selvfølgelig gik der "sport" i at komme først igennem feltbanen. Det lykkedes aldrig for undertegnede at komme først, men altid at komme igennem. Her øvede vi også kast med håndgranater mod døre og vinduer og meget andet; det havde dog en mening. Ind imellem foretog vi en øvelse der hed "Harehop". Det foregik i løst sand med geværet liggende over nakken. Vi fik at vide, at det skulle være godt for lårmusklene, jo-tak, det kunne i hvert fald mærkes i kroppen bagefter.

Skydebanen

Der blev marcheret en del på FORSK. Transport med lastbiler fandt så at sige aldrig sted. Skulle man på skydebanen, som lå ude i flyvestationens nordvestlige hjørne, ja, så var det den naturligste ting af verden, at vi skulle marchere derud. Det vil sige, når fenrik Lund stod for marchen derud, så foregik det i løb. Ganske vist var afstanden til skydebanen kun knap fire kilometer. Men det kunne fenrikkens hørelse ændre dramatisk på. Det skete jævnlige, at han hørte, at vi "tabte trit". Når den slags uhyrligheder sker i et velordnet forsvar, er der kun et at gøre: "Svingning til venstre og til venstre" og tilbage for at hente trit dér, hvor det blev tabt. Med en rimelig høj puls nåede vi frem til skydebanen. Nu skulle det vise sig, om alle øvelserne med sigtekasserne nede på Store Plads havde båret frugt, og om øvelserne i våbenbetjening sad, hvor de skulle. Lige pludselig var det alvor; det var ikke længere øvelsespatroner, der blev puttet i kammeret. Den første skydning fore-

gik på kort afstand af skiverne med en speciel patron, som ikke havde så stor krudtladning; således huskes det i al fald. Senere rykkede vi ud på 100 meter linjen og endelig ud på 200 meters afstand af skiverne.

En dag skete der noget meget ubehageligt. Vi var færdige med en skydning på tid. Det betød, at ikke alle havde fået afgivet alle de patroner, der sad i magasinet. Således heller ikke 82 "Hedehusene". Han stod og fumlede med at aflade sit gevær. Pludselig gik der et skud af. Den dag var det ikke morsomt at stå ved siden af 82 og mærke trykket, da projektilet forlod geværmundingen. En af befalingsmændene - det huskes ikke hvem - rev geværet fra 82 og pandede ham en ordentlig én på hovedet. Herefter blev han hevet væk fra skydelinjen og fik jordens største skideballe. Det huskes ikke, hvad de senere konsekvenser af sagen blev, men ubehageligt var det.

På vejen hjem fra skydebanen fulgte man slaviske procedurer fra turen derud, vi hentede tritret nogle gange, men var efterhånden blevet vænnet til det med at gå og løbe, så det var ikke så slemt mere.

Øvelse i mørke

En meget tidlig vintermorgen havde flyverløjtnant Mogensen besluttet, at nu skulle vi på mørkeøvelse. Under sædvanlig råben blev vi vækket klokken halv tre om morgenen. "Træd an i gården fuldt feltmæssig", gjaldede det gennem bygningen. Vi tumlede ud af køjerne for at få vasket den værste søvn ud af øjnene og komme i tøjet for at træde an i gården. Lillebror havde som altid problemer. Han kunne ikke finde sine ting. Vi fik også ham i tøjet og var så klar til at marchere ud ad lågen mod terrænet Øst for Gedhus. Ude i den jyske plantage gik vi i gang med at bygge bivuakker. Da vi var færdige, og Mogensen ikke var tilfreds - for det blev han aldrig - kunne vi bryde det hele ned igen. Efter en noget sen morgenmad satte kolonnen kursen nordover mod Over Uhre, over Karup Å - vi benyttede broen - og videre nordøst på, indtil turen igen gik vestover mod Karup by, og vi endte nede ved Karup Å lige nord for flyvestationen. Nu skulle der oprettes pigtrådsspærringer og indrettes stillinger. Det var vanskeligt at slå pælene i den frosthårde jord, men det lykkedes. Middagsmaden blev serveret i det fri fra en kostforplejningsbil. Sjældent havde "Kostens" mad smagt så godt. Sidst på eftermiddagen kunne vi bryde det hele ned og marchere/løbe hjem til FORSK.

ABC uddannelsen var en sælsom oplevelse. Vi lærte, hvordan vi fik den klodsede gasmaske på på meget kort tid. Vi lærte også, hvorledes vi fik regnslaget placeret og det hele strammet til, så gassen ikke kunne ramme os direkte. Det mere sælsomme ved det var, at vi skulle lære at løbe med gasmasken på. Vi løb altid mindst så længe,

19 år gammel og nyligt udnævnt til math i Flyvevåbnet.

Som det ses, blev der kælet meget for pressefolderne på ærmerne.

Jeg husker, at jeg var meget stolt over at have overlevet både Forskolen til Flyvevåbnets Mathskole, Mathskolen i Værløse og OJT på Karup.



at de første løb på hovedet ned i grøften af udmattelse. Denne form for øvelse holdt op, efter at flyverløjtnant I af reserven Mogensen havde overtaget delingen. Vi fandt aldrig ud af hvorfor.

Så var FORSK ved at være forbi. Den 28. februar oprandt. Der havde været rygter om, at vi skulle marchere til Jonstrup; det havde tidligere hold nemlig gjort. Så galt gik det dog ikke. Vi fik pakket køjesækkene og marcherede over til Gedhus Holdeplads for at tage bumletoget til Herning, hvor vi skiftede til et andet bumletog, der holdt ved alle stationer, indtil vi nåede færgen i Nyborg. Vi nød ikke den luksus, at toget kørte om bord på færgen. Nix, vi måtte slæbe vort grej om bord, hvor vi så kunne "nyde" kostforplejningens standard madpakke. Videre med toget mod Københavns Hovedbanegård, skift til S-toget til Ballerup, hvor vi blev hentet i lastbiler og kørt ud til Jonstruplejren.

Hermed var livet som rekrut slut. Vi blev dog hurtigt bragt ud af en eventuel vildfarelse om, at man kunne tage lettere på livet. Sådan blev det ikke.



Poul Erik Andersen

startede i Flyvevåbnet i april 1954, og det var - som for så mange andre - på Flyveskolen på Avnø med efterfølgende uddannelse i Canada. I december 1955 kom han tilbage til Danmark og var i en periode i ESK 727, hvor der dengang blev fløjet med F-84. Derefter blev han overført til ESK 721, der på daværende tidspunkt lå i Kastrup Syd. Men i maj 1956 blev den overført til Flyvestation Værløse, og det blev derefter stort set Poul Eriks faste tjenestested, indtil han blev pensioneret i januar 1993.

Fra F-84 til C-130

De første år i ESK 721 fløj Poul Erik Andersen Catalina, og i januar 1957 kom han som 2.pilot af sted på sin første vintertur til Grønland, hvor basen var Narsarsuaq. "Det var noget af en barsk



oplevelse at komme derop til en temperatur på minus 35 grader," fortæller han. Nogen tid efter blev en af kutterne, "Ternen", fra marinestationen i Grønnedal iset ned og forsvandt. Med assistance fra endnu et fly, som blev kaldt op fra Danmark, blev de sendt på eftersøgning, og de fandt kutteren mindre end 50 meter fra land, hvor den var blevet overiset og var vendt omkring, og hele den fem-seks mand store besætning omkom. Det var ikke nogen rar oplevelse, men den fortæller helt klart om de meget krævende forhold, som der ikke mindst dengang blev opereret under om vinteren så langt mod nord.

Noget anderledes var det om sommeren, hvor Poul Erik i 1957 var i Grønland i tre måneder.

Året efter kom der i august måned en forespørgsel til eskadrillen, om man kunne undvære nogle piloter til at flyve i Libanon for noget, der hed UNOGIL (United Nations Observation Group in Libanon), og der var fem mand, som meldte sig til denne opgave. Det var en ny og noget anderledes flytype, de skulle flyve med, nemlig en Birddog, der var et lille tosædet Cessna-fly, som var velegnet til at flyve rundt i og checke, hvad der foregik i de forskellige områder, bl.a. op mod grænsen til Syrien. Det stod på indtil udgangen af 1958, og hjemme igen på Værløse kunne Poul Eriks så atter sæt-

Catalina PBY 6A fotograferet i november 1960 ud for Flådestation Grønnedal.

te sig i sædet i Catalina og lidt senere også i C-47. Så kom tiden, da det blev besluttet at anskaffe nogle C-54, og i den forbindelse blev Poul Erik sammen med nogle flere sendt på kursus på Rhein-Main i Tyskland, der dengang var en amerikansk flybase. Her lærte de altså at flyve dette noget



C-54 Skymaster

større fire-motorede fly, som i en årrække var Flyvevåbnets flagskib, og som bragte dem langt omkring i verden, bl.a. til Wheelus Air Base i Libyen i forbindelse med skydetræningen med F-86D – flyvninger, der varede ti timer med optankning undervejs - og til El Paso i USA, hvor NIKE- og senere HAWK-skytterne blev uddannet. Disse ture til Texas tog fire dage med stop undervejs i Keflavik på Island, Goose Bay i Canada og så et eller andet sted midt i Amerika. Og når de så omsider var fremme, skulle fly og besætning vente i otte-ti dage, til raketfolkene atter skulle hjem. "Så der blev da lidt tid til at se nærmere på Texas," mindes Poul Erik.

Mens C-54 altså var Flyvevåbnets flagskib, så var C-47 stadig arbejdshesten, og Poul Erik mindes med glæde turene ud i Europa, som var noget anderledes, end når der i dag suses frem og tilbage til mange forskellige udenlandske destinationer. Det gik ikke så stærkt dengang, og der kunne heller ikke flyves så langt. Det betød bl.a., at der mange gange måtte overnattes, og at der derfor blev mulighed for at få en helt anden oplevelse af lande og byer, end man kan i dag, hvor man oftest er hjemme igen samme dag. Som et eksempel på sådan nogle ture nævner Poul Erik de jævnlige flyvninger med post til de danske styrker i Gaza-området. Der blev dog ikke fløjet helt til Gaza, men blot til Pisa i Norditalien, hvor canadere så overtog transporten resten af vejen. Men det danske fly skulle vente i Pisa, til det canadiske en dags tid eller to senere vendte tilbage og denne gang med post, der skulle med hjem til Danmark fra soldaterne derude.

I 1975 blev det så bestemt, at Flyvevåbnet skulle have tre C-130 Hercules. Det betød nye kurser for piloter, flightengineers og navigatører, 22 mand i alt i ca. tre måneder i Little Rock, Arkansas i USA og derefter hos Lockheed i Atlanta, hvor de tre indkøbte fly stod klar, og hvoraf Poul Erik som kaptajn fløj den første - 679 – hjem i april. "Den havde kun fløjet i seks timer, da vi overtog den," husker han, "og den lugtede som en ny bil".

De nye fly betød igen nye muligheder og nye oplevelser gennem en årrække. En væsentlig for-

skel i forhold til de tidligere transportfly-typer i Flyvevåbnet lå i, at det hidtil havde været oprindeligt civile typer, som var blevet tillempet til de militære opgaver. Med C-130 fik man for første gang et transportfly, som lige fra første streg på tegnebordet var beregnet til det, det skulle lave, nemlig militær anvendelse. "Det var rart," siger Poul Erik, "for det gav os nogle muligheder, som vi aldrig havde haft før". Og han nævner udsendelsen for Røde Kors til Sudan i 1985. "Her var det til tider sådan," fortæller han, "at nogle af de pladser, vi skulle flyve til med forsyninger, var oversvømmede, og derfor måtte vi flyve andre steder hen og lande på meget primitive pladser, som vi umuligt kunne være kommet på med de tidligere typer." Normalt blev der gennemført to flyvninger om dagen med 19 tons på hver flyvning, først og fremmest korn, som de sultende flygtninge i lejrene kunne male og bruge til brød.

Poul Erik nævner også flyvningerne til Grønland som noget helt specielt. Det var sådan, at det normalt blev sendt derop i en tre måneders periode, hvor der skulle løses nogle bestemte opgaver; men hvordan de kunne løse dem, måtte de i det store og hele selv finde ud af – naturligvis inden for visse rammer. Men netop dette, at det i så høj grad var overladt til den enkelte besætning selv at klare de givne opgaver, var noget, der gav en stor tilfredsstillelse.

Ved siden af flyvningen havde Poul Erik opgaven som flyvesikkerhedsofficer på Værløse de sidste to år, indtil han gik på pension i 1993. Og under ét ser han tilbage på de næsten 40 år i Flyvevåbnet som nogle virkelig udbytterige år med et fortrinligt samarbejde med mange gode kolleger. "Man er vel nok tilbøjelig til først og fremmest at huske alt det gode og positive, og selvfølgelig har der da også været sure stunder ind imellem," slutter Poul Erik af. "For som han sagde, kloakarbejderen, da han blev interviewet om sit arbejdsliv: Det kan jo ikke være chokolade alt sammen!"

BAaN

Til Index



Erik Thingbo

er uddannet som flymekaniker, og han begyndte sin karriere i Flyvevåbnet i 1956 – en karriere, der derefter varede i mere end 40 år.

I 1957 blev Thingbo tilknyttet Pembroke-fligten som flymaskinist, hvor hovedopgaven var at flyve SAR-missioner. Tre år senere blev han overflyttet til Catalina, hvor han dels fortsatte med SAR-flyvninger, og dels deltog i et stort antal flyvninger til og i Grønland, indtil Catalina-flyene blev endeligt udfaset af Flyvevåbnet i 1970. Den 13. november dette år var han som besætningsmedlem på L-861 med på afskedsflyvningen landet rundt, som blev gennemført med de tilbageværende tre Catalinaer. Han kom imidlertid med på endnu en flyvning med den gamle, hæderkronede flytype, nemlig da L-866 den 30. maj 1974 blev fløjet fra Værløse til RAF Station Colerne i Wiltshire i England. Dette fly kan i dag ses på RAF Museum Cosford.

Efter sin pensionering har Erik Thingbo været meget aktiv i Flyvevåbnets Historiske Samling og her specielt i arbejdet med at restaurere Catalina L-861, der nu kan ses på Flyvevåbenmuseet i Stauning.

På SAR-missioner med Pembroke - og alt muligt med Catalina

Mulighederne og vilkårene for at flyve SAR-missioner var væsentligt anderledes i 1960, end de er i dag. Det skyldtes først og fremmest det materiel, der var til rådighed dengang. Den type redningshelikopter, man havde, var Sikorsky S-55, og dens rækkevidde var ret begrænset. Det gav ikke mulighed for at gennemføre egentlige eftersøgninger, og til det formål anvendtes der-



for gennem en årrække de fastvingede typer Pembroke og Catalina.

Om en sådan eftersøgnings-mission fortæller Erik Thingbo:

Den 31. juli 1960 blev vi *scramblet* på vagten i Aalborg, hvor vi holdt SAR-vagt med Pembroke 696 og med P.K.Hansen som pilot.

Vi skulle ud over Nordsøen og finde et norsk tankskib, der havde en sømand om bord, som havde fået blindtarmsbetændelse og derfor hurtigt skulle på hospitalet.

Da det var ret langt ude i Nordsøen, han skulle findes, og da S-55'erenes rækkevidde ikke var stor, blev den sendt ud til Vestkysten sammen med en tankvogn (lige hvor, husker jeg ikke). Der stod den så, indtil at vi havde lokaliseret tankeren.

Da vi havde fundet skibet, blev der sendt melding om positionen til S-55 helikopteren, der så

Thingbo klar til at gå i luften med en Pembroke.



senere kom frem til tankskibet. I mellemtiden lagde vi os i en *holding*, samtidig med at vi sendte signaler ud på SARAH'en, så helikopteren kunne finde os.

Så begyndte det store "show". Der var ikke vind nok til, at S-55'eren kunne *hover* (dens motorkraft var ikke tilstrækkelig). På grund af diverse antenner og master var det heller ikke muligt at lave et *pick up* over skibet, selv når det sejlede med al den fart, det kunne skyde. Derfor blev det foreslået, at patienten blev sat i en motorbåd, der så skulle sejle alt, hvad den kunne, op imod den svage vind, der var. Dette var dog heller ikke nok til, at helikopteren kunne lave sit *pick up*. Så fik motorbåden en line til tankskibet, der derefter satte alle sejl til for at få så meget fart som muligt i den lille båd, der hoppede og sprang i kølvandet fra tankskibet. Det var noget af et syn. Vi var alle glade for, at det ikke var os, der skulle hejses op. Der var dog mere sikkert og roligt i Pembroken. Til sidst lykkedes det for helikopteren at tage patienten om bord. Hvis det havde taget bare et par minutter mere, måtte det hele have været opgivet, da helikopteren ellers ikke ville have haft brændstof nok til at nå tilbage til kysten.

Alt endte godt. Patienten kom rettidigt på hospitalet, og helikopter og fly landede i god behold på Aalborg. Flyvetid for Pembroken blev på 5:00 timer på denne mission.

Min første Grønlandstur.

Det er altid noget specielt at operere med fly i Grønland. Men den første gang, man oplever det, er det noget *helt* specielt – og ikke mindst, når det som tidligere foregik i Catalina.

Om en sådan første tur i det grønlandske i perioden 1. juni – 1. august fortæller Erik Thingbo:

Turen startede med, at vi med rutfly fløj fra Kastrup kl. 23:50 d. 1. juni 1961 og landede på Søndre Strømfjord kl. 24:00 (lokal tid) - altså ikke bare en flyvetid på 10 minutter, men på bare 4:10 timer. Der stod jeg så i midnatssolen og så på de høje bjerge dér på Grønland. For blot ca. 4 timer siden var jeg i København. Det var bare ikke til at fatte.

Vi blev behørigt modtaget af luftgruppchefen, kaptajnløjtnant P.A. Jensen, (POL) .

Dagen efter var vi ude og se til Catalinaen L-868, som stod parkeret på den militære side af lufthavnen. Da vi kom ind i den, var vi ved at få et fløl; den stank af tørfisk m.m.

Det var som nævnt vores første tur til Grønland. Orla Schlage og jeg var 2. teknikere under



L-861 på Værløse i 1970

J.Lauritsens (Laurits) kyndige vejledning, Kaptajnløjtnanterne P.A.Jensen og Carstensen var hhv. 1. og 2. pilot. Løjtnant Villy Werther var navigatør, og telegrafisterne var Lange Ole og Tange. Vi kom med på en testtur, som varede 1:40 time. Det var en stor oplevelse.

Dagen efter fløj vi ned til Narsarsuaq (Bluie West 1). Dér var vi fast stationeret sammen med en hangarbesætning fra Værløse M-afd. Hg. 7. I den store hangar stod Catalina L-867; endvidere var den også hangar for Icelandairs DC-4 "Solfaxi"

På resten af dette togt var vi 2. teknikere henvist til at servere kaffe og 3 retters middag til besætning og passagerer, og med os selv var vi gerne 15 *souls on board*, så det var en anelig opvask, vi skulle igennem. For det meste foregik flyvningerne med disse sysler, så det var ikke meget, vi så af den grønlandske natur. En undtagelse var det dog, når vi skulle checke, om hovedunderstellet var korrekt låst i ned-position; så kunne vi nemlig se ud ad de små vinduer i hjulbrøndene. Der kom mange udbrud som, "av, så du det, det var utroligt flot".

I loftet på ilt- og hydraulik-rørene havde vi hængende en spegepølse og noget flæsk. Der skulle være "svaj" på spegepølse-madderne, når vi serverede dem. Det havde man fået før, så sådan skulle det fortsat være. Der skulle også laves pandekager; det var noget, Hans Rathje havde serveret, nogle år før vi kom til. Tit sendte vi ham en "venlig" tanke.

Jeg havde på et senere togt en sjov oplevelse med den amerikanske Base Commander fra Søndre Strømfjord. Vi havde hentet ham på SAB (Sonderstrom Air Base) for at flyve ham til Grønland. Undervejs blev der serveret en kop kaffe af min 2. mekaniker "Chris". Da Base Commanderen

bad om noget sukker, fik han en sukkerskål med en teske rakt frem; men da han tog en skefuld sukker, løb det meste ud af et hul i skeen. Det var boret, for at der ikke skulle samle sig gammel kaffe i skeen ved længere tids brug. Men Base Commanderen var helt sikker på, at det var en joke, vi havde lavet for hans skyld. Vi kunne ikke overbevise ham om noget andet, selv om vi viste ham alle vores andre teskeer. Han spurgte, om han måtte bruge den for at drille sin næstkommanderende. Han fik selvfølgelig en teske med hjem.

Engang på en tur ned langs vestkysten, hvor vi ikke havde passagerer om bord, tog vores navigatør Villy Werther en lur på buffen. På et tidspunkt løftede han hovedet og så på sit ur og spurgte mig, om ikke der var en stor isbræ inde til bagbord. Jeg røg ud i blisteret og kikkede, og jo, minsandten om ikke vi fløj lige forbi en sådan; det sagde jeg så til ham, og så sagde han bare helt roligt, at så holdt vi tiden, da det var Frederikshåb Isblink, vi passerede, og så slappede han af igen. Jeg var godt nok imponeret.

Hvad gik tiden så med, ud over at vi fløj 71:50 timer i juni måned til bl.a. Grønnedal, Godthåb, Holsteinsborg, Søndre Strømfjord, Disko bugten ved Jakobshavn, Julianehåb, Kap Farvel og Kutlek, hvor jeg så min første isbjørn. Jo, der blev også tid til en fisketur ind til Kingua søen. Det var nok det smukkeste, jeg havde set, og da jeg sagde, at det nok var ligesom at komme i paradiset, så grinede de "gamle rotter" og fortalte, at det også netop blev kaldt Paradisdalen. På Narsarsuaq gik vi ture i fjeldet, når tjenesten tillod det, samt tog på fisketure i havnen og i elven, der kommer inde fra Indlandsisen; dér kunne vi fange laks, som vi så røggede i "Kasper røghatten" - det smagte dejligt. Endvidere havde vi god underholdning fra vores 2. telegrafist Tange - Danmarks svar på Tommy Steele. Tange var en mester i guitarspil, og så kunne han synge gamle western-sange.

På et tidspunkt var der også arrangeret Polar-dåb; det var både spændende og skræmmende; men vi overlevede dog, og alle fik et bevis på, at vi havde krydset Polarcirkelen, og at vi var blevet behørigt døbt.

Vi besøgte Hospitals-dalen med det store hospital, som amerikanerne byggede til deres hjemsendte sårede soldater. Det blev bl. a. brugt under Koreakrigen. Der blev også afholdt grill-ture til Officers-dalen ved en smuk lille vandstrøm. Her hyggede vi os, når vejret var godt, og hvis vi kunne holde myggene fra livet, hvilket kunne være svært.

Da det blev Sankt Hans, var vi tilfældigvis på Søndre Strømfjord. Her blev vi alle inviteret ud til Lake Ferguson for at se Sankt Hans-bålet. Der blev sunget og danset og spist pølser m.m. Det var folk fra Hotellet, SAS og Grønlandsfly m. fl., der havde arrangeret denne festlige aften. Vi nød

at komme til SAB. De havde en god "Airmens Mess Hall" med grønsager og mælk, en NCO Club og en BX, hvor man kunne købe næsten alt (en spændende butik), samt et mejeri, der fremstillede alle tiders mælk og kakaomælk. Det fik vi ikke noget af på Narsarsuaq. Man kunne heller ikke købe øl på Narsarsuaq, kun lyst øl. Derfor var man berettiget til at modtage en flaske skarp spiritus og en flaske blød, som så skulle holde en hel måned. Det var ikke tilladt at indføre noget fra Søndre Strømfjord.

I juli måned fløj vi 86:40 timer. Ud over at flyve post og passagerer mellem en række forskellige destinationer fløj vi også sprøjteflyvninger. Dette foregik på følgende måde: Vi fløj til Grønnedal og gik på rampen, hvor vi fik 2-3 stk. 200 liters tromler om bord, hvorefter vi fløj tilbage til Narsarsuaq for at montere en spredebom under halen ved halelemmen; den blev forbundet med en håndpumpe. Så af sted igen til Grønnedal, hvor vi sprøjtede for myg over beboelsesområdet samt lejren og havnen. Det var ikke altid, at vi kunne få det hele ud af tromlerne, og så var det bare tilbage til Narsarsuaq, hvor det på uforklarlig måde lykkedes at få det sidste pumpet ud over "Landsbyen", hvor vores officerer boede med familien samt Iscentralens familier.

En søndag blev der arrangeret et besøg ovre i Kagssiarssuk med en kutter fra havnen. Basebesætningen og den flyvende besætning var blevet inviteret over til gudstjeneste, og bagefter skulle vi spille fodbold mod det lokale hold. Vi kom godt derover og erfarede, at kateketen Mosfeldt ikke var i bygden; han var taget til Julianehåb, og det var fodboldholdet for resten også. Så vi kom ikke i kirke og fik heller ikke spillet fodbold, men så gik vi på opdagelse i området. Der var nok at se; der er jo ruinerne efter Erik den Rødes boplads og en skøn natur. Nogen blev inviteret ind på ulkesuppe; det så og lugtede ikke særligt rart. Det gik bedre med deres imijak, en lokalt fremstillet snaps, meget ram og stærk.

Vi udførte også fiskeri-inspektioner langs den grønlandske vestkyst. Det var skik og brug for bl.a. portugisiske og andre landes fartøjer at drive fiskeri i det forbudte område inden for den sømilsgrense, der var gældende dengang. Det var praksis at sætte en masse små både i vandet, hvorefter moderskibet - ofte et stort træskib med 4-5 master - kunne gemme sig i en fjord eller ligge langt uden for fiskerigrænsen. Vi så engang en masse små både med kun én mand i hver; de sad og fiskede med snøre og stænger, og det blev mig fortalt, at de først kom om bord, når det var mørkt, eller når de havde hele båden fyldt med fisk. De var blevet hyret eller tvunget om bord ned i de spanske og portugisiske havne, hvor de var blevet fundet sovende efter en soldetur. Når så moderskibet var fuldt lastet og skulle hjemover,

skulle fortjenesten deles ligeligt mellem besætningen. Her fik jeg også fortalt, at det ikke var alle søfolk, der var så heldige at komme helt hjem; det var almindeligt, at flere af dem "skyllede over bord på hjemturen".

Nå, men så oprandt endelig den dag, hvor vi skulle hjem. Den 31. juli fløj vi fra Narsarsuaq til Sønder Strømfjord. Det tog kun 4:20 timer.

Da vi så skulle flyve hjem med SAS DC-8'eren sent om aftenen, fik vi at vide, at der ikke var plads til os alle, fordi Finansudvalget, der var på rundrejse i Grønland, lige var blevet hjemkaldt til et vigtigt møde i Folketinget næste dag. Så det var kun de ældste, der kom hjem den aften, nemlig "Laurits", "Lange Ole" og vores 2. pilot Carstensen. Vi andre måtte vente hele to dage, før det blev vores tur. Det var Orla Schlage, Tange og undertegnede.

► Erik Thingbo og daværende chef for ESK 722, L. Tophøj, ved udfasningen af C-47 i 1982.

Med billedet herunder giver Thingbo selv svaret på det spørgsmål, som han stillede sig siddende på Catalinaen i Grønland: 45 år senere sad han på samme sted under arbejdet med at flytte flyet fra Teknisk Museum i Helsingør til Flyvevåbenmuseet i Stauning.



Catalina navigator

1965 - 1969



Min karriere som navigator

En sommerdag i 1965 ankom tre nybagte navigatører til Flyvestation Værløse efter endt uddannelse i Canada, NIK, JON og ERI, hvor jeg NIK var den ældste, lige fyldt 22 år. Vi var de første i Flyvevåbnet, der gennemgik uddannelsen til *long-range radio-navigators*, idet allerede tjenestegørende navigatører enten kom fra nat-jagerne, hvor de havde fløjet som radar-intercept navigatører, eller fra Søværnet.

Vi var og så meget unge ud, men det tog man nu pænt, og det blev besluttet, at vi skulle stationeres i Eskadrille 722, der på det tidspunkt fløj stationens Catalina fly. Vores navigatørkollegaer (Lissner, Ring, 78, Skrige-Hans, Schøtt, Flygelring og et par stykker mere, som jeg ikke kan huske navnene på) havde "selvfølgelig" ikke fået nogen besked om, at vi kom, så tingene blev lidt improviserede og helt praktisk orienteret - hvilket var en fordel for alle.

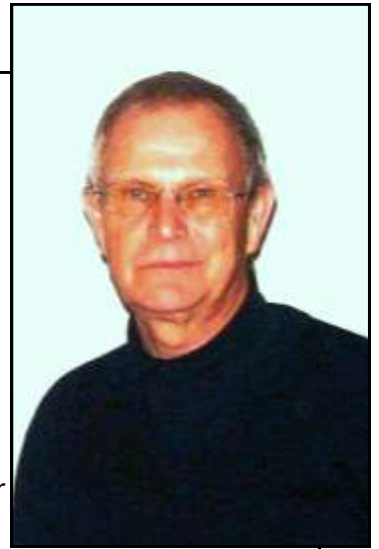
Vi selv havde ingen anelse om, hvilke af de fly, som Flyvevåbnet havde, at der brugte navigatører, eller hvordan man brugte dem, og inden afrejsen til Canada var de eneste fly, vi havde sidet i, de Chipmunks vi lærte at flyve i på Avnø.

Uddannelsen i Canada var meget grundig og varede lidt mere end et år, og jeg havde 45 timer på C-45 Expeditor og 136 timer på C-47, hvoraf 139 var dag og 42 nat. Før den tid havde vi trænet i det mest avancerede udstyr og med de mest moderne metoder, som man rådede over dengang. Der var bl.a. airplot computer, periskopisk sextant, skylight compass og 360 grader radar. Metoderne var - bortset fra klassisk plotning - udviklet med astronavigation, taktisk flyvning og grid/gyro navigation afsluttende med introduktionsflyvning med Yukon transportfly og Neptune og Argus anti-båds fly.

Min første flyvning som navigatørelev var en kort SAR-test

Ole Nikolajsen (NIK)

blev som en af de første uddannet i Flyvevåbnet som long-range radio-navigator, og som sådan fløj han i en årrække i ESK 722 og senere i ESK 721. Det var i 1960'erne og 70'erne – en spændende tid og i høj grad en pionértid, men også en tid, hvor der blev stillet meget store krav til det flyvende personale. Til sidst blev kravene så store, at de ikke kunne forenes med et liv med kone og to børn, og han besluttede derfor at forlade Flyvevåbnet til fordel for et job som flyveleder i Kastrup. I 1980 emigrerede han fra Danmark for at arbejde som flyveleder ude i den store verden. Siden 2002 har han været bosat som pensionist i Frankrig.



den 28. juni 1965 med C-47 K-681, der skulle introducere mig til landingsprocedurer i Værløse (her løste brændstofdækslet sig af, så benzinen fossede ud af vingen, så vi måtte skyndsomt lande). Allerede næste dag kom den store overraskelse med min første Catalina-tur med PBY-5A L-853 ført af CRI, med hvem jeg senere udviklede et virkeligt godt og kammeratligt samarbejde. Det eneste, der var rigtigt at navigere med, var en basic Decca-installation d.v.s. de tre "lane ure" og radiokompasset, men formålet var jo også at træne mig i at operere Decca og SARAH modtageren.

Herefter gik juli måned med daglige træningsflyvninger, VOR og TACAN navigation på C-47, Decca-log på S-55 helikopter, Decca SAR træning og introduktion til og træning med APS-42 radaren, der jo både sad i PBY-6A'eren og C-54'eren. Den 13. juni syntes man, at det var så vidt, at jeg kunne checkes ud som SAR-navigator under SAR øvelsen "Bright Eye II". I alt blev det til 21 timer i den måned.

I mellemtiden var Træningskommandoen kommet sig over forskrækkelsen over, at vi var hjemkommet, og bestemte, at vi skulle uddannes til reserveofficerer på Officersskolen i Jonstrup. Samtidig blev vi undervist i luftfartsregler, meteorologi, navigation!! og andre ting såsom flyvestationsforsvar. Den første oktober blev vi så udnævnt til FLLT-2, og lønnen steg fra 780 kr. til 1200 kr. om måneden.



Træningen og SAR-vagterne blev intensiveret i oktober, hvor vi fløj praktisk talt hver dag både på C-47 og PBY-5A og 6A, hvilket var godt, da navigatører ikke havde fast flyvetillæg, men fik 40 kr. per flyvedag (og 80 i det Nordatlantiske område, som åbenbart var farligere at flyve i). Da jeg var gift, og min husleje i Lille Værløse var 880 kr. om måneden, var det kærkomment (og helt nødvendigt). Ind imellem flyvningerne var jeg under uddannelse til dispatcher i O-Afdelingen, hvorfra alle transportflyvningerne blev beordret og deres papirer udfyldt. Her var OL O. Krarup chef, så jeg fik mange fiduser at vide om de tidlige Grønlandsflyvninger, og han tog mig med på en fire dages C-47 flyvning til mange NATO baser i Frankrig.

Indtil nu havde vi ikke været ombord på de sidste nye sølvskinnende vidundere i Værløse, C-54 og S-61, men den 2. november fløj jeg en times SARAH øvelse på S-61 U-240. Den 7. november blev vi introduceret til C-54'eren, da vi alle tre elever næste dag skulle på en kombineret transport- og navigationstrænings-tur til Nord- og Østgrønland. Denne tur varede nu kun 30 minutter, da vi – som det vil være nogle bekendt - endte i vandet med N-605. Efter at være reddet af en fiskekutter blev vi fløjet fra Ebeltoft i en S-61, der jo brugte jetfuel. Man var nemlig ikke sikre på, om nødlandingen skyldtes benzin-forurening!

Næste dag mødtes vi om morgenen i eskadrillen til debriefing, og eskadrillechefen holdt en opløftende tale. Han var jo i øvrigt også skipper på det forulykkede fly, så det var meget naturligt! Havarikommissionen afhørte os så, og vi gik ned til en C-54, hvor vi gennemgik hele hændelsesforløbet. Derefter tog "Clemme" (eskadrillechefen) os på en lille flyvetur i en C-54, og så talte vi ikke mere om den historie. Sådan gjorde man dengang, og det var helt fint. For at være helt sikre blev vi sendt ud på træningsture med C-47 de næste 3 dage. Den 2. december var jeg navigatøreløv på erstatningsflyet til Grønland, hvor vi droppede juleforsyninger til de østgrønlandske stationer, en skøn tur, der for det meste foregik i mørke og med stærke nordlys i grønt og gult.

Hjemme igen foregik den meste tid med SAR-flyvninger med S-55, S-61 og som noget nyt med Alouette III.

Januar 1966 blev vores sidste måned ved



Eskadrille 722, da Catalina-fligten blev overflyttet til Eskadrille 721 den 1. februar; men jeg udnyttede tiden til en del helikopterflyvning ind imellem SAR-beredskabet på Catalinaen og en enkelt C-54 flyvning til Bodø.

Natten til den 1. marts nedkom min kone med vores søn Timm, og jeg var med til fødslen om natten - i flyverdragt, da jeg skulle møde i eskadrillen kl. 0700 til min udstationering i Grønland. Min kone var IKKE særligt imponeret, da jeg først kom hjem en måned senere.

CRI var skipper, og for min omskoling til grønlandske forhold stod Werther, der var eskadrillens faste navigatør ved Luftgruppen (han var grønlandsk gift og boede på NAB).

Flyvningerne foregik som VFR med jordsigt uden brug af flight log eller andre papirvarer, og Werther sagde blot "gør, som du synes, og hvis der er problemer, så kald på mig", hvorefter han satte sig ind i passagerrummet. Da vi nogle dage senere var nødt til at lave en radarindflyvning i dårligt vejr ind gennem Skovfjorden til NAB, stod han dog klinet til ryggen af mig!

Min udstationering blev meget lærerig både navigationsmæssigt og socialt, og vi tilbragte også tre dage på Thule AFB samt gennemførte isrecce syd for Cap Farvel. Den 3. april var vi hjemme i Værløse igen, og den dag i dag tror min kone, at det var et komplot, at jeg allerede den 18. fløj med C-54 til Grønland på en tur, der varede måneden ud. På vejen tilbage til Værløse fik jeg mit "final" check og kunne nu som 23 årig finde vej "i hele verden".

I maj var jeg på Færøerne og på Grønland, og fra slutningen af måneden indtil midten af næste måned gik turen til El Paso med raketfolk.

Fra den 18. juli til den 22. august var PBY-6A L-863 mit hjem. Med Palle Krag som skipper fløj vi østkysten af Grønland tynd med base i Mestersvig. Der var snart ikke den hytte, vi ikke besøgte og lagde depot i, bl.a. talløse sække med kul, som vi selv havde fyldt på kajen i Mestersvig. I oktober var jeg i Grønland med C-54 og hele november igen med L-866 sammen med den "nye" skipper Borgnæs. Året 1966 bød på i alt 558 flyvetimer.

Januar 1967 startede med en SAR-flyvning til Grønland den 3., men ellers var det kun daglige

SAR-beredskabsflyvninger, og resten af foråret stod mest på C-54 flyvning. I juli fløj vores nye eskadrillechef AB og Admiralen for Grønnedal rundt om Grønland (venstre om) med mig som navigatør. Den 15. august fløj vi L-868 til Mestersvig, hvor vi overtog L-861 fra Luftgruppen for derefter at flyve til Station Nord for derfra at udlægge depoter langs nordkysten af Grønland med landing på søen ved Cap Morris Jessup og Frankfield Bay tæt ved Canada. Herefter gik turen til Mestersvig, hvorfra vi udlagde depoter langs kysten. Den 10. september var vi hjemme igen. Allerede fra den 13. til den 18. syntes Flyvevåbnet, at jeg skulle flyve med Catalina til Færøerne og fra den 22. til den 25. gik det med C-54 til Vestgrønland og tilbage.

Pludselig skulle vi nu træne på C-47'eren i taktiske low-level flyvninger og måtte tilbringe tid på Aalborg. For at forberede mig skaffede jeg mig flere ture med Stationsflightens Chipmunk; men fra den 20. til 24. gik turen igen til Grønland med en erstatningsmotor til Catalinaen på NAB. Og det samme gentog sig i november. På dette tidspunkt blev vi forfremmet til FLLT-1.

Pludselig fik vi at vide, at der ville tilgå fire nye navigatører (først AND og nogen tid efter BAY, HAS og TIN), hvilket var heldigt, da næsten samtlige af de "gamle" var "sivet" væk, og vi kun var i alt fem tilbage, hvoraf én var fast ved Luftgruppe Vest. I december var det igen Grønland med C-54; det foregik som en SAR-flyvning til Østgrønland. I 1967 blev det til 580 timer, hvoraf 238 var på Catalina.

Vi var nu så få navigatører tilbage, at vi så at sige fløj hele tiden. Fra 2. til 6. januar gik turen igen med C-54 til Grønland, og den 9. til 24. var vi igen i El Paso med raketfolk. 14. til 16. februar var der transportflyvning til det sydlige Europa og 20.-23. til Grønland med C-54, hvor vi på hjemturen fik at vide over HF, at vi næste dag skulle til Cambodia med tre C-54, så der var tryk på planlægningen. Vi kom hjem igen den 7. marts. 22. marts - 4. april var jeg på ferieafløsning i LG Vest.

På dette tidspunkt havde alle de "gamle" (de var vel 10-15 år ældre end os, altså i midten af trediverne!) navigatører forladt os, og pludselig stod jeg som tjenesteældst som NAV-flight commander, samtidig med at jeg fyldte 25 år.

Den 1 januar 1969 fløj vi en bevæget patientevakuering til Vagar, hvor vi som det første fly landede ved nat med brug af "goose necks". For dette fik Bülow og jeg tildelt "Anerkendelse for Særlig Rådsharhed og Fremragende Luftmandskab".

I 1968-69 skete der en masse i NAV-flighten. Vores lille team moderniserede standarden, indførte en fast træningssyllabus for nye navi-

gatører, arrangerede årlige "proficiency checks" og fastlagde faste procedurer for navigationen over Atlanten og på Grønland med minimum requirements og procedurer for "onboard radar approaches" for stationerne på Grønland. Der blev indført en NIF håndbog i lighed med piloternes PIF (Pilots Information File), og for taktiske flyvninger med C-47 blev der lavet lavflyvnings træningruter i Jylland og udviklet en computer til udregning af nedkastningspunkt. Og meget mere. Vi fik også indkøbt nye digitale Loran/Loran C modtagere og den nye luksus C-54G N-586 blev leveret med periskopisk sextant.

Den 1. august forlod jeg Flyvevåbnet og blev flyveleder i Kastrup; jobbet kunne simpelt hen ikke forenes med kone og to børn. Kort tid efter forlod også ERI og JON eskadrillen, og AND fulgte efter ved udløbet af hans kontrakt.

Jeg fløj to "afskedsture": en med C-54 til Wiesbaden med min "yndlings C-54 skipper" JOR og en Catalina "vandops tur" i Kattegat med min gode ven RAS (nu BEN).

Der har da været fare på færde!

Bange i et fly har jeg aldrig været, og jeg har da siddet i 102 forskellige typer, men bekymret, ja!

Vi var på eftersøgning med en Catalina syd for Kap Farvel i lav højde (200-300 fod) i en meget stærk storm med en vind på omkring 120 knob (flyets fart). Flystellet knagede og bragede, ja næsten skreg, og vi var alle syge (og man har jo hørt om vinger, der falder af fly!). Det bekymrede mig noget, og efter en time måtte vi opgive, da vi var foruroligede over, at flyet ville kunne tage varig skade. Trawleren, vi ledte efter, blev aldrig fundet. Det var den trawler, der sidst havde haft kontakt med skibet Hans Hedtoft i 1959!

En anden gang røg vi under start fra Grønnedal med fuld kraft ind i en isflage. Vi troede, vi skulle synke, men intet var sket. Min kone var i øvrigt med på denne flyvning (POL, tak fordi du som operationsofficer gav hende lov!).

En halv time senere startede vi efter at have droppet 400 gallons fuel på rampen. Det var mørkt, da vi kom til Sønderstrøm for en GCA anflyvning. Understellet ville imidlertid ikke ned - det var frosset fast, og lige meget hvad vi prøvede, var der ikke noget at gøre. På vejen ind havde jeg set nogle store våger på Søndrestørfjorden (sorte stykker i den hvide is i mørket), og vi landede nu i en af dem og recyclede understellet, og det kom ud. Herefter vendte vi rundt, satte hjulene ind og startede. Kort efter start klappede vi hjulene ud, og efter to forsøg lykkedes det os at lande på Sønderstrøm.





Mestersvig 1968

Noget særligt positivt?

Ja, de fleste af mine 791 timer på Catalinaen. Vi havde et helt fantastisk crew samarbejde, hvor alle stolede på og respekterede hinanden. Piloterne var fantastiske til at holde kurs og fart, hvilket hjalp enormt på lange ture. Teknikerne var enestående og arbejdede tit i fri luft i meget lave temperaturer, og jeg oplevede aldrig en teknisk aflysning. Flight engineererne var også helt fantastiske til at kontrollere motorerne, og for det meste fik de benzinforsbruget ned til 60 gallons per time per motor, uden at vi mistede fart. Det mest imponerende for mig var at se dem file propelspidserne lige efter en "stall landing" på vandet, hvor flyet jo kommer helt under vand med snurrende propeller. Bagefter var der ikke en eneste rystelse at spore fra motorerne!

Det var også fint, som skipperne kunne trimme flyet for at få mest mulig fart på. Palle Krag ville sige, "der er noget tungt i halen", og en enkelt kuffert blev flyttet derfra ud i næse-rummet, hvorefter vi igen fløj 105 IAS.

Uden vores telegrafister ville vi have været alene i den store verden; SSB HF var kun ved at blive indført, så det meste foregik med morse.

Så var der naturligvis også de mange sammenkomster i Catalina Baren, hvor både CRI, RAS og andre var i fin form.

Specielt om Catalinaen

Catalinaens største problem var vægten, der selvfølgelig påvirkede flyets præstationer og dermed vores operationer. Under krigen havde PBY-5A og 6A en maximum startvægt på 28.000 lbs (pund); men i dansk tjeneste behøvede man for at opfylde de operationelle opgaver mange nye systemer såsom bedre radar, VOR, LORAN, DECCA, SARAH, SARBE, IFF, TACAN sammen med arktisk og ocean overlevelsesudstyr. 6A'eren fik en APU (en VW motor), og et nyt de-icing system blev installeret. Resultatet blev, at max. startvægten blev hævet til 36.000 lbs, og senere, da det blev nødvendigt at flyve IFR i det arktiske område,

og brændstofreserverne derfor skulle være større, blev den igen hævet til 42.000 lbs. (under specielle forhold) Alt sammen med de samme motorer. Man behøver vel ikke at tilføje, at det at flyve på én motor var ikke muligt under sådanne forhold.

Flyvningen på Grønland var præget af dette forhold, der betød, at det ofte tog mange timer, førend flyet kunne stige til over 10.000 fods højde, og da indlandsisen er over 10.000 fod høj, krævede det forsigtig planlægning, eller man måtte følge kystlinjen enten visuelt eller på radaren, når det ofte var dårligt vejr, hvilket forlængede flyvetiden betragteligt.

Navigatoren havde et andet problem: Som tidligere nævnt stod han for beregningen af flyets flyv vægt, der ALTID var kritisk. Engang skulle vi samle en geodætisk ekspedition op i Østgrønland. De havde samlet et helt bjerg af mineraler, og spørgsmålet var nu: hvordan beregner man det uden en vægt? En anden gang skulle vi i Danborg laste en ladning 50 liters petroleumsdunke, og lastmanifestet deklarerede, at de vejede 50 pund hver, hvilket jeg uden at tænke over det benyttede til vægtberegningerne. Lidt senere, da vi startede, var det næsten umuligt at slippe vandet, og det tog 5 minutter med over-boostede motorer at komme i luften. Det gik da op for mig, at den rigtige vægt var 50 kg per dunk; vores startvægt havde altså været over 45.000 lbs.

Den slags flyvninger var dagligdag på Østkysten, hvor Catalinaen blev benyttet til at resupplere Sirius-depoterne langs kysten hele vejen rundt om Nordgrønland.

Catalinaens krop var delt i 6 rum: næse-, pilot-, navigations-, passager-, blister- og hale-rummet, hvert adskilt med et skot med vandtætte døre. Passagerer og fragt skulle placeres enten i navigations-, passager- eller blister-rummet med de tungeste ting så langt fremme som muligt. Da navigationsrummet var placeret i flyets center, var også de fleste tunge systemer og "sorte bokse" placeret her. I dette rum sad navigatoren og ra-

telegrafisten, navigatøren i en drejelig stol, sådan at han kunne vende sig fremad og over til telegrafisten langs med et meget stort og dejligt plottebord. I den anden side af flyet sad radaren, så når den skulle bruges, måtte han rejse sig og gå over til en stol foran monitoren. På plottebordet stod alle navigatørens instrumenter samt en kasse så stor som en ølkasse (af den gamle slags til 50 flasker!) fyldt med dokumenter og kort (flyve- og plottkort over hele det nordatlantiske område i forskellige målestokke, søkort og tidevandstabeller (Catalinaen var jo et skib, når den lå på vandet), detaljekort over Grønlands kyst, astrotabeller, landingskort osv. osv.) Når der skulle transporteres tunge ting såsom dunke med benzin eller petroleum, sække med kul og baller med tørfisk, skulle alt bæres ind i navigationsrummet fra blisteret og gennem de små vandtætte døre. Nogle gange var der så fyldt, at telegrafisten og navigatøren sad på toppen af alt dette og måtte passe på ikke at støde mod loftet. Støjen i navigationsrummet var infernalsk, da kroppen i Catalinaen ikke havde nogen form for beklædning til at dæmpe støjen fra motorerne eller isolere mod kulden. Ca. 70 cm over hovedet på navigatøren drønedes bagbords propel med en hastighed nær lydets; samtale kunne kun foregå via flyets intercom anlæg. Heldigvis havde vi specielle hovedsæt med glycerinfyldte puder rundt om ørerne.

Passagererne, der opholdt sig i passagerrummet, havde det ikke meget bedre. De sad ved siden af APU'en, der var en VW-motor uden nogen form for beskyttelse; den lavede en gevaldig støj og lugtede af benzin og olie. Når vi blev chartret af Grønlandsfly til passagerflyvning (hvis S-61'erne var u/s), var der selv store mandfolk, der græd. Når vi fragtede slædehunde, lå de normalt i blisterrummet, fik en stenhård tørfisk og hyggede sig. Da vores "tissetragt" sad her, var vi selvfølgelig nødt til at holde os.

Når vi skulle transportere kul, var det en speciel historie. På kajen i Mestersvig blev der hvert andet år losset et lille bjerg af kul, og hele besætningen måtte hjælpes med at fylde et utal af jutesække. Disse blev så transporteret ned til flyet på en lastvogn og anbragt i navigationsrummet. Derefter fløj vi ud til den hytte, hvor de skulle bruges, og landede på vandet ud for. Herefter blev sækkene en efter en ladet i en lille plasticjolle og sejlet ind til kysten (hvis vi var meget heldige, kunne vi "beache" (køre op på stranden), hvilket CRI og TUE var meget skrappe til) og derefter bære sækkene op i hytten, vel mellem 30 og 50 sække. Herefter blev jollen trukket ind i blisteret, og vi returnerede til Mestersvig (eller Station Nord). Det tog en del øl at få støvet væk fra halssenen efter en sådan tur!

Der var en interessant bivirkning til disse kultransporter. Navigationsrummet havde ikke et

rigtigt gulv, men kun en aluminiumsplanke med en gummimåtte, der forbandt de forskellige spanter. Indersiden af rummet var behandlet med mørkegrøn maling. Efter hver udstationering til Grønland gik Catalinaerne til eftersyn; men der blev altid lidt kulstøv liggende i kølen af flyet. Man kunne se, om en Catalina havde været udsat for mellem til svær turbulens (ofte), for i så tilfælde var både navigatør og radio-telegrafist efter flyvningen sorte i ansigterne af kulstøv. På grund af den statiske elektricitet bandt det sig temmelig fast til et svedigt ansigt. Det samme fænomen gjorde sig gældende, hvis en Catalina fløj igennem skyer med is. For at forhindre, at der dannede sig is på propellerne, var der små kanaler i forkanten af disse, hvorigennem der blev sprøjtet alkohol. Hvis der havde samlet sig is på propeller-bladene, blev det smidt ind på kroppen af flyet ved navigationsrummet med en lyd som et maskingevær. Derved løste sig små flager af grøn maling fra indersiden af flyet og satte sig på ansigterne af navigatøren og radiotelegrafisten pga. af den statiske elektricitet. Så hvis en Catalina havde været udsat for svær turbulens og overisning, havde både navigatør og telegrafist sorte og grønne pletter i ansigtet. Det er ikke noget under, at passagererne nogle gange syntes, at vi var "underlige"; det blev selvfølgelig ikke bedre af, at vi stank af tørfisk og sved (vi havde jo kun én flyverdragt, og der var sjældent tid mellem flyvningerne til at vaske disse). Engang under et ophold i Godthåb var vi nødt til at spise i byens fineste restaurant iført vores immersion-suit underdragter. Borgerskabet rynkede noget på næserne!

C-54 og C-47

Flyvning med C-54 var mere "civiliseret" end Catalina-flyvninger, og vi fløj mange VIP-flyvninger (hvilket var attraktivt, da vi alle så fik højeste dagpengesats); men også de havde deres negative sider og farer. Det værste var, at navigatørpladsen overhovedet ikke var egnet til at arbejde i. Den var i styrbord side bagved skottet ud til piloterne, og der var et lille rundt vindue på ca. 25 cm i diameter. Det betød, at hver gang man skulle se ud, måtte man rejse sig. Ikke fordi det betød så meget, da pladsen var udstyret med et lille klappbord, der under start og landing skulle klappes op, så der var adgang til den dør, der også tjente



C-54 Skymaster



C-47 Dakota

som nødudgang. Foran det var der en taburet uden ryg- eller armlæn, som man skulle sidde på. Vores C-54G havde ekstratanke, som kunne holde den i luften i 12 timer, og det var lang tid på den taburet.

Vi fløj også C-47 på taktiske lavflyvninger, der endte med drop af Jægerkorps-soldater. Her var vores navigationsprocedure fuldkommen visuel i lav højde og i mørke - meget interessant!

Navigatøren havde en udmærket plads bag skipperen med bord og et dejligt sæde i C-47eren. Den eneste ulempe ved flyet var, at når vi fløj gennem skyer (og det sker jo), så regnede det ned på navigatøren, og det gjorde kortene våde. Den dejlige kuppel til astro kunne man godt have ønsket sig på Catalinaen; men den gjorde stor nytte, når vi med sol-kompasset svajede flyets kompas.

Navigatørens tænkemåde

En navigatør tænker anderledes end "almindelige" mennesker. Normalt tænker man i hundreder, tiere og enere, dvs. decimalt, hvorimod navigatørens verden er inddelt i segmenter på 60 og dele heraf. Kompasset har 360 grader, en time er delt i 60 minutter og de igen i 60 sekunder. Jordens gradsystem har 90 grader nordlig og sydlig bredde, der

igen er delt i 60 minutter og 60 sekunder, og længdegraderne går til 180 grader øst og vest. Jorden roterer på 24 timer, så det er 15 grader i timen. Der er ikke plads til decimalsystemet her!

Farten beregnes i knob, der er sømil (nm) i timen baseret på jordens gradsystem. Så når Catalinaen fløj 120 knob, ville en rigtig navigatør dele det i en halv time (30 minutter) = 60 sømil (nm), 6 minutter, som er en tiendedel (12), og 3 minutter, som er halvdelen af det (6). Heller ingen decimaler her!

Når man sammenligner med en pilot, der "prøver" at finde vej, vil en navigatør udføre såkaldt "duck tracking", hvor en pilot laver "dog tracking". Det vil sige: Hvis en and skal svømme over en flod med stærk strøm, vil den vælge en kurs, hvis vinkel kompenserer for strømmen, før den starter, og vil derfor se ud, som om den svømmer i en ret linje mod målet - altid i en vinkel til strømmen, aldrig imod. En hund derimod vil hoppe i og holde blikket fikseret mod den anden side, hele tiden korrigerende for strømmens indflydelse, og derfor følge en lang kurve endende med at svømme mod strømmen. Det kan ikke diskuteres, hvilken metode der er den mest effektive. Pilotens metode kaldes også for "homing".



Ole René Hansen

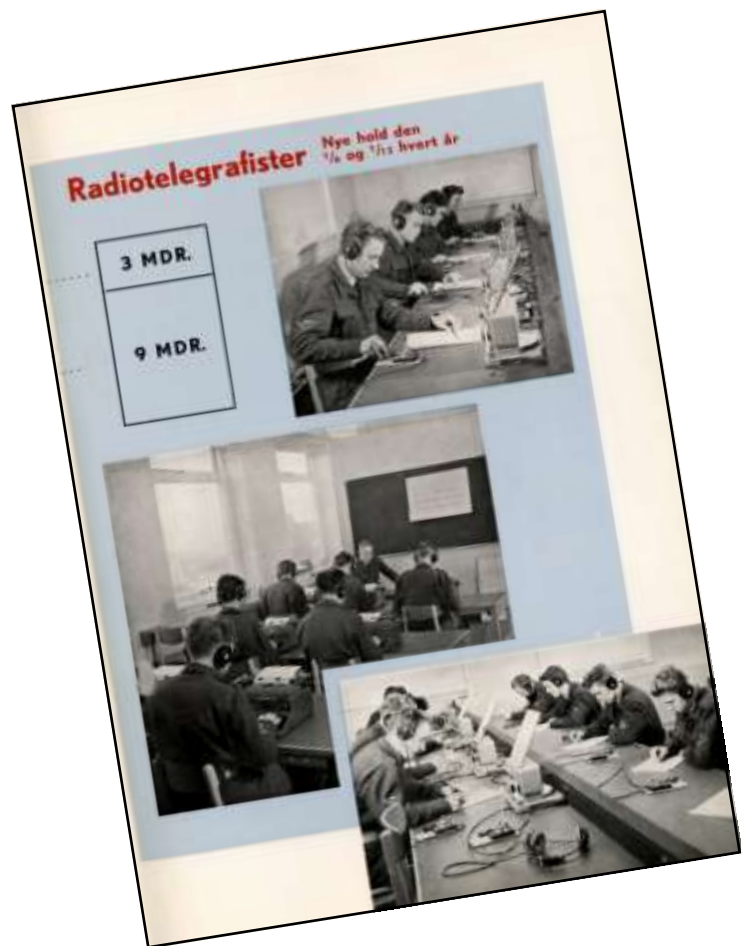
har været telegrafist i ESK 721 og i 722. Han kom til Flyvevåbnet i 1963, men var egentlig startet i Søværnet, hvor han var i fire år, bl.a. i flere perioder på Grønnedal samt på Sdr. Strømfjord, hvor der var en dansk forbindelses-

officer, to værnepligtige og to telegrafister. Det var dér, han mødte Flyvevåbnet, og det slog ham med det samme, at det var da vist lige et liv for ham. Han søgte og blev antaget og kom på flytelegrafistskole, og fra 1964 fløj han med Catalina, C-47 og C-54. Året efter kom så S-61 til ESK 722 og overtog arbejdet fra Catalinaen.

Fra telegrafist til systemoperatør

Det var sådan dengang i 1960'erne og 70'erne, at man som telegrafist hørte til flyvestationen, hvorfra man blev "lånt ud" til de enheder, hvor der aktuelt var brug for en. Det betød, at man passede flyvestationens radiostation som vagtholdsleder foruden et afsnit i O-afdelingen, og ind imellem blev man sendt på flyvninger enten med de fastvingede fly eller med helikopterne. Faktisk blev de på et tidspunkt også lånt ud til Søværnet; "men det var nu nok på en trykfejl," mener Ole. Søværnet manglede på et tidspunkt vagtholdsledere på Grønland, og de bad om hjælp fra Flyvevåbnet og skrev, at de godt ville låne nogle flytelegrafister. Det troede de nemlig, at det hed, når det var en telegrafist i Flyvevåbnet; men i virkeligheden var det, se skulle bruge, nogle vagtholdsledere fra et signalkontor. Men det bevirkede, at man fra flyvestationen udpegede alle de "anden-radioer", der var på Værløse, samt de "første-radioer", der ikke var gift, og sendte os derop to mand ad gangen i tre-måneders perioder over et år". (Man var "anden-radio" (andengrads radiotelegrafist) i to år, eller til man havde fløjet 800 timer, og derefter blev man udnævnt til "første-radio" og måtte så flyve som eneste telegrafist om bord).

For Ole har en rigtig stor del af hans tid dog været som flyvende telegrafist på Catalina – de første to år på Vestgrønland både ved sommer- og ved vintertide. Det kunne være en virkelig kold affære at flyve Catalina om vinteren, for når kakkelovnen ind imellem gik ud, så blev der koldere indvendig end udvendig – og der var såmænd mere end koldt nok udvendig. Efter de to år meld-



te han sig til Luftgruppe Øst, hvor man boede på Mestersvig og kun fløj i sommerhalvåret, hvor hovedopgaven var fra først i juli og de følgende tre måneder at lægge depoter ud for Siriuspatruljen. Man var langt væk fra GLK, Grønlandskommandoen, og fordelten ved det var, at hver aften sendte man et signal af sted, hvor man oplyste, at "i dag har vi lavet det og det, og i morgen vil vi lave det og det". På Vestgrønland var det anderledes. Dér fik man besked på, at "i morgen skal I lave det og det". "Vi var i meget høj grad vores egne herrer," siger Ole. En ulempe kunne det imidlertid godt være, at det jo var lyst hele døgnet rundt, og specielt hvis der var perioder med dårligt vejr, så kunne det godt blive nogle rigtig lange arbejdsdage, når der var mulighed for at flyve. Men i disse tre måneder fløj de fra Scoresbysund, langs hele Østkysten og Nordkysten over til Thule, og i den periode kunne de lande i fjordene, som da var isfri. Der var to mand med fra Slædepatruljen, og om bord i flyet havde de en lille båd, hvor der var plads til to mand, eller én mand og et hundrede kilo. Men almindeligvis var der læsset op med to mand og så meget gods, at der kun var et par centimeter fribord, så det var med at holde tungen lige i munden, til de kom i land med en masse konserves, tørfisk til hundene og kul til deres kakkelovne. "De to slædefolk, vi havde med, de var på det nærmeste overmennesker," husker Ole. "De kunne drøne op og ned ad klipperne op til hytten tre gange, mens vi andre bare en enkelt gang slæbte af sted med en balle tørfisk eller en sæk kul. Jo, de var i sandhed i god form."

Disse flyvninger blev de ved med, indtil Catalinaen blev udfaset i 1970, og opgaven blev overtaget af C-54. Fra disse fly blev forsyningerne droppet, hvorefter Grønlandsfly fløj ud med deres helikoptere og samlede dem op og bragte dem frem til hytterne.

Men samtidig med alt dette passede de på skift også tjenesten som telegrafist på redningshelikopterne, så alt i alt var det en afvekslende opgave at være flytelegrafist ved O-afdelingen på Værløse. Men i 1976 skete der en ændring i deres tilhørsforhold, idet de da fik mulighed for at blive delt ud og vælge, om de ville tilhøre ESK 721 eller 722. De fleste valgte 722, for dér var der nogle faste vagttider fra mandag til fredag eller fra fredag til mandag, og det tiltalte mange. Det var nemlig rent faktisk sådan, at mange af de ældre kolleger gennem årene havde været så meget hjemmefra, at de dårligt kunne kende deres egne børn, når de skulle konfirmeres. Der var kun to mand, der valgte transportflyene, men dér skulle de bruge fire. Den situation blev klaret ved, at signalofficeren kom med et stykke linjeret A4 papir, som han havde foldet en gang. Han sagde så til en kontordame, at han havde skrevet de 16 telegrafisters navne på den del af papiret, som hun ikke kunne se. To af dem skal over i 721. Kan du ikke sætte to krydser. Det gjorde hun, og så gik han med papiret. Men det viste sig, at papiret var blankt, og så skrev han navnene på de to, som han gerne ville af med, ud for krydserne, og så fyldte han ellers op med de øvrige navne. "Det er den mest spektakulære lodtrækning, jeg nogen sinde har set," siger Ole. De to udvalgte fik godt nok lovning på, at de senere kunne komme tilbage, men de faldt imidlertid så godt til rette i 721, at de valgte at blive der.

Ole valgte selv ESK 722, og dér var han så resten af sin tjenestetid fra 1976, og indtil han blev pensioneret i 2003. Han var da den sidste i 722, der havde været med, lige fra Flyvevåbnet

fik helikopterne i 1965.

Opgaverne som telegrafist i redningshelikopterne er flere, fortæller Ole. Han skal holde forbindelse hjem til redningscentralen, som tidligere lå i Karup, men som nu er hos SOK i Århus. Den anden vej skal han have forbindelse til dem, de skal ud til. Desuden er der radio til Politiet og til Falck og til de maritime enheder. Skal man langt væk, så har man allerede fået en masse informationer hjemmefra, inden man tager af sted, og undervejs snakker man med dem, man skal ud til, og får flest mulige informationer om situationen og om vejret derude, og hvis det er en syg eller tilskadekommen, der skal hentes, spørger man til hans tilstand, og om han eventuelt har fået medicin af en eller anden art, for det er noget, der kan have betydning, når man kommer tilbage med vedkommende. Efterhånden bliver man som telegrafist også til en form for selvlært navigatør. I slutningen af 60'erne styrtede der en helikopter ned i Vadehavet. Dengang sad andenpiloten med kort o.a. og var meget optaget af det. Efter ulykken opstod den tanke, at det ville være det bedste, hvis begge piloter kunne koncentrere sig om det ene at se ud af cockpittet. Og da man også fik radar og senere infrarødt udstyr i helikopterne, gav man opgaven med at følge flyvningen på disse hjælpemidler til telegrafisten fra hans plads nede i kabinen. Derved blev det muligt for telegrafisten – nu som systemoperatør - at aflaste andenpiloten ganske meget, så denne i højere grad kunne koncentrere sig om at holde udkig.

I dag hedder disse folk ikke længere telegrafister. Nu er de radiooperatører eller systemoperatører. Telegrafnøglen er helt væk og har været det siden år 2000. Nu foregår al kommunikation via radio og meget af den ved hjælp af satellitter. Og ingen lærer mere at telegrafere.

BAaN





Vagn Kristian Aalling

startede i 1962 på en uddannelse som radiooperatør i Flyvevåbnet – noget, der dengang foregik i Jonstruplejren lige uden for Flyvestation Værløse. I november 1963 kom han til Flyvertaktisk Kommando som signaloperatør. Året efter byttede

han med en kollega og kom til Skrydstrup, hvor han var indtil 1969 og i den periode kom på sergentskole og blev vagtholdsleder. Han søgte optagelse på Flytelegrafistskolen i Jonstruplejren i 1967, men havde ikke nok kontrakt (5 år). Men civilt certifikat ville han have. Derfor måtte han en tur på Langelandsgade Kaserne i Århus, hvor det gennem civilundervisningen kunne lade sig gøre at få det civile certifikat. Men det viste sig, at det var ikke nok. Der skulle et første classes certifikat til for at komme videre, så det måtte erhverves det følgende år. Efter et år på Vandel, søgte han igen ind på Flytelegrafistskolen. Så kunne Vagn omsider starte på et fem måneders kursus på Flytelegrafistskolen i Jonstruplejren i maj 1970.

Den tekniske udvikling blev udnyttet

På Flytelegrafistskolen i Jonstrup lærte Vagn Aalling så alt, hvad man dengang skulle kunne, og lidt senere fik han forståelse for, hvorfor man skulle have et civilt certifikat, inden man kunne få adgang til Flyvevåbnets uddannelse. Dengang "morsede" man sig nemlig rundt på Grønland, hvor han kom til at tilbringe meget tid. Proceduren var sådan, at når man f.eks. fra Narsarsuaq skulle sende en meddelelse eller en forespørgsel til Grønlands Kommando, så skrev man et civilt telegram adresseret til Kommandoen og gik over gangen og lagde det i bakken ved den civile telegrafstation. Når der kom svar tilbage, blev der ringet fra denne station, eller man kiggede i bakken, om der skulle være kommet svar. Der var ganske enkelt ikke andre muligheder for kommunikation. Telefon var kun noget, man kendte fra andre steder i verden.

Så begyndte man at etablere en UHF-kæde på Grønland, som gav mulighed for at ringe rundt, og på Narsarsuaq fik man et internt telefonsystem. Det i sig selv skabte en ny tid. Derefter fulgte en telex. Det tog godt nok en pokkers til tid at bruge den. Man kunne sidde og skrive den be-

sked, man skulle sende til Grønnedal eller til Værløse, og så gik der op til en halv snes minutter, før der tikkede et svar ind – det var et system, som set med vore dages øjne var umådelig langsomt, siger Vagn. Men det virkede perfekt.

Dengang i 70-erne var vinterudstationeringerne på Narsarsuaq med C-54 på seks-otte uger. I 1975 begyndte man så i ESK 721 at snakke om, at man godt ville have sine egne telegrafister. Hidtil havde man som telegrafist hørt under Signalkontoret på Værløse og blev udlånt derfra. Man blev "stukket ud" til tjeneste enten i 721 eller i 722, og hver dag skulle der være én mand til tjeneste i 721 ud over signalofficeren til at tage sig af *long range* SAR, når der var eftersøgninger i gang ude over Vesterhavet eller Østersøen. I 1971 blev Vagn checket ud til tjeneste i 721, og i foråret 1972 begyndte han at flyve S-61 som flytelegrafist. Dengang brugte man endnu ind imellem lidt morse til Redningscentret i Karup, men det blev mere og mere taleforbindelse i takt med, at der blev indført *single side band* og andre nye muligheder for radioforbindelse – muligheder, som igen åbnede helt nye verdener inden for kommunikation.

I forbindelse med talen om at få telegrafisterne fast tilknyttet til eskadrillerne så man i ESK 722 også en mulighed for at uddanne dem til andenreddere. Det havde hidtil alene været anden-teknikeren om bord, der også var redder og altså den, der gik ned med hoisten og hentede folk op. Men man ville gerne have en backup til denne funktion, og det betød, at alle de telegrafister, som havde en tilknytning til ESK 722, kom på uddannelse på Marinestationen i Kongsøre, hvor de bl.a. lærte at svømme i gummidrakter, og hvor de frøs ad Pommern til, som Vagn udtrykker det, for det var i april måned i Isefjorden. Her skulle der sluttes af med en prøve, hvor de skulle svømme otte kilometer på ryggen. "Men det klarede vi alle sammen til stor forbavelse for de teknikere, der var sammen med os," fortæller Vagn. "Det var faktisk imponerende at være med til sådan noget,

På Grønland med C-54





Her havde eskadrillen til huse på Søndre Strømfjord i 70'erne.

og det åbnede ens øjne på en helt anderledes måde for flyvningen og for, hvad man selv kunne være med til at yde.”

Efter det skulle de enkelte så i 1975 tage endelig stilling til, hvor de ville være fremover – i 721 eller i 722. For Vagns vedkommende var det sådan, at han syntes egentlig ikke, at han endnu havde set nok af verden, så han valgte 721. Det gjorde, at han i 1976 flyttede med sin familie til Sdr. Strømfjord, som var blevet eskadrillens faste base på Grønland efter hangarbranden på Narsarsuaq. Det øvrige faste personel deroppe var skipperen, B.V. Jensen (BAV), og teknikeren Bent Carlsson, der var crewchief – altså ham, der tager sig af flyet, når det er på jorden. Det blev til 2½ år, hvor Vagn og familien havde det skønt i en helt ny verden, hvor de skulle være sammen med amerikanerne på basen og deltage i deres – efter danskernes mening – lidt stive og regelrette livsform. For dem var danskerne sådan nogle, der kunne finde på alt. Specielt stiftede Vagn bekendtskab med en hel del folk fra den amerikanske Air National Guard (ANG) fra 109th Tactical Airlift Group i New York. Det specielle ved dem var, at kun 20% af dem var faste folk. Resten var barberer, købmænd, ansatte i luftfartsselskaber, buschauffører el.a. ”Det var i høj grad folk som os,” siger Vagn, ”og vi fik et virkelig godt forhold til dem. Vi hjalp hinanden både i dagligdagen og med at få det tjenstlige til at fungere.” Amerikanerne var meget forbavsede over, at mens de havde tre fly deroppe med 42 mand, så havde danskerne ét fly med kun syv mand. Folkene fra ANG var kun på Sdr. Strømfjord i kortere perioder, og om torsdagen før de skulle flyve hjem om lørdagen, holdt de ”*garden-party*”, hvortil danskerne blev inviteret med, til stor fornøjelse for dem.

Der skete rigtig meget i årene på Sdr. Strømfjord. På et tidspunkt fik de således etableret en lille HF-radio på kontoret, og pludselig kunne de dér fra kontoret snakke med Station Nord og med forbindelsesofficeren på Thule og endog med Værløse i stedet for at skulle bruge den dyre tele-

fon eller fjernskriveren, som det jo heller ikke var gratis at bruge.

Efter hjemkomsten var der i mange sammenhænge tale om en tilvænning til noget helt andet end de grønlandske forhold. På et tidspunkt sagde Vagns datter til ham: ”Far, hvorfor kører du så langsomt?” Og så gik det op for ham, at han jo bare kørte 32 km/t – eller de 20 miles, som var den generelle hastighedsgrænse på Sdr. Strømfjord. Og det var også en overgang fra at have været en lille gruppe på otte mand, som helt selv bestemte, hvad de skulle lave, og hvordan de skulle gøre det, og så til forholdene hjemme i eskadrillen på Værløse. Hvis man dér sagde til en C-47 mand, der aldrig havde fløjet på Grønland: ”Hør, hvorfor gør du egentlig det dér på den måde? Det var da meget nemmere at gøre det sådan eller sådan!” så kunne man få den besked: ”Jeg er duty ops; du er telegrafist. Jeg bestemmer; det gør du ikke.”

”Så tog jeg et års orlov fra Forsvaret”, fortæller Vagn. Og så tog han til Sdr. Strømfjord som civil telegrafist. Da han havde været der i godt ti måneder, kom der besked fra den civile fagforening om, at nu skulle de strejke for at få mere i løn. Men det at strejke var noget underligt noget for Vagn – noget, han ikke rigtig kunne forholde sig til, og det fik ham til at søge tilbage til eskadrillen, hvor man i 1982 fik Gulfstream III. Det betød en helt ny og spændende arbejdsplads, og for første gang fik folkene i eskadrillen lov til at være med til at udforme den plads, de hver især skulle arbejde på, og diverse udstyr, de skulle arbejde med i flyene. I den første tid med GIII havde de stadig mulighed for at bruge morse, for ikke mindst på de stationer og de enheder i Søværnet, som de skulle arbejde sammen med, kunne der med større sikkerhed kommunikeres ved hjælp af telegrafi. Men ret snart forsvandt den mulighed også fra GIII-flyene til fordel for anden og mere moderne teknologi bl.a. forbindelse med radiofjernskriver til signalcentre i GLK, FRK og FTK.

Nye udfordringer meldte sig. Blandt dem var ”Combat SAR”, hvor det går ud på at lære alle de muligheder, man kan have under krig for at beskytte sig og gemme sig for fjenden, hvis man skulle blive tvunget ned. Samtidig begyndte man at diskutere, om man også skulle kunne flyve taktisk med C-130. Det blev øvet en hel del, og en af telegrafistens opgaver i den sammenhæng var at stå oppe på ”buffen” bag piloterne og holde udkig gennem den plexiglas kuppel, der er i taget over cockpittet. Han skulle først og fremmest holde udkig bagud og op efter fjendtlige fly, mens piloterne dækkede luftrummet foran flyet, og loadmasteren ude bagfra kiggede bagud og ned. ”Der blev skabt et hamrende godt samspil indenfor besætningen under træningen af denne specielle taktiske form for flyvning”, siger Vagn.



G-III blev en ny og spændende arbejdsplads

Midt i 80'erne meldte der sig så yderligere en mulig opgave for folk som Vagn, nemlig flyvningen i NATO-regi med de store AWACS-fly. I første omgang kom andre ham i forkøbet, men i 1992 blev der igen en stilling ledig i Geilenkirchen, der er base for disse fly, og det blev så tjenestestedet for Vagn indtil 1996. Det var igen en helt særlig oplevelse i dette samspil mellem folk fra tolv forskellige nationer.

Tilbage i det danske oplevede Vagn, at der i de følgende år skete mange ændringer i måderne, ting blev grebet an på, og dermed også i bemanningen af flyene. Fra oprindeligt at være egentlige telegrafister blev opgaven ændret til radiooperatører, og i dag har de så en mere omfat-



Geilenkirchen er base for NATOs AWACS-fly

tende opgave som systemoperatører. Til gengæld er arbejdspladserne for så vidt blevet færre. Således er de ikke længere med i den nye C-130J, hvis besætning består af to piloter og to loadmastere. Opgaven som systemoperatør er i dag begrænset til Challenger, når der flyves fiskeriinspektion og havmiljøflyvning. Her skifter han mellem at være kommunikationsmand og at være radarmand.

43 år og otte måneder – hvoraf det ene år var i civil tjeneste – arbejdede Vagn med mange forskellige former for kommunikationsmidler, og det er med en vis begejstring i stemmen, når han giver et tilbageblik over den utrolige udvikling, der har fundet sted, fra han sad i Narsarsuaq og

Verdens bedste udsigtssted er i plexiglaskuplen i taget over cockpittet på en C-130





skrev sine civile telegramblanketter og til mange år senere under en flyvning med en C-130H fra Kirgisistan og ind i Afghanistan at kunne tage en Inmarsat satellit-telefon og drøfte et problem først med FTK hjemme i Danmark og derefter med basen i Manas vedrørende den C-130H, der stod nede i Kandahar og hverken kunne det ene eller det andet. Aftalerne kom på plads her og nu. Dagen efter kom teknikerne til Kandahar med en hollandsk C-130, og i løbet af kort tid var problemerne løst, og flyet kunne atter komme på vingerne.

I dag har alle en tjenstlig mobiltelefon med, når de er væk fra kontorstolen derhjemme. Færdig er de tider, hvor man løb rundt på fremmede kontorer og lånte telefoner for at kunne ringe hjem, eller man lånte faxmaskiner for at kunne sende en fax. I dag er mulighederne utrolige for at kunne få forbindelse med stort set alle andre, uanset hvor i verden de befinder sig. Og Vagn er fuld af ros over for de folk i Flyvevåbnet, som

Der er hurtig her og nu-forbindelse fra hvor som helst ved hjælp af en Inmarsat satellit-telefon.

gennem årene har gjort et fantastisk stykke arbejde med at udvikle og etablere udstyr, så man er blevet i stand til at udnytte alle disse muligheder.

BAaN

Meget af tjenesten i ESK 721 foregår i dag under fremmede himmelstrøg.



Den militære flyvekontrolltjeneste i Danmark 1945 - 1990



**Af major
E. Mønsted Pedersen**

Nedenstående er uddrag af en artikel i Dansk Flyvehistorisk Tidsskrift og bringes med tilladelse fra forfatter og redaktion.

Det var ikke en let sag at genoptage den militære flyvning i 1945. Under krigen var alt blevet forandret. Nye flytyper gav nye muligheder, som igen krævede forandringer på næsten alle områder. Flyene fløj nu ikke blot meget hurtigere og meget højere end tidligere. De var nu i stand til at operere under forhold, som tidligere blev anset for umulige uden risiko for tab. Ikke nok med det, for lige omme på den anden side af de næste par år stod nye typer af luftfartøjer og ventede. Jetfly og helikoptere var ved at holde deres indtog.

Det eksisterende lovkompleks for militær- og anden statsluftfart i Danmark var fra 1923. Gældende bestemmelser og forskrifter udstedt i medfør heraf var ikke just tidssvarende, ligesom de nye operationsformer krævede en omlægning af luft- rumsstrukturen. Et "reglement" for flyvning med militære luftfartøjer blev udstedt med titlen "Bestemmelser for flyvning" (Bff). Hvem husker ikke dette værk indbundet i kraftigt rødt karton og mangfoldiggjort på en ikke pletfri duplikator. Bestemmelsen blev i folkemunde omdøbt til "Benspænd for Flyvere".

Nok efterlod besættelsesmagten ved krigens slutning en del nybyggede flyvepladser; men efterfølgende dårlig vedligeholdelse, særligt hvad angik startbanebelysningen, samt ikke tidssvarende bygninger og materiel til flyvekontrol, vejrtjeneste og brand- og redningstjeneste var det normale bil- lede.

Kommunikationsmidler jord/luft var særdeles begrænsede, og nogen form for landings- og navigationshjælpemidler, udover manuelt betjente pej- lere, fandtes ikke.

Det fåtallige personel fra Hærens Flyvertrop- per og Marinens Flyvevæsen var ej heller tilstræk- keligt til at kunne forestå en genopbygning. Tilgang af dansk personel, som under krigen havde gjort tjeneste i de allieredes flyvevåben, var særdeles velkommen og gav et godt erfaringsislat, men de var langt fra nok i antal. Rekruttering af nyt perso- nel var besynderligt. De "for hånden værende

søms princip" var fremherskende. Næsten alle nye genbesættelser og stillinger blev besat med personel, som man fandt frem til, eller som uop- fordret henvendte sig. I 1950 tilskrev man Hæ- rens såvel hjemsendte som tjenstgørende værne- pligtige sekondløjtnanter om stillinger i det nye flyvevåben. Stort set blev kun optagelse af flyve- elever og flyvemekanikere annonceret i dags- pressen.

Også hvad angår organisationen af den mili- tære luftfart, måtte der foretages ændringer. For et land som Danmark med få ressourcer ville det ikke være rimeligt fortsat at have en opdeling mel- lem Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæ- sen.

Opbygningsfasen

Genopbygningen tog sin tid, men forbavsende nok ikke den tid, som man kunne forvente. At det lykkedes, kan kun tilskrives samfundets vilje til at ville og det involverede personels begejstring og energi for at nå resultater. Der blev begået mange fejl, og mange gange var det nødvendigt at springe over dér, hvor gærdet var lavest. Dette gjaldt ikke mindst på personelsiden.

Den 6. december 1945 udsendte Hærens Flyvertropper et direktiv for Flyveledertjenesten (Flyvekontrolltjenesten) for Karup og Værløse fly- vepladser. Direktivet trådte i kraft den 6. januar 1947. Af direktivet fremgik det bl.a.,

- at flyvelederen skulle være en militærflyver eller observatør med officersrang,
- at flyveledertjenesten var underlagt pågældende flyverafdeling,
- at flyvelederen skulle føre tilsyn med, at kørsel med luftfartøjer, starter og landinger samt flyvning i nærzonen foregik i overensstemmelse med giv- ne særlige bestemmelser,
- at tjenestens varighed var en uge ad gangen (omgangstjeneste) med en normal vagttid fra kl. 08:00 til 17:00 på ugens 6 hverdage,
- at flyveren ved enhver flyvning til anden flyve- plads inden start skulle opgive luftfartøjstype/-nr., besætning, afgangstid, bestemmelsessted, rute og forventet ankomst,
- at flyvelederen straks skulle videresende med- delelsen til ankomstflyvepladsen, som igen skulle give meddelelse til startflyvepladsen, hvis luftfar- tøjet var mere end 15 minutter forsinket. Var et luftfartøj ikke ankommet senest 30 minutter efter beregnet ankomst, skulle en eftersøgning iværk- sættes.

Den 12. februar 1947 udsendte Jydske Fly- verafdeling en supplerende instruks for Karup Fly-

veplads, hvoraf det fremgår,

- at det tilkommanderede CBU.-personel (brand- og redningstjeneste) sorterer under flyvelederen,
- at intet med radio udstyret fly måtte køre til start, før radioforbindelse med flyveledelsen er oprettet og fungerer tilfredsstillende.
- at flyvelederen skulle udsende QBI*) eller QGO**), når givne vejrminima blev underskredet.

Hermed var den militære flyvekontroltjeneste født. I første omgang på Værløse, Karup og Luftmarinestation Margretheholm. Men hvor var personalet, som skulle løse opgaverne?

*) QBI = Om dagen sigt 2 km, skyhøjde 150 m. Om natten sigt 4 km, skyhøjde 200 m.

**) QGO = Om dagen sigt 1 km, skyhøjde 50 m. Om natten sigt 1,5 km, skyhøjde 80 m.

Personel

Allerede i løbet af sommeren 1947 viste det sig, at man ved Jydske Flyverafdeling havde endog meget vanskeligt ved at leve op til kravet om, at flyvelederen skulle være officer og militærflyver eller observatør. Det var simpelthen umuligt med den begrænsede personelstyrke at leve op til de utallige andre opgaver, som afdelingen var pålagt, og måske var interessen for opgaven ej heller særlig udpræget. Efter nu i flere år at have været "vingestækket" ville alle, som havde muligheden, jo hellere flyve.

På Karup Flyveplads varede det ikke længe, inden opgaven alene blev løst af eleverne på Harvardskolen. En inspektionsrapport fra oktober 1947 viser, at journalføring og videregivelse af meldinger blev udført af værnepligtige menige, medens radiokorrespondancen blev udført af nys ankomne radiotelegrafister, der på ingen måde havde kendskab til flyvekontrol. Noget måtte gøres. I mangel af flyvefagligt personel blev en ved afdelingen tjenstgørende værnepligtig sekondløjtnant med infanteriuddannelse beordret til tjeneste som flyveleder. I løbet af foråret 1948 tilgik yderligere to sekondløjtnanter fra Hæren. Deres kvalifikationer var, at de havde erhvervet et civil flyvercertifikat.

Alle tre indtrådte senere på det første militære flyvelederkursus. I løbet af året tilgik der til Flyveledelsen på Karup yderligere en løjtnant af reserven og en værnepligtig sekondløjtnant. Ingen af dem havde i forvejen nogen form for flyveledersuddannelse. De kom i "en slags mesterlære" og blev alene med den baggrund senere godkendt til at forrette tårntjeneste på egen hånd.

I forbindelse med etableringen af Flyvekontroltjenesten på Karup havde Statens Luftfartsvæsenes Flyveledertjeneste ydet faglig støtte ved, at overflyveleder K. Larsen i en periode gjorde tjeneste på Karup. Da han den 31. marts 1949 havde fuldført sin opgave, meddelte han i en rapport, at Flyvekontroltjenesten ved Jyske Flyverafdeling havde følgende bemanning:

I forbindelse med etableringen af Flyvekontroltjenesten på Karup havde Statens Luftfartsvæsenes Flyveledertjeneste ydet faglig støtte ved, at overflyveleder K. Larsen i en periode gjorde tjeneste på Karup. Da han den 31. marts 1949 havde fuldført sin opgave, meddelte han i en rapport, at Flyvekontroltjenesten ved Jyske Flyverafdeling havde følgende bemanning:

- 3 flyveledere (sekondløjtnanter)
- 1 meteorolog (sekondløjtnant)
- 3 radiotelegrafister (reservehåndværkere)
- 4 pejleoperatører (menige)
- 5 til signalhus-/karavanetjeneste (menige).

Uddannelse

I efteråret 1948 og frem til den 1. marts 1949 afholdt Hærens Flyvertropper det første danske militære flyvelederkursus. Kaptajn Michael Hansen var leder af kurset. Undervisningen foregik på ugens tre første dage i Værløse, hvor militære emner var på skemaet, og ugens sidste tre dage (også lørdage) i Kastrup Lufthavn, hvor der var rene flyvekontrolemler på skemaet. Ud af otte elever bestod fem kurset. Tilsvarende uddannelser blev gennemført i 1950 og 1951. I 1951 blev to løjtnanter sendt til USA for at gennemgå et GCA-kursus og to på tårn- og indflyvningskursus.

Den 7. januar 1952 afrejste bl.a. disse 7 officerer til uddannelse i U.S.A. Fra venstre Ljt. L. Larsen til et teknisk kursus, Ljt. H.C. Petersen til ATC-kursus, Ljt. E. Mønsted Pedersen til GCA-kursus, Ljt. J. Larsen til GCA-kursus, Ljt. P.H.E.S. Hansen til GCA-kursus, Ljt. J.P. Larsen til GC-Akursus, Ljt. K.M. Pedersen til ATC-kursus.

Den nye uniform for Flyvevåbnet var netop blevet indført Som distinktioner bar nogle endnu guldstriber andre de nugældende striber. Bemærk også de forskellige sokker - såvel form som farve.



Danmark var nu medlem af NATO, hvor engelsk var kommandosproget. Engelsk var dog ikke dengang så almindeligt som i dag. Danskernes engelsk var nok mest typisk skoleengelsk udtalt med accent fra landets forskellige egne. I det nyoprettede flyvevåben var det såkaldte "Karup-engelsk" nok det mest anvendte. Der går mange historier om de sprogløse, som lod sig høre i æteren. F.eks.: "I can see Hobro during a hole in the sky".

En anden oplevelse, som jeg selv havde: Under rejsen til USA bar vi uniform. En af mine kolleger skulle have sig et par sorte sko. I skoforretningen spurgte ekspeditricen venligt: "Do you want some polish?" Svaret kom efter nogen tøven (...sagde hun mon "police?"), "Oh! No, no, we are from the Air Force."

Bygninger

Besættelsestidens tyske bygninger kunne kun delvis benyttes til flyvekontrollformål. I begyndelsen blev tårnkontrollen udført fra en skurvogn (karavanen - til tider kaldet pølsevognen) anbragt på selve flyvefeltet samt fra et glasbur på ca. 2 x 2 m, som af besættelsesmagten var konstrueret på taget af en barak. I samme bygning fik også radiostationen og meteorologen til huse.

På Avnø konstruerede man et tilsvarende glasbur på toppen af et efterladt tysk flaktårn, men det blev efter få år flyttet over på toppen af jagerhangaren, hvortil adgangsvejen var nogle trin udvendigt over hangarens tag. På Værløse blev opgaven udført fra et hjørnekontor på 1. sal i Hangar 5. Oven på taget af hjørnekontoret blev også opført et 2 x 2 m glasbur, hvortil der var adgang via en simpel træstige ført gennem en lem i taget. Dette bur blev dog aldrig taget i brug.

Et lille kuriosum: I 1951 blev en del af filmen "Mød mig på Cassiopeia" optaget i Værløse. I fil-

Interiørbillede fra det dengang nye tårn (1953).



men er der en scene, hvor flyvelederen forsøger at få forbindelse til en Spitfire. Selvom filmens tårninteriør er en filmkulisse, så er det en næsten nøjagtig gengivelse af tårnlokalet i Værløse. Skulle en og anden forundre sig over, at der er en hønsestige midt i lokalet, så er det den omhandlede stige op til det glasbur, der aldrig blev taget i brug.

Flyvepladsernes flyvefelter

Såvel i størrelse som med hensyn til udformning af flyvefelterne var flyvepladserne meget forskellige. Karup havde så absolut det største areal med flere start- og landingsbaner forbundet indbyrdes med rulleveje, endda med en særlig jagerstartbane beliggende udenfor det egentlige flyvefelt. Aalborg var noget lig Karup, medens Tirstrup, Vandel og Skrydstrup havde mindre udbyggede start-, landings- og rullebaner. Værløse var mere eller mindre lig med tilstanden ved besættelsen uden konstruerede baner. Flyvefeltet var således et stort græsområde opdelt i såkaldte "stræk".

I mangel af forskellige former for materiel var opfindsomheden stor. Dog var ikke alle ideer brugbare. Manglen af snerydningsmateriel var udpræget og kunne standse flyvningen i flere dage. Dansk vintervejr består som bekendt mest af en blanding af sne, regn og slud og perioder med tø og frost. På et tidspunkt, hvor sne i flere dage havde forhindret flyvning, fik en af cheferne den idé, at alt personel – alt, hvad der kunne krybe og gå - blev sendt ud på startbanen for med fodlange skridt at trampe sneen til en fast undergrund. Det var ikke populært blandt deltagerne. Og resultatet: En særdeles hårdfrossen og nærmest ubrugelig, ujævn overflade, som i forbindelse med et efterfølgende tøvejr påførte flere fly skader.

Signalgård med landings-T og signalmast. Det højeste flag angiver, at flyvekontrollen er åben.



Kommunikations-, navigations- og landingsudstyr

Det var ikke blot mangel på personel, som gav vanskelige vilkår. Også materielsiden var yderst mangelfuld.

På de pladser, som havde et fast start- og rullebanenet, var banebelysningen særdeles upålidelig, hvis den da ikke ligefrem manglede. For det tilfælde, at banelyset skulle svigte, hvilket var ret normalt, rådede flyvekontrollen over flere hundrede flagermuslamper. Før en natflyvning blev der med hjælp fra afgivne værnepligtige placeret en tændt flagermuslygte ved hvert banelysarmatur. Når vinden var lidt for kraftig, gik lysene ud i lygterne.

Af navigationsudstyr fandtes kun manuelle radiopejlere. Radioer jord/luft var af samme type som de radioer, der var i flyene med max. fire kanaler. Optiske signaler som blinklamper og lyskugler kunne ikke undværes. Det mest pålidelige signalmiddel var nok den signalgård med et landings-T og en signalmast for visuel observation, som var anlagt foran flyvekontrollen.

På de militære flyvepladser fandtes ingen form for radiofyrt, anflyvnings- eller landingsmidler ud over den af værnepligtige manuelt betjente VHF-pejler. Når pejling skulle udføres, måtte man fra flyet udsende en transmission af mindst 10 sek. varighed. Pejlingen blev så meddelt flyet pr. radio eller ved telegrafi.

Hver flyveplads havde tildelt et radiotelefonikaldesignal. Således Karup = Cumulus, Luftmarinestation Margretheholm = Hercules, Værløse = Primula, Skrydstrup = Plato.

Hver flytype fik tildelt en farve, f.eks. Harvard = rød, Meteor = grøn, Spitfire = gul.

For piloternes vedkommende havde hver især et fast nummer. F.eks. husker jeg, at oberst C.C. Larsen var tildelt nr. 70. Ingen i Karup var i tvivl, når følgende opkald hørtes: "Cumulus, Cumulus, Cumulus, Rød 70, position Brabrand."

Det var alt det, man kunne tilbyde som værktøj for en i dansk forsvar helt ny tjeneste, hvis hovedopgave var at tilsikre en sikker og flydende lufttrafik fra og til militære flyvepladser.

Operative forhold

Lidt efter lidt ændredes mangt og meget. Den nye forsvarslov kom på benene; Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen blev afviklet. De militære flyvepladser blev til flyvestationer, og ved flere enheder tilgik midlertidigt personel fra RAF (Royal Air Force).

Squadron Leader Todd fungerede på Karup som en slags rådgivende operationsofficer og kan vel nok tilskrives mange af de tiltag, som førte frem til den nye Flyvekontrolltjeneste. Det blev fastsat, at flyvekontrollens tjenestetid alle ugens dage (dog ikke søn- og helligdage) var fra 08:00

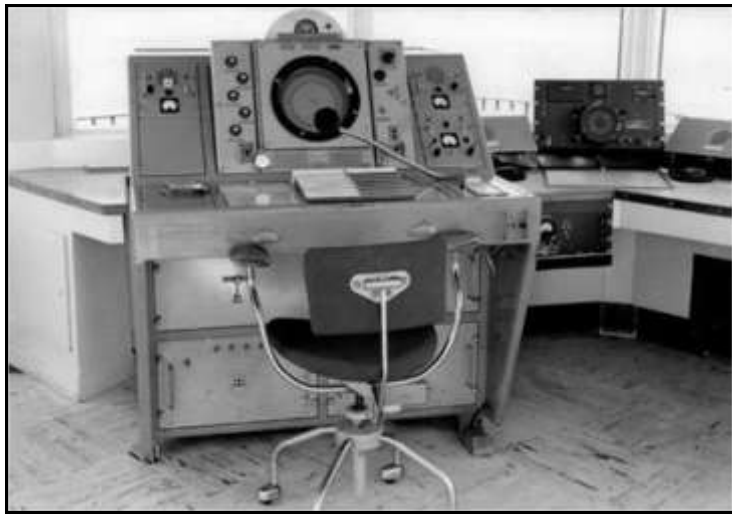
til 17:00. Uden for disse tider skulle der være øjeblikkelig tilkaldevagt.

Ikke mindst på grund af de få hjælpemidler såvel i fly som på jorden blev næsten al trafik afviklet som VFR-trafik. En anden årsag var også, at genopstarten af flyvningen ikke blot var omskoling af piloter, men i alt væsentligt skoleflyvning. Efter elementærflyvning på Avnø kom flyveleverne til Karup for gennemgang af overgangskursus (Harvardskolen). Herefter omskoling på Spitfire og senere på Meteor. Det var en noget blandet flysammensætning, og hvert fly havde sine egne karakteristika. Der var til stadighed to landingsrunder i brug, en runde for Spitfire og Meteor til banearealet og en anden samtidig runde for andre fly til græsarealet syd for banen. 5-600 starter og landinger inden for den normale arbejdstid var normen mere end undtagelsen.

Der er næppe nogen grund til at komme nærmere ind på de første flytyper. Nok mere deres udstyr. Langt fra alle fly var udstyret med radio. Den mest almindelige radio i flyene var en 4-kanals krystalstyret VHF-radio. Bortset fra Catalina-flyene og vores B-17 ("Store Bjørn") var der intet andet navigationsudstyr om bord end et magnetisk kompas og en kursgyro. Eneste hjælpemiddel under navigation og for den sags skyld landingshjælpemiddel var den tidligere omtalte pejler. Vejret var i høj grad bestemmende for regulariteten. Når vejret var godt, var der ikke de store problemer, da flyvningen så kunne finde sted efter VFR-reglerne. Når der var sat QGO på pladsen, var al flyvning lukket. Ved QBI kunne nogen form for flyvning finde sted, alt efter flyets udstyr.

En lille historie fortæller, at ikke alle af de ældre piloter var helt opdateret til datidens tilstand. De var til gengæld gode til at finde rundt i landet, og de vidste næsten altid, hvor de var under selv vanskelige vejrforhold – blot de kunne få jordsigt. En dag kom en pilot, der var uddannet meget tidligt før krigen, til Karup. Vejret var dårligt, og flyvelederen havde sat QGO (pladsen lukket). Pludselig er der opkald på radioen, og en pilot anmoder om landingstilladelse. Flyvelederen er naturligvis noget forbavset og besvarer opkaldet med, at der er sat QGO for pladsen. Over radioen melder piloten tilbage: "QG---hva' for noget?" Ak ja, også denne hændelse havde en god udgang.

I takt med udviklingen blev såvel luftfartslovgivningen, og de deraf følgende bestemmelser for flyvning, ændret til tidens behov og krav. Internationale bestemmelser udstedt af det nyoprettede ICAO blev suppleret af nationale (B.f.f.) og af NATO. Standardiserede regler og procedurer blev successivt sat i kraft. Forskellige former for luftrum blev etableret. Herunder egentlige luftveje og kontrol- og terminalzoner omkring de travleste flyvepladser.



Den nye engelske automatiske katoderørpejler. Viserinstrumentet, som ses til højre herfor, er en amerikansk UHF-pejler.

Med hensyn til "hardware" bedredes situationen langsomt. Efter RAF-model blev nye flyvekontrolltårne bygget. QBI og QGO begreberne blev efterhånden erstattet med reglerne om flyvepladsstatus, som ved angivelse af farver og tal oplyste om pladsens anvendelighed og om evt. begrænsninger.

Den første virkelige nyskabelse var de i 1950-51 indkøbte automatiske VHF-pejlere. De havde den egenskab, at de øjeblikkeligt viste retningen til et udsendt radiosignal. Den havde udover VHF-begrænsningen også den begrænsning, at den alene indeholdt to frekvenser, en arbejdsfrekvens og nødfrekvensen. Med den nye pejler blev nye skyggenemgangs- og anflyvningsprocedurer udarbejdet. Den nye procedure blev benævnt "QGH".

Vejret skulle være meget dårligt, før eskadriellerne besluttede at aflyse dagens flyveprogram. Var vejret over de minima, som var foreskrevet for de enkelte flyveoperationer, skulle der flyves. Enhver kan sige sig selv, at der måtte være særdeles travlt, når mere en 30 flyenheder skulle starte og lande indenfor en kort periode samtidig med anden til/traflyvende trafik.

Som tidligere nævnt var langt den overvejende del af den militære flyflåde uden egentlige navigationsmidler. Dog havde de alle et magnetkompass. Ved flyvning over eller i skyer var en positionsbestemmelse yderst tvivlsom. Man kunne dog ved opkald til flere manuelle pejler opnå nogle krydspejlinger, men det var en langsom affære, og flyet kunne i mellemtiden have bevæget sig ganske langt. Her kom opfindsomhed hos personalet til hjælp: En signalofficer, som havde ansvaret for pejlestationen på Vandel flyveplads, fik en idé til en procedure med en langt hurtigere positionsbestemmelse.

Proceduren blev kaldt "Bellatrick". Når et fly i luften kaldte BELLATRICK, kunne det (afhængigt af højden) høres af pejleren på Vandel, som straks gik i gang med at pejle. Pejlingen blev givet

til piloten over radioen. Piloten gentog pejlingen, som blev hørt af flyvelederen på Karup, hvor man allerede ved opkaldet "Bellatrick" havde en pejling klar. Systemet blev i de følgende år udbygget og benævnt "Danafix".

Under Berlinblokaden i 1948 havde et nyt og epokegørende landingsmiddel vist sin effektivitet. Det var GCA'en, der var en radar bestående af en 360° søgedel rækkende ud til ca. 40 sømil og en præcisionsdel søgende såvel vertikalt som horisontalt op til 2500 fod og ud til ca. 10 sømil. Ved umiddelbart at aflæse radarens oplysninger kunne flyvelederen dirigere et fly direkte frem til det punkt på banen, hvor flyet kunne landes selv under meget dårlige vejrforhold. Udover almindelige instrumenter for blindflyvning krævedes alene en radioforbindelse, så det var lige det, vi i Danmark behøvede for at kunne operere med vores fly under ugunstige vejrforhold.

Som tidligere nævnt sendte Flyvevåbnet de to første flyveledere til USA i 1951. I 1952 sendtes yderligere fire flyveledere af sted. Nu manglede vi bare en GCA. Flyvevåbnet var altså opmærksom på de nye tider. Allerede tidligt i 1951 indledtes forhandlinger om indkøb af en GCA. Det var måske ikke den bedste, der var på markedet, der blev anskaffet. Nærmest en "discount" udgave, d.v.s. kun med "præcisions-" delen; men det blev dog muligt med den radar at lede et fly til landing. Der var bare ét problem: Hvis ikke piloten under anflyvning af Karup kunne anbringe sit fly lidt nord for Kjellerup, eller hvis flyvelederen ikke var i stand til med QGH-metoden at bringe flyet hertil – så kunne det bare ikke lade sig gøre. Hvad angår identifikationen af radarekkoet, måtte man håbe, at det var det rigtige fly, man havde fat i.

Opbygningen og tiden, der fulgte

Selvom der nu var oprettet en egentlig flyvekontrol, fortsatte man med at bemane karavanen. Nu alene med værnepligtige. Ud over telefonforbindelse til tårnet havde de medhør på tårnfrekvensen og var i øvrigt udstyret med signallamper og signalpistoler. Flere gange har karavanepersonellet medvirket til, at landinger uden udsatte landingshjul blev afværget.

Banebelysningens upålidelighed er tidligere blevet nævnt. En overgang var der på Karup kun flagermuslamper. Senere fik man opsat nogle store lampearmaturer (Amber Sodium Lights). Lamperne lyste kun i én retning og var kun opstillet i banens sydside og kun i et begrænset antal, hvilket desværre medførte, at en pilot kom i tvivl om, om lysene var på højre eller venstre side af banen. Han valgte forkert og landede uden for banen med havari til følge. Det var både ærgerligt og pinligt med disse primitive banelyssystemer.

På et tidspunkt blev jeg anmodet om at tage

ned på "det store lager", hvortil meget amerikansk materiel ankom. Det kunne jo være, at der blandt det ville være bedre egnede lamper. Det viste sig, at der i nogen tid havde henstået flere komplette mobile landingslysanlæg med generatorer, kabler m.m. Et af disse lysanlæg blev straks opstillet, og flagermuslamperne kunne nu sættes på hylderne. Lysanlægget havde dog ingen indflyvningslys. Senere i 50'erne blev samtlige flyvestationer udstyret med egentlige banelysanlæg, men kun med fuldt indflyvningslys til én baneende. I samme periode blev Værløse forsynet med startbane og rulleveje.

I 1952 ankom der til Aalborg en helt moderne GCA, (AN/CPN-4), som også indeholdt en søge-radar med rækkevidde ud til 40 sømil samt moderne radioudstyr. I februar 1955 anfører Flyverkommandoen, at Flyvevåbnet råder over i alt 17 flyveledere, fordelt (dog ikke ligeligt) på 5 flyvestationer. Når sygdom, ferie og fridage skulle afvikles, måtte det tilbageværende personel selv dække personelmanglen. Sådanne besværligheder måtte man leve med, med lange vagter nat og dag, lørdag og søndag, uregelmæssige spisetider, støj fra flyene og fra højtalerne, som dog en gang imellem kunne blive helt tavse uden radioernes rør-susen, når strømmen forsvandt – en ubeskrivelig stilhed! Man hørte aldrig nogen form for beklagelser. Opgaven som flyveleder var i sig selv motiverende og engagerende. Når dagen havde været travl og hektisk, og trafikken var vel afviklet, var tilfredsheden hermed en belønning i sig selv, og selvværdet blev løftet. På sådanne dage kunne ikke-tilsigtede problemer opstå, men hvad enten årsagen skulle findes hos en pilot, en flyveleder eller hos andre, så var en flyveleders anerkendelse for veludført arbejde størst, når piloten sagde: "Kom ned i baren – jeg gi'r en øl."

Flyvevåbnet måtte desværre op igennem 1950'erne betale en høj pris for at opnå fastsatte

mål. Alt for mange hændelser med fatalt udfald fandt sted. Når et luftfartøj var udeblevet, eller en melding om havari tilgik flyvekontrollen, blev samtlige fly i luften kaldt op for, at man derved kunne fastslå identiteten på havaristen. Det var virkelig en tung opgave, som rummede mange følelser.

I løbet af 1950'erne skete en stor udskiftning af såvel materiel som af flyflåden. Nye anlægsarbejder blev udført på flyvestationerne, som nu alle havde et brugbart banelyssystem. Alle flyvestationer havde langs banen fået opstillet GCA, og i takt med GCA'ernes implementering blev det muligt at afvige fra fastlagte indflyvningsmønstre, idet et fly - hvis det var indenfor GCA'ens rækkevidde (under 40 sømil), og en sikker identifikation kunne opnås – kunne foretage en direkte, radar-kontrolleret indflyvning (GCA pick up) for landing. GCA'en kunne ligeledes bruges i forbindelse med flyvestationens luftforsvar. Indtil GCA'erne kom på drejeskive, var der dog fortsat det uheldige forhold, at det tog ca. en halv time eller mere for at skifte til anden bane.

I løbet af 1954-55 blev MIL/ATCC oprettet. Den nye enheds hovedopgave skulle være at koordinere flyvekontrollmæssige opgaver mellem de forskellige flyvestationer. Dernæst skulle MIL/ATCC organiseres på en sådan måde, at den i tilfælde af fjendtligheder kunne overtage kontrol med den civile lufttrafik over Danmark. Til at forstå denne opgave blev chefen for den civile flyvekontrol i Kastrup, Sv. Aa. Dalbro, som var tidligere marineflyver og major af reserven, indkommanderet i en periode.

I 1970'erne blev MIL/ATCC integreret i den civile områdekontrolltjeneste i Kastrup. I samme forbindelse blev en ny form for samarbejde mellem den civile og militære luftfart i Danmark påbegyndt. En stilling som forbindelsesofficer (FO/SLV) mellem Statens Luftfartsvæsen og For-

svarskommandoen blev oprettet. Herved blev sagsbehandlingen mellem de to myndigheder smidiggjort og væsentligt reduceret.

I tidens løb uddannedes flere og flere flyveledere, og tjenestestederne fik en tiltrængt forøgelse af antallet af flyveledere, uden at man dog på noget tidspunkt nåede op på det normerede antal. En væsentlig del

Det var denne GCA, AN/CPN-4, som ankom til Aalborg i 1952. GCA'en er endnu ikke opsat på en drejeskive



af uddannelsen blev henlagt under Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole på Flyvestation Værløse efterfulgt af "on the job training" (OJT) ved en flyvekontrolenhed. Frafaldet af elever var ofte urimeligt højt. Mange af eleverne viste sig ikke at være i besiddelse af en tilstrækkelig simultankapacitet. For mange elever var det vanskeligt at forestille sig en trafiksituation udvikling i fart, højde, længde og side i et afgrænset luftrum på én gang. Forholdet blev bedret, da Flyveskolens Rekrutteringsafdeling blev inddraget i udvælgelsen af mulige aspiranter, og uddannelsen blev gennemført på Avnø sammen med flyvereleverne

I takt med flyvningens hastige udvikling blev kravene til uddannelsesfaciliteterne også større. For de civile blev der i Kastrup oprettet en egentlig flyvelederskole med moderne udstyr, herunder radarsimulatorer. Desværre var det på grund af et civilt behov ikke muligt at uddanne militære flyveledere her. I stedet blev opmærksomheden rettet mod Eurocontrols tilsvarende skole i Luxemborg. I de følgende år foregik den grundlæggende flyveledersuddannelse her.

I løbet af 1960'erne blev stort set hele Flyvevåbnets flyflåde udskiftet. Såvel radiosystemerne i flyene som dem på jorden blev forbedret. Nye navigationssystemer kom til. Et af disse var TACAN1, som bestod af en flydel og en jorddel. Baseret på jorddelens automatiske transmissioner kunne flyet nu aflæse sin egen afstand og retning til den pågældende TACAN. Det fra krigen kendte sekundære radarsystem IFF undergik store ændringer, således at det nu blev muligt for flyvelederen på sit radarscope at aflæse ikke blot flyets position, men også dets identifikation, højde og fart m.m.

For hurtigere at kunne skifte GCA fra en bane til en anden, blev de opsat på drejeskiver fremstillet efter en norsk model. Det var også i denne periode, at der på flyvestationerne blev opsat et fangnet for enden af startbanen til standsning af fly. I begyndelsen blev fangnet manuelt rejst og lagt ned af Brand- og Redningstjenesten. Senere kunne denne funktion udføres fra tårnet, ligesom der inde på banen blev anbragt en wire til krogindfangning.

Karavanens tid var også ved at være forbi, idet der ved banernes indflyvningsender blev anbragt et batteri af røde lyskugler, som kunne affyres af flyvelederen.

At der skulle kunne finde civil ruteflyvning sted fra de militære flyvepladser, var dengang endnu en umulig tanke. Lidt efter lidt og ved en stadig pressen på formåede borgmesteren i Herning dog at få åbnet for civil ruteflyvning på Karup. Senere blev også Skrydstrup åbnet for civil ruteflyvning. I takt med den stigende flyveaktivitet og ikke mindst nu, hvor også en vis form for civil ruteflyvning fandt sted, var manglen af et radarbillede af situationen i flyvestationernes nærområde

et voksende problem. Nok havde man ude i GCA'en en radardækning ud til ca. 40 sømil, men det gjorde ringe nytte for flyvelederen i tårnet, som pr. telefon herfra skulle indhente oplysninger. Jeg var på det tidspunkt leder af Flyvekontrollen på Karup. Rent tilfældigt fik jeg viden om, at et TV-transmissionsudstyr, som havde været anvendt af Kontrol- og Varslingstjenesten, ikke lænere var i brug. Ved en samtale med en ingeniør i FMK lykkedes det forsøgsvis at få dette udstyr opsat med et TV-kamera på en af GCA'ens søgeskærme, som så via en parabolantenne anbragt på tårnets balkon viste radarbilledet på et TV-apparat i tårnet. Det var en kæmpe succes. Trafikken kunne nu afvikles langt mere smidigt, og efter en særdeles heldig prøveperiode blev systemet gjort permanent og billedtransmissionen lagt i kabel. Systemet blev indført på alle flyvestationer, men det kunne absolut ikke ændre på manglen af en decideret terminalradar. Rigtige terminalradarer blev indkøbt i 80'erne, og det skete sammen med udbygning af banelyssystemet og installation af ILS Cat.II.

Jo – der skete bestemt noget.

Hverdagen

Selvom en hverdag i en flyvekontrol indeholder mange rutiner, så ligner den ene dag langt fra den anden. Hver eneste dag indeholdt sine egne udfordringer. Det kunne være årstiden og dermed i høj grad vejret. Der kunne også være anlægsarbejder på flyvefeltet, men mest af alt havde det betydning, hvilket flyveprogram eskadrillerne havde planlagt for dagen.

I princippet begyndte et vagtdøgn for tårn- og GCA-vagten hver dag kl. 12:00 til den følgende dag kl. 12:00. Vagtskiftet midt på dagen indeholdt den fordel, at de to tiltrædende havde indtaget frokost inden tiltrædelsen. På hverdage tiltrådte endvidere en vagtleder, en indflyvningsflyveleder og endnu en GCA-flyveleder ved dagtjenestens begyndelse kl. 08:00. Var der ikke planlagt natflyvning, kunne de forvente at aftræde dagens tjeneste ved flyvestationens normale daglige tjenesteophør. Men, men, men - sådan var tjenesteforløbet langt fra. Når der ses bort fra årets lyseste måneder, var der som regel natflyvning på ugens tre første dage med torsdagen som alternativ dag. Den daglige flyvning blev afviklet med fire-fem, senere tre pas om dagen.

Med tre eskadriller á 12 til 16+ fly, stationsflight samt besøgende fly var det et anseeligt antal starter og landinger, som flyvekontrollen skulle regulere ind i en sikker, smidig og glidende trafik. Dertil kom, at nogle fly alene øvede start og landing, medens andre igen øvede instrumentanflyvning.

En af flyvekontrollens vigtige opgaver var at udøve alarmeringstjeneste. D.v.s. at igangsætte

en efterlysning, såfremt et luftfartøj ikke var nået frem til bestemmelsesstedet i henhold til den planlagte flyvetid. Det kunne hænde, at en pilot var så optaget af opgaven, at han overså, om nu også restbeholdningen af brændstof var tilstrækkelig til returflyvningen. Særligt Meteorflyene skulle man være opmærksom på. En Meteor-mission var normalt på en time og ti minutter. Flyvekontrollen pålagde derfor sig selv altid at kalde et Meteorfly op, når det havde været i luften 1 time. Til trods herfor hændte det alligevel, at flyvekontrollen fik anmodning om prioritet for landing pga. lav brændstofreserve. Under gode vejrforhold var det ikke det helt store problem, men under dårlige vejrforhold med megen trafik kunne situationen pludselig blive til en nødsituation.

Normalt blev dagens flyveprogram afviklet som planlagt og indenfor faste rutiner, men der opstod ofte situationer, som ikke var forudset, og rutiner måtte derfor fraviges. Et pludseligt vejrskift kunne medføre, at flyene måtte omdirigeres til andre flyvestationer; men også andre forhold/hændelser kunne være årsag til en total omprioritering af trafikken. Flyene kunne få motorproblemer, hydraulik-, radio-, hjul/ dæk- eller udsynsproblemer efter sammenstød med fugle og meget andet. Hver af disse hændelser krævede særskilte handlinger af flyvelederen. Selvsagt var det piloten i det pågældende fly, som havde hovedansvaret for et heldigt udfald, men i mange situationer ville udfaldet også være afhængigt af flyvelederens dispositioner. Når sådanne hændelser senere blev beskrevet, står der blot anført, "... efter opkald til flyvekontrollen blev landing udført". Bag denne lidt lakoniske sætning gemmer sig ofte en ufortalt historie om, hvad der samtidig skete i tårn- og GCA-miljøet. Når flyvekontrollen modtog et opkald om en usædvanlig situation eller et direkte nødopkald, blev atmosfæren i flyvekontrollen mere anspændt. En anden og ikke nødvendigvis rutinepræget procedure skulle iværksættes, ligesom flyvelederen var klar over, at nu var han også en del af omstændighederne for et lykkeligt udfald.

I bogen om eskadrille 729 er beskrevet en hændelse, hvor en RF-84 er så uheldig at ramme en fugl. En anden ramte oversiden af flyets næse. Den fortsatte ind under frontruden, og dele af den

blev spredt ud over hele cockpittet. Pga. blod og andre rester var pilotens udsyn fremad helt umuligt. Som der står i beretningen:

"...flyvekontrollen på Karup dirigerede en F-100 til undsætning." Efter et mislykket første landingsforsøg på Karup, hvor RF-piloten fra F-100 flyet blev ført ind til landing, valgte piloten selv at foretage en landing alene ved hjælp fra GCA'en. Forsøget lykkedes, og igen kunne anføres "...efter opkald til flyvekontrollen blev landing foretaget". Når en sådan hændelse får en lykkelig udgang, er det i første omgang pilotens dygtighed, som er årsagen, men han valgte også denne udvej pga. sin tro på og tillid til flyvelederen i GCA'en.

Der findes mange eksempler, hvor den militære flyvekontrolltjeneste har medvirket til en lykkelig udgang af en ellers forudset alvorlig hændelse. I den forbindelse kan nævnes, at Danmarks

Radio TV engang i 1980'erne producerede et program om en virkelig hændelse, hvor en civil pilot havde alvorlige vanskeligheder med at manøvrere sit fly efter at være fløjet ind i skyer. Piloten var ikke uddannet til instrumentflyvning. Han blev pludselig overrasket over, at skydækket under ham var tæt lukket. På en af de militære flyvestationer i hans nærhed blev situationen erkendt. Her var der ikke blot behov for at give kurser og pejlinger, men også et psykisk behov for at få pilotens selvtilid genskabt, således han kunne føle sig sikker til at gennemføre en

skygennemgang og foretage landing. På den pågældende flyvestation var en særdeles erfaren flyveleder på GCA-vagt. Efter at have identificeret omhandlede fly kunne han på sin rolige måde og ved en forstående stemmeføring genskabe pilotens selvtilid. Alt endte lykkeligt. Flyet landede sikkert. Piloten var særdeles glad for hjælpen, og flyvelederen var tilfreds med, at endnu en opgave var blevet løst.

Nu er det jo sådan, at ingen af de tiltag, som er blevet gjort op gennem årene, fremover vil stå uforandrede, og mange er allerede blevet forandret – nye tider skaber nye muligheder, og alt vil med tiden ændre sig. Men de, som var med til at bygge Flyvevåbnet op fra en næsten 0-status, vil altid kunne glæde sig over at have været med.

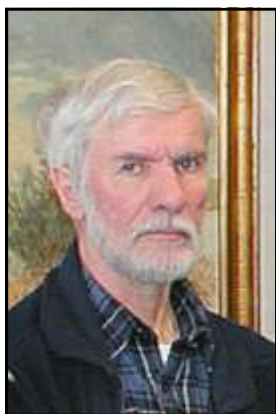




Blandt de mange, der har bidraget med beretninger til denne bog om deres tilværelse i Flyvevåbnet, er denne gruppe, som en dag i januar mødtes på "Stationschefens Kontor", der er et historisk lokale i Flyvevåbnets Historiske Samling i Gedhus.

Fra venstre er det Vagn Dahl, Torben Jensen, Kurt Hansen, Erik Thingbo og Orla Gravesen. På de næste sider følger deres beretninger—Thingbos dog allerede på side 20.

Fra Catalina til Gulfstream



Torben Jensen

kom til Flyvevåbnet i februar 1963 og blev udlært som flymekaniker, og efter grunduddannelsen kom han i 1967 til ESK 721, hvor han var indtil pensioneringen ved udgangen af april 2005. Han startede med at flyve som 2. mekaniker på C-54 og på Catalina. Senere blev han maskinist på C-47 og C-54 og til sidst på Gulfstream II og

III. En meget stor del af tiden fløj han på Grønland og var i perioder udstationeret dertil.

I slutningen af C-54 perioden havde han bopæl på Narsarsuaq sammen med familien i et halvt år, og han var nok blevet boende der et par år mere, hvis det ikke havde været, fordi C-130 Hercules overtog den gamle C-54's rolle. "Det var nok det bedste halve år, jeg havde i Flyvevåbnet", siger Torben, "men det var også det halve år,

hvor jeg arbejdede mest". Der var masser af flyvning, primært med isrekognoscering for Iscentralen, men også et stort antal ad hoc-flyvninger med eftersøgninger og med transporter først og fremmest for Grønlandskommandoen.

Mens han var på Narsarsuaq, blev de ringet op en søndag. Der manglede en cylinder til et fly, der holdt på Mestersvig, og sådan en havde de ikke på Værløse, så nu var spørgsmålet, om det var noget, de lå med på Narsarsuaq. "Efter at have været en tur på lageret meget tidligt denne søndag morgen måtte vi *desværre* svare positivt, og derefter måtte vi ud og starte C-54'eren op for at flyve til Mestersvig med sådan en cylinder", fortæller Torben. Det var rigtig dårligt vejr, og det blev nødvendigt at gå så højt op som til 23.000 fod, og det var ikke lige den normale højde for en C-54. Men de kom frem, og dagen efter skulle de så tilbage til Narsarsuaq, hvor de med det samme blev sendt på eftersøgning på Østkysten, og da de returnerede til Narsarsuaq, kunne de ikke

komme ind dér på grund af dårligt vejr, så de måtte flyve videre til Søndre Strømfjord. Næste dag blev de igen sendt på eftersøgning på Østkysten, og derfra måtte de gå til Island. Da der var snestorm dér, forberedte de sig på en overligger-dag; men den blev ikke længere end til klokken otte om aftenen, før de blev sendt af sted til Værløse efter en motor til den C-54, der stadig stod på Mestersvig. De landede på Værløse omkring klokken 4 om morgenen og startede igen ved 13-tiden mod Mestersvig. Dér var der overnatning, og så gik turen atter ned ad kysten mod Narsarsuaq, hvorfra der meget snart efter var afgang til en eftersøgning på Vestkysten, og omsider endte de så op derhjemme på basen med olien strømmende ud fra en propelregulator i den ene motor. Alt i alt var det noget af en rakkertur, siger Torben, men den var i og for sig meget karakteristisk for den flyvning, der blev præsteret i de år på Grønland. I mellemtiden var der kommet en ny besætning fra Værløse, og efter at der lige var blevet skiftet et par propeller, måtte Torben så af sted med den nye besætning på isrekognoscering så langt nordpå som ved Upernavik. Alt i alt blev det til en flyvetid på ca. 60 timer i løbet af syv dage. "Så kan jeg godt indrømme, at man var lidt træt et vist sted," føjer han til.

Torben Jensen nåede også at få en del flyvning på Grønland med Catalina, og han oplevede en ganske dramatisk episode. Det var ved Godthåb, hvor de under en start kom ud for et pludseligt vindskift med det resultat, at flyet røg ind i et "waterloop" på 180 grader, hvilket bevirkede, at frontblisteret i den ene side blev smadret. Om bord havde de en underholdningsgruppe, som havde været bl.a. på Grønnedal for at underholde soldaterne dér. De fik sig noget af en forskrækkelse, fortæller Torben, og da blisteret blev knust, strømmede vandet ind, så deres instrumenter lå og sejlede ude i blisterrummet. Men af sted skulle de jo, så der blev sat et tæppe op, som Torben stod og holdt fast under starten, og derefter måtte de "liste" til Søndre Strømfjord med en hastighed, der ikke kom meget over 80 knob, men med en masse frisk luft.

Et par dage efter havde de fået en gummiplade skåret til og sat i blisterrammen, så de kunne flyve igen; men så gik det hverken værre eller bedre, end at de under en flyvning til Grønnedal "smed" en motor inde over isen (d.v.s. at der skete en skade på motoren, der begyndte at ryste, så den måtte drosles ned). Der var ikke andet at gøre end stille og roligt at søge ud til kysten, fordi der ikke kunne holdes fuld højde på flyet med bare halvanden motor, og så blev kysten fulgt ind til Søndre Strømfjord igen i meget dårligt vejr med tæt snefog, så anflyvningen i alt væsentligt måtte foretages på radaren. Kort tid efter fik de så en ny motor op, og så kunne der flyves igen.

I et hele taget, konkluderer Torben, så manglede Catalina en del i motorkraft til den flyvning, der skulle præsteres på Grønland; men den var sejlivet, så den klarede trods alt det meste, og der var vel ikke dengang nogen anden type, der kunne have gjort det bedre. Men en gang imellem var det godt nok "lige på kanten", tilføjer Torben.

De fleste flyvetimer havde Torben imidlertid på Gulfstream, som han fulgte fra starten i 1982. En af maskinerne var han med ovre og hente i USA, og han var med, da man satte det sidste af flyene på Værløse den 10. september 2004. Dermed var Gulfstream-æraen i det danske flyvevåben slut.

Og så var der flyttedag for Torben Jensen – i hvert fald rent tjenestemæssigt. Opgaverne for ESK 721 lå nu med udgangspunkt på FSN Aalborg, og Torben kom derfor til at ende sin tjeneste med 14 måneder, hvor han måtte køre frem og tilbage mellem Aalborg og boligen på Sjælland. Men det var med transport frem og tilbage og med ophold på Forsvarets regning. "Så det var vel i og for sig godt nok, når det nu engang skulle være skidt", slutter Torben af.

BAaN

Navigator KN J.S. Jensen (JØS)'s radarscope er gået i stykker, så Torben Jensen er i gang med papirarbejdet i Gulfstream F-249 den 17. juli 1989.

Foto: S. Hartov



Rescue Coordination Centre (RCC)



Orla Gravesen

fortæller, at han har haft en lidt anden karriere end de tre andre, der en kold januar dag var mødt op hos FLYHIS i Gedhus for at berette om deres tid i Flyvevåbnet. "Ja," siger en af de andre, "du har siddet inde i varmen", og det nikker Orla bekræftende til og tilføjer: "I hvert fald det meste af tiden".

Han startede som værnepligtig i Jonstrup i 1960, og efter tre måneders forløb fik han besked om, at man havde tænkt sig at sende ham på sergentskole. Det var ellers ikke lige, hvad han selv havde tænkt sig; men der var ingen vej udenom, og han bad så om, at han i hvert fald ikke skulle være "geledsergent", for han syntes, at det, han havde oplevet på rekrutskolen i Jonstrup, det var – for nu at udtrykke det pænt – upædagogisk; det var vanvittigt, hvad de var blevet udsat for fra sergenter og korporaler, og det system ønskede han ikke selv at blive en del af. I stedet bad han om et operativt job og gerne i Kontrol og Varsling, og det ønske fik han opfyldt.

Efter endt uddannelse blev han udnævnt til sergent i november 1961 og kom til Air Defence Operation Centre (ADOC) i Sector Operation Centre (SOC) Karup i Bunker 1137. ADOC var en meget væsentlig del af Kontrol- og Varslingssystemet, hvor man samlede alle informationerne fra radarstationerne til ét stort billede af den aktuelle situation i luften over og omkring Danmark. Dette billede blev vist på et stort, vandret kortbord, hvor kvindelige flyvere og værnepligtige menige plottede "sporene", d.v.s. hver enkelt overflyvning, ind ved hjælp af nogle metalbrikker, som blev flyttet med lange stænger med en magnet i enden. Det var en metode, som under Anden Verdenskrig blev brugt både af tyskerne og englænderne, og som altså nu var overtaget af danskerne, fortæller Orla.

Dengang var tjenestetiden for en værnepligtig sergent to år, og da de var gået, følte Orla egentlig, at han var i gang med et både spændende og interessant job, som oven i købet var rimelig godt lønnet, så han tog først et halvt år til og dernæst endnu et halvt år, "hvorefter jeg blev hængende yderligere et par år", fjører han til. I august 1964 blev der et job ledigt i noget, der hed MIL RRCC, hvilket står for Military Recovery and Rescue Coordination Centre. Recovery-delen af denne tjeneste blev oprettet i 1959 – i første omgang på prøve og fra april 1964 operativt. Det skete på baggrund af den dramatiske begivenhed i Flyvevåbnet, som man har givet betegnelsen "Den sorte Lørdag". 38 fly var den lørdag i luften alene fra FSN Karup. Vejrudsigterne havde været fine;

men pludselig slog vejret om og blev rigtig dårligt med meget lav sigtbarhed. Alle fly blev kaldt tilbage; men de kunne jo ikke lande på én gang, og nogle løb tør for brændstof. Andre kunne ganske enkelt ikke finde landingsbanen. Det var heldigt, at man ikke mistede nogen af piloterne, men fire fly gik tabt på denne dag.

Efter det blev man klar over, at der helt manglede et organ, der løbende kunne holde check på situationen ikke bare på den enkelte flyvestation, men på dem alle, især m.h.t. aktuelt vejr og status for landingshjælpemidler, så man i en situation som på hin lørdag kunne omdirigere flyene i tide, når der var optræk til problemer, og som derudover kunne træde til i nødsituationer.

Det var lige et job for Orla, som på det tidspunkt netop havde fået civilt flyvercertifikat. Jobbet gav nemlig mulighed for dem, der havde lyst, til at flyve med i stort set alle Flyvevåbnets typer. Det krævede naturligvis det store lægecheck samt et katapultsæde-drill en gang om måneden, hvor man kom ud og blev spændt fast i et fly, hvorefter man skulle bevise, at man kendte det pågældende sæde og dets performance. Yderligere var man med på Bikini-øvelserne i Ebeltoft Vig. Det var et virkelig spændende job, siger Orla. Det er jo sådan, at hvis man kommer ud for en



nødsituation, så kalder man "PAN-PAN-PAN" eller "Mayday" over radioen og oplyser om position og situation, og så var det RRCC's opgave at gå ind og koordinere den assistance, der øjeblikkeligt skulle ydes. Til hjælp havde man først og fremmest radar sammen med den militære flyvekontrol, som man delte lokale med, og man kunne så enten selv yde hjælp ved – på grundlag af radarbilledet – at oplyse den nødstedte om hans position og kurs til nærmeste landingsmulighed, eller man kunne få en af radarstationerne til at overtage assistancen, hvis den lå bedre for det, og endelig var der muligheden for at sende fly op for at guide den pågældende ned i sikkerhed.

Grunden til, at personalet i RRCC skulle have mulighed for at flyve med i de forskellige typer, var, at når man skal yde den bedst mulige hjælp i en given situation, så er det af stor betydning at kende vilkår og muligheder i selve flyene. Den bedste mulighed for disse flyvninger var med T-33. Det skyldtes, at de piloter, som for kortere eller længere tid gjorde stabstjeneste i FTK, skulle have en del flyvning for at holde deres status ved lige. Til det formål havde man i FTK to T-33 til rådighed ude fra Stationsfligten. Når det af flyveprogrammet for disse to fly fremgik, at der var en flyvning, hvor bagsædet var ledigt, så kunne folk som Orla booke sig ind på den pågældende flyvning.

Noget andet, som det var vigtigt at have et nøje kendskab til, var forholdene for det personel, der havde SAR-vagterne med helikopterne. Derfor blev der jævnlige aflagt besøg hos disse vagter, ligesom der flere gange blev fløjet med på missioner som "overtalligt besætningsmedlem".

I 1973 blev den militære flyvekontrol flyttet til Magleby på kanten af Kastrup Lufthavn, hvor den indgik i tjeneste sammen med den civile flyve-

delse – en ordning, som stadig er gældende, og som rummer mange fordele. Samtidig nedlagde man Recovery-delen af RRCC, og tilbage var så kun RCC. Det var et stort savn for Orla, fordi det betød, at muligheden for at

flyve med stort set forsvandt. Men også for Flyvevåbnet som helhed var det et savn, da Recovery blev nedlagt, for med den forsvandt også den servicefunktion, som var ydet til flyveledelserne i tårnene på flyvestationerne, som gennem den var blevet holdt løbende orienteret om bl.a. vejr-situationen og status for landingshjælpemidler som pejler og GCA på de andre flyvestationer. Nu skulle man til selv at undersøge det, hver gang der opstod behov for disse informationer, og det kunne betyde, at kostbar tid gik tabt.

Tilbage var altså stadig Rescue Coordination Centre - RCC; men det var til gengæld en tjeneste, som der var blevet et voksende behov for gennem årene. Da Orla startede i 1964, var der omkring 165 SAR-missioner om året – dengang med S-55, Pembroke og Catalina. Med S-61 i tjeneste voksede dette tal til omkring 600 missioner på årsbasis – heraf dog mange, hvor det drejede sig om overførsel af patienter fra et hospital til et andet eller flyvning til et af traumecentrene. Tidligere løste SAR-tjenesterne primært opgaver for Forsvaret; men gennem årene er der kommet flere og flere civile opgaver til.

Fra 1991 og et par år frem havde Orla en afstikker, som han selv kalder det, til FTK's Flyvesikkerhedssektion. Det skyldtes ikke mindst hans interesse for den praktiske flyvning, at denne sektion kunne synes at være et spændende sted at være med. Men det blev af forskellige årsager lidt af en skuffelse, og han søgte derfor tilbage til RCC. Her var der fortsat mange og store udfordringer – specielt, naturligvis, når opgaven var at koordinere større redningsmissioner, hvor der hele tiden skulle holdes forbindelse til de forskellige instanser, som var implicerede i dem. Det skete først og fremmest via radioen, hvor man over HF-frekvensen normalt kunne have forbindelse med folk helt ned i lav højde, f.eks. på en boreplatform eller sågar på Grønland, eller man kunne tale med besætningen i en C-130 et sted i USA. Men til tider opstod der situationer f.eks. som følge af solpletter, hvor forbindelsen blev usikker eller helt blev afbrudt, og så måtte man i gang med at søge rundt for at finde andre brugbare frekvenser, for det kunne jo være af helt afgørende betydning, at forbindelsen kunne opretholdes. "Men dér var de gamle, rutinerede telegrafister på helikopterne eller i transportflyene helt fantastiske", fortæller Orla. "De kunne bare det dér, og i de tidlige år kunne man endnu som en sidste mulighed ty til morskøgen. Men den forsvandt ret snart helt, for der var ikke længere ret mange, der kunne bruge den".

En af de virkelige store og alvorlige opgaver var ved branden på Scandinavian Star, hvor Orla blev ringet op fra det norske redningscenter med anmodningen "Vi skal have al den hjælp, vi kan få!" Skibet lå i norsk område, men meget tæt på,



*På arbejde i
RCC i 1996*

hvor det støder op til dansk og svensk område. Derfor var det det norske center, der skulle lede indsatsen, men det var besværliggjort af, at de ikke kunne kommunikere direkte fra redningscentret og ud til enhederne, men måtte bruge andre radiostationer som relæstationer. Det var en dansk S-61, der var først på stedet, og det blev dermed skipperen på den, der blev det, man kalder "on scene commander", altså den, der på stedet skal koordinere indsatsen sammen med RCC. Senere blev denne opgave overtaget fra en dansk C-130 Hercules. I løbet af en time efter alarmeringen var der tre danske helikoptere på stedet, mens svenskerne havde fire og nordmændene tre helikoptere med i redningsaktionen.

Der var problemer med koordinering og med kommunikation i forbindelse med Scandinavian

Star. Det skyldtes som nævnt bl.a., at den norske redningscentral ikke kunne kommunikere direkte med de deltagende enheder. Men i så omfattende missioner som denne med tre involverede redningscentraler og et så stort antal militære og civile luftfartøjer vil der altid være problemer. Det erkendte man allerede i midten af 60'erne, hvor landene omkring Nordsøen indledte årlige, komplekse øvelser kaldet "Exercise Bright Eye". Disse øvelser er gennem årene vokset, således at mange flere lande nu deltager, og selv om det er en NATO-øvelse, kom også Sverige med i midten af 80'erne. En af de meget væsentlige opgaver i disse øvelser drejer sig netop om at bevare overblikket over situationen, selv når ledelsen af operationen skal flyttes fra det ene center til det andet. Allerede tidligt var Orla med i arbejdet med planlægning og afvikling af øvelserne. Konferencerne med planlægning og debriefing af øvelserne går på skift mellem de deltagende lande, og i den forbindelse havde Orla lejlighed til at besøge så at sige alle de redningscentraler, der er "naboer" til

den danske – herunder den islandske.

"Efter en stort set skøn tid i Flyvevåbnet sluttede jeg så i 2001", siger Orla. Det betyder imidlertid ikke, at han sagde farvel til Flyvevåbnet. Orla Gravesen er en af den "faste stok", der hver onsdag mødes i Flyvevåbnet's Historiske Samling i Gedhus for at give en hånd med i arbejdet på at fastholde mest muligt af dansk militær flyvningshistorie.

BAaN

Bikini-øvelse i Ebeltoft Vig



Dramatisk redningsmission



Kurt Hansen

er uddannet som flymekaniker, og han gjorde sin entré i Flyvevåbnet i februar 1968. I 1970 kom han til at flyve S-61, de første otte år som redder, og derefter som maskinist indtil pensioneringen første gang i 2006. Da man så stod og

manglede erfarne folk i ESK 722, fik han først en kontrakt på yderligere 2 3/4 års tjeneste, og den blev senere forlænget med yderligere ét år. Pr. 1. januar 2010 blev han endelig pensioneret for tredje gang.

Disse mange år i ESK 722 har betydet deltagelse i adskillige hundrede SAR-missioner. Flere af dem var både barske og dramatiske. Den mest krævende af dem fandt sted den 30. oktober 2000, da den tyske coaster "FAROS" kom i alvorlige vanskeligheder i Nordsøen.

Kurt Hansen har til bogen "Sikorsky & Eskadrille 722" skrevet en beretning om denne mission, og det er denne beretning, der bringes her:

Meteorologisk Institut havde varslet storm fra sydøst drejende mod sydvest. Den første efterårsstorm er næsten hvert år ensbetydende med højt beredskab i Eskadrille 722, i Kystbevogtningen, hos Falck samt for politiet.

På flyvestation Skrydstrup står U-277 klar med 1. pilot J. H. Jensen (GAJ), 2. pilot J. Eilersen (JØL), flymaskinist Kurt Hansen (KTH), redder Bent Udbjerg (BTB), radiooperatør og reserveredder Tina Braae (TTC) samt læge Steffen Lyduch (LYDUCH).

På flyvestation Aalborg står U-280 klar med 1. pilot J. Heinsen (HIN), 2. pilot Tommy Hesselbjerg (SEL), flymaskinist Frank Olsson (FRN), redder Søren Hansen (RHS), radiooperatør og reserveredder Birgitte Berthelsen (BBB) samt læge Mogens Kornum (KORNUM).

Klokken 17:30 modtager Søværnets Operative Kommando melding fra Lyngby Radio om, at det tyske skib FAROS, der ligger vest for Hvide Sande, har vand i maskinrummet og strømsvigt; man anmoder om

assistance til at få skibet slæbt i havn. Der er ingen slæbebåd i området, og der anmodes i stedet om assistance fra redningsskibet Vestkysten. Vestkysten afgår fra Thyborøn klokken 18:10, 65 sømil fra FAROS. Med en fart på ca. 10 knob, som er den højst mulige fart under de givne vejrforhold, begiver de sig af sted på en ca. seks timer lang sejlads.

Klokken 18:25 meddeles det, at situationen er stærkt forværret; FAROS har slagside og er ved at synke. SAR-vagten på Flyvestation Skrydstrup bliver straks alarmeret, og man er i luften med U-277 klokken 18:45 og fremme ved FAROS klokken 19:50.

FAROS er 86 meter langt og lastet med 21.000 tons tømmer, som nu har løsnet sig og ligger omkring skibet. Skibet ligger for anker på tværs i søen, ude af kontrol på de 15 meter høje bølger og med en slagside til styrbord på 25-30 grader. Ombord er syv besætningsmedlemmer spærret inde af det omkringliggende tømmer, og set fra helikopteren ville det ikke være nogen let opgave at få de nødstedte søfolk reddet. På helikopterens infrarøde kamera FLIR (Forward Looking Infrared), der opfanger varmestråling, ses syv personer ombord, hvoraf kun seks er iført overlevelsesdragter. Det var besætningen, som fik tildelt dragterne, mens kaptajnen satte sit eget liv på spil ved at undvære en dragt.

Redning forsøges

Det var åbenlyst, at de syv ombord på FAROS forstillede sig, at de skulle hejses op fra skibets bro, hvor de alle stod afventende. Endvidere havde skibets kaptajn tidligere meddelt via den mobile radio, at alle deres redningsbåde var gået tabt under slagsiden.

Skibets voldsomme bevægelser i de høje bølger, dets slagside og de høje master på skibet gør det umuligt for redningshelikopteren at komme ind over skibet, så en hoist-redning af folkene

Den tyske coaster "FAROS"



kan foretages direkte derfra. I stedet forsøger man fra redningshelikopteren at få en guideline ned på skibet, så de via den kan sende en Drop Dinghy (gummiredningsbåd uden overdækning) ned, og hvorfra opsamlingen kan finde sted. Det lykkes, efter adskillige forsøg, at få dinghy'en sikkert ned til skibet, hvor mandskabet fortøjer den til skibet. Første mand springer fra skibet ned i gummibåden, men p.g.a. den urolige sø rammer han ved siden af. Heldigvis får han fat i linen til gummibåden og trækker sig selv frem og kravler op. Desværre driver dinghy'en ikke væk fra skibet som håbet, men derimod om langs styrbordsiden, hvor linen bliver viklet ind i det drivende tømmer. Sømanden befinder sig nu i en ekstremt vanskelig situation, og gummibåden kan hvert øjeblik kæn- tre. Sker det, vil hans chance for overlevelse være minimal i de voldsomme bølger fyldt med tømmer. Hans placering tæt på skibet imellem det løsrevne tømmer gør det umuligt for helikopteren at forsøge redning – det er ganske enkelt for farligt. I stedet afventer man situationen, i håb om at han river sig løs og driver længere ud, så en hoist-redning kan foretages.

Imens situationen udarter sig, får 1. pilot J. H. Jensen melding om, at redningsskibet Vestkysten først er fremme klokken 02:20 – to timer længere undervejs end først antaget. J. H. Jensen vurderer, at opgaven har eskaleret og anmoder om assistance fra helikopteren på Flyvestation Aalborg, som bliver alarmeret klokken 20:15. Samtidig må han erkende, at hans helikopter snart skal retur til Esbjerg lufthavn for at tanke. Det er nødvendigt med 1000 pund brændstof for at nå tilbage til Esbjerg, og med kun 1100 pund tilbage bliver redder Bent Udbjerg sendt ned med et sling i et sidste forsøg på at redde manden i dinghy'en, men det mislykkes. Man tager det dog roligt ombord på helikopteren – sømanden lå på ryggen i dinghy'en og havde det efter omstændighederne godt i sin overlevelsesdragt.

Ét er, at den hektiske tid under selve redningsforsøgene kræver en hårdfør redningsbesætning; noget andet er, at hvis besætningen bliver tvunget til at efterlade nødstedte i et kaotisk hav i total mørke, vil det stride imod alt det, som redningseskadrillen står for – men hvis ikke alle skal omkomme, kan denne situation ikke desto mindre blive aktuel.

For ikke at tage modet fra de nødstedte beder J. H. Jensen radiooperatør og reserveredder Tina Braae om ikke at sige til kaptajnen på skibet, hvor længe U-280 vil være om at komme, men blot sige at en anden redningshelikopter er på vej, fordi U-277 må returnere på grund af manglende brændstof.

U-280 ankommer

På trods af den håbløse placering, manden i

dinghy'en var havnet i, forstod han åbenbart problemet og begyndte selv at kæmpe sig fri. En halv time efter at U-280 er ankommet til FAROS, lykkedes det for ham at komme fri af skibet og væk fra det drivende tømmer, så en opsamling af ham blev mulig – og trods de herskende forhold med forbavsende få problemer.

Første mand var reddet og fremkaldte det håb, de længe havde næret. Nu skulle de resterende seks sømænd bare samles op.

I en times tid lagde 1. pilot J. Heinsen planer med skibets kaptajn for, hvorledes redningsforsøgene skulle foregå. En af planerne var, at sømændene én efter én skulle springe i havet og samles op derfra, men p.g.a. de store bølger fyldt med tømmer kunne de ikke få sig selv til at springe fra borde – og det var måske en udmærket beslutning.

De seks tilbageværende ombord på skibet opfordres til at springe i den nu tomme dinghy to ad gangen, men ombord på FAROS havde de i mellemtiden fundet en lidt større dinghy, som de alle hopper ned i. Efter at de har kappet linen til skibet, driver dinghy'en imod forventningerne op på skibets vindside, hvor den fastholdes af strømmen omkring skibet og umuliggør en opsamling til redningshelikopteren.

Hver gang skibet gynger til vindsiden, bliver dinghy'en banket mod skibets side, så der flere gange kastes sømænd ud i havet; de havde dog tilsyneladende ikke problemer med at komme op i dinghy'en igen, men hvor lang tid kunne de holde til at blive slynget op imod skibssiden? Ombord på redningshelikopteren hang de længe og kiggede på dette scenarie, magtesløse og ude af stand til at gøre noget. På et tidspunkt så det ud til, at dinghy'en forsvandt og blev holdt nede under skibet.

Brændstofbeholdningen på U-280 var efterhånden brugt, og med en estimeret resttid på en time, inden man er nødt til at returnere for at tanke, anmoder man U-277 om at komme tilbage.

Klokken 00:18 meldes det fra Vestkysten, at man ville være fremme 10 minutter senere. Selvom U-280 snart skulle retur for at tanke, besluttede de at blive hængende, indtil Vestkysten var fremme – reservebrændstoffet er nu i brug, og situationen begynder at blive kritisk. Klokken 00:28 forlader U-280 området med kurs mod Esbjerg, men allerede ved kystlinjen erkendes et at Esbjerg ikke kan nås, og mulige landingspladser drøftes. U-280 finder en "parkeringsplads" og sniger sig langsomt ind for at lande ved DONG i Nybro.

Politieskorte

Besætningen og den reddede sømand ombord på U-280 bliver alle inviteret indenfor hos DONG og beværtet med kaffe, mens de venter på en tank-

bil fra Esbjerg lufthavn, som man inden landing havde rekvireret. Af ukendte årsager bliver tankvognen, som kører uden nummerplader, sendt af sted med manglende politieskorte og uheldigvis stoppet af politiet ved en trafikforseelse i Varde. Mången en undskyldning har politiet lagt øre til, siges det – men denne her virker tilsyneladende, for i stedet for en bøde til tankvognschaufføren fortsætter patruljevognen nu forrest for at agere politieskorte og bringer dermed tankvognen sikkert frem. Efter tankning af helikopteren kontakter man RCC og forventer en melding om, at situationen er afklaret, og at man kan flyve tilbage til Aalborg. Desværre er meldingen fra RCC en helt anden, og man skal straks returnere til FAROS.

Helten Bent Udbjerg

De resterende seks mand er kommet fri af skibets læside, men ligger nu og banker op mod bagbords side og kan ikke komme fri derfra. Samtidig ser besætningen ombord på U-277 via helikopterens FLIR, at der er tre mand i vandet omkring dinghy'en. De er med vilje sprunget i vandet for at forsøge at svømme den ud på åbent hav – fri af tømmer og skib. U-277 forsøger endnu en gang at sende deres redder Bent Udbjerg ned, men må igen give op. Tilbage i helikopteren gør Bent flymaskinisten Kurt Hansen opmærksom på, at kaptajnen uden overlevelsedragt ligger afkræftet i vandet. De beslutter derfor at gøre et sidste forsøg på at redde kaptajnen, hvilket vil blive afgørende for, om han overlever. Da Bent hejses ned igen, klamrer kaptajnen sig krampagtigt fast til dinghy'ens tovværk og er svær at få fri. Ydermere bliver Bent flere gange kastet rundt og trukket igennem de store bølger p.g.a. de vanskelige forhold. Bent får efter megen kamp kaptajnen frigjort og sikkert spændt fast i slinget – kaptajnen er reddet og kan takke Bent for hans stædige redningsindsats.

Ombord på helikopteren begynder lægen Stefan Lydich behandling af kaptajnen, hvis legemstemperatur er nede på 32 grader. Helikopteren bliver dog stadig ved FAROS, efter at lægen har skønnet det muligt at hæve kaptajnens temperatur med 3-4 grader.

Vestkysten

I mellemtiden er redningsskibet Vestkysten ankommet, og forhåbningerne om at få afsluttet redningen af søfolkene er store. Da helikopterne har svært ved at få flere nødstedte op, bliver det på Vestkysten overvejet, om det er muligt at sætte boardingbåden i vandet (boardingbåden kan sammenlignes med en "fast rescue boat").

Båden sættes ud på en vogn/slæde, der ad en sliske køres ud gennem en agterport. Båden er sikker under alle vejrforhold og nem at sætte ud, men kan være svær at få op på skibet igen i høj sø.

Overstyrmanden, bådføreren og skibsassistenten, der senere bemander boardingbåden, er på broen, hvor de drøfter med kaptajnen, om de kan sætte båden ud. De kender hinanden godt og har samarbejdet i mange år. Bådføreren mener, at der ser ud til at være en lille bedring i vejret, idet søerne ser ud til at stilne af, og at man dermed kan gøre brug af båden. Overstyrmanden og skibsassistenten er enige, hvorefter kaptajnen giver besked om, at båden skal sættes ud.

De tre, der skal bemane båden, ifører sig redningsdragter, oppustelige redningsveste og blinklys til at sætte på armen. I båden er der en fast installeret radio, og overstyrmanden har desuden medbragt en bærbar radio. Maskinchefen betjener spillet til udsætning af båden, og den bliver udsat uden problemer klokken 01:05.

Boardingbåden sejler over til dinghy'en, hvor man hurtigt får de fem besætningsmedlemmer fra FAROS over i båden. Der er gået mindre end 10 minutter, siden beslutningen om at sætte båden i vandet blev taget. Man vil først forsøge at sætte de fem besætningsmedlemmer fra FAROS om bord i Vestkysten gennem en sideport på agterdækket, fordi man frygter, at båden med otte om bord vil være for tung til at kunne komme op ad slisken bag skibet. Vestkysten bliver lagt, så der er læ på den ene side, og båden sejler derfor om på læsiden af skibet, men der er for høj sø til, at det kan lade sig gøre. Man beslutter herefter, at helikopteren skal forsøge at hejse besætningsmedlemmerne fra FAROS op fra boardingbåden. En redningssele bliver firet ned til båden, men det er i det hårde vejr ikke muligt for personer i båden at få fat i redningsselen, selvom der bliver gjort mange forsøg. Der er desuden fare for, at selen vil gribe fat i båden.

Der er herefter kun én løsning, nemlig at tage båden om bord via slisken med alle otte i båden. Føreren på Vestkysten går til manøvrepladsen på agterbroen, hvor han har fuldt udsyn over agterdækket. Maskinchefen åbner porten, kører slisken ud og står klar ved spillet. Vestkysten går frem med ca. 1 knob med søen ind agter i håb om, at en bølge kan hjælpe båden op ad slisken. Det er vigtigt, at det bagerste af slisken ikke kommer over vandet, når båden sejler op i slisken, og skibet ligger erfaringsmæssigt bedst på denne kurs i forhold til søen.

Bådføreren styrer båden, og skibsassistenten sidder forude, klar til at hugge an i wiren, når båden kommer op. Båden bliver sejlet op, så stævnen er ca. midt på slisken. Skibsassistenten tager wiren og får hugget an. Båden løftes i det samme videre op på slisken af en bølge, præcis som de ønskede.

Maskinchefen står klar ved spillet og begynder at hive, men vandet forsvinder ud af slisken igen og trækker båden med ud. Båden hænger nu

i wiren lige udenfor skibet, og i samme øjeblik får båden en kraftig bølge ind fra styrbord side, så den bliver løftet over bagbord side af slisken og vælter rundt. Skibets agterende bliver i det samme løftet højt af søen, og båden hænger herefter med bunden i vejret på bagbord side af slisken, og alle otte ombordværende falder i vandet.

Skibsassistenten, som nu ligger i vandet sammen med de to andre redningsfolk og de fem besætningsmedlemmer fra FAROS, fortalte efterfølgende, at han hjalp bådføreren, som lå ovenpå sin opblæste redningsvest, med at få redningsvesten på igen, men p.g.a. tumult får han ikke redningsvesten rigtigt på. Bådføreren havde sin redningsvest på, da de sejlede op i slisken, så hvordan var den nu faldet af? Skibsassistenten og bådføreren holder godt fast i hinanden, mens de stille og roligt forsvinder væk fra skibet – de ved, at det er vigtigt at holde sammen, så de senere kan hejSES op.

Vejret tiltager med kraftige vindstød og regnbyger, og selvom alle otte er forsynet med lys på deres redningsdragter, er det vanskeligt at se de nødstedte i mørket.

Tilbage i havet

På få sekunder er situationen endnu en gang vendt fra håb til kaos. Ombord på U-277 informerer de RCC om den eskalerede situation, og RCC giver straks besked videre til U-280 om at returnere. U-277 påbegynder herefter opsamling med redder Bent Udbjerg, som må ned igen. Efter nogle kraftige slag mod bølgenes side får han endnu en mand med op, men Bent er nu så udmattet efter den voldsomme konfrontation med bølgerne, at redningen med slinget fortsætter uden redder.

Man forsøger at få de to personer (skibsassistenten og bådføreren), der holder sig sammen, op med slinget, men det lykkes ikke. Skibsassistenten fortalte efterfølgende, at han forsøgte at indgyde bådføreren håb, efter at han var begyndt at tvivle på, at alt ville ende godt.

Undervejs retur undrer man sig ombord på U-280 over, hvad der var gået galt.

Samtidig følger man kommunikationen imellem U-277 og Vestkysten. Det lød umiddelbart, som om der var styr på situationen, og Vestkysten havde desuden samlet tre nødstedte op, så der nu kun var fire tilbage i vandet.

Ca. fem minutter efter at U-280 ankommer, forlader U-277 området med to reddede, og det er nu op til U-280 at fortsætte redningsarbejdet på trods af, at der stadig er store problemer med at samle de nødstedte op med hoist. U-277 lander i Esbjerg for at tanke, hvorefter Falck overtager den videre transport af de to reddede til sygehuset, og helikopteren står nu standby og afventer situationen.

U-280 får hurtigt øje på en mand i vandet og guider Vestkysten frem for opsamling. U-280 forbliver i hover med skibet som reference, mens en kraftig regnbyge passerer. Efter to redningsforsøg får Vestkysten manden ombord, hvorefter en koncentreret eftersøgning af de sidste to mand kan begynde (skibsassistenten og bådføreren).

Kurt Hansen (t.v.) sammen med Søren Hansen, som måtte ned i de voldsomme bølger.



De to redningsfolk

Efter at regnbygen er drevet over, observerer U-280 et hvidt blink langt ude i horisonten. Det bliver i første omgang opfattet som et forbigående fly, men efter endnu et blink fra positionen, finder man skibsassistenten og bådføreren, som stadig klamrer sig til hinanden. U-280 beslutter at forsøge redning med sling uden redder, fordi Vestkysten er 10 minutter derfra og må anses for at få lige så store vanskeligheder med opsamling. Ret hurtigt får slinget kontakt med de to nødstedte, og skibsassistenten begynder at hjælpe slinget om bådføreren. Netop da opsamlingen skulle finde sted, forsvinder de ned i en bølgedal, wiren strammes, og bådføreren i slinget bliver flået ud. Efter andet forsøg, som også mislykkes, anmodes Vestkysten om at overtage opsamlingen, da det formodes, at bådføreren har lidt skade under redningsforsøget.

Vestkysten laver to meget tidskrævende redningsforsøg, begge med negativt resultat. Fra helikopteren har man ved hjælp af FLIR konstateret, at bådføreren er blevet yderligere afkølet, og p.g.a. denne observation besluttet det, at hans sidste chance for redning vil være, at redder Søren Hansen skal ned med slinget. Søren har under hele seancen tilbudt at gå ned, hvis det blev nødvendigt – det var det så afgjort nu! Søren gør sig klar til at blive sænket ned, og flymaskinist Frank Olsson giver Søren et klap på skulderen – Søren kvitterer med et ”thumbs up”.

Søren hejses ned og hænger nu under redningshelikopteren med regnen piskende ind mod ansigtet og et syn af meterhøje bølger, der rasende kommer imod ham. Han rammer vandet tæt på de to nødstedte og får fat i armen på bådføreren. Han fører slinget rundt om ham og får den ene arm gennem slinget. Den anden arm giver problemer, da han ikke kan trække den op og igennem. Der er vel gået 10-15 sekunder, da en stor bølge kort før opsamling flår dem begge ud i vandet i en stor bue bagud og i en vinkel på 30-45 grader. I tilbagesvinget trækkes de igennem en bølge og kommer helt under vand, og da Søren igen kommer til syne, har han mistet manden.

Endnu et forsøg påbegyndes, og det forekommer Søren, at den ellers passive bådfører gør modstand – måske fordi hans arm eller skulder er beskadiget (det viser sig senere ikke at være tilfældet). Vindstødene og de høje bølger gør, at de igen bliver trukket fra hinanden, og idet Søren kigger tilbage, ser han direkte ind i en kæmpe bølge. En mur af vand, som rammer ham rent i ryggen, hvorved luften bliver slået ud af ham.

Yderligere opsamlingsforsøg opgives, og Vestkysten anmodes om at genoptage redningsforsøget. Med hjælp fra helikopteren bliver Vestkysten igen dirigeret hen til bådføreren. Han ligger nu med ansigtet ned i vandet og er ikke ved bevidst-

hed. Det lykkes omsider at få fat i bådføreren og hive ham ind gennem sideporten. Han bliver straks båret ind til styrmanden, der påbegynder genoplivning med hjertemassage og kunstigt åndedræt. Overstyrmanden, der blev reddet tidligere, henter genoplivningsudstyr og overtager genoplivningen sammen med maskinmesteren, mens styrmanden går ud for at hjælpe med redningen af den sidste mand (skibsassistenten).

Radio Medical bliver kontaktet, og genoplivningen af bådføreren fortsætter under vejledning af en læge. Et sidste genoplivningsforsøg går ud på at give bådføreren adrenalin, men det er forgæves.

Missionen afsluttes

Skibsassistenten, der stadig ligger i vandet, bliver fundet med hjælp fra helikopteren. Han er stadig ved bevidsthed, og det lykkes at hive ham om bord ved hjælp af en redningskrans.

Klokken er 03:40. Missionen afsluttes, Vestkysten sætter kurs mod Thyborøn, U-280 returnerer til Aalborg og U-277 til Skrydstrup.

FAROS drev nogle dage rundt på Vesterhavet, inden bugserbåden Skuld forsøgte at trække den i havn. Det var i første omgang planen at slæbe den ind til havnen i Thyborøn, men under forsøget sank FAROS i Tannisbugten den 3. november 2000.

Efter næsten otte timers kamp i stormen og med bølger op til 15 meters højde har mandskabet på de to redningshelikoptere sammen med besætningen fra redningsskibet Vestkysten reddet syv nødstedte søfolk fra det tyske fragtskib FAROS. Det var en mission, hvor alle blev presset til det yderste, og selvom alle de nødstedte ombord på FAROS blev reddet, gjorde det et stort indtryk på begge besætninger, at en redningsmand skulle miste livet – den 56-årige redningsmand og bådfører ombord på boardingbåden, matros Ole Stig Olsen.

Alle besætningsmedlemmer ombord på U-277 og U-280 har efterfølgende fået tildelt ”Medalje for udmærket Lufttjeneste”. Ved tildelingen af denne medalje indskrives de tolv besætningsmedlemmer sig i en lille, men meget eksklusiv klub. ”Medalje for udmærket Lufttjeneste” er kun blevet tildelt tolv gange tidligere, og blandt de tolv var der for første gang i medaljens historie to kvindelige modtagere.

Fartøjschef på helikopter



Bent Ole Nygaard (NYR)

blev indkaldt til Flyvehold 1173, dvs. i november 1973, på Flyveskolen. Efter endt uddannelse kom han til Eskadrille 725 i 1976 på Draken og var der til 1981, da han forlod Flyvevåbnet til fordel for et civilt job, som ikke havde noget med flyvning at gøre, men hvor han var i otte år. Så

kom han tilbage til Karup – lokket af sirene-sang, som han siger – og kom til at flyve Draken igen. Han havde fået tilsagn om en udveksling til England, hvor han var i fire år fra 1990-94, og hvor han fløj Jaguar. Derefter kom han til FTK og på stabskursus og endte så i 1996 i Eskadrille 722, hvor han i dag er fartøjschef på EH101.

Det var en stor omvæltning fra at flyve alene i en Draken og til at blive en del af en besætning og skulle lære at håndtere en helikopter; men NYR føler, at det har været det rigtige for ham på det tidspunkt, selv om det betød en ny og meget stor udfordring. "For," som han siger, "første gang jeg sad i en helikopter i USA, da følte jeg det, som om de prøvede at lære mig at cykle på en ethjulet cykel på toppen af et æg. Da troede jeg virkelig, at de havde fundet frem til noget, som jeg ikke kunne finde ud af. Men det lykkedes, og efter et uddannelsesforløb sad jeg så som co-pilot i ESK 722."

Når man ikke har tidligere helikoptererfaring, skal man have minimum 400 timer på helikopter, før man kan blive fartøjschef – uanset hvor meget flyveerfaring man har fra andre sammenhænge. NYR blev omskolet til fartøjschef i 1999. Bortset fra en enkelt afbrydelse, hvor han var i Canada på den nye NATO flyveskole, har han lige siden 1996 været i ESK 722, hvor han så i 2009 blev omskolet til EH101.

Århundredets storm

Årene i Redningseskadrillen har budt på ganske mange opgaver og missioner, hvor NYR har haft ansvaret for udførelsen, og som har gjort et stort indtryk på ham.

Blandt dem står datoen 3. december 1999 specielt stærkt. NYR var på det tidspunkt forholdsvis ny som fartøjschef, og han husker klart, at der lang tid i forvejen var varslet kraftigt uvejr,

og der var en speciel stemning, da han og den øvrige besætning overtog vagten i Skrydstrup, for det var indlysende, at der ville ske et eller andet, som de ville blive involveret i. Tiden skulle vise, hvad det ville blive.

Hen under aften tog vinden til, og hele Sønderjylland blev hårdere og hårdere ramt – træerne faldt bogstavelig talt om ørerne på folk på flyvestationen og i hele området – det var virkelig naturen, der havde taget over. Der var forskellige hændelser, som SAR-beredskabet ikke blev kaldt ud til – bl.a. med et Boeing 737 fly med 120 passagerer, der skulle lande på Billund. Det var sidste mulighed, før det løb tør for brændstof. Men alle åndede lettede op, da meldingen kom, at de var landet i god behold.

Det næste, der skete, var, at en gård på Fanø var blevet oversvømmet, og beboerne sad på taget og kunne ikke selv komme derfra. Der lykkedes det for Falck at få skudt en line ud til dem, som gav mulighed for at bjærge dem ind i sikkerhed.

På et forholdsvis tidligt tidspunkt var helikopterbesætningen blevet beordret i gummidragterne, så de var klar til meget hurtig udrykning, og først på aftenen kom der en melding om, at der var en tusind tons stor hollandsk coaster, som havde taget en skæv sø på skorstenen, der var blevet slået ind med et fire kvadratmeter stort hul ned til last og maskinrum til følge, og hver gang der kom en bølge, skyllede vandet ned i skibet, og efterhånden stod det så højt i maskinrummet, at de var nødt til at standse maskinerne, for de kunne simpelthen ikke pumpe så hurtigt, som vandet kom ind. De havde derfor udsendt nødsignal og bedt om pumpeassistance. Fra Redningscentret RCC i Karup blev der ringet til SAR-vagten i Skrydstrup, som blev briefet om den faretruende situation og spurgt, om de var klar til at rykke ud. Efter et kort samråd i besætningen var der ingen, der så meget som blinkede, fortæller NYR, for det lå helt klart, at uden hjælp ville der inden længe være folk i vandet, og situationen ville dermed være endnu værre. Alle var klar, og det på trods af, at man rent faktisk var langt ude over vind-begrænsningen for start med helikopteren. Det er nemlig sådan, forklarer NYR, at i startfasen med helikopteren er der en risiko for, at rotoren kan slå ned i halen, inden den får fart nok på, til at centrifugalkraften kan holde den oppe, og bladene kan faktisk svinge så meget som fem meter fra nederste til øverste stilling.

Men det lykkedes at få startet op og komme i luften uden større problemer, og kursen blev lagt mod vest, hvor vinden kom fra. "Vi holdt os så lavt som muligt", fortæller NYR, "for derved kunne vi

udnytte groundeffekten, som dæmper vinden lidt – ikke meget, men dog noget, og på et tidspunkt konstaterede jeg, at vi havde en groundspeed på 17 knob, selvom vi fløj med en airspeed på 130 knob.”

Undervejs måtte de igennem nogle meget voldsomme haglbyger, der larmede så kraftigt mod ruder og skrog, at det overdøvede lyden fra motorer og rotor. Det var andenpiloten VAS, der fløj, og han havde virkelig sit hyr med at holde helikopteren på kurs, for vindstødene kastede den både op og ned og til siderne; alligevel lå den for så vidt stabilt, og efter Ribe gik det så ud over kysten. Kort tid efter kunne man fra cockpittet se et par lys et stykke ude på havet. Det var havaristen. Men øjeblikket efter var lysene væk. Så dukkede de op igen, og sådan blev det ved. Det skyldtes, at skibet lå sidelæns i søerne, fordi der ikke var nogen maskinkraft, og selv denne tusinde tons tunge coaster kørte så meget op og ned på døningerne, at når den var helt i bunden af en bølgedal, så var den så langt nede, at man ikke kun-

Med S-61 på en mere fredelig øvelse



ne se toppen af masterne fra helikopteren, mens den nærmede sig.

Opgaven var altså at få en eller flere pumper hejset ned på skibet, og det stod helt klart, at til det formål var det nødvendigt først at få en ”guideline” ned, altså en line, der kunne bruges til styre pumpen ned på det rigtige sted på skibet. Det var ikke nogen let opgave at få sådan en line ned, for så snart den kom uden for helikopteren, så stod den næste vandret bagud i stormen. For eventuelt at få en bedre oversigt over situationen, tændte NYR på et tidspunkt de meget kraftige projektører, som S-61 er udstyret med; men der ved åbenbares et syn med et frådende hav, som det var alt andet end rart at kigge ned i. ”Det så ud, som om man kiggede ned i en vaskemaskine,” siger NYR, så han slukkede hurtigt projektorerne igen, for det syn kunne de godt undvære.

Der var også forskellige skibe på vej for at yde assistance, og blandt dem var redningsfartøjet ”Nordsøen”; men derfra blev det hurtigt erkendt, at det ville være helt umuligt at få en trosse om bord for at få coasteren trukket længere til havs – væk fra kyst og revler. Et andet større skib, der var derude, turde ikke sejle nærmere på end tre sømil, fordi der hele tiden skulle være rum til at manøvrere uden risiko for kollision. Og fra en af Englands-færgerne, der lå lidt længere ude, meldte de på et tidspunkt, at nu var deres vindmåler stået af i et vindstød, og lige inden det skete, havde den indikeret 143 knob. Det kan regnes ud – blandt andet som en funktion af havdybden - hvor høje bølgerne *kan* være. Og ud fra det er det NYRs overbevisning, at de var helt så høje, som de kunne blive.

Tusinde tons er jo en hel del at tumle rundt med. ”Men da vi kom helt ud til skibet, da var det præcist som at se en pind i brændingen”, siger NYR. ”På vej op ad bølgerne så det ud, som om de var ved at vælte til den ene side, og på vejen ned lagde skibet sig helt over på den anden side. De lå på tværs i søerne, og mig bekendt er det enhver sømands mareridt, når det sker”.

NYR havde nu overtaget kontrollen fra VAS, og 1.teknikeren Jan havde åbnet døren; han begyndte at dirigere NYR hen mod havaristen; men det var svært, og det blev ligesom ikke rigtig til noget, og NYR fortæller, at ”på et tidspunkt så lød Jan lidt irriteret, da han udbrød: ”Skal vi derindad, eller hvad!” Og det skulle vi jo!”

Men det er virkelig svært at sætte en pumpe ned på et skib, der i den situation kan virke meget lille. For dels skal pumpen jo gerne ned på det rigtige sted på skibet, og dels skal man undgå at ramme nogen af besætningen, så de kommer til skade, for så er man jo lige vidt. ”Og endelig skulle der jo heller ikke ske noget med os”, føjer NYR til. Men efter at de havde bakset med det et stykke tid, lykkedes det at få sat det første sæt pum-

per ned, og besætningen gik nedenunder og fik gang i dem. Men da der allerede var tale om store vandmængder, og da skibet blev ved med at tage mere vand ind, så bad de om at få endnu et sæt pumper ned. Det betød, at man måtte i gang med hele proceduren en gang til; men også denne gang lykkedes det, hvorefter NYR lagde helikopteren ind i en venteposition med næsen op mod vinden. For hvis det ikke lykkedes for besætningen af få pumpet tilstrækkeligt med vand ud, så skibets maskiner kunne startes op igen, så kunne det jo blive nødvendigt at tage besætningen op i helikopteren og lade skib være skib, for det var ubehageligt tæt på de yderste revler, fortæller NYR.

Men efter 10-15 minutters forløb kom der melding fra skibet om, at vandstanden nu var blevet sænket markant i maskinrummet, og efter yderligere en kort tid var maskinerne i gang, og skibet kunne for egen maskinkraft sætte kursen udad.

Dermed kunne helikopteren atter sætte kursen hjemad, og det er ganske beskrivende for hele missionen, at selv om skibet ikke havde ligget vældig langt fra kysten, så tog det 1 time og 57 minutter at flyve derud; men da aktionen var overstået, så tog det blot 17 minutter at flyve tilbage til Skrydstrup.

"Det hører egentlig med til historien," siger NYR, "at det var med en rigtig god fornemmelse hos alle om bord, da vi landede. For vi havde helt klart været helt derude, hvor vi reelt ikke vidste, om vi kunne, hvad vi gerne ville, for en situation som den kan man aldrig træne på forhånd. Det er for farligt at gå så langt ud under træning, og det er det ikke værd. Men det er nok rigtigt, hvad man siger, at man kan altid noget mere, end man selv eller ens mor tror, at man kan."

At missionen den 3. december 1999 adskiller sig en del fra de mange andre gennem årene, kommer også til udtryk ved, at der opstod et lidt specielt forhold besætningen imellem, og det har holdt sig, så det var naturligt på 10-års dagen i 2009 lige at tage en kontakt og i fællesskab mindes et "godt gået!"

Baglæns ind på Kullen

Det nye årtusind har budt på flere og meget afgørende ændringer i Flyvevåbnet i almindelighed, men da ikke mindst for Redningstjenesten, siger NYR. Det er først og fremmest en følge af, at Flyvestation Værløse er blevet nedlagt, og aktiviteterne dér er flyttet til Jylland – for ESK 722's vedkommende til Karup. Der er dog stadig et SAR-beredskab på Sjælland, men nu er det i den civile lufthavn i Roskilde, og det er efter NYR's opfattelse kommet til at fungere forbavsende godt.

Det var da også fra Roskilde, at NYR og hans besætning på "en vred og stormfuld efterårsnat" rykkede ud, da der kom en melding om, at der var

to dykkere i havsnød ud for Kullen. I sin egen bevidsthed opererer NYR med tre grader af alvor i alarmeringerne. Den højeste grad af alvor drejer sig om situationer, hvor der er folk i vandet, og det gælder for så vidt på alle tidspunkter af året, for er de først i vandet, så klarer de den ikke ret længe. I det her tilfælde var det så oven i købet om efteråret og i en kraftig kuling, så der var virkelig tale om den højeste grad af alvor, så det gjaldt om at komme af sted så hurtigt som overhovedet muligt.

De var altså meget hurtigt i luften og på vej mod Helsingborg uden egentlig at være blevet helt klar over, hvad det var, der var foregået. Men på vej deropad fik radiooperatøren Kenneth så at vide, at det drejede sig om to dykkere, som på vej til eller fra et natdyk havde fået ankersnoren i skruen på deres lille båd. Derfor var de ikke længere i stand til at manøvrere, og i den kraftige vind fra sydvest drev de hurtigt og næsten vinkelret ind mod klipperne på Kullen. Da de nåede frem med helikopteren, var der enkelte andre både i farvandet, men uden mulighed for at gå tættere på klipperne. Fra en af disse både lykkedes det med et spotlight at få øje på de to forulykkede, som var kastet ind på klipperne og lå på en afsats i en forholdsvis bred spalte. "Vi anfløj overfladen, og vi blev nødt til at fintænke situationen," fortæller NYR. "Problemet var, at for at komme forlæns derind, ville vi få vinden i halen, og det dur ganske simpelt ikke med en helikopter. Den eneste mulighed var derfor at bakke ind, så det måtte vi prøve."

Alt lys bliver tændt, og alle døre bliver åbnet. Næsen op i vinden. Halen ind mod klippespalten. Claus, Max og Kenneth holder øje med afstanden til klipperne på begge sider og "taler" NYR langsomt ind mod afsatsen, hvor de forulykkede ligger. Det sker med ganske små korrektioner – snart til højre og snart til venstre. Det varede en evighed, syntes NYR, for det var tre meter ind og to meter ud hele tiden, og det er absolut ikke rart at have halerotoren inde mellem nogle klipper, der går 300 fod direkte lodret op. Men det lykkes. De får bakket helikopteren ind over afsatsen, hvor de to havarister ligger. Det ser mindst talt ikke godt ud. Oppe fra helikopteren kan de se, at især den ene bløder voldsomt fra det ene underben. Der skulle nødvendigvis folk ned til hjælp, og for at komme i den bedst mulige position for dem, der skulle ned, og for at give dem det bedst mulige lys (for helikopterens projektører var jo den eneste lyskilde) drejede NYR så meget ud af vinden, som det kunne lade sig gøre – vel 30-40 grader – og i den position lykkedes det at holde helikopteren fast ved hjælp af uophørlige styrekorrektioner. Redderen Max Hansen kommer ned til de forulykkede, og lige så snart han er nede, signaliserer han efter læge og bære.

Det viser sig, at der var sket det, at i samme

øjeblik de havde ramt klippen, spang de over på afsatsen for at komme væk fra brændingen. Den ene faldt på ryggen og slog sig en del. Den anden var så uheldig, at benet kom i klemme mellem båden og klippekanten, og det blev smadret, og pulsåren blev revet over. Han havde selv nået at lave et knebelpres over låret. Nu gav lægen ham en morfinindsprøjtning og fik ham stabiliseret så godt, som det var muligt i situationen. Derefter blev han hejset op i båren, mens den anden kunne tages op i slyngen. Læge og redder kunne følge efter. Dørene kunne lukkes, og de kunne flyve ud af klippespalten. Men fra det tidspunkt, hvor de begyndte at bakke ind, og til de atter var ude, gik der så meget – eller måske snarere så lidt som 12 minutter. ”Men jeg følte det, som om det havde været to timer”, siger NYR.

Der blev fløjet op og landet på parkeringspladsen lige i nærheden, hvor der stod to svenske ambulancer klar. Her arbejdede helikopterlægen og en sygeplejerske fra ambulancen det meste af en time på at få ham med det knuste ben yderligere stabiliseret. Men han var så svag efter det store blodtab, at det blev klart, at det bedste ville være at beholde ham i helikopteren og flyve ham til sygehuset i Helsingborg. Han overlevede, men benet stod ikke til at redde. Det måtte sættes af. Men det stod klart, at var der gået fem minutter mere, inden hjælpen nåede frem med helikopteren, så ville mandens liv ikke have stået til at redde.

NYR ser denne aktion som et godt eksempel på, hvad der kan udrettes med en god helikopter som S-61, men ikke mindst, når der er en velfungerende besætning, hvor hver enkelt præcist ved, hvad det drejer sig om, og som virkelig kan arbejde sammen.

NYR har godt og vel 2.000 timer på S-61, og han har lært den at kende som en utroligt stabil helikopter, hvad netop situationen i klippespalten på Kulen er et godt udtryk for.

Spændende rundtur

I november 2008 havde NYR sin sidste vagt på S-61. Det var lidt vemodigt; men det var tiden, hvor han skulle i gang med omskoling til EH101. Egentlig syntes han, at han måske nok var blevet lidt for gammel til at skulle gennem den meget omfattende proces, som en omskoling til en helt ny type nu engang er. ”Men”, som han siger, ”det er lidt spændende, og så er der noget med den gamle cirkushest og savsmulden”. Altså sad han igen med bøgerne, og det var ellefte gang i



Der er pakket og klar til afgang på udlandsturen

hans tid i Flyvevåbnet, at han skulle igennem en omskoling. Det var så igen en ny flyver, et nyt system og helt andre tanker, og efter 10 måneder var omskolingen tilendebragt, og han kunne igen gå ind i SAR-vagten.

I forbindelse med omskolingsprogrammet er der ved slutningen indlagt en udlandstur. Efter i de næsten 10 måneder stort set kun at have fløjet rundt i Karups kontrolzone, var det nu, det skulle vise sig, om ”vingerne kunne bære”. ”Det var da med lidt spænding, at vi tog af fra Karup en fredag med Rygge i Norge som første mål.” siger NYR. ”Men flyvning er nu engang flyvning: Pinden frem, og husene bliver store, og pinden tilbage, så bliver de små. Det var kun ”kalechen”, der var anderledes - - men det var den altså også, og derfor var det alligevel noget helt specielt at tage af sted på denne tur.”

Til åbent hus på Rygge i Norge



Opgaven var at tage til et åbent hus-arrangement på den norske flyvestation i Rygge, hvor Westland, som jo er producenten af EH101, havde en udstilling, og de skulle dér have så stor en del af det norske publikum til at gå igennem helikopteren, som det nu var muligt. Og efter de to dage deroppe havde der nok været de første tre-fire tusinde mennesker igennem.

Fra Rygge var det så meningen, at der skulle flyves tværs over Sverige til Visby. Det var søndag, og på trods af alle flyveplaner, og selv om de igen og igen kaldte over radioen til de forskellige kontrolinstanser på ruten, så var der ikke en sjæl, der reagerede på deres opkald. Men de blev fint modtaget i Visby, hvor svenskerne har en SAR-vagt med en mindre S-76 Sikorsky helikopter, og det gav anledning til en god udveksling af erfaringer med folkene dér. Men med erindringen om situationen under den kolde krig, hvor svenskerne jo også dengang stod uden for NATO, så sad den følelse af noget lidt specielt ved at besøge de svenske kolleger stadig i de danske gæster, fortæller NYR. Men når man som ved denne lejlighed møder dem, så får man jo egentlig blot bekræftet, at de går med de samme tanker, de samme problemer og de samme operationelle ting, som optager os her i landet.

Dagen efter ankomsten blev det imidlertid demonstreret, at der stadig er nogle barrierer. Der skulle være en større øvelse med deltagelse af flere enheder fra den svenske flåde, og det blev aftalt, at danskerne skulle gennemføre nogle hoist-øvelser med nogle af disse svenske krigsskibe. Men netop som det hele skulle gå i gang, var der en svensk flåde-officer, som fandt ud af, at det papirarbejde, som skulle til, for at en helikopter fra et NATO-land kunne gennemføre øvelse med et svensk flådefartøj, ikke var gjort. Øvelsen med flåden måtte altså aflyses; men i stedet kunne



En øvelse med svenske flådefartøjer måtte aflyses.

den gennemføres med en civil kystredningsbåd fra en nærliggende redningsstation.

Næste ben på udlandsturen gik til Vilnius i Litauen. Det er en speciel oplevelse at flyve i 800 fod ind over disse baltiske stater med deres gammeldags gårde og landsbyer og over områder, som for blot få år siden var fjendtligt land, som man dengang ikke havde nogen forestilling om, at man nogen sinde ville komme til at flyve hen over, siger NYR. "Det kan stadigvæk godt give lidt kuldegysninger ned langs rygraden, når man som gammel "kriger" fra den kolde krigs tid bevæger sig ind over områder med kendte navne og med specielle installationer, som havde betydning dengang". Men en helt særlig oplevelse var det også at være i luften sammen med nogle rovfugle "på størrelse med ladeporte".

"Vi blev modtaget helt fantastisk i Vilnius," fortæller NYR. "Folk tog billeder, og de skulle have skrevet autografer, og der var en enestående service".

Ankomst til Visby på Gotland



- og til Vilnius International





Grænsen til Rusland krydses.

Efter et døgn i Vilnius, der er en by, som rummer en masse minder om et nært historisk og kulturelt fællesskab med Danmark fra tiden, før landet blev en del af Sovjetunionen, gik turen så på det næste ben over det område, som i virkeligheden var det mest spændende på hele turen. Ruten gik nemlig gennem Østpreussen, som det hed engang, men som nu hedder Kaliningrad, og som er en del af Rusland. Under forberedelserne til turen havde NYR brugt rigtig meget tid på at få al diplomatisk clearance i orden med tidspunkter, kaldesignaler, brændstof og meget andet, og alle tilladelser var modtaget. "Krydsningspunkter og udflyvningspunkt var klart fastlagt, og da vi kaldte Kaliningrad, var der forbindelse med det samme," fortæller NYR. "Men så fik vi at vide, at vi kunne ikke bruge det aftalte anflyvningspunkt. Vi skulle bruge et tyve mil længere mod nord".

"Efter turen over Litauen med et landskab, der godt kan minde lidt om det danske, men med større landbrug og større mejetærskere, kom vi

så ind over Kaliningrad. Og dér er der bare ingenting. Landskabet og jorden er af samme type som i Litauen, men der er bare ingenting i landskabet. Derimod er der ganske mange mindelser fra den kolde krig, som landingsstrips i forbindelse med motorvejene, hvor der stod gammelt grej og missiler, som hang ubrugeligt, men som gav mindelser om de missiltyper, som man havde udmærket kendskab til i Vesten. Andre steder stod der udrangerede Fishbed-fly, hvis specifikationer sammen med så meget andet var blevet terpet ind hos folkene i det danske forsvar, for om ikke andet, så skulle det kendes i alle detaljer, når der var TacEval. Nu kunne det i hvert fald konstateres, at der havde været rigtig meget af alt dette isenkram, men at det nu var ved at bryde totalt sammen.

Turen gik ganske tæt syd om byen Kaliningrad, hvor man kunne se flyvepladsen, og fra en højde på 800-1000 fod kunne det tydeligt ses, at byens boligblokke så "mindre charmerende ud", som NYR udtrykker det. Og inde midt i et kæmpe stort boligområde ligger landets atomkraftværk!

Men flyvemæssigt foregik alt gennem Kaliningrad fuldt professionelt og helt udramatisk. Efter optankning i Gdansk i Polen indtraf der så en mekanisk fejl på helikopteren, så der måtte rekvireres en anden fra Danmark, og et teknikerhold måtte ned for at udbedre fejlen. "Men", siger NYR, "det var en virkelig lærerig tur, som for hele besætningen var med til at styrke selvtilliden. Vi havde bevist for os selv – og i mindre grad også for andre – at vi kunne klare udfordringerne. Og vi havde virkelig fået udbygget vores kendskab til og føling med den nye helikopter. Derefter var vi klar til de egentlige opgaver: SAR-vagterne, og hvad de måtte bringe."

BAaN

Gamle sovjetiske missilanlæg i Kaliningrad.



Optankning i Gdansk.





Vagn Dahl (DAL)

havde oprindeligt tænkt sig en tilværelse som sømand og efter en tid til søs tog han en halvanden års uddannelse på Københavns Navigationsskole. Men efter at være blevet forlovet fandt han det ikke længere så attraktivt at skulle være til søs og hjemmefra i halve og hele år, og dermed kom tanken om at søge ind til Flyvevåbnet. I oktober 1954 startede han på Flyveskolen på Avnø og fik pilotnavnet DAL. Efter den elementære uddannelse dér kom han i halvandet år til Canada og fik en uddannelse som jetpilot. Hjemme igen kom han til Eskadrille 725 på Karup og fløj F-84, men bl.a. af familiemæssige årsager søgte han efter 2 ½ år til ESK 722 i Værløse. Der var dog også noget andet end det familiemæssige, der animerede ham til at søge ind ved Redningseskadrillen, og det var hans fortid som sømand. Han følte, at hvis han i denne specielle tjeneste kunne være med til at redde nødstedte søfolk, så var der ligesom en ring, der var sluttet for ham. "Og jeg var så heldig, at de kunne bruge mig i Redningseskadrillen," siger han.

På mission i Congo

Det nye job i Redningseskadrillen betød allerførst endnu en tur over Atlanten, og denne gang altså til en uddannelse sammen med to andre som helikopterpiloter. Typen, de blev uddannet på, var S-55, og efter hjemkomsten var der først en kort periode på Værløse med fortsat uddannelse, inden DAL var klar til at indgå i den egentlige SAR-vagt.

Den første opgave, hvor det rigtigt er alvor, imødeses altid med en vis spænding. For DALs vedkommende gjaldt den en fisker, der havde fået blindtarmsbetændelse. Det var ved nattetide i bælgravende mørke; men det blev faktisk en rigtig god mission, selv om teknikeren var en smule utilfreds. Det var nemlig sådan, at under selve redningsarbejdet sad piloten alene i cockpittet, mens 1. teknikeren gik ned for at betjene kranen, som bragte 2. teknikeren ned med slyngen til patienten eller den tilskadekomne, "og han syntes godt nok, at jeg hoppede og vippede lidt," fortæller DAL. "Men det var min første mission, og det er utrolig svært at holde sådan en helikopter bare nogenlunde i ro". Alligevel var det en helt tilfreds



besætning, der kunne vende tilbage til Skrydstrup efter at have afleveret patienten til en ambulance inde på stranden.

Ved en anden spændende mission, var det en gammel "berytet" tekniker, C.C.J. Rasmussen, der var med. Han var en virkelig dygtig fyr, en ildsjæl, som altid knoklede på for at opnå et godt resultat. Han fik det kærlige øgenavn "Krudt-i-røven-Carl" eller bare "Krudti". Denne gang gjaldt det en tilskadekomne til søs, og det var lige på grænsen til, at de kunne nå derud og komme tilbage igen til kysten med helikopteren på grund af dens noget begrænsede rækkevidde. Så fik "Krudti" den "gode" idé, at de skulle tage en brændstoffromle med 200 liter med i kabinen, og så kunne de om nødvendigt lave, hvad man i vore dage kalder en "in air refueling". Den skulle foregå på den måde, at 2. teknikeren skulle hænge udenfor i kranen og holde en slange fra tromlen ned i brændstoffindtaget, mens "Krudti" brugte en vrikkepumpe på tromlen. Det stod helt klart for DAL, at en sådan fremgangsmåde lå langt udenfor regler og bestemmelser. Men når der er menneskeliv i fare, så har en helikopterbesætning fået det ansvar at gøre, hvad der er nødvendigt for at redde den eller de pågældende. Og DALs beslutning var, at "vi gør det, hvis det bliver nødvendigt". Nu blev det ikke nødvendigt. På de sidste dråber i helikopterens egne tanke lykkedes det lige at nå ind til kysten, hvor de så kunne lande og tage tromlen ud på strandbredden og tanke op under noget mere sikre forhold.

Udsendt til Congo

I begyndelsen af 1960'erne opstod der voldsomme stridigheder i Congo, efter at den hidtidige kolonimagt Belgien havde forladt landet. Det bevirkede, at FN påtog sig opgaven med at skabe og bevare fred i landet, og i den forbindelse var der brug for militære styrker fra medlemslandene. Fra Danmark blev det besluttet at medvirke til løsningen af denne opgave ved bl.a. at stille piloter og teknikere til rådighed for forsyningstjenesten og for humanitære flyvninger med helikoptere. Derfor



DAL tager imod til en VIP-flyvning med den amerikanske general Gale. Turen gik derefter til Langelandsfortet.

gik der en forespørgsel til ESK 722, om der var folk, der ville melde sig frivilligt til at tage til Congo. Det lå klart, at i modsat fald ville det nødvendige antal blive beordret til at tage af sted, og på det grundlag besluttede DAL – og i øvrigt også andre – sig for at melde sig til denne noget specielle opgave, som for hans vedkommende kom til at strække sig over syv måneder.

”Det var en kæmpe oplevelse,” fortæller DAL. Godt nok var det en humanitær opgave og ikke nogen egentlig militær opgave, men alligevel var den forbundet med ganske stor usikkerhed, og derfor havde de altid en håndgranat liggende bag i helikopteren, og en maskinpistol var gemt så godt af vejen, at de næsten ikke selv kunne finde den. De var nemlig lidt nervøse for, at de indfødte skulle finde den og begynde at skyde på besætningen; men der blev aldrig brug for at løse et skud – alt forløb stort set fredeligt under løsningen af de meget forskelligartede transportopgaver. På hverdage gjaldt det først og fremmest transport af forsyninger til de nigerianske FN-soldater; men i weekender fløj de ofte med civile læger ud til landsbyerne for at hjælpe de indfødte dér med deres mange helbredsmæssige problemer eller for at bringe syge og tilskadekomne til hospitalet.

På en af disse flyvninger kom de til en landsby, hvor der var stor opstandelse. Om natten havde en kvinde været oppe at slås med sin mand, som forsøgte at halshugge hende. Det lykkedes ikke helt, men hun havde fået et grimt sår i nakken, så de blev bedt om at

En landsby i bushen



flyve hende til hospitalet. Hurtigt blev den last, de havde med, læsset ud, og den sårede blev taget ombord, og tre kvarter senere var de fremme med hende ved hospitalet. På vejen tilbage landede de igen i landsbyen, denne gang for at få forbryderen, der havde forsøgt at myrde sin kone, ombord, så han kunne afleveres til politiet. Han var ellevild af begejstring. Han skulle ud og flyve! Og i landsbyen blev han en helt. At han få timer forinden havde forsøgt at myrde sin kone, var nu helt uden betydning. Det var en særpræget oplevelse for den europæiske helikopterbesætning.

Men det var ikke den eneste. Under en flyvning fra Dembelenge til søen Lac Mocamba fulgte de, som det var den normale procedure, en primitiv vej. Flere steder så de små landsbyer, som var brændt af og plyndret af en fjendtlig stamme, og alle de indfødte var flygtet ud i bushen. Det var et trist syn, fortæller DAL. Hundreder af små hjem ødelagt som hævn af en blodtørstig høvding, der følte sig trådt over tærerne og nu skulle have afløb for sin vrede. Da de ankom til søen, så de en flok på et halvt hundrede mænd, som stod ved et lille hus og vinkede til dem. De landede et hundrede meter fra huset og så nu, at mændene var bevæbnede med buer og pile. Da de ikke var rigtig sikre på, om disse krigere var venligtsindede, lod besætningen helikopterens rotor køre, så de om nødvendigt hurtigt kunne komme derfra igen, og for at vise deres gode hensigter kastede de noget dåsemad ud til mændene. Men så tog pokker ved dem. De sprang som vilde dyr ind i huset, for de troede, det var håndgranater, der blev kastet efter dem, og sådan nogen kendte de kun alt for godt virkningen af. Men da der af gode grunde ikke skete nogen eksplosioner, så varede det ikke længe, før de forsigtigt kiggede ud igen. Nu tog besætningen en dåse og pegede først på den og derefter på deres mund, og så forstod de indfødte pludselig, hvad det drejede sig om. Der blev vild tumult af bare glæde, og besætningen måtte ud og trykke dem alle i hånden. Det var noget, der tog tid i Congo, men det var en vigtig del af kontakten med de indfødte, og til tider kunne man stå

og ryste hænder med en af dem i flere minutter og sige ”Bote minki” – meget goddag. Og så var man perlevenner – i hvert fald for den dag. Men dagen efter kunne man være dødsfjender! En anden spændende

flyvning gjaldt transport af nogle regeringsfolk fra hovedstaden Leopoldville til en by blot fire minutter syd for ækvator, hvor de skulle have møde med nogle af de lokale. Efter mødet skulle de videre nordpå; men den tur måtte DAL og hans besætning sige nej til. De fik nemlig at vide, at der kort forinden var en italiensk C-119, som var blevet angrebet dér, hvor de skulle have været hen med helikopteren. Og de 16 ombordværende i det italienske fly var blevet spist af kannibaler. "Så vi gjorde det klart for de congolesiske embedsmænd, at her stopper vi," fortæller DAL, "for vi var altså ikke kommet derned for at blive spist".

Jo, det var store udfordringer og meget specielle oplevelser, som udsendelsen til Congo kunne byde på. Og det stillede helt særlige krav til dem som helikopterbesætninger. Typen, der blev fløjet med, var nogle af de første udgaver af S-55. De var købt af FN for én dollar stykket fra de amerikanske overskudslagre, efter at de havde været brugt i Korea-krigen. Som bekendt var S-55 énmotoret, og gik denne ene motor i stå, så var der kun én vej, og det var lodret ned. Og hvis der var modvind, så gik det ikke blot nedad, men også baglæns, så man måtte ustandselig vurdere terrænet og gøre sig klart, hvor man i givet fald kunne komme ned, hvis uheldet var ude. Hjemmefra sad den regel i baghovedet, at man fløj aldrig over bare lidt større skove. Men i Congo er stort set hele landet dækket af skove. Derfor fulgte man altid de få veje eller trampede stier, som fandtes, eller man fulgte floderne, hvor der i givet fald kunne være mulighed for at nødlande på



Når der blev landet ved landsbyerne i bushen, og når den første frygt for, hvad helikopteren mon kunne bringe med sig, så var der altid stor tilstrømning og lutter smil og glæde.

nødlande ude i bushen. Det gik rimelig godt, dog kom mekanikeren, som sad oppe i cockpittet ved siden af DAL, til skade med den ene hånd. Helikopterens motor blev bjærget, og en høvding flyttede ind i kabinen, der vel nok blev den mest moderne hytte i Congo det år.

Blandt de mere specielle opgaver, som DAL blev sat på, var at sprøjte hele Leopoldville, som nu hedder Kinshasa, fra luften mod malariamyg. Flyvningen foregik i en ombygget S-55A, som congoleserne havde erobret fra det belgiske flyselskab SABENA. I kabinen var der anbragt en 500 liter tank til DDT, og et rør ledte væsken gennem udstødningsrøret på helikopteren. Herved blev væsken så varm, at den fordampede og lagde sig som en sky efter flyet. Jo lavere man fløj, jo mere effektivt virkede sprøjtningen, og de indfødte stod begejstrede under helikopteren, når den kom flyvende, og de tædede sig, som stod de under den kolde bruser.

Som nævnt var DAL i Congo i syv måneder, men den danske bistand til FN strakte sig samlet over en noget længere periode, og DAL mener, at der i alt over tiden var seks danske helikopterpiloter udsendt til det afrikanske land. Dertil kom et antal danske teknikere, som iflg. DAL gjorde et formidabelt godt stykke arbejde med at holde helikopterne flyvende. Reservedelssituationen var til tider kaotisk, og en del reparationer måtte i udpræget grad gennemføres efter de forhåndenværende søms princip.

Nye helikoptere

Efter månederne i Congo ventede der hjemme i eskadrillen på Værløse en ny og spændende opgave, nemlig indfasningen af Alouette-helikopterne. Gennem syv år havde DAL status på denne type og virkede som instruktør for piloterne fra Søværnet, ligesom han var med oppe at flyve inspektion ved Færøerne. I samme periode





Sprøjtning mod malariamyg.

fik også Hærens Flyvetjeneste helikoptere, nemlig Hughes 500, og også her var DAL i nogen grad involveret.

I 1964 var der så truffet beslutning om, at Flyvevåbnet skulle have de nye S-61 Seaking helikoptere, og da var DAL med i den lille gruppe af piloter og teknikere, som var ovre hos Sikorsky i Bridgeport i Connecticut, USA for at lære disse langt mere avancerede helikoptere at kende og for at gøre klar til at hente de første af dem hjem. Der blev dels fløjet med de danske helikoptere for at afprøve dem, og dels fløj man sammen med

fabrikkens testpiloter, som virkelig kunne lære en masse fra sig. Blandt andet var de ude med testpiloterne i Long Island Sound for at træne nødlandinger på vandet. Det foregik ved, at testpiloten ganske enkelt stoppede motorene, og så måtte de autorotere ned til landing på havoverfladen, selv om der var én meter høje bølger. "Det gik fint, men det var noget, vi aldrig kunne finde på at gøre hjemme i Danmark," siger DAL.

Det var i øvrigt noget af en oplevelse at se, hvordan helikopterne blev til dér på fabrikken, fortæller DAL. "Lidt

groft sagt, så var det sådan, at der kom en klump aluminium ind i den ene ende af fabrikken, og ud af den anden ende kom den færdige helikopter. Faktisk alt blev dengang lavet på selve fabrikken: plader, spanter, motorer. I dag bliver der hentet dele til fabrikationen rundt fra hele verden".

Sammen med en anden af de danske piloter, JES, blev DAL lidt senere sendt til Key West i Florida, hvor der ligger en stor flådebase. Der skulle de lære at flyve med en "doppler-coppler", som egentlig er et instrument, der bruges til ubåds eftersøgninger, og som skulle installeres i de nye S-61 helikoptere. Doppler-coppler bruges som en virkelig god – og for amerikanerne helt uundværlig hjælp, når man skal lavt ned over havoverfladen, idet den helt præcist angiver højden. De amerikanske instruktører spurgte, hvordan man hidtil i Danmark havde båret sig ad med at komme ned til havet, når der skulle reddes folk. "Jo," svarede DAL, "vi flyver jo bare derned." Hvordan?" spurgte de så. "Det gør vi manuelt," var svaret. "Vi kigger på vores instrumenter, og så flyver vi ned og hænger over havet og samler op". Det troede de ikke på, så danskerne måtte tage dem med ud på en tur ved nattetide, og amerikanerne var nærmest lamslåede over, hvad de ople-

vede, og turde næsten ikke flyve med. At gå ned manuelt på den måde lå helt uden for deres begrebsverden. Og da S-61 blev taget i brug herhjemme, og man fik doppler-coppler systemet installeret, da var de danske piloter til at begynde med meget mistroiske over for dette – for dem – nye fænomen. Faktisk ville de helst gøre tingene på den gammelkendte måde. Men med tiden blev der skabt tiltro til det, der jo viste sig at være et fremragende hjælpemiddel, og de nye piloter, som efterhånden kom til, kendte ikke andre muligheder end at

Holdet ved S-61A U-240, der var den første, der kom hjem fra Sikorsky.

Fra venstre er det Vagn Dahl (DAL), testpilot Art Murphy fra Sikorsky, som fløj skoleflyvning med danskerne. Så kommer Erik Mølgaard (MØL) og dernæst en tekniker fra Sikorsky og til sidst eskadrillechefen major H.O.Felstedt (HOF)



anflyve overfladen ved hjælp af dopplercoppler'en.

Tiderne er skiftet, konstaterer DAL, og med dem helikopterne. Nu kan man faktisk det hele helt automatisk – også at flyve uden hænder i flere timer. Det kunne man ikke i S-55. I den søgte styrekontrollerne ikke af sig selv en neutral position, og piloten måtte til stadighed holde kontroltryk, og var der blot den mindste turbulens, så holdt den piloten så optaget af at styre flyet, at han var ude af stand til at tage sig af andre vigtige opgaver som f.eks. at navigere, slå op i håndbøger eller indstille radioudstyr.

Men for S-55 helikopterteknikere og –piloter står den gamle helikopter som noget særligt – som træskibene for sømændene. Den skulle håndstyres og pusles om. Og på ti år fløj eskadrille 722 ikke mindre end 25.000 timer uden alvorlige uheld. "Mon ikke det er verdensrekord?" spørger DAL. Og han tænker med glæde på, at man nu kan se en af eskadrillens gamle S-55'ere i smukt restaureret stand på Flyvevåbenmuseet i Stauning.

BAaN

Stemningsbillede fra maj 1965, da omskolingen til S-61 var gået i gang.

DAL er her på vej ud til helikopteren sammen med KN B. Sørensen (BØR)



Min tid som pilot ved Eskadrille 724

8/1 – 1951 til 31/3 - 1957



Af Bent Werther Andersen (WAN)

Med sine logbøger som grundlag har WAN skrevet en "dagbog" måned for måned. Det følgende her er uddrag fra denne "dagbog".

Min tid som pilot ved ESK 724 startede, da eskadrillen blev oprettet den 8. januar 1951, og varede til den 31. marts 1957, hvor jeg blev overført til FSN Værløse som leder af OPS sektionen.

Resumé af min uddannelse, inden jeg kom til ESK 724:

Forskolen til Elementærkursus-49-1 fra 2. januar til 6. marts 1949 som flyverkadetaspirant på Værløse Flyveplads.

Elementærkursus 49-1 fra 7. marts til 3. juli 1949 på Luftmarinestation Avnø med typerne KZ II og KZ VII. Ved afslutningen udnævnt til flyverkadet.

Overgangskursus fra 4. juli 1949 til 8. januar 1950 på Karup flyveplads med typen Harvard II B.

Fortsættelseskursus (løjtnantskursus) fra 9. januar til 15. april 1950 på Værløse Flyveplads.

3. ESK. med typen Oxford i samme periode som Fortsættelseskursus.

Den 15. april 1950 fik jeg min "vinge" og på samme dag udnævnelse til flyverløjtnant II (R).

4. ESK fra 16. april 1950 til 31. juli 1950 på Værløse med typerne Spitfire MK. IX, Oxford og Harvard IIB.

5. ESK. på Karup fra 1. august til 2. september 1950 med typerne Spitfire MK. IX og Oxford.

3. luftflotille på Karup fra 3. september 1950 til 7. januar 1951 med typerne Meteor F.Mk. IV og T.Mk. VII samt Oxford.

Eskadrille 724 etableres:

I forbindelse med at Danmark blev medlem af NATO, blev Eskadrille 724 oprettet den 8. januar 1951. Sammen med ca. halvdelen af 3. Luftflotilles mandskab blev jeg overført til Eskadrille 724.



Eskadrillen skulle operere fra Hangar 2 på FSN Karup. Kaptajn Hans Tonnesen blev udnævnt som chef for eskadrillen. Vi skulle udstyres med Meteor F.Mk.8; men da disse fly endnu ikke var modtaget fra fabrikken i England, lånte vi af Eskadrille 723 8 stk. Meteor MK. IV samt 2 stk. Meteor T.Mk. VII.

Januar 1951:

Det blev ikke til megen flyvning den første måned ved Eskadrille 724. Vinteren satte ind med koldt vejr og masser af sne. Da der ikke fandtes ret meget snerydningsudstyr, blev det besluttet at sende piloterne fra Eskadrille 723 og 724 ud på bane 27 for at trampe sneen sammen. Vi stillede op på den østlige ende af startbanen og gik derefter skulder ved skulder til den anden ende af startbanen, medens vi trampede sneen hårdt sammen. Da man derefter prøvede at taxi en Meteor ud til bane 27, måtte man opgive på grund af alt for glatte taxibaner. Det var skønne spildte kræfter; men vi fik da masser af frisk luft.

Efter at vi var blevet medlem af NATO, skulle radiokorrespondancen foregå på engelsk. Da vi ikke kunne flyve, brugte vi megen tid på at indøve nye procedurer og callsigns. Samlet flyvning i januar blev en blindflyvningstur sammen med flyverløjtnant P.I.R. Andersen (IRA) i en Oxford.





Meteor F.Mk.8

Marts 1951:

I denne måned fik jeg min første tur i en Meteor Mk. 8. Det var nr. 482.

April 1951:

I løbet af marts og april blev der færget mange Meteor VIII hjem til eskadrillen fra England.

Maj 1951:

I slutningen af april sejlede jeg til England sammen med flyverløjtnanterne T. Rasmussen (TRA), C.F. Laulund (LAU) og H. Andersen (AND). Vi skulle færge fly hjem til Danmark. Inden hjemflyvningen besøgte vi Martin Bakers fabrik. Her fremstillede man katapultsæder til vore fly. Efter en god frokost blev alle efter tur skudt op i et højt tårn ved hjælp af et katapultsæde, dog kun med halv krudtladning.

Den 2. maj testfløj jeg Meteor F.Mk. 8 nr. 494 fra Glosters flyveplads Morton Valence. Den næste dag fik flyet monteret droptanke. Sammen med de 3 andre piloter fløj vi direkte fra Morton Valence til Karup - flyvetid 1:35 t.

Under en natflyvning i gruppe med S.J. Darket som fører missede han Karup Flyveplads ved den første anflyvning. Kort tid efter rapporterede nr. 4 i formationen, flyverløjtnant K. Skydsbjerg, at han var "low on fuel". Da Darket endelig fandt Karup, landede alle fire fly sikkert; men SKYs motorer gik i stå på vej ind til Hangar 2 på grund af manglende brændstof. Da jeg skulle parkere mit fly, gik det også i stå af samme årsag.

Eskadrillechefens eneste kommentar til hændelsen var "Svend Juel – Du må sgu lære at navigere noget bedre!"

Den 20. maj fløj vi otte fly under ledelse af kaptajn Tonnesen til Gilze-Rijen i Holland for at deltage i en stort anlagt øvelse.

Vi fløj under GCI kontrol – noget helt nyt for os – men en særdeles positiv oplevelse. Der var masser af mål. Jeg "nedskød" bl. a. 1 Wellington, 1 Fairchild Packet, 1 F-84, 1 Vampire og 2 Lincoln.

Da man en af dagene efter solnedgang forventede et meget stort "angreb" på Holland, meddelte kaptajn Tonnesen til den hollandske operationsofficer, at den danske dagjagereskadrille også

kunne operere om natten!!! Da solen gik ned, blev 724 sat på stand by for enden af startbanen. Efter ca. en halv time blev alle 8 fly sendt i luften. Da vi kom op i 16.000 fod, var det heldigvis stadig tusmørke i denne højde, for foran os lå en kæmpeformation på ca. 200 Lincoln bombefly. Vi angreb med alle 8 fly og "skød" et stort antal Lincoln ned. Eskadrille 724 høstede stor anerkendelse for denne indsats. SACEUR sendte efter øvelsen et brev til chefen for det danske flyvevåben, hvor han takkede for den danske indsats, som han betegnede som særdeles professionel og målrettet. Da vi kom tilbage til Danmark, fik alle, som havde deltaget i øvelsen, 7 dages tjenestefri som tak for indsatsen.

Juni 1951:

Da vi nu havde fået alle 20 Meteor F.MK. 8 leveret til eskadrillen, kom der rigtig gang i flyvningen. Det blev til kunstflyvning, QGH, højdeflyvning (42.500 fod), luftkamp i rode og gruppe, kampformation, skydning mod jordmål ved Nymindegab og angreb mod US Navy.

August 1951:

I denne måned skulle vi atter skyde mod jordmål ved Nymindegab. Når luftfartøjerne skulle oplades, blev de placeret i nærheden af flyvekontroltårnet. For ikke at bringe andre fly i fare ved start og landing blev det besluttet, at de opladte fly skulle pege bort fra flyvefeltet. Flyene blev derfor rettet mod syd – men her lå bl.a. infirmeriet. Inden vi skulle i luften, skulle en tekniker checke, om fotogeværet virkede. Han placerede sig derfor ved snuden af flyet – midt imellem de 4 kanoner! Piloten aktiverede derefter fotogeværet med en speciel kontakt på "pinden". Teknikeren kunne så høre en tikkende lyd, som indikerede, at fotogeværet fungerede. Når vi øvede luftkamp med fly, der ikke var opladet, var der mange af piloterne, der havde den uvane at anvende affyringsknappen til kanonerne i stedet for den til fotogeværet. I henhold til procedurerne var dette naturligvis ikke korrekt.

Da en af piloterne skulle afprøve sit fotogevær, inden han skulle af sted på jordmålsskydning, anvendte han, som han plejede at gøre, affyringsknappen til kanonerne. Det resulterede i en salve fra alle 4 kanoner med i alt 16 skud! Heldigvis stod teknikeren placeret, så projektilerne passerede på hver side af ham. Flere af projektilerne ramte infirmeriet. Et af projektilerne ramte tandlægestolen, hvor en soldat netop havde siddet. Patienter, læger og sygeplejersker sprang ud ad vinduer og døre, hvorefter de forsvandt i alle retninger. Resten af året var der ikke ret mange soldater, der meldte sig syge!

Efter denne hændelse besluttede eskadrillechefen, at alle flyene skulle vende mod flyvefeltet,

når de skulle oplades.

April 1952:

På Karup var der blevet opstillet en GCA station. Den gjorde det muligt at lande sikkert, når der var lave skyer og dårligt sigt. Flyvekontrollen var også blevet udstyret med en katoderørspejler i stedet for den manuelle pejler, som hidtil havde hjulpet os hjem til Karup. De manuelle pejlinger blev ret ofte vendt 180 grader forkeret; men det var heldigvis slut nu. Begge tiltag var store fremskridt for flyvesikkerheden samt antallet af fly, som flyvekontrollen kunne håndtere, når vejret var dårligt.

Juni 1952:

I ca. et halvt år havde Eskadrille 723 planlagt flytning til Aalborg. Men Flyverkommandoen ændrede imidlertid sin beslutning og med kort varsel fik Eskadrille 724 besked på, at den i stedet skulle flytte til Aalborg med kaptajn C. Børgesen som chef. Flytningen skulle finde sted i løbet af juni.

Midt på måneden flyttede eskadrillen så til Aalborg, hvor vi blev modtaget af stationschefen G. Bouet og materielofficeren Bosch Jensen. H. Tonnesen blev flyvestationens operationsofficer.

På Aalborg blev flytrafikken ledet af civile flyveledere. I begyndelsen opstod der af og til konflikter i afviklingen af trafikken mellem civile og militære fly. Men efterhånden vænnede flyvelederne sig til de mange jetfly. Der gik dog nogen tid, før flyvelederne kunne håndtere et større antal fly, som skulle udføre letdown ved hjælp af QGH. Det blev dog meget bedre, da der blev opstillet en GCA station, bemanded med militære flyveledere.

Juli 1952:

Eskadrille 724 var inviteret til Belgien i anledning af NATO Journées des Forces Aériennes den 11. – 13. juli. Vi skulle deltage med et kunstflyvningshold på 4 fly. Holdet bestod af løjtnant (R) V. Thorsen, fører, samt flyverløjtnanterne C.F. Laulund (LAU), P.I.R. Andersen (IRA) og H.V. Hansen (HAN). Jeg skulle lede en formation på 12 fly, som skulle indgå i en større formation på 2000 fly.

Inden vi skulle af sted, øvede vi flere gange tæt formationsflyvning med 12 fly. Den 10. juli fløj alle 16 fly til Bruxelles. Eskadrillechefen og kunstflyvningsholdet blev i Bruxelles, de resterende 12 fly førte jeg til Beauvochain, som lå 15 min. flyvning fra Bruxelles.

Jeg landede som den første, de resterende fly skød over, undtagen min wingman, flyverløjtnant V. Christensen (CRI). Han ville vise belgierne, at han kunne sætte sit fly på tærskelen til landingsbanen. Han satte desværre hjulene et par meter før landingsbanen med det resultat, at understellet blev revet af flyet, og han kurede ind på græsset ved siden af landingsbanen. Brandbiler

og ambulance rykkede til undsætning; men heldigvis opstod der ikke brand i flyet, og CRI kunne uskadt hoppe ud af flyet. De resterende 10 fly landede uden problemer.

Den 12. juli var der generalprøve på forbi-flyvningen over Bruxelles. Vi deltog med 10 fly ud af 124 Meteorfly, som startede fra Beauvochain. Alt gik godt!

Den 13. juli blev formationsflyvningen med de 2000 fly gennemført som planlagt. Men da de 124 Meteorfly skulle lande på Beauvochain, måtte 2 belgiske piloter springe ud i faldskærm, da deres fly løb tør for brændstof i landingsrunden!

Vort kunstflyvningshold i Bruxelles gennemførte deres opvisning uden problemer med stor bravur.

Om aftenen deltog vi sammen med et par tusinde officerer i et stort garden party på et slot syd for Bruxelles. Alt gik fint, indtil 2 af vore "ungflyvere" optrådte mindre heldigt. Eskadrillechefen besluttede derfor at sende hele holdet fra Beauvochain hjem i seng.

Den 14. juli fløj vi samlet hjem til Aalborg via Bruxelles.

Juni 1953:

De første 14 dage var eskadrillen forlagt til Flyvestation Skrydstrup. Vi skulle øve skydning mod flagmål på Rønmø Range. Flyvestationen havde endnu ikke modtaget sine F-84 eskadriller, så flyvestationens mandskab skulle vænne sig til at have en operativ eskadrille på besøg.

I en Meteor VII fløj jeg en tur med flyvestationens materielofficer, 1. løjtnant L. Larsen. Det var hans første tur i jet; men han klarede den fint.

Samme Larsen var barofficer i officersmessen. Når han rejste til København på weekend, satte han en hængelås for beholdningen af spiritus. Det var ikke populært. Som hævn døbte piloterne ham "Laurits Smæklås", et øgenavn som han måtte trækkes med resten af sin tid i Flyvevåbnet.

Da vi var færdige med at skyde, blev der afholdt en stor afskedsmiddag i officersmessen. Næste dag skulle vi flyve hjem til Aalborg. Vi fløj en 16 skibs tæt formation. Eskadrillechefen havde planlagt at passere ind over Karup; men det måtte vi opgive, da en del af "ungflyverne" ikke kunne holde deres plads i formationen på gr. af tømmermænd!!

Den 15. juni 1953 blev jeg udnævnt til flyverløjtnant 1(R).

Juli 1953:

Den 15. juli fløj jeg kampformation med premierløjtnant J.A.F. Jørgensen (JAF), sgt. O. Eriksen (ERI), og sgt. A. Christensen (ASE). I et drej i ca. 1500 fod over klitterne ved Blokhuis skulle ASE krydse under JAF. I drejet trak han så mange "G",

at han fik et black out, hvorefter han styrtede ned. Efter at have overfløjet nedstyrtningsstedet flere gange måtte vi desværre konstatere, at han sandsynligvis var omkommet. Vi returnerede derefter til Aalborg. Da politiet havde bekræftet, at ASE var død, kørte ERI og jeg ud til Hals, hvor ASEs forældre og forlovede boede. Det var en svær opgave at overbringe den sørgelige meddelelse til familien.

September 1953:

Den 30. september fløj hele eskadrillen til Kastrup for at deltage i øvelsen Selandia. Vore maskotter, 3 ænder: Ridder Rap, Raptus og Pomona, fløj med os i en Meteor VII (verdens hurtigste ænder).

Juni 1954:

Den 30. juni var der total solformørkelse i Oslo-fjorden. Vi sendte en 16 skibs formation op for at observere fænomenet. I området befandt sig flere F-84G eskadriller. På vejen hjem til Aalborg udførte vi simulerede angreb mod F-84'erne, og det hele endte i en stor dogfight over Nordjylland.

September 1954:

I denne periode var der mange havarier i Flyvevåbnet. Mange af dem skyldtes bl.a. manglende erfaring i instrumentflyvning. FTK, som var blevet etableret i Bunker 1137, introducerede derfor et instrumentkort i lighed med det, man anvendte i RAF. Jeg fløj 11 ture instrumentflyvning med ERI i Meteor VII. Efter den afsluttende prøve fik jeg et grønt instrumentkort, som senere blev udskiftet til et master green instrumentkort.

April 1955:

Vi øvede kampformation, formationsflyvning samt kunstflyvning i formation, luftkamp, navigation om natten og QGH/GCA på andre flyvestationer. Vi skød mod flagmål den sidste halvdel af måneden. Det blev til 9 missioner mod flagmål, og jeg trak målet 4 gange. Jeg testfløj Meteor 481.

På en aftenvagt, som flyvestationens fungerende operationsofficer, havde jeg fly i luften, som fløj mål for raketbatterierne omkring København. En af 724's piloter, flyverløjtnant A.W. Andresen (AWA), havde ingen fartmålervisning fra København til Aalborg. Da det var mørkt, og der var skyer fra 1.500 til 20.000 fod, sendte jeg en natjager fra Eskadrille 723 op for at hjælpe ham ned. Begge fly startede sammen let down gennem skyerne. AWA kunne imidlertid ikke holde sin plads i formation med natjageren. Da han ikke havde nogen fartmålervisning og råbte "mayday mayday" over radioen, fik han ordre til at skyde sig ud med katapultsædet. Jeg underrettede operationsofficeren oberstløjtnant P.B. Nissen samt politiet i Aalborg. Efter ca. 30 min. modtog vi et opkald på telefon fra en gård vest for flyvepladsen. Det var

AWA. Han havde ikke forladt flyet som beordret. Han var i stedet fløjet ret frem og ned, indtil han ramte vandet i Limfjorden vest for flyvepladsen. Heldigvis var der kun 1 meter til havbunden, så AWA vadede i land og kontaktede os. Vi sendte en jeep ud for at hente ham tilbage til Wing Ops. Vi var naturligvis glade for at se ham. Men han fik en skideballe for ikke at parere ordre. I tiden, der fulgte, blev han også sendt ud for at øve tæt formationsflyvning! Teknikerne brugte mange arbejdsdage på, at få flyet bragt i land.

Juni 1955:

En del af 724's piloter var i tidens løb overført til Eskadrille 723. Med passende mellemrum udfordrede vi hinanden. "Hvem har luftherredømmet over Rold Skov?" kunne udfordringen lyde. Det gjaldt derefter om at få så mange fly i luften som muligt, og holde den anden eskadrilles fly væk fra luftrummet over Rold Skov. Det endte gerne i en kæmpe dogfight!

August 1955:

Den 6. august inspicerede chefen for Flyvevåbnet, generalmajor Tage Andersen, Flyvestation Aalborg. Efter inspektionen blev jeg kaldt op til operationsofficerens kontor. Her sad generalen, og han spurgte mig, om jeg ville flyve sammen med ham i en Meteor VII, når han skulle besøge de danske flyvestationer. To af de piloter, som han tidligere havde fløjet med, var omkommet. Den ene var flyverløjtnant P. Brodersen fra Eskadrille 723, den anden var flyverløjtnant Hacke Petersen fra Eskadrille 724. Sidstnævnte omkom, da han i et angreb mod Søværnets skibe i Storebælt stødte sammen med flyverløjtnant V. Christensen, begge omkom. Jeg havde intet imod at flyve sammen med generalen, og samme dag fløj vi til Flyvestation Værløse i en Meteor VII. Generalen førte flyet, og jeg sad i bagsædet som sikkerhedspilot.

September 1955:

I forbindelse med en øvelse opererede en amerikansk F-86 eskadrille på Flyvestation Aalborg. De var placeret i Eskadrille 723's område i den vestlige ende af flyvepladsen. Da amerikanerne anvendte UHF-radioer, blev de scramblet af Wing Ops, medens 724, der var udstyret med VHF-radioer, blev scramblet af flyvekontrollen. Når vi blev sendt i luften, startede amerikanerne mod øst, medens 724 startede mod vest. En tidlig morgen blev begge eskadriller scramblet samtidig. Da tårnet og vi ikke havde medhør på UHF, var vi ikke klar over, at Wing Ops havde sendt amerikanerne i luften samtidig med os. Jeg førte en formation på 4 fly. Halvvejs hen ad startbanen, så jeg 2 F-86'ere komme mod os. Heldigvis havde vi så megen fart på, at vi kunne komme i luften hen

over de 2 F-86'ere, som skulle bruge det meste af startbanen for at blive airborne. Det var tæt på et near miss med 6 fly!

Januar 1956:

Da Eskadrille 724 skulle udstyres med Hawker Hunter MK 51, blev eskadrillen opdelt i en A+B+C flight. A flighten skulle flyve Hunter, medens B og C flighten skulle fortsætte med at benytte Meteor. Jeg blev flightcommander for A flighten og skulle derfor sammen med eskadrillechefen, kaptajn P. Thorsen (TOR), rejse til omskoling i Dunsfold (England), hvor Hawker fabrikken lå. Da der på dette tidspunkt ikke var produceret en to-sædet Hunter, bestod omskoling i studie af Pilotes Notes samt cockpitdrill med en af testpiloterne stående på vingen. Hvis der under flyvningen opstod problemer, ville han være i kontroltårnet. Derefter fløj jeg 8 ture tilvænnning, hvor jeg bl.a. øvede stall, kunstflyvning samt flyvning med det hydrauliske system til styring af flyet slået fra.

Hunteren kunne gennembryde lydturen, men kun i dyk. En af testpiloterne instruerede os i teknikken med at ramme et udvalgt punkt på jorden med lydturen.

Den 30. januar fløj TOR og jeg fra Dunsfold til Jever i Tyskland, hvor vi mellemlandede, da vi ikke havde brændstof nok til at nå Aalborg i ét stræk. Da vi startede mod Aalborg, måtte vi returnere til Jever, da det røde advarselslys for understellet kom på i mit fly. De engelske teknikere fandt grus på kontakten for understellet i højre hjulbrønd. Efter rensning af kontakten, kunne vi næste dag fortsætte til Aalborg.

Vi havde planlagt at gennembryde lydturen over flyvestation Aalborg; men dette måtte vi opgive, da der var skyer fra 600 til 35.000 fod. Vi kom ned på Aalborg ved hjælp af QGH/GCA. Da vi var landet, blev vi budt velkommen af cheferne



Da de første Hunter ankom til Danmark, var der meget opmærksomhed omkring dem. Billedet her var således på forsiden af det dengang meget læste tidsskrift "Det Bedste".

for FTK og flyvestationen samt en masse journalister.

Februar 1956:

FMK fik den første Hunter klar gjort 3. februar. Jeg skulle som første mand demonstrere Hunteren for eskadrillens piloter. Efter lidt kunstflyvning og et par landinger steg jeg op til 45.000 fod. Jeg dykkede mod flyvepladsen fra NW og gennembrød lydturen, som jeg havde lært i England. Da jeg landede, var eskadrillens piloter ikke særligt imponerede over det lydturen, jeg havde frembragt. Men da jeg kom ind i eskadrillebygningen, lå der besked om, at jeg straks skulle komme op til operationsofficeren, oberstløjtnant P.B. Nissen. Flyvestationens tele-

foner var rødgloedende af opkald fra Aalborgs borgere, som troede, at et flådefartøj, som lå i havnen, var sprunget i luften. På grund af kraftig vind fra NW, havde mit lydturen ramt Aalborg by i stedet for flyvepladsen. Da det ikke var helt i overensstemmelse med procedurerne, fik jeg en skideballe af operationsofficeren. Medens dette foregik, lød der et lydturen, så alle vinduer i Wing Ops klirrede. Det var Flight Lieutenant Paddy Minnis, som gennembrød lydturen i samme fly, som jeg lige havde fløjet. Paddy M., som kom fra RAF, var tilkommanderet eskadrillen for at forbedre flyvesikkerheden! Han måtte også stille til skideballe hos operationsofficeren. Aalborgs aviser, som altid var positiv stemt for flyvestationen, fik at vide, at det var under et loop, jeg "uheldigvis" var kommet til at gennembryde lydturen. FTK fik hurtigt udsendt bestemmelser for overlydsflyvning.

August 1956:

I denne måned var der våbendemonstration i Jægerspris. Forsvarsministeren overværede demonstrationen den første dag. Jeg førte en formation på 4 Huntere. Vi gennembrød lydturen som åb-

ning på demonstrationen. Vi kunne desværre ikke skyde mod jordmål, da vi ikke havde ammunition til vore 30 mm Aden kanoner.

September 1956:

Vi havde nu fået ammunition til vore kanoner, men kun til én opladning pr. Hunter. I forbindelse med opstanden i Ungarn var eskadrillen parat til at flyve 1 mission pr. fly fra flyvestation Aalborg, derefter skulle vi lande på en af RAF flyvestationerne i Tyskland for genopladning. Heldigvis blev det ikke aktuelt.

Oktober 1956:

Da piloterne nu var omskolet til Hunter, begyndte vi at øve luftkamp med et nyt sæt øvelser, som bl.a. inkluderede øvelser i 40.000 fod. Vi øvede også navigation om natten i 30.000 fod. Vi øvede mange GCI og CAP under kontrol af radarstationerne samt kampformation og QGH/GCA.

November 1956:

FMK havde en aftale med Høiers fabrik på Sjælland om at levere ammunition til vore Huntere. Men denne ammunition skulle godkendes, inden vi ønskede at modtage den. Jeg udførte derfor 10 testskydninger på Tranum Range. Der var desværre problemer med projektilerne, som af til slog kolbøtter på deres bane mod målet. Under bugen på Hunteren var monteret 2 blister, som skulle opsamle led under skydning. På en af missionerne gav det et brag, så jeg trak op parat til at skyde mig ud med katapultsædet; men heldigvis fungerede flyet normalt. Efter landing på Aalborg viste det sig, at jeg havde tabt den ene blister. En del led sad fast i luftindtaget til motoren; men heldigvis var de ikke kommet ind til turbinen.

Marts 1957:

Da general T. Andersen ønskede en mere fleksibel ordning med hensyn til flyvning i Meteor, besluttede han, at jeg fra 1. april 1957 skulle forrette tjeneste som leder af O-sektionen på Flyvestation Værløse. Samtidig blev Meteor VII nr. 268 og Meteor VIII nr. 487 flyttet til Værløse stationsflight til brug for generalen og undertegnede. Senere blev det arrangeret således, at officerer i Flyverkommandoen, som havde status på Meteor, kunne flyve i ovennævnte fly efter aftale med mig.

Løst og fast om Eskadrille 724 i 1951 -1957

Som det fremgår af min "dagbog", deltog Eskadrille 724 i 1951 i en luftforsvarsøvelse i Holland, og i



1952 deltog eskadrillen i et stort NATO stævne i Bruxelles. Ved begge lejligheder bemærkede vi, at de udenlandske eskadriller havde nogle flotte våbenskjolde malet på deres luftfartøjer. Vi (piloterne) besluttede, at vi også måtte have noget tilsvarende. I Jyllandsposten var der på den tid en tegneserie om ridder RAP. Han sloges med et uhyre, en "Lørn", som var halv løve og halv ørn (grif). Vi bestemte, at Lør-

nen skulle indgå i eskadrillens våbenskjold.

I eskadrillen havde vi en tekniker, sergent Egebo, som var dygtig til at male. Han malede Lørnen i farver. Teknikerne fra våbenværkstedet fremstillede skabeloner, som kunne bruges til at sprøjtemale Lørnen på luftfartøjerne.

Vi skulle også finde på et valgsprog. Det blev til "lige på og hårdt". Det skulle oversættes til latin, men da ingen af os var stive i latin, fik vi en lektor på Viborg Katedralskole til at hjælpe os. Det blev til "Celeriter Rectaque". I løbet af kort tid var alle eskadrillens fly forsynet med flotte våbenskjolde.

Eskadrillen flyttede senere til Aalborg, hvor vi fik fremstillet et lørneflag, som blev hejst hver morgen, medens vi sang lørnesangen. Sergent O. Eriksen fik besked på at fremstille en lørnebog, hvor vigtige begivenheder i eskadrillens historie skulle nedfældes. Han fik fremstillet et meget flot omslag til bogen i træsnit, men da han havde brugt 300,- kr. af eskadrillekassen til omslaget, fik han en skideballe.

Til at styre "begivenhederne" i eskadrillen blev der nedsat et "tribunal", som bestod af en storlørn (eskadrillechefen) og 2 overlørne (flightcomander A og B flight). Som leder af A flight blev jeg overlørn.

For at få penge til eskadrillens fester m.m. oprettede vi en bødekasse. Bøder blev beregnet i henhold til prisen for "1 kasse øl". Det var tribunalet, som uddelte bøder for forskellige forseelser. Hvis man f.eks. efter landing glemte at tage flaps op eller trække dykbremser ind, kostede det en tredjedel kasse øl. Glemte man begge dele, kostede det en hel kasse øl. Lagde man an til landing uden at sætte hjul ud, kostede det en hel kasse øl. Hvis man glemte at sætte sikkerhedspinde i katapultsædet, kostede det en tredjedel kasse øl. Dummede man sig "i luften", kunne det koste fra en halv til en hel kasse øl. Dårlig omtale af eskadrillen over for andre kunne også koste en bøde. Når nye piloter havde fløjet solo og bestået "den store kampflyverprøve", kunne de opta-

ges som Lørne. Man betalte 1 kasse øl, derefter fik man et krus øl, som skulle drikkes på 6 sekunder. Hvis man ikke kunne klare det inden for 6 sekunder, måtte man tage resten af øllet som dusch.

Nogle af de udenlandske eskadriller, som besøgte Aalborg, medbragte maskotter f.eks. en skildpadde. En maskot måtte 724 selvfølgelig have. Det blev til 3 ænder, som blev anbragt i en dam, som teknikerne gravede. Våbenteknikerne byggede et flot andehus med fjersynsantenne. Når eskadrillen blev deployeret, fulgte ænderne med i en Meteor VII. De blev proppet ned i faldskærmsposer hos en tekniker, som sad i det bagerste sæde i flyet. Ænderne fik, som tidligere nævnt, navne efter tegneserien om ridder RAP. De blev døbt Ridder RAP, Raptus og Pomona. Med tiden formerede ænderne sig, og for at reducere bestanden spillede vi andespil kort før jul. De heldige vindere måtte selv ud og fange gevinsten. Enkelte var uheldige at fange en af de gamle ænder – og så var den juleaften ødelagt!

Eskadrille 723s piloter og navigatører stjal i 1953 vores 3 ænder. Vi fik at vide, at ænderne kunne hentes hos Eskadrille 723, hvis vi afleverede 1 kasse øl (50 pilsnere). Vi var 3 mand fra 724, der kørte op til messen, hvor vi købte 1 kasse øl + 1 kasse hvidtøl på flyverløjtnant I Knud Skydsbjergs regning, (han var fra Eskadrille 723). Derefter fjernede vi det øverste lag hvidtøl og erstattede det med 5 pilsnere. Eskadrille 723 fik kassen med hvidtøl + 5 pilsnere, hvorefter vi fik vore ænder. Vi bragte ænderne tilbage til 724, hvor vi drak 45 pilsner + 5 hvidtøl.

Skydsbjerg opdagede først, at han havde betalt hele gildet, da han fik sin månedsopgørelse fra messen.

Som hævn for de stjålne ænder drog 8 – 10

piloter fra 724 en sen nat ud til 723s hangarområde. Vi havde "lånt" nøglerne til alle hangarer, hvor 723 havde deres Meteor Mk. XI (de flyvende tisse-mænd) parkeret. På alle fly malede vi med rød og gul maling frække ord relateret til flyets øgenavn. Eskadrillechefen for 723, major C. Børgesen, skulle næste morgen flyve til møde i Karup. Da samtlige fly i hans eskadrille var overmalet, måtte han låne en Meteor VIII af Eskadrille 724. De piloter, der havde stået for maling af 723s fly, måtte stille hos operationsofficeren, hvor de fik en tilrettevisning.

Når en af piloterne dummede sig, ville tribunalet gerne statuere et eksempel. Der blev derfor fremstillet en "tåbemedalje" med teksten PYFO "Pull your finger out". Medaljen blev båret i et ordensbånd. Hvis man fik den tildelt flere gange, blev det markeret med "bars" på båndet. Tribunalet bestemte, hvor længe man skulle bære medaljen (max 3 dage). Hvis man mødte op med sin PYFO i baren, måtte man give en omgang til alle i baren!

Tåbemedaljen fik dog en kort levetid. Det kommunistiske blad Land og Folk fik nys om medaljen. I en stort opsat artikel sammenlignede bladet medaljen med jødestjernen i Nazityskland. Chefen for Flyvevåbnet forbød os derfor at bruge medaljen.

Lørnen, lørneflaget og lørnesangen m.m. var med til at skabe et enestående godt sammenhold og kammeratskab mellem alle, der gjorde tjeneste ved Eskadrille 724.

Selvom eskadrillen blev nedlagt som jagereskadrille den 1. april 1974, så samles mange af de "gamle lørne" jævnligt til lørnefest på Flyvestation Karup, hvor man mindes de glade dage i eskadrillen.



Rekognosceringsflyvning



Frode Mogensen Svestrup (FRO)

02 september 1962 begyndte jeg som værnepligtig i Hæren ved Prinsens Livregiment I Viborg og blev senere sergent fra Infanteriets Befalingsmandsskole Kronborg. Herfra søgte jeg optagelse til pilotuddannelse i Flyvevåbnet. Jeg bestod optagelsesprøverne og begyndte i november 1963 på Flyveskolen Avnø hold EK 1963 III på Chipmunk.

1964-1965 stod på pilotuddannelse i Canada. Chipmunk, Harvard og T-33 på baseerne Centralia i Ontario, Penhold i Alberta og Gimli i Manitoba. I oktober 1965 var jeg tilbage i Danmark som pilot og gennemgik i Træningsfligten på Flyvestation Aalborg et tilvænningskursus på T-33 til danske forhold og blev udnævnt til flyverløjtnant II af reserven.

Marts 1966 tiltrådte jeg tjeneste ved ESK729 på Flyvestation Karup og fløj næsten 1000 t på RF-84F i rekognosceringsrollen. I 1972 blev flyet afløst af RF-35 Draken, der udover rekognoscering

også kunne anvendes som figterbomber. Jeg opnåede at blive næstkommanderende i eskadrillen og har haft status som flyveinstruktør siden 1974.

1981-1991 var jeg leder og chefinstruktør for Operational Conversion Unit (OCU) på Draken og rundede 3003 t på typen. Det er verdensrekord og fremgår af Guinness Rekordbogs 1993-udgave. I 1990-1991 gennemgik jeg VUT I og VUT II ved Forsvarsakademiet.

1991-1995 gjorde jeg tjeneste som Senior National Representative og dansk chefinstruktør ved Euro Nato Joint Jet Pilot Training Program på Sheppard AFB, Wichita Falls, Texas. Jeg fløj 600 t på T-38 Talon med elever fra 8 forskellige nationer, herunder 2 kvindelige elever.

1995-1996 forrettede jeg stabstjeneste i FTK Operations- og Planlægningssektion. Senere tjeneste i CAOC 1 FINDERUP som leder af Current Operations.

1996-2000 var jeg chef for Flyveskolen på Flyvestation Karup med grundlæggende flyvetræning på T-17 SAAB Supporter og udvælgelse af piloter til videre uddannelse.

2000-2002 var jeg chef for Flyvesikkerhedssektionen i FTK og Forsvarets Flyvesikkerhedsinspektør.

Bevaret flyvestatus til pensionering med udgangen af august 2002 med 6004 flyvetimer i alt.

ESK729's historie er allerede udgivet i bogen "Foto-flightens/Eskadrille 729 (FR/PR)s historie, **Hawkeyes** og hvad de så!" Her fremgår det tydeligt, hvor vigtig indhentning af oplysninger om en fjendes aktiviteter, placering og udstyr er for at kunne etablere et forsvar. Militær rekognoscering er redskabet til denne indhentning. Et af ESK729's mest anerkendte bidrag i NATO kredse var overvågning af skibstrafikken under Cuba-krisen først i 1960'erne, men det fortsatte hele tiden gennem koldkrigsårene.

Mit bidrag til jubilæumsbogen vil hovedsageligt bestå i nogle udvalgte oplevelser i eskadrillen med hovedvægten lagt på rekognoscering såvel med RF-84F Thunderflash som med RF-35 Draken.

Ankomst til eskadrillen

April 1966 ankom jeg til eskadrillen sammen med 3 andre fra mit flyvehold, LAN, HØG og LØN. Vi meldte os hos Duty Ops og blev vist ned til NK's kontor for at hilse på. "Goddag, mit navn er LAN". "Det er mit navn også" svarede NK. "Hvem af os to tror du der skal skifte navn?" Min holdkammerat LAN skiftede navn til STI; så var den sag klar.

Vi brugte de næste dage til at blive indkvarteret og få udleveret udstyr, udfyldte diverse administrative formularer mm. Indkvartering på flyvestationen var dengang almindeligt, og det gav mulighed for et godt og livligt socialt samvær i officersmessen, hvor vi spiste vores måltider inklusiv aftensmåltider. Vi blev introduceret til onsdagsøl/beer-call, hvor øllene i én times "happy

hour" var gratis. Senere kom de dog til at koste en krone. Vi blev også utvetydigt overtalt til at blive medlemmer af piloternes bødekasse, som trådte til, når der skulle købes ind i større mængder. Bøder blev man ikendt for små forseelser. Hvis man protesterede, blev bøden doblet op. Største bøde var på en hel kasse øl, hvis man havde foretaget en handling, der havde nedsat eskadrillens omdømme. En så alvorlig bøde skulle sanktioneres af bødekasseeofficeren. Baren i officersmessen var bemanded med bartendere, og i spisesalen var der en kok til at stå for madlavning og messe-mænd til at servere. Der var 3 eskadriller. Foruden ESK729 med RF-84, ESK725 og 727 udstyret med F-100 og en stationsflight (SNF) udstyret med T-33 og lette træningsfly. Sammen med piloter i operationsafdelingen kunne FSN Karup mønstre ca. 100 piloter. Det var skik og brug, at alle, der ikke var forhindret af tjeneste, mødte op og stillede sig enhedsvis i baren. Her skød man så lidt på hinanden (the bull) og "bullshittede". Vi lærte, at vores maskot høgen gav anledning til øgenavnet hønsene. Vi holdt til i hønsegården, og vores operative formåen var "Stella Nova", medens de ramte "bulls eye".

Forberedelser til første flyvning

Vi kom efterhånden for alvor på skolebænken og skulle lære RF-84 dash 1, SOP's, fotolære mm. Ind imellem fløj vi en tur i T-33, der fungerede som eskadrillens tosædede fly, da der ikke fandtes en tosædet version af RF-84. I hangaren blev vi anvist fly til cockpit drill med streng besked om ikke at røre noget, men kun pege på knapper og håndtag. Det var før simulatorens tid. Læsningen og mængden af tests tiltog, efterhånden som vi nærmede os første flyvning. Det var bare med at

hænge i og ikke dumpe nogen af de mange test.

Den første praktiske træning bestod i opstart af motor og taxi. Flyet havde en startturbine, der virkede med trykluft for at få hovedmotoren op i omdrejninger og blive selv bærende. Instruktøren (i mit tilfælde VON) sad på vingen af flyet med hovedtelefoner på, så vi kunne kommunikere. Flyet havde power brakes, men ikke næsehjulsstyring. Hovedhjulene under vingerne sad forholdsvis langt fra hinanden, så derfor krævede det lidt tilvænnning og praktik i styring med differentiell påvirkning af bremses for at undgå alt for megen zigzag kørsel og udføre en sikker parkering. Denne træning blev overværet og kommenteret med megen latter af de noget ældre af piloterne.

Første flyvning

Som tiden gik, steg forventningerne og spændingen. Der skulle bruges to fly til en flyvning, da instruktøren fløj på vingen (såkaldt Chase) af eleven, der jo således gik solo på første flyvetur. Min instruktør KAJ briefede hele formiddagen turen i alle detaljer. Endelig gik vi sammen til mit fly, foretog udvendig check af flyet, "exterior inspection", og jeg spændte mig ind.

"Klar"? KAJ klappede mig på hjælmen, "husk, jeg er på vingen af dig hele vejen, men det skal du ikke tænke på. Flyv som briefet; jeg er der bare til at hjælpe dig om nødvendigt." KAJ gik derefter til sit fly, vi fik radiokontakt og fik tilladelse til taxi fra TWR. Takket være den praktiske træning i kunsten at taxi med en RF-84F ankom vi til baneenden af RWY 27. Jeg var meget opsat på at komme i luften og gik fuld af selvtillid og spænding igennem checklisten. Vi fik tilladelse til line up og holdt nu på startbanen. Vi stod på bremserne og lavede run up check for at sikre os, at motorydelsen var ok, og fik så af TWR tilladelse til



RF-84 Thunderflash

take off på bane 27. Jeg kiggede en gang afventende over på KAJ og modtog et nik fra ham. Herefter slap jeg bremserne og begyndte at rulle og glemte alt om ham. Flyet havde ikke fuld last af brændstof, så take off-run mindede meget om det, jeg kendte fra T-33. Checkspeed 108 KIAS (Knots Indicated Air Speed) efter 1500 fod blev opnået uden problemer. Dernæst kom rotationshastighed, pinden blev ført bagud, og flyet slap startbanen. Dernæst blev understel og flaps taget op, og et climb til mellemhøjde blev udført. Selve flyveturen varede ca. 45 minutter og omfattede en række basale manøvrer til at lære flyet at kende. Jeg husker, at flyet føltes let at manøvrere og reagerede på rorene som forventet. Jeg fløj som briefet og udførte selve landingen uden rigtig at tænke over det – også det var som forventet. Da jeg var parkeret, nød jeg at få et velment tillykke fra KAJ og modtog en buket af markens blomster.

RF-84F

Flyet var ideelt indrettet som platform til rekognoscering. Næsepartiet havde plads til mange kombinationer af kameraer, og piloten kunne gennem en view-finder se direkte ned under flyet, hvilket havde stor betydning ved vertikale optagelser. Derudover var der kameravinduer til skrå "oblique" optagelser både til højre og venstre samt ligefrem i flyveretningen. De store amerikanske kameraer blev siden suppleret med engelske F-95 kameraer med brændvidde på henholdsvis 4 og 12 tommer. Disse kameraer var egnede til taktisk fighter recce (TRF)-rollen og leverede skarpe optagelser med stor hastighed af mål, der var tæt på.

Udstyret til fotografering var altså i top; men desværre var de flyvermæssige egenskaber præget af mangel på motorkraft i forhold til vægt. Vores missioner krævede stor rækkevidde, og flyet var udstyret med 2 udvendige droptanke på hver 450 gallons. Vi skulle før hver flyvning udregne vores startdistance i. h. t. temperatur og vind. Flyet vejede 28000 pund, og motoren, en Wright

J65, ydede kun 7200 pund, så flyet var underpowered. Startløbet var beregnet til at opfylde et kriterium for checkspeed minimum 108 KIAS efter 1500 fod m. h. p. at opnå rotationshastigheden 165 KIAS 1500 fod før nettet ved baneenden. Det var ofte frustrerende at iagttage fartmålerens utroligt langsomme bevægelse. Hvis man blev "fanget", var der kun "panic button" at ty til. Det var en rød, ubeskyttet knap, der sad lige foran gashåndtaget, så når det var varmt, holdt man om gashåndtaget med en stiv langfinger i klar position. Det overgik én pilot, at flyet blev ramt af det øverste kabel i nettet på undersiden af droptankene – "way too close for comfort". Ellers var proceduren at reducere brændstofmængden i droptankene, men det var meget upopulært hos teknikerne – "var man en tøsedreng"? Vittige hoveder ytrede, at flyet kun kom i luften ved hjælp fra jordens krumning. I kontrast til ground-performance var én af omskolingsmissionerne mach run. Jeg udførte sammen med en chasepilot stigning til 35000fod over Vesterhavet, rullede flyet rundt på ryggen og etablerede et 60 graders dyk med gashåndtaget helt fremme. Farten voksede og mach-tallet kom op på 1.02, så vidt jeg husker.

Desværre havde vi i begyndelsen af min eskadrilletid 2 havarier, som involverede 2 af mine holdkammerater. STI var under GCA anflyvning med chase pilot. Hastigheden var lav (230 kts) og højden 1500 fod, da flyet fik et lejevare og tabte motorkraft. Situationen blev hurtigt kritisk, og STI ejectede. Flyet ramte en åben mark nær Tvis ved Holstebro. Han havde slået ryggen, men var ellers hurtig ok igen. Det andet havari ramte HØG, der ved Hirsholmene ud for Frederikshavn mistede motorkraft, så han blev nødt til at ejecte i lav højde. Sædet virkede ok, men HØG fik problemer med at frigøre sig fra faldskærmen. Fra et skib tæt på søgte man at undsætte ham, men desværre trak faldskærmen ham tilsyneladende ind under skibet, så han druknede. Det er klart, at det gav stof til eftertanke. Den tankemæssige affærdigelse eller fortrængning med, at "det



sker for andre, men ikke for mig”, holdt ikke længere vand. Det var simpelthen for tæt på, og jeg gjorde mig klart, at katalpultsædet og træning i nødprocedurer var min livsforsikring.

Rekognoscering

Der var grundlæggende tale om to missionstyper. Den ene var foto-recce, der omfattede fotodækning i en bestemt skala med vertikale eller skrå optagelser. Det var typisk dækning af installationer, kyster eller lignende til myndighedernes eget brug, men uden taktiske aspekter for os. I TRF-rollen spillede taktikken derimod en rolle. Lav flyvning (under radar-dækning) og præcis navigation var helt primære discipliner.

Selve målet (TGT) var plottet på et mål-kort 1:50000, hvis det fandtes. På træningsmissioner var der som regel 3 TGT's. Målet skulle være fotodækket i så stor skala som muligt; der skulle gives en in-flight rapport med tidspunkt, position og aktivitet. Efter landing skulle fremkaldelse af filmen, tydning af TGT og en detaljeret rapport være udført indenfor 30 minutter og sendes frem i kommandosystemet. Rapporten blev udarbejdet af pilot og fototyder i fællesskab.

En speciel missionstype var Navy Search. Her blev sejlruterne afpatuljeret for efterretningsmæssig interessant skibstrafik. Alle WAPA flådefartøjer, østblok-handelsskibe - især med dækslast - skulle fotodækkes både vertikalt og på skrå (11 løb i alt). Skibets position og sejlretning skulle rapporteres. På den måde kunne kystradarstatio-



Mission completed

nerne få et komplet opdateret billede af aktiviteterne i deres område. I den forbindelse havde fuldt operative recce-piloter stående dispensation til at flyve øst for Bornholm, gennem Kastrup kontrolzone på sejlruten og ved observation af en WAPA undervandsbåd at gå ned i en minimumshøjde af 50 fod om nødvendigt. WAPA skibsværfter var i stor udstrækning placeret i Østersøhavne og vi havde derfor gode odds for at være de første til at få billeder af dem, når de passerede vores farvande på vej ud til Atlanten fra Østersøen, "Fredens Hav". Lavflyvning over land kunne finde sted på nogle få ruter i Vestjylland, men den bedste træning fandt sted i Tyskland på såkaldte Playboy-missioner, hvor der var opstillet taktiske mål, der var svære at spotte og "få i kas-

Big Click, Aalborg: "TGT skal fannemig være der, Holger!"



Fototyderne får en fyraftensøl under Øvelse Big Click 1970 i Aalborg



sen". En stor konkurrence, "Big Click", imellem recce-eskadrillerne i NATOs daværende nordregion med hovedkvarter i Oslo betød intensiveret træning på alle områder, inden selve øvelsen løb af stabelen. Vores argeste modstander var 717 Skvadronen på Rygge. Vi beskyldte på skift hinanden for at snyde, men sandheden var nok, at vi var næsten lige gode.

Recceberedskabet

Beredskabet bestod udenfor normal arbejdstid af 2 fly, hvoraf det ene var reserve, 1 recce pilot til at flyve og en vagthavende officer (V/O) til at passe telefon og modtage airtask (Form R), der kom fra FTK via Wing Ops på direkte telefonlinje. Desuden en fototyder (efterretning), en flytekniker (klarmelder) og en fotolaborant (filmfremkaldning). Beredskabet skulle kunne aktiveres udenfor normal tjenestetid (fra 1 time før solopgang til solnedgang) med 1 times varsel, men det hed altid ASAP (as soon as possible).

Jeg husker specielt en dejlig sommeraften, hvor der blev indtelefoneret en airtask. Jeg modtog den selv, da V/O var oppe at spise. Jeg nedskrev omhyggeligt ordren på signalblanketten og læste tilbage. Det var normal procedure, for at misforståelser kunne undgås. Jeg så straks, at denne ordre var noget usædvanlig. Jeg plottede TGT position, som viste sig at ligge tæt ved Trekroner i Øresund. Her var for nyligt blevet opstillet et af de nyanskaffede HAWK batterier som led i luftforsvaret af København. Pressen havde i løbet af dagen været i luften med beretning om, at et sovjetisk statsskib med specialudstyr til opmålinger havde lagt sig for anker tæt ved Middelgrunden med en påstået maskinskade og/eller mangel på brændstof. På flyveordren stod der "special

attention to antennas on rear deck" og i en skala "as large as possible". Normalt ringede man ikke tilbage og stillede spørgsmål til en airtask. Det gjorde jeg i dette tilfælde for at forklare udstederen, hvad ordren indebar. Jeg ringede op på den direkte linje og bad Wing Ops om at stille mig igennem til FTK. Her fik jeg en meget kompetent officer i røret. Han lyttede til min bekymring vedr. konflikt med Kastrup kontrolzone og den lavtflyvning over civile i Københavns havn (Langelinje), som udførelsen af opgaven ville kræve. "Hvor lavt er det nødvendigt for Dem at flyve?" spurgte han. "M. h. t. dækning af antennerne skal jeg nok ned i 100 fod", svarede jeg. "Hm...., nå ja, men lad nu være med at flyve ind i det forbandede skib!" Her til svarede jeg klart "javel". Vi (FTK) skal nok sørge for arrangement med Kastrup, De skal komme ind fra nord og ikke kalde nogen på radio". Det virkede alt sammen fint, og jeg fik de bedste optagelser, man kunne tænke sig. Efter at fotoløbet med en vinkel på 90 grader på de 2 antenner i ca. 100 fods højde var gennemført med 230 KIAS og ½ flaps havde jeg kurs direkte ind mod havnen. Jeg forsøgte at trække op og dreje samtidig, men selv med full power kunne jeg ikke undgå at komme ind over de gode borgere, der gik aftentur og nu blev generet af støjen fra mig. For mig står det som et eksempel på, at noget kan gennemføres, hvis blot de rigtige beslutninger bliver taget. Skibet forlod i øvrigt snart positionen, efter at kaptajnen var blevet tilbudt al mulig assistance inklusiv brænd stof.

Fra RF-84 til RF-35 Draken

F-35 Draken var en ren fighterbomber (FBA)-version uden kamerainstallationer i næsen. Den kom først i brug i ESK725. Vi RF-84 piloter stod og iagttagt ikke bare Draken starte, men også lan-

de. Flyet blev ikke svævet ud i traditionel forstand. Den 10 grader høje næsestilling blev bibeholdt hele vejen ned til touchdown, men ground effect gjorde, at synkehastigheden blev reduceret, lige umiddelbart før hjulene ramte banen, såfremt den rigtige landingsteknik blev anvendt. Det lignede til forveksling en hangarskibslanding, hvilket så imponerende ud. Og så havde Draken som det eneste jagerfly halehjul, der gjorde, at aerodynamisk bremsning kunne udnyttes i højere grad end på noget andet fly. Anvendtes der bremseskærm og hjul-



bremses samtidig med aerodynamisk bremsning, så kunne flyet stoppes på 1500 fod.

Det var klart, at forventningerne var store, og tålmodigheden blev sat på prøve, efterhånden som ens tur til at komme på Draken omskoling nærmede sig. Langtidsplanlægning vedrørende hvem, der skulle omskoles og hvornår, hørte vi almindelige piloter ikke

noget til. Man blev udpeget og det ofte med kort varsel. Jeg blev udpeget i foråret 1971 og var straks fyr og flamme (nogen ville måske endda sige svejseflamme). De få Drakenfly, der på det tidspunkt var til rådighed på Karup, var alle ensædede (F'ere) og blev fløjet uden droptanke. At blive omskolet og gå solo uden først at være blevet trænet og godkendt af en instruktør i et tosædet fly passede en ESK729 pilot fint. Sådan var det også på RF-84. Første flyvning var solo med en chase pilot på vingen.

Simulator i Sverige

Men helt sådan var omskolingen til Draken dog ikke lagt an. Vi skulle først til Uppsala (F16) i Sverige og træne i simulator. Senere skulle svenskerne komme til Karup med nogle instruktører og tosædede fly (Cæsar) for at flyve 3 ture med hver af os på holdet (5 mand). Her gik det op for os, at den svenske Draken var meget anderledes end vores F-35 XD. I cockpittet var instrumenterne ikke blot placeret anderledes, men visningerne var langt fra NATO standard. Højdemålervisning var i meter og havde nul placeret i bunden og fartmålervisning var i kilometer i timen, så der opstod nu et akut behov for hurtig hovedregning. Alle inskriptioner var på svensk. Udtryk som "krudtstol" og "tryck och vrid" i stedet for "ejectionseat" og "press to turn" morede vi os en del over.

Den tosædede Cæsar var et meget let fly med en RM6B motor og medførte meget lidt brændstof. Brændstofmængden var ikke opgivet i tal men i procent. Vi mente, at dette var for ikke at forskrække piloterne ved at anføre med tal, hvor få liter der var ombord. Motoren var kortere end den danske RM6C, og flyets bagkrop var derfor også kortere. Der var heller ingen halehjul, så der var mulighed for at beskadige halen i landingen og under aerodynamisk bremsning.

På F16 "Typ Indflygnings Skolan" (TIS) fandtes der kun én Cæsar simulator, så der blev lavet et program, hvor der var en del ventetid mellem



Draken Cæsar i model-udgave.

lektionerne. Der fandtes også en anden simulator, en jagerversion med radarskærm, der var endnu mere forskellig fra F-35XD. Når den var ledig, fik vi lov at prøve den, og den blev hurtigt meget populær. Det viste sig nemlig, at den i cockpittet havde en radarskærm, hvorpå der viste sig et billede af stærkt pornografisk tilsnit

ved en bestemt påvirkning af forskellige knapper i cockpittet. Procedurene herfor lærte vi selvfølgelig på rekordtid. Men ventetiden kunne også udnyttes til andre ting. Vi fandt blandt andet, at den svenske starkøl ikke var så ringe endda; ellers syntes vi, at svensk øl var noget tyndt sprøjt. Under opholdet i Uppsala fik jeg faktisk øgenavnet Frode Starkøl. Alt i alt havde vi en god tid. Holdet var sammensat af piloter fra både ESK725 og ESK729, så vi skulle både lære hinanden bedre at kende og ikke mindst prøve at forstå de svenskere, som vi om kort tid skulle i luften med. Svenskerne talte udelukkende svensk, såvel på jorden som i luften, og de havde en meget anderledes holdning til mange områder indenfor flyvning – en anden kultur og militær prægning.

Dagen før første flyvning

Kort tid efter at vi var kommet hjem fra Uppsala, kom der så et svensk detachment til Karup med 4 Cæsar og de nødvendige teknikere. Nu var det alvor, vi skulle i luften. Med sig havde svenskerne Överste Olsson, der var chef for F16. Det svenske instruktørhold var forstærket med opvisningspiloter fra Acro Delta (svensk opvisningshold), fordi vi var det sidste hold, der skulle omskoles direkte med svensk bistand.

Ankomsten af disse brave svenskere medførte naturligvis fest i Messe Nord. Det gik traditionstro meget festligt for sig. En særlig prominent elev fra det sønderjyske havde for nylig været på flyvesikkerhedskursus i USA og havde stadig grønne dollarsedler på lommen. Samtidig havde han fra tiden på F16 et horn i siden på Översten. Denne stod nu i barens chefhjørne omgivet af danske kollegaer af tilsvarende rang. Vor kække kollega – vi var alle i uniform – trådte nu frem for Översten i retstilling og spurgte med påtaget høflighed, om han måtte klippe Överstens slips over for 100 danske kroner. Der sporedes en vis usikkerhed hos svenskeren, men de danske kollegaer af samme rang inklusiv stationschefen smilede

venligt og opfordrende. Svaret var dog, nej tak! Så var det, at den sønderjyske ånd i stædighedens navn tog over. "Kanske Översten ikke har lyst for 100 skandinaviske dollar, men hvad med 100 USD?" Hvorpå en grøn 100 dollarseddel blev rakt frem. Scenen var nu absolut midtpunkt i baren, koncentrationen var høj, og et par blå Överste-øjne flakkede – kunne der spores en vis grådighed? Så kom tilladelsen, og sjovt nok stod der en dansker klar med en saks. Koncentrationsniveauet øgedes endnu en tand, og der var komplet tystnad. Der blev fattet om slipset og overklippingen blev iværksat i ritualpræget tempo. Alle holdt vejret – 100 USD stod på spil for en svensk obersts slips. Da den sidste tråd manglede at blive klippet over, lød ordene: "Jeg gider sgu ikke alligevel". Alle vi danskere sammen med de svenske instruktører brød ud i jubellatter, og de danske chefer måtte le med. Desværre havde Översten ikke samme form for humor. Lektionen i "gags" fra danske piloter tog han ilde op og beordrede sine svenske instruktører i seng. Så god nat med svensken! Vi festede lidt videre og morede os over episoden, men – som sagt næste dag var det alvor, vi skulle i luften.

Svensk omskolingsflyvning

Vi skulle hver flyve 3 ture med en svensk instruktør. På grund af den begrænsede brændstofmængde, Cæsar kunne medføre, var turene beregnet til 40 minutters varighed med et basalt indhold af manøvrer omfattende drej, kunstflyvning (roll, loop og split-S) samt planlagt 5 landinger pr. tur. Vejret var ikke godt. Der var lave skyer og dårlig sigtbarhed om morgenen, så tidspunktet for den første tur måtte udsættes. Påsken stod umiddelbart for døren, så programmet skulle være afsluttet næste dags middag, for at svenskerne kunne nå hjem inden helligdagene. Vi briefede derfor alle turene på forhånd, så flyvningen kunne afvikles i hurtigt tempo, når vejret klarede op. Sen formiddag meldte meteorologen så 1000 fod og 5 km, hvilket var minimumskrav til VFR flyvning. Skytoppen lå omkring 6000 fod. Det passede ikke de svenske instruktører særlig godt, idet Cæsar ikke havde navigationshjælpemidler, der kunne anvendes i Danmark. GCI stationen ved Skrydstrup, Clipper, skulle monitere flyvningen, men da Cæsar heller ikke havde IIF/SIF, var der kun sekundær radar til rådighed. Det virkede ikke i de tætte regnskyer, og afstanden gjorde, at radarasistance kun var til rådighed i større høje over skyerne. Cæsar havde heller ikke UHF radio, hvilket degraderede radiokommunikationen. Svenskerne kunne heller ikke kommunikere med ATC på engelsk, så vi elever skulle altså klare al radiokommunikation. Fra vores tid på F16 og fra briefing havde vi lært alle de svenske termer omkring flyvning – troede vi.

Endelig gik vi til flyet og udførte en hurtig udvendig inspektion sammen med instruktøren. Derefter, op ad stigen og blev spændt ind med hjælp fra den svenske tekniker, fik hjelmen på og var klar til at lukke "huven" (canopy). Da dette var ned og låst, havde man erfaringsmæssigt 50% af hjernen i behold. Men jeg må dog sige, at jeg følte mig helt hjemme i flyet og godt tilpas fra første øjeblik. Der var meget trangt i cockpittet, men alle håndtag, greb og kontakter var hensigtsmæssigt og vel anbragt. Man havde ligesom iført sig flyet som en slags kær beklædningsgenstand. Nu gjaldt det checklisten, og i løbet af kort tid var jeg klar til motorstart. Efter at have indhentet instruktørens og teknikerens ok til at starte, påvirkede jeg startknappen, og startturbinen fyrede med imponerende larm, hvorefter vi på forbavsende kort tid havde hovedmotoren kørende i (mark) tomgang. Startturbinen forbrændte isopropylnitrat (avpin), der kan brænde uden tilførsel af ilt, men udvikler en giftig gasart ved forbrænding.

Alt fungerede perfekt, checklisten blev afsluttet, og jeg indhentede tilladelse til taxi. Flyteknikeren fik tegn til at fjerne klodserne for hjulene, gas-håndtaget blev ført frem til (fly)tomgang, nozzles lukkede, og vi lagde ud fra dispersal i et aggressivt tempo. Her havde Draken en kæmpe forbedring i forhold til RF-84 i form af direkte næsehjulstyring via et lille rat på højre sidepanel. På RF-84 skulle man inden første flyvning først have bestået en taxitest inde i eskadrilleområdet, medens der sad en instruktør med radiokontakt ude på flyets vinge. Styring foregik ved hjælp af påvirkning af de kraftige hjulbremser, der havde særlig stor effekt på styringen, fordi hjulene var placeret lang ude på vingerne.

Efter afslutning af checkliste ved baneenden blev tilladelse til start og skygennemgang indhentet. Udkørsel og line up blev efterfulgt af run up, alt klart. Slippe bremses, rulle nogle få meter og så i med efterbrænder. Sikke en acceleration! Nej, hvor det gik til sammenligning med RF-84. 250 km/t, rotér til 10 grader nose up, og ved 280 km/t var vi i luften. Op med understellet, så det ikke overspeedes ved 550 km/t, og inden jeg får set mig om, er vi på toppen af skyerne. Her begynder vi de planlagte manøvrer. Flyet reagerer på bedste vis. De nødvendige pindkræfter er kun er det halve af det, der kræves på F-35 XD. Jeg bliver hurtigt dus med flyet og nyder især at lave kunstflyvning. Vi er blevet tudet ørerne fulde af begrænsninger i indfaldsvinkel "alfa", der er omsat til en tabel, der angiver værdier for tilladte G-belastninger ved forskellige hastigheder. Den danske version er udstyret med en kunstig modstand i styresystemet, så der skal anvendes mere muskelkraft for at bevæge styrepinden i forhold til den svenske version, netop for at forhindre overskridelse af alfa begrænsningerne. I Cæsar er der

ikke et instrument, der viser alfa som i F-35 XD; men begge modeller har en stall warning i form af en vibrator i stick grip, "kniven", der slår en over fingrene, hvis man nærmer sig begrænsningen, eller der manøvreres på en måde, der kan føre til overskridelse. Flyet skulle, som svenskerne rammende beskrev det, behandles præcist som en kvinde – "mjuckt, men bestämt". Hvis en alfa værdi på godt 15 grader blev overskredet, kunne man havne i et superstall – et fænomen, der vil blive omtalt senere.

Nå, men brændstofbeholdningen svandt ind, og anflyvning til landingsøvelserne skulle indledes. Monitoring fra Clipper var noget mangelfuld, og en nøjagtig positionsangivelse kneb det med. Da vi var oven over skydækket, havde vores metode til at holde os nogenlunde i et bestemt område alene været baseret på kurser og tider, men efter udførelse af kunstflyvning mm. udgjorde det kun en anslået position. Clipper kaldte mig ud til en position nordvest for Karup og gav tilladelse til skygennemgang på en sydkurs til en minimum højde på 1000 fod, hvilket generelt svarer til 800 fod over terræn. Her opstod en sprogforbistring, idet instruktøren beordrede "planné med 550 km/t". Planné? Hvad betød mon det? Plan = level, ulogisk for vi skulle jo ned under skyerne. Vi fløj med 800 km/t på dette tidspunkt, og jeg svarede med et spørgsmål. "Du mener f.. f....., at vi skal ned under molndækket?" Svaret var bekræftende, så ned med næsen og gashåndtaget tilbage, og alligevel ville farten gerne stige til over 900 km/t. Dykbremser blev sat ud, samtidig med at jeg fik mig et individuelt lynkursus i instrumentflyvning på typen. Dette gik ok. Jeg nød godt af de ca. 1200 t total flyvetid, jeg havde på erfaringskontoen. Koncentrationen var især rettet mod højdemåleren med den tåbelige nulvisning i bunden. Der kom et glimt af jorden! I 800 fod var vi VFR under skydækket, men det var lavt over terrænet. Mentalt var jeg - ud fra den angivne position og den fløjne kurs – forberedt på at få landkending omkring Aulum/Vildbjerg, men hvad var det? Umiskendelig området omkring Silkeborg. Ikke underligt at flyvehøjden føltes lav over det bakkede terræn. "Vet du, hvor vi er for nogenstans?", lød det fra bagsædet. Nej, men det gør du vel, du er jo instruktør, tænkte jeg. I stedet for at svare kaldte jeg vores position ud til tårnet og meddelte, at vi anfløj bane 09 fra syd via Herning. Det beroligede instruktøren, hvad det angik; men den ekstra lavflyvning havde tæret meget på brændstoffet. Vi kom ind i landingsrunden med



*I fuld efterbrænder.
Er der noget smukkere
syn?*

brændstof, der kun tillod 3 landinger. Den sidste med fuldt stop blev udført med megen hjælp fra instruktøren, og taxi ind til parkering blev udført af en elev, hvis selvtillid var i krise. Det hjalp, da jeg efter udstigning så, at instruktøren var mindst ligeså svedig som jeg.

Det viste sig senere, at de andre to fly havde haft de samme problemer med styringen fra Clipper. GCI kunne simpelthen ikke skelne flyene fra hinanden, hvem der var hvem. Derfor blev kursangivelserne forkerte og radarsporene forsvandt, når højden blev reduceret. Ingen havde fået 5 landinger på første tur. Vejret var bedre på næste tur, hvis indhold stort set var det samme som den første, bortset fra at de manglende landingsøvelser nu skulle indhen-

tes. Det var vigtigt at lære den rigtige landingsteknik, der var speciel for Draken. På grund af de aerodynamiske forhold for dobbelt delta konstruktionen domineredes flyveegenskaberne på finalen i landingskonfigurationen af stor sensitivitet overfor ændringer i pitch/alfa, der kombineret med stor induceret luftmodstand skabte vanskeligheder med at kontrollere hastigheden. Det gjaldt om at få etableret de rigtige landingsparametre tidligt på finalen og styre glidevinklen primært med motorydelsen. Modsat andre fly skulle motorydelsen og pitch attitude holdes helt ned til lige før sætning på banen. Her indvirkede ground effect. Hvis pitch attitude blev bibeholdt, var det blot at reducere motorydelsen for at få flyet til at sætte sig. Når flyet var sat på banen, skulle gashåndtaget helt tilbage i ground idle, så nozzles kunne åbne sig og trykkraften fra motoren reduceres til et minimum. For at få gashåndtaget helt tilbage skulle en modstand ved flight idle overvindes, og det var hændt, at piloten ikke i landingsøjeblikket havde fået gashåndtaget helt tilbage og derfor var kommet i vanskeligheder med at få stoppet flyet. Det gik efterhånden noget bedre med landingsøvelserne, men selv efter sidste tur dagen efter og med 12-15 landinger i alt følte man sig bestemt ikke udlært.

Om eftermiddagen sluttede Acro Delta piloterne af med en forrygende opvisning, der gik på temaet avanceret formationsflyvning på "laagste högd med högste fart". Efter landing for at få påfyldt brændstof blev der taget afsked, hvorefter svenskerne fløj hjem, og vi holdt påske(bryg).

Dansk typeomskoling

Efter påsken skulle vi så i gang med at flyve den

ensædede danske F-35. Der var kun et begrænset antal til rådighed på det tidspunkt, og de var alle i en konfiguration uden droptanke. Før første flyvning skulle vi udføre alle checks på jorden, en opstart, taxi og et startforløb i efterbrænder til en hastighed af 110 knob. Her skulle starten afbrydes ved at gå direkte i ground idle og overgå til fuld aerodynamisk (AD) bremsning ved at føre pinden helt tilbage og udnytte halehjulene, der jo ikke fandtes på Cæsar, som vi lige havde fløjet. Forinden var den teoretiske del afsluttet med de obligatoriske tests og en "blidfold" (bind for øjnene) test i cockpittet.

Jeg blev briefet og fik tildelt et fly, der lige var blevet parkeret i ESK725's område efter flyvning. Flyet var ikke blevet tanket endnu, men jeg skulle jo blot udføre ground ops og den afbrudte start for at vænne mig til den danske Draken. Alt gik som planlagt, men da jeg tændte efterbrænder – Halleluja, hvor det gik! Flyet var jo meget let, da det ikke var blevet tanket. 110 knob (eller mere?) – ground idle og næsen 10 grader op for at AD bremse, men hvad var det? Slap flyet banen? Jeg erkendte, at jeg faktisk var i luften. Det var jo ikke meningen, så jeg førte hurtigt pinden frem og fik banekontakt, hvorefter resten af øvelsen forløb som planlagt.

Da jeg kom tilbage til eskadrillen, så jeg ingen grund til at fortælle "alle" detaljer fra øvelsen. Desuden skulle jeg skynde mig at gøre klar til min første tur solo med chase. Da antallet af fly var begrænset, var der kun én instruktør til at flyve chase for hver to elever. Elevernes start foregik derfor solo. Instruktøren startede først senere for at slutte op i tæt formation under udførelse af en simuleret landingsøvelse i stor højde og fulgte derefter 1. elev ind i den rigtige landingsrunde for at udføre touch and go. I mellemtiden var 2. elev startet, og instruktøren gentog nu proceduren fra tidligere. Instruktøren var med i chase position

under landingsanlægget for at kunne gribe ind verbalt, ligesom vi havde været vant til på RF-84. Min første anflyvning og touch and go forløb uden kommentarer fra instruktøren. Eneste radiotransmission var: "You are on your own now!".

Nu var jeg alene og fløj naturligvis forbi Ikast på vej til min egen anflyvning og landing med fuldt stop. Her måtte jeg sande, at instruktørens fravær havde medført reduceret koncentration, så mit landingsanlæg var under al kritik; men det lykkedes dog at lande, uden at jeg slog noget i stykker. Det satte sig dog dybt i mig – "du skal koncentrere dig 100%". At flyve Draken kræver sin mand fuldt ud. På de 3 første flyvninger var der en instruktør placeret i karavanen (en flyveledervogn ved banen – også kaldet "pølsevognen", red.) for at holde øje med landingerne og kalde "Ground Idle!" over radioen, så man ikke glemte denne vigtige ting, når flyet var sat på banen. Min første landing havde han ikke særlige bemærkninger til, så den var måske ikke helt så ringe endda.

Omskoling skred fremad med mere avancerede missioner, herunder navigation med 420 knob i 1000 fod, formationsflyvning og instrumentcheck. Dette blev også udført med chasepilot på vingen, og jeg havde en skærm på visiret, der under flyvning kun tillod mig at se instrumenterne. Lige før landing fik jeg ordre til at "go visual" og fjernede skærmen. Efter i alt ca. 25 flyvninger, som svarede til godt 20 t, blev jeg erklæret for omskolet.

Operativ omskoling

Næste skridt var gennemførelsen af et grundlæggende, delvis operativt program. Her blev der øvet avanceret formationsflyvning, der omfattede defensiv og offensiv kampformation, der også indebar undvigemanøvrer som "hard turn og chandelle". I offensiv kampformation blev der udført kunstflyvning, hvilket var nyt for os. Det var en

udfordrende disciplin, som stillede krav til overholdelse af afstande – ligge så tæt på føreren som tilladt – ellers blev man rystet af. Lavflyvning ned til 300 fod over både land og vand, såvel solo som i formation, stillede også krav. Men højdepunktet var dog dedikeret træning i luftkamp, der var en ny disciplin for os. Jeg nød ligesom de øvrige på holdet at udføre den operative træning i det nye fly, der var utrolig kapabelt i forhold til, hvad man ellers havde oplevet, og det indgød en stor tillid. En tur med overlydsflyvning var der også. I tropausehøjde accelererede vi



RF-35 Draken



Draken var et virkelig robust fly. På billedet t.v. fjernes flyet fra banen efter forfatterens mavelanding efter en natflyvning. Og på billedet t.h. ses, hvordan droptankene havde fungeret som "meder". Derudover havde flyet ingen væsentlige skader.

med 10 graders dyk i fuld efterbrænder til Mach 1,35 og overgik derefter til stigning med denne hastighed, så længe brændstoffet tillod. Dernæst blev der igen etableret et dyk for at opnå maksimal hastighed, der ikke måtte overskride en begrænsning på 730 knob indikeret (en hastighed, der sjældent blev aflæst, men jeg nåede Mach 1,72 under gunstige atmosfæriske forhold én gang).

Efter den fælles grundlæggende træning måtte holdet deles i ESK725- og ESK729-piloter for at udføre den specielle træning, der hørte til at blive operativ i henholdsvis fighter bomber attack (FBA)-rollen og recce-rollen. ESK725 piloter startede våbentræning og vi andre actual reconnaissance med photo confirmation (TRF). Vægten i træningen blev især lagt på skibsrekognoscering, da vi hurtigst muligt skulle blive i stand til at overtage recceberedskabet fra RF-84. Kameraerne var de samme Vinten kameraer, som vi kendte fra tidligere. TRF i 300 fod på lavflyvningsruterne med 450 knob og photo recce specialoptagelser af skibe i 300 fod med minimumsfart på 300 knob stillede nye krav. Men igen var det en udfordring, der blev taget op med glæde og en vis portion stolthed. Vi følte det som et gevaldigt løft, nu at kunne matche og endog overgå nogle af de større NATO landes flytyper i operativ formåen. Vi fløj nu normalt med to 325 gallon droptanke, som tillod os at flyve missioner på over én times varighed i lav højde. Den ekstra vægt gjorde startforløber væsentligt længere og begrænsede os i at trække helt så mange G, indtil tankene var tømte.

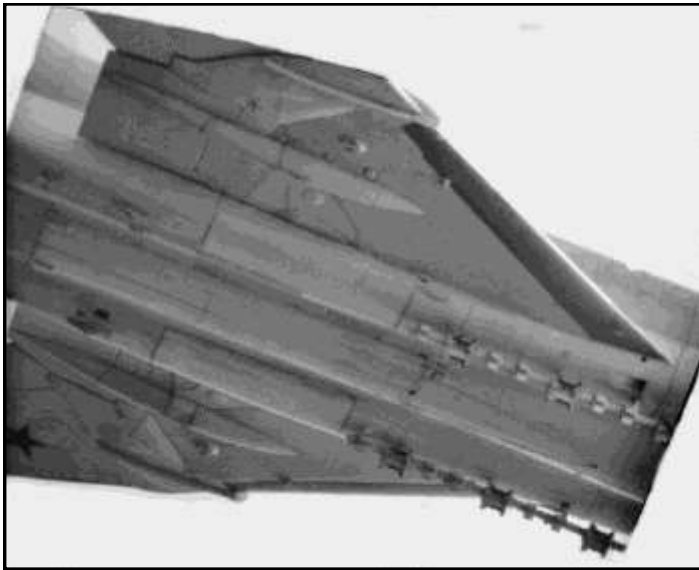
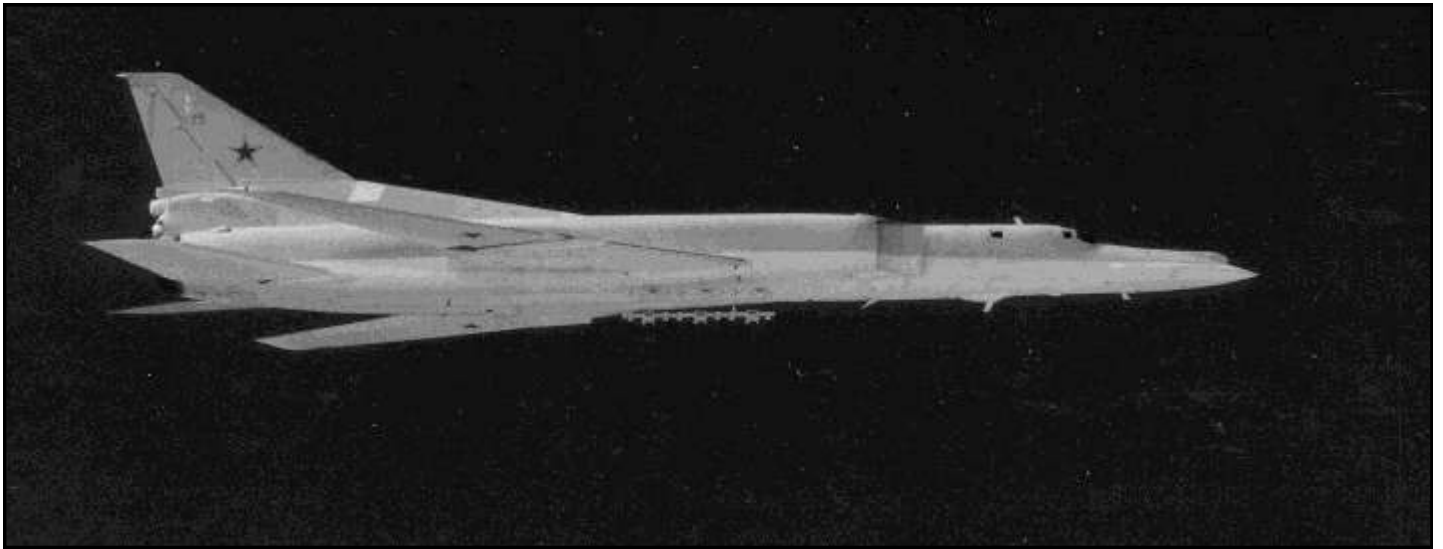
At alting ikke var lyserødt, måtte vi dog erkende, da der med kort mellemrum indtrådte to havarier. Et fly havarerede på finalen til bane 27 på grund af svigtende motorkraft (teknisk fejl), og et andet fly gik tabt, fordi en elev utilsigtet endte i superstall (pilotfejl). Men det var jo det – "gælder ikke for mig" – typisk holdning hos os piloter. Begge piloter reddede sig med katapultsædet – "krudtstolen"

fungerede altså efter hensigten.

Hvor robust Draken i øvrigt var, fik vi bevis for, da to fly (p.g.a. en fejlmonteret forbindelse i bremsesystemet) kolliderede på banen efter landing i formation. Det ene fly rullede rundt på ryggen og havnede udenfor banen. Skaden var minimal, og piloten slap med små skrammer, men med en på opleveren. For mit eget vedkommende måtte jeg foretage en mavelanding under natflyvning, efter at et birdstrike havde medført skade på flyet, så understellet ikke kunne sættes ud. Det gav også en på opleveren, men flyet tog ingen væsentlig skade ved landingen, bortset fra at droptankene, der virkede som en slags meder, blev ødelagt. Vedrørende robusthed var Draken som "en flyvende kampvogn".

Med 50 timers total flyvetid på typen og chefens godkendelse blev jeg erklæret Delvis Operativ i TRF rollen. Jeg fik lov at trække reccevagter, men derudover blev jeg sat på minimum flyvetid, "luftlokum". Dette skyldtes, at antallet af fly stadig var lavt, og presset på omskolingen af de øvrige piloter var stort. På vagterne fløj vi så til gengæld ofte både én og to gange pr. vagt.

For at kunne opnå fuld operativ status skulle vi igennem våbentræning og kvalificere os i FBA rollen. Våbenaflevering var absolut ikke noget, en reccepilot havde ret meget begreb om. Vi havde prøvet strafing med 12,7 mm maskingeværer på RF-84; det var alt. Nu gjaldt det, foruden strafing med 30 mm maskinkanon, også raketskydning og bombekast. De første tosædede TF-35 var netop kommet til Karup og muliggjorde træningen. TF-35 havde den samme operative kapacitet som den ensædede Draken, men havde 1300 lbs. mindre brændstofforbeholdning. Der var overført et par erfarne FBA piloter (erfaring fra F-100) fra ESK725 til ESK729. Disse piloter underviste i skydeteori og fløj træning og udcheckning på skydeområderne i Tranum og på Rømmø med os i TF-35. Det afstedkom mange pudsige hændelser



som for eksempel et udbrud fra min instruktør, efter at jeg lige netop havde kastet (picklet) min første øvelsesbombe. "Den bombe ryger ad h... til mand, på den måde du flyver"! Lød det højlydt fra bagsædet. "Good bomb, 20 fod kl. 11!" lød det fra skydeofficeren. "Åh nej, det her er umuligt!" skreg instruktøren i sin frustration, og han havde ret. Det var rent begynderheld. Det lykkedes dog at kvalificere og blive fuldt operativ, men nogen ørn til det her blev jeg aldrig med det gamle sigtesystem. Det krævede langt mere træning, end de fleste reccepiloter kunne afse. Da flyet senere blev udstyret med et computerbaseret weapon delivery and navigational System (WDNS), kunne vi selv med en lav træningsfrekvens opnå hæderlige og stabile resultater.

Recce i Østersøen

Drakens performance åbnede mulighed for at anvende Rønne på Bornholm og derved dels at øge rækkevidden i Østersøen og dels at reducere reaktionstiden ved midlertidigt at etablere recce beredskab på Rønne.

Et eksempel herpå oplevede jeg i forbindelse med en WAPA landgangsøvelse, "Waffenbrudershaft", der fandt sted i området

Backfire på øvelsen "Waffenbrudershaft".

At der virkelig kunne hentes vigtige efterretningsmæssige informationer hjem fra en sådan recce-mission i Østersøen, fremgår af billedet t.v. Der var tale om helt nye og hidtil ukendte våbentyper.

sydøst for Rügen. Jeg kom på eskadrillens programtavle sammen med en udmærket vingmand for tilsyneladende at flyve en rutinemæssig mission med farvandsovervågning (navy search) i Østersøen. Dette var imidlertid kun et skalkeskjul for at få et missionsnummer. Vi blev kaldt ind i E-rummet til en særlig efterretningsbriefing, hvor vi fik at vide, hvad opgaven gik ud på.

Sovjetunionen havde et nyt bombefly, "Backfire", sandsynligvis med strategisk formål. Men flyet var relativt ukendt i NATO. Der manglede detaljeret billedmateriale af dette fly, da det var stationeret i den centrale del af Sovjetunionen. Nu var der imidlertid en vis sandsynlighed for, at det ville dukke op i øvelsesområdet og vise flaget i en støtterolle til landgangen. Fordi den slags missioner drejede sig om interception, blev der anvendt air defence procedures, og GCI Bornholm, "Icecap", spillede uofficielt en overordnet rolle. For at missionen kunne lykkes, var den rigtige timing for iværksættelse af afgørende betydning. Hvorledes tidspunktet for "scramble" blev afgjort, skal jeg ikke komme ind på her. Min vingmand og jeg havde vores planlægning klar. Alle detaljer var briefet, og flyenes kanoner ladt med krigsskarp ammunition (normal procedure). Den slags flyvning skulle desuden helst udføres med et minimum af radiotransmissioner.

Ventetid i gummidragt føles ekstra lang, så da ordre til "scramble" kom, var den velkommen. Vi kom i luften og styrede sydøst over i lav højde. Vi passerede nord om Møns klint og derfra direkte mod Bornholm i 300 fod med 450 knob. GCI stemme kommer op, "Pancake Rønne!"

Kort tid efter er vi landet og i fuld gang med

at gøre os klar til at modtage yderligere ordrer. Min vingmand tager sig af tankning af flyene, og jeg skynder mig op i tårnet, hvor der er en direkte forbindelse til "Icecap". Jeg har dårligt fået sagt, hvem jeg er i telefonen, før jeg får ordren "alert 2 ASAP!" Jeg bekræfter ordren og fanger med mit blik flyvelederens øjne. Jeg behøver ikke sige ét ord. Rønne er bare klar, flyvekontrollens personel her har altid haft deres prioriteter i orden. Jeg skynder mig ned fra Tårnet for at se, om flyene er klar og for at give min vingmand et par nye instrukser. Men hvad er det for et ansigtsudtryk, han stiller op med? "FRO, du kan ikke flyve", siger han. "Hvad f... mener du med det?" "Se på kanonen på dit fly", kommer det fra ham, medens han peger. Du godeste, venstre kanonløb stikker ca. 30 cm frem fra vingens forkant. Nej, det dur ikke til noget - "hot guns, my foot". En våbentekniker må have klokket gevaldigt i det, men nu skal der træffes en beslutning. Tiden er knap, og jeg siger til vingmanden, at jeg overtager hans fly og flyver alene. Stor skuffelse hos vingmanden, men der er ikke tid til lange forklaringer. Han må ringe hjem og forklare situationen.

Jeg får startet op, melder mig på 2 minutter og meddeler, at jeg er single ship. I næste øjeblik får jeg scramble ordre, "vector 135, angels 90, command speed 95". Take off -clearance kommer uopfordret fra tårnet, og af sted det går. Stigning og acceleration foregår i efterbrænder. Sigbarheden er god, og jeg flyver på toppen af et cumulus skydække med pæne store huller i. Jeg får afstande til målet kaldt ud, men selv om jeg er tæt på, kan jeg ikke opnå visuel kontakt. Nu bliver der kaldt "merge". Kan man stole på GCI, hvor god er dens højdefinder? Det må være det, målet befinder sig under skydækket? Jeg går i "ground idle" og udfører et dyk samtidig med et krapt drej mod vest. Jeg befinder mig i et hul i skyerne med begrænset sigtbarhed. Bunden af skyerne ligger i ca. 2000 fod, og dér – to store mål "Backfire", der bryder ud af skyerne foran mig med "dampende" kondensation over vingerne. Nu, fra ground idle til

Overdragelse af klenodier efter 3000 timer i Draken.

fuld efterbrænder - men er der flere en de to? Jeg laver et check turn og ser nu to mere bag mig. Jeg manøvrerer mig i position til PR og ligger i formation med de to bagerste i 1500 fod med Mach .85. Min radar warning receiver (RWR) er meget aktiv – gud ved, om glasset på scopet revner? Vi er nu tæt på øvelsesområdet, og jeg kan tydeligt se formationerne af de mange fartøjer, der deltager. Det må jeg også have optagelser af. Hvis kyster er det nu, de øver sig i at lande på? "Turn right to 050" lyder det fra "Icecap", og jeg er klar over, at jeg er tæt på territorialgrænsen; men jeg har også fået mine optagelser, og brændstofbeholdningen tillader heller ikke andet end at returnere direkte til Rønne, hvor jeg lander efter en mission på i alt 25 minutter.

Efter optankning og samtale med eskadrillen blev min vingmand sendt hjem med filmen, fordi han skulle have reccevagten den dag. Jeg overnattede på hotel og fløj med SAS til Karup næste dag, medførende min gummidragt og med en odør omkring mig, der ikke just var ene JP-4. Det vigtigste var dog - "mission completed", og det med et godt resultat kunne jeg konstatere efter hjemkomst. Eskadrillen fik senere besøg af nogle fine civilklædte herrer, der var så venlige at betænke bødekasen med et flydende tilskud, hvoraf kan sluttes, at resultatet af missionen var faldet i god jord.

Slut på en æra

Ingen tvivl om at Draken blev mit fly. Om jeg blev en del af den eller omvendt, kan diskuteres over mange øl. Da jeg blev modtaget efter landing på Karup efter 3003 flyvetimer på typen, og der blev råbt hurra for Mr. Draken, tillod jeg mig et øjeblik stolthed, som helt naturligt gled over i ydmyghed. En taknemlighed for utrolig mange gode oplevelser med flyet og menneskene omkring det. Jeg fik det privilegium at deltage i festlighederne i Østrig i anledning af 1 million Draken flyvetimertimer sammen med ingeniør Nils Hansen FMK. Efterfølgende er min tale ved den officielle fejring af begivenheden:

En kop kaffe og en smøg - a fighter pilots break.



SAAB 35 DRAKEN ONE MILLION FLYING HOURS

ZELTWEG AUSTRIA 28 OCTOBER 1999

Generals, ladies and gentlemen!

First of all – on behalf of the Royal Danish Air Force – I congratulate SAAB and the Austrian Air Force for having achieved one million flying hours on the Draken.

The Draken is a unique aircraft and so are the people around it. Draken knights from Sweden, Finland, Austria and Denmark can join in singing “Flygarvisan” whenever and wherever they meet.



Repræsentanter fra de fire Draken nationer ved markeringen i Zeltweg af én million flyvetimer. Fra højre er det Østrig, Finland, Sverige og Danmark.

ple service requirements and self contained starter system was very user friendly and increased the possibilities for high numbers of sortie generation.

Our ground crew treated this aircraft like a baby. They cleaned and nursed it to a degree which was noticed and admired by colleagues in other Air Forces.

During the nineteen eighties we upgraded the Draken with a computerized Weapon Delivery and Navigation System (WDNS) which made it compatible with most modern Fighters in its roles as Low Level Air Defence Fighter, Recce and Fighter Bomber Aircraft. No doubt the Draken could still have been in service in our Air Force today but it had to be sacrificed in 1993 as part of the peace dividend after the cold war was over.

Once again congratulations with the goal of one million flying hours scored by the Austrian Air Force. The Royal Danish Air Force wishes you all the best in the future.

HALS UND BEINBRUCH!

What a feeling to fly the Draken! The cockpit is small, but everything fits perfectly. I never felt so confident and at home in any of the 7 other types of aircraft I have flown as a military pilot.

The Draken is strong, dependable and forgiving, but it demands to be handled by a skilled pilot – “smooth but firm”. Personally I was lucky to fly a total of 3003 hours in the Draken – almost 3 per mille of a million – from 1971 to 1991.

In 1970 when Denmark got the Draken it was not a well known aircraft in NATO circles, but we were all proud to display this “Supersonic Tank” everywhere when invited – the only fighter with a tail wheel!

On the maintenance side the Draken differed significantly from other aircraft in our Air Force at that time. It was easy to handle on the Flight Line with quick turnaround. The sim-

**Mr. Draken - 3000 timer
FRO**





Eyvin Teisner-Kjær

gav møde på Rekruttskole Vest i Gedhus den 2. februar 1956, og efter tre måneders grundlæggende militær uddannelse skulle der træffes afgørelse om den fremtidige tjeneste. For Teisner-Kjærs vedkommende blev til en uddannelse som fixer-operatør. Den foregik på Flyvestation Værløse og varede ca. halvanden måned; men det varede endnu nogle måneder, før den endelige placering i Fixer-tjenesten blev en realitet, og i de næste ni måneder var det lille træhus med betegnelsen "Tønder Fixer" den faste arbejdsplads for Teisner-Kjær. Bopælen var en fire-mands stue i en gammel tysk barak på Tønder Kaserne.

Barakken var noget utæt, så vi var altid sikre på frisk luft, fortæller Teisner-Kjær. Om vinteren fyrede vi med koks, og så blev det som regel så varmt, at vi måtte have døren op. Det var ellers dejligt at bo i barakken, da vi havde det meget frit og kunne passe os selv, når vi ellers passede vores vagter på stationen, som vi skulle. Vi havde megen frihed under ansvar, så vi havde det som blommen i ægget.

Vi var de eneste flyversoldater på kasernen, hvor vi havde et godt forhold til de andre i Barak 35, så det var helt fint. Kosten fik vi som alle andre i kostforplejningen, og når vi skulle på vagt, kunne vi hente det, vi skulle bruge, i køkkenet.

Lønnen, mens jeg var i Tønder, startede med kr. 15,75 pr. uge. De sidste tre måneder kom jeg op på hele kr. 21,00 pr. uge.

Tønder Fixer lå på gårdejer Thomas Petersens ejendom Holmebo mellem Dyrhus og Sødam syd for Møgeltønder. Transporten frem og tilbage foregik pr. cykel eller på gåben. Fixerstationens område var på en kvart tønde land, hvorpå der var en træhytte, som udover selve operatørrummet indeholdt et tekøkken og et depotrum, og så var der et lokum i tilknytning til hytten. Derudover havde vi "ADAM", som var en benzindrevet generator, som kunne tilkobles hytten og give strøm, når der var strømafbrydelse, således at man kunne være sikker på, at der altid kunne være strøm på stationen.



Der var altid frisk luft i barakken på Tønder Kaserne

Your position is ----

På et ret tidligt tidspunkt under opbygningen af det nye danske flyvevåben meldte der sig et behov for et hjælpemiddel til piloterne, som de på ethvert tidspunkt under en flyvning kunne bruge for at fastslå deres øjeblikkelige position. Det kunne nemlig meget vel være nødvendigt, eller i hvert fald en stor hjælp, når de for en tid havde haft al deres opmærksomhed koncentreret om en kamp- eller øvelsesmæssig indsats. Løsningen blev Fixer-tjenesten med to net, der hver især var baseret på et antal fixer-stationer og med hver sit center i hhv. Fighter Marshal Vest og Fighter Marshal Øst.

Når en pilot indledte sit opkald til Fixer-tjenesten, blev der først og fremmest aktivitet på fixer-stationerne i de små træhytter rundt i landet. Operatørerne ved hytternes pejleudstyr skulle i løbet af den korte tid, som opkaldet varede, nå at pejle sig ind på den korrekte retning til det fly, som opkaldet kom fra. Derefter aflæste de pejlingen, og via en permanent telefonforbindelse afgav de melding om deres pejling til Fighter Marshal, hvor fire-fem kvindelige flyvere eller værnepligtige tog imod.

En af dem, der fungerede som fixer-operatør, er Eyvin Teisner-Kjær, og en af dem, der i Fighter Marshal omsatte fixer-stationernes pejlinger til egentlige positionsangivelser og gav dem videre til piloterne, er Jørgen Jørgensen. I det følgende beretter de om funktionen og oplevelserne i hver deres del af Fixer-tjenesten.



Apparaturet på fixerstationen bestod bl.a. af følgende:

- en H-antenne, som sad på et rat med gradinddeling fra 0 – 360 grader,
- en fransk SADIR alm. radiomodtager, der kørte på krystal 5920 = 116,28 mhz.
- en fransk SADIR nød-radiomodtager, der kørte på krystal 6210 = 121,5 mhz.
- en reserve-modtager, en transformer, et voltmeter og en telefon.



Tønder Fixer var en radiopejlestation, som pejlede flyopkald og pr. telefon meldte pejlingen til Fighter Marshal i Sektor Operation Center (SOC) Jylland i Bunker 1137 i Gedhus (Karup), der havde radio-kaldesignalet "Capella". Et opkald kunne f.eks. lyde således:

"Fix, fix, fix. Capella. Birdsong Blue One calling for fix. Heading 90 degrees, Angels 5. Over to Capella for a fix".

Når man hørte et sådant opkald, drejede man på pejleapparatets rat og fandt retningen til flyet, f.eks. 015 grader, som så blev opgivet til plotterne i Fighter Marshal. Det samme skete på fixernettets øvrige pejlestationer, og på grundlag af disse pejlinger kunne man så i Fighter Marshal bestemme flyets position og melde den til piloten.

Der måtte højst gå 10 sekunder fra opkald til modtagelse af position.

Landet var inddelt i to sektorer: Vest og Øst. Skillelinjen gik ned gennem Storebælt. Vest-sektoren var under SOC'en (Fighter Marshal) i Karup med kaldesignal "Capella", og Øst-sektoren var under SOC'en (Fighter Marshal) i Værløse med kaldesignal "Sirius".



Fixer-systemet med de to sektorer.

Torsdag den 9. maj 1957 blev vi ringet op fra Karup og spurgt, om vi kunne finde en landingsplads til en helikopter, da man skulle have kontrolleret, om stationen pejlede korrekt. Jeg fik fat i gårdejer Petersen og spurgte, om de måtte lande på en af hans marker. Det var ok, bare det ikke var dér, hvor hans køer gik. Jeg ringede så tilbage med beskeden om, at det var ok; jeg skulle nok stå udenfor og markere landingspladsen.

Over middag ankom så helikopteren, en Sikorsky S-55C, som landede på marken. Løjtnanten, som var ombord, spurgte, om vi ville have en tur, for så kunne hans folk passe stationen så længe. Vi skulle skrive under på, at det var på eget ansvar, og det var helt ok for mit vedkommende, mens math Andersen, som havde vagt



Jørgen Jørgensen

blev den 15. januar 1955 overflyttet til tjeneste i Bygning 1137 på Flyvestation Karup – i daglig tale kaldt "Bunkerer".

Han fortæller:

Til min store glæde blev jeg sendt op i Fighter Marshal, Fixertjenestens central, det nærmeste man kunne komme på operativ flyvning. Her havde man direkte radio-kontakt til jetjagerne, når de fløj i vort område: Danmark vest for Storebælt. Vor opgave var at give flyene deres position, når de kaldte for fix, hvilket var en del af proceduren på deres missioner.

Forud for denne dato lå halvandet års tjeneste i Flyvevåbnet, der kortest kan beskrives ved at citere indledningen til min militære forholdsattest: *"Flyverløjtnanten var i tjenestetidens første fase under uddannelse ved flyveskolens elementærkursus, men uddannelsen blev – efter ansøgning – afbrudt på grund af familiære forhold"*.

Efter et halvt år på Sergentskolen i Værløse med kontrol- og varslings-tjeneste som speciale fulgte en tid som delingsfører ved Flyvevåbnets rekrutskole i Gedhus. Omsider skulle jeg nu i gang med mit speciale.

Det var min fortid som flyverelev på Avnø, der var årsagen til, at jeg blev tilknyttet Fixertjenesten. Vi var to hold, der på skift bemandede Fighter Marshal, hvis kaldesignal var "Capella". Hvert hold bestod af en løjtnant og to sergenter plus et antal plottere, om dagen KF'ere (Kvindeligt Flyverkorps) og om natten menige flyversoldater.

Mine tre sergentkolleger var uddannede navigatører, lige hjemkommet fra Canada. Nu ventede de med længsel på at blive sendt til aktiv flyvning ved natjagereskadrillen på Aalborg. Til daglig brugte de deres flyvernavne HAK, HOK og PØR, så mit flyvernavn JØR kom i brug igen. De to løjtnanter var controller-uddannede.

Indretningen i fixercen-terets lokale var enkel og primitiv, men effektiv. Midt i lokalet stod et rundt bord



sammen med mig, var lidt betænkelig ved det, men vi fik da begge den store oplevelse, som så-dan en tur var. Turen gik over Rømø, Skærbæk, Løgumkloster, Tinglev, Fårhus og over den tyske grænse og så mod vest til Sild-dæmningen og tilbage til Tønder Fixer. Det var en dejlig tur i fint solskin, der varede ca. 2½ time. Når helikopteren sendte signal for pejling, holdt den stille i luften, og så vi ned på jorden, kunne vi se folk, der stirrede op mod os, så de nær havde fået hovedet af led.

Inden man fløj med S-55C for kontrol, skete det med en Harvard.

Helikopterens besøg bevirkede også, at der mødte en del mennesker op for at se uhyret, og dagen efter kunne man se følgende omtale i Tønder Amtstidende:

Helikopter over Tønder.

Tønder havde i går sit første besøg af en helikopter, det var en af hærens (Flyvevåbnets) store, nye maskiner der fløj rundt over byen og egnen i nogen tid, ligesom den også landede i nærheden af Tønder. Flyvningen gav straks anledning til en del drøftelse, og en undersøgelse af sagen har vist, at helikopteren, der kom fra Karup flyvestation, kun var her på en kort visit for at foretage nogle målinger i forbindelse med pejlingsapparater ude i marsken.

Apparatet skulle kontrolleres for eventuelle fejlpejlinger. Den fanger radiomeldinger fra jetjagere og måler ud fra det maskinens position og sender den videre til Karup. Ved hjælp af helikopteren kunne man bl.a. regne ud, om den position, apparatet opgiver, er rigtig.

Samme dag skrev Jydske Tidende:

Helikopterbesøg i marsken.

I går eftermiddag fik marsken ved Møgeltønder første gang helikopterbesøg, og det vakte naturligvis stor opstandelse.

Helikopteren foretog ikke mindre end to landinger med nogle timers mellemrum på Thomas Petersens ejendom Holmebo i marsken mellem Dyrhus og Sødum syd for Møgeltønder.



Helikopterens manøvre over marsken i det strålende, klare vejr kaldte hurtigt tilskuere

sammen vidt og bredt fra, som ville se maskinen.

Den 28.maj 1957 rejste jeg så til Skrydstrup for at aflevere mit grej, og hermed var min tid i Flyvevåbnet forbi. Men siden har jeg kunnet tænke tilbage på mange gode timer på Tønder Fixer og i Flyvevåbnet.

med en diameter på knap to meter. Bordpladen var et Danmarkskort dækket af en glasplade. Fixerhytterne, der var placeret forskellige steder i landet, var markeret med et hul med en kompasrose omkring. Gennem hullet var trukket en snor med en sugekop. Under bordet hang et lod i snoren, så den blev holdt stram, når sugekoppen sættes fast i den rigtige position på glaspladen.

Sugekopperne blev betjent af plotterne, der via hovedtelefon var i forbindelse med hver sin fixerhytte. Løjtnanten og sergenterne betjente på skift radioforbindelsen til flyene fra en barstol med godt overblik over fixerbordet. Telefonen hang i en spiral fra loftet.

Kommunikationen foregik på engelsk. Den fulgte en fast procedure, der gjorde det let at kommunikere, selv ved dårlig radioforbindelse. Specielt natjagernes radioer var meget forvrængede og derfor vanskelige at forstå.

Proceduren omkring et fix var nogenlunde således:

Flyet kaldte for fix:

"Fix, fix, fix. Capella, Lisbon red. Calling for fix. Heading 90 degrees, Angels 5. Over"

Under opkaldet pejlede fixerhytterne retningen til flyet, som meddeltes til plotteren ved fixerbordet.

Vi svarede:

"Lisbon red, Capella. Stand by for your fix. Over"

Imens blev snorene lagt ud over bordet. Hvor de krydsede hinanden, var flyets position.

Vi kaldte:

"Lisbon red, Capella. You are indicated 5 miles NE of Randers. Over"

Flyet svarede:

"Capella, Lisbon red. Fix excellent. Out"

Jørgen Jørgensen ved fixer-bordet i Fighter Marshal.



Der kunne også svares A-fix, B-fix, Fix bad eller Fix unobserved, alt efter pilotens vurdering af det givne fix.

Alle fix blev registreret i et skema af den plotter, der var journalfører.

At en fast radioprocedure var en nødvendighed, oplevede vi, da et fly pludselig sendte på dansk. Vi forstod ikke et ord af, hvad han sagde. "Say again", sagde vi gang på gang. "Jamen, han taler jo dansk", sagde en af KF'erne. Nu forstod vi. Han lå over Horsens fjord og meddelte, at der ved siden af en båd var skrevet HELP på isen.

Tjenesten var meget kedelig på dage, hvor der ikke var flyvevejr. Ellers bød tjenesten på adskillige spændende oplevelser. En F-84 fra Skrydstrup fik "flame out" over Langelandsbæltet og bad om hjælp. HAK gik i gang med computeren, og lidt efter kunne vi give en kurs til Skrydstrup. Desværre lå der skylag imellem, så F-84'eren nødlandede i en mose nær Tinglev. Piloten slap godt fra mavelandingen, og flyet blev næsten ikke beskadiget. Vi blev afhørt om begivenheden og måtte svare på, hvorfor vi ikke havde valgt Beldringe ved Odense. Vor begrundelse var, at der var rigelig højde til at nå Skrydstrup.

Fra vores kabine i Fighter Marshal havde vi et stort vindue ned til SOC med GSM-plottebordet (General Situation Map), hvor vi kunne følge alle spor. Ved vinduet stod en telefon med direkte linje til Sirius, fixercenteret i Værløse. Sirius tog sig af området øst for Storebælt. Denne placering af telefonen reddede Sirius under en øvelse på Bornholm. Vi havde fået besked om at bemane Fixertjenesten fra kl. 6, og jeg tog den første vagt alene. Kl. godt 7 kaldte en flight fra Skrydstrup for fix. De var på vej til et angreb i forbindelse med øvelsen på Bornholm. Flighten lå over Midtjylland, og få minutter efter ville den flyve ind i Sirius' område. Pludselig ringede telefonen fra Sirius. "Hvad helvede skal vi gøre? Vi har glemt at give besked til mandskabet i fixerhytterne", næsten råbte Sirius-manden. Ved at kigge ned på plottebordet kunne jeg se sporet ved Næstved. Det meddelte jeg, og resten af tiden, indtil Sirius selv kunne klare fixertjenesten, fixede vi på denne måde. Jeg ved ikke, om Sirius meddelte om episoden nogen steder. Jeg tror det ikke.

Den alvorligste situation i min tid i Fighter Marshal oplevede vi en aften i februar måned 1955.

Eskadrille 728, Skrydstrup, med kaldesignal Ashcake havde givet meddelelse om natflyvning. Der var skyfri himmel og ideelt flyvevejr for navigationsture. Fire fly skulle flyve ruten Skrydstrup-Helsingør-Randers-Holstebro-Varde-Skrydstrup. Som sædvanligt indtegnede vi ruten med fedtstift på fixerbordets glasplade, og de fire piloters numre blev skrevet i en tabel på pladen. Der var ikke

anmeldt flere flyvninger den aften, så løjtnanten tog hjem og overlod aftenvagten til HAK og undertegnede. KF'erne blev afløst af menige flyversoldater, og vi var klar til en fredelig og begivenhedsløs aften, der bare skulle overstås.

Natflyvningen begyndte. De første tre fly meldte sig med ca. fem minutters mellemrum efter starten fra Skrydstrup. Det gjorde man ved at kalde for fix.

Så meldte det fjerde og sidste fly sig:

"Fix, fix, fix, Capella, Ashcake 15. Calling for fix. Heading 60 degrees, angels 5. Over", lød det i højtaleren.

"Ashcake 15, Capella. Stand by for your fix. Over", svarede HAK

Snorene fra fixerhytterne blev lagt ud over bordet, og vi havde et udmærket fix syd for Assens.

"Ashcake 15, Capella. You are indicated 5 miles SE of Assens. Over", meddelte HAK.

Intet svar fra flyet, og HAK gentog. Stadig intet svar, og HAK gentog flere gange. Nu meldte flyet foran sig. Han tilbød at videregive fixet til Ashcake 15 på en anden frekvens, hvilket vi accepterede. Straks efter kvitterede han for fixet, der nu var modtaget af Ashcake 15.

Ashcake 15 fortsatte turen, selv om han ikke kunne modtage vore fix på sin radio. Han fik hver gang sit fix via flyet foran. Alt forløb normalt og uden problemer på hele turen. Det sidste fix fik Ashcake 15 lige sydøst for Varde på det sidste ben af ruten mod Skrydstrup. Flyet foran var nu nået hjem til Skrydstrup, hvor det landede. Vi hørte ikke mere fra Ashcake 15, så vi regnede med, at han også var landet.

Men så skete der pludselig noget overraskende. Vi modtog et meget svagt opkald fra Ashcake 15. Kun fixerhytterne Tønder og Sydlangeland reagerede. Deres snore på fixerbordet krydsede hinanden i området nær Kiel tæt på zonegrænsen til Østtyskland. Det var på alle måder et farligt sted at være lost under Den kolde Krig. Russiske jagere havde tidligere skudt fly ned, der havde forvildet sig ind over Warszawapagtens område. Vi slog omgående alarm.

Vi havde ikke andre fly i luften, men vi blev alligevel ved med at sende fixet i håb om, at det måske ville blive modtaget af Ashcake 15. Telefonen ringede, og man meddelte os, at banelysene ville blive tændt på alle flyvepladser i hele den nordlige del af Vesttyskland. Et stykke tid efter ringede telefonen igen. Det var en meddelelse om, at et fly var styrtet ned og brændte i åbent terræn nord for Essen. Man vidste intet om pilotens skæbne. Der var ikke mere at gøre, så vi lukkede Fighter Marshal. Vi var overbeviste om, at



Udsigten fra Fighter Marshal ned i SOC-rummet med det store GSM plottebord.

piloten nok havde reddet sig med faldskærm. Han var sikkert stået af, da der ikke var mere brændstof i tankene.

Næste dag hørte vi, at vi havde ret i vore formodninger. Piloten havde reddet sig med faldskærm. Senere blev der fortalt, at piloten, da han var lost, efter lidt søgen fandt ud af, at han lå over en stor by. "København", sagde han til sig selv. Han fløj så kursen København-Skrydstrup for at nå hjem. Men den store by var i virkeligheden Hamborg. Derfor havnede han nord for Essen. Jeg ved ikke om det passer, men kursen Hamborg-Essen svarer nogenlunde til kursen København-Skrydstrup. Piloten blev tilgivet, og han fortsatte som pilot i Flyvevåbnet.

Den 17. april 1955 forlod jeg fixertjenesten for at påbegynde reserveofficersuddannelsen på Flyvevåbnets Reserveofficersskole i Værløse. Efter udnævnelsen til flyverløjtnant kom jeg tilbage til bunkeren, hvor jeg qua min lærereksamen blev uddannelsesofficer for de værnepligtige, der skulle uddannes til Kontrol- og Varslingstjenesten.

Selv om jeg ikke gennemførte pilotuddannelsen, fik jeg en god og spændende tid i Flyvevåbnet. Da jeg havde afleveret min fratrædelsesansøgning på Avnø, blev jeg kaldt op til chefen. Meddelelsen om, at jeg var udtaget til at komme med på det første hold på 20 til videreuddannelse i Canada, ændrede ikke min beslutning. Det fortæller lidt om situationen i Flyvevåbnet dengang, at seks fra holdet med de første tyve, samt en fra den resterende del af holdet var dræbt ved flystyrt fem år senere. Det tænkte vi ikke så meget over dengang. Det er først efter, at jeg selv fik sønner, at jeg forstod familiens bekymringer.

Tilføjelse

Systemet med det runde bord med snoretræk og sugeskopper var både lidt besværligt og temmelig langsommeligt, og der var et stort ønske om at få

noget, der kunne fungere bedre. Problemet blev forelagt for lederen af Signalværkstedet i Bunker 1137, daværende fenrik og senere kaptajn P.H.Lindgreen, som fortæller, at man ret hurtigt kom på en tanke om at bruge lysstråler hen over kortet i stedet for snorene. "Umuligt", blev der sagt fra flere sider – deriblandt fra Flyvematerielkommandoen i Værløse; "det kan ganske simpelt ikke lade sig gøre". Deres begrundelse var den, at lys nu engang har den egenskab, at det vil sprede sig ud til alle sider, og at det ikke ville kunne samles i en stråle som den, der ville være brug for på fixer-kortet.

Men på Signaltjenestens værksted i bunkeren var der en, som stædigt holdt fast i, at det måtte kunne lade sig gøre, og han tilbød at lave nogle forsøg. Han kendte en fotograf i Århus, og hos ham lånte han nogle prizmer og nogle linser, og så gik han i gang med forsøgene på et af værkstedets borde. Det endte med, at han kunne komme med den glædelige melding, at "nu er det lykkedes". Og det var startsignalet til, at man kunne gå i gang med det egentlige konstruktionsarbejde, fortæller Lindgreen.

Faktisk var det ikke helt enkelt. For det første skulle man have den rigtige pære, og forsøgene havde vist, at det skulle være en såkaldt "pinol-lampe". Det er et lille glasrør med en messingafslutning i hver ende, og mellem dem ligger lampens glødetråd. Men det viste sig hurtigt, at det var ikke lige meget, hvilket fabrikat, man valgte. Det skulle være en Osram-lampe, for dér var glødetråden nemlig helt lige. I andre fabrikater var den snoet, og det duede ikke.

Næste skridt var så at få udformet et "hus",

som lampen kunne sættes ind i, og som gav mulighed for, at lyset via et prisme og en linse kunne sendes ud over kortet. Og her var fidusen den, at det, der blev sendt ud, ikke blot var noget lys, men i virkeligheden et "billede" af selve glødetråden, og det er årsagen til, at det var nødvendigt med Osram-lampens helt lige glødetråd.

"Huset" havde form som et lille drejeligt lysfy. Sådant et blev anbragt på kortet i hver af positionerne for fixer-stationer, og kortet blev rejst til lodret. Den næste opgave var derefter, at få konstrueret det halvcirkelformede bord, hvorfra operatørerne kunne betjene lysfyrene på kortet og dreje lysstrålerne præcist i overensstemmelse med de pejlemeldinger, som kom fra fixer-stationer. Den opgave blev overdraget til fenrik Verner Busse, som var leder af bunkerenes tekniske afdeling. Han havde på sit hold en snedker, som kunne klare træarbejdet, og en finmekaniker blev sat i gang ved drejebænken med at udforme nogle metalhjul efter det samme princip, som man brugte i de gamle radioapparater til at dreje skalaen, og som skulle sidde dels i operatørernes bord og dels i hvert af lysfyrene på kortene, og forbindelsen mellem disse hjul blev lavet ved hjælp af sindrige snoretræk.

Dette nye system kom til at virke perfekt og blev installeret både hos Capella i vest og hos Sirius i øst. Men rygtet om det bredte sig videre ud, og i den følgende tid kom der besøg fra flere udenlandske stationer for at studere det nærmere, og i bunkeren blev der fremstillet en lille demonstrationsmodel med kun en enkelt fixer-station, og denne model kunne interesserede få til rådighed.

Når interessen for det nye system var så stor, skyldtes det jo bl.a., at der efterhånden kom flere og flere fly i luften, og derfor var det vigtigt at mindske responstiden for Fixer-tjenesten mest muligt, og under normale omstændigheder gik der nu kun en halv snes sekunder, fra en pilot påbegyndte sit opkald til Fighter Marshal, og til han kunne få opgivet sin position.

BAaN



Den nye, lodrette fixer-tavle.

På den anden side af tavlen sad de operatører, der havde telefonforbindelse til fixer-hytterne, og som via drejknapper kunne styre lysstrålerne hen over tavlen

Fra flyfixer til flymekaniker

Efter 36 år i Flyvevåbnet skruer Egil stadig på flyvemaskiner



Egil Nielsen,

født i Charlottenlund nord for København den 27. juni 1938, startede sin karriere i Flyvevåbnet som det, man dengang kaldte flyfixer. Som 19 årig søgte han ind til Flyvevåbnet og begyndte som mathelev i Gedhuslejren ved Karup. Han havde en civil handels-

uddannelse inden for manufakturbranchen.

Rekrutskolen tog tre måneder, og herefter kom han på Mathskolen i Værløse. Her blev holdet uddannet til fixere. Det var, inden Flyvevåbnet anskaffede de moderne radarer; men i takt med, at man indførte kontrol- og varslingsenheder, og flyene fik bedre navigationsudstyr, blev systemet med fixer-stationer overflødigt og endeligt nedlagt i 1959.

"Lige pludseligt stod Flyvevåbnet med en hel flok mennesker, som de i første omgang ikke vidste, hvad man skulle stille op med. De kunne vælge at finde småjobs til os, indtil vores kontrakt udløb, men man valgte en helt anden løsning. Flyvevåbnet ville oprette et kursus i forskellige skolekundskaber såsom regning, matematik, tysk, engelsk, dansk og fysik. Dette kursus blev kaldt for "De 4 F'er", som stod for "Forkursus for forhenværende fixere", fortæller Egil.

"Kurset blev afsluttet med en skriftlig eksamen, og herefter kunne vi så søge forskellige tjenestegrene, som vi førhen ikke havde haft adgang til.

Imedens vi gik på kursus, fandt Flyvevåbnet på noget nyt. I længere tid havde værnet manglet flymekanikere. Denne uddannelse havde førhen krævet svendebrev som automekaniker eller smed eller maskinarbejder, men tilgangen havde svigtet. Man besluttede, at man ville prøve selv at uddanne flymekanikere helt fra bunden af.

Det var så her, vi kom ind i billedet. Vi blev spurgt, om vi kunne tænke os at søge denne uddannelse. Der var også åbnet mulighed for at søge ind til elektroniktekniker-uddannelsen. Så vidt jeg husker, var der fem mand, der søgte til den

sidstnævnte uddannelse, og vi var omkring 13 mand, der søgte ind til flymekaniker-uddannelsen på Værløse.

En ting, jeg aldrig har fortrudt, er, at jeg sagde ja til mekaniker-uddannelsen. Den har givet mig utroligt meget, og den har gjort, at jeg stadigvæk interesserer mig for flyvemaskiner og for min gamle arbejdsplads, hvor jeg kommer jævnligt.

Vi har en pensionist-værkstedsgruppe bestående af gamle teknikere og ligeledes civile, der har været ansat på Flyvestation Karup, og som mødes hver onsdag. Efterhånden er holdet oppe på et par og tredive mand. Vi har mange opgaver. Vi istandsætter gamle fly for flymuseerne og forskellige effekter, der har forbindelse til flyvemaskiner. Vi har desuden en gruppe, der tager ud og opstiller et F-16 fly, der bliver brugt til f. eks hvervekampagner, og jeg tør sige på alles vegne, at vi glæder os til onsdagene. Jo, socialt samvær er utrolig vigtigt.

På vores hold foregår der en masse "mobning", men det er absolut af den humoristiske og uskadelige art, for alle ved, at der ikke ligger alvor bag. Hvis en mand fyrer løs på en anden, ved han godt, at den kommer retur lige med det samme, hvorefter man får en hjertelig latter.

Løjtnanten indberettede os

"Sammenlagt var jeg i Flyvevåbnet i 36 år på nær et par måneder, og jeg tænker tilbage på min tid i Forsvaret med glæde. I 2011 kan vores elevhold fejre 50 års jubilæum, og vi er en del, der stadigvæk mødes en gang ca. hvert 3. år til et weekend-ophold, hvor vi har vores fruer med. Her er der en livlig snakken om gamle dage", siger Egil, som fortæller videre om sin uddannelse til flymekaniker:

"Det første hold elever startede i november 1961, og vores klasse kom til at hedde "Klasse 319/61". Vi var et blandet hold af henholdsvis gamle fixere, hvoraf vi var flere, der var oversergenter, og af 10 mand, der var konstabelelever, lige kommet fra rekrutskolen. Et par mand forlod hurtigt holdet, da det viste sig, at det ikke lige var det, de havde ventet sig. Efter en måned var vi nede på 22 elever, og vi var også 22 mand, da vi fik vores svendebrev.



Som sagt var vi et blandet hold af gamle fixe-re og nybagte konstabelelever. Men forskellen på den militære del var ikke så stor. Vi gamle mos-groede soldater, som vi blev anset for at være, måtte deltage i stueeftersyn, og om lørdagen blev vi taget ud af grupperne til eksercits. Vi havde vo-res rare kommandobefalingsmand "Fenrik Jans" til at eksercere med os. Vi var bare gode til det, og vi havde på fornemmelsen, at Jans nød det.

Der var en ordning imellem Forsvaret og de akademiske ingeniører, at de efter en kort militær-uddannelse blev udnævnt til løjtnanter, og så skulle de deltage som lærere og instruktører for os andre. En af løjtnanterne fik til opgave at ek-sercere med os gamle. Ikke for at genere man-den, men han havde ikke rigtig tag på opgaven. Det lød rent ud sagt ad "helvede til". Han hersede med os, men lige lidt hjalp det. Til sidst førte han os hen foran kommandobefalingsmandens kon-tor, hvorefter han indberettede os alle. Vi hørte ikke, hvad de talte om, men lige pludseligt brøle-de Jans op: "Hvad siger du, kan de ikke ekserce-re? Nu skal jeg vise dig noget andet", og så kom der virkelig til at ske ting og sager. Det kom til at lyde, som om det var én mand, der eksercerede. Vi slap for at blive indberettet, og der var en løj-tnant, der gik derfra med røde ører.

"Det var ikke rene appelsinvand, vi havde drukket"

"Efter at skolegangen var overstået, skulle vi så på jobtræning. Det var noget af en omvæltning. Vi havde fået at vide, at vi skulle være i Værløse. Jeg kan ikke lige huske, om det var os alle eller kun en del af os. Jeg var gift og boede i Køben-havn, så det ville passe mig godt med Værløse. Men der var ikke én, der kom til Værløse; der- imod skete der en fordeling af os 22 mand, der havde fuldført skolen. Vi var otte mand, der kom til Karup, fem mand kom til Flyvestation Aalborg, og ni mand havnede i Skrydstrup.

Da mit hold ankom til Karup, var de fleste noget klatøjede at se på. Vi havde kørt i tog det meste af natten, og det var ikke det rene appel-sinvand, vi havde drukket, men det havde nu væ-ret en meget gemytlig tur. Heldigvis fik vi ret hur-tigt fri efter ankomsten, og straks efter at jeg hav-de fået tildelt mit kvarter, lagde jeg mig til at sove.

På et tidspunkt blev det lavet således, at vi, der var befalingsmænd, skulle sidde som vagt-kommandører ved Hovedvagten i Gedhus. Det var ikke et job, der var eftertragtet, og sommetider skete der også nogle ting, der var mindre heldige. En morgen skulle jeg sætte flaget ved vagten. Det plejede ellers at gå glat, men denne morgen, var der åbenbart særlige forhold, der gjorde sig gæl-dende. Alle eleverne stod opmarcheret udenfor belægningsbygningerne; jeg kommanderede: "Honnør for flaget", og begyndte at hejse flaget til

tops. Da der manglede et par meter, satte flaget sig fast, og jeg måtte kommandere "fortsæt". Først lidt senere fik jeg det helt op, men skaden var sket, og jeg indkasserede en ordentlig skide-balle af vagthavende officer.

Da jeg endte med at have fast tjenestested i Karup, besluttede min kone og jeg at flytte til Sunds, nord for Herning, da jeg blev udlært. Vi fik to børn. Mens jeg var under uddannelse, fik jeg løn som oversergent. Konstabeleleverne på hol-det fik konstabelløn. Efter svendeprøven fik alle et håndværkertillæg.

Flyvevåbnet mente åbenbart ikke, at vi skulle have ferie under uddannelsen. Men vi var nogle, der fandt ud af, at vi var berettiget til ferie efter elevtiden. Så det måtte vi kæmpe for", fortæller Egil.

Lærlingeuddannelsen

Egil Nielsen beretter om lærlingeuddannelsen:

"Den praktiske uddannelse startede med file-skolen, som foregik i en hangar på Flyvestation Værløse. Der var vi hver formiddag. Om eftermid-dagen havde vi forskellige teoretiske fag i Jonstruplejren. Vi skulle lave forskellige ting så-som en nedstryger, en aftrækker, en paralleltang og en klods. Vi skulle lave forskellige mejselopga-ver, bore huller i forskellige størrelser og lave ge-vind i disse, og alle emnerne skulle først files i vinkel.

Af teoretiske fag havde vi bl.a. materialelære. Hvor de to foregående lærere var militærfolk, var vores lærer i materialelære overingeniør ved den civile afdeling på flyvestationen (senere Flyvema-terielkommandoen). Han hed Hutters. Han var meget dygtig og god til at undervise os. Det var noget meget tørt stof, men Hutters gjorde det in-teressant at lytte til.

Værktøjsteknik var også et teoretisk fag, og her lærte vi, hvordan de forskellige værktøjer så ud, og hvordan de skulle anvendes. Det var især specialværktøjernes udformning og virkemåde, der interesserede os. Men da vi kom på OJT (On Job Training) ude på flyvestationerne, viste det sig, at det var noget helt andet værktøj, der fandtes her.

Rolls-Royce motor i stumper og stykker

I motorteori havde vi også en meget dygtig og behagelig lærer; samtidig var han også af den meget lune type. Vi var jo alle sammen unge mennesker med behov for at komme i byen og more os en gang imellem, og det skete sommeti-der, at folk var meget klatøjede i teoritimen, som man af en eller anden grund havde til langt op ad formiddagen. Vores lærer fattede hurtigt situatio-nen, hvorefter han spurgte: "Er olietrykket dalet her til morgen; skal vi lige linde lidt på vinduet?" Han hed O. H. Andersen og var af den type, der

aldrig hævede stemmen og aldrig blev ophidset. O. H. havde også en fantastisk evne til at lære fra sig.

Vi havde motorlære, både teori og praktik. Vi var delt op i hold på ca. syv mand, og det skal siges, at vi havde fantastisk dygtige og flinke lærere. Det hold, jeg var på, bestod udelukkende af gamle fixere, og vi var meget ivrige efter at komme i gang med at adskille den meget spændende Rolls-Royce motor. Den var af typen "Merlin" og havde 12 cylindre og overliggende knastaksler. Vores lærer var en meget lun fyr, og han kunne godt se, at det kriblede i vores fingre for at komme i gang. Han forklarede os, hvad der skulle gøres ved motoren. Vi skulle lave et hovedeftersyn, hvor hele motoren skulle adskilles. Han sagde til os, at vi godt måtte gå i gang, hvorefter han stillede sig hen i en krog og betragtede os med et lunt smil.

Et par timer senere var motoren totalt adskilt, og alle smådelene lå i én stor dyngge midt på gulvet. Vores lærer trådte nu ud fra sin krog og sagde: "Ja venner, så skal vi have lavet eftersyn på delene og have den samlet igen!" Så stod vi dér, og vi lignede nok ét stort spørgsmålstegn. Hvordan skal vi få den samlet? Vi kunne jo godt se, at det var en bommert, vi havde begået ved ikke at mærke tingene op og lægge dem i en praktisk rækkefølge. Læreren smilede lunt, og så sagde han: "Det skulle I have tænkt på, inden I begyndte at adskille den."

Det skal siges, at det lykkedes os at samle motoren igen, og vi var blevet utrolig meget klogere".

Det nye var jetmotorer

"Da Flyvevåbnet stadig havde mange propelfly i den tid, vi gik på skolen, var det noget, man gjorde meget ud af. Det, man startede med, var symbolerne for de forskellige funktioner og dele på motoren f. eks. boring, slaglængde, cylinderantal, omdrejningstal, volumen, én cylinders volumen,

total volumen, kompressionsrummets volumen, vridningsmoment, kompressions-forhold, middelgastryk, virkningsgrad, brændstofforbrug og brændværdi. Vi lærte om princippet i en karburator, og jeg husker især to typer karburatorer, nemlig faldstrøms- og stigstrøms-karburatoren. Tændingssystemet er en vigtig enhed i både stempel- og jetmotorer. Disse fik vi også grundigt gennemgået, og i forbindelse med tændingssystemet var der tændspoler og strømfordelere.

Reaktionsmotoren kører efter raketprincippet, og denne motor var noget helt nyt for os. Ganske vist havde jeg set en jetmotor udstillet i Forum en del år før. Men her fik vi lov til at adskille en samtidig med, at vi blev undervist i funktionen af en sådan. Jeg må sige, at jeg var meget betaget af den, og derfor startede jeg min tid som udlært på Motorværkstedet på Karup. Motoren, vi arbejdede på, hed J-57, og den blev anvendt i F-100 flyet. Der var ind imellem en del bøvl (som man siger her i Jylland) med den, men jeg kunne alligevel godt lide arbejdet".

Et flys mange instrumenter

"I instrumentlære hørte vi om de forskellige typer instrumenter, hvordan de så ud, og hvordan de virkede. Der var de pitot-statiske instrumenter, som omfattede højdemålere, fartmålere, vario-metre, machmetre, max-fartmåler og kombineret fartmåler og machmeter. Et spændende instrument var gyroinstrumentet, der blev brugt til kunstig horisont, kursgyro og drejnings- og krængningsviser. Temperaturmålerne blev brugt rigtig mange steder, blandt andet til måling af olietemperatur, brændstoftemperatur, køletemperatur, kabinettemperatur, cylindertemperatur og til udstødtemperatur. Af trykmålere var der nogle til olietryk, hydrauliktryk, brændstofftryk og oxygen-tryk. Udover alle disse instrumenter var der vario-

Nye motorer.



Mange instrumenter



metre, autopilot, brændstof-mængdemålere, forbrugsmålere, kompasser, flyvetidsur, voltmetre, amperemetre og boostmåler. Jeg tror nok, at instrumentlæren interesserede os alle.

Aerodynamik var et meget stort område, og her lærte vi en hel masse om de forskellige flytyper. Vi vidste godt i forvejen, at der var flyvemaskiner med ét plan og med to planer; men så var vores viden også ved at slippe op. Der fandtes nemlig lavtvingede fly, højtvingede fly og midtvingede fly. Vi fik de rigtige navne for fly med forskellig antal planer. Catalinaen har rektangulære bærepplaner, mens andre fly har trapezformede, elliptiske eller deltaformede planer.

Vi lærte om de forskellige konstruktioner af flykrop og vinger. Der blev brugt udtryk som spanter og strengere, men dette kunne vi ikke genkende til, da det er de samme udtryk, man bruger om skibe. Wireføringerne i flyet lærte vi også om, og så vidt jeg husker, prøvede vi også at lave forskellige lineføringer ud til rorfladerne. Der findes også forskellige planprofiler, som vi tegnede ned i vores kladdehæfte. Der er symmetrisk form, som anvendes til fly, der flyver med en hastighed af 1.000 km/t; der er en planform, som anvendes til lavhastigheds-fly; der er den konkave form og endelig den konvekse udformning, der er ideel for de hurtiggående flytyper. Vi blev sat ind i opdriftsligningen og beregning af luftmodstanden og i tyngdepunktsberegninger.

I el-teknik havde vi en instruktør, som gik meget op i skitsetegninger, men også i en hel del forsøg. Vi fik udleveret en meget fint indbunden bog til at tegne skitser af de forskellige komponenter i. El-motorer er mange ting, og dem lærte vi også at kende. Transformatorer og elektrolytter var også emner, der blev behandlet meget grundigt”.

På repetitionskursus i Værløse

”En gang imellem fik vi besøg af en inspektør (han hed Frederiksen) fra Statens Luftfartsdirektorat. Han fortalte om love og bestemmelser for luftfart. Han var en gemytlig herre, og han fortalte også om ”ICAO”, hvilket står for ”International Civil Aviation Organisation”. Dette blev gentaget så tit, så vi aldrig vil glemme det. Jeg husker ikke, om vi havde eksamensspørgsmål i det, men det skulle ikke undre mig.

Ved enhver afslutning på et fag skulle vi op til en prøve. Dette foregik ved det, man kalder for en multi-choice. Det er en afkrydsningstest, hvor der er givet 4 forskellige svar, ét, der er rigtigt, og ét, der har lidt rigtigt i sig, og to stykker, der er helt ude i tågen. Det var dog ikke altid, at spørgsmålene og svarene kunne følge med udviklingen. Et par gange måtte instruktøren ringe til flyvestationerne for at høre, om det var os eller testen, der var noget galt med.

F. eks havde vi lært på skolen, at hydraulikvæske koger, når flyet kommer op i højden, men på skolen vidste man ikke, at man i praksis satte tryk på overfladen af væsken i hydrauliktanken - og så koger væsken ikke.

Mobile Training Detachment - også kaldet MTD - var et sandt paradys for elever som os. Det var alle systemerne fra F-100, der var splittet op, og vi havde nogle dygtige instruktører. Nu havde vi hørt en hel masse om de forskellige systemer, og nu var vi rustede til at komme i praktik. Da vi havde overstået vores jobtræning, kom alle 22 mand på et repetitionskursus i Værløse. Det var en meget morsom tid, hvor vi fortalte hinanden om alle de sjove tildragelser, vi havde haft, og de var mange”.

Svendeproeve og svendegilde

”Svendeproeven foregik ude på de respektive flyvestationer. Der var forskellige praktiske opgaver, der skulle løses; blandt andet skulle vi lave et planprofil med letningshuller og en plade med hydraulik-fittings, som man skulle lave forbindelser imellem ved at bukke rørene.

Så kom vi frem til fejlfinding på flyet. Fem minutter før fyraften fik jeg at vide, at jeg skulle blive i hangaren og lave fejlfinding. Der var lavet en fejl i det pneumatiske system: Man havde anbragt en blindprop i et af rørene. Jeg fandt hurtigt fejlen, og samtidig med at jeg fandt fejlen, konstaterede jeg, at der var en omløber, der sad løs, og begge fejlene blev rettet. Den sidste fejl var på pitotrøret. Der manglede en pakring dér, hvor pitotrøret knækker sammen, når man skal transportere flyet. Denne fejl var også hurtigt rettet, og jeg åndede lettet op. Men dagen efter kom komiteen til mig og forklarede, at jeg havde klaret opgaven lidt for hurtigt, derfor fik jeg en ekstraopgave. Jeg skulle skifte en DC-generator. Jeg havde kort forinden skiftet en lignende og vidste, hvad jeg skulle tage mig i agt for, og komiteen var ovenud tilfreds. Nu havde jeg bestået svendeproeven og kunne slappe af.

Det blev hurtigt besluttet, at svendegildet skulle foregå på Flyvestation Karup i Sergentmessen. Det blev alle tiders fest. Vi havde vores fruer med, og den ene af svendene prøvede på at overgå den anden i vovede historier. En ting, der blev diskuteret meget, var, hvad vi nu skulle; ville vi fortsætte i Flyvevåbnet? eller skulle vi prøve noget andet?

Det var et godt spørgsmål, og det blev også således, at kort tid efter var der nogle, der søgte ud af Forsvaret. Nogle fortsatte i andre flybrancher, andre kom til noget helt andet. Jeg blev som militærmand, så længe jeg kunne få kontrakt. Da dette hørte op, søgte jeg ned på Hovedværksted Karup, hvor jeg blev, indtil det lukkede ned.

HL

Hvor som helst

Når som helst

Ovenstående er valgsproget for ESK 721.

Det kunne også være det for HEK.



Knud Erik Hansen (HEK)

Da Knud Erik Hansen i 1957 tog fat på det, som han selv omtaler som *standarduddannelsen* som pilot i Flyvevåbnet, fik han pilotnavnet HEK, og siden har det fulgt ham overalt og altså ikke kun inden for Flyvevåbnet. Han er simpelthen kendt som "HEK".

Efter grunduddannelsen

herhjemme kom han til Canada for den videre uddannelse. Derefter kom han – som det var det normale dengang – til Træningsfligten i Aalborg for at vænne sig til de danske forhold. Så var han klar til den egentlige tjeneste, som i første omgang foregik ved en jagereskadrille i Skrydstrup, hvor typen først var F-84G og derefter F-86D. Næste tjenestested var på Avnø som instruktør i seks år. Endelig blev tjenestestedet - med nogle få mindre afbræk - ESK 721 på Værløse og de første ti år som pilot på C-47.

Et af disse afbræk var en kort periode som Chef/O på Avnø, da denne flyvestation skulle lukkes. Tilbage på Værløse efter denne lidt triste opgave blev HEK uddannet til flyvesikkerhedsofficer, og som sådan havde han det FLYSIK-mæssige ansvar for alle typer på flyvestationen, såvel de fastvingede som helikopterne. Det er en funktion, som indebærer en række forskellige opgaver. Blandt dem er først og fremmest havariforebyggelse og havariinvestigering. Forebyggelsesmæssigt betyder det, at hvert eneste lille "snag", der er med et fly – en eller anden større eller mindre komponent, der går i stykker, f.eks. en generator, der bryder sammen – den tager FLYSIK fat på og undersøger f.eks., hvorfor den gik i stykker, inden den havde kørt det antal timer, som den skulle kunne køre. Skyldes det, at den er blevet håndteret forkert? Eller er den eventuelt fremstillet forkert? Og formålet med dette er så vidt muligt at undgå, at en lignende situation opstår igen og måske kan bringe fly og besætning i fare. Og er der sket egentligt havari, så går FLYSIK med i Flyvevåbnets Havarikommission med



HEKs første ti år i ESK 721 var med C-47.

folk, der har den størst mulige ekspertise på netop den pågældende type.

Selv om opgaven som flyvesikkerhedsofficer kan være både omfattende og meget krævende, så er det normalt et job, man har ved siden af "havende tjeneste", og for HEKs vedkommende betød det, at han gennem de fem-seks år som FLYSIK frem til pensioneringen i 1996 også gjorde tjeneste som pilot på C-130.

Gennem de første ti år i ESK 721 var HEK altså pilot på C-47, og derefter fulgte andre ti år på C-130. Det betød to meget forskellige måder at flyve på, fortæller HEK. "Det kan nok bedst illustreres med en af de første følelser, jeg havde, da jeg kom på Hercules efter at have fløjet C-47 i mange år, bl.a. på Færøerne, hvor der blev fløjet fiskeriinspektion med C-47. Det var en træls opgave for at sige det på jysk, for i virkeligheden var flyet slet ikke egnet til det. Men vi havde ikke andet til rådighed, og vi måtte gøre det med de problemer, der var i det. Men da jeg så kom på Hercules'en, så var det en helt anden følelse. For når man startede med sådan en Hercules, så gik det jo bare deropad, og man var på toppen af

I de næste ti år var typen for HEK C-130 Hercules.



skyerne på næsten ingen tid. Og netop på Færøerne var man med C-47 nødt til at "krudte" hele vejen ud gennem fjorden og forbi Myggenæs, og den tur var ikke behagelig. Det var noget af det, jeg ikke brød mig om," fortæller HEK.

Men for begge typers vedkommende – dog især med Hercules - var der tale om flyvning til utallige destinationer rundt i meget store dele af verden: fra Grønland i nord, Canada og USA i vest, Sudan i syd og Manas i Kirgisistan med øst.

I mange tilfælde er flyvningerne gennemført som del af en humanitær indsats. Det var f.eks. tilfældet sidst i 80'erne, hvor Flyvevåbnet var en del af en pulje af Hercules'er fra en lang række lande. De dannede en luftbro, som fløj forsyninger til millioner af hungerramte flygtninge, som strømmede ind i Sudan fra det borgerkrigshærgede Etiopien. HEK deltog dengang – sammen med andre besætningsmedlemmer og teknikere - med en Hercules, som to gange om dagen i fire uger fløj fra Khartum til en flygtningelejr i det sydvestlige Sudan. Det var en spændende, men hård tur, siger HEK. Alle knoklede for at få det til at køre, og hver aften så vi på, hvor meget gods – specielt korn - vi havde fået leveret til de sultende. Der "går ild" i en besætning, når man står med sådan en opgave. Men det er en stor tilfredsstillelse at få mulighed for at være med i en sådan indsats".

Men der var også store udfordringer i C-47 tiden, og blandt dem nævner HEK en tur til Grønland sidst i 70'erne, hvor de for første gang opererede med ski på understellet. Opgaven var at lægge depoter ud til Sirius-patroljens mandskab og hunde. Man fløj op til Carl Ritter på Østkysten og landede på havisen. Her skulle der afmærkes en landingsbane for den skiløse Hercules, som derefter ankom med godset. Det blev så ladet om i C-47'eren, som derefter kunne flyve ind og lande på de snedækkede områder så tæt ved patruljens hytter som muligt. Her blev motorerne stoppet, og så skulle det ellers gå stærkt. Hele besætningen

løb ud og lagde godset på en slæde, som blev trukket og skubbet hen til hytten, hvor det blev lagt på plads, samtidig med at hytten blev inspiceret. Var der skader, blev det senere meldt tilbage, men der var ikke tid til at foretage blot de mest nødtørftige reparationer, for det gjaldt om at komme hurtigt tilbage til flyet og få startet op igen inden for en halv times tid. Gik der længere tid, blev motorolien for kold, og så var det ikke muligt at starte. Og der var ellers tilfælde, hvor der kunne være behov for reparation af en hytte. Det skete nemlig at en af dem blev raseret godt og grundigt af isbjørne, som havde taget for sig af de fødevarer, som ellers var bestemt for patruljen og dens hunde. Alt var splittet ad og lå spredt rundt omkring hytten – i et tilfælde gjaldt det bl.a. støbejerns-brændeovnen, som var slynget tværs gennem væggen og et stykke ud i sneen.

Da Hercules-flyene senere overtog al transporten til Grønland, havde man en "standard-tur", hvor man fløj fra Værløse til Station Nord – oftest via Keflavik på Island. På Station Nord stod det personel af, som skulle vedligeholde alt, hvad der var af installationer, maskiner o.a. på stationen. Og mens de gjorde det, forlagde man med flyet til Thule, for det kunne ikke stå på Station Nord, hvor der ikke er mulighed for at få det i hangar. Man skulle så tilbage igen og samle dem op på Station Nord og flyve dem tilbage til Værløse. Men det gik ikke altid helt planmæssigt. Således engang, da man var på vej fra Thule for at samle folkene op på Station Nord. Der kom et opkald over radioen fra stationen, at nu hastede det med at komme frem, for der var en snestorm på vej, og når sådan en først raser, så er der lukket for alle muligheder for landinger og starter på Nord. Folkene dernede stod klar med deres kufferter pakkede, men de kunne snart se, at det blev ikke i denne omgang, at de kunne komme af sted. Man prøvede at vente et stykke tid med flyet i stor højde for at se, om vejret eventuelt ville bedres,

C-47 på ski.





men til sidst måtte de gå til Keflavik for dér at afvente bedre vejr på Station Nord. Det betød så, at der måtte tages en overnatning på hotel i Island, og inden besætningen kørte dertil, spurgte de rutinemæssigt meteorologen, hvordan nattens vejr og vind ville blive. Svaret var, at vinden næppe ville blive over ti knob, så der var ingen betænkeligheder ved blot at sætte flyet og gå til ro. Men ud på morgenen vågnede besætningen og opdagede hurtigt, at der var alt andet end rolige vindforhold. Det buldrede og bragede, og stormen tog til i en sådan grad, at sten og grene fløj rundt i luften. På Keflavik blev der dekretet udgangsforbud, men danskerne stod der og skulle prøve at redde deres fly. Heldigvis havde de som altid sat en kæde på næsen, men til sidst trak flyet det spyd op af asfalten, som det var tøjret til, og situationen blev virkelig alvorlig. Men så kom hjælpen. De folk på basen, som havde fuel-tjenesten, kom med to af deres store tankvogne og parkerede dem i en vinkel foran flyet i vindretningen, og det betød, at vinden blev brudt så effektivt, at flyet ikke blæste væk. Det blev reddet, men der var store skader. Det blev alt andet end en "standard-tur".

BAaN

De danske Hercules-fly er hyppige gæster i Afghanistan.

Her er et af dem fotograferet i Kabul.

Da HEK blev pensioneret i 1996, betød det ikke farvel til flyvningen. Helt frem til 2009 var han nemlig en af piloterne på DC-3 Vennernes hæderkronede ex-FLV C-47 nr. K-682, der nu flyver





Plads til alt og alle

Loadmasteren

Paul-Erik Willer Jensen

har været i ESK 721 fra 1971, og til han blev pensioneret i 2009, som klarmelder på C-47 og fra

1975 som crewchief på C-130 og fra 1978 som ingeniør. Opgaven som crewchief var en kombination af det at være klarmelder og det at være chef for hele det hold, der tager sig af den daglige vedligeholdelse af flyet. I 2004 kom så den nye J-model af Hercules til, og i den forbindelse blev Paul-Erik uddannet



som loadmaster, da denne udgave ikke har nogen flightengineer om bord. Men i loadmasterfunktionen ligger der nogle af de opgaver, som tidligere blev varetaget af ingeniøren, og under flyvning sidder der normalt altid en loadmaster i sædet bag de to piloter, hvorfra han styrer fuelpanel og forskellige andre funktioner.

Hovedopgaven som loadmaster er at sørge for læsning og losning af flyet, udregning af balancen på flyet samt at rigge flyet op til den aktuelle opgave afhængigt af, om der skal flyves med personel eller med forskellige former for gods, og om dette gods eventuelt skal gøres klar til at blive droppet fra flyet. Skal der droppes gods, kan der være tale om forskellige former for drop. Det kan være drop i container over agterrampen eller mindre drops gennem sidedøren, og endelig er der altså personeldrop.

Loadmasteren er desuden i dag uddannet til at kunne lave de såkaldte pilot-klarmeldinger, som er en noget udvidet "walk around", der skal laves en gang om dagen før dagens første flyvning, og som er gældende for 36 timer. Derefter skal der foreligge klarmelding fra en tekniker, og så kan der igen opereres i 36 timer. Det er altid tidligere teknikere, der er blevet omskølet til loadmasterne. På jagerfly og T-17 er det piloten selv, der laver en pilot-klarmelding, hvis han befinder sig med sit fly uden for hjembasen. Men på C-130J er det loadmasterens opgave, ligesom han skal servicere flyet med brændstof og med de tekniske opgaver, der kan være – han skal dog ikke reparere. Er man længere ude i verden og eventuelt opererer fra dårlige baner, hvor der kan ske skader på flyet som f.eks. ude i Afghanistan, så har man også flyets crewchief med. I de situationer har loadmasteren ikke tid til at klare også disse ting, når man ofte med motorerne i gang skal skynde sig at laste eller losse gods.

På de nye C-130J havde man en periode

efter modtagelsen, hvor der skete en omskoling og uddannelse til de forskellige funktioner, inden flyene blev erklæret operative. Sådan var det ikke, da H-modellen kom til landet i 1975. Da var de faktisk operative fra dag ét, fortæller Paul-Erik. I den første tid var der kun to uddannede som crewchiefs, og det betød, at der hele tiden var én på Grønland og én hjemme på Værløse. Det gav ikke meget tid til familien. Der var ikke noget dengang, der hed "max arbejdstid", og det var afgjort ikke noget 08-16 job. Der var en funktion, der skulle klares – og det gjorde man så. Paul-Erik nævner en situation, hvor han var sendt til Cypern for at klare nogle problemer med et af flyene dernede, og mens han var der, fik han besked om straks at tage en flyver derfra til et 14 dages simulatorkursus i England. "Og så skal vi nok sende en kuffert over til dig," lød beskeden. Lidt bedre blev det, da der blev uddannet en crewchief mere, og det gav så mulighed for, at en af dem kunne placeres fast med familien på Grønland.

Men netop det uforudsigelige har været med til at gøre tilværelsen i Flyvevåbnet spændende, siger Paul-Erik. Man vidste aldrig, hvad morgendagen ville bringe. Man kom meget rundt i verden, og man så en masse lufthavne og en masse hoteller – og fra tid til andet også lidt andet, især i de tidlige år med de gamle fly, som ikke fløj hverken så stærkt eller så langt, for det gjorde det langt tiere end nu nødvendigt at gøre ophold rundt omkring. "Det var lidt sjovere dengang," mener Paul-Erik. "Og når vi gamle mødes og sidder og snakker om gamle dage – og det gør vi tit og meget – så kan vi godt være enige om, at den sjove tid i Flyvevåbnet, den sluttede lige i starten af 90'erne."

Men det må jo også erkendes, at ude i ver-

den har tiderne ændret sig ganske betydeligt, og det har stor indflydelse på den måde, man i dag skal operere på i Flyvevåbnet. Netop i starten af 90'erne begyndte krigen på Balkan, og lige siden da har man konstant fløjet i deciderede kriseområder først og fremmest med C-130. Og i de senere år har det så været i Irak og Afghanistan, og det er blevet en del af dagligdagen, men noget, der giver et ganske særligt sammenhold, og vi lærer hinanden at kende i bund og grund.

Det er de færreste uden for ESK 721, der rigtig er klar over, hvad det i virkeligheden er for en "vognmandsforretning". Paul-Erik fortæller, at da han var med til at flytte eskadrillen til Aalborg, så løb han jævnlige ind i den opfattelse, at flyvning i Flyvevåbnet var sådan et 08-16 foretagende og så måske lidt natflyvning to-tre gange om året. Og så kom der sådan en vognmandsforretning derop, som opererer 24 timer i døgnet syv døgn om ugen. Der var nogen, der skulle til at tænke på en helt anden måde. F.eks. kom der en fredag eftermiddag besked om, at de skulle af sted med det samme for at hente en såret soldat i Jugoslavien. Tidligere havde det været sådan i eskadrillen, at man havde altid en sum penge liggende i dollar og pund og danske kroner til brug i akutte situationer. De blev inddraget, da eskadrillen kom til Aalborg, for man mente ikke, at der var nogen mening i, at den skulle ligge med sådan et stort beløb i en kasse. Nu var der så afgang til Jugoslavien, og derfor ringede de op til regnskabsføreren og fortalte, at de ville sende en mand op efter ti tusinde dollars, som de skulle have med, når flyet tog af om en times tid. "Den går ikke," var svaret. "Sådan et beløb skal I bestille senest om onsdagen i ugen før". Konsekvensen måtte jo være, at der skulle træffes aftale med FTK om, at man be-



Et sted i verden den 22.december 2001



stille flyvninger efter sårede senest en uge før! siger Paul-Erik med et smil. Men det var bl.a. sådan nogle problemer, man løb ind i i forbindelse med flytningen. For det er nødvendigt med en meget høj grad af fleksibilitet.

Det har været spændende, konkluderer Paul Erik. Det har været interessant. Og nu savner man det faktisk en smule – ikke mindst, når man ser noget på tv eller går ind på nettet for at følge med i, hvad der sker.

BAaN



Fra is i Grønland til jord i Afghanistan



Jan Mendel-Hartvig

blev udlært som automekaniker "ude i byen", som han siger; men i 1969 søgte han ind til Flyvevåbnet, hvor han blev uddannet som flymekaniker. I 1971 kom han til ESK 721, og dér var han så, til han blev pensioneret i 2007.

Fra begyndelsen af 70'erne var han klarmelder

på C-47, indtil han i januar 1975 blev udtaget til det første hold på seks mand, der skulle uddannes som loadmastere på C-130. Det foregik i USA, og efter nogle år på jobbet blev han i 1979 igen sendt til USA, denne gang på kursus til instruktør ved uddannelsen af nye loadmastere, som man fremover ønskede skulle foregå herhjemme. Det betød et stort arbejde for Jan med fremstilling af det nødvendige undervisnings- og testmateriale, som i nogen grad kom til at bygge på det, han havde med hjem fra USA, men tilpasset danske forhold. I USA havde uddannelsen f.eks. beskæftiget sig ganske meget med drop af tungt udstyr, men det var der ikke behov for herhjemme. I det hele taget var såvel udstyr som setup ved uddannelsen i USA alt for omfattende og kostbart til danske forhold, så uddannelsen her

Klar til juledrop ved Daneborg og Danmarkshavn i 1986



blev begrænset til de mere enkle former for drop som f.eks. container-drop (op til 16 stk. á max. 2.200 lb CDS-containere (Container Delivery System)), der er meget anvendt på Grønland, og så naturligvis drop af personel.

Det er vigtigt, når man tager på en mission, hvor der skal droppes forsyninger og materiel, at alt er rigget og anbragt rigtigt i flyet. På ture til Grønland kan der eksempelvis rigges med fire CDS-containere eller "bundler" til Daneborg, otte til Danmarkshavn og to til Mestersvig. Disse nedkastninger kan så klares under én flyvning, hvor man lukker op agter, kaster ud og lukker igen ved hver station. Et "bundle" består af en kraftig krydsfinérsplade, som godset lægges på. Det hele pakkes ind i et kraftigt net og lukkes inde i et canvasovertræk, og på toppen monteres faldskærmen.

Det kræver rigtig god uddannelse og meget træning for at kunne levere godset så præcist som muligt, så modtagerne ikke skal ud på en længere udflugt for at hente det hjem, fortæller Jan. Præcisionen afhænger af flere faktorer som flyets højde og hastighed, kurs, vindretning og -styrke samt godsets vægt og faldskærmens type, og på grundlag af disse faktorer er det så navigatørens opgave at beregne den ballistiske bane under droppet og dermed den præcise position, hvor droppet skal foretages. Når man er dér, bliver der givet grønt lys til loadmasteren, der giver godset los, så det glider ud over rampen. Der er dog endnu en forbindelse til flyet, nemlig den line, der trækker faldskærmen ud. "Og så hænger det jo derudad som perler på en snor, afhængigt af hvor mange bundles, der er droppet", siger Jan.

Når det er sket, lukkes rampen, og kursen sættes mod næste dropsted.

I 1989 blev det som nævnt Jans opgave at udvikle et kursus, så nye loadmastere kunne uddannes herhjemme i stedet for, at man skulle sende dem på en meget dyr uddannelse i USA. "Det var lidt af en mundfuld," siger Jan. "For det første var det dengang ti år siden, at jeg selv havde været på instruktørkursus, og det var egentlig ikke blevet fulgt op siden. Og for det andet lå der overhovedet ikke noget om sagen til brug i dansk regi, så jeg måtte i

gang med at lave det helt fra bunden.” Men efter nogen tid lå materialet til kurset klar sammen med de nødvendige prøver, som kunne vise, om kursisterne nu også havde tilegnet sig al den viden og kunnen, som er nødvendig for at klare jobbet som loadmaster. Og så gik uddannelsen ellers i gang.

Men rygtet om det nye danske kursus nåede ganske vidt omkring, og i Norge fandt man hurtigt ud af, at når de i Danmark kunne spare rigtig mange penge ved at uddanne deres folk selv, så måtte de kunne gøre det samme for de norske. Derfor var der i den følgende tid både danske og norske aspiranter på kurserne – engang i 90'erne var det oven i købet med kun to danskere og seks nordmænd på et af dem.

Men selv om kursusvirksomheden optog meget af Jans tid, så var flyvningen ikke lagt på hyl- den, og gennem årene blev det til mere end 10.500 timer på C-130. Jan mener selv, at han nok er den eneste herhjemme, der har så mange timer alene på den flytype. Det har naturligvis betydet, at han har været med på et meget stort antal missioner, og det kan være svært at fremhæve enkelte frem for andre. Men der er dog én, som kan nævnes som noget specielt. I 1977 landede de på havisen ved Carl Ritter i Østgrønland og ved Daneborg, og det skete vel at mærke på hjul. I forvejen var der landet en C-47 på ski, og mand- skab derfra havde afmærket en bane, hvor Hercules'en kunne lande. Banen var checket for revner, og istykkelsen var målt ved hjælp af isbor. Der skulle være en tykkelse på én meter plus én centimeter for hver tusind pund, som fly og last vejede. Det var faktisk ret spændende, siger Jan, for der var ikke nogen, der havde prøvet det før – i hvert fald ikke danskere. Når det i det hele taget er muligt at lande og få stoppet på is med så stort et fly, skyldes det, at bremsningen først og frem- mest sker ved en reversering med motorerne. Alli- gevel skal der ganske meget plads til – også fordi flyet jo skal kunne vende. Og Jan fortæller, at i

den forbindelse var de lige ved at løbe ind i pro- blemer, fordi næsehjulet var ved at sætte sig fast i en høj snebræmme, og hjulbrønden blev pakket fuld af sne. Men her kom flyets evne til at kunne bakke til hjælp, og det lykkedes at få det rykket fri af forhindringerne. Og så måtte de ellers i gang med deres fejebakke for at få ryddet hjulbrønden for sne. Formålet med flyvningen var at bringe de store mængder af forsyninger, som Hercules'en kan rumme, op til Carl Ritter, hvorfra C-47'eren så ved hjælp af skiunderstellet kunne fordele det til Siriuspatruljens depoter inde i land.

Siden 90'erne har opgaverne med C-130 været præget af den ene krig efter den anden, konstaterer Jan: Jugoslavien, Kuwait, Irak, Afgha- nistan – og det har stillet stadig større krav om egentlig taktisk flyvning. Der er fløjet fra Kirgisi- stan, og der er fløjet i forbindelse med operatio- nerne i Kabul; i begge tilfælde var de dernede i et par måneder ad gangen. Men ikke mindst i 2001 – d.v.s. lige i begyndelsen af operationerne i Af- ghanistan - var der er række meget specielle ope- rationer. ”Vi fløj fra Danmark den 17. december,” fortæller Jan, ”og det var egentlig bare meningen, at vi skulle derned og så hjem igen inden jul. Men det blev noget anderledes, for først undervejs der- ned fik vi at vide, hvad der var den egentlige op- gave på denne tur. Faktisk endte vi op på en jord- strip midt inde i Afghanistan. Da vi ankom, havde vi ventet, at der ville være et sted, hvor vi kunne sove. Men vi var kommet til ”the middle of no- where”, og der var intet andet end en gammel gennemhullet heroinfabrik. Den fristede bestemt ikke som sovested. Så ville vi hellere sove i flyet, og næste morgen blev vi vækket af eksplosioner fra mortérgranater. Det viste sig dog blot at være amerikanerne på stedet, der var i gang med at afprøve noget udstyr. Kort tid efter startede vi og fløj til Pakistan. Sagen var den, at amerikanerne havde fem fly dernede, som fløj ind fra Pakistan og flyttede rundt på tropperne i Afghanistan; men



På is i Grønland i 1976



Der kan stoves rigtig mange sammen i en C-130, når det **skal** være

under hele denne juletur for ti år siden af hele besætningen.

Og når solen stod op, fløj vi tilbage igen til Jacobabad i Pakistan for at gøre klar til næste nats flyvninger og for at få et tiltrængt hvil.”

”Det blev vi ved med, indtil vi atter kunne sætte kursen nordover, og vi var hjemme igen den 28.-29. december efter en tur, der

var blevet noget længere og helt anderledes, end vi havde forestillet os ved starten.”

BAaN

de havde lige mistet det ene fly, og det skulle vi så erstatte. Hver gang solen gik ned, fløj vi ind og hjalp amerikanerne med at flytte rundt på deres mandskab og deres udstyr. Vi vidste aldrig på forhånd, hvad vi skulle have med. Vi kunne have fået at vide, at der var nok 30-40 mand, som skulle flyttes. Men da vi havde fået dem om bord og var klar til at lukke rampen, fik vi besked om, at der var lige 30-40 mand mere, som skulle med. Sæder var der ikke flere af. Men lidt hurtig hovedregning fra min side gjorde det klart, at vægtmæssigt gav det ingen problemer. Og så kom de ellers bare om bord, og de sad på det nærmeste i to lag, for det viste sig, at de havde jo også lige en hel del udstyr, som skulle med. Det blev rullet ind på en pallét og gjort fast, og så var der i øvrigt lige fire-fem mand mere, som måtte hænge oven på godset. Og så fik motorerne ellers fuld skrue, og opad det gik!”

”Det var helt ekstremt, men det var vilkårene,” siger Jan. ”Og det var et fabelagtigt godt stykke arbejde, der blev udført på samtlige flyvninger



På jord i Afghanistan juleaften 2001



Mange gode oplevelser

John Andersen

er 60 år gammel og kører i øjeblikket "på overtid" – i hvert fald det næste års tid - i Flyvevåbnet, hvor han har været siden 1970, og i al den tid har

han været på Flyvestation Aalborg. Imidlertid er han for så vidt i dag tjenestegørende i Skrydstrup, men den egentlige arbejdsplads er i det, der hedder F-16 Workshoppen i Aalborg, hvor hans opgave er som sagsbehandler og kvalitets-auditor. At denne workshop stadig er placeret i Aalborg, skyldes, at da man flyttede F-16 derfra til Skrydstrup, var der en stor stab af dygtige og meget erfarne teknikere i Aalborg, og man indså helt klart, at det ville være de absolut færreste af dem, som man kunne få med til Skrydstrup. Men heldigvis var der da nogle i de rigtige positioner, som tænkte rationelt, og resultatet blev, at man i 2005 oprettede et værksted i Eskadrille 726's tidligere reparationshangar på Flyvestation Aalborg.

Oprindeligt startede John i Hæren. Han havde ellers søgt optagelse på Flyvevåbnets Konstabelskole og var egentlig blevet godkendt til optagelse dér, men et eller andet kom i vejen værnene imellem, så i stedet måtte han en tur til Bülow's Kaserne i Fredericia; men efter tre måneder som rekrut i Hæren blev der åbnet en mulighed for at blive overflyttet til Flyvevåbnet, og det vil i første omgang sige til Jonstruplejren til en uddannelse som flymekaniker. Den varede et års tid, hvorefter John så kom til Flyværkstedet på Flyvestation Aalborg. Dermed var han kommet til det, han faktisk altid havde drømt om, nemlig at komme til at lave flyvemaskiner.

Det, han erindrer bedst fra den første tid, er, at der var en forfærdelig masse mennesker. Organisationen var jo nemlig dengang bygget op efter, at alt i en given situation skulle kunne køre 24 timer i døgnet. Dels var der de militært ansatte lærlinge, som på Flyværkstedet fik deres uddannelse som flymekanikere helt fra bunden af, og som fik rang af konstabler, og dels var der jo så en del, der som John var kommet ind til Flyvevåbnet efter allerede at have gennemgået en håndværksmæs-

sig faguddannelse. Det gav et noget specielt foretagende, for de dér lærlinge var jo en del yngre end de andre, som i flere henseender betragtede sig som "de gamle", og det var ikke altid lige heldigt, siger John. Mange af lærlingene havde nemlig en helt anden indstilling til arbejdet og opgaverne, og ved siden af deres arbejdsliv i Flyvevåbnet havde de et andet liv – naturligt for unge mennesker - som lå udenfor. Det betød bl.a., at der kunne mangle en hel del i stabilitet – det skete f.eks. ikke sjældent, at de slet ikke mødte på arbejde om morgenen, eller måske lå de og sov på bænkene i omklædningsrummet, fordi de havde været ude i det aalborgensiske forlystelsesliv natten før. Nu var det jo et militært tjenestested, og morgenen startede normalt med, at folkene blev linet op ved hver af dokkene, og doklejerne skulle så melde af til værkstedslederen om, hvordan personelsituationen var denne morgen, og sådan en melding kunne komme til at lyde på, at han havde så og så mange til tjeneste, to var syge, og så havde han fire "ude på bænken".

Resultatet var for en del af dem, at når de skulle til svendeprøve, så var pokker løs. De havde ganske simpelt ikke fået lært det, de skulle kunne, og i bestræbelserne på at indhente, hvad de manglede, kunne der så opstå nogle ejendommelige situationer. Således husker John engang, hvor han sammen med en makker skulle gennemføre nogle tests på flap-systemet i et fly. Da stod der i løbet af meget kort tid 12 lærlinge, som skulle prøve at følge med i procedurerne og på den måde se at få lært noget af det, som kunne blive en opgave til svendeprøven. To mand, der arbejder, og 12 mand, der kigger - det er jo bestemt ikke den mest optimale måde at få lært ting på, siger John. Men det fortæller noget om situationen dengang – også om dette, at de var helt vildt mange mennesker på værkstedet.

Det var ikke Flyvevåbnet selv, der stod for svendeprøverne. Det var folk fra Luftfartsdirektoratet, der skulle sikre sig, at lærlingene havde både det tilstrækkelige praktiske og teoretiske grundlag, for med bestået svendeprøve fik de nemlig et svendebrev, som gav dem adgang til at arbejde som faglærte flymekanikere også i den civile sektor, når den periode, hvor de var kontraktligt bun-



Årene med F-104 Starfighter bød på mange gode oplevelser og spændende udfordringer.

det til tjeneste i Flyvevåbnet, var udløbet.

Det indebar også, at de folk, der skulle undervise lærlingene og samtidig "omskole" faglærte i Flyvevåbnet, i en periode var til uddannelse eller måske snarere til orientering hos SAS for at stifte bekendtskab med, hvordan lærlingeuddannelsen og diverse værkstedsrutiner var tilrettelagt på SAS's flyværksted. John var i en årrække, hvor Flyvevåbnet havde problemer med at skaffe flymekanikere og derfor måtte uddanne/omskole faglærte lokalt på de jyske flyvestationer, deltidsinstruktør på Flyvestation Aalborgs "MTU" (teknisk træning). På et senere tidspunkt holdt man helt op med at tage lærlinge ind i Flyvevåbnet og satsede udelukkende på at kunne omskole allerede faglærte folk til flymekaniker-hvervet.

I en årrække var John klarmelder på F-104. Som sådan står man i virkeligheden med et meget stort ansvar. Det er nemlig klarmeldereren alene, der siger ja eller nej til, om et fly er klar til at blive sendt på mission, og det er en melding, som han forud for hver eneste start dokumenterer med sin underskrift.

Også den opgave har gennem årene givet anledning til en række oplevelser for John. F.eks. var han i 1980 med på Sardinien, hvor der skulle skydes "live" med missiler. Det var noget helt specielt – i hvert fald dengang – at komme så langt væk. Man havde tidligere været i Afrika med F-86D, men dette med Sardinien var noget nyt og spændende. Det gav også mulighed for andet end det rent tjenstlige – f.eks. at tage på ture i lejet bil for at opleve noget af øens helt specielle natur. John husker en af disse ture som lidt speciel. Man kom absolut ikke til Sardinien som rig-folk, og bilen – en Fiat 131 – var lejet med et vist kilometerantal inkluderet i prisen.

Hvad der blev kørt derudover, skulle betales ekstra. Men de havde ikke kørt ret langt, før de holdt ind på en rasteplass og åbnede motorhjelmene, og meget belejligt så lå der en skrueetrækker i motorrummet, som man ganske let lige kunne skrue speedometerkablet af med. Det gav så mulighed for at komme lidt længere omkring, end tegnebogen egentlig ville være helt glad for.

Af andre opgaver,



som har fyldt Johns arbejdsliv, nævner han tre år som leder af Hydraulik-værkstedet, efterfulgt af en periode som dokleder på F-104, indtil denne type fra 1984 blev afløst på Aalborg af F-16. Så fortsatte han som leder i Dok 4 på Flyværkstedet, men altså nu i F-16 regi. Det varede indtil 1990, hvor han flyttede til Kvalitetsafdelingen i M-afdelingen. Denne afdeling havde til at begynde med hjemme i det gamle kontrolltårn; men efter godt et års tid blev det bestemt, at de skulle flytte, for tårnet skulle rages ned. Det var til rigtig stor sorg for folkene dér, for de havde nydt den helt fantastiske udsigt, som de havde ud over flyvefeltet. Somme tider havde det også givet dem nogle lidt dramatiske oplevelser, som da en F-16 kørte af banen og de fra tårnet lige pludselig så den stå ude i græsset. Det betød, at de var de allerførste på pletten. Men heldigvis var der ikke sket større skader. Det var nu heller ikke uden visse former for ulemper at have sin arbejdsplads dér, fortæller John. F.eks. var der mange trapper, som man skulle op og ned ad – hvad dog også kunne være en positiv motivationsfaktor. Og så var der en af folkene, som havde indopereret en pacemaker, og han havde det med at sidde og hoppe lidt, hver gang strålen fra den nærliggende radar passerede forbi.

Men ud skulle de altså, så tårnet kunne fjernes. Der er bare det ved det, at det står der den dag i dag, og det er blevet fuldstændig renoveret og huser nu Vejrtjenesten.

Introduktionen af F-16 betød mange ændringer i arbejdet. "Vi har f.eks. aldrig faret så meget omkring i verden, som vi har gjort med den flyvemaskine," siger John. "For mit eget vedkommende startede det i 1995 med en tur til Nellis Air Force Base i Nevada i forbindelse med en Red Flag øvelse". Turen foregik for hans vedkommende i en C-130 sammen med hollændere, belgiere, nordmænd og andre danskere. Første lan-

Til Red Flag på Nellis Air Force Base



ding var på Island. I forvejen var der fløjet en C-130 med mandskab, der kunne tage imod F-16 flyene, og senere kom der så endnu en C-130 med et "backteam", der kunne sende flyene af sted til næste destination, og som John var med på. Og allerede på Island var der fejl, der skulle rettes på et af flyene, og sådan fortsatte det hele vejen derover. Specielt under de lange stræk over det barske Nordatlanten tager man absolut ingen chancer, og alt forløb da også uden større problemer.

"Det var en helt exceptionel oplevelse at komme til USA på den måde," siger John. "Det var jo faktisk noget, man havde drømt om masser af gange. Samarbejdet og den oplevelse af at løfte i flok, brugerlandene af F-16 imellem, var noget positivt. Alt i alt var vi derovre i otte uger, og det var arrangeret, så mandskabets koner og kærestes, for egen regning, kunne være der en weekend over. Det gav bl.a. også en mulighed for besøg i Las Vegas, og det er jo noget helt for sig selv. Jo, det var en spændende og alt i alt en rigtig god tur."

På turen hjem oplevede de dog visse problemer med F-16 flyene, og et af dem måtte efterlades på Søndre Strømfjord, og det betød jo så, at man også fik set lidt til Grønland.

I 2005 var John igen af sted til Red Flag øvelse. Men det mest spændende, han har været med til, det var, da Flyvevåbnet i 2002 blev sendt af sted til Manas i Kirgisistan for deltagelse i



"Operation Enduring Freedom". Det var ikke Flyvevåbnets første udsendelse til krig, for det var nogle år tidligere på Balkan. Men det var den første, hvor man skulle så langt væk, og dér var John med på Hold 1. De kom dertil i september måned til nogle fuldstændig fremmedartede omgivelser i et gammelt sovjetisk område, som ingen jo indtil blot kort tid før havde forestillet sig,

at de nogen sinde skulle komme til. Basen var blevet forbedret og udvidet noget af amerikanerne, og inden det danske hold kom dertil – i øvrigt sammen med et fra Norge og et fra Holland - da havde der været et hold fra Frankrig. Men der var stadig ret så primitivt. F.eks. var der ikke andet end telte til indkvartering, og det betød, at da vinteren nu nærmede sig, så blev det rigtig, rigtig bidende koldt. De havde godt nok et oliefyr til teltene, men det var så koldt, at det brændstof, der skulle bruges til fyrene, det frøs. Det var noget gammelt russisk noget, og det var halvt vand og stort set ubrugeligt, så en aften måtte man konstatere, at temperaturen inde i teltet var på minus 24 grader. Der var ikke andet at gøre, fortæller John, end at kravle i en vinter-kedeldragt, som heldigvis var med i kufferten, og så ned i soveposen. Så kunne det lige lade sig gøre at holde varmen.

En nat lød der et kæmpebrag som fra et mortér-angreb. Alle fór ud af teltene, og det var faktisk Johns indtryk, at der i lejren herskede total forvirring!

Vagtstyrken, som jo egentlig skulle passe på alle de andre derude, var "lidt rundt på gulvet", for hvad var der egentlig sket, og hvorfra kom angrebet? Men efterhånden som daggryet bragte lidt lys over skuepladsen, så viste det sig, at det var et russisk Tu-154 transportfly, der var landet for langt inde på banen til, at han hverken kunne stoppe eller komme i luften igen, så flyet var kuret ind mellem nogle træer og splittet i atomer, og det var fuldstændig udbrændt. Men det mest fantastiske var, at der var ingen af besætningen, der blev slået ihjel.

"Jo, det var spændende," siger John, "og det blev egentlig også lidt mere spændende,





end rart var. Det var specielt i forbindelse med et havari med en dansk F-16 på Bagram flyvepladsen inde i selve Afghanistan. Det skete en aften, mens mandskabet "hjemme" på Manas var samlede til lidt julekomsammen. Nogle få dag før var der en norsk F-16, som crashede på hovedbanen på Manas på en lidt uheldig måde grundet dårlig sigt og sne. I en sådan situation undgik nordmændene ikke lidt "galgenhumor". Men humoren forstummede, da meldingen om det danske havari på Bagram indløb. Piloten havde siddet i flyet i ca. elleve timer og var blevet kostet rundt fra plads til plads, fordi vejret alle steder var for dårligt til landing. Men til sidst blev det besluttet, at nu skulle han lande, og det skulle så være på den amerikanske Bagram-base. Også dér var vejret elendigt, det var mørkt, og på grund af kraftigt nedbør kunne han ikke bremse flyet ned, så det fortsatte ud over baneenden og ud i et område, som var spækket med anti-personelminer, med pigtråd og med forrevne stålplader, hvor spidse ender stak op i luften. Piloten havde skudt sig ud med katalpultsædet, og også han var havnet i dette mildt sagt uvenlige område. Man råbte ud til ham, at han skulle for alt i verden blive, hvor han var, indtil han kunne hentes ind, hvis muligt med en helikop-



ter. Heldigvis landede han på bagdelen på en anlagt grusvej!

Nu var John så en af dem, der straks blev sendt til Bagram for at finde ud af, hvad der skulle ske med flyet, som var en af de nyeste af Flyvevåbnets F-16. Den umiddelbare opfattelse hjemme fra Forsvarskommandoen var, at den nok bare kunne skrottes og sprænges i luften. Men den opfattelse var holdet fra Manas ikke enig i. De kunne hurtigt se, at den ikke var skadet mere, end at den godt kunne komme til at flyve igen. Men det var ikke så lige en sag at få den bragt ind fra det minebefængte område. Først måtte der sikres en minrefri adgang til den. Så skulle den tømmes for brændstof. Det var en af

Johns opgaver, og mens det stod på, opdagede han pludselig, at de andre, der var med ude ved flyet, var forsvundet. De var dog ikke længere væk, end at de lå på maven under en tankvogn og i en grøft omkring flyet. De blev nemlig beskudt langt ude fra bjergene, og selv om afstanden var så stor, at risikoen for at blive ramt var meget lille, så var det alligevel en temmelig ubehagelig oplevelse. Det udsendte hold fra Manas overdrog den videre bjærgning til Flyvevåbnets Havarikommission, som var ankommet hjemme fra Danmark. Senere fik man så bjærget flyet ind på flyvepladsen med hjælp fra en Chinook-helikopter. Derefter kom der folk derover fra Hovedværkstedet i Aalborg, som skilte det ad, hvorefter det blev fløjet hjem i en C-130. Og i dag - efter hjælp fra Hovedværkstedet i Aalborg - flyver det igen på egne vinger.

To gange har John været med i Flyvevåbnets Havarikommission. Første gang var i december 1996, da en tosædet F-16 styrtede ned i England, efter at der ved brug af efterbrænder i forbindelse med take-off var gået hul i udstødningsrørret – noget, der måske i sig selv ikke behøvede at være katastrofalt, men som gav piloterne det indtryk, at flyet var brudt i brand. Begge piloter



sprang fra det og landede velbeholdne i deres faldskærme. Efter at de havde forladt flyet, fortsatte det over en motorvej, ændrede retning lige mod en by, men ændrede så igen retning og fløj uden om byen og tog retning lige imod en skole, hvor skolebørnene så det komme i højde med vinduerne, men i sidste øjeblik ændrede det igen retning væk fra skolen og kom ud i et område med en høstet roemark, som det så gik direkte ned i og blev splittet fuldstændig ad. Alle disse små dele blev samlet sammen og bragt hjem til Skrydstrup, hvor de blev lagt op som et puslespil i en shelter, og her lykkedes det så – naturligvis med god støtte i et større antal afhøringer i England – at få fastlagt årsagen til styrtet. Men at ingen kom til skade i forbindelse med styrtet, kan kun betragtes som noget af et mirakel.

Anden gang var 2001, da en ensædet F-16 blev mistet ude i Nordsøen. Her var der dog ikke brug for det samme minutløse detektivarbejde som i forbindelse med styrtet i England, fordi man stort set allerede på forhånd vidste, hvad der var årsagen.

John nævner endnu en ret så speciel opgave. Det danske flyvevåben havde haft en tosædet F-16 udlånt i en del år til Lockheed-fabrikken i Fort Worth i Texas, hvor den havde været brugt til en række forskellige tests. Nu skulle den hentes hjem igen, og John blev derfor sendt over i sommeren 2000 for at gøre den klar til den tur. Det tog godt og vel to uger med at få alle systemer prøvet igen-

nem og få rettet, hvad der skulle rettes, så han kunne sige god for, at den var i stand til klare den lange tur over Atlanten via Canada og Island.

Endelig som en helt ny oplevelse i Flyvevåbnet fortæller John om en tur til Nordic Air Meet i Luleå i Nordsverige. Det var i 2004, og det var Eskadrille 726's sidste tur, inden denne eskadrille blev lukket ned. Det var virkelig spændende at komme op og se, hvordan det svenske flyvevåben fungerer, og at se deres faciliteter, som for nogles vedkommende var sprængt dybt ind i fjeldene.

Alt i alt, konkluderer John, så har det at være i Flyvevåbnet været lidt af et sjovt foretagende. Man startede med en kontrakt, der løb, til man fyldte 25. Senere blev den forlænget, til man var 35. Lige pludselig var man så så uheldig, at man var blevet befalingsmand, og dem var der alt, alt for mange af. Nogle af dem kunne få lov til at blive konstabler igen. "Nej!" sagde John til sig selv. "Det vil jeg ikke. Så kan de smide mig ud. Men så begyndte vi at skrive til både den ene og den anden, og blandt dem til forsvarsministeren, som på det tidspunkt var Hans Engell. Resultatet var, at vi fik lov til at blive, til vi fyldte 60. Fire måneder før jeg skulle have været smidt ud, blev jeg ansat på langtidskontrakt".

"Men generelt og set over de mange år, så har det været en god tid. Og jeg har fået min del af mange gode oplevelser".

BAaN

På den amerikansk ledede Ganci Air Base ved "MANAS lufthavnen" i Kirgisistan





Hovedværksted

Flyværksted

To forskellige sider af den samme sag



Lars Bruun Rasmussen

kom i Flyvevåbnet i 1959, og året efter kom han som elektriker til ESK 726 på Flyvestation Aalborg, der på det tidspunkt fløj med F-86D. Her fik han en specialuddannelse som *integrated electronic controller*.

Det var dengang, F-86 eskadrillerne tog til Libyen og skød med Sidewinder og Mickey

Mouse raketter, og to gange var Lars med på disse ture. Kort tid efter den sidste af disse ture blev eskadrillen opløst i 1963, og i slutningen af dette år modtog man de første F-104 Starfighter, som man blev operativ med i 1964.

I en periode var Lars på Jordudstyrværkstedet, men i 1975 måtte han forlade Flyvevåbnet, fordi han var en af de oversergenter, som på det tidspunkt blev bortrationaliseret fra Flyvevåbnet. Der var imidlertid ledige stillinger på Hovedværkstedet i Aalborg, hvor man var i gang med at lave

Flyvestation Aalborg lagde lokaler til, da bl.a. disse tre garvede "smede" mødtes for at fortælle om deres del af Flyvevåbnets 60-årige historie.

Det er fra venstre Frank Nielsen, Lars Bruun Rasmussen og Valther K. Frandsen.

modifikationer på de F-104 fly, som var købt i Canada, og som skulle have samme konfiguration som de fly, der var modtaget fra USA over Våbenhjælpsprogrammet. Lars søgte og fik et af de job.

Når man dengang blev ansat på Hovedværkstedet, fik man altid den besked, at man kun måtte regne med, at der var arbejde til 3-6 måneder. Men for Lars' vedkommende blev der nu tale om en ansættelse, der kom til at vare i 27 år.

En speciel arbejdsplads.

På flere måder har Hovedværkstedet i Aalborg altid været en noget speciel arbejdsplads. Det er nemlig en civil virksomhed; men den er ejet af Forsvaret, og dens øverste chef har gennem årene været den general, der var chef for FMK. Men de forskellige chefstillinger i selve virksomheden er besat af civile, og også medarbejderne "på gulvet" er civile; men det har gennem alle årene været karakteristisk, at rigtig mange af dem har været medlemmer af Hjemmeværnet, og i de senere år har der været en del af Hovedværkstedets folk ude med Flyvevåbnet for at løse forskellige opgaver under udsendelser med de operative enheder

til brændpunkter i verden. Og det er værd at lægge mærke til, at disse noget specielle arbejdsvilkår altid har kunnet passes ind i det civile arbejdsmarkeds overenskomster og miljøregler og alle andre love og regler, der gælder for det civile arbejdsmarked. Det er noget, der gennem årene har været helt problemfrit. Det har endog været muligt ved flere lejligheder, når der har været stort tidspres eller specielt krævende arbejdsopgaver, at "låne" folk fra Flyvevåbnets militære værksteder, som så er indgået på lige fod med Hovedværkstedets egne folk. Det har aldrig givet hverken overenskomstmæssige eller andre problemer. For, som det bliver udtrykt: "Vi er jo mennesker alle sammen, og at nogen har én farve tøj på og andre en anden, har aldrig betydet noget som helst. For alt i alt er vi jo ikke så forskellige".

Der har også altid eksisteret en slags "gentleman agreement" om, at der ikke blev strejket – i hvert fald ikke af overenskomstmæssige årsager. Der har været interne uoverensstemmelser, som nogle gange har ført til arbejdsnedlæggelse, som f.eks. afskedigelse af en tillidsmand, men aldrig for sådan noget som løn- og arbejdsforhold.

Der var i en periode midt i 70'erne rigtig mange ansatte på Hovedværkstedet, fordi der var mange og store opgaver. Så kom en periode, hvor opgaverne blev lidt færre og mindre, så det blev nødvendigt at afskedige folk, og det betød en vis opstramning af forholdene. Som en værkmeister dengang udtrykte det: "I dag har vi ikke længere råd til at have nogen siddende i hjørnerne". Det blev en arbejdsplads, hvor man som nyansat lige skulle se sig lidt om og "stikke fingeren i jorden". Man skulle ikke prøve på nogen måde at gøre sig bemærket, for så fik man ret klart at vide, at "du skal endelig ikke tro, at du er noget!" Den indstilling blev ændret ganske meget i positiv retning i takt med, at Hovedværkstedet fik mere og mere samarbejde med flyvestationen, og at man kom til at lære hinanden bedre at kende og ikke mindst lærte hinandens omgangsformer og kapaciteter at kende.

I begyndelsen af 60'erne var holdningen på flyvestationen i ret høj grad den, at man så noget ned på dem, der arbejdede på Hovedværkstedet. "De var civile, og de kunne nok egentlig ikke ret meget, og de vidste vist ikke noget om noget som helst." Men da så F-86'eren holdt sit indtog på flyvestationen, og der var folk fra Hovedværkstedet, der kom på kursus sammen med folk fra fly-



vestationen for at få kendskab til det nye fly, så begyndte man at lære hinanden at kende, og det førte til en erkendelse af, at dem fra Hovedværkstedet var absolut lige så kvalificerede som dem fra flyvestationen, og det igen førte til, at man i langt højere grad kom til at respektere hinanden.

I de senere år har arbejdsvilkårene på Hovedværkstedet i stigende grad fulgt udviklingen på det øvrige arbejdsmarked. Man skal hele tiden kunne dokumentere sin effektivitet over for arbejdsgiveren, som altså tidligere var FMK og i dag FMT. Der skal ydes mest muligt for samfundets skattepenge. Og at det sker, kan i dag følges via EDB-systemer og løbende indberetninger, som sammenholdes med produktiviteten i tilsvarende virksomheder i ind- og udland. Kravet om at være konkurrencedygtig hænger over Hovedværkstedet som over stor set alle andre virksomheder.

For Lars Bruun Rasmussen blev det altså til 27 år på denne ret specielle arbejdsplads, og det har været med mange sjove, spændende og meget forskelligartede opgaver, fortæller han. Blandt dem var en række prøvemodifikationer på F-104 og senere på F-16. Det vil sige, at inden man gik i gang med at gennemføre det egentlige modifikationsprogram, så blev der lavet en prøve – en slags prototype på modifikationen – som så kom til at danne grundlag for selve programmet. Det var noget ret specielt, at man i en civil virksomhed som Hovedværkstedet var med til at udføre disse prøvemodifikationer, og at man havde så frie hænder til arbejdet, som det var tilfældet, og det foregik da også i nært samarbejde med en række civile foretagender, som leverede dele til modifikationerne, som f.eks. TERMA i Århus, men også med en ingeniør ved FMK i Værløse ved navn Jan Nielsen.

Blandt de systemer, der er udviklet til F-16 i samarbejde med TERMA nævner Lars forskelligt udstyr til elektroniske modforholdsregler mod raketangreb mod flyene, herunder med chaff og flares.



Well done!

En helt speciel opgave, som viser, at Hovedværkstedet absolut kunne være med i konkurrencen med tilsvarende virksomheder i udlandet, drejer sig om det indledende arbejde med F-16 Mid Life Update. Her blev Lars sat på hold sammen med 7-8 andre, hvoraf 2-3 ligesom Lars tidligere havde været tjenestegørende i Flyvevåbnet. Flyet, de skulle arbejde med, var Nr. 177, som var en "blok 5" F-16, der nu skulle laves til en "blok 10", hvilket vil sige, at der skulle laves adskillige omfattende modifikationer på flyet. Der var ikke noget, der hed papirer, arbejdsbøger eller noget i den retning, som holdet kunne støtte sig til. De skulle stort set selv finde frem til, hvordan det bedst kunne gøres. Men på trods af det, så blev Nr. 177 klar til den første prøveflyvning som "blok 10"-fly en måned tidligere, end man var nået tilsvarende langt i de andre lande, som er med i det europæiske F-16 samarbejde. Og det skete på trods af, at man i Norge, Holland og Belgien fik amerikanere til at hjælpe med at udvikle arbejdsgange og procedurer; men en sådan hjælp sparede man væk her i Danmark. "Vi måtte selv finde ud af det," fortæller Lars, "men det betød rent faktisk, at vi derigennem blev dygtigere. Dertil kom, at vi undervejs i arbejdet fandt en mængde fejl i tegninger og jobguides fra producenterne, og i den forbindelse fik vi masser af ros fra amerikanerne".



den karakter. "Men da det endelig lykkedes, kom der fra FMK et papir, hvor der bare stod "Well done!". Ingeniør Lystrøm fra Hovedværkstedets Sektion I kom og viste os dette papir, og han var stolt som en pave. Han gik derefter op til Hovedværkstedets chef, Frode Møholt, og viste ham papiret. Møholts svar på det var en ægte jysk bemærkning: "Det er ikke noget at prale af!" Jo, alle var rigtig stolte over det gode resultat".



Lars Bruun Rasmussen er altså nu pensioneret, men han har stadig sin gang på flyvestationen, hvor han er med i det team, der restaurerer nogle af Flyvevåbnets gamle fly til udstillingsbrug. I det arbejde, hvor man ofte må ty til "de for hånden værende søms princip", gælder den dag i dag et pålæg, som Valther Frandsen for år tilbage gav de unge mathelever, der kom som lærlinge på værkstedet, og som fra tid til anden prøvede at komme lidt let om ved en opgave. "Hvis der skal fuskes her", sagde han. "så skal det være pænt!" For pænt – endog meget pænt – er det arbejde, der i dag bliver udført af pensionisterne i restaureringsgruppen.

BAaN



Nr. 177 stod klar i det meste af en måned uden at kunne komme i luften p.gr.a. vejrforholdene. Alligevel var man på vingerne som det første af de europæiske F-16 MLU lande.



Frank Nielsen

fortæller, at han lige fra barndommen har været bidt af alt, hvad der har med flyvning at gøre. Derfor var det allerede som 15-årig, at han i 1955 gjorde sin entré i flyvningens mangfoldige verden, nemlig som svæveflyver. Fem år senere tog han endnu et skridt i denne verden og meldte sig som mathelev i Flyvevåbnet.

Efter Mathskolen havnede han i november 1960 på Flyværkstedet (FVK) på Flyvestation Aalborg. "Det var en absolut interessant arbejdsplads at være på", siger han. "Der var en masse unge mennesker, og der var virkelig knald på både på den ene og på den anden måde, og der var et godt socialt sammenhold i denne 60'er-gruppe".

De første år blev der arbejdet på F-86, og i 1964 kom så F-104. Det var virkelig en udvikling, der ville noget, med den nyeste teknologi. "Det gav en stor udfordring, og vi fik lært en masse ved at få sådan et fly ind," siger Frank. "Og ind imellem blev der også lavet en masse sjove ting. Det var nemlig ikke altid, at vi kunne få de ting, vi skulle bruge, og så måtte vi selv prøve os frem med andre midler. Engang havde vi således selv lavet en opstilling med en masse slanger og tilslutninger til trykluft. Da vores chef kom forbi og så, hvad vi havde gang i, så spurgte han i ganske klare vendinger: "Hvad fanden laver I?" og så føjede han til, at "hvis det lort dér springer i luften, så har jeg hverken set eller hørt det!" Men det sprang ikke i luften; tværtimod så virkede det helt efter hensigten, og på værkstedet slap de for at skulle vente i lang tid på at få nogle komponenter fra USA.

Frank Nielsen fortæller videre om en noget speciel oplevelse med et F-104 fly. Der var lufttryk på tankene, som var forsynet med nogle ventiler, der skulle sørge for, at der under tankning ikke løb brændstof op i luftsystemet. Men det kunne ske, at disse ventiler ikke virkede, som de skulle, og så havde man udviklet en teknik, der kunne bruges, når luftsystemet skulle renses ud for brændstof. Så skete det, at der kom besøg af nogle belgiske F-104'ere. "Belgierne er nogle herlige mennesker", siger Frank, "men

vedligeholdelsen af deres fly var i hvert fald den gang i en kategori for sig selv. Der flød olie ud både her og der, og når de skulle gøre noget ved det, så kom de med en sæk og hældte en stak værktøj ud på gulvet og prøvede, om de kunne finde noget, de kunne bruge". Men de fløj med dem, og på et af de fly, der kom på besøg, virkede ventilerne i tankene ikke, så da det skulle tænkes, resulterede det i, at det pludselig blev opdaget, at der stod brændstof helt op i cockpittet, inden tankmanden nåede at få stoppet. Frank blev tilkaldt, og han drøftede noget med den belgiske pilot og en belgisk tekniker om, hvad de skulle stille op med miséren. De kunne selvfølgelig tage bunden ud af cockpittet og lade mest muligt af brændstoffet løbe ud den vej. Men det ville være lidt besværligt. Så foreslog piloten: "Vi kan de lige starte den og så lukke op for bleedair-luften, og så kan vi skynde os at løbe ind bag den mur derovre og se, hvad der sker." "Nej," sagde Frank; "det tør jeg sgu ikke være med til". Og så hentede han det specielle udstyr frem, som de havde udviklet på værkstedet i Aalborg, og som kunne blæse brændstoffet ud af systemet. Frank havde jo prøvet det før, og han vidste godt, hvordan det foregik, og hvad der skete, når man satte det i gang. I løbet af ganske få sekunder var hele flyvemaskinen indhyllet i røg, "og jeg har aldrig set nogen løbe så stærkt som de to belgiere," fortæller han. Men efter en halv times tid var alt brændstoffet blæst ud af rørene, og flyet kunne meldes klar.

En anden helt speciel oplevelse, som man kunne komme ud for med F-104, f.eks. når man som tekniker var i gang med at afprøve motoren, var et såkaldt motor-stall, der bevirker, at trykket går den forkerte vej gennem motoren. "Jeg sad engang oppe på ryggen af en 104'er, da der pludselig lød noget i retning af et nys, bare hundrede gange så kraftigt som når man selv leverer det", fortæller Frank. "Og når det sker, så presses brændstofdampene ud af luftindtagene på flyets sider og indhyller det fuldstændigt. Så er det det rareste at komme af vejen".

Det var i det hele taget et godt team, man havde der på værkstedet i 60'erne og op i 70'erne, siger Frank. Og der var virkelig knald på hele tiden med to eskadriller kampfly og en træningsenhed. Ind imellem blev det daglige arbejde derhjemme afbrudt af rejser til udlandet med mange gode oplevelser både af arbejdsmæssig karakter

Starfightereren kunne godt ind imellem byde på ubehagelige overraskelser.



og i de oftest kun få fritimer, som gav mulighed for at komme uden for baserne og se og prøve lidt af livet dér.

Det gjaldt f.eks. engang, da det danske flyvevåben skulle deltage og flyve opvisning med fire fightere og et træningsfly under "Battle of Britain Day" i England. Det foregik fra en base i Cornwall; men selve opvisningen skulle finde sted i Wales. Der var bare den hage ved sagen, at briterne brugte JP1 brændstof til deres fly, og det var altså, hvad der var til rådighed på basen. Men de danske fly var indstillet til at flyve på det mere flygtige JP4 brændstof, så der kunne ikke flyves opvisning, og mandskabet måtte gå derovre i fem dage uden at kunne foretage sig noget tjenstligt, indtil der omsider nåede tankbiler frem fra London med JP4, og det tog tid, fordi disse tankbiler på grund af sikkerhedsbestemmelser kun måtte køre om natten. Da blev der god tid til at se nærmere på liv og landskab i Cornwall, og i den C-47, som var med derovre, kunne man flyve til Wales og være med til festlighederne i anledning af "Battle of Britain Day." "Det kunne man altså også opleve i Flyvevåbnet," mindes Frank.

Men det var ikke altid lyse tider. I 1973 fik flyvestationen besøg af et konsulentfirma, som skulle foretage en række tidsstudier med henblik på at effektivisere og rationalisere arbejdsgangene i stationens forskellige afdelinger. I den forbindelse blev mandskabet kaldt til møde i gymnastiksalen med stationschefen M.V. Hansen (MOU). Og budskabet fra chefen var i al sin deprimerende enkelthed: "De gode tider i Flyvevåbnet, de er forbi. Fra nu af kan det kun gå tilbage!" – "Og det har det så faktisk gjort lige siden", synes Frank.

Frank forlod Flyvevåbnets "spidse ender" i 1980 og fik et lederjob på Hovedværksted Aalborg, der også bød på mange udfordringer og oplevelser. I 2008 gik Frank på pension efter 48 år i Forsvaret.

De nye F-86D ankom om bord på det amerikanske hangarskib USS TRIPOLI og blev bugseret gennem byens gader ved nattetide.



Valther Kramer Frandsen

startede i Flyvevåbnet i 1953. Da mødte han op i Værløse, men blev straks sendt på forskole i Hjørring i tre måneder, hvorefter han kom tilbage til Værløse og fik en flymekanikeruddannelse. Derefter kom han til Aalborg, hvor han så var ansat gennem alle årene indtil pensionering i 1993.

Men allerede i 1955 søgte han ind på Flyvevåbnets Instrumentskole, der var ny skole, hvor man dels fik undervisning i elektronik og dels i mekaniske fag. Efter et halvt års forløb var denne uddannelse afsluttet, og derefter søgte Valther ind på Flyvevåbnets Sergentskole, der ligesom Instrumentskolen lå i Værløse.

Det gav adgang til arbejde på Instrumentværkstedet, og på et tidspunkt blev det så meddelt, at nu skulle man til at have F-86D, og derfor skulle man have udpeget nogle folk til en uddannelse i USA på denne type. De var fem mand fra Aalborg, som kom af sted til denne uddannelse i januar 1958, og det forlød da, at de nye fly ville komme omkring juni måned, så de kunne tages i brug sidst på året.

Valther og de øvrige på holdet var på Chanute Air Force Base i Illinois i ni måneder. Det var store forhold på basens internationale afdeling, hvor der var elever fra tyve forskellige nationer, og i alt var der ca. 15.000 mand på basen. Der var også et hold piloter, som skulle til uddannelse i USA, og de blev sendt til Texas. De var også derovre i ni måneder. Endelig var der et hold, som kom til Colorado for at blive sat ind i den nye flytypes meget avancerede *fire control system*. De var der i 10-11 måneder og nåede lige at komme med juleskibet hjem. Alle dem, der var i USA, fik foruden den tekniske uddannelse også en uddannelse som instruktører.

Det var noget af en omvæltning at komme hjem igen efter tiden i USA, hvor Valther f.eks. havde haft en Chevrolet 1954 at køre rundt i, og hvor man havde nået at vænne sig til en helt an-





den livsform. Og for Valthers vedkommende kom han hjem til en Ford Eifel fra 1936, som havde stået og ventet på ham i en garage i Nørresundby, og alene den overgang var i sig selv noget af en oplevelse.

Den F-86D, som blev leveret til Danmark, var konstrueret til at skyde med raketter. Også andre lande fik F-86, men de var bevæbnede med kanoner. De danske var altså betydeligt mere avancerede, og når der skulle trænes skydning med raketterne, krævede det ganske særlige forhold, som ikke kunne findes noget sted herhjemme – ja, ikke engang i Europa, så efter et års tid blev det aftalt med amerikanerne, at skydetræningen kunne foregå på den amerikanske Wheelus air Base i Libyen.

Opgaven for F-86 flyene var primært at danne værn for NATO under den kolde krig mod de store, nyudviklede sovjetiske bombefly, og netop til den opgave var de danske F-86D med deres - på den tid - meget avancerede radar og deres raketbevæbning særligt velegnede. Det var nemlig sådan, at raketterne blev affyret automatisk, når radaren konstaterede, at der var opnået det optimale sigte.

Senere fik flyene også en bevæbning med Sidewinder, og når der i Libyen blev skudt med dem mod slæbemål, så var wiren mellem slæbeflyet og målet – et DelMar-mål – 7,8 km. Når der blev skudt med flyets oprindelige Mickey Mouse-raketter, så var wiren blot 3 km. Disse raketter kunne i øvrigt også bruges mod jordmål.

Også i selve F-86 flyet var der tale om ny og avanceret teknologi. Valther nævner som et eksempel, at flyets motorreguleringssystem, som blev kritiseret ganske meget, var stort set identisk med det, der i dag anvendes i F-16. Den væsentligste forskel er, at det i F-86 blev styret med radiorør og potentiometre og sådan noget, hvor der i F-16 er tale om helt andre komponenter, der aldrig går i stykker.

I 1964 var F-86 perioden overstået, og man skulle i gang med at omstille sig til en helt anden

flytype, nemlig F-104 Starfighter. Det betød endnu en gang nye og meget store udfordringer for alle, for igen var der tale om nye og meget avancerede teknologier. Men det var nødvendigt dengang at skifte ud til mere avanceret udstyr efter en så forholdsvis kort periode med F-86. Truslen fra Øst voksede nemlig med stor hastighed i takt med udviklingen af atomvåben og med, at man i Sovjetunionen fik de større og mere avancerede strategiske bombefly til rådighed.

I forbindelse med overgangen til F-104 blev Valther sendt på skole i Norge i et halvt år, og meningen var, at han skulle være instruktør på en nyoprettet skole i Danmark, hvor der skulle uddannes både teknikere og piloter til F-104. Det var vigtigt, at denne uddannelse – såvel som de mange andre, der kørte på forskellige steder og på forskellige niveauer i Flyvevåbnet – var helt i top. Dels var det naturligvis af afgørende betydning for effektiviteten i Flyvevåbnet; men det havde også meget stor betydning for hver enkelt medarbejder. Inden for NATO var der nemlig oprettet hold, som tog rundt og testede både enheder og enkeltpersoner, og resultaterne af disse tests kunne være afgørende for den enkelte medarbejders fremtidsmuligheder inden for systemet.

Lige omkring 1980 stod der igen ny flytype på uddannelsesprogrammerne, nemlig F-16. Valther var på det tidspunkt blevet seniorsergent og gruppeleder på Elektronikværkstedet. Men den nye type krævede igen ny uddannelse, som denne gang for Valthers vedkommende foregik gennem et halvt års tid på Skrydstrup. Tilbage i Aalborg ventede der en virkelig spændende opgave, nemlig som gruppeleder på et projekt, der gik ud på at bygge en "avionic equipment bay". Det er en systemsimulator, hvor rammen er et F-16 "skelet", og som rummer al den elektronik, der findes i en F-16. Den giver muligheder for at gennemføre træning både af teknikere og piloter, som dels kunne få kendskab til de forskellige systemer i alle deres detaljer, og dels kunne der under et kursusforløb lægges fejl ind, som teknikerne derefter skulle rette, eller som piloterne kunne lære at reagere korrekt på. Og når der blev gennemført modifikationer af den ene eller den anden art på F-16, så blev de først lagt ind og afprøvet i simulatoren, hvorefter piloterne kunne lære de nye systemer at kende, inden de skulle bruge dem i praksis under flyvning. På det tidspunkt fandtes der kun to sådanne simulatorer, og de var begge i USA. Nu kom der så også en i Aalborg.

I Flyelektronikafdelingen på Aalborg var der dengang omkring 40 ansatte. Men det kneb noget



V.K. Frandsen og Mikael Holst i færd med at teste systemerne i den F-16 "avionic equipment bay", som blev udviklet i Flyelektronikafdelingen med V.K. Frandsen som gruppeleder på projektet, og som fik stor betydning både for afdelingens arbejde med den nye flytype og for piloternes træning i anvendelsen af nye systemer.

med at få officerer, og da den kaptajn, der var chef for afdelingen, søgte andet sted hen, blev det Valther, der overtog jobbet. "Det var et supergodt job," siger han. "Der var nemlig så mange dygtige unge mennesker, som var utroligt gode til at analysere og til at sætte sig ind i alt det nye, der hele tiden kom til. Afdelingen bestod dengang af fem grupper, der hver havde en oversergent eller en seniorsergent som leder, og der var et virkelig godt samarbejde i hele afdelingen".

I 1993 nærmede tiden sig for pensioneringen for Valther og med ham et stort antal flere, som alle sammen var kommet til Flyvevåbnet i 50'erne. Spørgsmålet for de fleste af dem var helt naturligt: Hvad gør vi efter pensioneringen, og dette spørgsmål tog deres fagforening, CS, fat på. Resultatet blev, at CS gik sammen med SAS, hvor man stod i den samme situation med et stort antal kommende pensionister, og desuden i samarbejde med Dansk Arbejdsgiverforening, og i fælles-

skab udviklede man et kursus, som Valther fik til opgave at gennemføre på flyvestationerne, og som netop tog fat på spørgsmålet om, hvordan man kunne få en aktiv og god pensionisttilværelse.

Men også i den civile verden havde flere virksomheder denne problematik inde på livet, og på et tidspunkt blev Valther kontaktet fra Jydsk Telefon, som havde ca. 550 medarbejdere, der stod foran pensionering, og som selskabet gerne ville komme af med på en så god måde som muligt. Det betød, at Valther gennem et års tid i sin fritid også kørte kurser for dem. I den følgende tid kom flere foretagender til og gav Valther fuldt op at gøre, indtil han som 70-årig sagde stop for denne aktivitet. Forinden havde der dog også været tid til at gøre en effektiv indsats i forbindelse med oprettelsen af pensionistklubberne på flyvestationerne.

BAaN

Har prøvet det hele på Aalborg



Gunnar Albrechtsen

blev pensioneret som major i 1989 fra Flyvestation Aalborg efter godt 40 års tjeneste i Forsvaret. Efter en civil uddannelse som maskinarbejder startede han på Værløse i 1949, hvor han blev omskoleet til flymekaniker. Det var dengang fly som Oxford, Harvard, Proctor og Spitfire samt de forskellige

KZ-typer, der blev arbejdet på.

I begyndelsen af 1951 blev Gunnar overflyttet til Luftmarinestation København, hvor der på det tidspunkt blev fløjet med amfibieflyene Sea Otter og Catalina, og Gunnars gebét blev Sea Otter. Han kom til at arbejde på Stationsværkstedet (STV), der ligesom Værløse var en rigtig god arbejdsplads.

I 1952 blev han overflyttet til Flyvestation Karup, hvor man da fløj med F-84 og T-33. Selve flytningen fra København til Karup foregik fra Kastrup med en B-17 "Flyvende Fæstning". Den havde været med i krigen og havde mange reparationer i fuselagen efter skudhuller. Også på Karup var det Stationsværkstedet, der blev hans arbejdsplads. Det var et voldsomt skifte, for som han selv siger: "Når man kom fra Københavnsområdet til Karup, så følte man, at man var kommet til verdens ende."

Netop på det tidspunkt var der forberedelser i gang med, at overflytte den første flyvende eskadrille fra Karup til Aalborg. Der var derfor lagt lister frem på tjenestestederne, som man kunne skrive sig på, hvis man ville til Aalborg. Den mulighed greb Gunnar, og efter syv ugers forløb flyttede ESK 724 nordpå til den nye flyvestation med 20 Meteor Mk.VIII fly, og Gunnar flyttede med. Sammen med 7-8 andre blev han tilkommanderet STV-6 i Hg.621, som fremover skulle være det værksted, hvor man skulle tage sig af de større reparationer og eftersyn på Meteor-flyene. Da de ankom, var både selve hangaren og alle siderummene imidlertid fyldt op med alt mulig ragelse, og de første ca. fjorten dage blev udelukkende brugt til at rydde op. I et hjørne af hangaren stod stationschefen KN Bouets fly - det var en Oxford - samt et par små civile fly, som havde fået husly der. Efter oprydningen blev hangaren og diverse siderum indrettet til el-/instrument-/motor-/radio/plade- og smedeværksteder samt til kontorer og forsyningsafdeling. I løbet af de næste par år blev bemanningen øget til godt 100 mand. "Vi havde



Da Gunnar Albrechtsen i 1949 startede på Værløse, var Harvarden (herover) en af de typer, han kom til at arbejde med.

Senere på Luftmarinestation København blev Sea Otter'en (herunder) hans gebét.



en skøn tid. Vi var jo unge, og Aalborg var en dejlig by!" siger Gunnar.

Der var meget nyt at sætte sig ind i, da der nu skulle arbejdes med jettfly. Men Meteoren var et pragtfuldt fly siger Gunnar; det var meget pålideligt og vedligeholdelsesvenligt. Efter nogle år på STV-6 og en udnævnelse til fenrik flyttede han til ESK 723, hvor man på det tidspunkt fløj med natjageren Meteor Mk.XI. Disse blev senere afløst af F-86D, der havde samme rolle som MK.XI flyene.

At Meteor-flyene var meget pålidelige i forhold til F-86D, oplevede han et eksempel på, da ESK 723 i en overgangsperiode fløj med begge typer. Da F-86D-flyene blev leveret, kom der samtidig flere amerikanske ingeniører, som skulle hjælpe Aalborg-folkene i gang med den nye flytype, der dengang var meget avanceret. Blandt andet var den en af de første typer, der havde et elektronisk styret system for brændstofføforslen til motoren.



Meteor Mk-XI fra ESK 723

ninger og kun have én fejl. "Havde det været med F-86D, skulle vi sandsynligvis ha` hentet et eller flere af dem nogle dage senere efter reparation" følger Gunnar til "For sandt at sige, så blev F-86D "godt nok" en pind

til vore ligkister".
 "Den – altså F-86D - blev så mit liv frem til 1964," siger Gunnar. "Faktisk fløj vi store dele af Europa og endda noget af Nordafrika rundt med dette fly. Tre gange var jeg med til air-to-air skydninger med missiler og raketter i Libyen, som på det tidspunkt var et vestvenligt kongedømme med Kong Idris på tronen". Sådant nogle skydninger kræver et meget stort "range", og det nærmeste sted, man dengang kunne finde sådan et, var så langt væk som på den amerikanske Wheelus Air Base i Libyen på den nordafrikanske kyst, hvor der blev skudt ude over Middelhavet.
 Sidste gang, han var af sted, blev der afholdt en konkurrence mellem de tre danske eskadriller, der fløj med F-86D, nemlig ESK 723, som Gunnar altså var med i, og 726, der også kom fra Aalborg, samt 728 fra Skrydstrup. Der blev kæmpet om en pokal, "McMillians Trofæ", og om medaljer til vinderne. Til konkurrencen skulle der fra hver eskadrille udtages fire fly med hver sin klarmelder, fire piloter samt nogle specialister på forskellige teknik-områder, og Gunnar blev udpeget som leder af 723's teknikergruppe. De tre eskadriller havde hver sin periode á fire uger på Wheelus, og under udskiftningen mødtes de på en af de baser i Europa, hvor man mellemlandede for optankning – i et tilfælde i Pisa i Italien. Her sagde eskadrillechefen

til vore ligkister".

til vore ligkister".

til vore ligkister".



Wheelus Air Base i Libyen med F-86D flyene på flightline.



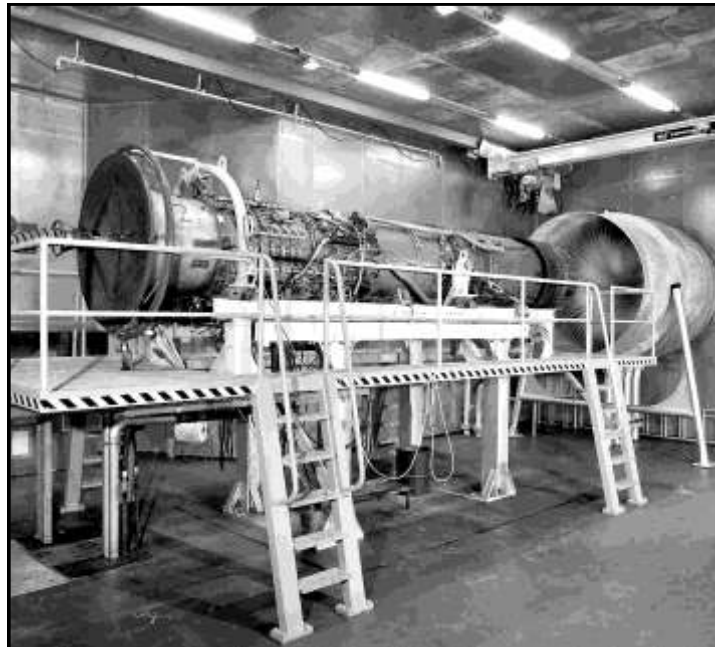


Det var holdet fra ESK 723, der fik overrakt pokal og medaljer af general H.J. Pagh.

fra 728, som var på vej hjem, til Gunnar, som var på vej ud med 723: "I kan lige så godt lade være med at tage derned, for vi har vundet den pokal". På vejen hjem mødtes de med 726 i Grazzanise. Her traf Gunnar ESK 726's tekniske leder, kaptajn Jervil, og han sagde: "Nu tager vi ned og ordner det, så tag I bare hjem". "Men hvem stod i Gymnastiksalen på Flyvestation Aalborg seks uger senere og fik trofæ og medaljer overrakt af chefen for Flyvevåbnet!" fortæller Gunnar med stolthed i stemmen. "Det gjorde de udvalgte fra Eskadrille 723" – og han har den stadig hjemme i en skuffe!

Fra ESK 723 kom han til Flyvestationens M-afdeling i noget, som hed en "Dispatch". Det var et kontor, hvorfra man forsøgte at styre alt lige fra personel til jordudstyr. Det blev aldrig den store succes og blev nedlagt.

Næste skridt i karrieren for Gunnar var fra 1966 i Kvalitetskontrollen på Flymotorværkstedet, hvor det var J-79-11A motoren fra F-104G, der blev arbejdet på. I 1972 blev han leder af værkstedet og var da avanceret til kaptajn. I alt blev

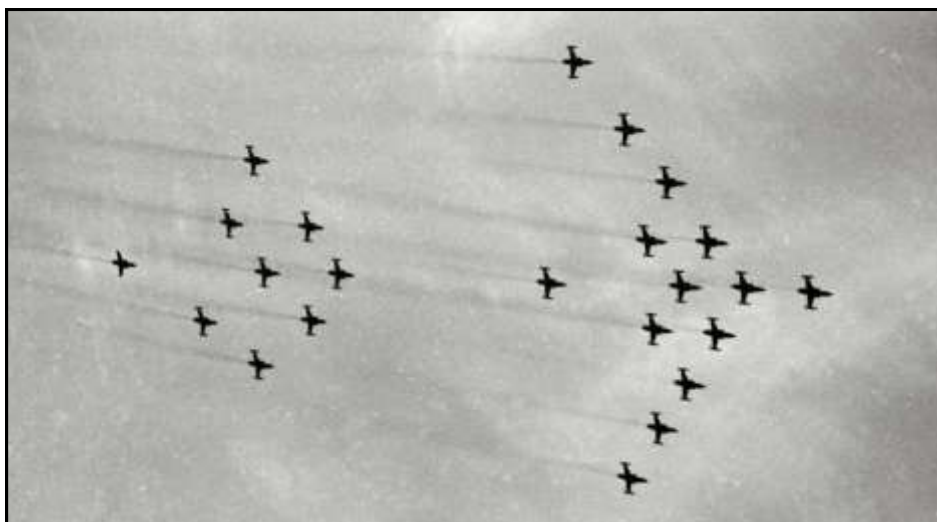


12 gode år med Starfighterens J-79-11A motor blev det til for Gunnar Albrechtsen.

det til tolv gode år med motoren, hvor der i de første seks blev tale om mange udstationeringer forskellige steder i Europa i forbindelse med de såkaldte eskadrille-rotationer, hvilket vil sige udvekslinger med eskadriller fra andre lande.

1978 blev han teknisk leder i ESK 726, hvor flytypen var F-104G Starfighter. I den forbindelse nævner han en helt speciel oplevelse, nemlig en formationsflyvning med samtlige de 22 fly, som var tildelt ESK 726, og hvor han selv var med i bagsædet på RT-662. Denne flyvning var en præstation, som indtil dato aldrig er blevet gennemført af nogen anden jagereskadrille i Danmark.

I februar 1984 kom han så igen til M-afdelingen, og efter udnævnelse til major den 1. august samme år blev han chef for Driftssektionen. I flere perioder var han – ved siden af havende tjeneste, som det hedder – fungerende M-officer, og som sådan oplevede han så galt for en enkelt dag også at blive fungerende stationschef. "Så jeg kan vist godt påstå, at jeg har prøvet det hele her på Aalborg", siger han med et smil.



BAaN

22 + 1 skibs formationen. Der burde egentlig kun have været 22 fly, men naboeskadri- len 723 var i drillehumør og sendte et af deres fly op for at blande sig i formationen.



Fra Piper Cub over F-84G , Catalina og C-54 til Gulfstream III

- og så forskellige andre typer ind imellem

Peter Luplau (CRI)

startede i Flyvevåbnet i maj 1953 efter de obligatoriske optagelsesprøver på Bådsmannsstrædes Kaserne og på Universitetet i København. Det første halve år var med forskole på Aalborg. Derefter var der et halvt år på Avnø, og så var det af sted til USA, hvor han og de øvrige på holdet var i 19 måneder – først på Lackland i Texas med *basic training*, der bestod af militær anstand og uddannelse på skydevåben, og endelig 14 dage på sprogskole, inden holdet blev splittet op og sendt til forskellige stationer i USA. Sammen med syvotte andre blev Peter – nu med pilotnavnet CRI – sendt til Graham, der var en civil base i Florida, hvor de i seks måneder fløj PA-18 Piper Cub og T-6. Næste trin i uddannelsen foregik gennem seks måneder på Williams i Arizona, hvor typerne var T-28 og T-33. Så var de så langt, at de fik den amerikanske vinge – en fin sølvvinge, ”og det var vi selvfølgelig meget stolte over,” fortæller CRI.

Efter det kom de i seks uger på skydeskole med T-33 i Texas, inden de så kom tilbage til Arizona på Luke Air Force Base, hvor de kom til at flyve F-84 i E-modellen i seks uger. Så var de 19 måneder gået, og de kunne vende tilbage til Danmark.

Her blev tjenestestedet for CRI gennem de næste ca. fem år ESK 725, hvor de dengang fløj F-84G. ”Det var spændende, men det var en barsk tid,” siger CRI. ”Næsten hver tredje af os blev slået ihjel, så vi var næsten altid til begravelse. Men vi var jo unge og optimister og gik og mente, at det var i hvert fald ikke os, det skulle gå ud over. Og det lykkedes altså at overleve.”

I slutningen af 1959 søgte CRI til Værløse og kom til ESK 721, hvor han havde forventet at skulle flyve C-47 eller C-54, men det blev Catalinaen, og det betød, at gennem rigtig mange år var det af sted til Grønland to-tre gange om året på udstationeringer, som i snit varede to måne-

der, ”så dette med børneopdragelsen derhjemme, det måtte fruene tage sig af”, siger CRI. ”Jeg var kun på besøg en gang imellem. Men det var vilkårene dengang. Og derfor har jeg f.eks. aldrig prøvet at skifte ble”.

Det var en meget spændende tid i Grønland, for der var faktisk tale om en høj grad af pionerflyvninger. Dette med at skulle flyve i overensstemmelse med forud fastlagte bestemmelser kunne man godt glemme alt om. ”For hvis man skulle gøre det, kom man aldrig ud at flyve,” siger CRI. ”Gang på gang måtte vi overtræde bestemmelser, og heldigvis gik det jo godt. Men det var da også, som om de derhjemme lukkede øjne og ører for det i forståelse af, at flyvning i Grønland er noget ganske andet end at flyve rundt herhjemme”.

I alt blev det for CRI til godt 4.000 timer på Catalina, og det mener han måske godt kan være verdensrekord for piloter. Der er nok en del teknikere, der har fløjet en del flere, men som pilot var 4.000 timer rigtig mange – ”men det var spændende, og det var godt,” føjer han til.

Da Catalina-æraen sluttede i 1970, kom han på C-47 og C-54 og havde nogle dejlige flyvninger – især med C-54, som var en del hurtigere end både Catalina og C-47, og som bragte dem ganske meget rundt i verden.

I 1972 kom CRI til Søndre Strømfjord som forbindelsesofficer til amerikanerne på basen indtil november 1974. Men som forbindelsesofficer havde man også en hel del andre opgaver, for på flere måder virkede man også som en slags borgmester på stedet, og dermed var man f.eks. den, der skulle foretage vielser, og man skulle læse juleevangeliet i kirken. Og når der var valg til folketinget, var man den, der dér på stedet skulle stå for stemmeafgivningen.

Efter endnu en periode i ESK 721 kom CRI til Avnø som instruktør på Flyveskolen. Tilbage igen til Værløse og C-47, og endelig fik han et ønske opfyldt om at komme til at flyve de nyan-skaffede Gulfstream G-III, indtil han i 1984 gik på pension. ”Men selv efter så mange år drømmer jeg stadig næsten hver nat om flyvning sammen med kammeraterne og kollegerne. For i virkeligheden var det jo sådan, at efter de mange år, så kendte vi næsten vores besætningsmedlemmer bedre end vores familiemedlemmer, for vi var jo sammen med dem i tykt og tyndt, i de gode oplevelser, og når situationen var anspændt, og vi skulle arbejde sammen under stort stress. I dag er der krisehjælp med psykologer til rådighed, så snart mennesker kommer ud for farlige og ubehagelige situationer. Vi klarede det ved at snakke om det indbyrdes. Det virkede, men det betød også, at vi kom meget tæt på hinanden.”

BAaA



100 dage hjemmefra - om året

John Elo Madsen

er bedre kendt i eskadrillen som Masimut, der er det navn, han fik under en "dåb" engang på Grønland.

Han startede i Flyvevåbnet i 1960, og efter at han var blevet uddannet som flymekaniker, kom han til Aalborg og arbejdede på F-86 i ca. to år. Så kom han til Værløse og begyndte at arbejde på Catalinaen i det, der blev kaldt Hydværkstedet. I august 1966 blev han overført til ESK 721 og begyndte at flyve med Catalina - de første år som 2. mekaniker og derefter som flightengineer - indtil 1971, da Catalinaen blev faset ud. Dermed var han en af de fire-fem flightengineer'er, der blev i overskud, og Masimut var den yngste af dem og dermed den, der stod bagest i rækken, når der skulle tildeles nye job på C-47 eller C-54.

Men så kom den lille Hughes 500 helikopter ind i billedet, og det var Masimuts mulighed for igen at få noget at lave, nemlig ved at komme til at flyve med den. For, som han siger: "De her hærpiloter, som skulle lære at flyve med den, de var ikke rigtig vant til at flyve sådan nogle store flyvemaskiner, så i den første tid skulle der altid være en tekniker med. Der var jo både radio og instrumenter, og det var de jo slet ikke vant til fra de Piper Cubs, som de havde fløjet med hidtil." Da Hærens Flyvetjeneste blev flyttet til Vandel, var Masimut med et halvt års tid. Men det var ikke rigtig ham at gå rundt derovre i det jyske, og derfor besluttede han at søge tilbage til Hangar 7 på Værløse, hvor der stadigvæk blev lavet eftersyn på helikopterne. Så kom imidlertid Hercules-flyene med en hel del nye, spændende muligheder, og Masimut kom til at arbejde på den. Der var dog bare et problem - på det tidspunkt var han sergent, og der var kun én stilling åben på Værløse som seniorsergent, og den var lovet ud til en anden. Og da normeringen ikke gav plads til, at han kunne fortsætte som sergent, fik han at vide, at han kunne blive konstabel igen. Det gav selvfølgelig anledning til nogle spekulationer, men da det stod klart, at der ikke var arbejde at få i det civile som flymekaniker, og da han fik garanti for, at der ikke ville blive ændret ved lønnen, sagde han ja til det. Umiddelbart efter blev der så søgt nye folk til uddannelse som loadmaster, og efter et kursus i England kom han - sammen med tre andre - over på dette job i ESK 721. Men dér stod man med et nyt problem. Man fandt nemlig ud af, at man kunne ikke bruge konstabler i den funktion; for når de var ude på missioner og skulle indkvarteres, så var det nødvendigt, at de var befalingsmænd. Der var ikke andet at gøre,

end at udnævne ham som sergent en gang til, og efter et arbejdslederkursus blev han senere udnævnt til oversergent. Derefter var der ikke længere problemer ved at flyve som loadmaster. Og det blev han så ved med til år 2000, da han gik på pension efter 40 år i Flyvevåbnet og lige godt 10.000 timer i logbogen. Det runde timetal på de 10.000 blev nået under en afslutningsflyvning på Grønland inden pensioneringen, og det blev behørigt markeret på Sdr. Strømfjord med kaskader fra Brandvæsnet ved landingen og efterfølgende servering af lagkage og champagne.

I det hele taget har Grønland en stor plads i Masimuts hjerte, og noget af det, han helst ser tilbage på fra årene i Flyvevåbnet, er flyvningerne på Østgrønland, når der blev udlagt depoter for Siriuspatruljen. Naturen i de egne og bevidstheden om, at man stort set er den eneste, der har betrådt jorden på de forskellige steder, giver helt særlige følelser. Depothytterne ligger i de fleste tilfælde tæt på, hvor der i sommertiden er åbent vand, som der kunne landes på. Derefter blev forsyningerne af tørfisk, kul og meget andet sejlet ind i en lille robåd og båret op til hytten, og efter sådan en tur lignede man nærmest en kullemp, og man lugtede langt væk af tørfisk. Men besætningen var sine egne herrer, for nok var der en klar opgave, der skulle løses, men hvordan de ville gøre det, måtte de selv finde ud af. "Og som vi somme tider sagde i spøg: Vi flyver lige efter morgenmaden kl. 13.00. For det kunne da godt være, at vi en gang imellem sov lidt længe om morgenen, men så kunne vi jo bare flyve om aftenen. Der var jo ingen andre involveret i det, og det var meget længe lyst".

Med Hercules'en var nogle af de bedste ture efter Masimuts mening, når der blev fløjet juledrop til Grønland. Ind imellem forekom der også nogle pudsigheder med det store fly, som da de efter en tur til Mellemosten skulle mellemlande og overnatte på Cypern. Når flyet står på jorden, skal der sættes nogle "propper" i indtagene til motorerne. Der er højt op til dem, og for at nå derop, skal man stå på en stige. Dernede på Cypern blev de enige om, at det måtte være yngste flightengineer, der skulle klare den opgave. Det var Masimut, der var den yngste. Han var da 53.

Tilværelsen som loadmaster kunne være lidt af et anstrengende rækkerliv. Det var ikke ualmindeligt, at man efter en tredages tur til Grønland lige kunne nå hjem og skifte tøj, inden man næste dag blev sendt af sted igen f.eks. til Cypern i et par dage og umiddelbart derefter til Grønland igen i måske otte dage. Man er væk i rigtig mange dage, siger Masimut, som har regnet ud, at han i de 25 år, han fløj med Hercules, var væk hjemmefra i omkring 100 dage om året.

BAaN



Med FLV til 65 lande

Bent Mønster Jørgensen

havde en 37 år lang karriere i Flyvevåbnet som flymekaniker og maskinist i ESK 721. Dermed er han nok den, der har været der i længst tid.

Han startede med at flyve Catalina på Grønland, og ind imellem fløj han også C-54. Fra 1970 til 1975 fløj han desuden C-47. I 1975 kom han til uddannelse som loadmaster på C-130, og endelig blev han i 1978 flightengineer/maskinist på C-130, og som sådan blev det derefter til 29 år og 8.000 flyvetimer. Samlet har han fløjet lidt mere end 10.000 timer.

Som maskinist på C-130 har man ganske meget at lave, fortæller Bent. To timer før piloterne kommer om morgenen, går han i gang med at tjekke flyet og alle systemerne af. Under flyvning sidder han imellem piloterne og holder øje med, at de ikke gør noget, som de ikke må. De kan f.eks. komme til at flyve enten for stærkt eller for langsomt. Det er også maskinisten, der løbende holder styr på brændstofforbruget, og det er ham, der vælger, hvilke af flyets seks tanke der bliver fløjet på. At det bliver gjort rigtigt, er vigtigt af hensyn til flyets balance. Alt hvad der hedder trykkabine og varme, elsystemer og afisningsystemer sorterer også under ham, samtidig med at han overvåger alle motorinstrumenter. Dermed kan piloterne alene koncentrere sig om at styre flyet, og specielt under lavflyvning, men også i andre situationer er det vigtigt, at de hele tiden kan have blikket rettet ud af cockpittet.

En helt speciel opgave påhviler maskinisten, når der f.eks. skal landes på Station Nord. Her er alt hvidt – både bane og omgivelser. Under de omstændigheder er bedømmelse af afstande og højde alene ved synets hjælp næsten umulig. Så er det maskinisten, der løbende aflæser radarhøjdemåleren og uafbrudt fortæller, hvor langt der er ned til banen, ligesom han fortæller, hvor høj hastigheden er. Piloterne kan derfor koncentrere sig hundrede procent om at kigge ud. Det kræver et virkelig godt samarbejde i cockpittet. "Men vi lærte hinanden at kende utrolig godt inden for eskadrillen," fortæller Bent. "Vi var jo ikke så mange på hver af funktionerne – som regel kun seks maskinister og seks skippere og et antal andenpiloter til de tre fly – til tider kunne der være lidt flere, men det skete også, at der var færre".

For Bent Mønster Jørgensen som for mange af de andre, der gennem årene har været i ESK 721, er der tilbragt meget tid på Grønland – for hans vedkommende blev det sammenlagt til ca.

fem år, men aldrig mere end allerhøjst syv uger ad gangen.

Andre godt to år er tilbragt på kurser og under simulatortræning i USA, hvor Bent i den forbindelse har været i 25 af de amerikanske stater. For piloter og maskinister på C-130 er det et krav, at de gennemgår simulatortræning minimum én gang om året. Og gennem flere år fungerede Bent som instruktør på simulatorerne, så hver gang der skulle uddannes en ny maskinist, var han af sted til USA med vedkommende. Derfor kunne der nemt blive tale om både to og tre ture på et år.

Alt i alt har flyvningen med Flyvevåbnet bragt Bent rundt til ca. 65 forskellige lande i verden. I 1968 kom han hjem fra Grønland i februar måned og blev tilbudt at komme med på flyvninger for Røde Kors under Vietnamkrigen. Det foregik for det danske flyvevåbens vedkommende med tre C-54'ere, og det betød ture så langt bort som til Phnom Penh i Cambodia med en flyvetid frem og tilbage på 72 timer, hvor lasten var operationsudstyr, tæpper o.a. Der kunne ikke fås overflyvningstilladelse i Tyrkiet, så efter en mellemlanding i Grækenland måtte der flyves til Bahrain, videre til Karachi i Pakistan, over Calcutta i Indien til Bangkok og endelig derfra til Phnom Penh. Og så nogenlunde samme vej tilbage.

Dengang var der generelt ikke noget, der hed max. arbejdstid og crewrest, fortæller Bent. Den ene dag kunne der blive fløjet 14 timer og den næste 11½. Sådan var det bare, og ingen tænkte over, om det egentlig burde være anderledes. Overarbejde, som kunne/skulle afspadsreses, var et ukendt begreb.

Bent var også med på Røde Kors-flyvningerne i Sudan, hvor de boede i Khartoum i en måned. "Der var varmt," fortæller han. "Når vi stod op ved femtiden om morgenen, var der 39 grader varmt, selv om det var bælgravende mørkt. Og i løbet af dagen blev det endnu meget varmere."

Jo, oplevelserne var mange gennem de 37 år i Flyvevåbnet. Det samme var de mange gode venskaber. Og ikke mindre de mange gode historier. Og ved afskedssammenkomsten i forbindelse med Bents pensionering kom en af hans gamle eskadrillechefer og sagde, at hvis ESK 721's historie nogen sinde skal skrives, så var Bent manden, der skulle gøre det. "Men du gør det ikke! Du gør det ikke!" blev der fløjet til med eftertryk.

BAaN

”Den kvarte verden rundt”



Bent Jørgensen

bliver i det daglige kaldt JEN. Han startede sin flyvevåben-karriere i Skrydstrup i august 1974, og i 1976 kom han til Flyvertaktisk Kommando som signal-fjernskriveroperatør. Der var han så indtil 1987. Da rykkede han til ESK 721 i Værløse og blev flyradiooperatør, og i dag har han fortsat status som systemoperatør, som det hedder nu, på Challenger og har desuden fløjet på

C-130H og Gulfstream III, og i alt har han 6.500 flyvetimer.

Foruden at være systemoperatør på Challenger har han også varetaget opgaven som cabinattendant i forbindelse med VIP-flyvninger. Den opgave består bl.a. i at servere kaffe med blødt brød. Men de to opgaver tilsammen har i årenes løb bragt ham ”den kvarte verden rundt”, som han selv udtrykker det. Vestpå har det været så langt væk som Las Vegas i Nevada, når Flyvevåbnet har været på Øvelse Red Flag, og i Cold Lake i Canada til Øvelse Mable Flag. Det har i disse tilfælde drejet sig om taktiske flyvninger med Herculesen, hvor det er radiooperatørens opgave at holde udkig efter fjendtlige fly fra en kuppel over flightdækket, hvor man iflg. JEN har verdens bedste udsigt hele vejen rundt. En anden opgave under disse taktiske flyvninger er at kommunikere med AWACS-flyene, hvorfra de har den store om-

rådekontrol. Østpå har han været i så fjerne egne som Kirgisistan og Afghanistan. Nordpå har han været så langt, som man kan komme, nemlig over Nordpolen på en mission med Gulfstream. Og endelig sydpå har turene strakt sig så langt som til Dafur-provinsen i Sudan på en VIP-tur med Hercules. Det er yderpunkterne, men imellem dem har der i årenes løb været et utal af forskellige andre destinationer.

Det har naturligvis – foruden en masse hårdt arbejde – givet mange gode oplevelser. En af de mest spændende var i forbindelse med en VIP-tur. Det er jo oftest sådan, at man kommer lidt halvsent til en eller anden lufthavn. Så er der en køretur til et hotel og en gåtur til en restauration for at få lidt at spise. Og så ellers tilbage på køjen for at være klar til det næste ben tidligt den følgende morgen. Man når sjældent at se ret meget af landet. Men lidt anderledes var det på en tur til Tel Aviv, Kuwait og Cairo, hvor der var en overliggedag hvert sted, og det gav for en gangs skyld mulighed for at føre sig frem som turister. JEN vil sent glemme opholdet i Tel Aviv. Det er jo ganske langt mod syd, og selv om det var i februar måned, så havde de forventet pænt lune temperaturer. ”Men vi stod i den eneste snestorm, de havde haft i Tel Aviv i 47 år, og vi var i små sko og tynd jakke, så vi måtte gå ind på en café og købe os en kop kaffe for at få varmen,” fortæller JEN. De samme forventninger til temperaturen havde de ved ankomsten til Kuwait; men det var kort tid efter den første Golf-krig, hvor de mange oliebrønde var blevet brændt af, så luften var stadig fyldt med tætte røgskyer, som tog en masse af solen. Så også dér var der faktisk ganske køligt. Anderledes var det heldigvis i Cairo, hvor de havde en dag, hvor de med korte skjorteærmer kunne tage ud til pyrami-

Til Øvelse Maple Flag i Canada



I Afghanistan med forsyninger





Med Gulfstream til Nordpolen

derne og på en sejltur på Nilen.

Under VIP-turen til Darfur-provinsen i Sudan landede de i en lille international lufthavn. Luft-havnsskiltet var næsten lige så stort som landings-banen. "Kigali International Airport", stod der. Mens de to VIP'er, udenrigsministeren og for-svarsministeren, blev fløjet med helikopter ud på besøg i området, så blev der mulighed for, at også besætningen kunne tage på sightseeing. En af FN-medarbejderne på stedet kørte dem ind til by-en – nåh ja, by og by; det var vel nærmest en lille landsby, hvor alt var ørkenfarvet af støv. "Men det, der slog mig," siger JEN, "var, at alle kvinderne gik i nogle lange kjoler af et tyndt og utroligt farvestrålende og smukt stof. Netop i disse temmelig triste og ensfarvede omgivelser var disse kjoler fantastiske iøjnefaldende. Sådan et syn glemmer man aldrig".

Men der har også været rigtig barske oplevelser. JENs første egentlige SAR-mission med Hercules var i forbindelse med brandkatastrofen på "Scandinavian Star". De var ude i området allerede ved solopgang ved femtiden om morgenen, og de lå og kredsede over skibet frem til ved middagstid for at dirigere og koordinere flyvningerne med de mange helikoptere, som deltog i redningsarbejdet. "Det var virkelig en voldsom opgave at blive kastet ud i, den allerførste gang man var af sted på en SAR-mission," siger JEN.

I august 1996 var JEN i Luftgruppen på Grønland, da en af Flyvevåbnets Gulfstream styrtede ned på Færøerne. Dagen efter "da vi jo faktisk gik og græd alle sammen", blev de kaldt ud på en eftersøgning i Angmagssalik-bugten efter en båd, der var forsvundet. "Vi måtte selvfølgelig tage af sted," siger JEN. "Men da vi taxiede ud til start, måtte vi stoppe op et øjeblik, fordi piloten lige skulle have tørret øjnene – bogstavelig talt. Vi kom i luften og fløj ud over bugten, men ærlig talt, så tror jeg ikke, at vi var hundrede procent effektive. Vores tanker var et helt andet sted. I øvrigt så vi i Angmagssalik-bugten netop den dag så mange hvaler, som jeg aldrig har set før eller siden.

Siden 2006 har JEN ved siden af sin tjeneste



På VIP- og havmiljøflyvninger med Challenger

som systemoperatør på Challenger fungerer som havmiljø-specialist i ESK 721. Det betyder, at han i samarbejde med Søværnets Operative Kommando (SOK) koordinerer Forsvarets havmiljømæssige indsats, hvor ESK 721 i 2010 skal gennemføre 450 timers inspektionsflyvninger med Challenger. Det er i dag en indsats, der sker i et omfattende internationalt samarbejde i HELCOM (Helsinki Commission), som dækker Kattegat og Østersøen, og i Bonn-aftalen, der dækker området fra Skagerak og helt ned til Den Engelske Kanal. Der er jævnligt møder i disse to fora, hvor JEN sammen med en kollega fra SOK repræsenterer Danmark.

Indsatsen for havmiljøet har for Flyvevåbnets vedkommende stået på siden år 2000, og det har kunnet konstateres, at siden da er antallet af olieudslip og oliemængderne fra skibe klart for nedadgående, så der har helt klart kunnet registreres en positiv effekt af indsatsen. "Det er godt nok kedeligt at flyve en fem timers havmiljø-flyvning, hvor vi ikke ser noget som helst andet end en masse vand," siger JEN. "Men det er jo godt for miljøet. Det er kedeligt, ja; men vi vil helst ikke se noget, for det dokumenterer jo, at der er god mening i, at vi er der."

Flyvevåbnet har noget virkelig effektivt udstyr til løsning af opgaven. Det er f.eks. en SLAR (side-looking airborne radar), som lidt groft sagt kan "se" olie på havoverfladen. I virkeligheden er det nu ikke olien som sådan, at radarudstyret kan se, men derimod den dæmpende virkning på bølgerne, som det har, når der flyder olie på dem. Man har også god gavn af den FLIR (forward looking infra red), som Challenger-inspektionsflyet nu er udstyret med, ligesom man har et særdeles godt kameraudstyr, som bruges til at samle bevismateriale med i form af fotos og video af skibe, der udleder olie. Når der konstateres udledninger, tages der også en radiosnak med besætningen på skibet for at få flest mulige oplysninger om, hvad der foregår. Og det kan være meget vigtige oplysninger, man får frem gennem en sådan snak med skipper eller styrmand. De kan f.eks. oplyse, at det

drejer sig om, at de er ved at vaske tanke efter at have sejlet med vegetabilsk olie, og det er helt lovligt. Det kan i enkelte tilfælde blive aktuelt at nedkaste en bøje med en beholder, der opsamler en prøve af olien, og som derefter kan afhentes med helikopter, med en redningsbåd fra en af redningsstationerne eller eventuelt med et af Søværnets skibe til nærmere analyse. Det er så Søværnets jurister, der vurderer, om det samlede bevismateriale er af en sådan karakter, at det er noget, man kan gå videre med i det civile retssystem i en retssag mod skib og rederi. Og hvis det kommer til en retssag, er det ikke ualmindeligt, at Challenger-besætningen indkaldes som vidner – i nogle tilfælde i udlandet.

JEN nævner, at der er forskellige ting, som kan få det til at se ud som olie fra luften. Det gælder f.eks. i forårssæsonen, hvor de har været ude for, at skyer af pollen fra de svenske birkeskove har lagt sig på havoverfladen med en virkning fuldstændig, som om det var olie. I den situation kan erfaring naturligvis have betydning. Og jævnligt deltager Challenger-besætningerne i store øvelser sammen med alle relevante myndigheder: Søværnet og Marinehjemmeværnet, Beredskabet og Politiet samt kommunerne. Det er ikke mindst kommunikationen mellem de forskellige enheder, der bliver afprøvet under disse øvelser; men fra skibene øver man sig også i med flydespærringer og andet at samle "olie" op fra havoverfladen. Nu er det jo sådan, fortæller JEN, at ikke engang til øvelsesformål må der ledes olie ud i de danske farvande. I stedet bruger man popcorn, som på vandet opfører sig fuldstændig på samme måde, som olie gør. "Det har den store fordel, at det forurener ikke, og mågerne er glade".

Det skal naturligvis også nævnes, at ESK 721 flyver fiskeriinspektion med Challenger ved Færøerne og Grønland. Det bliver som regel gjort i forbindelse med flyvninger til udstationering i Luftgruppe-regi på Sønder Strømfjord. Undervejs bliver der udført inspektion omkring Færøerne, og derefter foretages der optankning i Island før den sidste del af turen til Grønland. Og mens flyene er i Grønland, flyves der bl.a. fiskeriinspektion og suverænitetshævdelse for Grønlands Kommando, ligesom man har et SAR-beredskab, der flere gange har vist sin effektivitet bl.a. ved, at det ved hjælp af flyets radar lykkedes at finde en videnskabsmand, som var kørt i stå med sin snescooter langt inde på indlandsisen og havde været savnet i flere døgn. Hvad suverænitetshævdelsen angår, flyves der som tidligere omtalt helt op til Nordpolen, og det er jo noget, der har betydning bl.a. i forbindelse med de diskussioner, der foregår med Canada om suveræniteten over den lille Hans Ø.

Der er dog ikke blot tale om diskussioner med Canada. På flere områder er der tale om et nært samarbejde – også når det drejer sig om flyv-

ningerne i området. Og det er jo meget aktuelt på baggrund af den globale opvarmning at drøfte og endda planlægge for de situationer, der kan opstå, hvis f.eks. et af de stadig flere og flere krydstogtskibe med mange passagerer om bord, som kommer i de arktiske farvande, skulle komme ud for en ulykke. I den forbindelse har danske Challenger-fly været på besøg på pladser helt oppe i det nordligste af Canada for at forberede sig på situationer, hvor der bliver anmodet om hjælp i de egne.

BAaN

Oversergent Bent Jørgensen (JEN) sætter sine radioer op efter start fra Værløse på en fiskeriinspektionsflyvning i Gulfstream F-249 den 17. juli 1989.

Foto: S. Hartov.



Vigtigt vidensregnskab



Alf Sondrup Andersen

startede i 1980 på Flyvestation Aalborg, hvor han efter endt uddannelse blev klarmelder på F-104 i Eskadrille 726. I 1985 drog han til Værløse, hvor han var, indtil man lukkede dér i 2004 – ja, faktisk var Alf den, der som den sidste vagthavende

officer lukkede Værløse som flyvestation. Derefter vendte han tilbage til Aalborg, hvor han har været siden, og hvorfra han regner med til sin tid at skulle pensioneres.

En af de gode oplevelser fra tiden som klarmelder var, da eskadrillechefen PED på et tidspunkt som fungerende stationschef fik den gode idé at give Alf og de andre af eskadrillens smede et tilbud om en tur med en F-104. Det var et tilbud, som Alf ikke lod sig byde to gange. Han sagde straks ja, og efter et grundigt lægecheck på infirmeriet kom han så i luften med REM i forsædet. "Jeg brækkede mig ikke," siger Alf; "og det har jeg vidner på."

Det var i det hele taget lige fra første færd en spændende tid i 726, fortæller Alf, for da han i 1982 havde været på klarmelderkursus, skulle han som alle de andre til prøve, først en skriftlig og derefter en mundtlig, og dér sad bl.a. M-officeren Gunnar Albrechtsen i bedømmelseskomiteen, og da prøven var overstået, kom han ud og sagde: "Ved du hvad; nu kan du godt gå hjem og pakke din mosters sommertøj, for på mandag morgen, da står du oppe i Bodø sammen med Silver, og så skal I flyve deroppefra i fjorten dage med to fly". Så den første klarmelding for Alfs vedkommende, hvor han "skrev for" en F-104, var på Bodø i Nordnorge. "Det var en fin tur", siger han. "Vi læssede to hovedhjul og et næsehjul, en LM3-plattform, dvs. en computer til INS-navigationsystemet, samt en donkraft og vores egen bagage i "Gulfen", og så drøned vi ellers nordpå. Hvad det dér med donkraften angår, turde vi ikke rigtigt løbe an på, at nordmændene havde en, vi kunne låne, for på det tidspunkt havde de på det nærmeste udfaset deres F-104'ere, og desuden brugte de en anden størrelse hjul. Men det blev en tur uden et eneste problem."

"Det var, før de begyndte at "smide"



Helikopteren - - "en stor dyngge reservedele i tæt formation"

104'erne," mindes Alf. "En overgang "smed" de dem i rå mængder i landene rundt omkring os. Faktisk har jeg selv set en 104'er skvatte ned. Det var i begyndelsen af 70'erne oppe i Thisted Bredning, og altså en del år før jeg selv kom i blå uniform. Den havde været ude på en prøveflyvning, og så havde den fået et kompressor-havari på vej op langs Vestkysten. Motoren var stoppet et par gange, hvor det lykkedes for piloten at få gang i den igen. Så valgte han at søge nærmeste vej hjem ved at gå ind gennem Limfjorden. Men dér stoppede den så igen, og jeg så, hvordan flyet slog smut hen over fjorden, og dele af det slog ind i brinken lige ved siden af en badebro, hvor der var en del skolebørn, og det var lidt af et mirakel, at ingen kom til skade – heller ikke piloten, som havde ladet sig skyde ud med katapultsædet."

"Dengang kendte jeg havnefogeden i Thisted," fortæller Alf videre. "Han havde byens hurtigste speedbåd, og han havde også set styrtet, så han pilede af sted i sin båd for at komme til hjælp. Et stykke ude fandt han en mand, der lå og pjaskede rundt i en gummibåd, og ham fik han hurtigt trukket op til sig i båden. Den arme mand gjorde godt nok lidt modstand, men han blev lynhurtigt sejlet ind til byen, og det var først, da de var kommet op på kajen, at havnefogeden fandt ud af, at det var en fransk turist, han havde fået fisket op."

I 1985 søgte Alf så til Værløse, fordi der var mulighed for, at hans kone kunne få noget arbejde derovre. Jobbet for Alf var som helikoptertekniker efter et maintenance-kursus og senere et klarmelderkursus på Lynx. Det kunne synes som noget af en overgang fra jettfly til helikopter, men dertil siger Alf, at forskellen på de to flytyper jo bare er den, at en helikopter er "en stor dyngge reservedele i tæt formation". Man kan også sige det på den måde, at en C-130 er et fly, mens en helikopter er en flyvemaskine, mener han. Eller slet og ret: arbejdsmæssigt er der såmænd ikke den store forskel.

Arbejdet med Lynx betyder, at man ofte er



Årene i Nordatlanten med Lynx bød på barske oplevelser.

flyvende tekniker under togterne med inspektions-skibene i Nordatlanten og i de grønlandske farvande. Som 2. tekniker er man den, der fra pladsen bag piloten og 1. teknikeren passer hele helikopterens maskineri og får det til at fungere optimalt. Desuden har man opgaven som hoist-mand – altså den, der under redningsmissioner hejser folk op og ned. Som redningsmand har man en svømmedykker med fra skibet. På forskellige måder gav dette for Alfs vedkommende nogle barske oplevelser, og han siger helt klart, at "til sidst blev jeg sgu bange for at flyve med dem". Derfor søgte han efter nogle års forløb over i Hangar 7 på Værløse, og da han allerede før sin tid i Flyvevåbnet havde en uddannelse som industrielektriker, kom han ind på Elværkstedet, hvor hans opgave ret hurtigt blev som underviser i elsystemer – en opgave, som han har endnu den dag i dag; men efter at Værløse lukkede, er det nu på Aalborg.

Gennem årene har de nye opgaver og nye flytyper betydet nye krav om uddannelse, og det har bragt Alf på kurser både i England, USA og Canada.

"Alt i alt har det været en brav tid," siger han; "det må jeg nok indrømme!"

"Men", føjer han til, "- og det vil jeg have lov til at sige - at jeg er bekymret for den måde, tingene har udviklet sig på.

Jeg går i dag bl.a. som kvalitetsinspektør, og i den forbindelse synes jeg ikke, at jeg ser den samme entusiasme, som folk havde tidligere, og som skabte en stolthed i forhold til deres arbejde. Kulturen har ændret sig, og folk har ændret sig. Det er noget, der gælder generelt i samfundet – ikke blot i Flyvevåbnet - men det er nødvendigt at forholde sig til det i Flyvevåbnet.

"Der er behov for en positiv holdning til det begreb, der hedder vidensregnskab. Hvis man f.eks. tager en enhed som den tidligere C-130 dok på Værløse med dens ca. 36 meget erfarne mand, så kunne den repræsentere et vidensregnskab på måske 360 år eller mere. I dag er der nok stadig 36 mand i den tilsvarende dok, men deres vidensregnskab repræsenterer måske bare 70 år.

Men der forventes/kræves stadig den samme produktivitet af dokkens 36 mand, og det kræver stor fokus at få det til at hænge sammen".

BAaN

Vidensregnskabet i C-130 dokken i Værløse repræsenterede måske 360 år.

I dag er det samme regnskab langt lavere.



NIKE Tactical Control Officer (TCO)



**Holger Thuesen
(TUE)**

Uddannelsen

Danmark opererede med NIKE systemet fra 1959 og til 1983, indledningsvis i Hæren indtil 1962, hvorefter det overgik til Flyvevåbnet. TCO uddannelsen er blevet gennemført forskel-

lige steder med start på Fort Bliss, El Paso, Texas – senere fra 1962 blev kommende TCO'er uddannet på Flyvevåbnets Officersskole og så igen først i 70'erne tilbage til Fort Bliss. Der var taget en politisk beslutning i 1978 om NIKE systemets nedlæggelse, hvorfor der ikke efter dette tidspunkt blev uddannet flere TCO'er til NIKE.

Da jeg havde været både operatør og tekniker i afskydningsområdet, ville jeg gerne på Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) i 1970 og derefter virke som TCO. Efter afgang fra FLOS måtte jeg og andre vente, før der var pladser på kurset i USA. Jeg var herefter ABC-officer i et par år – men kom så på kursus i foråret 1975.

Det var naturligvis en stor oplevelse at se og opleve "Guds eget land", uagtet jeg havde været der nogle gange i 60'erne på Annual Service Practice (ASP) som Non-Commission Officer (NCO). TCO kurset var på ca. 13 uger med frihed fra fredag kl. ca. 1300 til mandag kl. 0800, hvorfor der var tid til at komme rundt og se seværdighederne. Med de store afstande er man nødt til at have en bil. Daværende kaptajn, nu oberstløjtnant Peter Lungholt (PEL) og jeg købte en Cadillac

TUE's og PEL's Cadillac fra 1968



Undervisningsbygning på Fort Bliss.

lac fra 1968 til 700\$ og solgte den tilbage for 400 \$ efter tre måneders brug.

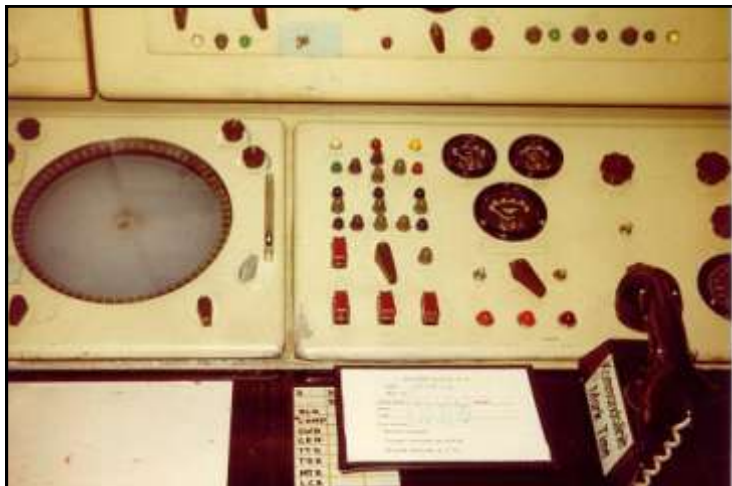
Klassen bestod af 20 M/K - 16 amerikanere, 2 nordmænd og 2 danskere. Der var teori og praktik i en skøn blanding med teoretiske prøver hver fredag. Disse prøver skulle bestå med mindst 70% rigtig besvarelse, ellers var det "study hall" om aftenen og så ny prøve. Var resultatet stadig under de stillede krav, skulle man ikke møde til undervisning næste morgen.

Danske officerer har altid klaret sig godt på disse kurser. Normalt blev de nr. 1 eller nr. 2 – eller i hvert fald lå de i den bedste tredjedel af klassen.

Beredskab

Det overordnede ansvar for raketberedskabet lå hos en raketoperationscentral (ROC) i et bunkeranlæg i Ejbybro i Vestvolden ved København. Denne funktion blev senere overført til Sector Operation Center (SOC) i Vedbæk. TCO var ansvarlig for, at det af ROC/SOC beordrede beredskab blev overholdt. Beredskabet for de 4 NIKE-enheder var i starten etableret således, at en enhed var i det samme beredskab én uge ad gangen. En enhed var på 5 minutter, en på 15 minutter, en på 6 timer og en på 12 timer. Såfremt enhederne på de højeste beredskabsgrader meldte sig "non operational" f.eks. fordi en hovedkomponent var ude af drift, blev enheden i det næsthøjeste beredskab kaldt op. De to enheder på højeste beredskab skulle foretage daglige checks og 6-timers checks. De to øvrige skulle udføre henholdsvis ugentlige og månedlige checks og foretage fejlretning af evt. akkumulerede småfejl samt gennemføre vedligeholdelse af al grundlæggende militær uddannelse (GMU) i disse perioder.

Ved 6-timers checks kontrollerede man, om de enkelte komponenter lokalt overholdt de tekniske specifikationer og derved virkede optimalt. Denne prøve blev afsluttet med nogle integrerede checks, bl. a. "simultaneous track", hvor mis-



TCO operationsplads



Tracking Station

silfølgeradaren (MTR) blev sat fra beacon track til skin track og målfølgeradaren (Target Ranging Radar (TRR) og blev fastlåst og fulgte samme mål; herefter kunne man på den analoge computer aflæse, om radarerne gav de samme resultater.

Et andet check var "Course 2", som var en simuleret afskydning. Her blev TTR sat til "point in space", og MTR "troede", at der var et missil, hvorefter MTR operatøren indlagde en fiktiv hastighed. Herefter kunne man aflæse på den analoge computer og plottebordet, om systemet overholdt de fastsatte specifikationer.

De to nævnte integrerede checks kunne endvidere "fotograferes", hvorefter billederne skulle fremkaldes, og nu kunne TCO analysere de to checks mere nøjagtigt end ved at aflæse direkte på den analoge computer.

Ved de to enheder i 5 og 15 minutters beredskab var der et beredskabshold på 24 timers

vagt, som bestod af ca. 20 mand, som kunne forvente, at de på alle tider af døgnet kunne blive beordret i en øvelsessituation "Blazing Skies". Det var ikke unormalt, at der blev gennemført seks "Blazing Skies" i døgnet á ca. én times varighed. Mange beredskabshold gik "kineservagt", hvilket indebar, at man havde vagt hvert andet døgn, 14 dage i træk året rundt. Der var til stadsighed tre mand i hele enheden, som lyttede på kommuni-

kationsmidlerne, og hvis en operatør blev taget i at sove på vagt, var straffen 10 dage bag tremmer.

Enhederne var ofte udsat for beredskabskontrol af Luftværnsgruppen (LVG), hvilket bestod af en gennemgribende fysisk kontrol benævnt Operational Readiness Inspection (ORI). Det var de to enheder i højeste beredskab, der på alle tider af døgnet kunne forvente denne uanmeldte ORI. ORI-holdet bestod af 5-6 personer, der foretog en grundig gennemgang af hele systemet for at konstatere, om enheden var operativ og levede op til det fastsatte beredskab. ORI blev gennemført efter gældende NATO regler.

Director Station med pladser for søgeradaroperatør, TCO, computeroperatør og switchboardoperatør.



Da NATO undervejs ændrede terminologi på forskellige områder, blev betegnelsen ændret til Operational Readiness Evaluation (ORE). En gang om året måtte man forvente en "Command ORE", hvor evaluatorene kom fra NATO.

Beredskabssystemet blev ændret flere gange i tidens løb og derved tilpasset det aktuelle trusselsbillede. NIKE beredskabsæraen sluttede med udgangen af 1982 med to enheder (ESK 533 og 534), som skiftede beredskab hver 14 dag, hvor den ene var på 6 timers (dog i dagtimerne 3 timers personel-/30 minutters materielberedskab) og den anden på 12 timers beredskab. Der var nu ingen beredskabshold i døgn-drift, men kun personel til daglig tjeneste.

Træning

Enheden trænede naturligvis i krigsopgaven igen, igen og igen ved at gennemføre proceduren i et engagement. Det hele skulle jo gerne sidde i rygraden, både hvad angår betjeningen af systemet, og hvad bestemmelser/direktiver foreskrev for iværksættelse af engagement.

LVG rådede over en simulator, som var en slag sættevogn – kaldet T-1. Den gik på skift en uge ad gangen mellem de fire enheder. T-1 havde seks "target"-generatorer og var i stand til at transmittere diverse elektronisk jamming. Afviklingen af disse programmer blev kaldt Tactical Effectiveness Evaluation (TEE) og havde en varighed af ca. 30 minutter, så der kunne gennem-

føres mange programmer i løbet af en arbejdsdag. Megen tid gik også med træning til ASP. LVG enhederne gennemførte "live" skydninger hvert år i perioden 1959 – 1980, dog med enkelte undtagelser. Disse skydninger blev gennemført i Texas og på Sardinien og var en stor oplevelse for såvel operatører som teknikere. Transporten af personel til skydeområ-

derne blev - med undtagelse af nogle få transporter - afviklet af Scandinavian Airlines System (SAS) eller gennemført med Flyvevåbnets egne fly, f. eks. C-47, C-54 og C-130. ASP var en af enhedernes store eksamener, hvor de skulle klargøre systemet fra bunden og indtil klimaksen, som var afskydning af et eller flere missiler. Evalueringen blev foretaget af udenlandske evaluatører på fremmed udstyr og efter NATO bestemmelser. De danske enheder fik nogle ganske flotte resultater.

En anden "eksamen", som der også blev trænet meget til, var Tactical Evaluation (TACEVAL). Evaluering af en TACEVAL blev gennemført af NATO og naturligvis efter NATO bestemmelser og regler. En TACEVAL varede normalt i tre dage, startende med alarmering, hvorefter systemet skulle klargøres op til skydetidspunktet og naturligvis indenfor den fastsatte beredskabstid; ellers var enheden "dumpet". TACEVAL omhandlede ikke blot det operative og tekniske, men var en evaluering af alle områder, f. eks. logistik og evnen til overlevelse.

Briefing

Dagene startede altid med, at TCO gennemførte en morgenbriefing, som omhandlede, hvad der skulle gennemføres den pågældende dag, og hvilket personel der var ansvarlig for hvilket udstyr.

Specielle episoder

Det var jo under den kolde krig, og om Warszawa-pagten allerede var vidende om frekvenser på NIKE radarerne, eller om de blot skulle have dem bekræftet, skal hermed være usagt. Men når vejret havde været lidt blæsende, lå der nogle gange flere østtyske eller polske trawlere lige nedenfor klinten ved Flyvestation Sigerslev (FSNSIG). Jeg har nu aldrig tidligere set så mange antenner på en fisketrawler. TCO undlod derfor at iværksætte træning, således at vi ikke videregav vores frekvenser, som vi var helt sikre på, at de ville opfange. Frekvenserne var fortrolige.

TCO havde to muligheder: enten at få Flyvertaktisk Kommando (FTK) til at sende jagerberedskabet til Stevns med overflyvning af trawlerne, eller at kontakte vagthavende officer (VO) ved Sundets Marinedistrikt (SUM) på Stevnstort for at få trawlerne væk, så vi kunne komme i gang med træningen. "Fiskerne" påberåbte sig en force majeure situation p.g.a. vejret, men der var ikke ret store bølger. VO/SUM ville afsende en hjemmевærns-kutter fra Stubbekøbing, som kunne være i området efter tre timers forløb. Dette måtte TCO tage til takke med. Vi kunne naturligvis ikke leve med denne situation, så vi anvendte TRR, som havde en meget høj frekvens og var meget kraftig. Vi drejede TRR manuelt og med brug af kik-

NIKE Hercules afskydning under en ASP





Flyvestation Sigerslev

kert til at pege lige ned i trawlerne antenner, hvorefter vi tændte magnetronen i to sekunder. Herefter gik der kun fem minutter, så kunne vi se, at personellet på trawlerne løb forvirrede rundt på dækket, og efter yderligere 10 minutter begyndte de at sejle væk. Vi havde jo nok brændt deres krystaller af i modtageren.

Andre gange måtte TCO rapportere, at der kørte en del biler rundt på vejene ved FSNSIG og på Stevns med nummerplade med Corps Diplomatique (CD). I modsætning til trawlerne kunne der ikke gøres noget ved den situation.

FSNSIG havde den procedure om vinteren, at såfremt den røde lampe på Falck stationen i St. Heddinge var tændt, skulle personellet ikke køre til FSNSIG i egen bil, men parkere bag ved Falck stationen, hvorefter VO/FSNSIG ville sende snepløj og lastbiler for afhentning. Vinteren 1977-78 var meget streng på Stevns, og der kom så meget sne, og det begyndte at fuge så kraftigt, at hverken biler eller lastbiler kunne køre på vejene, hvorfor beredskabsholdet ufrivilligt måtte blive på FSNSIG i tre døgn. Det var nu heller ikke noget problem; der var jo både indkvarteringsmuligheder og cafeteria.



NIKE Hercules



Track Supervisor i NKE

Af Arvid Lendal Jørgensen
pensioneret seniorsergent

Operatørfunktionen "Track Supervisor i NIKE" blev oprettet i 1971 efter en større modifikation i NIKE-systemets radarområde. Formålet med modifikationen var at forøge NIKE-målfølgeradarens evne til at imødegå WAPA-kampflyenes hurtigt stigende evne til via avanceret jammeudstyr at "ryste målfølgeradaren af sig" og dermed undgå en nedskydning.

Uden at gå i tekniske detaljer kan det oplyses, at WAPA-flyenes evne til at udføre jamming mod NIKE groft kan opdeles i 2 grupper:

Reflekteret jamming,

hvor et enkelt fly tilstræbte at skjule sig ved hjælp af chaff (sølvpapir). Det skete typisk ved, at det pågældende fly affyrede chaffraketter eller blæste chaff ud af en beholder, der typisk var påhængt en station under vingen. En anden ofte set metode var, at et eller flere ombyggede bombefly udlagde en såkaldt chaffkorridor, hvori et antal kampfly kunne samle sig i et godt skjul for på et givet tidspunkt at bryde gennem chaffen og med denne som baggrund udføre et massivt angreb på danske mål. Disse WAPA-øvelser kørte hyppigt, og de mål, der blev "angrebet", lå i Polen og Østtyskland. Ved at dreje deres øvelsesscenarier 90 grader med uret var der ingen som helst tvivl om, at øvelsen drejede sin om angreb på mål i Danmark.

Transmitteret jamming,

hvor teknikken var at mætte målfølgeradaren med støj og falske signaler.

Her var problemet, at det under denne jamming var meget svært at beregne afstanden til målet og dermed udføre en perfekt nedskydning.

En væsentlig del af den nævnte modifikation i NIKEs radarområde var indfasning af yderligere en målfølgeradar, som under jamming havde det ene formål at levere systemets computer en korrekt afstand til det fjendtlige mål.

NIKE-ildlederens 3 track- radarer, Missilfølgerradar (MTR), Målfølgeradar (TTR) og den nye Afstandsradar (TRR), blev opereret af fem operatører i en karosse (container) kaldet Tracking Station.

Track Supervisoren

var leder af Tracking Station og var fuldt uddannet på alle fem poster.

Under operationer var det hans opgave - ved hjælp af stor erfaring - at guide de øvrige operatører med det formål at holde "steady track" på det fjendtlige mål. Det var et særdeles krævende job under kraftig jamming, og når målet fløj lavt med høj hastighed. NIKE i Danmark var helt klart bedst til nedskydning af tunge russiske bombefly, der fløj i stor højde.

De 4 NIKE-eskadriller lå i højt beredskab med 24-timers vagter, hvor et typisk beredskabsdøgn for Track Supervisoren så således ud:

- Overdragelse fra aftrædende vagthold.
- Daglig eller ugentlig check på udstyret.
- 6 timers prøver, hvor samspillet mellem syste-

mets hovedkomponenter kontrolleres.

- Daglige øvelser (Blazing Skies) og i sjældne tilfælde klar til kamp (Battle Station).
- Uddannelse af nye operatører.
- Simulatortræning, som bestod i, at særligt uddannede operatører i en truck (sættevogn), koblet direkte til operationsvognene, udførte avanceret – men altså simuleret luftkrig mod NIKE-enhederne og de områder, de skulle forsvare.

Om natten var der normalt mulighed for 4-5 timers hvile. Det foregik fuldt påklædt på køjer mindre end 10 meter fra operationsstolen.

Track Supervisoren guidede også sit hold under de mange "live-øvelser", der blev afviklet i både nationalt og NATO regi. Her skal nævnes den store, ugelange årlige øvelse "Brandpil", Flyvevåbnets efterårsmanøvre "Brown Falcon" og kvartalsøvelsen "Blue Moon".

Under disse øvelser var der som regel live jamming. Især Norge og Vesttyskland havde nogle effektive jammefly, men også vores eget T-33 træningsfly har vi set udføre udmærket jamming fra både transmitter- og chaffpods monteret på vingerne.

De årlige NIKE skarpskydninger foregik først på et stort skydeområde i nærheden af El Paso i Texas og blev senere forlagt til Sardinien. Dog blev absolut sidste skydning med NIKE i 1980 igen afviklet i El Paso. Track Supervisoren havde ansvaret for at stille til disse skydninger med et særdeles veltrænet og højt kvalificeret operatørhold i Tracking Station. Et godt resultat for enheden, som ikke alene konkurrerede med de øvrige danske enheder, men også med enheder fra de mange andre lande, som havde opstillet NIKE-systemer, var ganske enkelt et must.

Track Supervisorens arbejdsområde var,

som det fremgår, meget bredt, og han var en uvurderlig støtte for især de unge taktiske officerer, som havde kommandoen over det samlede beredskabshold. Beredskabsholdet var på ca. 25, fordelt med 15 i afskydningsområdet og 10 i radarområdet. Disse 2 områder var geografisk adskilt med ca. 2 km.

Når særlige opgaver skulle planlægges og udføres, var Track Supervisoren på pletten, og her er et spændende og måske ikke "lige efter bogen" eksempel fra min tid i Eskadrille 533 på Stevns:

En tidlig morgen, hvor vi gjorde klar til en større øvelse, lå der som så ofte før en østtysk "fisketrawler" for anker i læ af klinten. Den var fra fiskerihavnen i Stralsund og havde en skov af antenner, hvor især én var interessant, da vi ikke havde set den model før.

Vi kontaktede FTK, som var stærkt interesseret i den nye antenne og sendte to Draken fra Eskadrille 729 af sted, og efter lidt fotorecce tog de 2-3 lowpass med efterbrænder over trawleren. Det havde ikke den ønskede effekt, som vi normalt så, nemlig at der blev lettet anker.

Uden at komme nærmere ind på kommandovejen rettede vi, ved hjælp af et kraftigt teleskop, manuelt den nye kraftige radar ind, så den med slukket magnetron (sender) pegede nøjagtigt på feedhornet på trawlerens nye antenne. Så drejede vi lynhurtigt op til max effekt. Nu skete der noget på trawleren: På mindre end ét minut stod 10 "fiskere" med kikkerter langs rælingen mod land og stirrede vantro ind mod os. Lidt senere lettede de anker og sejlede tilbage til Stralsund, sikkert med en afbrændt reciever.

Track Supervisoren forsvandt med NIKE i 1983, og mange, heriblandt artiklens forfatter, fik en stærkt koncentreret operatøruddannelse i HAWK-systemet.

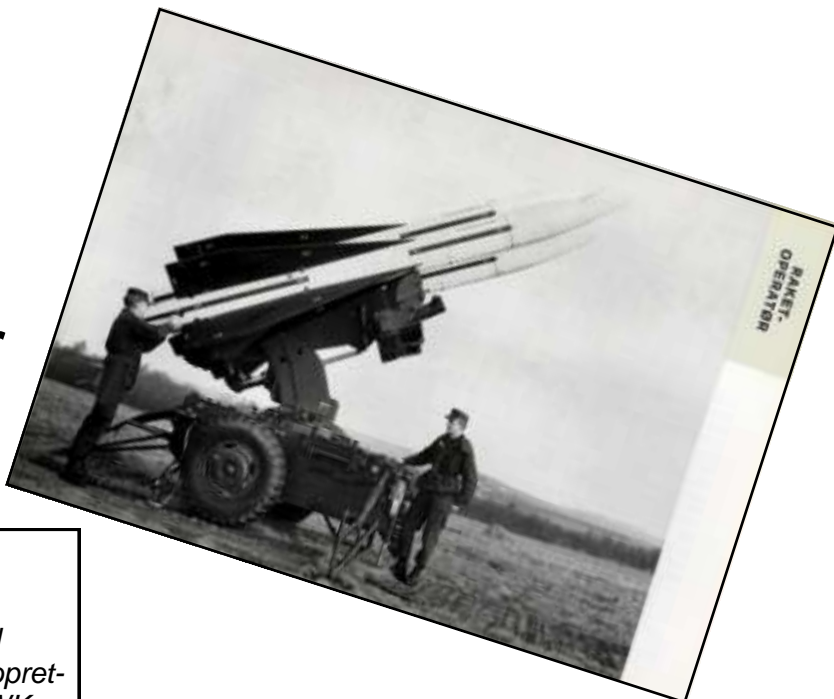


Artillerikonstabel Radaroperatør Radartechniker Systemtekniker



Villy Petersen

Tjenestegørende ved HAWK systemet fra oprettelsen af Danish HAWK Bataljon 8. okt. 1964 til nedlæggelsen af Det Jordbaserede Luftforsvar den 11. jan 2005.



sætte sig i et fly for første gang var selvfølgelig en stor oplevelse for en 19-årig bondekarl.

El Paso, Texas

8. okt. 1964 - febr. 1965

Ankomsten til Fort Bliss i El Paso var overvældende. Alt var stort, varmt og fremmedartet. Selve fortet var kæmpestort; der var gader med lyskryds; der var forretninger; der var den kæmpestore PX, som kan sammenlignes med vore dages indkøbscentre, og hvor stort set alle materielle behov kunne opfyldes - og til rimelige priser.

Lige uden for hegnet lå flyvestationen, hvorfra de store B-52 bombemaskiner startede og landede lige ind over vores indkvarteringsbygning.

I den flere etager høje, gule bygning blev alle vi konstabler, som hørte til samme enhed, indkvarteret i en stor sovesal. Befalingsmændene boede 2, 3 eller 4 personer i værelser, afhængig af grad.

Sovesalen var indrettet, så vi boede to mand inden for en flytbar afskærmning, hvilket hyggede lidt og gav en fornemmelse af privatliv. Møblementet bestod af et stålskab og en footlocker (en

Mens jeg som konstabel var på Ringsted kaserne i foråret 1964, havde jeg set et opslag om, at man søgte folk til HAWK missilerne.

For at bemane fire nye eskadriller samt værksteder og stab blev der skrabt folk sammen fra det ganske land og fra alle tre værn.

Jeg var ikke helt ukendt med missilerne, som Danmark var på vej til at anskaffe, idet en af mine brødre allerede var i El Paso og i gang med uddannelsen til tekniker (CW radarer).

Flyvestation Vedbæk

sep.- okt. 1964

Min ansøgning blev imødekommet, og min grønne uniform blev udskiftet med en blå.

Et forkursus i Vedbæk var starten på at indføre os i missilernes forunderlige verden og samtidig en forberedelse til mødet med det store USA - en optakt til det eventyr, der meget snart skulle indledes.

I Vedbæk var vi indkvarteret i Bygning 25 - samme bygning, hvor jeg 37 år senere skulle få tjenestested og kontor.

Allerede i Vedbæk blev vi fordelt til de enheder, hvor vi senere skulle gøre tjeneste. Det foregik, ved at man fremførte en første og en anden prioritet. De fleste foretrak en enhed så tæt på København som muligt. Det gjaldt dog ikke mig; min første prioritet var Tune ved Roskilde og som nr. 2 Stevns. Senere var jeg godt tilfreds med, at jeg blev "deporteret" til den afsides Eskadrille 543.

Rejsen til El Paso foregik med SAS rutfly med mellemlandning i Montreal i Canada. Alene det at

Indkvarteringsbygninger i Fort Bliss





Fra paraden den 8. oktober 1964

kasse på vel ca. 100 X 50 X 50 cm.); øverst i kassen var der en slags optagelig bakke, beregnet til småsager. Kassen stod for fodenden af sengen (måske deraf navnet). Jeg var den ældste - det vil sige af grad; jeg var overkonstabel med soldaternummer 20187. Det betød, at jeg blev stueformand og fik køjen lige inden for døren. Ved den daglige inspektion var det stueformandens opgave at kommandere stuen ret og melde klar til eskadrillens næstkommanderende, kaptajn Møller (kaldet Johnny Cigar).

8. okt. 1964

blev de fire enheder officielt oprettet ved en stor parade. Ved denne lejlighed blev de enkelte enheder udvidet med omkring en tredjedel. Forklaringen var, at allerede omkring et halvt år tidligere var eskadrillernes kommende radar- og missilteknikere startet på deres uddannelse, som naturligvis var langt mere tidskrævende. Disse kurser var såkaldte "anden echelon" kurser, og de nybakte teknikere blev nu også fordelt til deres respektive enheder.

Der skulle også bruges værkstedsteknikere; men de blev uddannet ved Redstone Arsenal i Huntsville, Alabama som tredje echelon teknikere og med svendebrev som elektronik-mekanikere (hvilket jeg senere skulle få på tæt hold).

Filosofien var, at de fire nye enheder nu hver for sig skulle i gang med at arbejde sammen og gerne ende som en sammentømret enhed, der var i stand til at operere med og ikke mindst reparere alle de små og store skavanker, der ofte opstod i den tids elektronik.

Tobin Wels

som lå en lille bustursvej fra indkvarteringsbygningerne, var navnet på stedet, hvor vores træning foregik, og hvor der var opstillet en masse HAWK materiel opdelt i de organisatoriske enheder. Turen derud husker jeg mest, fordi man undervejs skulle krydse et ubevogtet jernbanespor, og selvom der var frit udsyn over ørkenen flere kilometer

til hver side, stoppede bussen troligt. Undervisningen foregik med amerikanske befalingsmænd som instruktører; men da vi var en blandet skare, hvor de fleste ikke havde meget mere uddannelse end jeg - herunder ganske få år med engelsk - var der tit behov for hjælp med oversættelse. Vore operationsofficerer virkede derfor i nogen udstrækning som tolke.

HAWK systemet var et komplekst system med flere typer radarer, kontrolvogne, afskydningsramper, selve missilet mm. De mange forskellige komponenter gjorde, at det var nødvendigt, at uddannelserne blev opdelt, både for teknikere og operatører. Denne opdeling bevirkede, at personalet blev specialister indenfor hver sit lille område. Mit speciale blev således som CWAR operatør. CWAR var en forkortelse af: Continuous Wave Acquisition Radar, som frit oversat betyder en radar, der arbejder med "fortsatte bølger" i modsætning til en pulsradar, der sender en puls af sted for derefter at afvente

Villy med hans CWAR på Mc Gregor Range.



en evt. reflekteret puls, før den næste sendes af sted.

Vi havde kun ca. 3 måneder til at tilegne os den megen viden. Den afsluttende eksamen var afskydning af et missil, hvilket skulle finde sted sidst i januar, og ind imellem var der en dejlig lang juleferie.

Dagligdagen på Fort Bliss

kom - efterhånden som vi vænnede os til de fremmedartede forhold - ind i en rolig gænge. Der var mange muligheder for at opleve naturen og seværdighederne i omegnen, og der var mulighed for at deltage i gratis busture så at sige i tide og utide. Og natur var der masser af; El Paso ligger ved floden Rio Grande, der danner grænsen til Mexico. Rocky Mountains har en udløber lige uden for byen, og efter amerikanske forhold er der ikke langt til steder som Carlsbad Caverns (underjordiske drypstenskuler), White Sands (stort område med det fineste hvide strandsand) eller bjergene ved Alamogordo, hvor der var mulighed for fiskeri, eller man kunne forsøge sig som cowboy på de "vilde" heste eller så galt med skiløb, hvis man kom højt nok til vejrs.

Hverdags-aftenerne var ikke lange. Efter aftensmaden i messhall, som var rigelig og veltillævet, var der mulighed for en tur i biffen, eller man kunne se fjernsyn og trække en cola i automaten i dayroom. I weekenderne var det en anden sag. Der var, som nævnt, rige muligheder for at tage på ture; men hvad der var mindst lige så fristende, var selvfølgelig at tage i byen og møde lokalbefolkningen. I Texas var der så bare den begrænsning, at der ikke var udsækning for personer under 21. Det kan føles lidt underligt, at man allerede som 16-årig kan blive soldat med alt, hvad det kan medføre, og der efterfølgende skal gå 5 år, før man kan købe en øl på værtshuset.

Skydelejren - McGregor Range

Velbeholdne tilbage fra juleferie kunne vi snart se enden på det amerikanske eventyr. Der var nu



mindre end en måned tilbage til den store finale, hvor det skulle vise sig, om vi kunne ramme plet. Der var stadig en masse procedurer, der skulle finpudses, og mon ikke vi i løbet af juleferien havde glemt et og andet, som skulle genopfriskes.

Selve afskydningen af HAWK missilet foregik i et dertil indrettet skydeområde langt ude i New Mexicos ørken. Her var indrettet en barakby, McGregor Range, hvor vi flyttede ind og skulle bo nogle dage, mens de allersidste forberedelser blev gjort.

Det hele foregik nøje planlagt efter skydebaneprocedurer, som naturligvis indeholdt en masse sikkerhedsforanstaltninger. Hvert skridt blev overvåget af de amerikanske kampdommere, som noterede enhver fejl, som til sidst blev summeret op til den endelige karakter.

Karakteren bliver udtrykt i %, hvor 100% er det ideelle og uopnåelige; men mange danske enheder har i årenes løb været meget tæt på.

Hjemrejsen

Efter veloverstået skydning, hvor hver eskadrille affyrede deres missil med tilfredsstillende resultater, udestod der nu blot at få afviklet og tage afsked.

Af for mig ukendte grunde foregik hjemturen via Chicago, hvor der var et ophold på ca. en uge, hvor hele bataljonen blev indkvarteret på hotel. Det var en omvæltning at komme fra det lune El Paso eller endog fra sommervarmen i Acapulco til det nordlige USA, hvor det var bitterligt koldt. Sammenholdt med at mange af os havde opbrugt hovedparten af lommepengene, var det derfor forståeligt, at de fleste opholdt sig på værelserne en stor del af tiden og kun ventede på at komme hjem.

Dragørfortet, februar 1965

Som nævnt bestod den danske HAWK bataljon af fire eskadriller, og det var besluttet, hvor hver enkelt enhed skulle have hjemsted. Men ingen af stillingerne var færdigbygget, og det betød, at der skulle findes midlertidig indlogering til de mange soldater. De midlertidige logier var på dette tidspunkt heller ikke klargjort til indflytning, så derfor måtte man ty til en decideret nødplan (og var det måske, fordi nødherberget heller ikke var klar, at vi fik en uge på hotel i Chicago?)

Under alle omstændigheder blev alle enheder i første omgang indkvarteret på Dragørfortet. Opholdet her blev for Eskadrille 543's (ESK 543) vedkommende af få måneders varighed, inden turen gik til Stevns. Her var der dog ikke plads til det ekstra mandskab, så der forestod en større om- og tilbygning af flyvestationen, før det kunne realiseres.

Engang i foråret 1965 var den nedlagte skole i Lille Heddinge klar til at tage imod ESK 543. Her



Der var god plads til de få køretøjer på gårdspladsen ved Ll. Heddinges gamle skole.

var nødtørftigt indrettet indkvartering til de vel omkring 50 soldater i klasseværelser, gymnastiksal mv. Ligeledes var der kontor, vagtlokale og messefaciliteter, som det sig hør og bør på en "rigtig kaserne".

Ganske langsomt fandt man sig til rette med en dagligdag. I de dage var der kæft, trit og retning med rutiner, som var helt normale for den tid. Om natten patruljerede en soldat konstant omkring de tidligere skolebygninger. På de små timer var der ikke meget liv i Lille Heddinge, så det kunne være en søvndyssende og kedelig affære at trække hundevagten. Om vinteren var det desuden en kold fornøjelse. En fordel om vinteren var opgaven med at vedligeholde ilden i kakkelovnene, som var anbragt rundt i de forskellige lokaler. Nogle vagtposter blev af vagtkommandøren anklaget for at bruge utrolig lang tid på at fylde en skovfuld koks på kakkelovnen.

Den midlertidige operative stilling ved Stevnstørtet.

ESK 543's operative stilling var planlagt til at ligge tæt på Stevns fyr, og her forestod ligeledes et

De første missiler var uden sløringsmaling. Det var uniformerne også.



større arbejde med etablering af radarhøje, beskyttelsesbunkers, værkstedsbygninger samt kontorer og opholdslokaler mm.

Stillingen (siten) var slet ikke klar til brug, og efterhånden som materiellet begyndte at ankomme fra USA, var det nødvendigt med en midlertidig site, der blev etableret på marken lige overfor Stevnstørtet. (Hvor Koldkrigsmuseum Stevnstørtet i dag ligger).

Pløjemarken var ikke så hensigtsmæssig for det daglige arbejde med det nye fine udstyr, så løsningen blev at bygge veje og standpladser af kasserede jernbanesveller. Med ren og skær "manpower" blev svellerne afhentet på Rødvig station og lagt på plads i mudderet.

Hohenfels. On-the-Job Training (OJT) 1965

Det trak ud med tilgang af HAWK materiel; det skulle jo leveres helt ovre fra USA. Ledelsen var nok bekymret over, om nu også personellet stadig kunne huske lærdommen fra El Paso, når materiellet en skønne dag dukkede op. I sommeren og efteråret 1965 blev det derfor arrangeret med to amerikanske enheder i henholdsvis Hohenfels og Grafenvöhr i Tyskland, at vore fire eskadriller - på skift to ad gangen - kunne komme på besøg og indgå som dubletter på de amerikanske vagthold. De amerikanske HAWK enheder var placeret i det østlige Vesttyskland meget tæt på den tjekkiske grænse og altid i meget højt beredskab.

Inden afgang til Tyskland blev tiden udnyttet til at bibringe soldaterne en smule tyskkundskaber, det blev dog ikke ligefrem til en doktorgrad i faget, selvom den navnkundige frøken Høpner virkelig gjorde, hvad der stod i hendes magt.

ESK 543 var udpeget til enheden ved den lille by Hohenfels. Her lå en meget stor amerikansk base, hvor 543 blev indkvarteret i træbarakker i store sovesale side om side med de amerikanske kolleger. Også toiletfaciliteterne var side om side

J-box skuret, som var bygget op af sveller, og som senere brændte ned.





Lejren ved Hohenfels

uden skillerum. Det varede en tid, inden de mest generte af os vænnede sig til at sidde ved siden af en stor amerikaner, der sagtens kunne spise burger samtidig.

Annual Service Practice (ASP)

Som det havde været for NIKE eskadrillerne i flere år, skulle de nye HAWK enheder også bevise deres duelighed ved en årlig testskydning. På grund af missilernes rækkevidde og den forholdsvis tætte flytrafik over Danmark kunne disse skydninger ikke gennemføres herhjemme. I de første år vendte vi derfor tilbage til El Paso og til skydebanerne på McGregor Range.

Den første Annual Service Practice (ASP), fandt sted engang i 1967. Rejsen blev foretaget med Flyvevåbnets egne transportfly C-54, der ikke just var "hurtigløbere", så turen varede fire dage med ophold på Keflavik på Island, Goos Bay i Canada og Dayton i Ohio. På sådan en flyvetur var der ingen stewardesser til at forsøge tilværelsen; man iførte sig høreværn og kunne fordrive tiden med søvn, læsning eller evt. kortspil styret ved hjælp af fingersprog. Overnatningerne foregik på amerikanske baser, hvor aftenen normalt blev tilbragt i NCO messen, hvorfor det for de flestes vedkommende

ikke var noget problem

at falde i søvn i de lidet magelige hængesæder i flyet den næste dag.

I alt varede en ASP på McGregor omkring tre uger. Turen frem og tilbage samt lidt tid til at akklimatisere sig gav en lille uges tid til at forberede og gennemføre skydningen.

I de følgende år blev der skiftet skydebane adskillige gange. Flere steder i Europas NATO-lande var der indrettet skydebaner, og der kunne derfor spares både tid og penge ved at finde et sted lidt tættere på Danmark. Følgende lokaliteter blev i de efterfølgende år benyttet af danske HAWK enheder:

- Sardinien, Italien.
- Syd for Bordeaux, Frankrig.
- Kreta, Grækenland.
- Til sidst tilbage til Bordeaux, Frankrig.

Kort tid før den overraskende nedlæggelse af HAWK i 2005 var der forhandlinger i gang med Polen om evt. at benytte en skydebane i det nordlige Polen ved byen Ustka.

ASP'erne blev i årenes løb en del af rutinen i eskadrillerne. Når tiden nærmede sig, begyndte adrenalinen så småt at indfinde sig. Det startede selvfølgelig i officerskredsen, hvor planerne skulle lægges. For enhver chef - og ikke mindst for "den skydende TCO" - havde det stor betydning (måske også for hans fortsatte karriere), hvor høj en score der kunne opnås. Det smittede efterhånden ned i rækkerne, og jo nærmere afgangstidspunktet kom, jo mere nervøsitet kunne der spores.

Det var derfor uhyre vigtigt, at de gamle i stampersonelgruppen - dem, der havde lugtet savsmuldet adskillige gange - kunne råde og vejlede både yngre kolleger, men så sandelig også



de unge officerer.

Udvælgelsen af deltagerne kunne godt give ledelsen "grå hår i hovedet". Dilemmaet var jo, om der udelukkende skulle satses på veteranerne i håb om den bedst mulige score, eller om man skulle følge sin samvittighed og sørge for, at flest muligt fik denne erfaring med. I praksis blev det vel nok i de fleste tilfælde en fornuftig blanding af gamle og unge.

For en typisk ASP startede forberedelserne flere måneder, før man skulle af sted. De særlige sikkerhedsregler, der nødvendigvis må være på en skydebane, skulle indøves. I det daglige arbejde på HAWK-udstyret havde man nok tillagt sig nogle rutiner, som gjorde livet lettere, og som også medvirkede til, at materiellet hurtigere blev operativt. Men på ASP, hvor evaluatoren står og kigger en over skulderen, skulle bogen bare følges slavisk. Opmærksomheden skulle især være på sikkerhedsreglerne, de materielmæssige "cautions" og de personelmæssige "warnings".

Efter at enheden selv havde "øvet sig" adskillige gange, fik man hjælp fra staben i Luftværnsgruppen og den senere stab i HAWK afdelingerne til at vurdere uddannelsesstatus. Det foregik ved en såkaldt PRE ASP, hvor et dansk evaluatorhold holdt øje med hvert et skridt, der blev taget af både operatører og teknikere, fra missilerne blev pakket ud, og til de øvelsesmæssigt var "skudt af".

Mange mente at vore egne evaluatører var



Indpiskning ved chefen, K.E. Rosgaard

langt strengere end de udenlandske, som man

senere skulle i kløerne på. Så bestod man PRE ASP med et godt resultat, kunne man med sindsro begive sig af sted.

Som det også fremgår af indledningen, var det eksotiske steder, skydningerne foregik, så i og med, at det var en vigtig eksamen, enheden skulle op til, var der samtidig en snert af feriestemning over det. I de fleste tilfælde ankom man i god tid og blev normalt indkvarteret på den lokale kaserne, og efter inbriefing af LVG's udsendte forbindelsesofficer og udbetaling af lommepenge fra "regnemageren" blev der måske et døgn eller mere til at akklimatisere sig på strandbredden.

Derefter fulgte tre lange dage med fuld koncentration og ind imellem hovedbrud og spekulationer om, hvordan det mon var gået, hvad havde evaluatorerne noteret, og hvad havde de mon set? Og hvordan gik det naboenheden. Havde de klaret sig bedre?

Til sidst lykkedes det jo normalt at få sendt "fuglen" af sted, og efter en forhåbentlig vel overstået skydning var der tradition for et til tider løssluppet "missile away party", hvor den skydende TCO ofte måtte en tur i gadekæret eller i havnen, og hvor der næste dag blev "gået lidt stille med dørene".

Det år opnåede ESK 543 det flotte resultat på 99,5%



El Paso, Texas, jan. 1970 – aug. 1970

I 1970 blev jeg uddannet til tekniker - det kaldte vi os i hvert fald. Uddannelsen foregik på skolen i El Paso. Det startede med et kursus i grundlæggende elektronik, efterfulgt af en blanding af teori og praktisk fejlfinding på den udvalgte radar.

Optagelseskravene til uddannelsen var meget lempelige: en bestået engelskprøve var tilstrækkeligt, og resultatet var vel også derefter. Officielt var vi anden echelon teknikere; i daglig tale blev vi ofte omtalt som "skuffeskiftere".

Hjemme i eskadrillen

På det arbejdsmæssige område var det en stor omvæltning at komme tilbage som tekniker. Nu var det jo mig, der blev hidkaldt, hvis radaren ikke fungerede optimalt. Og det var ikke længere fejl, indlagt af en instruktør og med klokkeklare symptomer; det var i mange tilfælde meget mere diffust som f.eks. en afstandsindikation til målet, der ikke passede overens med den fra naboradaren, og lignende.

På den tid, der var en del af den periode, der senere blev kaldt koldkrigsperioden, kørte HAWK et meget højt beredskab. På skift var en af de fire enheder altid bemandede og klar til med kort varsel at affyre et missil. Det er derfor indlysende, hvor vigtigt det var, at materiellet altid var i den bedste operative stand. Med min baggrund og med den uddannelse, jeg havde modtaget, samt ikke mindst den tekniske standard af udstyret kunne det mange gange være svært at leve op til kravene.

Til enheden hørte tre CW radarer, en søge-radar og to målfølgeradarer, og manganen en nattevagt blev brugt på at forsøge at rette fejl - om ikke på den ene så på en af de andre radarer. Til tider, når det så allermest håbløst ud, måtte man bide i

det sure æble og bede om hjælp. Der var så to muligheder: enten at tilkalde en "tredje echelon" tekniker fra HAWK-værkstedet eller - hvis det var helt galt - at flytte enhedens beredskabshold til en af søstereskadrillerne i håb om, at udstyret her var i en bedre stand.

Huntsville, Alabama juli 1976 – aug. 1977

Begrebet "systemtekniker" opstod nok på baggrund af officersmangel. De første fire (én til hver HAWK ESK) var færdigudklækket i august 1977.

Måske på baggrund af erfaringerne med "skuffeskifterne" blev det besluttet, at det denne gang skulle være "rigtige teknikere", altså med svendebrev. Der var bare den hage ved det, at de fire, der var udpeget til jobbet, ikke havde noget svendebrev. I stedet fik vi "faglig anerkendelse" efter et lokalt kursus i elektronik.

Uddannelsen til systemtekniker, der omfattede alle hovedkomponenter i HAWK eskadrillen, varede 13 måneder og foregik på Redstone Arsenal i Huntsville, Alabama.

Stevns Fyr, Eskadrille 543, 1977

Hjemme i eskadrillen skulle den nybagte systemtekniker til at finde sine ben at stå på. Da det var en nyoprettet stilling, var der endnu ikke udfærdiget en stillingsbeskrivelse - det var der vist for øvrigt heller ikke for andre stillinger på daværende tidspunkt. I starten følte jeg mig nok lidt overflødig; men det varede sandelig ikke lang tid, før jeg var travlt optaget af livet i eskadrillen.

Der var nok at tage fat på med planlægning vedrørende personel og med materielmæssige opgaver, det være sig både vedrørende det daglige arbejde med vedligeholdelse og fejlretning af udstyret, men også i stor udstrækning omkring øvelsesplanlægning. Fra at være en beskyttende

Det kostede meget og hårdt arbejde at indrette stillingerne ved Stevns Fyr



ring omkring hovedstaden og kun lejlichedsvis at flytte i felten, var strategien efterhånden ændret, så HAWK-enhederne skulle udnytte mobiliteten, og altså skulle være i stand til at skifte stilling hver nat; sammenpakning af hele molekullen skulle ske på max en time.



HAWK-enhederne skulle udnytte mobiliteten, og det krævede hyppige øvelser.

Der forestod et stort arbejde med at opbygge støttestrukturen som f.eks. personelsiden med bespisning og opholds- og hvilemuligheder. Men også beholdninger af trækkende køretøjer, reservedele og værkstedsfaciliteter skulle opbygges.

Begreber som kvalitetsstyring og kvalitetskontrol var så småt ved at få fodfæste, og da ingen rigtigt vidste, hvordan det skulle praktiseres, blev der brugt mange vitaminer på at indrette systemer efter tanker, som skiftende ledelser fremavlede.

NUHI

I takt med at NIKE missilerne blev udfaset i starten af firserne, blev der anskaffet yderligere fire HAWK eskadriller. Til styring af det store projekt etableredes en særlig organisation "NIKE ud – HAWK ind" (NUHI). De nye enheder blev placeret vest for Storebælt med deres egen lille stab, HAWK Afdeling Vest (HAFD-V). På samme måde fik også de fire eskadriller i øst deres egen stab, HAWK Afdeling Øst (HAFD-Ø) med hjemsted i Tune (det tidligere NIKE ESK 534 afskydningsområde).

Tune, HAWK Afdeling Øst, 1995

Efter mere end 30 år i samme eskadrille - deraf de 18 som systemtekniker - var det blevet tid til luftforandring. I 1995 blev stillingen som systemtekniker i HAFD-Ø ledig. Der var meget nyt at lære. Livet i en stab var meget anderledes end i en operativ enhed. Det var et udpræget selvstændigt job; pludselig havde man ikke længere ansvar for en masse mennesker og materiel i et meget styret og planlagt miljø. Til gengæld var man sin egen herre med en stor grad af frihed til at gøre det, "man havde lyst til", når man havde lyst. Men tingene skulle jo gøres, og når man ingen undersætter havde at jage med, var der kun en selv til at udføre en masse mere eller mindre rutinemæssige opgaver.

En stab som HAFD-Ø var opdelt på samme måde som en ESK med en administrativ, en operativ og en teknisk sektion, hvor systemteknikeren arbejde kunne opdeles i fire hovedgrupper

som:

a. At modtage/opsøge og ajourføre de fire enheders samt det tilknyttede værksteds materielstatus og således skaffe sig det "forkromede" overblik for en eventuel omfordeling af materiel i bestræbelserne på, at så mange enheder som muligt var så operative som muligt.

b. At planlægge for, og deltage aktivt i inspektion af egen enhed samt ikke mindst af underlagte enheders kvalitet og effektivitet i arbejdet med vedligeholdelse af materiellet.

c. At medvirke ved den overordnede planlægning af større øvelser, hvor flere enheder var involveret, eller som i de senere år, hvor den fælles reaktionsstyrke skulle aktiveres.

d. At virke som evaluator (kampdommer), både nationalt og i NATO regi.

Det var et spændende og afvekslende arbejde med opgaver både indenfor og udenfor landets grænser, f.eks. i forbindelse med en evaluering af udenlandske enheder under gennemførelse af en NATO øvelse at skulle bedømme deres teknikere og give dem karakterer, der kunne have indflydelse på deres anseelse og karriere fremover. Dette var nok det mest krævende.

En stor oplevelse i denne forbindelse var et tre ugers ophold på Kreta fra 19. april til 10. maj 1997, hvor to tyske enheder skulle gennemføre taktiske skydninger. Sammen med en græsk befalingsmand skulle jeg evaluere de forskellige teknikere i deres fejlfindingsprocedurer mv.

Reaktionsstyrken

Efter murens fald og opløsningen af Warszawa-pagten skete der store forandringer i Forsvaret.

Reaktionsstyrken inspiceres.





Som den første operative reaktionsstyrke-enhed er ESK 543 her på øvelse i Italien.

Fra at have øjnene stift rettet mod øst skulle vi nu

forberede os på at kunne sættes ind, stort set hvor som helst.

Eskadrille 543 blev udpeget som den første reaktionsstyrkeenhed. Det var en stor opgave med en masse nye funktioner med fokus på samarbejde med udenlandske enheder, og ikke mindst på dette at drive et helt lille samfund med alle de fornødenheder, der er behov for. Det var naturligvis ikke en opgave kun for eskadrillen, men stort set hele Luftværnsgruppen var involveret med støtte på den ene eller den anden måde.

Den første lange tid famlede man sig meget frem. Planer blev lagt, og planer blev ændret i en uendelighed; men ganske langsomt voksede der

Generalerne var tilfredse, og ved en senere parade blev eskadrillen anerkendt for de flotte karakterer, som var opnået, ved tildelingen af et æresdiplom.



trods alt en troværdig reaktionsstyrke frem.

Efter en vel overstået indledende TAC EVAL i Tyskland blev enheden erklæret operativ.

Karaktererne var så flotte at det blev bemærket helt oppe på NATO general niveau, og efter hjemkomsten blev der ved en parade uddelt et æresdiplom.

Vedbæk Kontrol- og Luftforsvarscenter Øst juni 2001

Diverse forsvarsforlig var begyndt at skære i Forsvarets styrker. Der blev nedlagt, rationaliseret og sammenlagt. Således også i Flyvevåbnet. I 2001 blev Luftværnsgruppen sammenlagt med Kontrol- og Varslingsgruppen og blev til "Kontrol- og Luftforsvarsgruppen" med den nye samlede stab placeret på Flyvestation Skalstrup.

I samme omgang blev HAWK Afdeling Øst slået sammen med Eskadrille 500, en del af den gamle Kontrol- og Varslingsgruppe, og blev til "Kontrol- og Luftforsvarscenter Øst" (KLC-Ø).

Denne nye enhed fik hjemsted i Vedbæk, hvor ESK 500 havde sin operationsbunker. En halv bygning blev tildelt os, som nu var en sektion, kaldet "Det Jordbaserede Luftforsvar" (JBL).

Antallet af HAWK-eskadriller blev i den periode reduceret til 6 - med tre på hver side af Storebælt.

JBL's opgaver blev ikke umiddelbart ændret. Den store forskel var bare beliggenheden i Vedbæk, samtidig med at de underlagte enheder efterhånden alle var placeret lige omkring Skalstrup og Tune. Det gav en del tid på landevejen.

Årene i HAFD-Ø og KLC-Ø var hektiske. Der var altid en øvelse på trapperne enten som evaluator på øvelser ved andre enheder, eller som planlægger og deltager i vore egne.

Danish Enhanced HAWK (DEHAWK)

I de år begyndte DEHAWK-materiellet så småt at dukke op. Danmark havde besluttet, at opgaven med at modernisere HAWK-systemet denne gang



Den 10. dec. 2002 blev DEHAWK overdraget til Kontrol- og Luftforsvarsgruppen ved en højtidelighed på Flyvestation Skalstrup.

skulle klares inden for landets grænser. TERMA i Lystrup påtog sig den store opgave, som i modsætning til tidligere modifikationer var virkelig gennemgribende; f.eks. skulle de to søgeradarer skiftes ud med en ny "Giraf" (RAC-30), de tunge datakabler skulle udskiftes med lyslederkabler, og kontrolvognene blev erstattet af containere spækket med computere mv.

HAFD-V blev udpeget til, som de første, at tage det nye system i brug og nåede også at gennemføre testskydning på skydebanen syd for Bordeaux i Centre d'Essais des Landes (CEL), hvor mange missiler blev sendt af sted.

Forsvarsforliget i 2004

I de år blev der til stadighed snakket om yderligere reduktioner i styrkemålene indenfor hele Forsvaret.

På trods af den meget omfattende fornyelse af missilsystemet (DEHAWK), der var i fuld gang, var vi derfor også forberedte på, at der kunne blive tale om rationaliseringer af vores arbejdspladser.

Der var mange gætterier i omløb, f.eks. sammenlægning af de tre Øst-eskadriller til en triade med hjemsted på Flyvestation Skalstrup. På samme måde kunne de tre eskadriller i Vest måske blive til en triade i Karup.

Eller kunne man gå så vidt som til at nedlægge hele afdelingen i Vest?

Interessen for at følge forhandlingerne omkring forsvarsforliget har nok aldrig været større. Midt i forhandlingerne blev forsvarsministeren tilmed skiftet ud, Svend Aage Jensby trådte tilbage og blev erstattet af Søren Gade.

Jeg husker tydeligt den dag i juni, hvor de tekniske ledere var samlet til det årlige M-seminar, og hvor de første rygter om nedlæggelse af hele JBL begyndte at florere. Vi var målløse. Det kunne bare ikke passe. Mange enheder havde netop taget nybyggede installationer og bygninger i brug, DEHAWK var ikke engang færdig implementeret. Det måtte være en fejltagelse.

Nedlæggelse af JBL

11. januar 2005

11. januar 2005 blev der indbudt til en sidste parade. Gymnastiksalen i

Skalstrup blev fyldt med nuværende og en masse forhenværende HAWK- soldater. En epoke var forbi, og generalen gav mange gode ord med på vejen. I øjeblikket var det svært at forstå, at der ikke længere var brug for "den knyttede næve mod øst". Men tingene bundfælder sig og giver efterhånden mening.



Flyvevejrtjenesterne på flyvestationerne Karup og Vandel



N.M. Schaiffel-Nielsen
(Om forfatteren, se side 9)

April måned 1959 var eksamenstid i Jonstruplejren. Holdet af vejrtjenesteobservatører gik til eksamen, og vejret var helt fantastisk. Solen skinnede fra en skyfri himmel, og man kunne ligge ude på græsplænen med bar overkrop. Her i solskinnet søgte vi at få styr på de vejr-symboler og -koder, der havde opfyldt vores tilværelse de sidste tre måneder, inden vi skulle op til eksamen.

Vi var fem, der havde "overlevet" opholdet i Jonstruplejren: 365 788 P.K. "Marlon Brando" Larsen, 365 787 "Lillebror" eller "Amagerkaneren", 365 786 Bille, "Korporalen" og mig.

Eksamen blev overstået, og nu var det store spørgsmål, hvor skulle vi hen? Korporalen fik sit ønske om at gøre tjeneste på Værløse opfyldt; han kom senere til Flyvestation Avnø. 786 Bille ville også gerne være blevet på Sjælland; han var fra Eskilstrup på Falster. Det gik ham, som det gik Marlon Brando og mig: vi havnede i Flyvevejrtjenesten i tårnet på Flyvestation Karup. Lillebror, der med nød og næppe havde halet "rumpen" over stregen, blev sendt til Centralvejrtjenesten i FTK. "Han er endt i betonklødsen", lød det beklagende. Ingen af os kendte meget til Bunker 1137, men vi havde en fornemmelse af, at det var et skidt sted at ende. Efter den tid så vi ikke meget til Lillebror. Vi hørte om, hvorledes han fra en stol i Centralvejrtjenesten havde demonstreret, hvor-

dan han sprang ud fra 10 meter vippen og havnede på hovedet på betongulvet. En demonstration, som kun Lillebror kunne slippe godt fra. Da vi nåede den 1. december, og P.K. Larsen og jeg blev udnævnt til mather, meddelte Lillebror glædestrålende, at han var blevet udnævnt til menig og skulle gøre tjeneste i fire måneder som sådan. Bille var det gået ilde. Han besluttede på en nattevagt, at han var træt og ville sove. Han afbrød telefonen til omstillingen og den direkte telefon til Centralvejrtjenesten, og endelig nulstillede han intercom'en, så ingen kunne komme i forbindelse med ham. Da dagen gryede, var intet af nattens arbejde lavet. Det vil sige, at der ikke var lagt temp'er ind. 03:00 GMT vejrkortet var ikke prikket ind. Alt det lagt sammen med andre forsømmelser gjorde, at han blev smidt ud af Flyvevåbnet.

Også Lillebror forsvandt ud af Flyvevåbnet.

I øvrigt var vi glade for, at vi skulle tilbage til Karup; Sjælland var ikke et sted for rigtige jyder. Den holdning lå fast.

Vi glædede os da også til at komme "hjem" til Jylland igen. Bille og jeg besluttede os for at spare rejsepengene og tage den på stop til Flyvestation Karup; det skulle vi nok kunne klare på 24 timer, mente vi. Det var nær gået galt. Langt ud på aftenen var vi kun nået til Vejle. Uden ret mange penge på lommen travede vi op til politistationen for at spørge, om vi ikke kunne få lov til at sove nogle timer i detentionen. Vagthavende kiggede en smule vantro på de to mathelever i uniform og sagde noget i retning af: "Der stinker ganske fælt, og normalt sætter vi ikke pæne unge mennesker i detentionen, men I kan få lov at sove på et af kontorerne". Det blev en kold og hård nat. Selv et nyferniseret gulv på en politistation er ikke noget rart natteleje. Det var hårdt, og selv om vejret var godt, var der ikke varmt på det kontor. Vi tog toget fra Vejle til Karup; vi havde ikke mod til at komme for sent.

Vi meldte os på administrationskontoret hos jordforsvarsofficeren (JFO) på Flyvestation Karup.



Modtagelsen har ikke sat sig noget spor i erindringerne. Det har derimod indkvarteringen. Vi tre vejrobservatører skulle bo sammen i en gammel tyskerbarak; den hedder i dag

Bygning 20 og er lavet om til våbenkammer. Bygningen fortjener en nærmere beskrivelse. Der var kamre ind til begge sider fra midtergangen. Vist nok tre i hver side. Helt nede for enden af gangen til højre lå toilet og badeværelse. En noget

flot betegnelse. To brusere med koldt vand og to vaskekummer ligeledes med koldt vand og to toiletter; det var dengang nok til de ca. 40 mand, der boede i bygningen. Gulvet var cementgulv. Opvarmningen af bygningen foregik ved hjælp af varmluft, kaldet kalorifære-varme. Det med varmen var nu så som så. Vi, der boede i vestsiden, måtte om vinteren døje med kulden. Temperaturen i rummet nåede, når det frøs og blæste fra vest, ikke meget over otte - ti grader. Derimod svedte de bravt i østsiden, hvor temperaturen kunne nå op over de 30 grader. At varmen ikke kunne reguleres, var en selvfølge. Skulle vi i bad, så måtte vi over i L-barakken, som var bygget i sten og havde indlagt centralvarme og varmt vand. Den slags var imidlertid ikke for mathelever.

Vi fik under hele perioden som elever oftest at føle, at mathelever var en grad, der var stort set uden betydning; man var bunden af systemet. Selv de værnepligtige regnedes før disse frivillige med de såkaldte "pisvinkler" på ærmet. Distinktionen var en omvendt vinkel for en sergentelev. Hos JFO blev vi heller ikke regnet for noget særligt. Vi var et underligt folkefærd, der hørte under Operationsafdelingen. Man kunne altså ikke jage os ud i felten i tide og utide, idet vi var under uddannelse, On-the-Job Training (OJT), som det hed på flyverjysk, et sprog, vi måtte vænne os til. Vi havde også nogle helt umulige arbejdstider, der ikke passede ind i JFO's arbejdsdag. Hvad lignede det at gå på tjeneste klokken seks om morgenen og komme hjem klokken 14, for slet ikke at tale om folk, der nægtede at stå op klokken 06.30, fordi de først skulle møde til tjeneste



klokken 14, eller som kom snigende hjem fra en nattevagt klokken 07.30 og forlangte at få lov at sove, når de andre stod op til dagens tjeneste. Vi var underlige, syntes de ved JFO.

Det kunne kun føre til problemer, hvad det også gjorde. Pludselig en dag blev Brando og jeg kaldt til afhøring hos auditøren.

Hvad var der galt? Dagen efter stod vi for at skulle udnævnes til mather, og nu var der rejst en anklage mod os; vi vidste bare ikke for hvad.

Auditørassistenten viste sig at være en flink mand, der kunne oplyse os om, at vi var anklaget for udeblivelse fra den militære træning om morgenen. Mathelever, der gjorde tjeneste ved Vejr-, Signal-, Fixer- og andre i JFO's øjne ukurante tjenester, skulle stille til militæruddannelse hver onsdag morgen fra klokken syv til klokken otte. Det foregik på parkeringspladsen nede ved gymnastiksalen. Efter at have påhørt anklagerne for udeblivelse og forsømmelighed, og hvad de ellers lød på, var det vores tur til at foreholde auditørassistenten vores opfattelse af sagen. Han så mere og mere undrende ud, da han fik fortalt, hvorledes vagtlisten for den daglige tjeneste var skruet sammen. Han kunne nok forstå, at man ikke både kunne være til tjeneste ved Flyvevejr-tjenesten fra klokken 06.00 til 14.00 og samtidig lære at lade og aflade gevær på parkeringspladsen. Han var noget undrende overfor, at JFO ikke havde søgt oplysninger om vores tjenestetider ved Flyvevejr-tjenesten. Ligesom han ikke kunne forstå, at vi forgæves hele sommeren havde bedt JFO om vækning om morgenen og var blevet nægtet dette. Han kunne ikke forstå, hvorfor vi ikke kunne blive optaget i orlovsbogen og meget andet. Han sad tilbage med et indtryk af to mathelever, der havde levet deres stort set egen tilværelse uden tilsyn af nogen art, men som havde passet det, de skulle, og som havde stillet til den landmilitære uddannelse på de dage, hvor det passede ind i vagtsystemet. Enden på afhøringen blev, at han sagde noget i retning af: "Det var dog en speciel sag. Gå De nu hjem, og pas Deres tjeneste; os tror jeg ikke De hører mere fra". Det gjorde vi ikke; men der var gjort en erfaring med det militære retssystem, som var særegent.

Flyvevejrtjenesten

Så meldte vi os da til tjeneste i Flyvevejrtjenesten hos lederen, flyvemeteorolog R.T. Jeppesen. Han var nylig kommet hjem fra en tur til Grønland. Det syntes vi dengang var langt væk, og havde man gjort tjeneste på Grønland, måtte man være noget særligt. Ellers mødte vi i de første dage vore kommende kolleger. En af de første, man lagde mærke til, var oversergent Hansen, også kaldet "Smukke Hansen", med god grund. Han var en nydelig mand og boede i Viborg; han sagde ikke så meget til os; der var langt fra mathelev med nul erfaring til oversergent. Så gik det meget bedre med "Lange Nielsen". Han boede også i Viborg. Han var en herlig bramfri math, der ikke var bleg for at lære fra sig. De øvrige ansatte i vejrtjenesten er med årene forsvundet ud af hukommelsen. Dog, den anden meteorolog, en lille spirrevip, hvis navn ikke skal med i denne historie, havde sat sig for at plage livet af observatørerne i Flyvevejrtjenesten, især af matheleverne. Han havde en sjældent evne til at genere folk på den mest upædagogiske måde. Man kan sige, at hans ego var omvendt proportionalt med hans fysiske størrelse. Det gav sig udslag i en sær evne til på det groveste at irettesætte folk, retfærdigt eller uretfærdigt, det kom sig ikke så nøje. Kunne en vagtliste laves, så den generede alle observatører mest muligt, havde han haft en god dag. Han var ikke modtagelig for forestillinger/indvendinger, og havde han været soldat - hvad han troede, han var - kunne han være blevet en rigtig god, plagsom kommandobefalingsmand. Denne fremturen fik en brat ende. En ældre oversergent havde besluttet sig for at sætte en stopper for chikanerierne. Det skete på en aften vagt, hvor der ikke var ret mange på arbejde. Meteorologen gik - man kan sige vanen tro - over stregen for almindelig adfærd. Resultatet var, at den fysisk meget overlegne oversergent tog ham i kraven, pressede ham op i et hjørne og på meget jævnt dansk fortalte ham, at såfremt han ikke ændrede attitude i forhold til observatørerne, som var trætte af hans nidkære adfærd, ville han blive udsat for fysisk vold. Fra den dag blev det meget morsommere at være ansat i Flyvevejrtjenesten på Flyvestation Karup. Signalet var gået igennem, hvad der tjente den lille forecaster til ære.

Selve OJT-tjenesten var tilrettelagt således, at de nye - og naturligvis meget uerfarne observatører - i starten fulgtes med en af de ældre. "Lange Nielsen" var god at gå på vagt sammen med. Man fik en god og fornuftig forklaring på alt, lige fra hvordan en fjernskriver skulle betjenes, over opsendelse af vejrballer og bestemmelse af skyhøjden til, hvorledes man fik lagt det nødvendige antal "temper" - det vil sige temperaturkurver i højden - ind på de dertil indrettede skemaer.

Døgnets rytme

Som vejrobservatør fik man lejlighed til at stifte bekendtskab med hedens natur på alle tider af døgnet. Når man skulle møde klokken seks, gik der naturligvis ikke nogen stationsbus. Nogle vil stadig kunne huske, at stationsbussen kørte rundt på flyvestationen i faste tidsintervaller, som var det en bybus. Dens tider var naturligvis tilrettelagt efter de store ryk til tjenestestederne rundt om på flyvestationen og ikke efter folk, der absolut skulle møde på alle andre tider af døgnet. Det betød, at folk i døgn-tjeneste gik eller cyklede meget.

I foråret 1959 var det en smuk oplevelse ved halv sekstiden at begive sig til fods ud til Flyvevejrtjenesten. For dem, der er mindre kendt på Flyvestation Karup, skal det oplyses, at den havde hjemme i stueetagen (bunden) af kontroltårnet. Vejen gik ad stien gennem JFO's (jordforsvarsofficerens) bygninger og ned over et lille he-deareal, der dog skæmmedes voldsomt af en losseplads. Når man var forbi lossepladsen, havde man for længst fået Eskadrille 725's store hangar i sigte. Det er dér, hvor Flyvevåbnets Flyveskole i dag har til huse. Ude på platformene stod et utal af F-84 G jagerbombefly. Ind imellem kunne man se vagten, der ronderede mellem flyene med gevær over højre skulder. Tiden var en anden dengang. Flyvevåbnet passede godt på sine fly, og KUP Eskadrillen var klar døgnets 24 timer til at rykke ud, hvis en eller anden terrororganisation skulle finde på at lave oprør. Den kolde krig var i fuld udvikling, Danmark havde fået leveret flere hundrede fly fra USA, sammen med andet materiel, for at kunne stille et formidabelt flyvevåben på benene. Værnet bestod af 10.000 mand i uniform og 1.000 civile og omkring 300 luftfartøjer.

Turen gik videre ad perimetervejen hen forbi de depoter, hvor vi et halvt år tidligere havde fået udleveret uniform og personlig udrustning. Det var nok den mest kaotiske dag i vort liv, men det var ved at være fortrængt. Disse forårsmorgener i 1959, hvor solen skinnede, og lærkerne sang, kunne skubbe alle kedelige tanker langt væk. Fototjenesten og Operationsafdelingen blev synlige og lidt efter Brandstationen og Tårnet - nu var der ikke så langt igen.

Vejrtjenestens lokaler i bunden af Tårnet var mildt sagt trange. Man kom ind gennem venterummet og ind i forecasterens (meteorologens) og observatørens arbejdslokale. På et bord ved vinduet ud mod vejen lå bogen, som alle observationerne blev skrevet ind i. Det var dengang, der var karbonpapir i tilkopien. På vestvæggen hang kviksølvbarometret, et vigtigt instrument. Her blev lufttrykket aflæst og omregnet til trykket ved flyvestationens og havets overflade; resultatet var henholdsvis QFE (lufttrykket ved flyvestationens overflade) og QNH (lufttrykket ved havets overflade), som værdierne kom til at hedde i fagsproget,

når de blev rapporteret til flyene. At det var så vigtigt, skyldtes, at piloterne indstillede deres højdemålere på værdien, og så ville en regnefejl kunne blive fatal i dårligt vejr, hvis en pilot troede, han havde mere højde tilbage, end tilfældet i virkeligheden var. Ved siden af barometret stod et skrivemaskinebord med en rigtig "runebanker"; den blev blandt andet brugt til at skrive TAC-forecasten (vejrudsigten) ud på - mere om det senere.

Forecasteren sad og arbejdede ved et fast bord ind mod væggen til fjernskriverrummet. På væggen foran ham hang kasser til signaler med vejroplysninger fra især Nordeuropa. De signaler, han brugte oftest, blev sat i klemmer og lagt på bordet.

Morgenvagten skulle hjælpe til med at gøre vejroplysningerne til forecasterens morgenbriefing i Operationsafdelingen klar. TAC-forecasten (Tactical Area Forecast, der er en detaljeret vejrudsigt for dansk FIR (Flight Information Region) udarbejdet af Centralvejrtjenesten i FTK) havde nattevagten møjsommeligt skrevet over på et stykke A-4 papir med otte eller 10 gennemslag; det samme skulle gøres med vejrkortet, der viste vejr-situationen i et område rundt om dansk FIR. Hertil kom oplysninger om højdevinde med mere. Det hele afleverede forecasteren til eskadrillerne ved morgenbriefingen.

Når man kom ind i Flyvevejrtjenesten, skete der det, at verden rykkede én time baglæns. Vejrtjenester verden over brugte GMT tid (Greenwich Mean Time), og på den måde blev alle synoptiske observationer verden over foretaget på samme tidspunkt, uanset hvad klokken var det pågældende sted.

Fjernskriverrummet spillede en central rolle i det daglige liv. På Ring 1 (Danmark) væltede vejr-observationerne ind fra hele Danmark hver halve time. På Ring 2 (International) var det observationerne fra England, Nordtyskland, Sverige og Norge, der optog pladsen. Her modtog man dog kun observationerne foretaget på hele klokkeslæt.

Hertil skal lægges, at hver tredje time blev den synoptiske observation sendt fra alle stationerne i Nordeuropa; det gav en hidsig trafik på fjernskriverne. Observationsvagten havde mere end nok at gøre med at foretage de beskrevne observationer og samtidig rive signaler af fjernskriverne og fordele dem enten til kasserne og klemmerne ved forecasteren el-

ler til kortprikkevagten, som havde travlt med at "prikke", det vil sige tegne/skrive koderne i synopen om til tal og symboler på hver observationspost, der var afsat på vejrkortet. "Prikkeren" skulle rubbe fingrene, fordi forecasteren så at sige stod på nakken af ham for at se, hvorledes vejret havde udviklet sig de sidste tre timer. Især i vinterhalvåret var forecasterens interesse stor. Hans gode navn og rygte afhang jo af, hvorvidt hans vejrudsigt stod til troende - i det omfang, de ikke gjorde det, var det selvfølgelig hans skyld, at vejret blev dårligt. "Dårligt vejr" var vejr, man ikke kunne flyve i. Den gode forecaster forsvarede sig, så godt han kunne, mod angrebene ved for eksempel - for døve øren - at søge at forklare: "At meteorologien ikke hørte til de eksakte videnskaber". Alligevel måtte de døje med små historier som dette eksempel: "Piloten til forecasteren: "Ved du, hvad man gør ved små drenge, der lyver?". Dybe panderynker og eftertænk-somhed: "Næh!" Svaret fulgte prompte: "Jo, ser du, dem gør man til meteorologer, når de bliver store".

"Dårligt vejr" betød også mere arbejde for observatøren. Når vejret skiftede gennem bestemte værdier for vindhastighed, sigtbarhed og/eller skymængde eller -højde, skulle der som tidligere nævnt udsendes en M- (forværring) eller B- (forbedring) melding. Det betød, at observatøren fra et rum, hvor der ikke var udsigt over flyvefeltet, skulle holde øje med ændringerne i vejret. Det kunne give problemer i forhold til flyvelederne i tårnet, som jo havde verdens bedste udsigt. De kunne finde på med inkvisitorisk stemme over intercom'en at spørge, om ikke observatøren troede, at vejret måske var anderledes end det, der stod på QAM'en. En QAM var det aktuelle vejr skrevet ned på en formular, som indeholdt: vindretning, -hastighed og eventuelle vindstød. Desuden skymængde, -art og -højde, temperatur og dugpunkt samt lufttrykket i millibar og tommer både ved havets og flyvestationens overflade. Så var det ud at se på vejret igen, ind for at skrive en melding, sende den ud på fjernskriveren og derefter

lave en ny QAM, der så med rørposten blev sendt i tårnet. Derefter blev meldingen sendt ud på Ring 1, så resten af landet var advaret om, at landingsvejret på Karup nu var blevet bedre/dårligere. Ind imellem havde observatøren hjælp af forecasteren, som i dårligt vejr kunne finde på at sætte sig op i tårnet, og så var det ham, der meldte ned om ændringerne - dog knap så inkvisitorisk.

*Der var rigtig stor aktivitet i luften i de dage.
T-33 var mit yndlingsfly - smuk og ren i linjerne.*



Ulykker

I 1959-60 var der for alvor gang i flyvningen på Flyvestation Karup. Om morgenen, når briefingerne i eskadrillerne var overstået, rullede flyene ud til første "pas", det vil sige én flyvning ud og hjem. Flyene kom rullende fra Eskadrillerne 725, 727, Stationsfligten og Fotofligten. De holdt med motorerne i gang og ventede på, at det blev deres tur til at rulle ind på hovedbanen til start. Det kunne være en infernalsk larm at høre på, når de gamle F-84-G'eres motorlyd blandede sig med RF-84-F'ernes fra Fotofligten. Ind imellem kom så T-33 Silver Star træningsflyene fra Stationsfligten, som også kunne byde på enkelte Meteor fly. T-33'eren var mit yndlingsfly. Ren i linjerne, sølvblank og støjsvag, det var et smukt fly! Dengang havde Flyvestation Karup flere fly stationeret, end hele Flyvevåbnet har i år 2010 tilsammen. Som forholdsvis nyansat var det en fascinerende verden at leve i. Teknikerne havde lavet deres klarmeldinger af flyene, briefingerne i eskadriller og Operationsafdelingen var gennemført, Brandstationen havde sendt sine O-10 Crashtendere ud til standpladserne; man var klar til en ny dag.

Dengang var der ikke noget, der hed fjernaf-læsning af temperatur og dugpunkt. Observatøren måtte trave ud til den engelske vejrhytte for at aflæse temperaturen. Den "våde" temperatur skulle også aflæses. Det var et termometer med en "sok" om, der blev gjort våd, så trak man en fjeder op, og en lille luftpumpe sugede luft op om sokken i mindst tre minutter. Ud fra forskellen mellem de to temperaturer kunne man med en tabel udregne dugpunktstemperaturen. I dårligt vejr var det surt at stå og vente på, at de tre minutter skulle gå. I solskin og varmt vejr, når flyene var ved at starte, var det svært at få øjnene væk fra flyvefeltet og tilbage til "det våde termometer".

En dag blev ventetiden på, at det våde termometer skulle nå mætningspunktet, afbrudt ganske pludseligt. Et Meteor jagerfly var ved at starte, opmærksomheden blev vakt ved den tiltagende larm fra en jetmotor, der løber op i hastighed. Der var noget særligt ved dette buttede fly med sine to motorer placeret i "tønder" under vingerne. Øjnene fulgte flyet, der startede på bane 27. Først langsomt, men så øgedes hastigheden, og ud for vejrhytten var hastigheden nået dertil, at piloten kunne løfte flyets næse, hvad han gjorde. - Katastrofe! Næsehjulet fortsatte ned ad banen, medens flyet gik i luften. Glemte var det våde termometer. Benene blev taget på nakken ind i Flyvevejtjenesten for over intercom'en med forpustet røst at meddele flyvelederen: "Han har tabt næsehjulet". "Glem det!" lød svaret, "brandfolkene har allerede meldt det".

De næste par timer lå flyverløjtnant K. Abildskov (ABI) og fløj rundt om Karup i sin Meteor.

Han skulle have brændt brændstoffet af, inden han kunne forsøge en nødlanding. Langt om længe var tankene ved at være tomme, og han kom ind østfra med højt løftet næse. Brand- og Redningstjenesten havde lagt en lang skumstribе ud på hovedbanen, som det var meningen, han skulle "dyppe" næsen ned i, når farten var løbet så meget af Meteoren, at næsen ikke længere kunne holdes oppe. Det lykkedes med bravur. Skummet stod i en flot kaskade ud til begge sider, og flyet faldt til ro. ABI kravlede ud, men kun for at klatre op i en F-86 Sabre for at flyve den til Flyvestation Aalborg. Det var ikke ABI's dag. Da han lagde an til landing på Aalborg, ville understellet ikke ud. Lige meget hvor mange inspektioner, der blev foretaget, og hvor meget han søgte at ryste flyet og bruge nødsystemet; ud ville hjulene ikke. Resultatet var en mavelanding, som blev udført perfekt. Det fik vi først at vide på Karup dagen efter. Da kunne man i Morgenavisen Jyllands-Posten se et billede af ABI, som om aftenen var til danseundervisning med sin kone. En journalist havde fået fat i historien, og vi ungdommelige brushoveder syntes bestemt, at ABI var en helt.

Efter oplevelsen med næsehjulet, der fortsatte ned ad startbanen, kneb det en smule med at få vejret igen, inden den våde temperatur blev hentet ind, og observationen blev lavet færdig og sendt. Flyvestationerne sendte i en bestemt rækkefølge, og observatøren skulle stå klar ved sin strimmelsender. Når det blev Karups tur, trykkede man knappen ned, og strimlen, der var kodet i forvejen, sendte obs'en, som meldingen hed i dagligt sprog, ud til alle de andre flyvestationer. Det kunne hænde, at en eller anden havde lidt for travlt med at få trykket knappen i bund. Så "garblede", -det vil sige ødelagde han hele udsendelsen, og der blev en værre ballade på ringen.

Der var også andre oplevelser at få, når man stod ude ved den engelske vejrhytte. Den 12. juni 1959 begyndte eskadrille 727 at indfase den nye amerikanske overlydsjager North American F-100. Hvilken forskel. Det nye fly havde en motor, der udviklede 10.000 shp. uden efterbrænder og 16.000 med. Det var en større motorkraft end det, vi hidtil havde kendt. De amerikanske instruktører brugte efterbrænderen flittigt. Første gang det skete, overraskede det mig totalt. Et frygteligt drøn syntes det dengang, som man så ret hurtigt vænnede sig til. Et andet syn, der ofte optog observatørerne, når de var ude for at aflæse temperaturen, var, når F-84G'erne øvede sig i "skipbombning" mod et område nord for flyvestationen. De kom susende ned fra stor højde, for så i meget lav højde at trække op igen. Ideen var så, at bomben blev kastet på vej op igen, for derefter at lande i målet meget længere fremme. Det så imponerende ud.

Et af de faste tilholdssteder i fritiden var



KUF'en, KFUMs soldaterhjem i Kølvrå, var et af de faste tilholdssteder i fritiden.

KFUM's Soldaterhjem i Kølvrå. Soldaterhjemmet lå lige over for vagten. Der kunne man få lidt at spise, drikke kaffe, spille billard eller bare sidde og sludre sammen. En forårsaften, den 12. marts 1960, medens det endnu var lyst, skete der pludselig en hel masse. Én eller anden kom styrtende ind for at fortælle, at der var styrtet en F-84G'er ned i Hølgild Mose fire kilometer nordøst for flyvestationen. Alle former for transportmidler blev taget i brug. Jeg fór af sted på en gammel damecykel, som blev lånt af en af de ansatte på KUF'en, som KFUM's soldaterhjem hed i dagligsproget. Vi nåede aldrig helt ud til flyet, for der var allerede afspærret, da vi nærmede os. Dengang talte Flyvevåbnet ikke højt om havarier. "Manden på gulvet" fik så at sige aldrig noget at vide om, hvad der var sket. Kigger man i papirerne, vil man kunne se, at flyet, der havarerede, var en F-84G nr. 51-10624, og at piloten Jørgen Flemming Rasmussen blev dræbt ved havariet.

Den daglige disciplin

Det vil ikke være nogen overdrivelse at påstå, at vi havde lært den soldatermæssige disciplin fra grunden. Det skete på Forskolen til Flyvevåbnets Mathskole (FORSK MHSK) i Gedhus. Oversergent Sørensen lagde ikke fingrene imellem, når den soldatermæssige adfærd skulle indøves. Tag for eksempel disciplinen: "Hilsen under forbigang". Ingen fra holdet kan vel huske, hvor mange gange de har hilst på den berømte telefonpæl, som Sørensen udnævnte til oversergent - fem skridt før og tre skridt efter. Selv nu 50 år senere sidder den slags brændt dybt ind i sjælen. Når vagten var i det humør, kunne man godt få lov at forlade flyvestationen en tre fire gange, inden han var tilfreds med det afleverede honnør.

Der fandtes også en anden disciplin, hæderlighed. Den kom på en svar prøve, da det blev opdaget, at en officer havde utrolig mange ruller toiletpapir og andet godt af Flyvevåbnets ejendom oplagret hjemme hos sig selv. Det var en skandale, der blev talt meget om.

Skandalen gav anledning til en mere nærgående kontrol ved udpassage fra flyvestationen. En dag var næstkommanderende ved Bevogningseskadrillen, flyverløjtnant I af reserven J.F. Søndergaard, i daglig tale aldrig kaldet andet end "Mau-Mau", i færd med at gennemføre en sådan kontrol. Flyverløjtnanten var hæderligheden selv, en god infanterist og meget respekteret. Det eneste, han ikke var, var diplomat.

Da jeg var på vej ned mod hovedvagten, hørtes pludselig Mau-Mau's faste stemme. Orde ne er glemt, det er oprinnet ikke. Flyverløjtnanten havde fundet et gråt tæppe tilhørende Flyvevåbnet i bagagerummet på en officers bil. Det fik den påtale, som den slags ifølge Mau-Mau skulle have. Med høj klar stemmeføring – det, vi året før opfattede som skideballeniveauet - blev den formastelige belært om sin synd. Der var pludselig ingen grund til at forhaste sig med at nå ned til hovedvagten, så der blev "botaniseret", indtil flyverløjtnanten havde raset ud; den formastelige var kørt, men uden tæppe, og roen igen havde sænket sig over området ved hovedvagten.

Mau-Mau havde fået sit tilnavn efter den grusomme kenyanske oprørsbevægelse, som bekæmpede de engelske kolonistyrker i Kenya.

Disciplinen blev en underlig størrelse. Vi havde været vant til at hilse på alt, hvad der havde striber og vinkler. Sådan var det ikke på Karup. Her hilste man på operationsofficeren og tårnchefen. Det var lidt mere vanskeligt med den daglige leder af Flyvevejrtjenesten; han var jo civil, så ham kunne man ikke så godt gøre honnør for. Disciplinen bestod nu mere i, at man passede sit arbejde og fik lært det, man skulle. Det gik da også helt fint, og efterhånden blev det klart, at ikke alle med vinkler eller rundgående bånd var nogle koleriske skrighalse, hvis største og fornemmeste opgave i livet var at skrigge ukvemsord efter mathelever.

Disciplin blev pludselig til selvdisciplin. Det vil sige, at der var ingen til at fortælle dig, at du skulle stå op klokken fem om morgenen for at være på arbejde til tiden. Derimod vidste enhver med sig selv, at det kun ville gå ud over kollegaen, der sad og ventede på hjælp og senere afløsning. Det kunne selvfølgelig være slemt nok at blive straffet for at komme for sent; men kammeraternes kulde, i fald man ikke "kunne finde ud af det", var en endnu værre straf.

Vi oplevede ikke det militære straffesystem i funktion mere end én gang, og det var vel også slemt nok.

Fordele

En af fordelene ved at arbejde på skiftende tider var, at der var mange frie dagtimer. Det kunne naturligvis blive rigeligt med disse mange fritimer. Da lønnen, 28 kr. om ugen, ikke rakte ret langt,

varede det ikke længe, før flere fandt ud af, at man kunne tjene penge ved at arbejde for bønderne på gårdene rundt om flyvestationen. Man kunne tjene en del penge ved at hakke roer, hvad vi gjorde i foråret 1959 og 60. Da roerne slap op, var det høhøsten, som gav lidt penge. Det var en helt sjov oplevelse igen at sidde på en hørive trukket af en enkelt hest. Nu blev der pludseligt råd til at købe en ny pibe og drikke en ekstra kop kaffe på KUF'en, for slet ikke at tale om, at man kunne tillade sig den luksus at rejse hjem med toget. Dengang skulle soldater betale en halv billets pris for at få lov at rejse med DSB. Ofte løste man transportproblemet ved hjælp af tommelfingeren. Dengang var de vejfarende flinke til at tage de "fattige" soldater op at køre. Alle vidste jo, at vi forsvarede fædrelandet mod de fæle kommunister i øst. Samtidig havde de, der havde bil dengang, været soldater, da man fik 13 øre og et halvt rugbrød om dagen. De vidste nok, at vi havde det hårdt.

At det var at friste skæbnen at stille sig op uden for hovedvagten i Kølvrå og "luften" sin tommelfinger, var alle klar over. Det var nemlig forbudt at køre på "stop". At regelen var tåbelig, var alle enige om, selv flyvestationens befalingsmænd, hvoraf de få, der havde bil, stoppede for at tage værnepligtige og mathelever op at køre. Denne fredag, hvor morgenvagten var overstået, og jeg havde fri til mandag klokken 14, var ingen undtagelse. Man stillede sig op lidt syd for hovedvagten, så langt nede, at man ikke kunne ses af vagten, og vinkede så med sin glade tommelfinger. Det var en fin dag. Kun få biler var kørt forbi, da en mørkeblå Volvo kørte ind til siden. Gisp! Hvem sad på førersædet, chefen for Flyvestation Karup oberst P. Ziegler. Anklage, dom og gitter viste sig i et nu for øjnene. Det viste sig at være en fuldstændig fejlbedømmelse. Obersten spurgte med et skjult smil: "De ved nok, at De ikke må køre på stop, soldat?", hvilket blev bekræftet. "Hvor skal De hen?" var følgespørgsmålet. Jo, soldaten skulle til Herning for at rejse med toget til Tarm. Obersten nikkede, og turen gik mod Herning. Det var første gang, jeg var så tæt på en rigtig oberst, og så viste det sig, at det, man havde

gået og troet, at en oberst var noget af det nærmeste, man kunne komme Gud, blot var et venligt og behageligt menneske, der endda syntes, at han ville køre soldaten helt ned til banegården i Herning. Oberst, senere generalmajor, P. Ziegler står af

Oberst, senere generalmajor P. Ziegler



denne og mange andre grunde stadig i et særligt lys i min hukommelse.

En anden oplevelse "på tommelfingeren" var i sommeren 1959. Igen var der "bid". Det var et venligt, i mine øjne ældre, ægtepar, der var ude for at køre sig en tur. På turen ind mod Herning var der den sædvanlige småsnak i bilen, blandt andet blev spørgsmålet: "Hvor skal du hen?" stillet. Jo, man skulle da til Herning Banegård. "Jamen, hvor bor du?" ville manden vide, ja det var jo langt væk, stedet var Tarm. Så fulgte det overraskende spørgsmål, om jeg ikke kunne tænke sig at spise middag med dem på Hotel Eyde i Herning; det var nemlig ægteparrets plan for dagen. "Joh-tak, men så kan jeg ikke nå mit tog". Det var dengang, da forbindelsen mellem Herning og Skjern ikke kørte alt for ofte. Argumentet blev fejlet af bordet med et: "Skidt, så kører vi dig til Tarm". Det var den dag, hvor man priste sit held og glædede sig over, at der stadig var nogen, der havde hjerte for medlemmerne af de væbnede styrker.

Generalen og sutskoene

At komme galt af sted er mathelevers lod. Næste gang, der skete et sammenstød med de højere grader i Flyvevåbnet, var om muligt endnu mere pinligt. Det var søndag formiddag. Vejret var herligt, udenfor skinnede solen. Den eneste opgave var en observation hver halve time, og da den ene lignede den anden med: skyfrit, ingen vind, 30 kilometer sigtbarhed og stabilt lufttryk, så stillede vagten ikke de store krav til den arbejdsmæssige indsats. Jyllands-Posten lå på bordet, det samme gjorde observatørens fødder, iført kameluldstøjsko. Dybt ureglementeret, men vagthavende flyveleder så ligesådan ud i påklædningen. Der var ingen "høvdinge" i miles omkreds, så hvorfor ikke tage det afslappet? Nej vel?

"De hygger dem nok soldat", lød pludselig en venlig, dyb stemme henne fra døren til venterummet. Hovedet blev drejet mod den spørgende/konstaterende. Hjertet gik i stå. Der stod selveste chefen for FTK, generalmajor Kurt R. Ramberg. Det står den dag i dag uklart, hvordan det lykkedes at få samlet kludeskoene ned fra bordet og finde op i noget, der lignede en reglementeret retstilling - og så i kludesko. Forventningen var, at loftet om et split-

Generalmajor K. Ramberg



sekund ville falde ned over mit syndige hoved. Det skete ikke, i stedet ville generalmajoren vide, om vejret var lige så godt over resten af landet, han skulle nemlig ud at flyve Meteor, generalmajorens yndlingsbeskæftigelse. Hvordan generalmajoren fik oplysningerne, er fuldstændig gået i glemmebogen. Men lettelsen over, at skideballen udeblev, var til at tage at føle på.

I sommeren 1959 var det yderligere en fordel at gå på skiftevagte. På en fin solskinsdag kunne man cykle ned til Sunds Sø og få sig et forfriskende bad. Vejen fra Karup til Sunds var dengang en betonvej. Alle troede, at den var anlagt af tyskerne under besættelsen, hvilket ikke er tilfældet; den er støbt af danskere tilbage i 30'erne. Turen til Sunds på cykel var en speciel tur. Vi ville helst cykle inde på cementen, idet "cykelstien" langs begge sider af vejen var belagt med grus. Da vejen imidlertid ikke var særlig bred, så måtte vi det meste af tiden træde af sted ude i gruset. Nede ved søen var der en lille strand, hvor man kunne sole sig og så ellers svømme ud til en flåde, der lå et stykke ude i søen. Det var en herlig tid.

Overraskelsen over det militære systems menneskelighed kom i oktober måned 1959, hvor min 86-årige farmor blev syg og lå for døden. En opringning til Flyvevejtjenesten om at få lov at blive hjemme et par dage endte med en besked om at kontakte tjenestestedet igen et par dage senere for at fortælle om, hvordan det gik. Farmor døde inden da, og den nye opringning gav friheden til at kunne blive hjemme, til begravelsen var overstået. Det var en flot gestus af kollegerne, at de tog vagterne i de dage, og at de ikke bagefter forlangte, at de skulle betales tilbage. Det gjorde, at Flyvevejtjenesten i Karup syntes at være et godt tjenestested.

Den 2. december 1960 blev jeg udnævnt til math.

En anden overraskelse kom året efter.

Med kæresten boende i Vejle syntes det ikke unaturligt at søge til Flyvestation Vandel. En ansøgning blev skrevet og sendt til Operationsafdelingen. Herefter skete der absolut intet i flere måneder. Jul og nytår 1959 passerede forbi, og der skete stadig intet. Dengang løb man ikke sine overordnede på dørene for at understrege sine ønsker; man ventede. Tålmodighed belønnes, og en dag kom beskeden om at stille hos operationsofficeren, oberstløjtnant Niels Holst-Sørensen, i daglig tale kaldet "Hurtig Niels", hvilket relaterede sig til hans sølvmedalje i 800 meter løb ved olympiaden i London i 1948. Efter at have banket reglementeret på døren, "et kort og to hurtige korte bank", lød det inde fra kontoret: "Kom ind". Med huen i hånden blev reglementeret retstilling indtaget foran oberstløjtnantens skrivebord, afventende hvad der nu ville komme. Han kiggede direkte på mig og sagde konstaterende: "De har søgt til

Flyvestation Vandel". "Javel hr. oberstløjtnant". I et lidt skarpere tonefald lød det: "Der søger man ikke ned, der bliver man sendt hen!", kort pause, "Ønsker De at fastholde Deres ansøgning?" Der blev tænkt hurtigt, men tanken om de 90 kilometer ned til kæresten i Vejle gjorde udfaldet: "Javel hr. oberstløjtnant". Oberstløjtnanten så tvivlende på det håbefulde unge menneske og sagde så, næsten medlidende: "Så må De s'gu selv tage følgerne. Jeg skal se, hvad vi kan gøre". Noget i tvivl om, hvad oberstløjtnanten havde ment, gik turen tilbage til Flyvevejtjenesten. Den 2. april 1960, foran chefen på Flyvestation Vandels skrivebord, kom svaret på det med følgerne. Det var ikke behageligt, men mere om det senere.

Nok var tiden i Flyvevejtjenesten på Karup kort, fra omkring 1. maj 1959 til udgangen af marts 1960, men det var en tid med mange indtryk og en tid, hvor den lærdom, der kunne propes ind i et ungt menneskes hoved, blev til gavn for det samme unge menneske, da han stod på en flyvestation, hvor den professionelle holdning var stort set ikke eksisterende, og hvor ledelsesformen må karakteriseres som i bedste fald at være "anderledes", for slet ikke at tale om organisationen eller mangel på samme.

Den lange vej

Dengang i 1960 var Flyvestation Vandel en underafdeling af Flyvestation Skrydstrup, som var personelforvaltende myndighed for Vandel. Altså gik turen fra Flyvestation Karup forbi Flyvestation Vandel til Skrydstrup og tilbage til Vandel igen.

Ankomsten til Vandel var en oplevelse, som i dag - 50 år efter - står lysende klar. Bussen rullede ind i Vandel by og stoppede ved Brugsforeningen. Brugsuddeler Sand kunne fortælle, at jeg bare skulle tage grusvejen lige over for Brugsen mod syd. Vejen blev meget flot kaldt for Dalgas Boulevard; den blev senere døbt Dalgasvej. Det var solskin og dejligt vejr, men køjesækken var tung og uhåndterlig. Byens huse så triste ud. Det var, som om besættelsesmagten lige havde forladt stedet, selv om det var næsten 15 år siden. Jeg lovede mig selv, at her ville jeg aldrig bo.

Turen gik ned ad grusvejen forbi Pjalttenborg, en husvildebolig for dem, som havde det lidt sværere. Kort efter det sidste hus på Dalgas Boulevard stødte jeg på et spidstelt i vejkanthen. Udenfor stod der to gardenhøje artillerister, i grøn uniform forstås. "Er dette ikke Flyvestation Vandel?" ville jeg vide. "Jo, det er det da, men hvis du skal bo her, skal du henvende dig oppe på Alderdomshjemmet!". De to artillerister lovede mig at passe på køjesækken, hvorefter turen gik tilbage ad Gl. Stationsvej til det såkaldte Alderdomshjem. Det havde det været engang før Anden Verdenskrig, men tyskerne beslaglagde det og indrettede det til hovedkvarter. Det samme gjorde det danske mili-

tær, da de overtog bygningen efter freden. Det skal fortælles, at der i 1960 endnu ikke var kommet hegn omkring flyvestationen.

Kommandanten, kaptajn af reserven K.E. Simonsen, havde kontor på første sal. Vagten tilkaldte løjtnant af Intendanturkorpsets reserve, P.E. Christensen. Han var i grøn uniform med læderskrårem. Indtil nu havde jeg set én menig i blå uniform, ellers var alt andet grønt. Det virkede foruroligende. Nå, men op ad trappen det gik. Jeg blev ført ind foran kaptajnens skrivebord. Han så på den nyankomne med det, der blev opfattet som stikkende øjne. Han havde et forholdsvis lille hoved på en meget lang hals. Jeg havde indtaget reglementeret retstilling. Han så på mig og sagde så med sin fistelstemme (diskant) efter det, der føltes som en lang pause: "Nu stjæler De vel ikke ligesom alle de andre?" Hvilket hårdnakket blev benægtet. "Ja, så kan De godt gå!" Det var modtagelsen. Jeg sendte en venlig tanke til dem, der på Karup havde fortalt mig, at chefen i Vandel var usædvanlig i sin adfærd - for at sige det mildt.

Indkvarteringen foregik i et af de to aflukker uden dør i den tyske flyveledersal på Radiogården, senere nummereret Bygning 30. I etagesengene var der plads til to mather i hvert rum.

Hvem der egentlig introducerede mig til min nye arbejdsplads i Flyvevejrtjenesten, har jeg i dag ikke nogen helt klar erindring om, men det var højst sandsynligt oversergent C.H. Bielefeldt,

Math N.M. Schaiffel-Nielsen - dengang 19 år gammel - fotograferet i Flyvevejrtjenesten i Vandel i 1960.

Fra højre ses en Creeder perforator, ved siden af den en Creeder fjernskriver i lyddæmpet kasse. Bagved Schaiffel gemmer Mufax'en sig; men Mufaxtelefonen ses tydeligt med omskifteren ovenover.



der var næstkommanderende i Signaltjenesten. Han brød sig ikke umiddelbart meget om vejrfolk. Dem, der havde været der før mig, var blevet sendt videre til Avnø som straf for at have lavet et tyveri på værtshuset Landsbyen i Herning.

Sparsomt udstyr og plads

Flyvevejrtjenesten viste sig at være særdeles sparsomt, både hvad angik plads og udstyr. Det første, der fangede mit blik i det rum, der udgjorde flyvevejrtjenesten, var en gammel kontorstol, som viste sig at have tilhørt Luftwaffe. Så var der et køkkenbord med linoleums-dækket plade. Langs den ene væg var der et fast bord, hvor der stod en Creeder fjernskriver, benævnt Ring 1. En Creeder perforator og endelig en Mufax. På Ring 1 modtog og udvekslede vejrtjenesterne, militære som civile, i Danmark oplysninger. Først senere blev der installeret yderligere én Creeder fjernskriver, hvor man modtog vejroplysninger i form af aktuelt vejr, synopper og taf'er fra det meste af Nordeuropa, og endelig kom der indprikkede vejrkort, som dækkede Nordeuropa, på Mufax'en foruden kort over vinde og temperaturer i højden og kort med vejrforudsigelser - alt sammen ting, der blev forberedt af Deutsche Wetterdienst i München. På væggen ind til det tilstødende lokale hang kviksølvbarometret og instrumentet, der viste vindretning og hastighed.

Indtil 1961 blev den nøjagtige måling af skyhøjden foretaget ved at sende balloner fyldt med en kendt mængde brint op, en metode, der var effektiv indtil ca. 2.000 fod eller 609,60 meter. Med installationen i 1961 af den amerikanske skyhøjdemåler blev skyhøjden indtil 4.000 fod eller 1.219,20 meter målt med sekunders mellemrum. Selv vore amerikanske gæster var imponerede over apparatet. De kunne ikke begribe, at de skulle til Danmark for at lære, at et så godt instrument fandtes.

Vindretning og -hastighed blev vist på et instrument ved hjælp af nåle. Instrumentet blev mange år senere udskiftet med et instrument, der skrev det målte ned på en rulle specielt papir. Hermed skulle observatøren ikke længere sidde og holde øje med vindhastigheden, når vejret var uroligt med vindstød. Ved 10 knobs afvigelse skulle der opgives vindstød i det aktuelle vejr.

Anderledes opgave og havarier

Opgaven i Vandel skulle vise sig at være ganske anderledes end på Karup. For det første var der ingen meteorolog, og for det andet var der ingen fast bemanning i tårnet.

Flyvestationen havde ingen Operationsafdeling, så i virkeligheden var jeg mere eller mindre underlagt signalofficeren, fenrik, senere overfenrik Uller Johannes Olsen. Han blandede sig overhovedet ikke i mit arbejde og var på den anden side heller ikke til nogen hjælp. Slet ikke, hvis der opstod et forsyningsmæssigt problem. De problemer klarede jeg ved at ringe til Karup og tale med Jeppesen. Det gik galt, da der skulle bestilles nye nedbørsmåleglas. Bestillingen blev afgivet gennem flyvestationens administrationskontor. Glasene kom hjem, men det var de forkerte. Bestillingen var blevet forkludret undervejs.

Det at komme til Vejle, hvor kæresten boede, skulle helst gøres gratis; tommelfingeren blev flittigt brugt, og folk i Vandelområdet var også flinke til at tage "den stakkels soldat" op. Det gik galt, da kaptajn Simonsen var på vej til Vejle i sin Standard Vanguard. Nå, men han stoppede og tog mig op. Pludselig ville han vide, hvordan jeg kunne stå i vejkanten kl. 16:30, når arbejdsdagen først sluttede kl. 17:00. Jeg måtte forklare, at jeg til gengæld mødte kl. 06:30 for at lave dagens første synop. "Men så er det jo Dem, der har fået bestilt de forkerte nedbørsmåleglas". Jeg bedyrede, at der var sket en fejl, efter at jeg havde afgivet bestillingen. "Ja, men det er jo lige meget, De skal ikke gøre den slags alligevel". Jeg ved endnu ikke i dag, hvad han mente med den bemærkning.

Flyvevejrtjenestens eneste kunde var Artilleriflyvebatteri Vandel. Alle piloterne var reserveofficerer i Hæren. Til at tage sig af det grove havde enheden to oversergenter og et antal sergenter, der samtidig fløj med som observatører, når der skulle gennemføres artilleriobservation.

Det gjorde ikke livet nemmere, at i Hæren var opfattelsen den, at en math var en flink menig, som man talte til og ikke med. Ligesom man ikke forventede sig alt for meget af vedkommende. Nu var man i den situation, at man skulle ringe til en math for at få de for flyvningen relevante vejroplysninger. Én af de piloter, som jeg fik et godt forhold til, var DAN, løjtnant af reserven P. Andersen. Det var et hårdt slag, da han styrtede ned og blev dræbt den 9. november 1960. Det var en dag, som alle, der gjorde tjeneste dengang, husker.

Så var der de mere løse kunder såsom Svæveflyveklubben fra Vejle, Dansk Svæveflyveunion, Modelflyveunionen og Faldskærmsunionen. De kom alle hver sommer for at udøve deres sport.

Alle var de mere eller mindre afhængige af vejret, så de var faste kunder hver morgen. Var det dårligt vejr til deres sport - ja, så kom de flere gange i løbet af dagen for at følge udviklingen. Allerede dengang begyndte jeg at analysere de kort, der kom ind på Mufax'en, og prikkede vejrkort ind for at se, hvorledes vejret mere detaljeret udviklede sig.

Fra 1957 til 1974 deployerede Eskadrille 724 til Vandel. Tårnet blev bemanded med flyveledere fra Flyvestation Skrydstrup, og samtidig lånte vi to observatører og en meteorolog, også fra Skrydstrup. Eskadrille 724 var en ren jagereskadrille. De elskede at chase (forfølge) de stakkels F-84G jagerbombere.

Under Eskadrille 724's deployering til Vandel i oktober 1960 gik det galt. Den 19. oktober var en Hawker Hunter, halenummer E-406, med flyverløjtnant Knud M. Rasmussen ved pinden, gået på vingerne. Efter at have angrebet en canadisk Sabre drejede han væk fra angrebet, og pludselig lød der et knald. Et fly ved siden af ham kunne se et stort hul i flyets bagkrop. Det var turbineblade, der var fløjet ud. Rasmussen havde kun én ting at gøre, nemlig at lade sig skyde ud med katapultsædet. Inden han forlod flyet, låste han styretøjet, og flyet fortsatte mod Vandel. Det havde ikke højde nok på, og landede smukt på en mark i Store Lihme ca. 3 miles fra baneenden på Vandel.

Billund Lufthavn åbner

I 1964 åbnede Billund Lufthavn. Det gav et voldsomt stød gennem Flyvevåbnet. Nu havde man pludselig fået en civil lufthavn midt i en militær kontrolzone. Det måtte man gøre noget ved. Vandel kontroltårn, mellem venner kaldet "Dueslaget", blev bemanded med major Jørgen Hoffmann, kaptajn Friang og oversergent Per Beck Nielsen.

Flyvestation Vandel havde fået sin status som deployeringsflyvestation på et NATO-møde i Lissabon i 1950. Det betød, at NATO skulle renovere banesystemet og bygge to hangarer på flyvestationen, så man kunne modtage i hvert fald to eskadriller. Det betød også en tynd bemanning af funktioner som Brand- og Redningstjenesten, Signaltjeneste, Flyvevejrtjeneste, Bevogtningstjeneste og Materieldeling, som mest tog sig af at vedligeholde Artilleriflyvebatteriets Piper L-18C Super Cup og stationskommandantens Chipmunk. I 1953-54 var den gamle tyske startbane blevet brudt op, og et nyt NATO standard banesystem med en hovedbane, en sydlige parallelbane og en nordre taxiway var blevet anlagt sammen med to standardhangarer.

Observationerne

Den første synop blev lavet kl. 07:00 dansk tid eller 06:00 GMT. Herefter blev der foretaget én



Der var just plantet rødgraner. Til venstre ses vindposen. Til højre for midten anes nedbørsmåleren og længst til højre den engelske vejrhytte med det våde og det tørre termometer, hygrometer og hygrograf.

observation i timen, og hvis vejret skiftede inden for nogle bestemte værdier, blev der afsendt en M- eller B-melding. Altså om enten en forværring eller en forbedring af vejsituationen. Vinden var i den sammenhæng en væsentlig faktor. Piper Cup'en måtte ikke flyve ved vindhastigheder over 25 knob, hvad enten det var konstant vind eller vindstød på 10 knob og derover. Sidevindskomponenten var også en faktor, der skulle tages hensyn til - fem knob, det var, hvad flyet kunne tåle. Nåede vinden én af disse værdier, skulle der ringes ud til Duty Ops i Artilleriflyvebatteriet.

Hvad havde observatøren så at gøre godt med, når en observation skulle gennemføres? Vindmåleren var de første mange år med visere. Det vil sige en kompasrose på 360 grader og en nål, der svingede op og ned alt efter vindhastigheden. Først langt senere kom der som nævnt en vindskriver til, som konstant skrev vindretning og -

hastighed ned på strimlen. Ved siden af vindmåleren hang kviksølvbarometret. Det blev aflæst ved hver observation og korrigeret, således at der blev udregnet en QFE og QNH. Skymængde, -art og -højde blev almindeligvis fastsat med øjemål. Men når skyhøjden kom ned i nærheden af 1.500 fod - lig med 457,20 meter - så var det tid at tage ballonventilen og vandre ud til brintflasken for at fylde den mængde brint i ballonen, som fik den til at stige 300 fod eller 91,44 meter i minuttet. Måling af skyhøjden blev i 1961 erstattet med elektronisk måling. Herefter var brinten kun back up, hvis skyhøjdemåleren var ude af drift.

Når man var ude ved brintflasken, blev himlen samtidig studeret og inddelt i ottendedele, lige såvel som skyarten blev bestemt. Endelig blev den meteorologiske sigtbarhed bestemt ved at konstatere, hvilke af de udvalgte sigtmærker i terrænet man kunne se. Det var forholdsvis let de første år, men efterhånden som de nyplantede nåletræer voksede op, blev det vanskeligere at fastsætte sigtbarheden fra tre kilometer og længere væk. En udsigtsplatform blev etableret nede på Bunker 1005, hvor den engelske hytte og nedbørsmåleren i forvejen stod. På den måde kunne man i dårligt vejr både bestemme sigtbarhed, aflæse temperatur, tør som våd, samt fugtighed og kl. 06:00 og 18:00 den nedbør, der måtte være faldet.

Den 18. april 1968 skete katastrofen. Hangar 1 med 11 Piper L-18C Super Cubs brændte. Med dem også vejrtjenestens sigtbarhedsmålere. Alle havde glædet sig til at få sigtbarhedsmå-



Gennem mange år var Piper L-18C Super Cub den vigtigste flytype hos Hærens Flyvetjeneste på Flyvestation Vandel.



Jævnligt var der deployering til Vandel af No 1 (F) Squadron fra RAF Wittering. Således også i oktober 1974. Da lykkedes det at få lov til at låne oversergent Gabriel fra Flyvevejr tjenesten på Flyvestation Karup, som her ses i baggrunden. I forgrunden er det flyvemeteorolog eller forecaster Østergaard fra Flyvevejr tjenesten på Aalborg.

leren, så man kunne opgive både meteorologisk sigtbarhed og det, der i daglig tale hed banesigt.

På dette tidspunkt var man ellers ved at nå frem til en lidt mere moderne flyvevejr tjeneste, der ikke hang fast i den tid, hvor Flyvevåbnets fly var Harvard, Spitfire, Catalina, C-47 Dakota og Firefly.

I stedet for at skulle løbe op i tårnet med nyt vejr hver time, var det lykkedes at "stjæle" kanonluftforsvarets videokamera og monitor. Elektronikværkstedet monterede begge dele i tårn og vejr tjeneste. Herefter var det bare at lægge QAM'en ind under kameraet, og vips, så havde de fået det aktuelle vejr i tårnet.

Flyveroverkonstabel P.G. Pedersen. Billedet er fra dengang, da vindretning og -hastighed blev aflæst på instrumenter med visere. Bag ham ses kviksølvbarometret, og hans hånd hviler på skyhøjdemåleren.



Fra 1977 indgik et antal Kvindelige Flyvere på frivillig basis i Vejrtjenestens arbejde under øvelser. Her er det KF'er Dorte Tordrup, der er i fuldt sving med at prikke vejr kort ind på en af hendes mange frivillige og ubetalte hjælpevagter.

Personellet

Som allerede fortalt begyndte jeg min tjeneste i Vandel som "Palle alene i Verden". Hvordan ræk-

Flyveroverkonstabel P.K. "Røvegod" Sørensen i fjernskriverrummet. Her var Creederen blevet skiftet ud med Siemens T100 fjernskrivere, som var noget mere stabile end de udslidte Creedere,





Holdet af Kvindelige Flyvere efter afslutningen af uddannelsen som hjælpere i Flyvevejrtjenesten.

kefølgen for tilgang af personel rent faktisk var, kan jeg ikke huske nøjagtigt. Jeg mener imidlertid, at der ret hurtigt efter min ankomst tilgik en konstabelelev, så nu var vi altså to til at gå vagterne. Det betød, at nu udvidede man tidsrummet, der skulle observeres i, fra kl. 03:00 GMT til kl. 21:00 GMT. Dog således, at der blev sendt aktuelt vejr hver time mellem kl. 06:00 og 18:00 GMT og derefter kun synoppen kl. 21:00 GMT. Vi gik således på vagt hvert andet døgn. Det stod på i en periode, men så blev det for dyrt med to mather, og i stedet blev der tilkommanderet to menige. Deres OJT blev forestået af mig, og efter tre måneder forsvandt mathen, og de to værnepligtige indgik i vagten. De værnepligtige kunne således gøre gavntjeneste i seks måneder. Tre måneder før de skulle hjemsendes, ankom der to nye fra vejrkurset i Værløse. Det var en spændende opgave at gennemføre OJT med de nye værnepligtige.

En pudsighed var det, at smede, skibsbyggere og andre håndværkere havde et godt tag på det med at observere, hvorimod studenter og andre med mere teoretiske uddannelser havde sværere ved at få fat i, hvad det drejede sig om.

Så skete der det, at man satte værnepligtstiden ned fra 16 til 12 måneder, og nu kunne det ikke længere betale sig at uddanne de værneplig-

tige, perioden med gavntjeneste blev for kort. Herefter vendte man tilbage til en bemanning med det, der siden 1961 havde heddet flyvekonstabler i stedet for mather. Selv var jeg den 2. december 1961 blevet udnævnt til sergent. Det hjalp på forholdet til artilleriflyverne. Forholdet blev i det hele taget bedre og bedre, som årene gik.

Hver gang der var deployering, var det svært at låne mandskab fra andre flyvevejrtjenester; de havde deres at se til. Jeg fik den idé, at man kunne uddanne medlemmer af Kvindeligt Flyverkorps til hjælpeobservatører.

I marts måned 1976 var chefen for Kvindeligt Flyverkorps, oberst Else Martensen-Larsen, på besøg hos Kvindeligt Flyverkorps Eskadrille 261. Jeg var i oktober 1973 blevet udpeget som redaktør af flyvestationens tjenestestedsblad "Guldøksen", og jeg interviewede korpschefen til bladet. Mødet blev benyttet til at foreslå hende, at vi fik tildelt et antal kvindelige flyvere (KF'er), som skulle uddannes til hjælpeobservatører i Flyvevejrtjenesten. De skulle kunne prikke vejrkort, passe fjernskriver og Mufax samt lægge temper ind. Korpschefen var begejstret for tanken. Allerede i vinteren 1976-77 gik uddannelsen i gang. Ikke mindre end 10 KF'er deltog i undervisningen. Det var en fornøjelse at have med at gøre. Nok var det ekstra tjeneste, men KF'erne gik til opgaven med en ildhu, der gjorde, at undervisningen blev grundigt forberedt, og der herskede en forventning på holdet om, at man skulle have lov til at deltage i en rigtig øvelse.

Den mulighed kom allerede i juni måned 1977, hvor No 1 (F) Squadron deployerede til Vandel. Det viste sig at være en succes. KF'erne klarede opgaven til punkt og prikke. Det var tydeligt, at de var stolte af at kunne være med, når der skete noget. KF'erne holdt ved indtil begyndelsen af 1981, hvor Flyvevejr-tjenesten havde skiftet leder.

Selv fortsatte jeg som leder af Flyvevejr-tjenesten indtil udgangen af 1980, hvor jeg søgte en stilling som leder af Afdelingskontoret i Materielafdelingen. Årsagen til skiftet var, at det var blevet besluttet, at Hærens Flyvetjeneste (HFT) skulle have rigtig meteorologisk service; det vil sige, at der skulle ansættes en meteorolog som leder af Flyvevejr-tjenesten.

Ind imellem havde de deployerende amerikanske enheder deres egne observatører med. Der var ingen fast regel for, hvornår det skete. De fleste gange gik det fint, amerikanerne indrettede sig efter de danske regler og normer, og vi havde et glimrende samarbejde med dem.

Tjenestetiden

Fra jeg begyndte i Vandel og mange år frem blev tjenestetidens længde fastsat af kommandanten. Han havde den opfattelse, at tjenestetiden var stort set lig med det antal timer, der var i en måned. Som allerede fortalt, så var jeg privilegeret i den første tid med noget, der lignede otte timers tjeneste om dagen. Det fik imidlertid ende, og pludselig var tjenestetiden fra 08:00 til næste dags eftermiddag kl. 16:00. Det løb op i 380 timer om måneden. Det gik fint, indtil døgn-tillægsordningen kom. Så blev der lavet om på tjenestetidene, så vi stadig kunne holde de 380 timer om måneden, men uden at få døgn-tillæg.

Nu kom CS ind billedet, og det blev ordnet således, at alle, der havde over 220 timers tjeneste om måneden, kunne få udbetalt seks døgn-tillæg pr. måned uanset tjenestetidstilrettelæggelsen. Det var kommandanten ikke begejstret for, men det kunne ikke hjælpe, og vi fik vore penge.

Billunds vejrtjeneste observerede døgn-t rundt. Jeg søgte om at få fjernet observationen kl. 03:00 GMT, og langt om længe lykkedes det. Det betød, at vi lukkede ned kl. 21:00 GMT, altså en arbejdstidsnedsættelse på ni timer i døgn-t eller 270 timer om måneden fordelt på tre mand, lig 90 timers arbejdstidsnedsættelse. Det skulle blive bedre endnu, for endelig fik jeg overbevist Centralvejr-tjenesten om, at 21:00 GMT synoppen kunne undværes, og vi lukkede ned kl. 18:00 GMT. Nu begyndte dagen kl. 05:00 dansk tid og varede til kl. 19:00, altså 13 timer ugen rundt. Det betød, at der kunne være to mand på vagt i dagtimerne syv dage om ugen. Når landmilitær tjeneste og ferie blev regnet fra, var tjenestetiden pludselig blevet noget, der lignede 220 timer om måneden. Glade var vi.

Det betød, at nu kunne alle sættes til at prik-ke vejrkort og lægge temp'er ind således, at alle var i fuld træning, når øvelserne kom. Centralvejr-tjenesten udtrykte flere gange sin tilfredshed med den træningstilstand, observatørerne var i. Det skal så antydes, at ikke alle observatører kunne indse det vigtige i at være i form, men det er en anden sag.

Det forhold, at der blev lidt mere tid til at tage sig af vedligeholdende uddannelse og træning, gjorde, at jeg uden for alle regler hver morgen leverede en vejrbriefing til HFT. En ordning, der fungerede til alles tilfredshed, men som var i strid med alle regler, hvad hverken HFT eller jeg kunne se det fornuftige i. Briefingen holdt sig strengt til den af Centralvejr-tjenesten udarbejdede Tactical Area Forecast og VMC-udsigten, som var udarbejdet af Flyvevejr-tjenesten i Kastrup. Dokumentationsmaterialet var en analyse af indprikningen af 06:00 GMT vejrkortet, alt sammen lavet efter den skabelon, som var kendt fra Flyvevejr-tjenesten på Karup.

Første deployering

Allerede den første sommer kom der en engelsk enhed på besøg. Det afslørede, at engelskkundskaberne ikke var de allerbedste, og gav stødet til, at der blev læst op til realeksamensniveau i de kommende år. Det kunne lade sig gøre, fordi der ingen civiluddannelse var på Vandel. I stedet kunne man gratis frekventere Danmarks Brevskole, hvor den tynde skoleuddannelse i dansk og tysk også blev læst op til realeksamensniveau. Der var vel reelt et kvarters arbejde i hver time med at lave en observation, resten af tiden blev brugt på at læse og besvare breve til brevskolen.

Temperaturen i Den kolde Krig bestemte, hvor mange deployeringer flyvestationen fik. I 1961 kom der pludselig 3.000 amerikanske marineinfanterister og en tilhørende flyvende enhed og slog sig ned på Vandel i en måned. Det var dengang, vi fik lært, at USMC betød (Uncle Sams Misguided Children) (Onkel Sams dårligt opdragne børn). Det gav en rasende travlhed og en masse ballade. Ikke mindst da man slap de sex-hungrende unge mænd løs i Vejle by. Da gik det hele grassat med efterfølgende fadderskabssager, som selv en af observatørerne blev indblandet i.

Da flyvekontrollen blev bemandet, skulle der bringes vejr i tårnet hver time. Det betød en tur op ad først en normal trappe, så hen over loftet og op ad en stejl hønsestige, som endte ved en lem i tårnets gulv. Her var det samlede gulvareal på ca. 107x107 cm.

Indtil 1965 blev tårnet betjent af signaloffice-ren eller undertegnede. Det var ulovligt, men det var den eneste måde, hvorpå vi kunne hjælpe evt. gæstende fly ned.

Altmuligjob

Flyvevejrtjenesten var det eneste tjenestested, bortset fra Bevogtnings- og Signaltjenesten, der var bemandedt hele døgnet. Det havde den konsekvens, at alle, der skulle have hjælp til et eller andet uden for normal åbningstid, ofte fandt vej til Vejrtjenesten.

Et eksempel var en lørdag over middag. 30 Special Air Service (SAS) folk var kommet til Vandel efter endt øvelse på Fyn. De skulle flyves hjem med en RAF C-130 Hercules, som holdt og ventede på dem. De 30 mand kom om bord i C-130'eren. Flyvelederen gav de sidste startinstruktioner til piloten, og vips, var han nede ad trappen og væk. Jeg stod i tårnet for at se Hercules'en starte. Det gik planmæssigt, indtil han var ca. halvdelen nede ad banen, så rokkede flyet pludselig fra side til side. Piloten fik bremsset farten af flyet og kaldte op for at få instruks om, hvad han skulle. Han fik at vide, at han kunne lave et 180 graders drej og rulle tilbage til Område Nordøst, hvor han kunne parkere på den første platform til højre.

Piloten kom op i tårnet og ville vide, hvordan han kunne få en reservedel fløjet over. Jeg måtte fortælle ham, at Vandel var lukket for resten af weekenden, men at der kunne landes på Billund. Han fik ordnet sit med Air Station Fairford og spurgte så: "Hvor får jeg mad til 30 mand plus besætningen?". Det var nemt klaret. En opringning til Billund Lufthavns Cafeteria løste problemet. Nu var det så bare med at få flyttet de næsten 40 mand til Billund Lufthavn. En signalmand kom gående nede i gården. Han fik besked på, at nu havde han tjeneste og skulle køre en folkevognsbuss med englændere til Billund. Tankmanden fik samme besked, og endelig fandt vi en bus, der kunne klare 16 personer, og så gik turen ellers til Billund. Den lidt ældre Warrant Officer sad ved siden af mig og spurgte lidt til, hvordan det gik med fasanjagten. Efter nogen tids tavshed så han på mig og sagde: "If you have time to spare, travel by air!" (Hvis du har tid nok, skal du blot rejse med fly!) Hans tillid til RAF kunne være på et meget lille sted.

Hjemmeværnsfolkene, det vil sige Luftmeldeeskadrille Vandel, hørte også til kunderne i aften- og weekend-timerne. Når de havde et problem med, hvem de skulle have fat i, så kunne Vejrtjenesten sikkert altid hjælpe.

Jeg har allerede nævnt Svæveflyveklubben fra Vejle, Dansk Svæveflyveunion og Modelflyveunionen og Faldskærmsunionen, som alle var gode faste kunder i sommerperioden og var med til at gøre livet lidt sjovere.

Fra 1961 havde vi glæden af LEGO's flyvninger til især Norge, Tyskland og England. LEGO's pilot og senere direktør for Billund Lufthavn, H.E. Christensen, HEC, henvendte sig altid dagen før for at få en ruteforecast til enten München, Gar-

dermoen eller Birmingham, eller hvor han nu skulle hen. HEC var en herlig type, som fløj Europa tynd iført træsko og ragsokker. Den fornøjelse sluttede med åbningen af Billund Lufthavn. Direktør Gotfred Kirk Kristiansen havde ellers forsøgt at få lov til at flyve fast fra Vandel. Det kunne der ikke blive tale om. Hvad man i Flyvevåbnets ledelse var bange for, vides ikke; men man måtte alligevel indføre flyvekontrolltjeneste, GCA, og hvad der ellers hørte til.

Under de få genindkaldelser, der fandt sted, kunne det ske, at der faldt et ekstra job af som instruktør i ABC-tjeneste. Det mest omfattende ekstra job kom i oktober 1973, hvor chefen for Flyvestation Vandel "beordrede", eller rettere meget kraftigt opfordrede mig til at tage jobbet som ansvarshavende redaktør af tjenestestedsbladet Guldøksen. Uden at vide hvad det indebar, sagde jeg tøvende ja. Det skulle vise sig at være et job, der gik langt ud over den normale tjenestetid. Jobbet medførte mange kurser ved Danmarks Journalisthøjskole, hvor vi uerfarne tjenestestedsbladsredaktører blev indviet i journalistikkens mange mysterier. Det var både spændende og givende. Det skulle med årene vise sig at være et job, der førte langt videre.

Et andet ekstrajob var at tage sig af fire, senere to københavnske ferieborn. Der blev samlet penge ind blandt de ansatte til at dække udflugter og den slags. Det stod på i 10 år, hvorefter Kørselstjenesten overtog jobbet. Det gav indblik i sociale forhold, man glædede sig over, at ens egne børn ikke skulle lære at kende.

Årene som leder af Flyvevejrtjenesten på Flyvestation Vandel var umådelig spændende. Fra at være et sted, som var ren Klondike, kom der efterhånden skik på tingene.

Da flyvestationens organisation i 1973 kom til at ligne alle andre flyvestationer, så manglede Operationsafdelingen pludselig en kommandobefalingsmand. Det faldt operationsofficeren ind, at lederen af Flyvevejrtjenesten sagtens kunne klare den lille opgave ved siden af havende tjeneste. Nu var det heller ikke så voldsomt, hele afdelingen bestod vel af ca. 30 mand.

Et andet ekstra job var at arrangere reception for amerikanske enheder på besøg. Eller at tage med, når chefen for den gæstende enhed ville besøge borgmestrene i Billund, Egtved og Vejle.

Hvis nogen efter at have læst dette tror, at jeg var et enestående tilfælde med hensyn til ekstra jobs, så er det forkert. Mange andre på flyvestationen måtte tage en ekstra tørn for at få det hele til at hænge sammen. Flyvevåbnets krav til, hvad man skulle kunne klare på en deployeringsflyvestation, betød ikke, at der så blev afsat personel til opgaverne.



Den nye og moderne vejrtjeneste, som man havde ventet på siden engang i 1960'erne. Det skulle blive oktober 1983, før drømmen gik i opfyldelse. På billedet ses observatør og seniorsergent K.E.H. Jørgensen omgivet af nye og moderne instrumenter, lige fraset skyhøjdemåleren, som indtil nu ikke er opfundet bedre, trods det at den har næsten 50 år på bagen

Ny Flyvevejrtjeneste og kontrolltårn

Første gang, der blev spået et nyt tårn på Flyvestation Vandel, var i slutningen af 1960'erne. Major Jørgen Hoffmann og jeg gik glade i gang med at bestille møbler hjem til de nye arbejdspladser. Vi blev ideligt skuffede. Det skulle blive oktober 1983, før andre ledere kunne flytte ind i de to tjenesters nye lokaler.

Langt om længe fik Flyvevejrtjenesten virkelig gode arbejdsforhold. I bygning 30 kunne man tidligere se fra Vejrtjenesten og ud til hækken 50 meter borte. Nu kunne man overskue hele flyvefeltet fra den nye vejrtjenestes vinduer.

Alt var blevet automatiseret. Man skulle ikke længere løbe 150 meter ud til den engelske vejrygte for at aflæse temperatur eller måle nedbør. Nu var fjernaflæsning blevet indført. Al overførsel af vejroplysninger til flyvekontrollen foregik elektronisk. Man havde så at sige forladt Spitfirealderen og var gået over i jetalderen, og det kun 30 år efter, at man indførte de første jetkampfly i Flyvevåbnet.



To power-mænds oplevelser på Station Nord



Børge Hedegaard:

Født den 13. februar 1934 i Haderslev.
Kom i lære som maskinarbejder i Aabenraa. Søgte ind i Flyvevåbnet som mathelev i maj 1954.
Gennemgik rekruttskole i Aalborg.
Var i Værløse i 3 måneder, herefter på Avnø til maj 1955.
Motorværkstedet på Skrydstrup (jetmotorer F-84)
Var med til at overføre F-84 til ESK 728..
Tilbage til Vedligeholdelsesværkstedet, da F-86 kom til Skrydstrup i juli 1960. Derfra på Jordudstyrsværkstedet.
Var 3½ år på Færøerne som jordudstyrsmænd.
Tilbage til Skrydstrup, igen jordudstyr til pensioneringen i 1994

Jens Kristian Bachmand Jensen:

Født den 2. maj 1934 i Hevring på Djursland.
Han blev udlært elektriker i Ørsted uden for Randers og startede på rekruttskolen på Karup den 11. maj 1954. Herefter valgte han at komme på Mathskolens Dieselelektriske Afdeling i Værløse.
Efter ni måneder på Mathskolen blev han udstationeret i Karup for at vedligeholde en mobil radarstation, som senere blev flyttet til Flyvestation Skrydstrup.
Fra 1962, samme år som han blev gift, startede han på det nye Jordmaterielværksted på Skrydstrup, hvor han var "powermand" indtil sin pensionering i 1994.

Fra 1974 kaldte man de danske forsyningsflyvninger til Station Nord for Operation "Brilliant Ice", populært kaldet "fuel-liften". Det var teknikere fra Flyvevåbnet, der vedligeholdt stationens jordudstyr og andet materiel.

Adskillige gange i 1970'erne var jordudstyrs-teknikerne Jens Kristian Bachmand Jensen og Børge Hedegaard, begge fra Flyvestation Skrydstrup, på Station Nord i det nordøstlige Grønland for at passe teknikervagten, hvor de bl.a. udførte

store og små reparationer af stationens elforsyning, udstyr og materiel. De barske klimatiske forhold på stationen var hårde for både det kørende materiel og bl.a. Flyvevåbnets transportable elværker - EL.AGG, som de såkaldte power-mænd kaldte dem. De var ustabile og gav mange problemer.

Station Nord blev bygget af Danmark i 1952 som en vej- og telestation med landingsbane. Driften stod Danmark for; men det amerikanske

flyvevåben bidrog hvert år med lufttransport af byggematerialer, materiel, proviant og brændstof samt snerydningsmateriel og med aflønning af mandskab til snerydning og vedligeholdelse af landingsbanen.

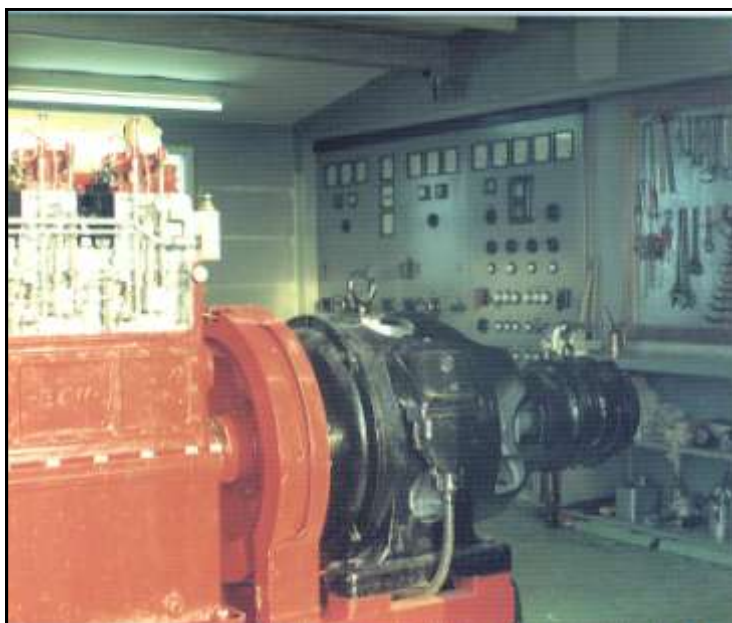
Efter 20 år blev Station Nord imidlertid forladt, da amerikanerne meddelte, at stationens drift ikke længere var nødvendig for at kunne beflyve Thule Air Base.

Det danske forsvar havde imidlertid stadig brug for at transportere forsyninger til Slædepatruljen Sirius' aktiviteter i Nordøstgrønland og fortsatte desuden med at benytte den nu ubemandede Station Nord til støtte for suverænitetshævdelser i området, herunder at være relæstation for Siriuspatruljens radioer, som derved rakte helt fra Danmarkshavn og over til den canadiske grænse. I august 1975 landede et af de dengang helt nye C-130 Hercules fly med bl.a. forsvarschef, general O. Blixenkron-Møller om bord. Forsvarsminister Orla Møller og en stribefolk fra ministeriet kom også til indvielse af stationen den 5. august 1975.

Jens K.B. Jensen fortæller om flyveturen via mellemlanding i Reykjavik: "Efter ca. halvanden times flyvning fik vi en madpakke. Den var fantastisk, og jeg var ved at tro, at det var forsvarschefens, jeg havde fået, men så kunne jeg se, at de andres var lige sådan".

Efter landingen på Station Nord gik powermændene straks i gang med at sørge for en mere sikker strømforsyning. Stationens tidligere maskinmester, Mogens Lund, var med på turen. Han havde passet stationens store B&W elværk og kendte de to strømsystemer, som var lagt i en ring omkring stationen.

Herunder ses Station Nord's B&W diesel elværk, og t.h. får EL.AGG et eftersyn af J.K.B. Jensen



Efter halvanden døgn arbejde og udskiftning af nogle sprængte sikringer kom der strøm på hele Station Nord. Men til både forsvarsministerens og generalens store undren satte de små elværker ud en gang imellem.

Den faste besætning på stationen, som var på fem mand - tidligere Sirius-folk og sergenter med håndværksmæssig uddannelse - arrangerede en festmiddag for "de fine gæster". Men først skulle der skaffes vand:

"Vi kørte i vandvognen - dvs. en Magirus med hjemmelavet vandtank - ud til en lille sø for at fylde den. Nå ja, først måtte vi til den store sø, for dér var vandet bedre, og det skulle bruges til Orla Møllers kaffe", fortæller Jens.

"Da der nu var kommet strøm på stationens store køkken, skulle det jo bruges, men det resulterede i, at EL. AGG. løb varm midt i festlighederne, så vi måtte ned og få det i gang igen, men nåede tilbage til kaffen og cognacen. Til middagen om aftenen fik vi en rejemad og forloren skildpadde med flutes. En af gæsterne kom til at tabe en flutes på gulvet. Den var så tør, at den splintrede totalt. Nå, vi fik både rød- og hvidvin til, så det gik fint. Jo, vi var godt nok kommet i fint selskab".

Fik gang i varmeanlægget

Der var konstant problemer med Flyvevåbnets små elværker, så på et tidspunkt lykkedes det at få stationens to B&W skibsmotorer i gang.

"De går 750 omdr. i min., og de kan levere 50 KW og er meget bedre end dem, vi havde med hjemmefra, så vi enedes om at bruge dem og så have de andre som nødgeneratorer", fortæller Jens.

På denne første tur til Station Nord skulle





Hvordan får man en så bred varmekedel ind gennem en så smal dør? Det spørgsmål synes Jørgen Raasø at gruble noget over.

Flyvevåbnets power-mænd også installere et varmeanlæg:

"Varmeanlægget deroppe er et stort dampanlæg fra dengang, da der var 300 mand deroppe, og det skulle laves om, så det blev meget mindre og billigere i brug. Der skulle jo kun være fem mand fast på stationen fremover", beretter Jens.

"Vi gik nu i gang med at installere en ny varmekedel. Vi havde fået den op på en blokvogn. Kedlen var med flyet derop, og nu skulle vi så "bare" have det hele installeret. Vi blev godt varme og tørstige af det, for den vejer godt til, ca. 600 kg. Så vi måtte jo have fat i nogle ingeniørdonkrafte; men det gik da.

Vi havde bøvlet hele dagen - ja, jeg kunne se, at Lars og Jørgen gjorde det endnu, men vi gad ikke mere. Nu skulle der spises til aften, hvor vi fik kartofler med medister med smørsovs og tyttebærsyltetøj, og så måtte vi den dag "nøjes" med en lys øl til. Vi var ellers ved at blive lidt forvante. Nå, til middag fik vi da øl og snaps til maden. Klokken var 21.15. Det var på tide at slutte, vi var død trætte".

De fik monteret el-installationen, så man blot skulle trykke på knapperne. Efter lidt problemer med utætte pumper skulle der blot hældes kølevæske (50 pct.) på varmeanlægget.

Efter tre uger på Station Nord var det tid til at vende hjem til Danmark. På grund af sne og tåge kunne Hercules'en ikke lande den planlagte dag. Jens beretter i sin dagbog:

"Flyet var taget til Thule for overnatning og efter gods + optankning. Næste morgen (kl. 08.00) var det jo så meningen, at vi skulle hjem. Men lad os nu se, vi tager ikke noget for givet mere.

10.50: Nu er vi i luften, så er det bare spændende, hvor vi skal hen. Det bliver måske Thule eller tilbage til "Nord". Måske Island og så hjem. Vi håber det sidste.

14.40: Vi er nu begyndt nedstigningen, og en gang imellem kan vi se noget grønt. Det må være Island. En af mine kammerater fra Mathskolen er telegrafist på flyet; han fortæller, at vi har vinden imod, og den er 65 knob. Det er omkring styrke 11. Det er mærkeligt, på jorden var der vindstille. Vi landede kl. 15.20z og skulle flyve igen 16.30.

17.30: Vi er lige gået i luften med Værløse som mål, ca. fire timers larm igen. Uha.

22.00: Vi er nu over Djursland; vi kan se hele vejen rundt, både Grenå, Ebeltoft, Randers og Århus. Vi har nu begyndt nedturen, så nu kan det da vist ikke fejle mere. Vi er i 25.000 fods højde, men trods det kan vi se alle gadelysene. Vi skal nu spænde sikkerhedsselerne.

Vi landede 22.30 Anna og håbede, at vi kunne tage hjem; men ak, det danske toldvæsen er jo også til. Så klokken blev 23.30, inden vi fik lov at smutte".

Tre slædehold og 38 hunde

To gange i 1976 måtte Jens K.B. Jensen og hans kollegaer flyve op til Station Nord for at reparere materiellet. I februar var det en tur på en uge, og i begyndelsen af december var det en kort tur på et par dage.

I februar havde Jens en flok interessante medpassagerer. Udover nogle Siriusfolk var der et filmhold fra Danmarks Radios populære program "Landet Rundt" og et hold forskere fra Roskilde Universitetscenter.

Efter en mellemlanding i Mestersvig går turen nordover, og Jens fortæller:

"Vi sidder nu i flyet på vej til Station Nord. Flyet er fuldt lastet, så vi sidder, som vi bedst kan.

Her er koldt i lastrummet, og det skyldes, at vi har fået tre slædehold med om bord, dvs. 38 hunde og seks mand plus selvfølgelig tre slæder med proviant, som består af tørfisk, som lugter fælt. Dertil kommer så selvfølgelig en hel del an-

At håndtere et spand slædehunde kan godt være en indviklet sag. Her er en mexicansk flymekaniker i hvert fald blevet viklet godt og grundigt ind i linerne.



det materiel, bl.a. radioer og batterier og mad til mandskabet. Slæderne vejer ca. 500 kg.

Alle 38 hunde er fordelt i to specielle kasser, som er ca. en halv meter høje og vandtætte i bunden. Det er ret praktisk, da der ellers kunne blive et forfærdeligt svineri. Ved siden af hver kasse står der en Sirius-mand med en ca. 3/4 meter lang gummislange. Hvis der er et par af hundene, der lige skal hilse på hinanden, får de en af slangen. Da der kun er to kasser til de tre hold hunde, er der jo nødt til at være lidt justits. De er nu fantastisk rolige, og vi kan uden videre gå hen til dem. De er så kælne, så det gør noget, men det er sådan, at hvis vi begynder at snakke med en, så vil alle de andre også være med”.

Den uundværlige snefræser brød sammen

Som noget af det første må Jens og hans kolleger gå i gang med at reparere stationens fryseanlæg. En af de andre større opgaver bliver at reparere snefræseren.

En af dagene blæser det 15 knob, og det sner kraftigt. Der er minus 18 grader, og der er udgangsforbud. Hen under aften stopper sneen, som nu ligger i tre meters højde. Jens fortæller:

”Klokken er nu 21.00, og vi har fået noget at spise. Om lidt vil vi forsøge at finde startbanen. Det foregår, ved at en mand går foran snefræseren med en lygte og viser føreren, hvor han skal køre. Hvis han så ikke kan se lykten, må han stoppe, så vi ikke får en mand ud i skiver.

Vinden svinger en hel del. I løbet af et kvarter går den fra 10 til 27 knob, og så kan man altså ikke se noget mere; men inden holdet når hjem, er den igen løjet af til 10 knob.

Vi har nu kørt i 1½ time og er nået ned til banen oppe fra garagen. Vi må gå fra Bygn. 34, hvor vi opholder os, ned til garagen. Det vil tage ca. to timer at rydde vejen. Vi går oven på sneen. Den er stadig så hård, at den kan bære os.

Lige som vi var nået ned til banen og skulle

til at rydde den, sagde det grimt, og fræseren gik i stå. Vi måtte så tilbage til garagen, men nu havde vi da et hul at køre i.

Klokken 01.30 fik vi fræserhovedet af, og det viste sig, at det var en gearkasse, som var blokeret. Ved adskillelse blev det konstateret, at fire tandhjul var smadrede, og det var anden gang heroppe.

Det tog halvanden time at skifte til det fræserhoved, vi havde med herop; men så var der gået en brudstift, og vi havde ingen ekstra af den slags. Vi måtte altså fremstille en, så Møller måtte i gang med drejebænken.

Efter endnu halvanden time kørte snefræseren igen. Der blev lavet nogle ekstra brudstifter. De var muligvis lidt stærkere end de originale, men det var der ikke noget at gøre ved. Klokken blev 07.30, før power-mændene kom i seng.

I begyndelsen af december var den gal igen med køleanlægget. Jens måtte af sted til Station Nord via en overnatning på Keflavik. Dagen efter ankom han ved frokosttid til stationen:

”Jeg gik straks i gang med mit job. Det viste sig, at afrimningsuret i køleanlægget kørte fast, når der blev koldt, og det kan jo sagtens ske i Grønland. Det blev taget ud af drift, og folkene blev undervist i, hvordan de kunne afrime køleanlægget, hvis eller når det blev nødvendigt. Det er katastrofalt, hvis det går fast i afrimningsperioden, for så vil der blive meget varmt i fryserummet, og alle deres varer bliver ødelagt.

Allerede samme eftermiddag var han med flyet tilbage til Danmark via Island.

Operation Brillant Ice

Det var den rene luksus at flyve til Station Nord i sommeren 1977, fortæller Jens K.B. Jensen om sin og hans kollegers otte uger lange tur til Grønland.

De startede i Skrydstrup og fløj til Kastrup, hvor de kl. 11.20 skulle med en civil DC 8'er, et

Snefræseneren er et uundværligt hjælpemiddel på Station Nord. Men det kan hænde, at den kommer på afveje.





Den grønlandske natur er en fantastisk oplevelse.

firemotorers jettfly, til Søndre Strømfjord.

"Vi fik en fin middag; jeg tror, det var mørbradbøf; det smagte pragtfuldt, og så var der kaffe med en flødekage af en slags, og så fik vi endda en cognac til. Det var tilsyneladende nogle dejlige fyre, der var med. Vi fik os en whiskysjus, som vi sad og hyggede os med. Vi passerede Island ca. 13.30 og kunne se sneklædte fjelde; det kunne lige så godt have været Grønland".

I Søndre Strømfjord blev de hentet af en Hercules, som fløj dem til Thule, hvor de sammen med 48 andre fra Forsvaret skulle være med til at transportere dieselolie og udstyr fra Thule til Station Nord.

Flyvevåbnet har to Hercules fly i gang under den operation, der kaldes Brillant Ice. På Station Nord går den første tid med at modtage fly, ofte tre fly i døgnnet. Herefter var opgaven dengang i 1977 at udskifte de efterhånden rådne og kortsluttede kabler samt lamper i stationens mange bygninger. Der skulle også køres em masse affald til lossepladsen (dumpen). Indimellem var der tid til at prøve snescooterne og en tur på hundeslæde. Terrænet var hårdt ved snescooterne, så de måtte ofte repareres.

Jens fortæller: "En af dagene valgte vi til at køre på udflugt. Vi bemandede tre scootere og kørte ca. 50 km. Det var en fantastisk oplevelse. Vi var helt inde på indlandsisen. Her så vi sneharer og spor af moskusokser".

Fik en skideballe af piloten

Jens skulle også prøve, hvordan det er at køre med en hundeslæde. Han skriver i sin dagbog:

"Det har været en anstrengende dag. For første gang i mit liv har jeg været ude at køre med hundeslæde, og det var hårdt. Man løber ved siden af slæden på ski. Det gik fint; jeg tabte den ene ski, men fik fat i den igen og fik mig anbragt på slæden, mens jeg tog den på igen,

og kom af slæden igen, og alt sammen uden at falde. Bevar mig vel, hvor var jeg træt, da vi nåede hjem.

I eftermiddag har vi hentet vand. Isen var en hel meter tyk, men vi borer igennem den med et isbor, det er ligesom et pælebor. Til aften fik vi bøf stroganoff; det smagte pragtfuldt.

Vi har +4 grader her nu og et værre smatvejr. Det ser ikke for godt ud med startbanen. Den er ved at blive blød, og hvis det fortsætter sådan, kan det ske, at vi først kommer hjem til august. Det var en fæl tanke; men vi må jo håbe det bedste.

Startbanen er helt fuld af vand og kan ikke bruges. Vi får også tidligst fly den 5.-7. juli (om 3 uger), så den kan måske nå at blive i orden til den tid".

Jens er ikke så begejstret for transporten til Station Nord: "Vi har fået at vide, at vores proviant står i Sdr. Strømfjord. Det er typisk for det danske forsvar, men Eigil Knuts (polarforskeren)

Smeltevandet kan virkelig give problemer. Kalenderen siger juli 1977, da vandet totalt har undermineret startbanen - og naturligvis næsten midt på.





Der måtte lægges rør under banen, så vandet kunne blive ledet væk.

cement kunne de da få herop. Nå, endnu lider vi da ingen nød; men vores vand smager af mose, og når vi vasker vores tøj, kommer det også til at ligne sådan en. Sodavand - for slet ikke at tale om øl - har vi ikke mere af, så det er vist det, man kan kalde for afvænnning”.

Jens og hans kolleger slap dog ud af Station Nord, inden startbanen blev helt ubrugelig. Fra hjemrejsedagen fortæller han:

”Vi startede dagen, som vi plejer med morgenmad, og så gik vi i gang med reparation af banen. Det er efterhånden en vane at grave i den. Det har været nødvendigt at grave tværs over banen og lægge rør i, for at smeltevandet kan løbe igennem i stedet for at løbe tværs over og lave render i den. Startbanen er godt nok i sin tid blevet drænet, men vandet i rørene er bundfrosset. Der er også varmekabler i; men for at få gang i dem, skal vi bruge de store el-aggregater, og det kan ikke lade sig gøre.

Der skulle komme fly og hente os i dag. Det bliver spændende, for banen er ikke for god. Når flyet kommer, går det hen over banen, så piloten kan bedømme den; hvis han så drejer til styrbord, flyver de hjem uden os. Hvis han derimod drejer til bagbord, prøver han at lande.

Flyet landede kl. 14.00z på Nord, og jeg har fået en lille skideballe af piloten. Han syntes ikke, at banen var så god, som vi mente, men det var jo heller ikke ham, der havde været så længe hjemmefra. Jeg kunne nu godt forstå ham, for banen var så dårlig, at opspringende sten og smadder havde ødelagt en plade i hjulbrønden”.

De fløj direkte til Værløse og landede der klokken 2 om natten.

Berømt britisk polarforsker landede

Næste år var Jens K.B. Jensen og hans kolleger på en halvanden måneds tur til Station Nord for at

foretage reparationer og igen for at deltage i operation Brillant Ice. Sammen med hans kollega fra Skrydstrup, Børge Hedegaard, fortæller han om denne tur.

På den første arbejdsdag gik power-mændene i gang med installation af radioer i tre vogne og to jordstationer:

”Det fortsatte vi med til kl. 18.00. Så var det spisetid, og derefter holdt vi fri til kl. 20.00.

Vi fik nu at vide, at der kom et fly med JP4-brændstof. Så vi måtte ned på startbanen for at gøre klar til at tage imod det. Alt gik som planlagt, og vi sluttede kl. 23.00.

Næste dag gik vi i gang med vores radioinstallationer igen, og da vi var færdige med det, måtte vi reparere vandinstallationerne på vores værelser. Der var fyraften kl. 17.00.

Tidligt den følgende dag, kl. 04.00, fik vi besked på, at der kom endnu et fly med brændstof, så vi måtte se at komme i omdrejninger. Vi var færdige 06.00.

Det er operation Brillant Ice, der er tale om, og der flyves med to fly og fire besætninger, og så flyves der, når vejret tillader det døgnet rundt. Der blev også lavet forskellige reparationer i løbet af dagen. De sidste fly kom kl. 23.00 og kl. 01.30. Så det blev sen fyraften.

Jeg havde en sjov oplevelse, da jeg gik hjem i bygningen. H. P. Jensen - også kaldet Pip Hans - kom ud af døren, lige som jeg gik ind ad den. Han hilste og sagde god morgen. Han troede, at det var morgen. I stedet for 01.30 troede han, at klokken var 08.10, sagde han. Det kan også godt være lidt svært, når det er lyst næsten hele døgnet.

Det var alsidige jobs, jordudstyrsteknikerne fra Skrydstrup havde på Station Nord. På denne tur reparerede de radioinstallationen i stationens radiatorum:

”Det var ikke helt uden besvær. Ingeniør Nyholm havde lavet en kortslutning i et antennestik, så vi måtte have det skilt ad igen. Midt i det hele brændte der en vandpumpe af, men den må vente til næste dag”, fortæller Jens i sin dagbog og fortsætter:

”Kl. 11.00 blev der pludselig en værre larm; vi kunne høre noget motorstøj, som vi ikke kendte. Det viste sig at være en grønlandsekspedition med Wally Herbert (Sir Walter William "Wally" Herbert (1934 – 2007) var en britisk polarforsker, forfatter og kunstner). De fløj i en DC-3 med to slædehold. Uden at melde sig på radioen kom de pludselig ind over stationen. Det kan nok være, at vi kikkede lidt. Nå, vores radioforhold var jo heller ikke optimale, og der var kraftige magnet-storme i området.

Næste dag var jeepen gået i stykker, og vores ladeaggregat var også i stykker igen. Vi var ellers ved at komme noget strøm på akkumulatorerne til Wally Herbert. Det var faktisk derfor, ladeaggregatet gik i stykker. Hans grej kortsluttede, og det kunne vores ikke klare”.

”Der var nogen, der havde sjov for i dag,” fortæller Jens videre. ”I går havde en fra den danske flybesætning, Vagn Aalling, været oppe på vores lokum, og der var ikke til at være bagefter. Så i dag, da den samme besætning kom, var der rigget et lokum til nede på apronen (flyenes parkeringsplads), og det tog han, altså Aalling, i stiv arm. I minus 24 grader hev han bukserne ned og satte sig på det, bagefter vaskede han hænder. Han måtte først slå hul i isen i vandfadet. Aalling sagde godt nok bagefter, at det var det koldeste lokum, han havde siddet på”

”Vi har også fået hundehvalpe i dag, men jeg tror ikke, at det går godt. Den åndssvage tæve vil ikke rigtig have noget med dem at gøre”, fortæller Jens til sin dagbog.

Rart at høre hjemmefra

Dagene blev til rutine, og opgaverne var til at overse. Jens beretter om hans og Børge Hedegaards store og små jobs:

”Dagen er gået uden andet end tekniske problemer, og det er jo dem, vi er her for. Det blev til reparation af en kaffemaskine, to oliefyr, flytning af en radio og justering af en port. Det sidste var det værste, og jeg er heller ikke færdig, men starter igen i morgen. Jo, jeg har også udskiftet et hængsel i en dør; den var de kørt på med en snescooter.

I dag fik jeg telegram hjemmefra. Det bliver jo let forsinket heroppe. Vi har først i dag kunnet få radiokontakt med omverdenen efter i nogen tid at have haft radio-black-out pga. magnetiske forstyrrelser.

Klokken er 11.30, og vi har lige taget afsked med Siriusmændene Lars og Asker. De kørte sydpå, og det gik stærkt; men sikken en kontrol de

har over deres hunde. Det var ikke som med Wally Herbert; ham har vi hverken set eller hørt noget til, siden han kørte med sine hundeslæder”.

Dagen efter hørte de på Station Nord fra Wally Herbert: ”Han havde svære problemer med åbent vand nogle steder, men han var blevet advaret, så ham har vi ikke ondt af.

Vi har fået et forrygende vejr. Det sner, og så blæser det 25-30 knob, så der er gang i sagerne. Jeg stod på hovedet i en stor snedrive. Det er svært at se, hvor man går, især når der kommer sne på brillerne.

I dag lavede Børge Hedegaard mad; vi fik stegt kylling, og det smagte virkelig godt. Der var også telegram i dag; det var rart at høre hjemmefra. Jeg tror, at de andre er lidt misundelige. Det er nu rart at kunne bruge radioen igen. Det er jo ikke nemt at få hjælp tilkaldt, hvis der



Et koldt lokum.

sker noget, når radioen ikke dur. Vi har jo trods alt ca. 1.400 km til nærmeste læge.

Det går stadigvæk fint med de forskellige mennesker heroppe, og hundene har det godt nu; de er blevet sluppet løs og ligger rundt om i snedriverne. De er svære at få øje på. Hvis vi skal have noget sne væk fra en dør, kan vi godt risikere at grave i en hund. De to hvalpe fra sidste år er blevet nogle rene kæmper; de tæver alle de andre efter tur. Der er især en, det går ud over; den huler nu også, bare de kigger efter den”.

Fik tabletter mod stivkrampe

”Det har været en mærkelig dag. Der er sket både det ene og det andet. Vejret var fint fra morgenstunden, og vi gik i gang med at rydde sne efter gårsdagens og nattens snefald og fygning. Vi fik åbnet ud til vandsøen og fik alle tanke fyldt op, plus at vandvognen holder i garagen og er fuld”, fortæller Jens i sin dagbog.

Børge Hedegaard fortæller om en episode på Station Nord, som drejer sig dels om en dramatisk arbejdsulykke og dels om, hvordan kommunikationen mellem stationen og Danmark foregik i 1970'erne.

"Det var en af de sidste dage under vores tur. Mens de andre var i gang med at rydde sne på startbanen, begyndte Jens og jeg at lave dagens frokost", fortæller Børge.

"Jeg var så uheldig at skære mig i venstre pegefinger, helt ind til benet. Det var ikke noget problem. Den skulle bare sys.

"Heldigvis kom stationens sygepasser, Erik, hjem i det samme", supplerer Jens. "Han gik i gang med at sy fingeren sammen. Fire tråde blev det til, uden bedøvelse, og jeg tror faktisk, at Erik var den, der havde det værst; han svedte godt over det. Hedegaard fik en stiv vodka, og han tog det meget pænt. Det var ellers noget sejt noget at sy i".

Børge fortæller, at man efterfølgende ville kontakte lægen i Danmark; men han var der ikke. "Nogen skulle finde mine vaccinationskort frem. De var for gamle. Vi skulle ringe igen. Over radioen kaldte vi Værløse. Det kunne kun foregå på nogle bestemte tidspunkter. Det var Kaj Mordbrænder, som havde lavet et særligt kommunikationssystem. Fra Værløse ringede de op på telefonen til lægen i Flyverkommandoen. Det foregik på den måde, at telefonrøret blev holdt hen til højtaleren i radioen. Så skulle man huske at sige stop efter hver sætning, så manden på Værløse kunne nå at vende telefonrøret om. Sådan foregik kommunikationen dengang.

De spurgte, om jeg var stivkrampevaccineret. Jeg mente ikke, jeg havde fået en sprøjte. Så jeg fik besked om at begynde at spise nogle tabletter, som var på stationen. Men der skulle flere til, så der blev bestilt nogle flere fra Thule. Men inden de nåede frem, ringede de fra Danmark og sagde, at jeg ikke behøvede at spise flere tabletter, for der

fundtes ikke stivkrampebakterier i Grønland på det tidspunkt. Så fordi nogle læger nede i Danmark ikke vidste nok, spiste jeg en masse tabletter, som jeg ikke skulle have haft.

Som sædvanligt var flyet forsinket, og de nåede at stoppe forsendelsen fra Thule, men det skulle vise sig at være fatalt. For i mellemtiden fik stationslederen blindtarmbetændelse. Her skulle vi have brugt tabletterne til at dulme smerterne, indtil han kunne blive fløjet til Thule. De overvejede at lade Erik skære i ham, men efter nogle forsinkelser lykkedes det alligevel at få ham fløjet over til Thule. Lige inden han kom på hospitalet, bristede hans blindtarm", beretter Børge.

Jens fortæller i sin dagbog om afslutningen på deres sidste tur til Station Nord:

"Vi er nu på vej hjem. Afgangens var præcis, og vores besætning er en af de mest behagelige, jeg har været med endnu. De har hele tiden gjort, hvad de kun for at hjælpe os. Skipperen er B. Rasmussen (BEN), og det er vist hans første tur til Grønland som skipper. Andenpiloten er Eskild, som jeg også kender fra Brillant Ice. Chiefingeniøren er Isak. Loadmasteren hedder Jakobsen, og så er der nogle helt unge, som jeg ikke kender.

I det hele taget har denne tur været god. Alle dem, jeg har været sammen med, har vist sig som nogle rigtige kammerater. Nu bliver det spændende, om vi kan få nogle transportmidler, når vi kommer til Værløse.

Den sidste del af hjemtransporten gik via Kastrup og Billund. Det var dyrt; men nu ville jeg hjem".

HL

Ved afgangen fra Station Nord svigtede starteren. Men en time senere var man airborne med en ny. Og så er det bare dejligt at være hjemme igen efter fem uger i Grønland.



Idrætslivet i Flyvevåbnet



**Af Jørgen
Lund-Hansen**

Formand for
Flyvevåbnets
Idræts Komité
1957—1971

Den obligatoriske fysiske uddannelse og træning

Alt militært personel, der er mødt eller blevet indkaldt til tjeneste i Flyvevåbnet, har stiftet bekendtskab med den militære gymnastik – eller det, som vi i dag kalder fysisk uddannelse og træning (FUT). Nogle kunne lide at få ømme muskler og sved på panden, medens andre var knap så begejstrede.

Den grundlæggende FUT fandt sted ved de tjenestesteder, der var pålagt rekrutuddannelse af værnepligtige, konstabelelever, flyveelever og kadetaspiranter. De overordnede myndigheder havde i samarbejde med bl.a. Forsvarets Gymnastikskole (FGS) udgivet uddannelsesmål og direktiver, der helt præcist angav målene for træningen. Den grundlæggende træning blev i den efterfølgende tjeneste vedligeholdt og udbygget. Uddannelsen omfattede konditions-, udholdenheds- og styrketræning samt specialtræning som bajonETFægtning, selvforsvar, forhindringsbane-løb, orienteringsløb m.m.

Træningsfaciliteterne var i Flyvevåbnets ungdom ofte mangelfulde og primitive. Flere af de mindre enheder måtte leje eller låne lokale idrætsfaciliteter og svømmehaller. Ved udbygning af flyvestationerne og af Jonstruplejren blev der bygget tidssvarende gymnastiksale og løbebaner. Ved Luftværnsgruppens etablering på FSN Skalstrup i 1971-72 blev der bl.a. bygget en idrætshal og et atletikstadion i umiddelbart nærhed af centerbygningen. Idrætshallen, der i øvrigt er den største, der er bygget i FLV regi, har den størrelse, der kræves til international håndbold. I 80'erne blev der yderligere anlagt en internatio-

nal forhindringsbane på FSN Skalstrup. Enhederne på Sydamerger kæmpede i mange år for at få en idrætshal. De lokale beboere var også meget interesserede i projektet, idet de var henvist til at benytte en idrætshal, der lå 10 km væk. Efter ca. 10 år gav anstrengelserne endelig resultat, og der blev bygget en rigtig god og anvendelig hal på størrelse med den i Skalstrup. Få år efter forlod FLV Sydamerger. FLV enheder på Stevnshallen medvirkede til at opføre Stevnshallen, idet der i en periode blev afgivet værnepligtige med håndværksuddannelse som hjælpere. Til gengæld kunne enhederne benytte hallen, da den var færdigbygget.

Lærere og instruktører til den fysiske uddannelse og træning blev uddannet ved den fællesværens Forsvarets Gymnastikskole, FGS - der i øvrigt er en af verdens ældste militære idrætsskoler. Uddannelserne var i en årrække opbygget i tre moduler: en tropslæreruddannelse på 3 uger, en kompagnilæreruddannelse på 6 måneder, en gymnastik- og svømmelæreruddannelse på 16 måneder. Sidstnævnte krævede tillige, at man havde gennemgået officersuddannelsen. Uddannelserne var utroligt anvendelige og efterspurgte også i det civile idrættsliv. På Gymnastikskolen kunne man tillige blive uddannet til fægtemester. Fra gymnastiklærerholdet 1970/71 blev man også uddannet faldskærmsspringer ved Jægerkorpset. Ved de store operative flyvestationer, ved Luftværnsgruppen og ved FLV skoler var der i en lang årrække normeret en idrætsofficer. Mange eskadriller havde en kompagnilæreruddannet idrætsbefalingsmand. Idrætsofficerens opgaver var bl.a. at deltage i undervisningen, planlægge og afvikle større idrætsarrangementer samt yde konsultativ bistand og støtte til chefer og ledere indenfor FUT.

Inspektion af den fysiske uddannelse og træning blev foretaget af Forsvarets Gymnastik- og idrætsinspektør, der tillige var chef for Gymnastikskolen. Alle FLV enheder ned til ESK størrelse blev inspiceret en gang om året. I de første mange år var det hyppigst de værnepligtige, der blev inspiceret, men efterhånden som personelstrukturen ændrede sig - der blev færre værnepligtige - indgik stampersonel og officerer også i disse inspektioner. En inspektion kunne typisk omfatte opvarmning, styrketræning, specialtræning og en afsluttende 12 minutters løbetest. Og så idrætsmateriel og faciliteter blev evalueret ved efterfølgende samtaler. Alt militært personel i FLV skulle deltage i og bestå den årlige obligato-



riske aldersopdelte 12 minutters løbetest, ligesom man også skulle deltage i og gennemføre to orienteringsløb. De årlige duelighedsskydninger skulle også bestå med tilfredsstillende resultat. Der var personel, der ikke kunne honorere de fysiske krav, men det havde ikke synderlige konsekvenser; enkelte chefer bemærkede forholdene ved den årlige personelsamtale. Andre chefer tog det mere seriøst, og der blev etableret et samarbejde mellem tjenestestedets læge, idræts-officeren og den pågældende. Der blev udarbejdet kostplaner og træningsprogrammer.

Idrættens organisation i Flyvevåbnet

Meget af det personel, der kom til det nye værn, havde forrettet tjeneste i Søværnet eller Hæren, hvor de allerede havde stiftet bekendtskab med den militære idræt. De to gamle værn havde militære idrætsforeninger, der var tilsluttet Dansk Militært Idrætsforbund (DMI), der allerede var oprettet i 1918. DMI er i øvrigt tilsluttet Dansk Idrætsforbund som specialforbund.

Alt imedens etablering af det nye flyvevåben skred frem, blev der også overskud og tid til at dyrke idræt. Der blev stiftet idrætsforeninger ved flyvestationer, radarstationer og ved FLV-skoler. I 1960'erne blev det besluttet at oprette Flyvevåbnets Idrætskomite (FLYVIK), hvis formål bl.a. var at understøtte og koordinere idrætten i FLV. FLYVIKs formand - normalt en oberst - sekretæren og kassereren blev udpeget af Chefen for Flyvevåbnet (CHF). De øvrige medlemmer var repræsentanter fra idrætsforeningerne og fra foreningernes tjenestesteder. FLYVIK havde nedsat en række udvalg til at varetage de enkelte idrætsgrenes interesser. Der var nedsat udvalg for boldspil, for feltspil og orienteringsløb og for skydning samt et flerkampsudvalg for atletik, fægtning og svømning. På FLYVIKs årlige møde, der normalt fandt sted i november, aflagde for-



manden og udvalgsformændene beretning. De afholdte stævner og mesterskaber blev evalueret, og næste års aktiviteter blev planlagt. I begyndelsen af 1970'erne blev volleyball indført som et FLV-mesterskab, og i midt 80'erne kom triathlon til. Idrætten og dermed stævnerne blev organisatorisk opdelt i to kategorier: de militært betonede idrætter som skydning, felt sport, orienteringsløb og militær 5-kamp – idrætter, der alle har relation til det at være soldat. Øvrige idrætter blev henført til den rekreative idræt. De militære idrætters mesterskaber henhørte organisatorisk under CHF, d.v.s. at arrangøren afviklede mesterskaberne på vegne af CHF. Ved de øvrige idrætsgrenes mesterskaber og turneringer var det idrætsforeningerne, der var arrangør. De fleste udøvere var egentlig ikke klar over denne organisatoriske forskel, og det var jo ofte den samme personelkreds, der afviklede mesterskaberne.

De lokale interne idrættskonkurrencer

På de store operative flyvestationer og ved Luftværnsgruppen blev der hvert år afviklet interne idrættskonkurrencer og stævner, specielt indenfor fodbold, håndbold, badminton, volleyball og bordtennis. Fægtning, pistolskydning og svømning stod visse steder på stævneoversigten. Fægtningens "mekka" var i rigtig mange år FSNSKP. Den store interesse kunne tydeligvis spores tilbage til to utroligt engagerede idrætsbefalingsmænd. Orienteringsløb og felt sport samt biathlons "højborg" er fortsat FSNKAR. Pistolskydningens "mekka" var uden tvivl LVG. Tales der om fodbold og håndbold, vil FSN VÆR ofte blive nævnt som favorit.

Flere af de større enheder og skoler afviklede gennem mange år en årlig idrætsdag, hvor størstedelen af

personellet deltog, enten som aktive eller som "backinggroups". På en idrætsdag var det atletikken, der var i højsædet, men også pistol- og geværskydning, cykling, tovtrækning og terrænløb var på programmet. Ved disse interne stævner var det den lokale idrætsforening, der i samarbejde med tjenestestederne der var arrangør, ligesom det var

I 1990 vandt Flyvestation Værløse stafetorienteringsløbet for veteraner, og på podiet ses her Jørgen Lund-Hansen (t.v) og Arne Rasmussen.



idrætsforeningerne, der udsatte diverse præmier.

Et utroligt populært idrætsarrangement var det årlige indefodboldstævne, hvor der blev spillet i seniores- og old boys-rækker. Alle ESK og AFD stillede hold, og det betød ofte, at der måtte lejes en rigtig stor idrætshal med tilskuerpladser.

De store idrætsarrangementer medvirkede i høj grad til, at der blev skabt et godt fællesskab og en god korpsånd. For personel, der kom fra de geografisk meget spredte enheder, var det faktisk den eneste mulighed, de havde, for at mødes og udveksle erfaringer og styrke venskab m.m.

Den store idrætsaktivitet op igennem 70'erne og 80'erne kunne medføre, at en enheds hold eller enkeltdeletagere stillede op i og deltog i stævner og konkurrencer arrangeret af den lokale idrætsforening, af FLYVIK og af DMI. Det meget fravær fra den primære tjeneste kunne da også give anledning til diskussioner. Men som regel blev der fundet løsninger - alle var jo interessererede i at stille med de bedste idrætsudøvere.

Dansk - norsk NIKE-landskamp

I 1962 blev raketluftforsvaret overført fra Hæren til Flyvevåbnet. Med våbensystemet fulgte personel af alle kategorier, og mange var meget motiverede til at dyrke idræt. Der gik ikke lang tid, før Luftværnsgruppens Idrætsforening blev stiftet. Foreningen

blev snart en af de største i FLV. Raketuddannelserne - de tekniske såvel som de operative - fandt bl.a. sted på Fort Bliss i USA, hvor også personel fra Norge, Vesttyskland og Holland blev uddannet. I fritiden havde disse lande spillet fodbold mod hinanden. Mellem Norge og Danmark var der indgået aftaler om et samarbejde på det operative og tekniske område efter hjemkomsten. Dette samarbejde blev udvidet til også at omfatte en idrættskonkurrence og en landskamp, der omfattende fodbold, pistol- og geværskydning samt feltidræt. Landskampen skulle skiftevis finde sted i Norge og i Danmark. Det danske NIKE-landshold benyttede sig af flytransport, C-54 og senere Hercules fly. Det norske hold var mere til Oslofærgen, hvilket en gang imellem betød, at nordmændene inden konkurrencernes start var lidt handicappede. Landskampen, der fandt sted i august eller september, strakte sig over 2-3 dage og blev altid afsluttet med en festbanket og kammeratskabsaften med taler og præmieoverrækker. Senere på aftenen skete det da, at hovedgaden, Carl Johan i Oslo, skulle besøges. Ved et af disse besøg opdagede vi sent på natten, at oversergent N.N. var forsvundet. Da vi sidst så ham, var han i godt selskab med nogle norske jenter. Men da N.N. heller ikke var til stede næste morgen i Linderud, da bussen skulle afgå mod Gardermoen Flyvestation, var der stor bekymring, især fra delegationchefens side. Transportofficeren mente, at det nu var N.N.s eget problem at komme hjem - han havde jo hele weekenden og kunne evt. tomle den hjem!! Efter ca. 10 minutters venten afgik bussen til Gardermoen, hvor vi gik til afgangshallen. Kort efter rullede Hercules'en op foran afgangshallen; motorerne var næsten ikke standset, før et lille norsk sportsfly rullede op på siden af det danske fly, og ud sprang OS N.N., der, lige så snart lastlemmen åbnede sig, løb ombord. Han var således første mand ombord og klar til hjemflyvningen.

Ved efterfølgende samtale kom det frem, at han hen på morgenen var vågnet op et eller andet sted i nærheden af Fornebu Lufthavn, og da det var for sent at begive sig til busafgangsstedet i Linderud, var han taget til Fornebu, da han bestemt mente, at det var derfra, der var take off. Da han kontaktede lufthavnskontoret, kunne man oplyse, at det danske Herculesfly var på vej mod Gardermoen, der ligger nord for Oslo. Gode råd var nu dyre, men nordmændene havde løsningsen, for et lille sportsfly skulle netop starte på en rutineflyvning. Denne flyvning gik derfor med gashåndtaget helt i bund til Gardermoen. Delegationschefen ønskede efter hjemkomsten at få en indberetning, og konklusionen i den blev, at OS N.N. havde udvist initiativ og handlekraft, og at han i øvrigt var første mand ombord og klar til hjemflyvning.

Som sidegevinst til det dansk-norske idrættsamarbejde blev den danske idrætsofficer samt andre idrættsbefalingsmænd inviteret til at deltage i Norsk NIKE-bataljons årlige vinterøvelse på Nordsætter. Der var ingen af de danske idrættsledere, der sagde nej tak til en uge på ski i de norske fjelde, selv om det også indebar overnatning i en snehule med 15-20 frostgrader udenfor. Det dansk-norske idrætssamarbejde ophørte med udfasningen af NIKE-systemet i 1980-81.

Dansk - svensk HAWK-landskamp

I midten af 1960'erne blev de første 4 HAWK-eskadrillaer oprettet og placeret omkring København. Den ene, ESK 541, blev mærkværdigvis nok placeret på Flakfortet, senere på Mid-delgrundsfortet utroligt tæt på det neutrale Sverige. Det var lykkedes chefen for ESK, der var meget interesseret i pistolskydning, at komme i kontakt med chefen for en svensk HAWK-ESK (LV4), der var placeret umiddelbart øst for Malmø. Det blev aftalt, at der indledningsvis skulle afvikles en pistolskydekongurrence. Senere blev det aftalt at ændre det dansk-svenske idrættsamarbejde til en feltkonkurrence, der omfattede skydning med maskinpistol og et orienteringsløb.

Når de danske deltagere med holdledere og delegationschef (CHLVG) rejste til Malmø, skete det med den ordinære færge fra Dragør - og naturligvis i uniform, men uden våben. Den svenske oberst undrede sig såre over, hvor nemt det egentlig var for en mindre militær enhed at indtage det neutrale Sverige.

I 1971 blev der afholdt en Skandinavisk Missil-landskamp ved LVG; d.v.s. at der var besøg af både nordmænd og svenskere; men denne cocktail var ikke helt optimal, og efterfølgende evaluering af arrangementet betød, at det ikke var vejen frem.

AIRCENT-Sport

I begyndelse af 1990'erne ændrede NATO kommandostruktur. Det danske flyvevåben, der i mange år havde været under AFNORTHs kommando, kom nu under AIRCENT, der bl.a. omfattede det vesttyske, det hollandske og det belgiske flyvevåben samt det amerikanske (USAF) og det engelske (RAF) i Tyskland. Disse landes flyvevåben havde i adskillige år haft et idrætligt samarbejde. Man havde afviklet basketballstævner, atletikstævner, svømmestævner og cross country-løb. Umiddelbart efter at FLV var indtrådt i AIRCENT, kom der en opfordring fra AIRCENTs sportskomité til også at deltage i det idrættslige samarbejde. Fra FTKs side blev det besluttet, at det måtte være en passende opgave for FLYVIK, der jo i forvejen havde nedsatte udvalg for de nævnte idrætter.

Repræsentanter fra FLYVIK var i starten ob-



servatører ved et atletikstævne i Holland og ved et svømmestævne arrangeret af RAF i Berlin. Resultatet af disse sonderinger blev, at det danske flyvevåben godt kunne deltage i disse stævner, selv om det godt nok var nogle skrappe modstandere, vi skulle dyste imod. Det var vel også et udtryk for, at idrættens ildsjæle har den holdning, at ingen opgaver er for små, og ingen er for store.

Ud over at deltage i de årlige i stævner i de forskellige lande foreslog FLYVIK, at der blev indført volleyball, hvilket man i sportskomiteen syntes var en rigtig god idé. Det første stævne blev afviklet ved FSNVÆR foranstaltning. Der blev afviklet et svømmestævne med FSNSKP som arrangør. Officersskolen var arrangør af et atletikstævne. Alle stævner var vel tilrettelagte og blev en stor succes. Til atletikstævnet havde Officersskolen inviteret tidligere chef for Flyvevåbnet, general (pens.) Niels Holst-Sørensen til at indtræde i stævnets præsidium. Ved den afsluttende festbanket holdt Niels Holst-Sørensen en tale, hvor han fortalte anekdoter fra et fantastisk liv i Flyvevåbnet og fra hans ikke mindre fantastiske idrætsliv. Tilhørerne lyttede med stor begejstring.

Afslutningsvis skal det anføres, at idrætten og dens udøvere har haft fantastisk gode vilkår. Der er rimeligt gode faciliteter; der er instruktører; der er transportmuligheder til diverse stævner; og der er afsat tid til træning i tjenestetiden. Man fik



Billederne her på siden er fra et AIRCENT atletikstævne i 1995. Det blev afholdt på Ramstein Airbase med USAF som arrangør.

Danske Gitte Olsen blev nr. 3 i kuglestødning.



kostpenge udbetalt, og der var stillet logi til rådighed, hvis stævnerne medførte overnatning. Der var mange civile idrætsorganisationer, der var forundrede - og ikke uden grund.

Idrætslivet i Flyvevåbnet

1995-2010



Peter Farver

gør for tiden tjeneste ved NATO E-3A enheden på Geilenkirchen Air Base.

I 1986 blev han udnævnt til premierløjtnant med speciale indenfor det stationsoperative (Combat Support) område. Udnævnt til

major i 1995 efter gennemgang af VUT-II.

Hovedparten af tjenesten har været ved de forskellige enheder på Flyvestation Karup, senest som chef for Eskadrille 680 i Combat Support Wing.

Gennem 13 år var han formand for Idrætsforeningen Flyvestation Karup indtil starten af udlandstjenesten i 2008. Nuværende næstformand i Dansk Militært Idrætsforbund (DMI). Tildelt DMI Hæderstegn i 2008 for sin indsats for den frivillige idræt.

Midten af 1990erne blev starten på en 10-årig periode med store strukturelle ændringer i Flyvevåbnet, og det var også i denne periode, at engagementet i internationale operationer tog fart. Transformationen fra et garnisons-flyvevåben til et Expeditionary Air Force med Expeditionary Soldiers blev en afgørende målsætning.

De store ændringer i såvel struktur som målsætning havde indflydelse på alle hverdagens forhold og derfor også på idrætslivet. Hvor den tjenstlige idræt måske ikke altid har haft samme bevågenhed i Flyvevåbnet som eksempelvis i Hæren, har Flyvevåbnet altid haft et sundt og meget aktivt frivilligt idrætsliv repræsenteret ved de mange idrætsforeninger tilknyttet tjenestestederne. I velmagtsdagene har Flyvevåbnet altid haft mange deltagere med i de ganske omfattende stævneprogrammer under såvel Dansk Militært Idrætsforbund (DMI) som Flyvevåbnets Idrætskomite (FLYVIK). For FLYVIK blev sidste halvdel af halvfemserne starten på slutningen. Første skridt

på vejen var beslutningen om, at værnsspecifik idræt kun skulle omfatte egentlige militære idrætsgrene, og at alle andre idrætter alene skulle leve videre i DMI regi. FLYVIK stod således tilbage med skydning, orienteringsløb, feltspport og flyfemkamp som på det tidspunkt faktisk allerede var taget af programmet. Mange tjenestested og våbensystemer blev nedlagt i perioden, og med dem forsvandt en del af idrætsforeningerne og dermed potentielle arrangører af de forskellige stævner. Hertil kom meget stramme budgetter, for hverken omstruktureringer eller et øget internationalt engagement er gratis. I et forsøg på at holde liv i FLYVIK-mesterskaberne forsøgte man omkring årtusindeskiftet at kombinere Flyvevåbnets mesterskaber i udvalgte idrætsgrene med DMI stævnerne. Det virkede i nogle år, men det var tydeligt for alle, at det ikke kunne bære i længden.

Alle aktiviteter i FLYVIK regi, herunder deltagelse i AFNORTH (senere AIRCENT) stævner blev aflyst i både 2003 og 2004, og kort tid derefter blev det besluttet helt at nedlægge FLYVIK. En trist beslutning for alle sportshjerter i Flyvevåbnet, men når alt kom til alt, var det en fornuftigt beslutning at samle den frivillige idræt under kun én hat for hele Forsvaret nemlig under DMI.

At Flyvevåbnets deltagelse i de internationale stævner - seneste i AIRCENT regi - røg med ud ved samme lejlighed, var ærgerligt. Flyvevåbnet havde i mange år deltaget med "landshold" i



FLYVIK mesterskab i triathlon ved Bastrup Sø den 13. august 1997. Villy Jensen fra IFK med nr. 200 på vej i mål, dengang der stadig blev afviklet separate FLYVIK mesterskaber i triathlon. Der afvikles stadig mesterskaber i triathlon og duathlon, men kun i DMI regi.

.Foto via Villy Jensen, IFK

flere forskellige idrætsgrene herunder cross country løb, atletik samt basketball. Det skal bestemt ikke være nogen hemmelighed, at når danskerne kom i selskab med hold fra det amerikanske, engelske eller tyske flyvevåben, var chancerne for at vinde noget af betydning henlagt til 3. halvleg, men deltagelsen i sig selv betød meget for de udvalgte idrætssjæle.

Som nævnt blev det besluttet, at den frivillige idræt kun skulle tilbydes i DMI regi. Det har dog aldrig holdt Flyvevåbnet tilbage, at idræt nu kun skulle dyrkes værnsfælles, og de lyseblå deltagere har ganske ofte markeret sig stærkt i en lang

række idrætsgrene. Det tydelige bevis er, at den eftertragtede "Idrætsmærkets Vandrepokal" - en pokal, som DMI hvert år tildeler den af forbundets foreninger, der i det forgangne år har opnået de resultatmæssige bedste placeringer ved DMI finalstævner - 17 gange siden pokalens indførelse i 1964 er tildelt Idrætsforeningen Flyvestation Karup (IFK). IFK, der senest vandt pokalen for årene 2006, 2007 og 2008, er den idrætsforening i hele Forsvaret, der er tildelt pokalen flest gange. Med et smil på læben kan man sige, at det også må være forventeligt af en forening, der blandt andet har været en tidlig base for en af de helt store

Bedst i 3. halvleg

Jeg husker et AIRCENT Atletik stævne, hvor jeg var udtaget til at løbe 5000 meter. Det var i Belgien i starten af 1990'erne. Med den normale flyver-indgangsvinkel til tingene præget af hygge, var der nok ikke nogen af os, der havde sat næsen op efter medaljer. Når det så er sagt, sniger stoltheden og lysten til at præstere bedst muligt sig alligevel ind, når vi i ens nationale overtræksdragter går indmarch med nationalsangen i baggrunden. Man er en stolt og kampberedt flyver.

Dagen før konkurrencestart havde vi planlægningsmøde med holdlederen. Vi var på forhånd udtaget til specifikke discipliner, men vi dækkede ikke hele det omfattende atletikprogram. Holdlederens holdning var dog, at eftersom vi nu alligevel var her, kunne vi ligeså godt deltage i alle discipliner. Jeg blev udpeget til også at skulle kuglestøde, en disciplin jeg bestemt ikke havde noget forhold til, men måtte dog indrømme, at jeg engang havde løftet en kugle. Det var rigeligt til at blive udtaget. Som kronen på værket fik vi sammensat et 4 x 100 meter stafehold for kvinder bestående af 3 idrætspiger fra truppen samt en medfølgende kæreste, der under et voldsomt pres blev "lokket" til at deltage. Holdet skulle senere vise sig at stå for en af de præstationer, der sent ville blive glemt.

Resultatmæssigt gik stævnet som forventet. Vi vandt ikke noget, men var dog med i opløbet i 3. halvleg, som var en kammeratskabsaften, der afsluttede stævnet. Min egen opfattelse er faktisk, at vi vandt denne sidste disciplin.

Min egen 5000 meter gik faktisk over al forventning, idet jeg undgik at blive overhalet med en omgang. Kuglestøds konkurrencen var dog en ganske anden sag. Jeg var kommet i selskab med tydeligvis meget erfarne kuglestødere, der alle uden undtagelse var over 2 meter både i højden og over skulderen. Det var tydeligt, at de øvrige deltagere undrede sig over min deltagelse, men høfligheden holdt dem dog tilbage for at spørge, om jeg var gået forkert. Jeg forsøgte at føre en tilbagetrukket tilstedeværelse, men måtte jo nødvendigvis i ringen, idet mit navn blev råbt op. Det blev en jammerlig indsats. Da det i 3. forsøg endelig lykkedes mig at støde kuglen i rigtig retning og nok nærmede mig halvdelen af den længde, de øvrige stødte, blev jeg så glad for resultatet, at jeg målrettet fortsatte ud af ringen i retning af kastet for med selvsyn at konstatere den lille succes. Diskvalificeret! I håndbog for løbere står der ikke noget om, at såfremt man tilfældigvis skal gennemføre et kuglestød, skal man forlade ringen bagud, alt andet medfører diskvalifikation. Jeg har ikke prøvet kræfter med kuglestød siden.

Tilbage til 4 x 100 meter stafet for kvinder. Det skulle blive en oplevelse. Selv med et meget ringe kendskab til hurtigløb for kvinder havde man nok ikke tippet de danske flyvere som vindere. Her stod det veltrimmede, barskt udseende og ens klædte engelske hold meget stærkere i deres blotte fremtoning. Det engelske hold var vist nok hjemlig elite også rent civilt. Startskuddet gik. At påstå at de øvrige hold alle var i mål på det tidspunkt, da vores 1. løber efter lidt besvær fik sig kravlet ud af det helt nye bekendtskab nemlig startblokken, vil ikke være sandt. Det er dog et faktum, at en lidt trægt start kombineret med en tabt depeche under første skift og deraf følgende roderi i skiftezone placerede vores hold på en meget sikker sidsteplads. Der er dog ingen tvivl om, at selvom resultatet udeblev, var det vores piger, der smilte mest, da det hele var overstået, og de blev hædret i den danske delegation for en meget underholdende præstation.

Oplevelserne fra atletik i Belgien var meget kendetegnende for idrætslivet på det tidspunkt. Det vigtigste var at være med, og selvom det ikke blev til medaljer, var der meget at hente i relation til sammenhold og det at være fælles om en opgave. Gå-på-modet og humøret har aldrig fejlet noget, og et godt bud skal være, at havde stævnet i Belgien ikke været atletik, men en kamp på faglige færdigheder, havde vi banket de andre nationer sønder og sammen.



Ved DMI's repræsentantskabsmøde i Idrættens Hus den 17. april 2009 fik de stolte repræsentanter fra IFK (Ole Johnsen, Per Møller Sørensen, og Gitte Vinther) overrakt Idrætsmærkets Vandrepokal, og det var dermed 17. gang, at denne pokal tilfaldt IFK.

Foto: Villy Jensen, IFK.

idrætsprofiler, nemlig general (pens.) Niels Holst-Sørensen. Udover en tjenstlig karriere som blandt andet chef for Flyvevåbnet har Holst-Sørensens store engagement i den frivillige idræt ført ham til medlemskaber af Danmarks Olympiske Komité (formand 1981-1984) og Den Internationale Olympiske Komité (1977-2002) samt et mangeårigt medlemskab af Danmarks Idræts-Forbund

Fra DMI's repræsentantskabsmøde i Idrættens Hus den 17. april 2009 ses til højre Niels Holst-Sørensen, der stadig er fast gæst ved disse møder, i samtale med Ulrik Wilbæk, der ved denne lejlighed holdt et foredrag.

I uniform til venstre ses DMI's næstformand major Peter Farver og i midten DMI's formand generallæge Erik Darre.

Foto: Villy Jensen, IFK



bestyrelse (1993-2002). Det må nødvendigvis også nævnes, at Holst-Sørensen i 1940'erne var en af verdens bedste 400 og 800 meter-løbere. Holst-Sørensen er uden sammenligning den person fra det frivillige idrætsliv i Forsvaret, der har drevet det længst, og han er - og vil altid være - et forbillede for den frivillige idræt, ikke mindst i Flyvevåbnet.

I langt de fleste idrætsforeninger i Flyvevåbnet har det idrætslige engagement altid været bundet i en "rent" frivillig indsats, hvor eksempelvis Hæren ganske ofte har knyttet det frivillige op på den tjenstlige struktur med idrætsofficerer og idrætsbefalingsmænd. Det har haft den klare fordel, at det frivillige idrætsliv i Flyvevåbnet ikke i samme grad har været berørt af strukturelle ændringer. Som tidligere nævnt har sådanne ændringer haft indflydelse på antallet af idrætsforeninger, og det har også i perioder skabt turbulens i rækkerne, så fokus ikke altid har været på idrætten; men i egentlig fare har den frivillige idræt i Flyvevåbnet aldrig været.

Udfordringerne er dog blevet større, ikke mindst i det nye årtusinde, hvor det internationale engagement for alvor har taget fart. Flyvevåbnets deployering til Manas i Kirgisistan til støtte for Operation Enduring Freedom var et klart signal om, at nye tider var på vej. Det var også i denne periode, at ændringen fra et garnisons-flyvevåben

til en Expeditionary Air Force accelererede. Det blev varslet, at enhedernes hverdag meget vel kunne simplificeres i en tre-delning. Enten var man under forberedelse til udsendelse, udsendt eller under reorganisering efter en udsendelse. Det giver en velstruktureret hverdag, men ikke nødvendigvis en hverdag, der gør det muligt at samle et fodboldhold, fatte golfkøllerne eller på anden måde finde tiden til den frivillige idræt. Konsekvenserne har været der, idet der har været perioder, hvor deltagelsen i den frivillige idræt har været offer for en mærkbar tilbagegang uden dog at være i livsfare.

Det internationale engagement havde dog en positiv vinkel for idrætten generelt i Forsvaret. Et expeditionary liv kræver expeditionary soldater, hvilket blandt andet betyder soldater i god fysisk form. Det kom der i høj grad fokus på i det nye årtusinde. For at flere medarbejdere skulle være klar til udsendelse i international tjeneste, indførte Forsvaret Sundhedstriaden (2006). Triaden består af tre tiltag: fysiske træningstilstandsprøver, regelmæssige helbredstjek samt grundvaccinationer. Der var tidligere gennemført en skærpelse af de fysiske krav, og nu skulle alt personel leve op til de gældende fysiske krav helt frem til pensions-tidspunktet. Særligt udpegede civile, som kunne påregne at blive udsendt, blev også omfattet. Baseskravene omfatter en muskelstyrkeprøve med et antal for- og rygsideøvelser samt en løbe-, cykel- eller gangprøve. Kravene varierer efter alder og køn. Triaden medfører en egnethedsvedtegning for den enkelte medarbejder. Den øgede fokus på medarbejdernes fysiske form medførte også en hensigtserklæring om, at der skulle gives mulighed for to timers idræt i arbejdstiden om ugen. Hertil kom det seneste initiativ med ansættelse af 20 idrætsledere (2009) fordelt på Forsvarets tjenestesteder med det formål at kunne råde og vejlede i forbindelse med den fysiske træning, herunder at udarbejde handleplaner for de medarbejdere, der har brug for hjælp.

Hvor Flyvevåbnets operationer i perioder har skabt vanskeligere forhold for den frivillige idræt, har fokus på den tjenstlige fysiske træning været et positivt bidrag. Mange medarbejdere har set de frivillige tilbud som et godt supplement til den nødvendige fysiske træning.

De sidste 15 år har været en turbulent tid for Flyvevåbnet og dermed også for den frivillige idræt, men idrætslivet har overlevet og står faktisk på en solid platform. I den forbindelse må man ikke glemme den rolle, idrætten kan spille i forhold til de mere bløde værdier såsom korpsånd og sammenhold. Det er elementer, der er af væsentlig betydning også i forhold til operationerne. Den gode chef ved, at han eller hun kan bruge idrætten som et vigtigt element i klargøringen af enheden til indsættelse.

Idrætten har også altid været et bindeled værnene imellem. Diskussioner om kampvogne contra kampfly har været lagt på hylden, og man har skabt bånd fra soldat til soldat. Der har sågar været plads til, at man værnene og foreningerne imellem har kunnet værdsætte og støtte hinanden i arbejdet med den frivillige idræt. Netop dette forhold blev på fornem vis markeret i forbindelse med DMI Repræsentantskabsmødet 2008, hvor Preben Hein fra Jyske Dragon Regiments Idrætsforening (JDRI) overrakte IFK en meget flot plakette som tegn på IFK's store indsats og engage-

Ved DMI's repræsentantskabsmøde på Høvelte Kaserne den 12. april 2008 blev IFK tildelt en noget speciel "støvle-plakette" fra JDRI, som Ryan Laier her viser frem med stolthed Teksten på støvle-plaketten lyder:

IFK er en foregangsforening, som alle vi andre Idrætsforeninger i Forsvaret kan være stolte af. Symbolet på støvlen er, at IFK altid er fremme i støvlerne.

Sportslig hilsen

En forening med dyb respekt. JDRI

Foto: Villy Jensen,



ment for det frivillige idrætsarbejde i Forsvaret. En fornem gestus og et tydeligt tegn på, at man i idrættens verden kan stå sammen i et fællesskab på tværs af de normale kommandoveje.

Der er sket meget med det frivillige idrætsliv i Flyvevåbnet de seneste 15 år; men man har formået at tilpasse sig og tilbuddene er der stadig til dem, der gerne vil være med. DMI har i takt med udviklingen været god til at tilpasse sig brugernes interesser. Golf har eksempelvis vokset sig til en af de største idrætsgrene, og mountainbike er kommet på programmet, hvorimod idrætter som atletik og svømning er sat i bero. Tiderne skifter, og kundernes interesser er afgørende.

Gamle hæderkronede idrætter som skydning og fægtning lever stadig. Skydning som en af de store idrætter, hvor Flyvevåbnet traditionelt gør det godt. Faktisk har Flyvevåbnet i mange år haft flere deltagere med på det militære landshold, og flere af dem har opnået flotte resultater ved såvel nordiske som Conseil International Sport Militaire (CISM) mesterskaber. Fægtning lever endnu, ikke mindst fordi ildsjæle blandt andet i Flyvevåbnet har leveret en stor indsats for at holde aktiviteterne i gang.

Et af de seneste initiativer for at tilpasse idrætslivet til Forsvarets nye virkelighed var i 2007, hvor DMI fik vedtaget en lovændring, der betød, at også de "normale" militære medlemmers pårørende kunne blive ordinære medlem-



Fægtningen har stadig en plads i det frivillige idrætsliv i Flyvevåbnet.

mer. Ændringerne ville kun have effekt, såfremt idrætsforeningerne justerede deres bestemmelser tilsvarende, men det har faktisk også været tilfældet. Ændringen var et klart signal om, at idrætslivet i Forsvaret og dermed også i Flyvevåbnet er parat til at påtage sig rollen som samlingspunkt for bredden samt at påtage sig et socialt ansvar i form af mulighed for at opbygge sociale netværk blandt Forsvarets ansatte og pårørende. Det er en vigtig rolle i en hverdag, hvor de ansatte ofte er udsendt, og betydningen af netværk og socialt engagement er væsentlig.

Et nyt initiativ i 2009 var et Brutal Cross løb arrangeret af IFK med støtte fra DMI. Løbet blev afviklet den 20. august 2009, og de ca. 700 deltagere blev budt på et stærkt udfordrende terrænløb med distancer op til halv marathon. Løbet blev en kæmpe succes og samtidig beviset på, at såfremt tilbuddet er rigtigt, kommer deltagerne gerne og lader sig udfordre.



Flyverpræsten



Kaj Ross-Hansen

sognepræst i Skrydstrup.

Flyverpræst: Vandel, Skrydstrup, FLD 602.

Udsendt:
Cypern 1987,
Bosnien 1993,
Kirgisistan 2003.

Den gejstlige tjeneste i de væbnede styrker har været til stede altid og overalt. Situationens alvor på kamppladsen gjorde den præstelige trøst og hjælp nærliggende, ligesom håndteringen af de faldne gjorde det. Men opfattelsen af, at præsten hørte med, indgik ikke af sig selv i Flyvevåbnets selvopfattelse fra begyndelsen af. Tankegangen var vel nærmest noget i retning af, "hvad har en præst at gøre her". Men tiderne skifter. I 2010 ville ingen ansvarlig chef sende en blot nogenlunde stor enhed ud i et konfliktområde uden medfølgende flyverpræst.

Flyverpræstetjenesten kom ikke i gang af sig selv, men som så mange andre forhold i tilværelsen ved en kombination af fremsyn, indsigt og engagement. Og disse egenskaber besad flyverprovst Niels Zeuthen. I 1960'erne og -70'erne opbyggede denne ildsjæl en flyverpræstetjeneste, som tog sit udgangspunkt på Flyvestation Karup, hvor der blev bygget en kirkesal med klokkestabel og ansat en flyverpræst.



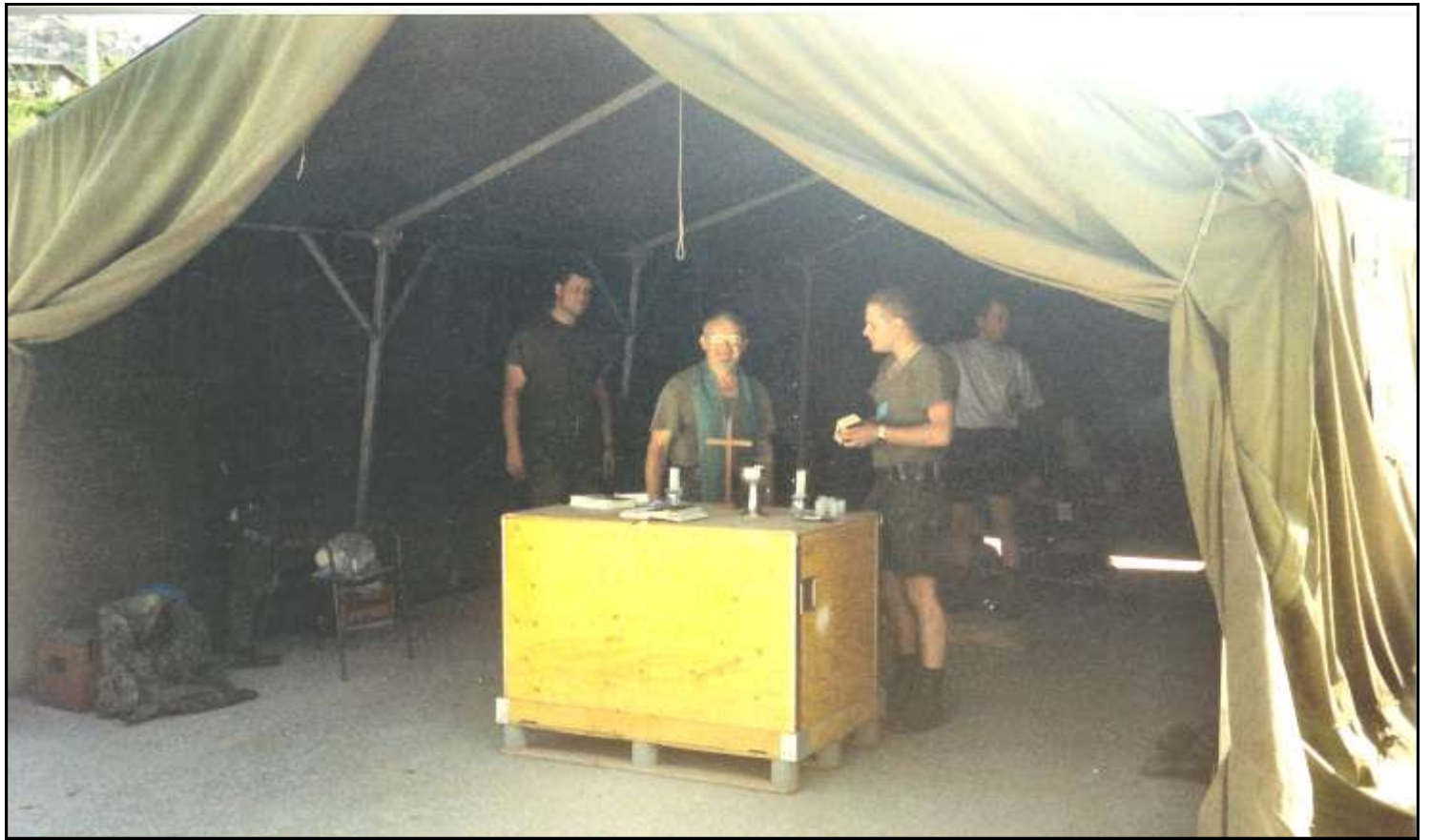
Flyverprovstens visioner ville hele vejen rundt. Der, hvor der er tjenestested for Flyvevåbnets personel, skal der også være gejstlig betjening. Så til hver flyvestation blev der knyttet en flyverpræst, altså til Aalborg, Tirstrup,

*Tidligere flyverprovst
Vilhelm Væрге ved
Klokkestablen på Flyve-
station Karup.*

Karup, Vandel, Skrydstrup og Værløse, samt Færøerne. Men til Flyvevåbnet hørte også luftforsvaret som helhed, så der kom præster til alle radarstationer, Skagen, Bækskov, Multebjerg, Stensved og Bornholm. Og ligeledes til raketstationerne, bestykket med såvel NIKE- som HAWK-raketter. Dertil kom hovedkvartererne i Karup og Vedbæk.

På linie med reserveofficersfunktionen i Flyvevåbnet forpligter flyverpræsten sig til at gøre tjeneste af en størrelsesorden på tre uger om året. For nogles vedkommende lidt mindre, for andres vedkommende noget mere. I al almindelighed og fra begyndelsen af består flyverpræstens virke i at besøge og være til stede på tjenestestedet, så alle ved, hvem man er, og så man er kendt af vedkommende, altså en besøgstjeneste med især sjælesørgerfunktion. Dertil kommer deltagelse i øvelser og afholdelse af gudstjenester, især julegudstjenester, mindehøjtideligheder og nytårsparoler, samt deltagelse i uddannelse og kurser. Disse kurser og uddannelsesforløb ligger ofte på et ganske "højt" plan med foredrag og seminarer, hvor deltagerne og foredragsholderne er højtrangerende personer, der giver præsterne indsigt i emner og planer på højt niveau, både fagligt militært og teologisk. Uddannelsen sigter også i høj grad på grundlæggende militære færdigheder indenfor overlevelse, kamp og ikke mindst sanitetstjeneste, som under øvelser vil fylde meget af præstens arbejdsområde. Denne krævende uddannelse er nødvendig på baggrund af, at flyverpræsten er chefens rådgiver i alle henseender, som chefen måtte henvende sig om, og i henseender, hvor flyverpræsten anser det for nødvendigt at gribe ind ved personlig henvendelse til sin chef i en eller anden situation eller sammenhæng. Samtidig med, at chefen også er flyverpræstens chef, er flyverpræsten i prægnant forstand ikke under kommando af chefen i enhver henseende. Det giver flyverpræsten et stort ansvar og kræver stor menneskelig indfølelse og indsigt.

I den sammenhæng giver det flyverpræsten, og værnspæsterne i det danske forsvar i det hele taget, en uvurderlig støtte, at man ikke er udstyret med militær rang. Det forholder sig sådan, at flyverpræsten har rang som den, man står overfor og har med at gøre netop nu. Dette geniale system gør flyverpræsten til en særdeles betroet person. Alle, lige fra chefen til laveste rang, ved, at man trygt kan henvende sig til sin flyverpræst om alt, og der kommer aldrig til at stå så meget som et komma i nogen bedømmelse eller udtalelse. Med mindre det er efter aftale. Hvordan flyver-



Ross-Hansen klar til gudstjeneste i Tuzla, Bosnien 1994.

præsten så vil håndtere sin viden og indsigt i enhedens liv og funktion, er det dennes opgave at håndtere, hvilket ofte kræver endda særdeles stor omtanke og skønsomhed. Men netop det gør opgaverne med samtaler og sjælesorg til så vigtig en opgave, der bedst og helst ikke skal se ud af noget. Men flyverpræsten skal "være den første, der står op, og den sidste, der går i seng", især under øvelser eller skarpe missioner.

Den stille og rolige funktion som flyverpræst ved en flyvevåbenenhed, som dette indlæg måske kan give indtryk af, er imidlertid blevet ganske omkalfatret, som årene er gået, og Danmark har

Flyverpræst Christian Prah foran kirketeltet på Manas flyvebasen i Kirgisistan.



Ross-Hansen ved julegudstjenesten i Sarajevo 1994.



involveret sig i internationale opgaver og operationer. I første omgang påhvilede opgaven mest Hærens feltpræster, men som opgaverne steg i antal og længde, er både flyvepræster og for den sags skyld orlogspræster i stort antal blevet involveret. (Til den ukyndige læser: Hvis der findes en rangorden blandt værnspæster, så er den som følger: Øverst rangerer flyvepræsterne, dernæst orlogspræsterne og endelig feltpræsterne.) Flyvepræster har gjort tjeneste på Cypern, hvor opgaven bestod i at bevogte den bufferzone, som FN havde etableret tværs over øen mellem den tyrkiske og græske befolkning. Foruden gudstjenester og kirkelige handlinger, hovedsageligt bryllup, bestod tjenesten i at besøge personellet på de observationsposter, hvor de var placeret. Det krævede gode evner som chauffør på jeep ad smalle bjergveje og flodlejer. En speciel opgave, som præsten stod for, var den ugentlige radioudsendelse over Cyprus radio, som blev aflyttet så langt væk som i Libanon - Dancon radio. Dertil kom medvirken til udflugter til steder med tilknytning til den græske mytologi, som Cypern er fyldt af, og til steder som Paphos, hvor den danske konge Erik Ejegod ligger begravet, og til Sct. Hilarion på den tyrkiske nordkyst, hvor Richard Løvehjerte opholdt sig under korstogene.

Senere kom udsendelserne til Balkan, til Sarajevo i Bosnien, hvor betjeningen bestod af kompagniet i Sarajevo samt forsyningspersonellet i Split og kampvognsgruppen i Tuzla.

Med etableringen af NATOs udrykningsstyrke blev der tilknyttet en præst til den eskadrille på

FSN SKP, som blev engageret i Balkankonflikten med base i Italien, ligesom der også har været flyvepræster med, når der blev sendt enheder fra Flyvevåbnet og F-16 fly til randstaterne ved Østersøen og til Manas i Kirgisistan. Ikke mindst engagementet i Kirgisistan var krævende og specielt, da det også her omfattede krigshandlinger i form af bombninger af mål i Afghanistan. Flyvevåbnets folk blev også involveret i lokalsamfundet med renovering af skolelokaler og etablering af IT-undervisning og levering af materiel hertil. Flyvepræsten blev stærkt involveret i uddeling af alle håndte nødhjælp i form af tøj, sko, legetøj og penge, som blev fløjet ind fra Danmark og indsamlet blandt personellet og uddelt i lokalsamfundet, delvis i samarbejde med det lokale Red Barnet og Røde Kors. Golfkrigen stillede sine store krav til personellens tilstedeværelse og indsats, hvor også mange flyvepræster kom til at gøre tjeneste, og hvor mindegudstjenester for faldne soldater blev en nødvendig og tung del af tjenesten.

Helt aktuelt gør flyvepræster nu for tiden tjeneste i Libanon og Afghanistan, hvor især forholdene og opgaverne i Afghanistan gør præstens tilstedeværelse til en værdsat funktion. Det er en markant side af præstens funktion, at man er med fra først til sidst. Man møder, når mandskabet begynder den funktionsnære uddannelse, og man bliver hos enheden, til den er vel hjemme igen. Man er ikke som læger, tandlæger, psykologer og andre blot på "gennemtræk" i nogle uger. Præsten er en del af enheden i tykt og tyndt, og han bor og lever som enhedens personale.

Ross-Hansen med gaver til børnene i Sarajevo i julen 1994.



Kontrol- og Varslingsassistent (1997-2005)

Control- and Reporting Centra Vedbæk(CRC VED)



Fhv. flyveroverkonstabel Morten Egemar Vedersø

mødte som værnepligtig på Flyvestation Karup i august 1996, og i marts måned året efter startede han i Kontrol- og Varslingstjenesten som konstabel. Senere fulgte et uddannelsesforløb som kontrol- og varslingsassistent, der førte til opgaver som Surveillance Operator og senere som Identification Operator.

I 2005 forlod han Forsvaret til fordel for en stilling som trafikmedarbejder i Vejdirektoratets TrafikInformationsCenter (TIC).

Fighter Allocator rækken i Operationsrummet i 1999

Assistenternes område

Når man trådte ind i operationsrummet, var assistenternes område det første, man mødte.

Her følger en kort beskrivelse af de opgaver, som assistenten udførte herfra.

Vagthavende Officers/Befalingsmands Assistent (VOA/VBA)

Hele operationsrummet (O-rummet) var klassificeret HEMMELIGT. Blandt andet derfor var det perfekt, at assistenternes område var placeret i O-rummet, hvor også VO/VB området lå. Dels fordi assistenterne skulle behandle klassificeret materiale, men også fordi assistenterne var VO/VB's højre hånd. Både når der skulle laves morgenbriefing, eller hvis der gik en brandalarm, var det i samme område, hvilket var enormt praktisk.

Automatisk Brandmelde Anlæg (ABA)

Lige over assistenternes skrivebord hang brandtavlen. Den fortalte i koder, hvor der var startet en brandalarm. Og når der var en alarm, slog assistenten koden op i en kodeliste, så det fremmødte brandberedskab kunne løbe frem og be- eller af-



kræfte, om der reelt var en alarm. Såfremt der var en reel alarm, og der skulle evakueres fra bunkeren, var assistenten under hele forløbet lige ved VO/VB's side til at støtte ved de opgaver, der måtte være med at koordinere indsatsen. Var alle ude af bunkeren? Var de ekstra røgdykkere klar til indsats osv.

Telefonpasser (reception)

Hovedtelefonlinjen ind i bunkeren gik til assistenternes telefon. Herfra betjente de alle de indkommende telefonopkald, og når andre viderestillede deres telefoner, var det til assistenternes telefon.

Morgenbriefing/aftenbriefing

Forud for hvert vagtskifte gjorde assistenten briefing klar. Ud over at tænde computer og projekter i briefingrummet var det assistentens opgave at lave briefing over operationelle begivenheder til VO/VB, som briefede det tiltrædende vagthold. Det kunne være, om man skulle linke op med en AWACS, eller om der var en mindre planlagt øvelse.

Signaler

Assistenterne var alle, som de eneste i O-rummet, kvalificeret til at behandle signaler. Dvs. at de sendte og modtog signaler via signalcomputeren, som stod i assistenternes område. Efter modtagelsen skulle signalerne registreres og logføres, inden de kunne fordeles til relevante modtagere. Senere skulle signalerne udregistreres, inden de kunne makuleres. På denne måde vidste man præcist, hvilket klassificeret materiale der var i omløb.

Adgangskontrol

Adgangskontrollen, som var placeret ved indgangen til selve bunkeren, var kun bemanded i dagtimerne på hverdage. Om natten og i weekenden var det personel fra O-rummet, som varetog denne opgave. Også hos assistenterne var det muligt at udføre denne opgave. Ved hjælp af kamera, telefon og en elektronisk døråbner kunne assistenterne lukke folk ind og ud. Alle bar et synligt adgangskort i bunkeren, som normalt blev udleveret i vagten, eller når denne ikke var bemanded hos assistenterne i O-rummet.

Secure Telephone Unit (STU II + STU II B)

En krypteret telefon, som oftest blev benyttet af Track Production Officer (TPO) og Surveillance Supervisor (SS), men som assistenterne dog også benyttede sig af.

STU II B

I princippet det samme som STU II, men af nyere dato. Og så var den koblet til en telefax maskine. Det var i den funktion, at den blev brugt. Altså som krypteret telefax. Ligesom med STU II var

det ikke meget, at den blev brugt. Men her var det udelukkende assistenterne, som brugte den.

Midnatsopgaver/ Skifte koder

Ved midnatstid samlede assistenten alle logblade i O-rummet og arkiverede dem. Samtidig blev der skiftet authenticationskoder i O-rummet. Koderne hang ved de forskellige positioner og gjaldt for 6 timer ad gangen. De gamle koder blev makuleret. Det var også assistentens job at skifte/ændre koderne på HAVE QUICK; men opgaven forsvandt med ombygningen til Nadge Update.

Assistentens arbejdsplads i O-rummet

Fortsatte man forbi assistenternes område, kom man ind til alle konsollerne/radarskærmene. Her var området delt i to: Varslingsområdet og Kontrolområdet. Alle assistenterne havde en grunduddannelse fra Varslingsområdet, hvor de stadig hjalp til i ny og næ. Men deres primære arbejdsopgaver lå nu i Kontrolområdet. Her følger en kort beskrivelse af de opgaver, som assistenten udførte herfra.

Tracker Manuel (TKM)

Alle assistenter var delvis operative på Varslingsområdet som TKM'ere eller "trækkere", som de populært blev kaldt. Det var den fordanskede udgave af den engelske titel *tracker*. Og i weekendene og på nattevagterne, når der ikke var kontrolopgaver, hjalp assistenterne TKM'erne.

Fighter Allocator Assistent (FAA)



"Gulvet" kaldte man denne del af Operationsrummet., idet nærmeste foresatte havde en position en halv meter højere. Her på gulvet havde "trækkerne" deres pladser

Før flyvning:

Assistenten modtog tilmeldt flyvning fra ICAOC og i samråd med Fighter Allocator (FA) blev scrambleordren udfærdiget og telefoneret til WINGOPS.

Under flyvning:

Allerede før flyene var i luften, var assistenten i gang med at forberede hele flyvningen. Der blev



Fighter Allocator og to Interceptcontrollere på vagt i Kontrollkabinen



Interceptcontrollerens position.

bestilt træningsområder; disse skulle senere godkendes i de rigtige flightlevels; der blev konstant ført log af FA'en. Der var to logs at holde styr på: En til meldevejene via tlf. eller intercom. Og en til selve flyvningen. Der blev skrevet på strips på samme måde som hos flyvelederne i Kastrup.

Efter flyvningen:

Når det hele var slut, sad assistenten ofte tilbage med de sidste ting til loggen og sørgede for, at træningsområderne blev afmeldt.

Intercept Controller Assistent (ICA)

IC'erne havde egentlig ikke nogen assistenter. Men når det er sagt, var assistenterne alligevel en stor hjælp for IC'erne. Ikke mindst fordi en dygtig og erfaren assistent ofte var foran med opgaverne i forhold til FA'erne, som ofte var uerfarne. Der er faktisk ikke noget, som hedder ICA, men med det arbejde, assistenterne lavede for IC'erne, vil jeg mene, at det er en berettiget betegnelse.

SAM Allocator Assistent (SAA)

Positionen var egentlig kun bemanded ved øvelser. Her sørgede assistenten for logføringen og hjalp SA'en med kommunikationen til FA'en og MC'en.

Master Controller Assistent (MCA)

Funktionen var bemanded ved flyvning med Afvisningsberedskabet (AVB) og under øvelser. Det var assistentens job at føre log for MC. Men man hjalp også med kommunikationen til ICAOC og til FA/SA'erne.

Duty Controller Assistent (DCA)

ADO: Når ICAOC i Finderup var ude p.g.r.a. eftersyn, oprettede man ADO i kælderen under O-rummet. Det var derfor ikke sjældent, at AVB var ude og flyve, når ADO'en var bemanded, bare for at afprøve om systemet også fungerede derfra.

Her sad et mindre hold tilsvarende det hold, som sad i ICAOC i Finderup. Det var assistenterne fra Vedbæk, som bemandede ADO'en med en eller to personer.

Assistenterne modtog flyvningen fra WINGOPS, og i samråd med DC blev flyvningen fordelt mellem de respektive CRC/CRP i forhold til det antal IC'er, der var til rådighed, og de enkeltes ønsker om træning.

Assistenterne førte log over telefonsamtalerne og flyvningen og sørgede for, at disse blev arkiveret ved dagens ophør.

Med den nærmest endeløse række af både operative og administrative opgaver, som assistenterne udførte, var det forståeligt, at mange af de gamle IC'er og FA'er anså assistenternes arbejde som værende blandt det vigtigste i Operationsrummet, ikke mindst i Kontrolområdet. Det var alment kendt blandt de gamle IC'er og FA'er, at en god våbenassistent ikke kunde undværes, og at man ikke kunne udføre opgaverne i Kontrolområdet uden en assistent som støtte.

Med TPO på arbejde



Kenneth Hvolbøl

startede som 18-årig i Flyvevåbnets Kontrol- og Varslingsgruppe, ESK 500 i Vedbæk, i november 1980.

Efter mange år som konstabel og overkonstabel gennemgik han Serjentskolen i 1987 og VUT 1 til oversergent i 1992.

Som oversergent varetog han jobbet som

SS/TPO, inden han i 2002 skiftede til enhedens trænings- og uddannelsessektion.

Siden 2004 har han været ansat som vagtchef i Vejdirektoratets Trafikinformationscenter. Sideløbende har han gennemgået akademiledelseuddannelsen i ledelse.

Det er januar måned, og klokken er 07.50. Jeg parkerer bilen bag de tunge metalgitterlåger og trykker på adgangsknappen ned til adgangskontrollen eller "slusen", som vi kalder den. I mørket lyser knappen grønt, da adgangskontrollen har genkendt mit ansigt, og jeg skubber metallågen op. Det er som sagt stadig mørkt, da jeg går ned i den sikre betonbunker gennem den lange smalle gang, som fører 3 etager ned under jorden. Jeg går igennem de solide metaldøre, beregnet til at holde fjenden ude, passerer lange rækker af M/75 geværer, der hænger i trærammer på de meter-tukke betonmure, før jeg når briefingrummet. Jeg er en del af vagtholdet, som har ni timers vagt foran sig. Vores job er at overvåge flytrafikken i det danske luftrum og afvise eventuelle uindbudte indtrængere.

Som TPO (Track Production Officer) er min

Vedbæk-bunkerområdet set fra nord.





Gitterlågen og nedgangen til bunkeren, hvor ESK 500 holdt til.

første opgave at lave dagens vagtliste, så personalet ved, hvornår der skal laves hvad. Derefter skaffer jeg mig et overblik over de tekniske systemer, både vores egne og vore nabostationers. Med så mange følsomme elektroniske systemer er der altid nogle, som ikke fungerer helt, som de



Operationsrummet

skal, eller andre, som skal efterses af teknikerne. Min opgave er derfor at få systemerne repareret eller at udarbejde en alternativ plan over, hvordan vi ellers kan løse vores opgaver tilfredsstillende.

Vores vigtigste varslingsværktøj er en række radarer, som dækker hele Danmark, samt en tæt kontakt til radarstationer i vores nabo-NATO-lande, Norge mod nord, Tyskland og Polen mod syd samt Storbritannien mod vest. Vi hjælper vores nabo-NATO-lande ved at varsle dem i tilpas god tid, så de kan nå at reagere, hvis et uautoriseret fly skulle komme ind i deres luftrum. Det foregår via dataoverførsel, X-tell kalder vi det. Overordnet er vi en del af den såkaldte NADGE-kæde, som er en ubrudt række af radarstationer, der rækker fra det nordligste Norge til Tyrkiet. NADGE-kæden er bygget i lyset af det gamle trusselsbillede, hvor fjenden kom fra øst.

Som TPO har jeg ansvaret for Varslingssektionen. Det er vores job at monitorere luftbilledet over dansk territorialt farvand og derefter sørge for at finde ud af flyenes identitet. For at det er muligt at få et hurtigt overblik over, hvem der er hvem, tildeler vi flyene et beskrivende symbol. Vi har delt det danske luftrum op i "lagkagestykker", og hvert

stykke hedder en TPA (Track Production Area). Kontrol- og Varslingscenter Øst, som vores afdeling i Vedbæk hedder, har ansvar for den TPA, der dækker det meste af Sjælland. TPO deler så TPA'en op i mindre bidder, OTA'er (Operational Tracking Area) hedder hvert stykke. Jeg tildeler varslingsassistenterne hver sin OTA, hvor hver enkelt

operatør så er ansvarlig for, inden for sit eget område, at intet fly slipper uset igennem.

Jeg tænker tilbage på tiden, før "muren" faldt. Østtyskerne havde natflyvning. De russiske jagerfly flyver i gammelkendte mønstre over Rügen og fyrer missil efter missil af ud over Østersøen. Det russiske Foxbat kampfly flyver op igennem Den Botniske Bugt og ned ganske tæt på Bornholm og dermed dansk luftrum. Som oftest holdt Foxbat sig på den rigtige side, men af og til kom de lidt for tæt på, og vi måtte sende vores jagerberedskab efter dem for at hævde vores territorium. Dengang svirrede det rundt med "zombier" - potentielt fjendtlige fly - dernede i Polen og Østtyskland. Nu er de alle sammen "friendly" - potentielt venlige fly. Joo! Der er sandelig sket noget. Det var anderledes tider med en klar opfattelse af fjendebilledet. I dag er billedet mere tåget.

Jeg bliver revet ud af minderne. "Marktime, Marktime", skratter radioen. Det er AWACS-flyet, der kalder op. De er klar til at sætte den datalink op, der gør os i stand til at udveksle luftbilledet over Danmark. AWACS E3A-flyet er efterhånden ved at blive dagligdags i vores luftrum. Før i tiden havde vi kun overvågningsdata fra jordbaserede



AWACS—en hyppig samarbejdspartner.

radarer; men nu ligger AWACS-flyet som en flyvende radarstation højt over jordoverfladen, hvilket gør den i stand til at varsle om fjendtlig aktivitet i et langt større område, end de jordbaserede radarstationer kan. Vi etablerer datalinken med E3A'en, og pludselig dukker der fly op, som vi før ikke var i stand til at se. Det hjælper os med det samarbejde, vi har etableret med politiet i dag, og som går ud på at detektere (opdage) smuglerfly, som skulle flyve hen over Fehmernsund Bælt og videre til Danmark. Det er små og lavtflyvende fly, som er vanskelige at få øje på, men med hjælp fra AWACS-flyets radar er det en smal sag. Vi sidder med hovedet helt inde i "skærmen" og får øje på en potentiel smugler. Vi er glade for at kunne assistere politiet, og vores opdagelse går straks videre til dem.

Vores afvisningsberedskab, 2 styk F-16 fly, skal i luften. I dag er det kun en træningstur. Typisk går turen ud igennem Østersøen og rundt om Bornholm. På den måde hævder vi retten til vores territorium og luftrum derude over Østersøens Perle. Jeg beder en varslingsassistent om specifikt at rette sin fulde opmærksomhed mod luftrummet rundt omkring de to F-16 fly. Det er nu vores opgave at sørge for, at intet fly får lov til at nærme sig vores F-16 fly, uden at piloterne er helt klar over, hvem det er, og eventuelt hvilke hensigter de har.

Vi oplever ofte, at svenskerne kommer ud med deres jagerfly for at kigge lidt på vores. Det internationale møde udvikler sig ofte til lidt kattens leg med musen, men altid i kontrolleret form og altid over det internationale farvand, aldrig i dansk luft-

rum. Jo! svensken overholder nøje sin neutralitet.

I dag udgør 99% af flytrafikken civil trafik. Rute- og charterfly gennemkrydser det danske luftrum på kryds og tværs, men også den trafik holder vi skarpt øje med, for selvom der er god plads deroppe, kan man ikke bare flyve, som man vil. Flyverne skal forud for deres flyvning udarbejde en flyveplan, som skal overholdes til punkt og prikke. Flyveplanen skal indeholde rute, tidspunkter og identitet, og vi sikrer, at disse ting overholdes ved passage gennem det danske luftrum. Skulle vi observere en afvigelse fra flyveplanen, vil vores første træk være at ringe til vores NATO-kolleger i den sektor, hvor flyet kommer fra; hvis dette ikke bærer frugt, konfererer vi med de civile flyveledere i Kastrup om årsagen. Kan flyvelederne ikke kaste lys over sagen, kalder vi flyet over radioen. Hvis det stadig ikke giver resultat, sætter vi afvisningsberedskabet på sagen. Når situationen opstår, er stemningen spændt til bristepunktet, og hele operationsrummet summer af aktivitet. Husk på, at vi jo ikke har nogen anelse om, hvem flyet tilhører, og hvilke hensigter det har. Trækker situationen ud, breder der sig en bekymret stemning, som munder ud i en vis lettelse, når vi finder ud af, at flyets transponder, som er en radiosender, der melder om flyets data, blot er i stykker. Heldigvis er det oftest det, der er tilfældet.

Det har været en rolig dag. Klokkeren er 17.30, og jeg er på vej op fra den underjordiske arbejdsplads efter en lang arbejdsdag, kun for at konstatere, at det er mørkt igen! Nå! så fik jeg heller ikke set dagslyset i dag; men måske i morgen!

Intercept Controller (IC) i Flyvevåbnet (I dag hedder det Fighter Controller (FC))



**Seniorsergent
Thomas Arndt Petersen.**

Jeg var blevet optaget som konstabelev til kontrol og varslingstjeneste (K&V) i Jonstruplejren og mødte op den 1. maj 1974 sammen med mange andre elever til Flyvevåbnet (FLV). Til K&V var vi fjorten elever, så vi var et lille hold. K&V optog mange elever i disse år, og der var ca. 50 % kvinder. Efter rekruttiden blev vi sendt til Flyvestation Kagerup ved Gribskov, hvor K&V-skolen lå. Her fik vi teori til tjenesten som NADGE varslingsoperatører, blandet med praktik i Vedbæk (OC500) i aftentimerne. Efter endt første del af kurset blev vi sendt til tjenestestederne OC500 (Vedbæk), FLD601 (Skagen) og FLD602 (Bækskov ved Skrydstrup) i fire uger og så tilbage til Kagerup i endnu fire uger. Så var vi klar til vagholdtjeneste på enhederne!

Mit lod faldt, så jeg kom til OC500. Der var dengang ca. 40-45 personer på vagholdene, og den kolde krig kørte for fuld udblæsning. Første gang vi så WAPA-fly i stor skala tromle ned igennem Østersøen i et antal på 200-250, rejste hårene sig i nakken på os alle. Nu vidste vi, hvorfor vi

NADGE varslingsoperatørens konsol.



var her, og alle mand var på positionerne. Alle var en del af det team. Uanset om man var højdefinder, tracker eller varslingsspecialist, eller man var blandt IC'erne sammen med våbenfolket i Sector Operations Centeret (SOC), så var alle lige vigtige for opgavens udførelse. WAPA-flyene fløj øvelse mod polsk og østtysk område, og undervejs passerede de uden om Bornholm. Jagerberedskabet jagtede alt, hvad de kunne nå, og IC'erne var helt oppe at køre. Svenskerne fløj ligesom os for at vise deres formåen. Det er en stor oplevelse første gang og nok det, der lagde grundlaget for mit senere ønske om at blive IC.

Efter mindre end et år blev jeg sendt til Kagerup for denne gang at gennemføre Våbenassistentkurset, der nok er det mest alsidige kursus, som fandtes i K&V-systemet. Så tilbage til SOC Vedbæk, og efter ca. 4 år var jeg så heldig at få stilling på HQ AFNORTH, Kolsås i Norge. Spændende og meget udviklende var det at arbejde i et NATO hovedkvarter. Der arbejdede man stadig med Vertical Plotting Board og skrev spejlvendt på bagsiden af plexiglaspladerne. Det blev til 5½ års arbejde i Regional Air Defense Operation Centre (RADOC).



RADOC, Kolsås



RADOC, Kolsås

Tilbage til Vedbæk i maj 1984.

Jeg glædede mig nu til at komme tilbage til Vedbæk. Her var MJ Hans Nielsen chef. Der manglede IC'er, men jeg var jo kun overkonstabel 1'er, og for at blive IC skulle man være sergent og varlingspecialist.

Hvis jeg nu ikke bestod IC-uddannelsen og havde været alt dette igennem, kunne jeg ikke komme tilbage som våbenassistent, et arbejde, som jeg var rigtig glad for. Hans Nielsen kæmpede med chefer i K&V, for han var visionær. Det lykkedes, og jeg blev sendt på Aptitude Test i Skagen, hvor K&V-skolen nu lå.

Bingo, jeg bestod! Som første ikke-befalingsmand, og uden de behørigt tidligere krav startede jeg sammen med et officers-grunduddannelses-hold på IC-kursus i Skagen. Jeg havde



K&V-skolen på Flyvestation Skagen.

ACM/GCI Kursus på Aalborg 1988. Bagest fra venstre: SSG Erik Münster (ESK602), PL Flemming Weber Jensen (ESK500), Ego, KN Anders D. Nissen (KVG), OS Poul Vester (ESK602), PL Jan Johnson, (ESK601) Forrest fra venstre: Lis Arvedsen (ESK500), KN Palle Træholt (ESK601), PL Lars Nordahl Olesen (ESK602), PL Stig Dampmann (ESK602).



måttet love at gennemføre både sergentskole og efterfølgende de andre kurser.

Under uddannelsen kunne jeg mærke, at manges øjne var rettet på denne ikke-befalingsmand, men det var et rigtig godt hold med fin accept af den eneste OKS-1 på holdet. Andre konstabler med samme drømme fulgte også med i forløbet, så da jeg be-

stod teori og simulatorpraktik, var Hans Nielsen nok ikke den eneste, der var glad. Han modtog mig i Vedbæk med ordene: "Hvad sagde jeg!" Som et kuriosum kan det nævnes, at i dag rekrutteres FC'er direkte fra gaden på grund af stor mangel.

Den praktiske kontroluddannelse fortsatte hjemme i Vedbæk. Min gamle rekrutkammerat, nu sergent P.R. Jakobsen, var IC i Træningstjenesten. Han og andre af Vedbæks IC'er gav mig en solid praktisk træning. Inden sidste tjek var jeg så gennem de manglende uddannelser som tidligere lovet. Så herefter kom jeg gennem sidste tjek og var klar til vagtholdstjeneste.

På den tid var vi to

IC'er på hvert vagthold, og jeg kom på vagthold med Freddy Cramer, en for mig ældre herre, der ikke var bange for at fortælle om sit store værd og sin erfaring.

Freddy var rasende god til kontrol af de gamle flytyper som F-104 Starfighter, men vi på vores uddannelseshold var både uddannet i F-104 og F-16 Fighting Falcon, som nu efterhånden var næsten fuldt indfaset. Da jeg en dag skulle være *chase* på en ny elev, som lavede *practice intercepts*, så lyttede Freddy med. Det var et skoleeksempel, eleven præsterede, men da fighteren var ca. 8 mil fra *target*, råbte Freddy op: "Du er *in front!*" Jeg sagde til eleven, at han blot skulle forsætte, og det endte med et superflot intercept. Da piloten yderligere roste min elev, luskede Freddy til opholdsrummet. Freddy fik senere lært om F-16 fly og deres foretrukne parametre og blomstrede op som en god IC inden sin pensionering.

Vagterne gik med træningsflyvning i dagtimerne. Dengang var der planlagt tre pas, og man var på flyvestationerne begyndt at træne missionstyperne i koncentrerede perioder, da F-16 er et *multirole* fly. Med behov for større scenarier skar man ned til to daglige træningspas. Natflyvningen afvikledes nu helt i koncentrerede perioder. Vi skulle gennemføre et bestemt missionsprogram for at bibeholde vores status som fuldt operativ IC. Visse af disse missioner måtte nødvendigvis gennemføres som planlagt træningsmission, da de ikke bare kom af sig selv.

Et par gange havde jeg vagten, da større civile fly anmodede om visuel inspektion af understellet. Denne mission måtte kun udføres i dagslys og under visuelle meteorologiske conditioner (VMC). Men en nat, hvor jeg nok lå på "det grønne øre", blev jeg purret til en *hot mission*. På vagt som master controller og kombineret fighter allocator var kaptajn Michael von Hedemann. Våbenassistent var Sisse Kramer. Da jeg sad i stolen, brifede Michael mig om, at der var et mindre tomtoret fly, som havde problemer med indikationen på understellet, og som lå over Vejle med tre personer om-



ICCM var en lokal klub for controllere i Vedbæk, og den havde call sign "Marktime".

Valgsproget NIHIL ALIQUEM FUGERUS var af egen opfindelse, og det stod for "Intet uforsøgt undgået".

F-16 er udstyret med en fast ID-lampe, så når han kom helt ind til målet, mistede TØL målet i lyskeglen, hvis han skulle holde sin F-16 rolig og i vandret stilling. TØL spurgte, om jeg havde en idé! Og ja, sagde jeg. "Hvis nu din to'er går ind og belyser målflyet, og du kommer ind bag og under målflyet, kan du måske se noget". Det virkede første gang, og selvom vi havde brudt med nogle bestemmelser, så kunne piloten på målflyet foretage en kontrolleret sikkerhedslanding med *gear down – Safe landing due to teamwork!* Nogle gange må regler bevidst overskrides, vel vidende hvad der skal undgås. Alternativt kunne målflyet have foretaget en noget mindre heldig landing med ukendt konsekvens for de tre ombord. Vi gik ikke på kompromis med sikkerheden! Mission completed!

Det danske K&V-system var en del af NATO's NADGE-kæde fra Vardø i det nordøstligste Norge til den yderste radar i det østlige Tyrkiet. En del af vilkårene for deltagelsen i NATO var at blive evalueret af vores partnere. Ligeledes tog vi del i evaluerings-team. Disse evalueringer hed Tactical Evaluation (TAC EVAL) og foregik i starten i to faser: En Alert-fase, som var uvarslet, og en varslet Battle-fase, som skulle afvikles inden for seks måneder efter Alert-fasen. Selv deltog jeg i TAC EVAL Alert-faser, mens jeg var stationeret på HQ AF-NORTH, og senere deltog jeg som IC i alle faser som udsendt hjemme fra Danmark. Det var lærerigt også for vores egen

Dette badge blev lavet i forbindelse med ESK 500's bedste TACEVAL-resultat i 1997



enhed, når vi således deltog i TAC EVAL i ind- og udland.

Sjovest var det at overraske en enhed i Alert-fasen. Når de stod lidt overraskede med bøfferne til aftensmaden på panden og spurgte: "Hvad skal du her, i dag?" Svaret var lammende: "Exercise TAC EVAL!" Imponerende var det at se danske enheder, der med professionalisme klarede det gang efter gang.

Når vi i Vedbæk var udsat for TAC EVALS, skabte det en helt speciel teamspirit. Vi fik altid klaret os igennem og ofte med et temmelig flot resultat. Foruden Vedbæk skulle vi også bemande Radarhoved Skovhuse i Sydsjælland med en O-delning. Henning Schjødt, som boede tæt på Skovhuse, havde i mange år elsket at tage den tørn, og Lis Arvedsen havde også taget den. Begge med resultatet: EXCELLENT! Så da nogen foreslog, at jeg skulle være IC på Skovhuse under næste TAC EVAL, var det med lidt ærbødighed og ærefrygt, jeg sagde ja. Vi lavede faktisk et team, som skulle kunne lave et godt resultat. Min super fighter allocator, Jens Flarup, og super våbenassistent Sisse (Nu Kluw) var mine våbenbrødre. På varslingssiden var det Søren Bærholm og Henrik Nøhr samt nogle, jeg ikke husker. Vi fik EXCELLENT i *Control of Aircraft*. I sådanne situationer kan godt håndværk og teamwork ikke undværes, men svineheld og gode informationer fra Clipper (ESK602) er ikke til at undvære. Den ene gang, vi med dette team afviklede TAC EVAL på Skovhuse, ringede Finn Vestergaard fra Clipper og varslede (sladrede) om muligt fjendtligt mål over Samsø. Så nu var al opmærksomhed rettet i den rigtige retning.

Ganske "tilfældigt" opstod der et track syd for Samsø. Vores to-skips CAP (2 F-16) lå i Smålandsfarvandet i 10.000 fod. De fik én *snapvector* og *command til maks. subsonic* (0.97 mach). Den tyske evaluator var på plads ved et scop ved si-

den af mig. Han drejede sit overlay og evaluerede. Jeg drejede mit og kaldte måludpegninger ud, uden at min CAP kunne få radarkontakt med målet. Jens blev rykket for missionstype og skreg ordre til højre og venstre (Sisse og mig). Tyskeren var allerede imponeret. Varslingen drejede højdefinderne og rapporterede højder. Target i 2000 fod. Igen fik min CAP måludpegning, uden kontakt. Jeg vurderede det rigtigt at foretage et drej, bare fem grader til venstre eller højre for at komme ud af dødvandet og effektivisere F-16 radaren. Men de lå jo lige *bang-on*. Jeg kunne mærke, at den tyske evaluator kiggede på mig og virkede tilfreds. Min CAP fik kontakt, da jeg drejede dem ind i "final turn"! *Tally - Judy!* De rullede ud helt perfekt. Ikke ét eneste drej efter *snapvector*. Ikke en ændring i hastighed. Tak til Clipper og hjælpen til min noget heldige *snapvector*! "Check fuel og oxygen, what state?" Cap'en meldte tilbage og blev styret retur til oprindelige CAP-position.

Endnu en *intruder* over Samsø og med samme højde og heading! Nu skulle man være en snotkarl, hvis man ikke anvendte samme *snapvector*. Og jo da! Samme tur som sidst og samme resultat. Resultatet af TAC EVAL var EXCELLENT både i varslingen og i control of aircraft.

Det var en dejlig tid i FLV. Ved forsvarsforliget 2004 valgte jeg at forlade FLV. Det har været en god tid, som ikke kommer skidt tilbage. Tankerne går indimellem tilbage til de 30 år, 6 måneder og 15 dage, jeg lagde i FLV, og til de gode kollegaer, som har været og nogle stadig er i FLV. Til daglig møder jeg tidligere kollegaer fra Vedbæk og piloter, som nu er civile, samt mange gode teknikere, som nu arbejder i Naviar (flyveledelsen), og som kommer forbi på min nye arbejdsplads i CPH, Københavns Lufthavn, Kastrup.



Radarhoved Skovhuse

Tak for en god tid og et fedt job. Tillykke til jer alle og til Flyvevåbnet med de 60 år.

Sektor controller

Af Henning Madsen

Sommeren 1951 stillede jeg til mønstring på FSN Værløse. Uniformen var Hærens kaki; blåt var endnu ikke på mode.

Rekrutskolen, juli hold 1, var et specialisthold, der efter grunduddannelsen blev fordelt til auto-, hangar-, brandtjeneste etc.

Min gruppe blev tildelt SOC Øst og blev derfor kaldt Kontrol- og Varslingsgruppen.

Da jeg var øremærket til korporalskolen, blev jeg som menig med en dagløn på 1 kr. leder af gruppen. Ingen drømte om, at stillingen skulle blive eftertragtet og vellønnet.

SOC Øst havde til huse inde i lejren. Kontrol- og Varslingsfunktionen var installeret ude ved flyvefeltet i en meget lille bunker.

Controller-eleverne fik den praktiske del af uddannelsen i bunkeren. De begyndte med control af Oxford-fly. Da vi var stationeret på Værløse, gav det os varslingsoperatører mulighed for at komme i luften. Det var ikke usædvanligt, at flyet rullede hen til bunkeren; her kravlede man så om-

bord og blev modtaget med en kort instruks: din faldskærm ligger der, du behøver ikke at tage den på, brug den som fodskammel, skulle der blive brug for den, så hæng den på maven ud ad døren, tæl til 5, træk i snoren, Herren være med dig. Så var vi airborne.

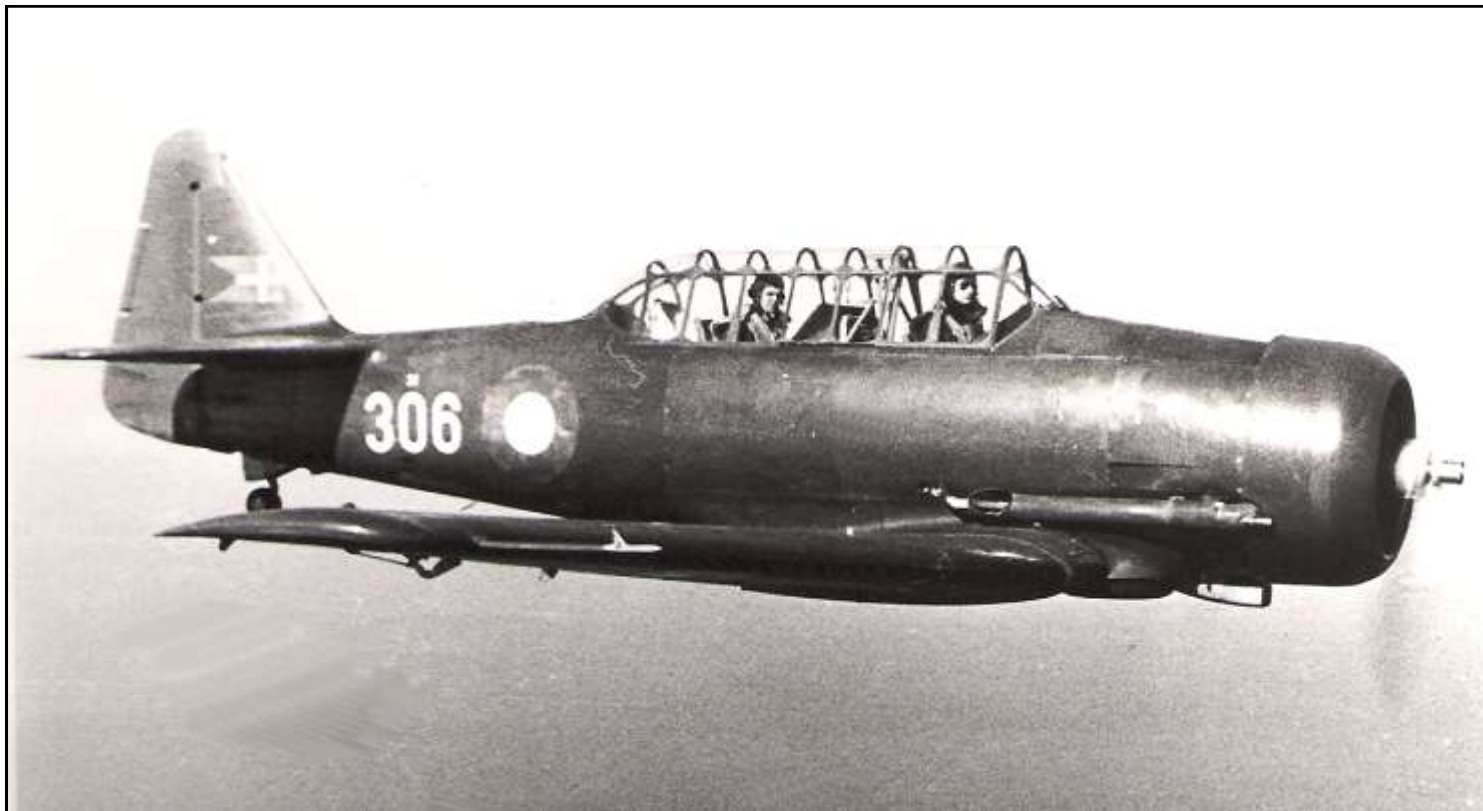
Da eleverne blev mere rutinerede, skulle der lidt mere fart over feltet. Havard var næste fase, og det gav mulighed for et bagsæde. Her kunne man følge med i controllerens kommandoer og mærke effekten. Det store øjeblik indtraf, når piloten meldte "tally – ho".

Fra det øjeblik var der kun ét, man skulle sikre sig, brækposen. Man hang mere i selerne, end man sad i sædet. Jeg har oplevet at se en landmand i øjnene, medens han fægtede med sin høtyv. Om han vinkede eller truede, ved jeg ikke, for få sekunder efter var han skiftet ud med en høj, blå himmel. Det var fuldt acceptabelt at komme ned med sin frokost i posen, men at sprede den ud over hele cockpittet! Så havde man reddet sig arbejde med en solid hovedrengøring.

SOC Øst var kun operativ mandag til fredag 0800 – 1600. Efter kl. 1600 meldte alle grupperne

Henning Madsen klar til at gå om bord i en Oxford. Som det ses, er faldskærmen med.





*Senere kom der mere fart over feltet i bagsædet på en Harvard.
Dette fly står for øvrigt i dag på Flymuseet i Stauning.*

sig tilbage ved Rekrutskolen.

Det var med slet skjult blær, at man om aftenen i fællesvaskerummet fremviste sine "mensurar" i form af blå mærker og striber på hele overkroppen som følge af dagens "dog fight".

Det stod helt klart, at jeg ville være controller. Man skulle være officer, så der forestod et langt træk med korporalskole, sergentskole og officersskole.

Foråret 1952 mod slutningen af korporalskolen kom de første blå uniformer. Vi befalingsmandselever fik det privilegium at være de første, der blev iklædt blå. Der var ingen, der havde tænkt på distinktioner. En mand blev sendt til København for at købe nogle ruller sølvtræsser. Fredag aften var skolen én stor systue.

Ved lørdagsparaden var 30 mand opmarcheret i stiveste puds med sølvtræsser på skulderstropperne. Der var stor spænding om, hvordan skolechefen ville reagere på vores kreativitet. Ikke et ord, en let trækning på smilebåndet, en tavs accept. Det holdt en måned, så havde uniformsudvalget barslet, og vi måtte af med sølvet.

Uddannelsen omfattede bl.a. navigation. Den afsluttende prøve gjaldt planlægning og gennemførelse af en 3-benet rute. Tre elever om bord i en KZ VII. Første ben gik fra Værløse til Tisvilde. Da vi passerede kysten, anmodede piloten om nye instruktioner, hvortil første navigatør svarede: "De kommer, når vi når op til kysten". Piloten: "Næste gang vi ser en kyst, er det Norge." Når det nu er første gang, man ser det hele sådan lidt fra oven, er det ikke let at vide, at den bette vandpyt, vi havde passeret nogle minutter forinden, var Arre-

sø.

Efter gennemført sergentskole og officersskole blev jeg optaget på controllerkursus i Værløse. Herefter blev jeg sendt til radarstation Skovhuse.

Åbningstiderne havde ændret sig. Nu var det 24 timer, hele ugen, året rundt. Der blev fløjet træningsmissioner døgnet rundt.

F-86D, airdefence fighter, skulle på et tidspunkt skyde skarpt med 2,75 Mighty Mouse raketter. Det nødvendige lufrum for den slags skydning var ikke til rådighed i Danmark, så den øvelse blev gennemført i Libyen på den amerikanske Wheelus Air Force Base, ca. 10 km uden for Tripolis.

Jeg var så heldig at blive udvalgt og sendt til Libyen i to omgange med en samlet operationstid på godt 5 måneder. Det var noget, der skæppede i logbogen. Da jeg returnerede til Danmark, havde jeg et samlet score på over 5000 interceptioner. Chefen mente, at det måtte være nok, så jeg blev udnævnt til chief controller.

Næste fase var SOC Karup, hvor jeg havde funktionen som fighter allocator. Efter 33 års tjeneste sluttede jeg i Vedbæk som sector controller og major og blev pensioneret som 55-årig i 1985.

PS.

Var der en, der i 1951 havde kigget i krystalkuglen og sagt, at om 60 år kan du købe SOC Øst som ejerbolig, så var der vist ingen, der ville have givet meget for den spådom.

Ikke desto mindre er det, hvad der er muligt i dag.



En dag i januar mødtes tre af dem, som gennem årene har gjort en stor indsats for at bevare sundhed og velvære for alle på FSN Skrydstrup, og som har trådt hjælpende til, når sygdom eller skader har gjort sig gældende. I dag er de alle tre pensionerede.

Det er fra venstre Hans Kristoffer Christensen, Kirsten Hansen og Kaj Kønig.

De kom for at fortælle om deres oplevelser, indtryk og erfaringer fra mange års arbejde på Infirmeriet i Skrydstrup.

Kirsten Hansen

Har været sygeplejerske på Infirmeriet i Skrydstrup fra 1985 til 2001 og er nu pensioneret.

Kaj Kønig

kom til FSN Skrydstrup i september 1971 og har arbejdet som sygepasser i 38 år indtil pensioneringen 30. september 2010.

Hans Kristoffer Christensen (kaldet Stoffer) har været i Forsvaret siden 1970, men kom først til sygepassertjenesten i 1990 efter 20 år i Bevogtningen. I april 2010 var det så tid for pensionering.

Sundhed og sygdom

Stoffer fortæller, at de 20 år, han har haft på infirmeriet på FSN Skrydstrup, har været en periode med meget stor udvikling og store forandringer – ikke mindst på grund af de mange internationale opgaver, som er kommet til. Det var jo aldrig tidligere i Flyvevåbnets historie sket, at infirmeriet med mandskab og materiel skulle rykke til udlandet i en egentlig skarp mission. Men det har været en spændende periode, føjer han til.

Stoffer var med i Grazzanise i Italien i 1995 under krigen i Kosovo: "Det var den første gang, hvor Flyvevåbnet havde F-16 med i egentlige kamphandlinger, og hvor også Sanitetstjenesten var med med hele det setup, der var forberedt og indrettet i containere, og hvor vi sammen med nordmændene - foruden de danske - også skulle støtte de engelske og amerikanske flystyrker, der lå på basen. Vi havde dengang en hel sanitetsdeling med, og det var en udsendelse, der varede i nogle år".

Alt var i forvejen bygget op herhjemme, og der var gennemført en række omfattende øvelser – også med deployeringer både her i landet og i udlandet.

Som en af de første af disse større øvelser, Kaj Kønig var med på, nævner han en deploye-

Infirmeri



Base Hospital

Sanitetsafdelingen i Grazzanise, og herunder ses det indre af sanitetscontaineren.

ring til Ørland nær Thronheim i 1990 i forbindelse med en kæmpe NATO-øvelse: "Det var første gang, at Saniteten fik lov til at komme med ud, og det nød både vi og andre godt af. Det er jo nemlig sådan, at vi kan også "trylle" lidt en gang imellem, og det fik vi faktisk brug for, da der udbrød en ret så voldsom influenza-epidemi blandt deltagerne i øvelsen, som bevirkede, at op mod 40% af piloterne og teknikerne måtte lægge sig. Der var ikke andet end et lille tysk feltlazaret i området, så den danske overlæge og de to sygepassere, der var med, måtte ty til de noget primitive muligheder, der var til rådighed. Situationen med de mange syge var ikke noget, man havde kunnet forberede sig på hjemmefra".

Allerede i begyndelsen af 90'erne var man begyndt på de såkaldte "udenlands-vaccinatio-





Både de store og de små skader kan klares under udsendelser - her i Grazzanise



- - og også tandlægen har sin klinik med.

ner”, som skulle sikre, at der altid var mandskab, som var parat til at rykke ud med kort varsel. Så alt var vel forberedt, da ordren til den første skarpe udrykning kom. Siden har Sanitetstjenesten så også været med i Afghanistan og Manas.

I 1998 var Stoffer og Kaj med i Grazzanise i endnu en periode. ”Det var spændende”, fortæller Stoffer. ”Vi stod jo og så, når flyene tog af sted, og vi ventede med spænding på, at de skulle komme hjem igen – alle sammen. Og når de kom, så vi på, hvor meget de havde tabt af den last – af de bomber - de havde haft under flyene. Vi havde en stærk følelse af, at vi var en del af indsatsen - at det var vores materiel og ikke mindst, at det var vores folk. Det bevirkede, at vi for første gang følte, at vi – Saniteten - virkelig var en del af Flyvevåbnet. Hidtil havde vi blot følt os som en lille, påhæftet brik, som ydede forskellige former for service. Nu var vi ude sammen med de andre; vi lærte dem at kende, og vi snakkede med dem, også når vi kom hjem. Det gjorde det ”sjovere” at være med, for nu fik vi virkelig respons for vores arbej-

de, og vi kunne føle, at agtelsen for vores del af den fælles indsats blev hævet i en næsten ubeskrivelig grad i forhold til tidligere. De andre begyndte at give udtryk for, at de virkelig oplevede os som nogle ”knejte”, der ved, hvad det drejer sig om. Indtil da havde vi stort set kun lavet de helårige undersøgelser på piloterne, og vi havde stået for de daglige rutiner med indlæggelser på infirmeriet af forskellige årsager. Nu var vi med ude i fortroppen, og vi viste, at vi kunne gøre en forskel.

Jo, det var spændende og positive oplevelser”.

Også Kirsten Hansen kan berette om en periode, hvor arbejdet forandrede sig utrolig meget. ”Da jeg startede, havde vi egentlig ikke ret meget at lave i Skrydstrup”, fortæller hun, ”og derfor fik jeg også pålagt at tage mig af sanitetsopgaverne på FSN Vandel en gang om ugen, og hver anden torsdag skulle jeg desuden ind på Haderslev Kaserne. Så fik de rekrutter på Haderslev Kaserne, og dermed var der behov for en fuldtids ansat sy-

Nok spiller udsendelserne en stor rolle i Sanitetstjenestens virke; men hovedvægten ligger dog stadig i det hjemlige på Infirmeriet i Skrydstrup.





Infirmeriets skadestue.

geplejerske dér, så for mig betød det slut på den del af arbejdet. Og efter yderligere et par år fik de en halvtids overlæge på Vandel, og derefter kunne jeg koncentrere mig om Skrydstrup. Men da var der også blevet rigeligt at lave dér, for da var vi nået hen til 1990, hvor vi fik den nye opgave at gøre folk klar til, at de kunne blive sendt til udlandet.

Det betød en masse nyt arbejde; for alle, der skulle sendes ud, skulle igennem nogle omfattende undersøgelser, og de skulle vaccineres. I forbindelse med det skulle vi finde de personer, der havde pådraget sig en kronisk sygdom, og som derfor ikke kunne udsendes. Dertil kom, at man inden for Forsvaret som helhed havde forbedret de forebyggende undersøgelser ganske betydeligt, hvilket bl.a. bevirkede, at der kom flere folk med i undersøgelserne. Desuden havde vi jo de flymedicinske undersøgelser, og da vi fungerede som områdeinfirmeri, fik vi også en hel del indlæggelser. Når der var øvelser i Borris og Oksbøl, blev den begrænsede infirmerikapacitet dér ofte fyldt op, og så fik vi syge og tilskadede derfra til Skrydstrup. Normalt havde vi, med 48 senge, plads nok, og i det daglige var kun de femten af dem redt op”.

Men der har været perioder, hvor selv ikke de 48 senge kunne dække behovet, fortæller Kaj. Da han startede i

Skrydstrup i 1971, var der central uddannelse af værnepligtige på Skrydstrup. Der blev indkaldt ca. 600 mand fire gange om året. Det betød, at der i perioder var et stort antal værnepligtige på flyvestationen. De havde jo alle fået frataget deres gule sygesikringsbevis og måtte kun bruge Forsvarets Sundhedstjeneste, mens de gjorde tjeneste – ”det har man for øvrigt ikke fået lavet om endnu; men det kommer nok snart”, føjer Stoffer til. Da man f.eks. i 1969 havde en meget omfattende influenza-epidemi, så måtte man tage gymnastiksalen i brug, og dér lå der en overgang 300 mennesker på feltsenge. Da måtte sygeplejersken og sygepasserne gå vagt i flere døgn, hvor de overhovedet ikke kom hjem. ”Men vi har da også i min tid haft perioder med overbelægning, og hvor folk måtte ligge ude på gangene”, fortæller Kaj.

”Ja, f.eks. i vinteren 1986 var der også mange, der havde influenza”, føjer Kirsten til. ”Det ramte også vores eget personale, så der var kun seniorsergenten og mig, som ikke fejlede noget.

Den sygepasser, som havde vagten, var også ambulancefører, og hvis der kom melding om et fly i vanskeligheder, og som ikke måtte lande, før brandbiler og ambulancer var på plads ved flyvefeltet, så skulle han smide, hvad han havde i hænderne og køre derud. Derfor måtte han ikke tage sig af andre ting uden for infirmeriet, og det betød, at jeg, som normalt ikke turde køre andet end vores egen bil, pludselig måtte til at køre rundt i en af flyvestationens biler

Patienternes dagligstue



og hente alt det ind, som jo nu en gang skal bruges, når så mange mennesker skal passes og plejes.

Jo, da var der godt nok travlhed”, konstaterer Kirsten.

Den normale bemanning bestod dengang af to sygepassere – en konstabel og en værnepligtig – en sygeplejerske, en sanitetsbefalingsmand og en værnepligtig læge for-

uden en lægesekretær, en tandlæge og en klinik-assistent samt to rengøringsdamer. Og det har kørt næsten på samme måde lige siden da. Den væsentligste forskel er, at de værnepligtige er skiftet ud med flere konstabler, og på et tidspunkt blev det bestemt, at der kun skulle være én på vagt uden for den normale arbejdstid, der varede til kl. 15.30. Det betød bl.a., at når der kom en alarmering fra flyfeltet, så måtte patienterne ligge alene, for også lægen skulle naturligvis med i ambulancen. Man prøvede så at finde en af de patienter, som var mindst syg, og så fik han at vide at ”nu er det altså dig, der er på!”

I øvrigt måtte lægen jo også ganske hyppigt rykke ud med øjeblikkeligt varsel, når redningshelikopteren, der var på SAR-vagt, blev alarmeret. Det var dengang som nu hans / hendes primære opgave, og så måtte andre gøre færdigt, hvad han evt. var i gang med på infirmeriet. Og hvis han var på mission med helikopteren, og der kom et alarmkald fra flyvefeltet, så var det sygeplejersken, der måtte med i ambulancen. ”Jeg kan huske første gang, jeg var i den situation”, fortæller Kirsten, ”at den sygepasser, der var chauffør, sagde til mig: ”Tag det rolig, Kirsten. For piloten tør ikke falde ned”. Og i de seksten år, jeg var der, skete der da heller ikke noget i den retning”

Samme sygepasser – han hedder i øvrigt Rosenkilde – havde en aften vagt sammen med en ældre læge, da de fik en patient ind – en soldat fra livgarden, som boede i Skrydstrup by. Han var meget hårdt angrebet af meningitis, og det var et spørgsmål om kort tid, hvis han skulle reddes. Men det lykkedes for lægen og Rosenkilde at få ham stabiliseret ved hjælp af, hvad man rådede over på infirmeriet af antibiotika m.v., og derefter kunne han sendes videre til hospitalet. Takket være den hurtige reaktion på infirmeriet lykkedes det at redde hans liv. Det var altså ikke kun selve



Når SAR-alarmeren lyder, må lægen rykke ud med øjeblikkeligt varsel, og så må andre gøre færdigt, hvad han evt. var i gang med på Infirmeriet.

flyvestationen, men også omgivelserne, der – i en given situation - kunne nyde godt af sanitetspersonnellets tilstedeværelse.

De læger, man havde til infirmeriet og til SAR-vagten, var som regel narkoselæger, der med deres uddannelse er bedst egnede til netop den tjene-

ste. Men der var også andre læger med andre specialer, som havde en rådighedskontrakt med Forsvaret, og som kun kom på flyvestationen en gang imellem. ”Men det betød, at når vi f.eks. i forbindelse med en undersøgelse blev opmærksomme på, at en patient havde et eller andet specielt problem”, fortæller Kirsten, ”så kunne vi sige til ham, at om et par dage så kommer der en læge med speciale præcis i dit problem, og så ringer vi til dig, så du kan komme herud og blive grundigt undersøgt af ham. På den måde kunne vi yde en lokal og altid velkommen service, og der er gennem årene blevet hjulpet rigtig mange. Blandt lægerne var der også nogle idrætsmedicinere, og på flyvestationen var der næsten altid nogle med idrætsskader, som vi kunne sørge for hjælp til”.

Som endnu et eksempel på, hvordan man fra Infirmeriet kunne træde til for at få afhjulpet problemer af den ene eller den anden art, fortæller Kirsten om dengang, da der blev indført edb på flyvestationen. Der var personel, som fik hovedpine og synsforstyrrelse af at arbejde med pc'er. Men så kom der en øjenlæge på vagt, og han af lagde besøg i de enheder, hvor man stod med problemet. Her blev der vejledt f.eks. i placering af pc'erne og i stolehøjder, og derved blev væsentlige dele af problemet afhjulpet.

”Jo, det var på mange måder andre tider dengang”, siger Kaj og Stoffer samstemmende. ”Der er sket mange og store forandringer. Bl.a. er vi i dag blevet en del af Forsvarets Sundhedstjeneste. Tidligere havde vi en generallæge, som var chef for Forsvarets Lægekorps, og som også vi her på Infirmeriet sorterede under. Men vi fungerede også en eskadrille blandt de andre eskadriller på flyvestationen, nemlig Eskadrille 692. Vi var enkadreret i grupper, vi havde våben og ammunition, og vi var uddannet på maskingevær. Og så skal man huske på, at de, der på et givet tids-

punkt gjorde tjeneste på Infirmeriet, var kun en del af eskadrillens personel. Der var en meget større styrke af tidligere tjenestegørende, som nu var mobiliseringspligtige, og det betød, at i en eventuel skarp situation, så talte eskadrillen et ganske betydeligt antal mennesker. En gang om året blev der gennemført en stor øvelse for hele flyvestationen, og da var Eskadrille 692 naturligvis også med en del af dens reservepersonel. En vellykket gennemførelse af disse øvelser var en del af forudsætningen for, at de flyvende eskadriller kunne bevare deres status som operative eskadriller, og i det spil talte altså også Sanitetseskadrillen med.

”Nu er vi en del af Forsvarets Sundhedstjenestes Center Syd, og det har betydet en fuldstændig ændring af vores hverdag”, siger Stoffer. ”Det betyder f.eks., at vi nu indgår på lige fod med sanitetstjenesterne på de andre flyvestationer og i Hæren og Søværnet, når der skal udpeges folk til udsendelse til udlandet, f.eks. til Kosovo eller Afghanistan. Det er ikke længere sådan, at vi hører med som en naturlig del af holdet, når vore egne F-16 fly bliver sendt ud. Alle – læger, sygeplejersker og sygepassere, der har deres ”Q” – altså godkendelse til udsendelse - de indgår i én stor pulje, hvorfra de bliver sendt ud, når Forsvarets Sundhedstjeneste skal bruge folk et eller andet sted i verden. Hele ledelsen og administrationen af Sundhedstjenesten inden for Forsvaret er i dag samlet under ét og flyttet til den tidligere Flyvestation Skalstrup, og dermed er den tidligere nære tilknytning til Flyvevåbnet, som vi var så glade for, næsten helt forsvundet. Samhørigheden mellem Saniteten på Flyvestation Skrydstrup og Fighter Wing Skrydstrup er stort set væk. I dag fungerer vi blot som en afdeling, der servicerer de mennesker, der er her. Vi er en lille afdeling for os selv – en støttefunktion; vi føler ikke længere, at vi er med i helheden på flyvestationen, for vi er ikke med i dens samarbejdsudvalg. Tidligere var flyvestationens chef også vores chef. I dag foregår al administration på Skalstrup”.

”Tidligere var vi selvforvaltende”, siger

Ved Flyvevåbnets åbent hus-arrangement på Flyvestation Skrydstrup i 2000 fik også Sanitetsafdelingen besøg af H.M. Dronningen.



Kaj, ”og det betød, at vi – som vi allerede har været lidt inde på – kunne gøre en masse ting og yde en hel del service, som ikke er nævnt i nogen forskrifter. Det er ganske enkelt ikke muligt mere. For alt, hvad man foretager sig, skal registreres. Hver gang, man tager en kanyle eller en tampon inde fra lageret, så skal det registreres i det, der hedder ”Elektronisk Patientsystem”.

”Det betyder jo, at arbejdsglæden ryger lidt fløjten”, bryder Kirsten ind, og Stoffer korrigerer med et ”ryger meget fløjten – du er kun en robot!”

En ganske stor del af arbejdet på Infirmeriet består i dag i at foretage de undersøgelser, der ligger til grund for, om den enkelte medarbejder i Forsvaret kan eller skal godkendes til udsendelse på mission i udlandet. Det er en undersøgelse, som alle, der har et operativt nummer, skal igennem hvert andet år, og hvert år skal de til tjek hos den tandlæge, der er tilknyttet Infirmeriet. Han må foretage eftersyn, men er der en, der skal have foretaget en rodbehandling el.lign., så skal det ske hos egen tandlæge, og derefter skal han ud og vise tandlægen på Infirmeriet, at det nu er i orden. På den måde prøver man at undgå, at der pludselig er en ude i Afghanistan, der løber ind i et alvorligt tandproblem.

Kaj fortæller om en episode under hans udsendelse til Grazzanise, hvor en af soldaterne fik en meget alvorlig tandpine. Han havde nok ikke været så flink til at gå til tandlæge hidtil, og man valgte at sende ham til en italiensk militærtandlæge. Det skulle man ikke gøre mere, sagde den arme soldat; så ville han hellere gå med tandpinen, for det havde været en rigtig hård omgang.

”Det var i øvrigt noget af et ”oprydningsarbejde”, første gang vi skulle gennemføre disse obligatoriske undersøgelser”, fortæller Kirsten. Det viste sig nemlig, at der var slet

ikke så få, som havde gået måske i tyve år uden nogen sinde at have været ved en læge, og nu skulle de så pludselig til en virkelig grundig undersøgelse, hvor der blev afsløret adskillige lidelser og sygdomme som f.eks. sukkersyge. Nu fik man så sat en behandling i gang, og Stoffer fortæller om et eksempel med en ung mand, hvor det netop blev konstateret, at han havde sukkersyge. Det viste sig, at han gennem flere år havde drukket tre-fire store colaer om dagen. Nu blev han så sat i behandling, og han blev rådet til at skære betydeligt ned på sit forbrug af colaer. "Var det ikke sket", siger Stoffer, "ville han sandsynligvis være død endnu som ung. Men nu fik han et godt liv og kom fuldstændig fri af sin sygdom. Det er blot ét af flere eksempler på en positiv virkning af disse obligatoriske undersøgelser".

Kaj fortæller om noget tilsvarende, men på et lidt andet plan i begyndelsen af 80'erne. Da fik han nogle forespørgsler fra nogle af de gamle seniorsergenter og nogle af de lidt ældre officerer. De ville gerne have foretaget et lille helbredstjek med et EKG, en blodtryksmåling og sådan noget. Det snakkede han så med overlægen om, og han svarede, at hvis det ikke kostede Forsvaret noget, så kunne han da bare gå i gang. Det gjorde han så, og i en del tilfælde afslørede det nogle forhold, som de så kunne få en snak med lægen om under fire øjne, når han alligevel var der. Det hjalp, for det viste sig, at der havde siddet mange mennesker rundt på flyvestationen, som følte en eller anden skavank og havde været lidt bange for, hvad det kunne være; men de havde ikke rigtig haft mod på at gå til lægen med det.

"Det gjaldt f.eks. en medarbejder fra flyvestationen", fortæller Kaj. "Da han kom tilbage fra tjekket og en snak med lægen, da var han næsten parat til at slå flikflak på værkstedsgulvet af ren og skær glæde over, at det var blevet konstateret, at han fejlede ikke noget. Og han var ikke den ene-

ste, der oplevede denne glæde over, at en bekymring for, om der kunne være noget galt, blev afløst af en bevidsthed om, at alt var i orden.

Det er ikke mindst den slags gode, positive oplevelser, der gennem årene har været med til at skabe arbejdsglæde på Infirmeriet".

"Efterhånden kom vi i gang med at lave flere og flere forebyggende undersøgelser", fortæller Kirsten. "På det område har vi været langt foran i forhold til situationen i den civile verden. Da jeg kom til Skrydstrup i 1985, da lavede vi de flymedicinske undersøgelser, og dertil kom en håndfuld af arbejdsmedicinsk karakter. I slutningen af 80'erne blev der til felthospitalerne indkøbt nogle reflotroner, som er laboratorieapparater, der kan bruges til seks forskellige typer af blodprøver. De skulle stå i "sanitetsberedskab"; men vi sygeplejersker fik lov at låne dem til infirmerierne, så de kunne blive brugt i stedet for, at de skulle stå og blive forældede. Hvor vi tidligere havde sendt blodprøverne til Sønderborg og måtte vente på svar i to-tre dage, så kunne vi nu gennemføre blodprøverne med det samme, så lægen straks kunne se resultatet. Det var virkelig et fremskridt, og det er blevet fulgt op med anskaffelse af en hel del andet apparatur, så vi efterhånden kunne udføre rigtig meget selv til stor tilfredshed for både læger og patienter. Der var flere af mine kolleger ude i den civile verden, der var rigtig misundelige på os på infirmerierne, og de sagde til os, at "I laver jo alt det, som vi andre også gerne ville have mulighed for – nemlig forebyggelse".

Og så følger Kirsten til, at også rammerne om arbejdet har altid været gode: rigeligt med plads, nogle dejlige terrasser med solskin, og så var der to dygtige rengøringsdamer. "Disse tro damer skal også nævnes", siger Kirsten, "for de var i høj grad med til at sørge for, at der var rart at være på Infirmeriet. De var en uundværlig del af holdet. De mødte kl. seks om morgenen og gjorde alt

Sanitetsafdelingens kunnen bliver grundigt testet og vurderet ligesom alt andet på flyvestationen, når der afholdes OPEVAL.





rent og parat, til det egentlige arbejde skulle begynde; men de var også altid parate til at tage fat igen, når der ikke sjældent blev behov for det i løbet af dagen. Og når der skulle ferniseres, så stillede de og gjorde det i weekenden, for da var der jo ikke nogen til at gå på gulvene. Og alt skete altid med et smil”.

”Der har da været barske oplevelser undervejs, og dem har man jo også måttet tage med”, siger Kaj. ”Vi har oplevet folk, der på deres vagt har stukket en kniv i sig selv p.gr.a. kærestesorger, og der har været selvmord ude i eskadrillerne. Det har bestemt heller ikke været rart, når man skulle med ud til et flystyrt, men heldigvis har det i de to tilfælde,

Der er da også tid og lejlighed til at hygge sig under udsendelser som her i Grazzanise, hvor der er besøg af norske kolleger.



hvor jeg har været med ude, været sådan, at piloten havde reddet sig ud med faldskærm.

Men når der har været sådanne barske episoder, så har det været af stor betydning, at man har haft sine kolleger, som forløbet har kunnet snakkes igennem med – faktisk det, som man i dag betegner som en debriefing. For det kan man

virkelig have behov for.

Helt tilbage i 70'erne kunne der ske det, at hvis man en aften havde været ude til noget virkelig ubehageligt, så havde lægen en nøgle til et lille rum i kælderen, hvor der stod en kasse øl. Og så blev der givet tilladelse til, at vi måtte drikke en øl, mens vi alle sammen – sygepasserne og lægen – sad og gik det hele igennem. Det var en regulær psykisk før-



Kajs køkken i Grazzanise

stehjælp, der blev lavet på den måde ud fra devisen, at "øl er godt for sjælen", og den var faktisk en rigtig god hjælp til virkelig at få lukket op for de følelser, der trængte sig på. Noget sådant ville være helt utænkeligt i dag".

"Noget af det, der var med til at gøre arbejdet netop på en flyvestation så positivt" siger Kirsten, "var dette, at de værnepligtige, der kom ind i Flyvevåbnet, var så godt som altid nogen, som selv havde ønsket det, og derved havde "drengene" sorteret sig selv". Kolleger på andre tjenestesteder kunne fortælle, at dér var der ofte så meget uro blandt de værnepligtige i infirmeriets venteværelse, at der måtte tilkaldes en befalingsmand til at genoprette roen. Og når Kirsten tidligere kom ind på kasernen i Haderslev, så kunne hun opleve, at de lå på stolene med støvlerne oppe. "Det kunne vores værnepligtige her på Skrydstrup ganske enkelt aldrig finde på", siger hun. "De opførte sig bare pænt".

Om sine udsendelser kan Kaj fortælle, at han to gange har været "chefkok" på Grazzanise. Første gang, han var med dernede, var det nemlig rent ud sagt noget elendig kost, de fik fra det hotel, der skulle levere den. Specielt morgenmaden og frokosten var ikke noget, som danske mandfolk rigtigt kunne leve af. Det var ciabatta-brød med noget fedtet spegepølse til og – hvis man var

heldig – lidt tomat. Så vi fik lov til selv at lave frokost ude på basen. Indkøberen Finn Kræmer tog sammen med Kaj ud i byen for at købe ind - brød, pålæg, og meget andet lækkert. Det gik de så i gang med at tilberede, og det, de købte til frokost, udgjorde prismæssigt en tredjedel af, hvad de hidtil havde skullet give for det, de kunne få med fra hotellet. Resultatet var, at de alle på det nærmeste kom til at leve i luksus. "Og enten jeg nu skal betragte det som et held eller et uheld", siger Kaj, "så var jeg den første, der blev valgt til køkkentjeneste, og måske nok i kraft af mit job som sygepasser, så viste det sig, at jeg havde sådan rimeligt system over tingene. I hvert fald så blev resultatet, at det var mig, der kom til at stå for det hele i køkkenet." Så hver morgen kørte Finn og Kaj ind og handlede ind i byen, hvad der skulle bruges til maden til de 45, der var af sted første gang. Anden gang var de 32 dernede.

Første gang boede de i telte, og det varede ikke længe, før et af dem var indrettet til køkken med de nødvendige borde og reoler og med potter og pander og nogle kogeplader, og hvad der ellers skulle bruges, og når piloterne som oftest skulle tidligt af sted om morgenen, så var Kaj oppe og havde lavet æg og bacon til dem. Det var de glade for, og dette, at sygepasserne på den måde engagerede sig i et større fællesskab der-

ude, gjorde, at de fik øjnene op for, at her var der nogle mennesker, som faktisk også kunne nogle andre ting – og som gjorde det.

I anden periode dernede havde man så fået containere, der næsten lignede et cafeteria. ”Og da de så mig stige ud af flyet dernede”, siger Kaj, ”så kiggede de alle sammen og sagde: Nå, der kommer kokken. Og så var jeg på igen”.

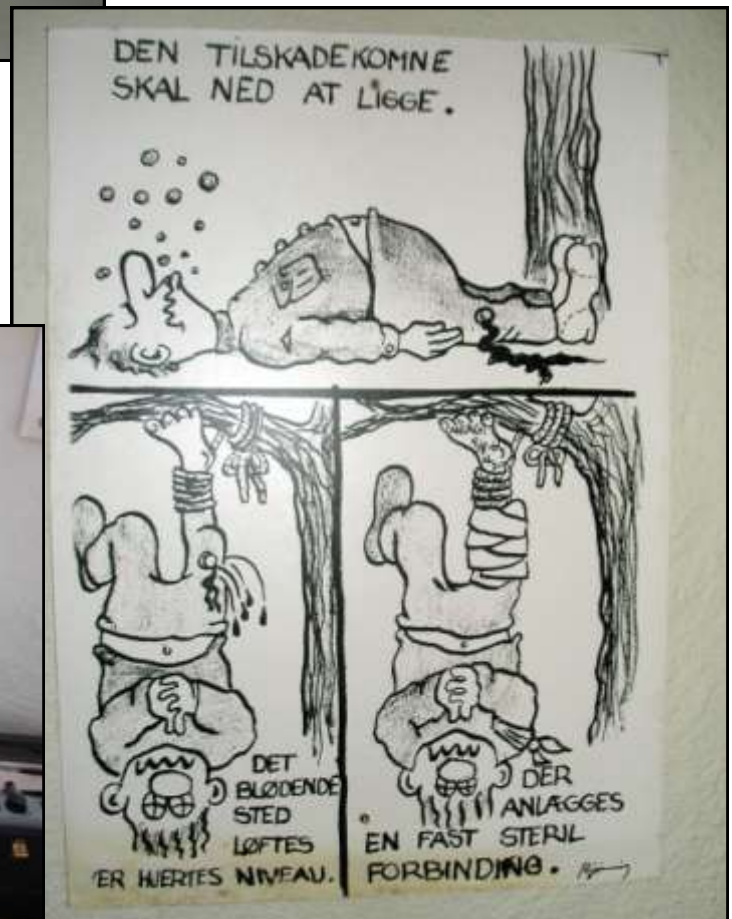
Set over en årrække er vi enige om at Infirmeriet har været en dejlig, varieret arbejdsplads, slutter Kirsten, Kaj og Stoffer af.

BAaN



Stoffer har i flere år arbejdet med at få indrettet, hvad han selv kalder et ”minimuseum”, i kælderen under Infirmeriet.

Om det egentlig er så ”mini”, må andre bedømme, men at det er både spændende, interessant og morsomt, er udenfor diskussion.





Birger Kristensen

startede som værnepligtig på Flyvestation Skrydstrup 1. november 1977. Efter endt rekruttid blev han sendt til Centraliseret Ammunitions Tjeneste (CAT). Det var imidlertid på det tidspunkt, hvor man havde haft et stop i flyvning med F-100 pga. en række uheld med typen, så der skete ikke rigtig noget på CAT-området. Derfor kom han med ud i eskadrillerne, hvor han hjalp med at hente bremseskærme til F-100, og på den måde kom han i forbindelse med det værksted på flyvestationen, der går under betegnelsen SUN, som står for Skærme, Udrustning og Nødudstyr. Her var de i den situation, at de manglede folk, så Birger Kristensen gik til lederen af CAT og spurgte, om han kunne blive flyttet, og efter bare et par dage, så hed hans arbejdssted SUN.

Det har det så gjort lige siden. I august 1978 blev han konstabel, og i 1985 kom han på sergentskole. Efter et års tid som sergent blev han den 1. september 1986 udpeget til leder af SUN-værkstedet, og to år senere blev han så udnævnt til seniorsergent.

Skærme Udrustning Nødudstyr

Birger har nu været på SUN-værkstedet i 32 år, og det betyder, at han har gjort en meget stor del af udviklingen med. "Da jeg kom her, havde man kun F-100 her på flyvestationen", fortæller han. "Efter et par år kom så F-16, og i 1982 var det slut med F-100. Siden da har det stort set udelukkende været F-16, vi har beskæftiget os med her – og så en lille smule med T-17".

Mange ting blev anderledes ved overgangen fra F-100 til F-16. Der kom nyt udstyr, som gav mange ændringer i arbejdet. Eksempelvis kom overlevelsestræning til at foregå med øvelsesudstyr magen til det udstyr, som man fløj med, fortæller Birger. "Når man i F-100 tiden f.eks. skulle træne nødsituationer i vand, så foregik det i svømmehallen og blot i en flyverdragt. I dag har man det hele på – vandtæt flyverdragt, G-dragt osv. – for at gøre det så realistisk og seriøst som muligt, og det er klart, at det stiller større krav til vedligeholdelsen af udstyret".



Træningen i nødsituationer i vand foregår i dag i et bassin, hvor der kan skabes særdeles realistiske forhold med kraftig bølgegang ved dag eller nat. Og det foregår med det samme udstyr, som piloten har med sig i flyet.

”Vi fik også større indflydelse her på værkstedet m.h.t., hvordan ting skulle gøres, og på anskaffelser af nyt udstyr”, siger Birger. ”I de første år kom alt bare ind ad døren, og vi fik at vide, at nu skulle vi bare bruge det. I dag er vi meget mere inddraget i det. Eksempelvis er det sådan, at den redningsvest, som man flyver med i dag,

og som i øvrigt kun anvendes her i landet, den blev for en snes år siden udviklet af Viking i Esbjerg i samarbejde med SUN-værkstedet og nogle piloter; men der er siden da sket forskellige forbedringer på vesten. Det samme gælder redningsflåder, hvor SUN-værkstedet

Pilotens harness med redningsvest og andet udstyr.



også har været inddraget i udvælgelse og udvikling i samarbejde med FMT og FTK. Og netop denne medinddragelse på mange områder har været med til at gøre arbejdet på SUN-værkstedet langt mere spændende, end det var tidligere – men også mere udfordrende og på visse måder

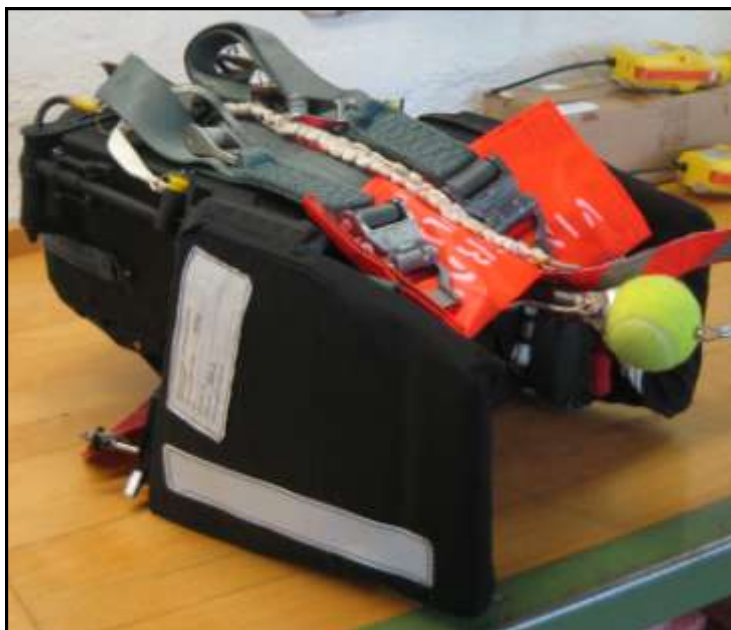
Den moderne hjelm med night vision goggles





Træning i redning med faldskærm og gummiibåd foregår ved de årlige "Bikini-øvelser" i Ebeltoft Vig.

Den pakkede F-16 faldskærm monteret i katapultsædets top.



mere krævende. Der sker hele tiden noget nyt. Der er aldrig to dage, som er ens. Og vi har fået rigtig meget nyt og avanceret udstyr, som vi har skullet lære at udnytte. Det gælder f.eks. i forbindelse med indførelsen af night vision goggles (nattesyns-briller) på F-16 og ikke mindre med de nye hjelme, JHMCS, hvor man kan flytte oplysningerne fra Head Up Displayet (HUD) ind i selve hjelmen, og hvor værkstedet nu råder over testudstyr, så man løbende kan sikre, at alt fungerer optimalt".

S'et i SUN står som nævnt for skærme, og her er der i dag udelukkende tale om faldskærme. Der er ikke bremseskærme til de danske F-16, som der er det f.eks. til de norske og de hollandske. Men også for faldskærmenes vedkommende er der gennem årene sket en stor udvikling. Det samme gælder for hele katapultsædet, som er langt mere avanceret i forhold til, hvad der gjaldt for F-100. Og ikke mindst er det meget hurtigere virkende. I F-100 blev skærmen trukket ud ved selve faldet gennem luften. I F-16 bliver skærmen skudt ud af en mortér. Det betyder, at den meget hurtigt er bærende, og derved kan den rent faktisk redde piloten, selvom han holder stille på baren. Selve konstruktionen af sæde og faldskærm er naturligvis noget, som fabrikanterne helt og holdent har stået for. For at kunne teste og vedligeholde alle disse dele skal man på SUN-værkstedet kende hver eneste detalje, ligesom man en gang hvert år skal pakke selve faldskærmen om. Og selv den består af en række komponenter, deriblandt nogle små sprængladninger, som sørger for, at piloten bliver gjort fri af skærmen, hvis han lander i vand. Også hans iltmaske bliver automatisk gjort fri, hvis den registrerer vand omkring sig. Her sker det dog ved hjælp af en fjederanordning, der bliver udløst. Han skal heller ikke selv gøre noget for at få sin redningsvest pustet op – også det sker automatisk.

For piloten er det naturligvis helt afgørende, at han kan stole på, at alle disse automatiske funktioner virker, som de skal, så der er virkelig tale om et tillidsforhold mellem ham og de folk på værkstedet, som løbende skal kontrollere, at alt er i orden. "Kravet til disse folk er i og for sig ikke, at de skal være håndværkere", fortæller Birger, "for SUN er et af de få områder inden for Flyvevåbnet, hvor man kan komme ind uden at være faglært på et eller andet område". Men det stiller meget store krav til den enkelte medarbejders ekspertise på området og til hans omhu, og Birger fortæller, at man nu er i gang med at lave en helt ny uddannelse, hvor man får en grundlæggende viden om forskellige ting, der arbejdes med på SUN-værkstedet, og desuden en træning i en række grundlæggende færdigheder. Denne uddannelse skal gøre nye medarbejdere bedre rustede til det, de kommer til at arbejde med.



Capt. Christopher Stricklin ejectede fra sin F-16 under en opvisning den 14. september 2003. Han landede uskadt.

U.S. Air Force foto v/ Staff Sgt. Bennie J. Davis III



De nyeste flyverdragter har mange forbedringer i forhold til de tidligere

U'et i SUN står altså for udrustning, og også her er der sket en løbende udvikling. Det gælder f.eks. de vandhæmmende/-tætte flyverdragter, som på mange områder er blevet bedre end dem, man kendte tidligere. "Jeg tror, det er

den tredje model, vi er i gang med i den tid, jeg har været her", siger Birger. Nu er de fremstillet af Gore-tex og dermed er de blevet helt vandtætte og tætsluttende både omkring halsen og om håndleddene. Også G-dragterne er blevet væ-

G-dragt



Combat Survival vest



sentligt bedre. I F-100's tid var det en engelsk model, man fløj med. Med F-16 blev der indført amerikanske dragter, som siden er udskiftet men dem, der bruges i dag. Disse er fremstillet i Tyskland, dog efter amerikanske specifikationer, men med udvalgte danske modifikationer efter ønsker og i samarbejde mellem danske piloter, SUN-værkstedet og FMK (i dag FMT). "Vi har i det hele taget et tæt og godt samarbejde med sagsbehandlerne i FMT", siger Birger.

"Vi har også været med i udvikling af beskyttelsesudstyr mod kemiske kampstoffer, en udvikling der blev sat i værk i tiden omkring den første Golf-krig, og som blev udviklet i et samarbejde med nordmændene. Vi har det stadig liggende, men i dag er det ikke længere så aktuelt."

I forbindelse med at Flyvevåbnet blev expeditionary, blev der, i samarbejde med piloter, SUN og FMK, udviklet en combat survival-vest (CSV), således at piloten kunne medbringe yderligere overlevelsesudstyr og dermed forbedre sine muligheder for overlevelse bag fjendens linjer. Birger fortæller, at når det gælder udvikling/indkøb af nyt udstyr, så kommer oplægget ofte fra brugerne, eller det kommer fra SUN-værkstedet, fordi man har set, at der er et behov. I andre tilfælde kommer oplæggene fra FTK eller fra FMT.

Det seneste, der er kommet til, er en ny nødradio til F-16 samt installering af 3D lyd i piloternes hjelme. Den nye nødradio er affødt af, at hele det internationale system omkring nødopkald er ændret i takt med, at de gamle frekvenser i satellitterne er lukket ned, og nye er kommet til. Først fik piloterne en ny radio, som de flyver med indbygget i deres harness, og som fungerer på grundlag af GPS, så der automatisk bliver givet en nøjagtig position for, hvor piloten befinder sig. Det gør det muligt at flyve direkte ud og hente ham, uden at der først skal bruges tid og ressourcer på at finde ham. Nu er man i gang med at indføre en tilsvarende radio i piloternes redningsflå-



Den nye nødradio

der, så der altid kan sikres et signal og en position via satellit og via Redningscentrallen i Søværnets Operative Kommando i Århus. Ud fra signalet kan man altid sige præcist, hvad det er for en radio, der er aktiveret – og om det er den, der sidder i pilotens dragt, eller er det den, der sidder i hans redningsflåde. Og da systemet er internationalt og verdensomspændende, så er det indrettet således, at det af den transmitterede kode fra radioen fremgår, om det er en dansk pilot, eller hvilket andet land han er fra. 3D lyd er udviklet af firmaet Terma i samarbejde med FMT/FMK.

Endelig er der så "N" i SUN, der står for nødudstyr. Også på det område sker der hele tiden ændringer, fortæller Birger. Der er en kæmpemæssig industri inden for dette område, og nye ting kommer til – nye medicinske præparater, nyt og smart udstyr, som ikke fylder ret meget, og som kan andet og mere, end hvad man hidtil har haft til rådighed. F.eks.

har piloterne i dag til deres combat survival-udstyr fået et såkaldt multi-tool med, altså et værktøj, der rummer kniv, bidetang og meget mere, og som kan klare rigtig mange situationer. Desuden er der små "pen-lights" og infrarødt udstyr, d.v.s. signalmidler, som ikke kan ses, med mindre man selv har noget tilsvarende udstyr. Der er små stykker tape, som man kan sætte på sig, og som kan ses ved hjælp af et særligt infrarødt udstyr, som så fortæller, at her er der en ven, som man ikke skal skyde på. Det bruges i øvrigt både på personer og på køretøjer. Udstyret omfatter også nødrationer, som i dag er blevet mere kompakte, og som har fået en lidt anden og måske bedre smag.

Og når det gælder beklædning, er der også sket meget i retning af, at man har fået langt bedre udstyr, som fylder mindre end det gamle. Det er vigtigt, for hvis en pilot bliver skudt ned, så vælger han jo ikke selv de forhold, han kommer ned i. Der kan være kvælende varmt eller isnende koldt, og derfor betyder det meget, at han har en beklædning, der kan beskytte ham under alle tænkelige forhold. Her lytter man meget til erfaringer og anbefalinger fra Jægerkorpset; men der er og-

så en omfattende udveksling af informationer mellem de forskellige F-16 brugere rundt i verden, som Danmark samarbejder med. Det sker f.eks., når SUN-folkene er ude på øvelser og træffer kolleger fra de andre lande; så ser man på hinandens udstyr og udveksler gode ideer, som man tager med sig hjem. "For", som Birger siger, "der er jo ingen grund til, at man skal bruge kræfter på at opfinde den dybe tallerken, hvis den allerede er opfundet".

Men udvekslingen af erfaringer sker i dag også lynhurtigt ved hjælp af mails. Sender man en mail til f.eks. USA om formiddagen med et spørgsmål, så kan man i mange tilfælde have svar tilbage inden fyraften.

I det hele taget har den moderne it-teknologi betydet en utrolig hjælp i mange situationer. "Når mine folk er ude et eller andet sted her på flyvestationen eller f.eks. i USA," fortæller Birger, "så har de jo altid deres mobiltelefon med, og løber de ind i et problem af en eller anden art, så kan de bare ringe herhjem og få hjælp. Skal der tages nogle billeder for at klargøre problemet – ja, så gør de det og sender dem af sted hertil pr. mail, og så kan lige netop ham, der er ekspert på det

område, kigge på det og give gode råd om, hvordan problemet løses". Man skal jo ikke ret mange år tilbage, før sådan noget tog flere dage. Men det gør så også, at man i dag forventer, at der altid lynhurtigt er en respons, når man melder sig i en eller anden anledning.

SUN-afdelingen er også involveret i forbindelse med en del af træningen i overlevelse. Det sker bl.a. på et survival-center i Esbjerg, hvor Flyvevåbnet er en gang om året. Her bliver piloterne smidt i vandet iført alt deres udstyr; men det er under helt andre forhold, end man tidligere oplevede, når det skete i den dejligt varme svømmehal i Vojens, hvor man kunne se bunden og alt omkring sig. I Esbjerg kan der skabes forrygende stormvejr med frådende bølger i mørke natletter, og det giver naturligvis helt andre realistiske muligheder for en effektiv træning.

En anden af de vigtige overlevelsesøvelser er Bikini-øvelserne i Ebeltoft Vig, som har kørt næsten uændret i rigtig mange år. Men de byder i øvrigt også på en god mulighed for at få afprøvet visse former for udstyr.

Når det gælder andet overlevelsesudstyr end det, der er til brug i vand, så byder de combat sur-

Survival-centret i Esbjerg, mens det endnu ser ganske fredeligt ud. Men tag ikke fejl - det kan omskabes til noget af et mareridt på havet.



vival-øvelser, der afholdes – som regel med udgangspunkt i Karup – på gode muligheder for at få afprøvet udstyret under så realistiske forhold som muligt. Her får piloterne først en masse instruktion om brugen af alt det nye og moderne udstyr, de har fået. Derefter bliver de sendt ud for at prøve det af i praksis under en øvelse, der går ud på at undslippe en ”ond fjende”, der forsøger at fange dem, for til slut at nå frem til nogle bestemte punkter bl.a. ved hjælp af GPS-udstyr.

Der gennemføres også vinter-survival – ofte under ganske barske forhold med temperaturer helt ned til minus 50 grader i Norge eller i Grønland. Det er dog primært øvelser, der er beregnet for de besætninger, der flyver de store fly, som jo jævnligt flyver i de arktiske egne. Men også her er der jo brug for noget helt specielt nødudstyr.

Også på SUN-værkstedet mærker man i høj grad følger af, at Flyvevåbnet er blevet ”expeditionary”. Det stiller f.eks. nye og meget større krav til det tidligere nævnte combat-survival udstyr – altså udstyr, der skal hjælpe en nedskudt pilot med at overleve bag fjendens linjer og med at komme tilbage til egne enheder. Også dér har SUN været med til at finde ud af, hvad der er behov for af udstyr, hvordan det bedst kan bygges op, og hvordan det bedst kan anbringes i dragten – i lommer eller påhæftet. Det er et område, hvor der hele tiden melder sig nye behov, og hvor der kommer nye muligheder. ”Det er utrolig interessant at have med at gøre”, siger Birger. Det betyder også, at når der her fra Danmark er flyvende enheder sendt ud i verden, så er der også SUN-folk med, hvis opgave det er at servicere alt det komplekse udstyr, som kræver en specialist til vedligeholdelsen. Om kort tid rykker der et antal F-16 til Portugal på øvelse i tre uger. Dér vil der være en SUN-mand med. Og når der lidt senere på året igen skal flyves air policing på Island, vil der også være en med. Senere på året gælder det så øvelse i USA, og da vil der være to mand med.

Den næste udgave af combat survival-vesten, som man er i gang med hos SUN, vil have en væsentlig ændring. Mens disse veste hidtil har været grønne, så er de nye ørken-farvede, og det er en naturlig følge af, at Flyvevåbnets operationsområde i dag er udvidet til ste-

der, hvor der er varmt, og hvor der er ørken.

Jævnligt er Birger på rejser til udlandet sammen med folk fra FMT med henblik på indkøb af nyt udstyr eller på symposier for løbende at holde sig orienteret om alt det nye, der sker på SUN området.

De mange udsendelser og i det hele taget den nære kontakt med udlandet har gjort tilværelsen i Flyvevåbnet noget mere hektisk, mener Birger. Noget, der også har været medvirkende til det, er, at man praktisk taget i alle sammenhænge er gået over til edb. Alt det papir, som man kendte tidligere med tykke ringbind, bestemmelser og materielinstruktioner, det er væk i dag. Nu henter man de informationer, man skal bruge, via edb, og det betyder, at man bruger meget tid foran sin computer – ”somme tider lidt for meget”, synes Birger. Og det kan godt til en vis grad gå ud over nogle ting, som man tidligere kunne lægge mere vægt på, mener han, nemlig det sociale og noget af det, der var med til at styrke korpsånden. I dag er det primært effektiviteten, der tæller. Vi prøver hele tiden at gøre alt så rationelt og så billigt og godt som muligt. ”Men”, føjer Birger til, ”det er vel nok noget, der gælder generelt for samfundet og ikke blot i Forsvaret. Det er nok en udvikling, som specielt vi lidt ældre i systemet lægger mærke til og i nogen grad kan beklage. De nye unge, der kommer til, har jo ikke kendt andet. De har alle sammen så meget at se til, så det f.eks. kan være svært at få tilslutning til at holde nogle af de arrangementer, som tidligere var med til netop at styrke kammeratskab og korpsånd”.

”Men når der gælder det rent arbejdsmæssige”, understreger Birger, ”så er tilværelsen i dag helt afgjort blevet mere spændende. Udfordringerne er blevet større. Og meget af det, som man tidligere som soldat brugte rigtig meget tid på – som f.eks. pressefolder og pudsning – det er gledet helt i baggrunden til fordel for det, der virkelig betyder noget”.

I dag er det sådan, fortæller Birger, at han og hans folk på værkstedet ikke engang har et gevær udleveret. Der er nogle ”puljevåben”, som bruges, når det gælder vedligeholdelsen af de militære discipliner som skydning og våbenlære, der naturligvis stadig er en del af den militære tilværelse.

BAaN

Faldskærm klargjort til pakning.



Flyvesikkerhed



Steen Hartov

startede i FLV som flyvelederelev i juni 1979. Han var assistent i FLYSIK i KAR O-AFD fra november 1981 til februar 1983, hvor han startede forkurserne til FLOS.

Efter afsluttet officersskole i 1986 har han gjort operativ tjeneste forskellige steder i KVG, herunder Chef for

FSN Skagen, samt stabstjeneste i KLG, FKO og FMN. Han har været forsvarsattaché og rådgiver i Estland og Military Assistant ved Joint Force Training Centre i Polen. I dag gør han tjeneste som Chef for Opstillingsdivisionen i FTK.

Efter kortvarig tjeneste i Søværnet gik jeg over i Flyvevåbnet i juni 1979 for at blive flyveleder. Det var spændende, og det var operativt – men det var ikke mig. Da jeg havde forsøgt at give starttilladelse til fire Draken, medens næstkommanderende i Karup Tårn, Jeppe, holdt ude midt på hovedbanen i en Folkevogn, blev chefen, Major Jørn Hoffmann, og jeg enige om, at jeg havde rigtigt gode chancer for at blive dygtig til noget andet.

Jeg forsøgte at komme over i efterretningssektionen i O-afdelingen, men de havde alle de folk, de behøvede. Derimod var der en ledig stilling i Flyvesikkerhedssektionen. "Tja, hvorfor ikke", tænkte jeg, så den 18. november 1981 stillede jeg ovre ved min nye chef, kaptajn Vermund Wad Hansen, flyvernavn VAD.

Lige et par ord om O-afdelingen. Chefen for hele biksen var oberstløjtnant Palle Dønvang (DØN). Han havde fem sektioner under sig, plus det løse.

Operationssektionen (OO) klarede alt med øvelser, taktik og andet rent operativt. Chefen var kaptajn Kurt Christensen (RIS) også kaldet Gusty, medens kaptajn N.E. Nielsen (KIN) var taktikofficer. RIS var også overordnet ansvarlig for Wing-Ops, som i det daglige var underlagt SSG Jens Nielsen.

Flyvesikkerhedssektionen (OF) havde som nævnt VAD som chef og flyvesikkerhedsofficer, medens kaptajn P.E. Hansen (NEP, senere NIK i ESK722) var flyve- og nødudstyrsofficer. De havde også en assistent, mig, men det vender jeg tilbage til.

Efterretningssektionen (OE) blev ledet af kaptajn Sandorff Petersen, som havde to assistenter, SSG Kaj Radoor og en anden, som jeg ikke lige kan huske nu.

Signalsektionen (OS) og flyvestationens signaltjeneste var underlagt PL A.B. Christensen, som fortæller om sine erfaringer på side 267ff.

Der var også et administrationskontor, som var Hr. og Fru Jørgensens domæne. De var gift, men ikke med hinanden, hvilket især Fru Jørgensen lagde stor vægt på.

Alle de ovennævnte funktioner kunne man også finde på FSNAAL og FSNSKP, men den femte sektion, KAR-OM, var en helt særlig 'opfindelse'. Flyvevåbnet havde gennem alle årene været vant til, at alle flytyper blev anvendt af et eller flere større NATO-lande, som man kunne ligge i læ af, når det gjaldt udvikling af flytypernes operative formåen. Danmark var det eneste NATO-land, der anvendte Draken, så vi var nødt til at gøre noget særligt for at håndtere flytypen. Det gav sig udslag mange steder i FLV's organisation, og på Karup var det blandt andet gennem oprettelsen af en materielsektion i en operationsafdeling.

Sektionen havde ansvar for den operative udvikling af Draken-flyet og det var her, at blandt andet al operativ test og evaluering af det store WDNS modifikationsprogram var forankret. Kaptajn Arne Jørgensen (GAR) og premierløjtnant Dan Borum Poulsen (DOR) var fast tilknyttet OM, og den daglige tovholder var OSG Gustaf Gustafson. Samme Gustaf var også meget erfaren inden for tjenesten i Wing-Ops, som han beretter om på side 260.

Nå, tilbage til FLYSIK. Da jeg troppede op på VADs kontor i efteråret 1981, fik jeg forklaret, hvad mine opgaver var. Mit primære våben var den skrivemaskine, der stod for enden af VADs og NEPs skriveborde. Når der skete en flyvetildragelse, skulle jeg skrive Form H-signaler og Form 1031-formularer (senere kaldet FORRAP og ENDRAP), og så skulle jeg være sekretær i flyvestationens flyvesikkerhedsudvalg. Det lød enkelt, og det var det i virkeligheden også. Heldigvis skete der ikke flere flyvetildragelser – eller hændelser – end at FLYSIK-delen af mit arbejde ikke kunne fylde min hverdag. Jeg fik derfor et par andre hatte. Jeg gik til hånd som operationsassistent i Wing-Ops, jeg hjalp til i Transportfligten under SSG Nyvangs årvågne øje, jeg var O-afdelingens våbenmester, og jeg blev også udpeget som afdelingens arbejdssikkerhedsrepræsentant. Det sidste blev dog aldrig rigtigt til noget, for jeg nåede aldrig at komme på det obligatoriske

§9-kursus, som det hed dengang. Men det lød jo flot at lire hele rækken af poster af, når nogen spurgte, hvad jeg lavede, så §9 kursus eller ej, så fik de hele smøren.

Og så havde VAD rådighed over noget helt genialt – en Folkevogn med radio og rødt blink på taget, så man (stort set) kunne køre frit på flyvefeltet. Det var guld værd, når man som jeg var tosset med fly og flyvning og oven i købet havde fået tiltusket sig en fast fototilladelse fra sikkerhedsofficeren. Til at begynde med spurgte jeg pænt om lov til at bruge bilen, men efterhånden endte det vist med, at VAD pænt spurgte, om han kunne få bilen, når han skulle ud at flyve.



VAD i cockpittet på Draken A-019. Han har lige afsluttet prøveflyvning efter H+I-eftersyn ved Hovedværksted Karup den 4. november 1982.

Fra min tid som flyveledeeraspirant på Flyvestation Avnø og i tårnet på Karup vidste jeg ganske udmærket, hvad FLYSIK var, men det var alligevel noget andet at arbejde med det så direkte i hverdagen. Jeg blev imponeret af den omhyggelighed, som selve rapporteringssystemet lagde op til, og som VAD lagde i sit arbejde. Når der skete en tildragelse under flyvning, sendte vi straks et Form H-signal til Flyvertaktisk Kommando (FTK). Signalet fortalte ganske kort hvem, hvad, hvor, hvornår og hvorledes om hændelsen, så meget vi nu vidste på det tidspunkt. Hvis der var tale om tab af en genstand under flyvning, skulle signalet også sendes til Forsvarskommandoen (FKO),

Et Draken-fly kører i nettet under landing, og så er der arbejde til FLYSIK-officeren. Var det en teknisk fejl ved bremserne, et uventet kraftigt regnskyll, forkert bremseteknik, eller måske dårlige slidbaner på dækkene? Årsagen skal findes, så man kan lære af den.



for så kunne der være tale om skade på tredje-mands ejendom, erstatningssager og måske presseomtale. Når Form H var sendt, så havde VAD omkring 30 dage til at undersøge hændelsen og få udformet den mere omfattende Form 1031-rapport, som skulle sendes til Flyvematerielkommandoen (FMK) til kommentering, inden den videresendes til FTK for at blive færdigbehandlet.

Jeg var dybt imponeret over VADs kendskab til Draken-flyet og alle dets underlige ting, der potentielt kunne gå galt. Han slyngede med største selvfølgelighed udtryk som 'slammar' og 13/26 Hertz svingninger ud, når de unge piloter rapporterede om mærkelige lyde under flyvning. Hans store erfaring fra tiden ved Saab-fabrikkerne i begyndelsen af 1970'erne, hvor han prøvfløj de danske fly før levering, og fra hans tidligere tjeneste som leder af KAR-OM, gjorde, at han havde en imponerende systemforståelse af Draken-flyet. Hans erfaringer blev også udnyttet gennem hans tjeneste som prøvflyvningspilot ved funktionsafprøvninger og testflyvninger efter mindre og større eftersyn.

Alvor med et humoristisk glimt i øjet. Alle midler blev taget i brug for at fastholde fokus på flyvesikkerheden.



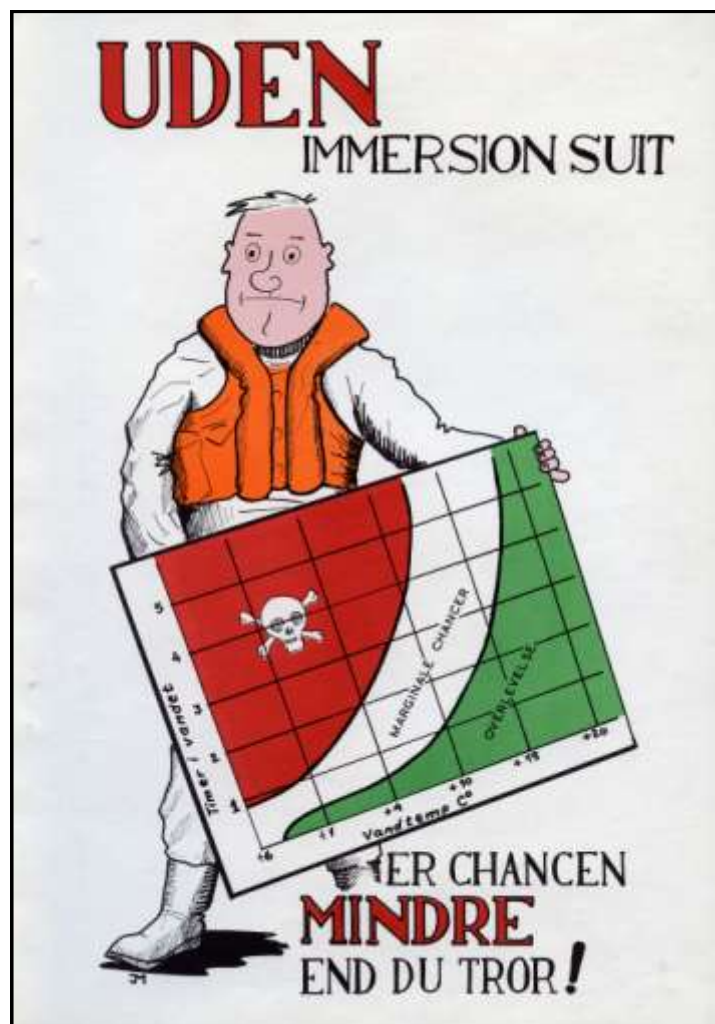
Ofte kunne VAD sidde på kontoret og finde frem til årsagen til en hændelse, ganske simpelt ved at tale med piloten og spørge denne ud om forløbet og hvad han havde gjort hvornår. Når det ikke var nok, prøvfløj VAD selv flyet og prøvede at genskabe den rapporterede fejl.

Hvad var årsagen? Det var det helt grundlæggende spørgsmål. Hvordan var fejlen/uheldet opstået? hvilke faktorer havde medvirket? og det allervigtigste: hvordan undgår vi at komme ud for det samme igen?

Hændelserne blev opdelt i seks kategorier efter årsag; Pilot Factor, Faulty Supervision, Faulty Servicing, Technical Defect, Natural Hazard og Other/Unknown. De første fire var til at håndtere, for når man ved, hvad problemet er, kan man også gøre noget ved det. "Noget" kunne typisk være at ændre en procedure, briefe piloter og teknikere om ting, de bør være særligt opmærksomme på, indskærpe chefens ansvar for at føre tilsyn med flyvningen, modificere flytypen osv.

Natural Hazard var lidt sværere at gøre noget ved, i hvert fald de direkte årsager. Hvordan for

Piloternes korrekte anvendelse af flyveudrustning og nødudstyr var også et FLYSIK anliggende.



tæller man en flue, at den ikke må lægge æg i pitotrøret på en Draken? og hvordan får man tordenskyer til at lade være med at lave lyn? I stedet må man se, hvordan man kan mindske sandsynligheden for, at der opstår skader som følge.

Other/Unknown blev heldigvis sjældent brugt; men det skete en gang i mellem, at man simpelthen ikke kunne reproducere en periodisk fejl og derfor ikke kunne finde den korrekte årsag.

Det, der slog mig allermost ved FLYSIK-systemet, var den entydige fokus på at lære af hændelserne. Man var ikke ude på at dunke folk oven i hovedet, fordi de havde lavet en fejl. Der var opbygget en positiv ånd, som gjorde, at folk frivilligt rapporterede, når der af den ene eller anden årsag var noget, der ikke gik efter bogen.

Åbenheden og frivilligheden gjaldt uanset stilling og rang. Sådan har det ikke altid været; men generalmajor J.A.F. Jørgensen (JAF) fra BALTAP-hovedkvarteret var et af de gode eksempler, da han i 1960'erne kørte en T-33A af banen. Han insisterede på, at FLYSIK-officeren skulle briefe om hans Pilot Factor på den månedlige wing-briefing. Der skulle ikke gøres forskel på

flyverløjtnanter og generaler. Og netop briefing om de afsluttede hændelser for piloter og teknikere var og er stadig en væsentlig del af "hvad-kan-vi-så-lære-af-det"-processen.

I Flyvevåbnets spæde ungdom kunne man med mellemrum se punkter i personelbefalingerne, hvor eksempelvis flyverløjtnant N.N. var "idømt 8 dages kvarterarrest for under eskadrillens luftmålsskydning ved uagtsomhed at have affyret et skud, som ramte slæbemålsfartøjet, hvilket forårsagede et hul i canopyet samt beskadigede flere dele i dette". Denne form for stokkemetode og gabestok motiverede ikke nogen til at fortælle, hvis der skete noget, så det gik man heldigvis bort fra.

Det betød dog ikke, at man slap for opmærksomhed. Det skulle vennerne i naboeskadrillerne nok sørge for. Mere iøjnefaldende "bøffer" som eksempelvis at kaste sine droptanke på rullebanen ud for O-afdelingen, når man i virkeligheden ville skifte radiofrekvens fra tårnet til eskadrillens Duty-Ops, gik ikke upåagtede hen. De dukkede med usvigelig sikkerhed op i juleavisen og diverse sketche under julefrokosten.

Fra venstre VAD, NEP og sekondløjtnant P.O. Nielsen (POV) på KAR-OM kontoret den 6. januar 1983. POV skal overtage opgaven med at flyve funktionsafprøvninger i Eskadrille 725.





Nærluftforsvar



Ernst Gøtze

har været chef for kanonluftforsvaret på Flyvestation Karup fra november 1967 til udgangen af januar 1985. Nu er han at finde i Flyvevåbnets Historiske Samling (FLYHIS) hver onsdag, hvor han står for beskrivelse af alt det historiske omkring kanoner og andre våbentyper samt ammunition. Det vil sige, at han nu som pensionist

også har måttet prøve at sætte sig ind i alle de mange våbentyper, som flyene gennem årene har fløjet med. For – som han understreger – et fly er jo ikke et våben i sig selv. Flyet er "blot" platformen; våbnene er det, der sidder på det, eller som det fører med sig indenbords. Endelig er han med i det store arbejde i FLYHIS med at gennemse og ordne de mange tusinde fotos, som Samlingen ligger inde med.

Men her og nu drejer det sig om kanoner og luftforsvar på flyvestationerne i almindelighed og på Karup i særdeleshed

På initiativ af chefen, Ernst Gøtze, mødtes en lille gruppe af tidligere nærluftforsvars-folk i samlingslokalet på Flyvevåbnets Historiske Samling i Gedhus for sammen at genopfriske minder fra den fortid, hvor Nærluftforsvaret var en afgørende del af det samlede forsvar af de danske flyvestationer.

Det er - set fra venstre - Ernst Gøtze, Svend Aage Randrup, Tom Houmann, Jens Jørgen Therkelsen og Kristian H. Nørgaard.

På Karup dukkede de første repræsentanter for Luftværnsartilleriet op allerede i 1946, fortæller Gøtze; men det var uden kanoner, for den første opgave var bevogtningen af de flygtningelejre, som dengang var på og omkring flyvestationen.

Først året efter rykkede en styrke ind for at løse den egentlige opgave: luftforsvaret. Det var en hærenhed, nemlig fra Jyske Luftværnsregiment, som også blev sat til at varetage luftforsvaret på de to øvrige operative jyske flyvestationer – Aalborg og Skrydstrup - mens det var Sjællandske Luftværnsregiment, der rykkede ind på Værløse.

På hver af flyvestationerne blev der opstillet en afdeling bestående af tre batterier hver med 12 gamle, hånddrevne 40 mm L-60 kanoner foruden fire firlinge-maskingeværer, som var monteret i feltaffutage; men som også kunne skyde fra vogn.

Også de to deployerings-flyvestationer, Tirstrup og Vandel, skulle naturligvis i krigstid have et luftforsvar; men det skulle i givet fald ske ved mobilisering.



Logomærke for NLF Værløse (ESK 575). Mærket blev anvendt på større materielgenstande som kanoner, radarer, generatorer og køretøjer. Da der kun var det ene flyvestations-kanonluftforsvar på Sjælland, benyttedes Sjællandske Luftværnsregiments mærke.

Luftværnsbatteriet defilerer forbi CH/FSN KAR, OB P. Zigler (stående øverst på trappen, og stående på jorden er det adjudanten LT Daugaard). Det forgår på rullebanen foran tårnet efter 6 måneders tjeneste og inden afløsning af et nyt batteri fra JLVR:



Logomærke for NLF Aalborg (ESK 670). Mærket blev anvendt på røde halstørklæder og på større materielgenstande som kanoner, radarer, generatorer og køretøjer.

Mandskabet til disse luftforsvars-enheder blev de første år uddannet gennem det, der blev betegnet som en "enhedsuddannelse". Senere gik man over til et "filler-system".

I enhedsuddannelsen holdt man en indkaldt enhed af værnepligtige sammen i hele forløbet fra rekruttiden og gennem den efterfølgende operative tjeneste. Det betød, at når en enheds mand-





”Logomærke for NLF Karup (ESK 671). Mærket anvendtes på blå halstørklæder og på større materielgenstande.



Logomærke for NLF Skrydstrup (ESK 672). Mærket anvendtes på røde halstørklæder og på større materielgenstande.

skab blev hjemsendt, så skulle man begynde helt forfra, og der var altså perioder i hver enhed, hvor den ikke kunne være operativ.

Med filler-systemet derimod, holdt man til stædighed enheden kørende operativt med mandskab i forskellige stadier af deres tjenestetid. Det var altså kun en del af mandskabet – en deling -

GM P. Thorsen byder NLF Karup velkommen i FLV den 16. januar 1980. Det foregik på hærmåner. Læg mærke til, at alle officerer bærer sabel. CH/NLF KAR er major E. Gøtze.

der afgik ved hver hjemsendelse, og denne deling blev så erstattet med nye folk fra rekrutskolen.

Indtil 1. januar 1980 foregik al uddannelse til luftværnsartilleriet stadig i hærregi; men derefter skiftede den over til Flyvevåbnet for den del af mandskabet, der skulle tage sig af nærluffforsvaret af flyvestationerne.

I 1984 blev det besluttet, at nærluffforsvaret af flyvestationerne ikke skulle være permanent, men som en mobiliseringsstyrke. Det betød, at materiellet på Skrydstrup, Karup og Værløse blev lagt i ”mølpose”, mens man i Aalborg fik overdraget





Mønstringsøvelse hos NLF Karup. Det gælder soignering og klargøring af L/60 kanoner om aftenen den 20. april 1983, inden man næste dag skal af sted til skarpskydning i Nymindegab.

NLF Karup havde dengang til huse i Gedhus i det område og de bygninger, hvor man i dag kan finde Flyvevåbnets Historiske Samling.

opgaven med at uddanne de enheder, der i givet fald skulle mobiliseres også til de øvrige flyvestationer. På det tidspunkt var man for længst (det skete i 1974) gået over til et langt mere moderne system baseret på L-70 kanoner.

Den ordning kørte til udgangen af 1996, da man definitivt skrottede nærluftforsvaret, og de nyere L-70 kanoner blev solgt billigt til en af de baltiske stater.

På spørgsmålet, om man i kanon-luftforsvaret på noget tidspunkt følte sig nedprioriteret i forhold til det nyere tilkomne raketbevæbnede luftforsvar, svarer Gøtze uden tøven "nej", og han understreger, at der er tale om to helt forskellige, men dog supplerende opgaver: med raketterne tog man sig af det større områdeforsvar, mens kanonerne fort-

sat var en nødvendighed i nærluftforsvaret. Derfor var uddannelsen af kanonbesætningerne gennem alle årene prioriteret ganske højt, hvilket bl.a. kom til udtryk i forbindelse med de skarpskydninger, som blev gennemført primært på Nymindegab fire gange om året, så alle indkaldte fik lejlighed til at deltage i en sådan skarpskydning mod luftmål, som – kan man roligt sige – var et af de absolutte højdepunkter i uddannelsesforløbet.

Billedet er fra endnu en mønstringsøvelse hos NLF Karup i 1983.

Observatørhold EKKO er i gang med indretning af observatør-stadet.





Svend Aage Randrup

er i dag major i Flyvevåbnet. Han kom som nyuddannet fra Officersskolen til Nærluftforsvaret i februar 1976 efter endt patrulje- og faldskærmskursus og efter et ligeledes endt våbenkursus, som foregik ved Hærens Ildstøtteskole i Varde.

Dér var de bl.a. blevet introduceret for søgeradar, Super Fledermaus-radar og L-70 kanonen, som dengang var et teknologisk højmoderne våbensystem, og som gjorde, at man iflg. Randrup betragtede L-60 kanoner som noget "gammelt, træls noget", da man skulle omskoles til det, fordi det endnu var i brug ude hos de operative enheder.

Ved ankomsten til Nærluftforsvaret på Flyvestation Karup blev han introduceret hos chefen, der var Ernst Gøtze, og hos næstkommanderende Børge J. Nielsen, og så blev han delingsfører for 2. Deling.

Simuleret følging af en Draken fra en kanonstilling på FSN Karup.

Dette billede blev i øvrigt brugt på det officielle julekort i 1981 fra daværende CH/FLV GM Niels Holst Sørensen som en slags "velkomst" til NLF'erne i FLV.

"Det måtte blive i 2. Deling", siger Randrup, "for 1. Deling "tilhørte" Per Sørensen (senere Elmgren). Han *hørte til* i 1. Deling – det havde han bare ret til; han *ville* have den, og han kunne få sin vilje, for han kendte systemet ud og ind; han var reserveofficer, og så var han rigtig dygtig". Dertil kom i øvrigt, at han var ungkarl og brugte al sin tid på opgaverne i 1. Deling.

"Det trælse ved 2. Deling," fortæller Randrup, "det var, at den havde sin delingsstilling helt ude i den fjerneste ende af flyvestationen – d.v.s. derude, hvor ESK 725 herskede med deres Drakenfly. Jeg tror, at de fleste af os fra dengang har høreskader – jeg har i hvert fald - for det var virkelig voldsomt især med deres starter." Det var nu ikke, fordi 2. Deling stod derude vældig tit; det var primært, når der var de større luftforsvarsøvelser som Blue Moon og Brown Falcon og så naturligvis også, når der var TACEVAL.

Opgaven herude i "det praktiske liv", og mens det endnu foregik i hærregi, var i første omgang at uddanne de nye hold af værnepligtige helt fra bunden, dvs. rekrutuddannelse for dem, der lige var blevet indkaldt, og så "avancerede" de efter tre måneder til at være næstældste hold, og her blev der så for alvor taget fat på den egentlige uddannelse til luftværnsartillerist. Men ved siden af det var der også fag som FUT – altså den fysiske træning – panserkending og ikke mindst flykending, som naturligt nok var et rigtig stort fag; desuden førstehjælp, skyttetjeneste og skydebane. Hele dette uddannelsesforløb var virkelig "håndværket" for en officer, der var uddannet ved Hærens Officersskole, hvor man ikke brugte så meget tid på taktik og strategi, men mere på vå-





Under en mønstringsøvelse hos NLF Karup i 1983 indøves påtagning af gasmaske i det fri. Bagefter gælder det brugen af masken under CS-gasangreb i teltet bagved.

benbetjening og enkeltmandsuddannelse, fortæller Randrup. Faktisk blev man kun dannet til delingsfører-niveau i en panserinfanteri-enhed. På Officersskolen blev der hverken undervist i tysk eller fransk eller matematik. Det var ikke helt så akademisk, som det er blevet nu.

Men ude "i marken" fik man som delingsfører en masse undervisningsmæssig rutine. Det var delingsførers opgave at udarbejde øvelseslister for den kommende uge, og batteriets næstkommanderende skulle løbende have overblikket over, hvor langt de enkelte delinger var nået. Det var altid noget af et kapløb med tiden at få gjort øvelseslisterne for den kommende uge færdige, for hver deling havde kun tre sergenter, en oversergent og en sekondløjtnant, og mens kontorarbejdet skulle passes, hvilket var en noget omstændelig sag med spritduplikering af øvelseslisterne, så skulle alle folkene i delingen jo samtidig "underholdes" fra 07.30 til 15.30 – og somme tider noget længere. De skulle pudse støvler, og de skulle lægge tøj sammen. Der skulle laves stueeftersyn, og der skulle gennemføres undervisning. Alt i alt var dagen faktisk godt og vel besat med alle mulige gøremål for delingens befalingsmænd, siger Randrup. Det eneste tidspunkt, hvor de kunne slappe lidt af, det var, når alle de menige var til cheftime, for så var det alene ham, der stod for "underholdningen".

Ved siden af den almindelige militære uddannelse var der så den mere specielle, som afhang af de funktioner, som den enkelte soldat skulle klare. Det drejede sig om den egentlige kanonbehandling eller om opgaver i ildledelsen og i de

forskellige kontrolfunktioner i luftværnscentralen, ved søgeradaren eller i observationspost-tjenesten.

Delingens forskellige funktioner var forbundet med nogle djævelsk tunge kabler, som Randrup udtrykker det. Gennem tiden er der kommet mange fingre i klemme, når tromlerne med disse kabler skulle løftes ned fra transportkøretøjerne, for dels var der højt op til ladet, og dels var kabeltromlerne som nævnt uhyggeligt tunge. Det var en arbejdsgang, der næppe var blevet godkendt, hvis den skulle bedømmes efter vor tids standard for arbejdssikkerhed.

Én ting var altså at få kablerne lagt ud, når der skulle øves. Men efter øvelsen skulle de ruller sammen igen og transporteres hjem til garageanlægget i Gedhus, hvor Flyvevåbnets Historiske Samling nu har til huse. Men det var ikke slut med det. For nu skulle alt rengøres, og det var sådan, at når Nærluftforsvaret havde været på øvelse på flyvestationen eller andre steder sammen med enheder fra Flyvevåbnet, så kunne folkene (som jo stadig på det tidspunkt og indtil 1980 var hærfolk) efter øvelsens afslutning se flyverne drage hjem til frihed og familie, mens de selv skulle i gang med at rense kanoner, rengøre og pudre kabler og pudse stik. Desuden skulle sløringsnetene og kanvasposerne hænges til tørre, og alt skulle tælles op og lægges på plads i skyttelbehørskasserne, og der skulle ses efter, om umbrako-nøglen og andre småting nu også var der, om sigtemidlerne var korrekt anbragt, og om trådkorsene var hele o.s.v. Alt i alt betød det, at Nærluftforsvarets folk efter en sådan øvelse ty-

pisk kom hjem ved midnatstid. "På den baggrund kan man sikkert godt forstå, at det ikke var nogen super-positiv historie at diske op med, at man kom fra Nærluftforsvaret, når man mødte nogen i kedeldragt fra Flyvevåbnet", konkluderer Randrup. "Men sagen var jo den, at mens de i Flyvevåbnet arbejdede på faste installationer, så skulle vi hele tiden være mobile og klar til udrykning, og vi vidste jo aldrig, om der kom en TACEVAL dagen efter, at en Blue Moon øvelse var slut hen på eftermiddagen."

Når der blev alarmeret til en sådan TACEVAL (Tactical Evaluation – man kunne også kalde det "en uvarslet eksamen"), så var det bare med at smide alt, hvad man havde i hænderne, og komme af sted for at hente materiellet. De, der kom først, var dem, der først drog af sted ud i stillingerne. Derfor fik alle officerer og befalingsmænd kørekort og blev uddannet på alle enhedernes forskellige køretøjer, og det var virkelig noget af en opgave at skulle manøvrere kanoner og radarudstyr på plads på toppen af de standpladser, der var blevet indrettet, men hvor den smalle og alt andet end jævne vej op kunne være virkelig problematisk, for der skulle jo de fleste steder bakkes op, eller udstyret kunne sættes på køretøjernes næsekrog og skubbes op. Det var virkelig noget, der krævede sin mand, og det var ikke alle, der var lige gode til det.

På rigtig mange områder betød det en virkelig omvæltning, da Nærluftforsvaret i 1980 blev overført til Flyvevåbnet, og uniformerne blev blå. Det var fortsat en samlet enhed, der blev overført, og det var en enhed, hvor der herskede en rigtig

stærk korpsånd, som var helt unik i forhold til, som det sidenhen udviklede sig. Denne stærke korpsånd blev ikke mindst bygget op gennem jævnlige fester. F.eks. blev der festet, når en øvelse var godt overstået – "når ballonen blev taget ned, som vi sagde." Så hørte der nogle pilsnere til. Og hvis det ikke blev nået samme dag, så blev det i hvert fald den følgende fredag.

Der blev også gået meget op i, hvordan resultaterne af øvelsen var. Det var f.eks. sådan, at flykending var et obligatorisk fag ved enhver TACEVAL, og det var tilfældigt, hvem fra enheden der blev udtaget til at deltage i prøven. Det kunne altså være alt fra menige over befalingsmænd og til officerer, og det var en virkelig grundig test, man skulle igennem med rigtig mange billeder. Og resultatet indgik så i den samlede vurdering af enhedens præstationer. Det bevirkede, at alle hele tiden var nødt til at anstrenge sig inden for alle discipliner.

En ganske særlig dag var den dag op til jul, da alle blev befalet til julegudstjeneste hos flyverpræst Væрге, husker Randrup. Og det husker han af en ganske særlig grund. Det var nemlig sådan, at det var en pligt for batteriets yngste officer at læse indgangs- og udgangsbønnen. Og det kunne godt give anledning til lidt nervøsitet at være den, der skulle klare den opgave. Og i nogle år var den opgave Randrups.

En anden juletradition var, at der skulle udnævnes en "årets lynemester". Det gik ud på, at Gøtze, som chefen, på en tavle tegnede en lang zigzag-kridtstreg, og tavlen blev så stillet op i en trang gang i kontorbygningen. Så blev alle befa-

"Uden mad og drikke - - -". Dagens lyspunkt: KFUM Soldaterhjems "rugbrød" på besøg på skydebanen på FSN Karup.





Skarpskydning med L/70 kanon. Bemærk, at hylstrene i luften bliver kastet fremad og til højre.

lingsmænd og officerer samlet så langt væk fra tavlen som muligt, og opgaven gik nu ud på, at hver enkelt skulle vurdere længden af kridtstregen i centimeter og skrive resultatet ned på et stykke papir. Så blev kridtstregen målt op, og den, der var nærmest ved det rigtige resultat, blev udnævnt til "årets lynemester". På spørgsmålet om der så var en præmie til lynemesteren, var svaret rundt om bordet, at det kunne ingen faktisk huske, men Gøtze mente, at han nu nok har fået en liter kærnemælk.

Efter en række andre "julelege" sluttede dagen for befalingsmænd og officerer på Gøtzes kontor, hvor der blev serveret portvin og sherry, som skulle skænkes af yngste sergent. "Det smagte rædselsfuldt", konstaterer Randrup. Men traditionen blev overholdt.

"Den kolde krig"

Gennem årene er der rigtig mange, der har stiftet bekendtskab med kanonluftforsvaret som værnepligtige menige eller sergenter. Hver tredje måned kom der nye folk ind i systemet, og efter nogle måneders forløb forsvandt de atter ud i det civile samfund. Men alle var fælles om en række oplevelser med de her kanoner og har bandet dem langt væk, siger Randrup, for de gav kolde fingre, og vådt var det, for regntøj var jo ikke noget, man rigtig kendte til dengang. "Vi frøs altid tærne, og

begrebet "den kolde krig" havde en dobbelt betydning for os".

Og så var der hjelmen, som ikke var til at holde fast på hovedet. Men når der var skarpskydning, skulle alle altid have hjelmen på, og det var i sandhed en pestilens. Hageremmen hang altid løst; men den skulle være spændt.

Hovedpine i Nymindegab

Det har været nævnt, at der normalt altid blev festet, når en øvelse var vel overstået. Men under de kvartalsvise skarpskydninger i Nymindegab var det nu ikke blot, når det hele var overstået. Der var der også lejlighed til fest om aftenen efter de enkelte skydedage, og de lejligheder blev udnyttet i rigt mål. Så det skete, at en del mødte op til næste dags skydninger med et hoved, der ikke alt for godt tålte de høje drøn fra kanonerne.



Tom Houmann

blev indkaldt i august 1976 til Nærluftforsvaret på Skrydstrup, der dengang boede på Tønder Kaserne. Der var han i tre måneder, indtil han blev sendt på sergentskole i Varde, hvor han blev uddannet på luftværnskanonerne og skyderadaren. Det tog seks måneder, hvorefter han blev

sendt til tjeneste på Karup den 1. maj 1977. Det normale var ellers, at man kom tilbage til det tjenestested, som man var indkaldt til; men nu var situationen den, at der manglede to mand i Karup, og derfor kom han dertil i 1. Deling hos Per Sørensen.

"Det var fanden neme mig en barsk omgang!" siger Houmann. "Den "gode" Per var forbudt for børn. Han var skide dygtig. Han stillede store krav. Og han var meget ubehagelig, hvis man ikke kunne sine ting. Jeg ville gerne være skydebe-

falingsmand; men det kunne jeg ikke få lov til, og jeg røg ud som kanonkommandør. Der skulle nemlig gå nogen derude, som var selvstændige, sagde han. De dér skyderadarbefalingsmænd ville han beholde inde under sine egne vinger, så han kunne holde øje med dem. Men der var godt nok også noget med den ildleder – den kunne godt drille, og det krævede virkelig, at man havde et øje på hver finger, for ellers så virkede det bare ikke".

"Jeg gik altså ude ved kanonerne i en værnepligtssæson og regnede så egentlig med, at jeg skulle hjemsendes. Men så lokkede de med en kontrakt på et halvt år mere, så den tog jeg med, og så røg jeg ind som skyldedeleder-befalingsmand, og det var altså noget sjovere, og det var ikke så koldt derinde om vinteren, som det var ude ved kanonerne."

Efter to-tre år med fornyede kontrakter fik Houmann så en 35-års kontrakt eller, som det også hed, en "korttidskontrakt", og da der på det tidspunkt manglede officerer, fik han – som meget ung befalingsmand - sin egen deling – det var 2. Deling – og den stilling havde han så gennem en lang årrække, indtil Nærluftforsvaret blev nedlagt på Karup i 1986. Størstedelen af personallet blev overflyttet til HAWK-eskadrillerne; men man beholdt én mand på hver flyvestation som nærluft-

NLF Karup foran fanekommandoet under en af de mange parademarcher gennem Tønder by. Jydske Luftværnsregiment var på Tønder Kaserne i årene 1961 - 1974



forsvars-specialist, der stod for uddannelsen af de rådighedsofficerer, der var tilknyttet Nærluftforsvaret, og af mobiliseringsstyrkerne. Den opgave fik Houmann, som derfor blev overført til flyvestationens Operationsafdeling. Efter tre års forløb blev denne stilling lagt ind under flyvestationens hovedkvarter, og det betød igen flyttedag for Houmann.

Nærluftforsvaret var altså nu en mobiliseringsstyrke, og uddannelsen blev bibeholdt på Flyvestation Aalborg med ét hold om året, således at hele styrken var udskiftet efter fire års forløb, og denne ordning blev bibeholdt indtil 1996, da Nærluftforsvaret som sådant blev definitivt nedlagt.

I de sidste år inden nedlæggelsen blev der brugt mange kræfter på bestræbelser på at modernisere systemet bl.a. ved at gå fra et radarstyr baseret på rør til i stedet at bruge computere. Men det lykkedes aldrig at få det til at fungere optimalt. Og ved den definitivt sidste skarpskydning, som blev gennemført, var man gået tilbage til det gamle, gennemprøvede system. Det eneste virkelig gode, der kom ud af det, var, at tidligere tiders utroligt tunge kabler kunne udskiftes med almin-

delige lette feltkabler, som var meget lettere at håndtere.

Mens Nærluftforsvaret endnu var en fuldt integreret del af Flyvevåbnet, tog enhederne hver tredje måned til Nymindegab for at gennemføre skarpskydninger mod luftmål.

"Det var dér, at korpsånden for alvor kom til udtryk," fortæller Houmann. "Dér stod man virkelig sammen, for dér stod de to andre eskadriller fra Skrydstrup og Aalborg jo også, og der blev konkurreret på livet løs. Det var nemlig fuldstændig målbart, hvor dygtig man var", forklarer han, "for ved siden af det slæbemål, man skød på, sad der en træfindikator, og umiddelbart efter at man havde skudt en serie, så blev træfningerne meddelt for alt folket over højtaleranlægget: 12 skud i zone 1 - så var det fint; men det værste, der kunne blive meldt, var "ingen registreringer".

Det var altså i Nymindegab, at man skulle bevise, hvad man duede til, og uanset hvor mange bajere, man havde fået aftenen før, så gik kampen på, hvem der først kunne melde klar om morgenen, og hvem der først kunne skyde kontrolskud - "eller hvem der først turde, for den sagde

Skarpskydning i Nymindegab. Nærmeste L/70 kanon er klar til at skyde, medens målflyet er over land. Bemærk, at kanonen har påmonteret et V_0 måleapparat, som gjorde det muligt at indlægge data på skyderadaren (Super Fledermaus'en). Bagved ses en L/70 kanon under engagement mod indkommende "målpose".



Major Gøtze forklarer Dronning Margrethe om L/70 systemets virkemåde (en deling med Super Fledermaus og L/70 kanon var opstillet foran O-AFD). På billedet ses også daværende CH/FSN KAR, OB K. Skydsbjerg, og CH-O/FSN KAR, OL O. Fogh.



godt nok "skrald", den kanon", siger Houmann.

Og dagen igennem vidste alle altså ikke kun, hvilke resultater, de selv havde opnået, men også hvordan det gik for de to andre eskadriller. Og alle tre ville de være den bedste. Men generelt kunne det konstateres i Nymindegab, at grejet virkede, som det skulle, og mandskabet kunne deres kram.

Et af højdepunkterne ved skarpskydningerne i Nymindegab indtraf, når man var derude for sidste gang med et hold. Så blev der nemlig givet tilladelse til en delingsskydning. Normalt blev der kun skudt med én af delingens kanoner ad gangen; men ved denne afslutningsskydning blev der skudt med alle delingens tre kanoner på én gang. "Det var sejt!" siger Houmann. Da der var lysspor på granaterne, kunne man tydeligt se, hvad det var for en kanon, der kom tættest på målet.

En anden af de øvelser, som der virkelig blev set frem til, var, når man en gang om året tog til de Taktiske Skydninger i Oksbøl. Der fik man virkelig alle de flyvemaskiner at øve på, som man i det daglige derhjemme blot kunne drømme om. For når man derhjemme stod ude på "Fjollerikhøj", så "bestilte" man jo godt nok nogle flyvemaskiner til at foretage overflyvninger; men det var langt fra altid, at der kom nogen, og så kunne det hele godt virke lidt omsonst. Men i Oksbøl var der nogen næsten hele tiden, og der var mange forskellige typer.

"Ja, og ind imellem så skød de også lidt efter os," føjer Houmann til. Det skete nemlig, at der blev "tabt" et og andet i utide; "og det var altid os, det gik ud over, for vi stod jo faktisk i sagens natur ret tæt på."

Nærluffforsvarets effektive rækkevidde var omkring tre kilometer, så det var ikke rigtig realistisk at lægge dem længere ud i terrænet. Der var dog episoder, hvor det "tabte" kom lidt for tæt på, så man af sikkerhedsmæssige grunde måtte flytte

kanonerne noget længere ud i periferien.

Gøtze fortæller, at han på sit kontor på FSN Karup havde stående en hel lille serie af "næsten træffere" – dvs. dummies eller øvelsesbomber/-missiler – og der kom en ny til næsten hvert år, og på hver af dem blev der omhyggeligt noteret dato og år, samt hvilken type fly, der havde "skudt efter os", som han udtrykker det. Og Houmann føjer til, at "det var nu altid udlændinge og aldrig nogen af vores egne".

Gøtze fortæller videre, at den første gang han var med i Oksbøl, var det med L-60 kanoner og firlinge-maskingeværer. Øvelsen var lige startet, og Gøtze stod oppe ved bunkeren og teltene, hvor øvelsesledelsen holdt til, og han så ud mod kanonstillingerne, da han pludselig fik øje på et nedslag med den karakteristiske sorte røg ganske tæt på en firlingestilling. Da man lidt senere fik målt op, hvor tæt nedslaget var på, så gav det lidt gysen ned ad ryggen, for der var noget mindre end hundrede meter. Og så var det, at hele enheden blev rykket nogle hundrede meter længere ud.

Også på Oksbøl var der konkurrence mellem enhederne fra de forskellige flyvestationer. Her kunne konkurrenceelementet imidlertid af gode grunde ikke baseres på antal træffere, men så blev der om aftenen afholdt "olympiade" i en række andre discipliner som fodbold og et løb, der gik to gange rundt om "Fåresøen", foruden en række andre mere specielle foretagender, som ikke sjældent involverede forskellige former for vandpjaskeri og chikaneløb, hvor opfindsomheden fik lov til at udfolde sig – specielt når det drejede sig om at genere modstanderne mest muligt. Nok var det skæg og ballade, men det var igen noget, der var med til at styrke korpsånden og sammenholdet inden for de enkelte delinger.



Jens Jørgen Therkelsen

startede egentlig som elektronikmekaniker på FSN Karup i 1971, og han var der til 1981, hvor han af "uransagelige" grunde søgte over i Nærluftforsvaret, hvor der var mulighed for en langtidskontrakt, og hvor hans flinke nabo var næstkommanderende.

"Det ku' vel ikke være så slemt at komme derover", tænkte han. "for det var jo da også en del af Flyvevåbnet". Det startede da også meget fredsommeligt, for de første tre måneder skulle han til Værløse på radartekniker-kursus.

Seniorsergent/elektronikmekaniker J.J. Therkelsen (stående t.h.) + forsyningsfolk/kørere.

Bemærk snekæderne, som blev brugt til at knuse isskorper på eskadrillens stilleplads for at undgå faldskader, og for at en efterfølgende parade kunne afvikles på rette militær måde.

"Men jeg glemmer aldrig den første dag, hvor jeg så mødte op i det her nærluftforsvar," siger han. "Jeg kom jo i den blå uniform, som jeg dengang havde gået i i ti år; men alle de andre de var grønne. Og så stod de i en rundkreds uden for døren nede ved Bygning 8 - alle de her befalingsmænd og officerer. Min første tanke var: Hvorfor går de dog ikke ind, for det var absolut ikke det bedste vejr. Men vi blev stående, og vi blev meldt af til Gøtze, og så gjorde de HONNØR! - - Hold nu op! tænkte jeg. Nu havde jeg været i Forsvaret i ti år, men jeg havde aldrig nogen sinde gjort honnør. Jeg var godt nok blevet oversergent; men jeg havde *aldrig* gjort honnør. Det var helt akavet for mig, og min sidemand, som havde været der lidt længere, han smilede skævt og sagde: "Velkommen Jens Jørgen!"

Men Therkelsen fik ret hurtigt lært at synge med dem, som han var kommet iblandt, og lidt efter lidt forandrede han sig - "og jeg fik da ligefrem ros for, at jeg havde forandret mig," siger han. Han kunne komme i grønt, og han kunne gøre honnør.

Efter et ophold på et halvt år på Teknikerskolen i Værløse, hvor han lærte Super Fledermausradaren sådan rimeligt godt at kende, så kom han tilbage til Gedhus, hvor han var i fjorten dage, inden han fik besked på, at nu skulle han igen forlade dem derhjemme, og han skulle igen til Værløse, men nu som instruktør for at lære det fra sig til



et nyt hold, som han lige selv havde lært. Hans svar på den opfordring og efter en dyb indånding var et NEJ. "Jamen, det er da i orden", fik han at vide. "Hvis du ikke ønsker at være i Forsvaret længere, så er det da i orden". Så han tog en tur til Værløse igen i seks måneder, og da det altså nu var ham, der sammen med to andre stod for undervisningen i Super Fledermaus-radar, så måtte han klart erkende, at så var han faktisk nødt til først at sætte sig virkelig grundigt ind i alle detaljer i dette radarudstyr.

Det var en lærdom, som han ikke blot fik brug for i sin undervisning i Værløse, men i høj grad også, da han omsider vendte tilbage til Gedhus. For her var det nemlig sådan, at når der var noget i stykker, så var det altid teknikerens skyld. AL-TID! "Men ikke så sjældent nåede vi i fejlsøgningen frem til det faktum, at der hos en del af de operative folk ikke altid var overensstemmelse mellem, hvad de tænkte, at de ville gøre, og hvad de rent faktisk gjorde", siger Therkelsen.

Noget, der godt fra tid til anden kunne give anledning til lidt undren på hjemmefronten, var arbejdstiden i Nærluftforsvaret. Lillemor derhjemme sagde somme tider: "Nej da, er det dig, der kommer!" For hun var jo også vant til fra min tid i blå uniform, at når vi var færdige med en øvelse, så kom vi hjem. Men det gjorde jeg pludselig ikke længere nu, og det kunne hun ikke rigtig forstå. "Kan det nu også være rigtigt?" spurgte hun undrende. "Du plejer da altid at komme hjem, når I er færdige med en øvelse. Og du kan da bare se på alle de andre, der bor her omkring – de er da for længst kommet hjem! Og her kommer du en halv dag efter." Men næsten alle de andre var jo folk, der stadig gik i blå. "Jamen så kan du vel blive hjemme i morgen!" var hendes næste udspil. Men der måtte jeg jo igen skuffe hende og fortælle: "Nej nej, min ven. Jeg skal skam møde til sædvanlig tid".

Jo, det var en kolossal omvæltning for Therkelsen fra det, han havde gået i i ti år, og så til det, han nu var kommet over til. Det lægger han på ingen måde skjul på. Og dagligdagen på radarværkstedet kunne godt være lidt speciel. Therkelsens foresatte, M-officeren, var temmelig speciel. Han gav den besked: "Therkel, gå ind og lav den

radar!" Og når Therkel så spurgte: "Jamen, hvordan gør jeg det?" så var svaret ganske enkelt: "Ja, det er jo dit problem". Og så blev der i øvrigt holdt øje med, om han nu fik klaret problemet, og når det jo da som regel lykkedes til sidst, så var bemærkningen fra M-officeren kort og godt: "Du ku' jo godt!" "Se, det var hans måde at lære mig på, at man må godt tænke selv," siger Therkelsen. "Og jeg lærte de radarer at kende - 110 procent", føjer han til.

Alt blev testet igennem en gang om ugen, og der var altid noget, der skulle rettes. Og det var helt sikkert, at hvis det ikke blev rettet helt perfekt, så var det ganske enkelt umuligt at ramme, når man drog til Nymindegab for at skyde.

Ved en af de sidste skydninger i Nymindegab blev der givet tilladelse til, at teknikerne måtte prøve at skyde. "Vi havde gennem en hel nat præpareret vores dengang unge chef, som i øvrigt hedder Henrik Dam og i dag er chef for FTK, til at tage sig af ham, der var skydeofficer, og få ham "delegeret" ud til venstre, så vi teknikere kunne få lov at få denne skydning for os selv, for det havde vi aldrig gjort før. To kanoner blev bemandet og rettet ind. Therkelsen fik radarer sammen med en af de unge fra elektronikværkstedet, og det hele var linet op og klar til, at der kunne skydes med to kanoner. "Egentlig må man sige, at det kunne kun gå galt med den bemanding; men der blev givet klarmelding, og fra skydelederen fik jeg den besked, at når han råbte "skyd, for satan", så skulle jeg bare trykke knappen ind, indtil der ikke skete mere. Så kom råbet: "Skyd, for satan!" og jeg trykkede knappen i bund. Godt nok blev posen hængende deroppe, og vi trak vejret dybt. Men så kom meldingen "16 skud i zone 1!" og så kan det nok være, at der var vild jubel. Som nævnt var det en af de sidste skydninger, og for os teknikere var det en virkelig god finale".

Therkelsen er ikke i tvivl om, at de fem år i Nærluftforsvaret på Karup, indtil der blev lukket i 1986, var de bedste af de år, han havde i Forsvaret. "Det kammeratskab, som vi havde dér, har

jeg aldrig oplevet magen til nogen andre steder. Nu var vi selvfølgelig også meget sammen, og da jeg forlod Nærluftforsvaret og blev overført til Elektronikværkstedet, da havde jeg ikke mindre end 35 ugers afspadsring – så meget overarbejde havde der været i de sidste to år."

Søgeradaren (M/64) i stilling i Nymindegablejren under luftmålskydning. Den blev brugt til sikkerhedsovervågning af sø- og luftrum.





Kristian H. Nørgaard

blev indkaldt i november 1979 til ni måneders tjeneste. Han havde store forventninger til, hvad der skulle foregå, og den første dag, da de havde fået udleveret alt deres grej og efter mega lang tid havde fået det hele sat sammen, så det så rimelig pænt ud, så blev de kaldt i gården til en velkomst. Da de kom tilbage på stuerne, havde de gamle basser været der og skilt det hele ad, så det lå i en stor dyngde ude på gangen. Det var noget af en velkomst!

de gamle basser været der og skilt det hele ad, så det lå i en stor dyngde ude på gangen. Det var noget af en velkomst!

Starten var hård, men efterhånden fandt man ind i rytmen, og generelt betragter Nørgaard sin tid i Nærluftforsvaret som en positiv oplevelse. Nåh ja – så var der lige det der med FUT – Fysisk Uddannelse og Træning, som hurtigt blev lavet om til Fysisk Udmattelse og Tortur – det var ikke lige det, der stod højest på ønskelisten. Heller ikke de lange marchture med fuld oppakning følte særlig spændende, og når øvelsen f.eks. gik ud på at agere bærehold, som skulle bære en mand på bære over en ganske lang strækning, så blomstrede opfindsomheden. For godt nok mente øvelsesledelsen at have sikret, at "den sårede" blev liggende på båren under hele turen ved at plombere hans støvler fast til båren. Men man havde ikke

forestillet sig, at man kunne trække støvlerne af ham og lade ham gå det meste af vejen ved siden af båren. Men også her gælder det, at nød lærer træet soldat at klare sig.

Ved en anden lejlighed var folkene blevet sendt på øvelse langt ude på nogle gamle rullebaner. Det var i maj eller juni, og vejret var dejligt med 25 graders varme. Kanonen var sat op, sløringsnettet var på plads, og alt var klart, og alle mente, at nu kunne der godt slappes af. Så af med bluser og skjorte og ned på ryggen i lyngen, så de hvide overkroppe kunne blive brunede. Det eneste, man kunne frygte, var, hvis Houmann skulle dukke op og opdage den noget ureglerede på- eller rettere afklædning. Men man slog sig til tåls med, at man på lang afstand ville kunne se, hvis han kom kørende, og så ville der være tid nok til at komme i tøj. "Det gik fint; der kom ingen; øvelsen sluttede, og vi kom hjem. Så kom Houmann og pillede mig og nogle flere ud og sendte os ind til Gøtze. "Hvad i alverden har vi nu gjort," tænkte vi. Men da vi kom ind på kontoret, så stod Gøtze med et stort billede. Det var Fotoeskadrillen, der havde været ude over stillingsområdet og taget billeder dér, og de viste med al ønskelig tydelighed 4-5 hvide kroppe i lyngen. Vi var uhjælpeligt afsløret", fortæller Nørgaard.

Ved en anden lejlighed – det var under en stor NATO-øvelse – havde Nørgaard glemt sit ID-kort hjemme på stuen, og uheldigvis kom der netop den dag kontrol af identitet. Og da Nørgaard ikke kunne vise noget som helst, der kunne dokumentere, hvem han var, så blev han brutalt lagt ned på jorden med arme og ben spredt ud til siden. "Jamen", sagde han i sin nød, "I kan da lige kontakte Gøtze – han kan sige god for, hvem jeg er".

Men Gøtze "kendte ikke" til nogen Nørgaard, så han måtte pænt blive liggende i den meget umagelige stilling i samfulde to timer. Det var ikke rart, men det var realistisk.

BAaN



Skarpskydning i Nymindegab med 12,7 mm firling fra ladet af en GMC.

Bemærk de klargjorte patronbånd ud over siden på ladet. Det røde flag betyder, at der skydes.

Fra Stationær til Expeditionary – fra Nærforsvar til Force Protection



Af oberstløjtnant Søren Frausig

Chef Operations Group ved Combat Support Wing

Tillad mig at indlede dette indlæg med en lille anekdote til at belyse den nye verdensorden:

Sidst i 1990'erne - mens jeg var sektionschef for Stationssektionen på Flyvestation Værløse - gennemførte Hjemmeværnsdistrikt Jonstrup en patruljebesøgelse omkring flyvestationen, hvortil der var inviteret deltagere fra Litauen.

Øvelsesscenariet var, at patruljerne - herunder en ren litauisk patrulje - skulle foretage en taktisk forskydning til fods fra et område omkring Stenløse (ca. 8 km. fra Flyvestation Værløses hegn) til deres angrebsmål: Kanonstillingerne på Homer Bakke (Flyvestation Værløses vestlige ende), som var velbevogtet af egne styrker med kommandostation og 3 delingskampstillinger.

Ved øvelsens start var terrænet mellem Stenløse og flyvestationen som så ofte før indhyllet i tæt tåge, og ved en fejl var den litauiske patrulje blevet sendt af sted fra udgangspunktet uden kortmateriale.

Særlige vanskelige forhold - ikke mindst for de tolv udenlandske gæster - men ikke desto min-

dre tog det denne patrulje under én time at nå frem til vores kommandostation, banke på døren og meddele os på gebrokket engelsk, at vi vist måtte anse os selv for at være nedkæmpet!

Mon disse tidligere WAPA patruljesoldater under den kolde krig havde trænet på objektet Flyvestation Værløse? Tja.....adspurgt var der ingen, som ville indrømme det, men der var brede smil over hele linjen.

Deres professionalisme får mig til at tænke på, at det måske ikke er de værste venner, vi her har fået, for hvem skulle have troet, at en lang række tidligere sovjetstater skulle blive vores allierede og samarbejdspartnere i NATO? Og hvem skulle have troet, at Køge Bugt ikke længere ville være det foretrukne landgangsområde for Warszawapagtens landgangsstyrker, og at vores flyvestationer ikke længere er det primære mål for SPETSNAZ og de mange luftbårne divisioner, der tidligere var opstillet i de sovjetiske randstater?

Alt blev vendt på hovedet i forbindelse med Sovjetunionens sammenbrud, udvidelsen af NATO og terrorangrebet på World Trade Center og Pentagon. Den potentielle trussel mod den vestlige verden - og dermed Danmark - tager nu ikke længere afsæt i geopolitiske interesser, men synes primært at være funderet i en global kulturfundamentalisme, der ønsker et opgør med vestlige værdier.

Dette paradigmeskift i vestlig sikkerhedspolitisk sammenhæng har naturligvis haft stor indflydelse på såvel opstilling som indsættelse af de militære virkemidler, hvorfor de væbnede styrker reelt har skullet forholde sig til og opbygge en helt ny identitet.

Således har også det danske flyvevåben måttet forholde sig til de sikkerhedspolitiske forandringer og tilpasse såvel doktrin som organisation og teknologi til de nye opgaver - og ikke kun i relation til de luftoperative kapaciteter, men også den nødvendige støttestruktur - herunder vores måde at tænke bevogtning og forsvar af vores installationer og kapaciteter på.

Men lad mig starte et helt andet sted:

Efter et par år i den danske handelsflåde var det for mig tid til at få aftjent min værnepligt. En situation jeg ikke var helt tryk ved, men gode venner havde anbefalet mig at søge ind som konstabel - sådan rent proforma. Fidusen var, at man som konstabelev blev "behandlet ordentligt", selv kunne vælge geografisk placering og værn

og så springe fra efter 9 måneder og komme tilbage til det civile og tjene "rigtige penge".

Fra mit tidligere job i handelsflåden vidste jeg lidt om Brand- & Redningstjeneste, så det var nærliggende at søge denne uddannelse.

I Jonstruplejrens cafeteria 16. august 1977 var der vel samlet hen ved 150 spændte unge mennesker, som alle skulle starte en eller anden konstabeluddannelse i Flyvevåbnet. Endvidere var der vel omkring 30 officerer og befalingsmænd til stede – og de så ikke rare ud! Veltrænede, skulderlangt hår, alle med en eller anden form for overskæg, velpudsede støvler og M/66 øvelsesuniform med opsmøgede ærmer. Der var ikke mange smil under navneopråb, og stakkels de "civile beder" som havde glemt deres sygesikringsbevis eller andre vigtige dokumenter. Allerede her stiftede vi bekendtskab med armstrækkere og englehop som pædagogiske værktøjer. Hurtigt efter afviklingen af de administrative forhold var det så tid til i løb på tre geledder at indfinde sig i forsyningsområdet for her at modtage fire store sække med mundering og udrustning og herefter for første gang at blive præsenteret for vores fremtidige indkvartering på 12-mandsstuer. Alt dette - registrering, ikklædning og indkvartering - blev under høje kommandoråb og smækken med dørene klaret på bare to timer.



Jeg vil tro, at dette første møde med den militære kultur for de fleste var noget af et chok, men det efterfølgende uddannelsesforløb kompensoede til fulde for dette. Det viste sig jo selvfølgelig, at der i brystet på disse brave instruktører bankede endog store hjerter, og at de - qua deres høje faglige niveau og en solid pædagogisk platform - formåede at gøre os til både soldater og specialister på rekordtid.

Mantraet var klart for enhver: *Belong – Behave – Believe*, altså: "Bliv en del af det danske forsvar, opfør dig som soldat og tro på det.

Som så mange andre i vores forsvar blev også jeg grebet af såvel jobbet som ånden i firmaet, og efter relativ kort tid kunne jeg slet ikke forestille mig at arbejde andre steder.

Efter nogle rigtig gode år i Brand & Redning havde jeg behov for nye udfordringer, og det var for mig nærliggende at få en befalingsmandsuddannelse og senere søge optagelse på officersuddannelsen – Stationsoperativ linje/Nærforsvar.

Det var så her, jeg for første gang for alvor stiftede bekendtskab med begreber som "Lokalforsvarsafsnit", "Faselinie 1, 2, 3 & 4" og

I 1950'erne blev et stort antal af de værnepligtige, der blev indkaldt til Flyvevåbnet, uddannet som infanterister med tjeneste i de såkaldte kup-eskadriller, hvis primære opgave var et nedkæmpe fjendtlige luftlandetropper.

Kup-eskadrillerne var udstyret med maskingeværer, raketstyr samt 60 mm og 81 mm morterer, og de var særdeles mobile med Jeeps, Dodge Trucks., G.M.C. lastvogne og Nimbus motorcykler.

De deltog ofte i øvelser med enheder fra Hæren, og gang på gang udmærkede de sig ved deres mobilitet, store ildkraft og ofte mildest talt noget utraditionelle taktik.



Kup-eskadrillen fra Karup på vej til skarpskydning i Borris.

”Combat Operations Centre”. Selvfølgelig havde jeg - som alle andre - været indgået i nærforsvaret af en flyvestation i forbindelse med min tjeneste ved Brand & Redning, og selvfølgelig havde jeg også under sergentuddannelsen og gruppeføreruddannelsen på egen krop fået at føle, hvad det ville sige at gennemføre henholdende kamp fra Faselinie 4 til de endelige blokeringsstillinger snævert omkring Faselinie 2, hvorfra der skulle ”føres kamp til fastholdelse og uden tanke på tilbagegang”; men det var først nu, at kampens føring for alvor blev sat ind i en konceptuel sammenhæng.

Nærforsvar af en flyvestation var en stor og kompliceret forretning! Udgangspunktet var at:

”En flyoperativ flyvestation er et operativt kampanlæg, der - gennem aktivt forsvar og passive overlevelsesforanstaltninger - skal fastholde den flyoperative handlefrihed længst mulig”.

Det taktiske grundlag var, at vores flyvestationer skulle forsvares i dybden, hvorfor der i en radius af ca. 10 km rundt om etablissementet blev defineret et geografisk ansvarsområde - benævnt lokalforsvarsafsnit - indenfor hvilket flyvestationschefen havde ansvaret og kommandoen.

Udstrækningen af de enkelte lokalforsvarsafsnit omkring vores flyvestationer var nøje tilrettelagt i forhold til den trussel, vi mente at stå overfor, og her var det især overraskende *air interdiction*s (flyangreb med lufttil-jord våben) kombineret



med luftlandsætninger af specialstyrker, der bekymrede os.

En fjendtlig landoffensiv/ fremrykning mod vores etablissementer var naturligvis også en option, men en sådan fjendtlig fremgangsmåde ville give os en mere fordelagtig tidsfaktor, der tillod mobilisering og bedre forberedelse.

Hver eneste af vores flyvestationer havde en stående styrke af eskadrillestyrke (Stations-

eskadrillen), der sammen med det faste tjenestegørende personel varetog bevogtningen primært inden for hegnet (fredsmæssig og forstærket bevogtning). Ligeledes var det denne enhed, der gennemførte den soldatermæssige uddannelse (generel militæruddannelse) af såvel flyvestationens faste personel som de værnepligtige, som senere skulle indgå i flyvestationens mobiliseringsstyrke.

Stationseskadrillen var en veluddannet styrke på højt beredskab, der bl.a. indeholdt bevogtningstjeneste med hunde, militærpoliti og let infanteri.

I forbindelse med styrkeindsættelse rådede flyvestationerne også over 15 - 20 infanteridelinger bestående af genindkaldte tidligere værnepligtige (mobiliseringsstyrken) ført af et velmotiveret og engageret reserveofficerskorps.

Baggrund og vilkår har ændret sig. Det samme har udstyr og udrustning.

Men opgaven er for så vidt den samme i dag som for 60 år siden: At sikre flyvestationens evne til at fungere.





Alt bliver tjekket, når der afholdes TACEVAL. Intet undgår evaluatorens skarpe blik og fotoregistrering.

Endvidere var der til hver flyvestation opstillet et antal flyvestationseskadriller fra Flyvestationskorpset, Flyverhjemmeværnet, som løste en lang række opgaver som f.eks. bevogtning af nøglepunkter, pansernærbekæmpelse, atomar, biologisk og kemisk sporing og rensning samt sanitets-tjeneste. Også disse enheder var veluddannede og på højt beredskab, og de var et uvurderligt bidrag til flyvestationsforsvaret, ikke mindst da disse enheder var tiltænkt at skulle spille en væsentlig rolle i forhold til at "holde skansen", indtil mobilisering var gennemført.

Endvidere udgjorde Nærluftforsvaret et ikke uvæsentligt bidrag til nærforsvaret, idet disse enheder med deres mange luftværnskanoner var taktisk placeret rundt om flyvestationen såvel inden for hegnet som ude i lokalforsvarsafsnittet. Det sidste element i forsvarskæden var allokerede enheder fra Hæren - benævnt lokalforsvarsbataljonerne. Disse enheder var også mobiliseringsenheder, men i modsætning til enhederne fra Flyvevåbnet og Flyverhjemmeværnet havde disse enheder større mobilitet og tungere våben - bl.a. panserbekæmpelsesvåben og artilleri.

Nærforsvar var ikke alene relateret til vores flyoperative flyvestationer, men var også

en del af såvel Kontrol- og Varslingsgruppen som Luftværnsgruppen, hvor de enkelte radarstationer og HAWK-eskadriller principielt havde de samme nærforsvars-komponenter som flyvestationerne, men dog i mindre omfang. Her var specielt nærforsvaret af vores deployerede HAWK-eskadriller en udfordring, da en del af overlevelseskonceptet for disse enheder var høj mobilitet og hyppige stillingskift.

Øvelsesaktiviteterne i nærforsvarssammenhæng var relativt omfattende. Således blev der årligt gennem-

ført såvel mobiliseringsøvelser, hvor der blev gennemført genindkaldelse, som øvelser i forbindelse med NATO-certificering i form af Tactical Evaluation (TACEVAL), hvor det samlede operative virke blev bedømt af særlige evalueringsteams.

I begyndelsen af 1990'erne blev et nyt begreb - Survive To Operate - introduceret.

Disciplinen omfattede ikke alene den aktive del af nærforsvaret af vores etableringer, men medindtog nu også de passive elementer som bl.a. skjul og sløring, generelle beskyttelsesforanstaltninger og feltbefæstning samt retableringstje-

Under Survive To Operate-konceptet blev der undervist i mange forskellige discipliner som her, hvor det drejer sig om hurtig reparation af en bombesprængt landingsbane.





Det er helt andre bevogtningsopgaver, der i dag varetages af Combat Support Wing, end dem, der tidligere påhvilede Stationseskadrillen. Her gælder det en afpatruljering i Afghanistan.

neste, der bl.a. omfattede skadepkontrol, reparation af flyfelt og vitale installationer, brandbekæmpelse, ammunitionsrydning og sundhedsfaglige tiltag.

Dette fik stor strukturel indflydelse på, hvorledes vi efterfølgende løste vores opgave. Således blev der oprettet en række nye eskadriller med afgrænsede opgaver inden for felterne aktivt forsvar, passivt forsvar og reetableringstjeneste. Resultatet blev, at en "standard flyvestation" rådede over en stationseskadrille (stående styrke) med bevogtning/forstærket bevogtning som primær opgave, tre nærforsvareskadriller (mobiliseringsstyrker) som dækkede det aktive forsvar, en ingeniøreskadrille (stående styrke) som dækkede de passive foranstaltninger samt dele af reetableringstjenesten, og en sanitetseskadrille (stående styrke/mobiliseringsstyrke).

I forbindelse med oprettelsen af denne nye organisation var Nærluftforsvaret stadig en komponent, men blev dog efterfølgende først væsentligt minimeret ved indførelsen af STINGER luftværnsmissilet og senere helt nedlagt. Og så er vi tilbage ved begyndelsen af dette indlæg.

Den nye verdensorden afstedkom et politisk ønske om at have et forsvar, der i højere grad

kunne indsættes i løsningen af en række sikkerhedspolitiske opgaver uden for Danmarks grænser. Et ønske, som ikke alene var dansk, men som var bredt gældende i NATO medlemskredsen, hvilket bl.a. kom til udtryk ved en epokegørende ændring af NATO's kommandostruktur.

For Danmarks vedkommende startede en transformation fra stedbunden nationalt forsvar til mobile højteknologiske væbnede styrker, som kunne tage aktivt del i de sikkerhedspolitiske udfordringer principielt overalt i verden. Dette betød i realiteten en helt ny måde at tænke forsvar på, og som optakt til forsvarsforliget 2005 stod det klart, at også det danske flyvevåben måtte bevæge sig fra et garnisonsflyvevåben til et "Expeditionary Air Force" i stand til at opstille og udsende helstøbte, deployerbare og kampklare kapaciteter til internationale operationer.

Denne erkendelse medførte, at Flyvevåbnet bogstavelig talt blev kastet op i luften og landede i en helt ny struktur med nye opgaver, ny organisation, ny bemanning og ny teknologi.

For nærforsvarets vedkommende var den mest betydningsfulde ændring nok, at de værnepligtige indkaldt til Flyvevåbnet ikke længere blev målrettet uddannet som nærforsvarsspecialister/infanterister i forhold til en meget specifik trussel,

men nu alene skulle indgå i løsningen af opgaver i totalforsvarsrammen og således reelt ikke var en del af det nye Expeditionary Air Force.

Med indgangen til 2006 var det definitivt slut med opstilling af massive styrker til *survive to operate* relateret til vores flyvestationer og øvrige faste installationer, og med oprettelsen af wingstrukturen blev Combat Support Wing født som et sandt barn af forsvarsforliget 2005-2009.

Det bløde aftræk til Combat Support Wing's oprettelse blev taget allerede 1. februar 2005, idet der på dette tidspunkt blev nedsat en projektorganisation, som frem til den egentlige oprettelse 1. januar 2006 skulle få den foreliggende projektbeskrivelse til at blive til virkelighed.

Det nye operative koncept indebar, at væsentlige støttefunktioner til vores nu primært deployerbare flyoperative kapaciteter blev centraliseret og samlet i Combat Support Wing, som blev placeret på Flyvestation Karup.

Tanken var at have en højt specialiseret myndighed, der på en række nøgleområder fleksibelt kunne levere helt nødvendige kvalitetsløsninger som støtte til de udsendte luftoperative bidrag og således at uddanne støttepersonellet som både soldater og specialister og skabe forståelse for en mere generel og global indgangsvinkel til Flyvevåbnets internationale opgaver.

Den nye myndigheds opgaver - der principielt alene er relateret til internationale operationer - er at opstille og udsende støttekapaciteter inden for områderne Combat Information and Communications (Eskadrille 615), Force Protection (Eskadrille 660), Combat Service Support (Eskadrille 680) og Medical Support (Eskadrille 691), og efterspørgslen efter netop disse kapaciteter er så sandelig ikke udeblevet.

Siden oprettelsen af Combat Support Wing i 2006 har der ikke alene været arbejdet målrettet på at skabe en professionel myndighed, med alt hvad dette indebærer, men der har også været tale om et endog væsentligt træk på de opstillede kapaciteter. Således har Combat Support Wing uden sidestykke leveret den langt overvejende del af Flyvevåbnets bidrag til internationale operationer med personel udsendt til Kosovo, Irak og Afghanistan, Kuwait, Litauen, Island og Libanon.

Opgaverne har været mangeartede, og selv om en del af disse har været relateret til vores flyoperative bidrag, har opgaver uden relation her til fyldt mest. Udviklingen har vist, at Combat Support ikke alene har skullet understøtte Flyvevåbnets flyoperative bidrag, men i mindst lige så høj grad understøtte Forsvarets aktiviteter i en bredere sammenhæng. Således har Combat Support Wing bl.a. stillet personel til så forskelligartede opgaver som personbeskyttelse af personel udsendt fra Udenrigsministeriet, etablering af satellitkommunikationslinjer til støtte for alle tre værn, rådgivning og træning af Afghan National Army (OMLT), sanitetsstøtte til Søværnets sejlsende enheder, støtte med hundeteams til Hærens patruljer i Helmand/Afghanistan og logistik- og transportopgaver for FN.

Combat Support Wing kapaciteter har været - og er i stadig stigende grad - efterspurgt af såvel Flyvevåbnet som de to øvrige værn, og myndigheden gør sig endog store anstrengelser for at imødekomme alle anmodninger om støtte. At det som oftest lykkes, skyldes ikke mindst personellens professionalisme, fleksibilitet og gode forståelse for myndighedens eksistensberettigelse: At opstille og udsende relevante kapaciteter til at understøtte primært Flyvevåbnets flyoperative bidrag, men også at støtte Forsvarets opgaveløsning som helhed, hvor dette er muligt.

For mig er der ingen tvivl om, at Combat Support Wing så rigeligt har bevist sin eksistensberettigelse som en uundværlig komponent i "Det nye Flyvevåben"- endog på rekordtid -, og at konceptet både i en ressourcemæssig og i en operativ sammenhæng var rigtig set.

Opgaverne er både mange og mangeartede for det udsendte personel som f.eks. her i Libanon



”Bevogtningen” var en del af det omliggende samfund

Der har altid været et tæt bånd mellem Flyvestation Karup og byen Kølvrå, der ligger lige uden for hovedvagten – på godt og ondt.

Mange tjenestegørende har boet der i generationer med deres familier.



Den nu pensionerede

**major
Jørn F. Søndergaard**

kom fra Hæren til Flyvevåbnet i 1956. Han kom til Flyvevåbnets nærforsvarsstyrker, Flyvestation Karups såkaldte kup-eskadrille, som det hed indtil 1960. Det var en effektiv motoriseret enhed, der hurtigt ville kunne

indsættes i tilfælde af en luftlandsætning eller imødegå – hvad man nok ikke tænkte så meget på dengang – en terroraktion rettet mod flyvestationen. Eskadrillen rykkede ofte ud i fædrelandet og deltog i nok så avancerede feltøvelser.

Der findes utallige historier om wild west-tilstande i kup-eskadrillen. Jørn F. Søndergaard fortæller:

”Vi havde ingen undervisningslokaler, så undervisningen foregik på samlingsstuerne. Nogle instruktører manglede tilstrækkelig erfaring med et uheld til følge. En gruppefører havde taget en skarp mortérgranat med ind i belægningsstuen. Mens han instruerer, smutter granaten fra ham og falder ned i mortérrøret. Granaten suser med et drøn op gennem taget. Den bliver trods omfattende eftersøgning aldrig fundet. Sikringssplitten var ikke rørt, og derfor eksploderede granaten ikke, men den efterlod et stort hul i loftet”.

Kup-eskadrillen nedlægges

I 1960 blev kup-eskadrillen indhentet af en politisk sparerunde. Den havde været for dyr i drift, og Hæren kunne på det tidspunkt afse en lokalforsvarsbataljon til området omkring Karup.

Derfor blev kup-eskadrillen reduceret til kun



Bevogtningseskadrillens MP-folk på øvelse i terrænet. Mandskabet inspiceres af chefen, J.F. Søndergaard

at bestå af de lette delinger plus en MP-delning. Den reducerede eskadrille kom til at hedde Bevogtningseskadrillen eller i daglig tale blot "Bevogtningen".

I halvtredserne så man ikke så meget på økonomien. Det lå i tiden i årene efter den kolde krigs udbrud, at man måtte betale for at have et troværdigt forsvar.

På hver af de store flyvestationer blev der hvert år uddannet en eskadrille, men Flyvevåbnet havde kun våben og udrustning til én. Man indså derfor, at i tilfælde af mobilisering ville man således ikke have været i stand til at udnytte den store og kostbare uddannelse på hensigtsmæssig vis, hvilket var indlysende uøkonomisk.

Forsvarsforliget i 1973 reducerede drastisk Flyvevåbnets bevogtningseskadriller til delinger. Dette medførte omfattende afskedigelser for alle personelkategorier, og der opstod stor bitterhed blandt dem, der blev ramt.

På pletten før politiet

Jørn F. Søndergaard blev senere leder for flyvestationens bevogtningstjeneste. Det blev en tid med gode og sjove oplevelser, men også med tragiske episoder. Han har få gange personligt været involveret, når nogle af flyvestationens ansatte ved forskellige lejligheder har villet gøre en ende på deres liv. Det skete også, at civile personer benyttede flyvestationens ydre område til at tage sig af dage.

"Det skete flere gange, at når en havde taget livet af sig selv eller truede med at gøre det, så ringede pårørende eller naboer først til os og ikke til politiet. Vi tog hen på bopælen og eksempelvis skar den hængte mand ned eller snakkede den selvmordstruede til at lægge sin pistol fra sig. Herefter ringede vi til politiet, som overtog de efterfølgende opgaver", fortæller den tidligere bevogtningschef.



Bevogtningschefen Jørn F. Søndergaard i radiokontakt med patruljerne rundt på flyvestationen



Seniorsergent Poul L. Pedersen

har været i Flyvestation Karups bevogtningstjeneste i 36 år. Han fortæller, at han stadig er med til at samarbejde med politiet i Midt- og Vestjyllands Politi:

:
"For få år siden lå der en grillbar lige over for hovedvagten. Det var Danmarks bedst bevogtede grillbar. Når der var indbrud, gik der en udendørs alarmklokke. Engang anholdt vi under to indbrud fire indbrudstyve på én uge. Ilagt vores egne håndjern overgav vi tyveknægtene til politiet. Et par dage senere blev håndjernene leveret tilbage - sammen med fire bajere", fortæller Poul L. Pedersen.

Han var også med, da politiet kontaktede bevogtningsfolkene og bad dem om at køre til Karup civile lufthavn for at kigge efter og anholde to personer, der lige havde røvet en guldsmed i København. Kriminalfolkene formodede, at røverne havde taget flyet til Karup. Politistationen ligger 25 kilometer væk, så det ville være langt hurtigere for flyvestationsfolkene at nå lufthavnen.

"Ud fra den beskrivelse, vi havde fået, måtte vi konstatere, at røverne ikke var med. Det var derimod en kvindelig minister, som så ret bestyrtet ud over oprinet med soldater med hunde og maskinpistoler".

Jørn F. Søndergaard uddyber samarbejdet med politiet:

"Vi støttede den lokale landbetjent med mange opgaver. For eksempel foregik der i 1960'erne meget ulovligt hasardspil i brunkulslejerne ved Resen. For at betjenten ikke skulle få tæsk af de firskårne mænd, stillede vi gerne en bevæbnet hundefører til rådighed, når han skulle derud for at bremse ulovlighederne. Hunden gav ubetinget respekt".

"Jeg har kun trukket staven én gang", fortsætter han. "Politiet i Viborg havde bedt os om at møde talstærkt op på et lokalt værtshus, hvor der var udbrudt masseslagsmål blandt soldater. Jeg trådte op på lokalets podie og hævede stemmen gevaldigt: "GIV AGT. BETAL DERES REGNING, OG FORLAD ETABLISSEMENTET". De fleste fortrak, men nogle stykker blev siddende og var kun ude på ballade. Så trak og brugte vi stavene og fik kontrol over situationen".

Kølvrå evakueres

Fredag den 3. oktober 1958 kørte hylende motor-

cykler med påmonterede sirener rundt i Kølvrås gader og annoncerede, at en evakueringsøvelse for byens indbyggere var sat i værk. Øvelsen var et led i Vestre Landsdelskommandos efterårsøvelse "Tredje Gang". Øjeblikket efter vrimlede det



MP i aktion anno 2010

med kvinder og børn med tæpper og tasker på vej mod Bording. Ved kommunekontoret var der et oplysningsbureau, hvor en del af befolkningen - fortrinsvis kvinder med små børn - samledes og blev taget op i de personbiler, der ikke allerede var fyldte. Andre fortsatte til fods for senere at blive taget op af rutebiler, der var rekvireret fra Bording. Tre kvarter senere var Kølvrå som uddød.

I Bording blev de evakuerede modtaget med varm suppe og boller, og efter at der var udskrevet indkvarteringsbilletter, blev der serveret aftensmad.

Evakueringen, der omfattede 225 af byens 280 familier, blev ifølge chefinstruktøren fra Civilforsvaret i Herning politikreds gennemført, uden at han kunne sætte en finger på noget under forløbet.

Ingen adspredelse i arresten

Bevogtningstjenestens primære opgave er naturligvis at bevogte og håndhæve ro og orden på flyvestationen. I tidligere tider var det sager om lydighedsnægtelse, respektløs optræden, udeblivelse, småtyverier og slagsmål, der gav arbejde til MP'erne og det øvrige bevogtningspersonel. I dag har man én enkelt arrest, hvor det er tilladt at tilbageholde en person i op til 24 timer.

Før 1973 havde Flyvestation Karup en detention og ni celler, hvor det var tilladt at lade folk afsone i op til 14 dage. Fangerne fik tildelt en gårdtur to gange én time om dagen, og det skulle foregå efter et helt fast mønster.

"Gårdturen foregik i drejlstøj, og fangerne skulle gå rundt i en cirkel med tre skridts mellemrum. Og de blev naturligvis overvåget af en MP", fortæller Jørn F. Søndergaard.

Køjen blev smækket op og sat fast med en hængelås klokken seks om morgenen. Det eneste, der var tilladt af læsestof, var faglitteratur og det nye testamente.

"Jeg lyver ikke, når jeg siger, at for de indsatte var det ligefrem en belønning at få lov til at bone gulvet i arresthusets gang, bare for at få adspredelse".

I midten af 1980'erne trængte 60 - 70 demonstranter ind på flyvestationens område for at protestere mod Nato. Demonstranterne blev anholdt og ført til bygning 19, hvor der var lagt pigtråd rundt om bygningen. Her blev de interneret sammen med et mindre antal, som politiet havde anholdt uden for hovedvagtens, i alt ca. 100 personer. Flere havde sågar taget deres børn med. Poul L. Pedersen var med, da det

skete:

"Jeg husker, at da politiet efter tre-fire dage kom og hentede dem, var der flere, der havde smidt alt tøjet og modsatte sig afhentning. Demonstranterne blev slæbt med deres bare røv hen over det efterhånden sandede gulv. Sikkert ubehageligt".

En del skader fra hundebid

Et af Bevogtningstjenestens allerbedste våben er hunden. Men det er også et våben, hundeføreren skal tage sig i agt for.

"Da jeg startede i bevogtningen, var det ikke ufarligt for folk, der uretmæssigt bevægede sig ind i et eskadrilleområde eller en andet højklassificeret lokalitet. Muligheden for at blive beskudt





var reelt til stede, og man kunne være 99 procent sikker på at blive angrebet af en hund”, beskriver Poul L. Pedersen.

”Til at begynde med fik Flyvevåbnets Hundeskole, der dengang lå på Flyvestation Værløse, sine hunde fra Tyskland. Dem brød vi os ikke om. De var nemlig opdraget til at bide i halsen eller i skridtet på det arme offer”, understreger Jørn F. Søndergaard.

Hele uddannelsen blev senere lagt om efter kurser og vejledning fra politiets hundeførertræning.

Tidligere var hundene opbevaret i bure på

flyvestationerne, og en hundefører kunne godt have med forskellige hunde at gøre. Hverken menneske eller hund kendte hinanden særlig godt, og det var mere reglen end undtagelsen, at hundeførerne blev bidt. Nogle fik mén af biddene.

I dag har hundeføreren sin personlige tjenestehund, som bor hjemme på den private bopæl, hvor den indtager rollen som rolig familiehund.

Bevogningstjenesten rykker stadig ud

Under den kolde krig var der masser folk på et vagthold. I dag er antallet kraftigt beskåret. Men tjenesten er lige så – hvis ikke mere – effektiv. I modsætning til før har man nu radioer og mobiltelefoner, og meget af overvågningen af flyvestationen foregår ved hjælp af højteknologiske hjælpemidler.

Selv om Bevogningstjenesten ikke længere involverer sig i det omkringliggende samfund som i ’de gode gamle dage’, har den stadig opgaver uden for hegnet.

Hvis eksempelvis en helikopter sikkerheds-lander ude i landet, rykker bevogtningsfolk ud og sikrer den. Det samme gælder under havarier, hvor vragedelene ligeledes skal sikres.

ABN



Byggede Danmarks første mikrobølgeradar



**Cand.polyt.,
overingeniør
Ib Thykier**

var chef for Flyvematerielkommandoens Signaletniske Afdeling i 38 år frem til 1990, hvor han blev pensioneret som 70-årig. Gennem hele sit arbejdsliv har han beskæftiget sig med radio- og radarteknik.

Flyvevåbnets ansættelse af unge ingeniører samt uddannelse af elektronikmekanikere i 1950-60'erne var medvirkende til, at dansk elektronikindustri eksport voksede dramatisk. En af de dengang centralt placerede personer var "the grand old man", overingeniør Ib Thykier, som fortæller om et spændende liv med elektronik

Thykiemrs første møde med Forsvaret var i juli 1943, da han sammen med andre polyteknikerstuderende blev indkaldt til 11. Ingeniørkompagni, der var indkvarteret på Gardehusarregimentets kaserne i Næstved. Man blev indkaldt to måneder hver sommer til en militær uddannelse, først som kornet og senere som løjtnant af reserven. Den planlagte videreuddannelse blev der ikke noget ud af. Om morgenen den 29. august blev kasernen angrebet af tyskerne. To danskere og flere tyskere blev dræbt. Ingeniørkompagniet var med 5 studieår gange, i alt 108 mand, indkvarteret i Eksercer-huset. Alle slap uskadt trods kraftig beskydning.

"Efter hjemsendelsen i oktober blev studiet på Polyteknisk Læreanstalt (i dag DTU) genoptaget, og uddannelsen som civilingeniør blev afsluttet i 1946. Umiddelbart herefter blev jeg ansat som assistent ved Laboratoriet for Telefoni og Telegrafi på Læreanstalten med det formål at undersøge det efterladte tyske elektroniske materiel, som i stort omfang var samlet i Læreanstaltens kælder", fortæller Thykier.

Blandt materiellet blev fundet et specielt elektronrør, en såkaldt magnetron.

Det var oprindeligt en engelsk opfindelse, som kunne arbejde på centimeterbølger og med meget stor effekt, ideel til radarbrug.

"Tyskerne kendte i lang tid intet til denne type magnetron, og det må derfor have været et voldsomt chok for dem, da et engelsk fly i 1943 nedlandede ved Rotterdam med en intakt mikro

bølgeradar med magnetron om bord. Med den korte tid, der var tilbage af krigen, kunne tyskerne ikke gøre meget andet end at kopiere magnetronen og fremstille nogle få "universelle" radaranlæg, som kunne anvendes af alle tre værn. Det var en del af et sådant anlæg, der blev fundet blandt de tyske efterladenskaber", fortæller Thykier.

Magnetroner, radar- og mikrobølgeteknik var helt ukendt i Danmark, men det lykkedes Thykier at konstruere de manglende enheder, således at en komplet mikrobølgeradar kunne installeres og demonstreres i Læreanstaltens radiotårn. For første gang i Danmark kunne der vises et radarbillede af København med skibe på Øresund og fly fra Kastrup.

Kvart million til elektronikudstyr

I november tog Thykier til USA på studieophold. Under opholdet blev han ansat ved Søværnets Flyvevæsen med det formål i første omgang at overvåge klargøringen af de indkøbte Catalina-fly ved DeHavilland i Toronto og derefter i Danmark at anskaffe og installere radaranlæg i flyene. Flyene skulle bl.a. bruges til at løse opgaver på Grønland. Hjemme i Danmark gjorde Thykier opmærksom på, at flyene i øjeblikket kun havde radioudstyr ombord og kun et radiokompas til at klare navigationen. Det var faktisk uforsvarligt at anvende dem på Grønland. Det amerikanske forsvar havde netop startet udsalg af bl.a. elektronisk overskudsmateriel, så det manglende udstyr kunne sikkert købes for få penge. Chefen for Flyvevæsenet, kommandør Erik Rasmussen, udbad sig en ønskeliste. Og den blev lang! Kort efter meddelte han, at man havde fået en bevilling på en kvart million kroner. Thykier blev sendt af sted til USA med besked om at købe, hvad der kunne fås for pengene - det vigtigste først.

I USA havde mange hjemsendte teknikere nedsat sig som småforhandlere af elektronisk overskudsmateriel. De havde købt, hvad de kunne få fat på, tit uden at vide, hvad det var for noget.

Ib Thykier fortæller, at faktisk kunne man få alt. Det var blot med at finde frem til det. Efter ni ugers forløb var alt på ønskelisten indkøbt, og lidt til. Priserne var nemlig utroligt lave, ikke meget mere end skrotprisen; f.eks. kunne et helt nyt radaranlæg til fly købes for 98 \$, så der var et pænt overskud. Til Søværnet blev indkøbt 25 VHF anlæg af "flytypen", således at alle større enheder kunne komme i direkte radiokontakt med fly.

"Alle benyttede frekvenser - og det var mange i flyenes VHF radio - var styret af en kvartskry-

stal. Krystallinsk kvarts fandtes kun i form af halvædelstenen bjergkrystal i sydamerikanske bjerge, og derfor var radiokrystallerne ret kostbare”, siger Thykier.

Civilingeniør Søren T. Lyngsø (senere stifter af det store elektronikfirma af samme navn), som på det tidspunkt var ansat ved Søminevæsenets Radiosektion, indkøbte et krystalsliberi for at spare penge ved selv at slibe krystallerne; men råmaterialerne var stadig for dyre.

I USA traf Thykier en forhandler, som havde et helt krystalsliberi til salg. Han var også villig til at sælge den store beholdning af kvartskrystaller (ca.30.000 stk.) alene, men sagde advarende, at kvarts åbenbart stadig blev betragtet som en mangelvare, så det var vanskeligt at få eksporttiladelse; det havde været forsøgt. Thykier havde i en avis set, at det danske søværn havde købt et inspektionsskib, som nu lå og blev klargjort i New Orleans. Det lykkedes at få telefonisk kontakt med skibschefen, som godt ville medtage en last af krystaller til Søminevæsenet. Thykier købte krystalbeholdningen, fyldte den i to store kufferter og medbragte dem som overvægtigt rejsegods til New Orleans, hvor de blev bragt ombord på skibet.

Hjemme igen var den første opgave at installere radaranlæggene og alt det indkøbte materiel i Catalinaflyene. De blev formentlig på det tidspunkt elektronisk set de bedst udrustede fly i Europa.

Flyene skulle også bruges til eftersøgnings- og redningstjenesten i de indre danske farvande. Til støtte herfor fik Thykier firmaet Decca til at udvikle et letvægts flynavigationsudstyr, der kunne levere en nøjagtig positionsbestemmelse.

Da de danske Catalinafly blev taget i brug, var de formentlig elektronisk set de bedst udrustede fly i Europa.



Ib Thykier er formentlig den første nulevende dansker, der har fløjet jet. Det var i en Gloster Meteor.

En flyvetur i tæt tåge

I 1948 blev det bestemt, at Danmark skulle have jetfly. Der blev nedsat en kommission, der skulle undersøge markedet og komme med en indstilling om anskaffelse. Kommissionens formand blev chefen for Søværnets Flyvevæsen kommandør Erik Rasmussen. Thykier kom med som elektronisk ekspert. Et indledende møde blev aftalt med Air Ministry i London. Dagen før mødet tog kommissionen til Kastrup for at flyve til London, men en tæt tåge havde lagt sig over hele Nordeuropa, og al flyvning var indstillet.

”Erik Rasmussen besluttede da at flyve til England med Catalina med start fra Øresund. Med radar i flyet kunne det gøres uden risiko for sammenstød med skibe. Flyveturen gik over Skotland til Prestwich, hvor landingen skete i tæt tåge ved hjælp af den amerikanske GCA landingsradar. Fra Skotland fortsattes rejsen med natekspressen til London, hvor mødet i Air Ministry nåedes rettidigt”, beretter Thykier, som fortæller, at der var to mulige flytyper, der skulle vurderes, nemlig DeHavillands Vampire og Glosters Meteor.

Erik Rasmussen prøvelføj naturligvis begge typer. Meteoren fandtes i en 2-sædet udgave, så alle kommissionsmedlemmerne fik lejlighed til at prøveflyve den. Alle de øvrige medlemmer er nu døde, så Thykier må faktisk være den første nulevende dansker, der har fløjet jet.

De flyvesikkerhedsmæssige fordele med to motorer var medvirkende til valget af Meteor. Thykiers indstilling var helt klar: der var ikke plads nok i Vampires lille krop til fremtidigt elektronisk udstyr.

Flyvevåbnets første radarstation klar

I 1949 blev Krigs- og Marineministeriets Radar-kommission nedsat med professor Oscar Nielsen som formand og oberstløjtnant K. Gundstrup som sekretær. Thykier var med som radarspecialist. Formålet var at finde frem til egnede typer til fremtidens Kontrol- og Varslingssystem. Det blev kun til en besøgstur hos radarfabrikanter i USA. Videre arbejde blev derefter indstillet, da der nu

var mulighed for, at radarmateriel ville blive leveret på våbenhjælpsprogrammet.

Flyvevåbnets første radarstation (ASTA) var en gave fra Søminevæsenets Radiosektion. Radaren bestod af en engelsk marineradar tilkoblet en antenne, der var skåret som en strimmel af en efterladt stor tysk parabolantenne og det hele monteret på en gammel tysk kanonlavet.

Stationen blev i sommeren 1949 kørt rundt i Danmark og opstillet og afprøvet på de steder, hvor man muligvis senere ville opstille faste stationer. Efter Danmarksturen blev ASTA opstillet på Flyvestation Værløse, hvor den senere blev afløst af den første af de bestilte AMES-stationer.

Leveringen af radarmateriellet begyndte i 1953, og Forsvarets Bygningstjeneste startede byggeriet af radarbunkerne og –tårnene. Bygningstjenesten meldte den første bunker færdig på Skovhuse i 1954 og anmodede om en afleveringsforretning på stedet. Til stede ved mødet var bl.a. direktør P. Jagd fra Bygningstjenesten, chefen for Flyvevåbnet general C.C.J. Førsløv og chefen for MAAG (Military Assistance Advisory Group) general Darcy. Darcy sagde, at nu var den bygningsmæssige side af sagen færdig, men hvornår var stationen færdig og operationsklar?

Førsløv gav forespørgslen videre til Thykier, der samlede de implicerede ingeniører og værkmesteren, som skulle forestå installationsarbejdet.

"Alle store enheder er til stede, nødvendigt materiel og udstyr er anskaffet, alle tegninger er færdige, og kvalificerede håndværkere er til rådighed. Svaret er: "Stationen er klar om en måned," svarede jeg.

"Umuligt", sagde Darcy. "Er I rigtig klar over, hvor meget der skal laves?"

Terminen blev fastholdt, og det endte med et væddemål på stedet mellem Darcy og Førsløv.

Efter en stor indsats fra såvel ingeniørernes som værkstedets side var stationen operationsklar i Skovhuse på den aftalte dag. MAAG var



"Gamle ASTA" blev kælenavnet for Flyvevåbnets første radarstation. "ASTA" var dens kaldesignal. Her ses den opstillet ved Hørløkke nær ved Flyvestation Skrydstrup

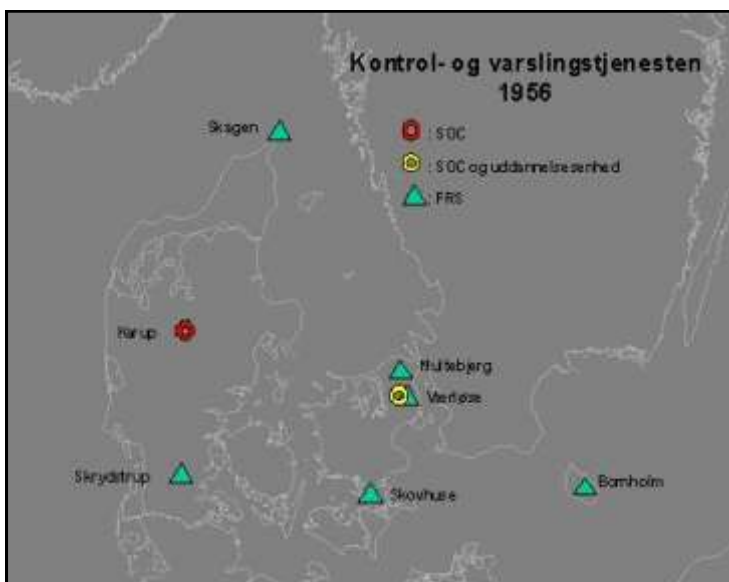
dybt imponeret. Det ville ikke have kunnet lade sig gøre i USA.

Artiklen i "Hvidovre Avis"

I 1957 tilbød USA på våbenhjælpen det danske forsvar en NIKE-bataljon. Det accepterede Danmark, og Hæren gik i gang med at opstille fire NIKE batterier omkring København og bygge en operationscentral i Ejbybro (Rødovre).

I september 1958 tilbød USA to store radarstationer til udvidelse af NIKE systemets varslingsområde. Ved et møde i MAAG, hvor også repræsentanter fra Flyvevåbnet og Forsvarsministeriet var til stede, skulle der tages stilling til tilbuddet, som Hæren var meget interesseret i at modtage.

"På mødet fremførte jeg, at Flyvevåbnet overvejede forbedringer af sine radarstationer, således at bl.a. rækkevidden blev væsentligt forøget. Den mest rationelle løsning for NIKE ville derfor være at overføre radarinformationen fra disse forbedrede radarstationer via radarlink (en ganske vist ny og ret uprøvet teknik) og dermed



opnå fuldt så gode varslingsinformationer, samtidig med at den kostbare og meningsløse dublering af radarstationer, som var blevet resultatet i USA, blev sparet”, siger Ib Thykier.

Forslaget medførte, at afgørelsen om modtagelsen af våbenhjælpstilbuddet blev udskudt; men samtidig fik Thykier en kraftig opfordring til hurtigst muligt at fremkomme med et forslag til forbedring af radarstationernes ydeevne og en plan for overføring af radarinformationerne til NIKE systemet.

”Miraklernes tid var heldigvis ikke forbi: Civilingeniør H. Johnsen, som boede i Hvidovre, fremlagde et udklip fra den lokale ”Hvidovre Avis”, som viste et billede af en stor radarantenne. Det viste sig, at der var tale om store radaranlæg, leveret af Telefunken til det tyske Luftfartsdirektorat. Direktoratet havde nogle installationsproblemer, så det kunne godt afse to antenner med det samme til Danmark mod senere erstatningslevering.

”Firmaet Raytheon havde udviklet radiokædeudstyr til overføring af farve-tv, og det var velegnet til transmission af radarinformationer. Levering kunne ske omgående.

Planen var nu at udskifte antennerne på Skovhuse og Multebjerg og overføre radarbilledet fra Multebjerg via Raytheons link til Ejbybro. Denne plan blev godkendt af alle instanser som en midlertidig løsning, og arbejdet blev sat i gang. Bl.a. skulle Bygningstjenesten opføre nye tårne, der kunne bære de nye store antenner på 24 tons på de to radarstationer. Hele færdiggørelsen tog mindre end et år. Det betød en kraftig forbedring af det danske Kontrol- og Varslingsystem takket være oplysninger fra ”Hvidovre Avis”, fortæller Thykier.

Den billigste og bedste løsning

Enighed om en endelig plan kunne ikke opnås. Hæren ønskede at have rådighed over eget udstyr og meddelte, at man nu selv ville forestå udarbejdelsen af en endelig plan og forelægge den for Forsvarsministeriet til godkendelse. Først dagen før mødet i ministeriet hørte Flyvematerielkommandoen (FMK) om planen, som i al sin enkelhed gik ud på at placere en stor US Army type radar direkte ved Ejbybro, hvorved linkforbindelsen helt kunne spares. Thykier fik omgående rekvireret et fotofly fra FTK, som fotograferede området. Billederne blev derefter fløjet til Værløse, hvor skyggevirkningerne fra det højhusbyggeri, som fandtes i syd- og østlig retning, blev indtegnet. Alt nåedes samme dag.

Mødet i Forsvarsministeriet den følgende dag blev ledet af generalmajor K.H. Lindhardt. Generalen indledte mødet med at oplyse, at Hæren nu med bistand fra US eksperter havde udarbejdet en plan, som man håbede på var den en-

delige, og at Flyvevåbnet kunne godtage den. Efter at Hæren havde redegjort for planen, fremlagde Thykier fotografierne af området i Ejbybro, og han oplyste, at det bl.a. af skyggemæssige grunde var indlysende, at Ejbybro var uegnet som radarsite.

Det fremlagte materiale, som ved nærmere gennemgang helt overbeviste generalen, gjorde, at han afsluttede mødet.

Forsvarsministeriet konstaterede nu, at der ikke kunne opnås enighed mellem værnene. For at få en afgørelse af sagen besluttede ministeriet at udpege en uvildig opmand. Valget faldt på civilingeniør Gyntelberg, som var søofficer og nu tjenstgørende ved Forsvarets Forskningstjeneste.

Efter en grundig analyse udarbejdede Gyntelberg en fuldstændig rapport. Konklusionen var klar: En udbygning af Flyvevåbnets system var både den billigste og den operativt bedste løsning.

Generalløjtnant Ramberg udtalte herefter, at han som ansvarlig for det overordnede luftforsvar ikke kunne tolerere en uklar organisation og bad om en klar løsning.

Efteråret 1961 blev det meddelt: ”NIKE systemet overflyttede til Flyvevåbnet”.

Flyvevåbnet opretter normallaboratorium

Sammen med den store mængde elektronisk materiel, der tilgik Flyvevåbnet på våbenhjælpen, blev der også leveret et betydeligt antal stykker elektronisk måleudstyr, beregnet til kontrol og vedligeholdelse af det elektroniske materiel.

”For at sikre korrekte målinger skal måleudstyr kalibreres mindst en gang om året. Kalibreringen foretages ved sammenligning med elektroniske normaler. Statsprøveanstalten, som det hed dengang, havde normaler for fysiske størrelser og mange typer måleudstyr, blot – meget overraskende – ikke for elektronisk udstyr. Ikke mindre chokerende var det med dansk industri. Som ”Normal” havde mange firmaer købt et udmærket ”AVO-meter”, som man hængede om og troede på. Det blev blot aldrig kontrolleret med rigtige normaler. Enkelte større firmaer, som havde imponerende prøveudstyr på andre områder, havde også anskaffet et normalelement, som dog heller aldrig blev kontrolleret! Der var intet andet at gøre: Signalteknisk Afdeling måtte oprette sit eget normallaboratorium, og det skulle gøres hurtigt”, fortæller Ib Thykier.

”Normalerne blev en gang om året kørt i temperaturstabiliserede containere til den tyske prøveanstalt i Braunschweig, hvor de blev sammenlignet med internationale standards.

Dansk industri fik tilbudt, at hvis de anskaffede sig sekundære normaler, kunne de blive regelmæssigt kalibreret ved Normallaboratoriet. Det benyttede mange sig af. Flyvevåbnets egne op-



Danmark var det første NATO-land, der kunne melde klar med NADGE-systemet. Billedet viser et udsnit af operationsrummet i Danmarks største NADGE-station, Site 01 i Vedbæk.

gaver blev løst med to busser udrustet med sekundære normaler. Busserne kørte fast rundt til alle Flyvevåbnets tjenestesteder.

Brugt som "forsøgskanin"

Det var ikke muligt at skaffe kvalificerede teknikere nok til drift og vedligeholdelse af de mængder af elektronisk materiel, som tilgik Flyvevåbnet. Det var nødvendigt selv at starte en uddannelse af teknikere. Ved at tage elever med en god skolemæssig baggrund (studenter- eller realeksamen) og give dem en uddannelse, som blev afsluttet med opnåelse af svendebrev, og derefter under kyndig ledelse at arbejde praktisk med avanceret elektronik, fik man højt kvalificerede elektronikteknikere.

Mange teknikere blev uddannet, og en stor del søgte efter endt tjeneste i Forsvaret over i den danske elektronikindustri. Der er vist næppe tvivl om, at det store tilskud af højt kvalificeret arbejdskraft var medvirkende til den stærkt voksende udvikling og eksport af elektronisk udstyr på det tidspunkt.

Et andet personelproblem var ingeniører. Ingen ville søge ind i Forsvaret. Problemet blev klareret ved at indføre en ordning ligesom lægernes: De indkaldte ingeniører fik en kort militær uddannelse og blev udnævnt til sergenter; en del fik noget mere uddannelse og blev udnævnt til

løjtnanter af reserven. Fælles for de to kategorier var, at de begge i deres tjenestetid blot arbejdede som ingeniører i FMK.

Der var god lejlighed til at vurdere ingeniørerne og udvælge de bedste. Ingeniørerne fandt ud af, at der ikke var mange steder som FMK, hvor man kunne komme til at arbejde med spændende opgaver med ny og avanceret teknik. Dette og så den nye overenskomst, der gav mulighed for en aflønning efter kvalifikationer, gjorde, at mange søgte fast ansættelse efter afsluttet tjeneste. Da ordningen med uddannelse af militære ingeniører ophørte, indførtes en anden ord-

ning til ansættelse og fastholdelse af kvalificerede ingeniører og teknikere.

Den pågældende blev ansat i et firma med den krævede løn og blev stillet til rådighed for Signalteknisk Afdeling som konsulent for et beløb, som var 20 pct. højere end det beløb, der blev udbetalt til den pågældende.

Med sin lille stab af højt kvalificerede ingeniører og udvalgte militære teknikere var Signalteknisk Afdeling blevet en meget effektiv organisation. Hele NADGE-systemet med nye radaranlæg, videotransmissioner pr. radiokæde, EDB og kommunikationsudstyr blev f.eks. taget i brug et år før, end det skete i de øvrige NATO-lande. Danmark blev ofte brugt som "forsøgskanin".

NATO benyttede sig af, at vi var en lille og fleksibel organisation. Skulle f.eks. en modifikation på en Early-Warning station afprøves inden generel indførelse, skete der gerne en henvendelse til Danmark om at løse opgaven.

"Som et eksempel på dansk effektivitet kan jeg nævne, at da projektet med indførelse af NATO's Airborne Early Warning fly skulle gennemføres, var det Danmark, der med radarstationen i Skrydstrup som test-site kom til at løse den meget vanskelige opgave at få to meget forskellige EDB-systemer, flyets og NADGE, til at arbejde sammen", slutter overingeniør Ib Thykier.

HL

Vedholdende forandringer for Kontrol- og Varslingstjenesten

Af Arne Bach Nielsen

Op gennem 1950-60'erne blev radarsystemerne forbedret. I 1972 kunne Danmark som det første land melde klar med det nye NADGE-system. Forkortelsen står for NATO Air Defence Ground Environment. NADGE blev et kommando- og kontrolsystem, der dækkede luftrummet hele vejen fra det nordlige Norge til Tyrkiet.

Indførelsen af NADGE gjorde det klart for Flyvevåbnets ledelse, at der var behov for en samlet organisation af Kontrol- og Varslingstjenestens enheder, der hidtil var organiseret under Flyvertaktisk Kommando siden dens oprettelse i 1955.

Som resultat heraf blev Kontrol- og Varslingsgruppen (KVG) oprettet 1. juni 1975. Det blev senere markeret officielt ved en parade på Flyvestation Værløse, hvor Hendes Majestæt Dronningen overrakte en fane til chefen for KVG.

Hun godkendte i 1979 de første våbenskjold til KVG og de syv underlagte enheder. Det gennemgående motiv, flagermusen, blev KVG's bømærke.

Succesfuld integration

Eskadrille 515 (ESK515) er kontrol- og varslings-



systemets yngste og mindste enhed, idet den først blev underlagt KVG den 1. marts 1995. Indtil enheden blev overført til KVG, var den underlagt Flyvertaktisk Kommando. ESK515 er derfor den eneste enhed i Air Control Wing, der ikke har en flagermus som symbol i dets heraldiske mærke.

ESK515's opgaver afviger væsentligt fra de øvrige kontrol- og varslingseenheder. Hovedopgaverne er

flyvekontrol- og flyveinformationstjeneste og støtte til det øvrige kontrol- og varslingssystemets operative virke, som i dagligdagen foregår ved et nært samarbejde med våbenpersonellet i den aktive CRC.

Eskadrillens personel arbejder tæt sammen med de civile kolleger i kontrolcentralen i Kastrup, og enhedens operative flyveledere er fuldt integrerede med de civile flyveledere. Dog arbejder flyvelederassistenter udelukkende med militær lufttrafik.

Rationaliseringer og besparelser

Aftale om Forsvarets ordning 2000-2004 betød for KVG en sammenlægning af KVG og Luftværnsgruppen med hovedkvarter på Flyvestation Skalsstrup ved Roskilde. Ved samme lejlighed forlod Flyvestation Tórshavn Flyvevåbnet, og blev

Oprettelsen af Kontrol- og Varslingsgruppen blev markeret ved en parade for HM Dronningen på Flyvestation Værløse på Flyvevåbnets 25 års fødselsdag den 1. oktober 1975. Ved samme lejlighed fik den nye enhed overrakt sin fane af Dronningen.





lagt sammen med Færøernes Kommando. Besparelserne ramte også Radarhoved Skovhuse ved Vordingborg, der måtte lukke i foråret 2003.

Daværende CH/FTK GM L. Simonsen lukker Radarhoved Skovhuse ved at slukke for MPR den 2. maj 2003.



K&V-systemets yngste og mindste enhed er ESK515, der har til huse på kanten af Kastrup Lufthavn i NAVIAIR's bygningskompleks (billedet t.v.) På billedet herover ses flyvelederen ved radaren til venstre. Den mandlige assistent midt i billedet har til opgave at give trafikinformationer og at koordinere med andre sektorer. Til højre for ham ses Military Data Sektion, der behandler alle flyveplaner for militære flyvninger i det danske luftrum.

1. januar 2006 blev Kontrol- og Luftforsvarsgruppen nedlagt, idet det jordbaserede luftforsvar blev udfaset i forbindelse med forsvarsforliget 2004–09. Samme dato opstod Air Control Wing (ACW) til fortsat at varetage kontrol- og varslingsopgaverne.

Der blev tale om en helt anden organisation end tidligere.

Den nye ACW bestod nu af to Control and Reporting Centres: En stationær enhed, Control and Reporting Centre Karup (CRCKAR) og en mobil enhed, Mobile Air Control Centre (MACC). Radarhovederne i Skagen og på Bornholm blev underlagt CRCKAR, mens radarhovederne i Møltbjerg og Skrydstrup blev underlagt MACC. De to sidstnævnte radarhoveder modtog i 2007 to langtrækkende mobile radarer, hvorfor det var



Radarhoved Multebjerg står umiddelbart foran en definitiv lukning.

naturligt at organisere dem under denne MACC. Forsvarsforliget 2010-14 dikterede lukningen af Radarhoved Multebjerg, hvorefter luftbilledet for det sjællandske område vil blive produceret af forskellige andre radarsensorer. I skrivende stund er Multebjerg-radaren placeret i Grib Skov stadig operativ.

Nu overvåges dansk og tilstødende luftrum døgnet rundt 365 dage om året fra Control and Reporting Centre Karup .



Den danske radar opstillet i Kabuls lufthavn. De fire teknikere vinker farvel til en af de mange "gæster", der besøgte den lille, men skelsættende enhed.

Slut med "wild west-flyvning" ved Kabul

En af Air Control Wings store succeshistorier er en radar, der fra 2005 til 2009 var placeret i lufthavnen i Afghanistans hovedstad Kabul.

Dér havde den en fredelig rolle, idet den blev brugt til at adskille fly i luftrummet over Kabul. Radaren blev drevet af kun fire mand ad gangen.



I november 2009 blev radaren hentet hjem fra Kabul, hvor et civilt system nu har taget over.

Før radaren kom derned, var luftrummet over Kabul præget af "wild west-flyvning". Det vil sige, at flyvelederne i tårnet kun vidste, hvor flyene var, i kraft af de meldinger, piloterne selv gav. Piloterne gav ofte – ikke med vilje – forkerte meldinger om deres positioner, ligesom mange landes piloter lod meget tilbage at ønske med hensyn til deres engelskfærdigheder.

Dette forhold vendte den danske radar op og ned på, da den blev sat op i ørkenlandet. Den gav virkelig flyvesikkerheden i og omkring lufthavnen et veltiltrængt løft. I Kabul International Airport er der 200 - 400 flyvninger om dagen. Det meste af trafikken er gods- og passagertransport, der naturligvis har noget med genopbygningen og krigens i landet at gøre.

Flyvevåbnet fik i 2007 to langtrækkende mobile radarer af typen TPS-77, der kan sendes ud til et hvilket som helst sted i verden, hvor behovet måtte være.

Den mobile radarenhed, Mobile Air Control Centre's operationsområde opstillet i Nymindesgab, hvor den støttede Hæren under en øvelse.



Deres største oplevelse i Flyvevåbnet



Arno Dreyer

er et eksempel på de mange teknikere i Flyvevåbnet, som i 1960'erne og 1970'erne måtte gennemgå et utal af kurser.

Han startede som mathelev i Værløse den 8. maj 1953. Herefter gik det gennem de næsten 40 år i Flyvevåbnet med skiftende tjenester og uddannelser til nye systemer. Efter uddannelsen som flymekaniker på Flyvestation Skrydstrup fik han som math i maj 1954 tjeneste som flytekniker på F-84 og dokleder i Hangar 1.

I oktober 1960 blev han flytekniker på F-100 ved Eskadrille 730, som var stationeret på Flyvestation Skrydstrup. Efter udnævnelse til oversergent og senere flyverspecialist kom han på F-100 motortrimkursus i oktober 1962.

Arno Dreyer fortæller om sin tid som flyvende tekniker i Eskadrille 730, som varede fra januar 1969, til han blev tilknyttet F-16-projektet i 1978:

"Ved en morgenbriefing blev der spurgt, om der var fire klarmeldere, som ville være flyvende teknikere i tilfælde af, at eskadrillen skulle have en mindre reparation udført på et af vores F-100

fly i udlandet. Det blev fortalt, at man skulle gennemgå de samme lægeundersøgelser som en pilot. Der var derfor kun få, som meldte sig. Vi blev derefter sendt til Militærhospitalet i København og blev undersøgt på kryds og tværs samt i undertrykskammer. Efter at det var overstået, fik vi vores eget flyveudstyr udleveret og var klar til jobbet.

Jeg har haft rigtig mange gode ture med masser af udfordringer. Hvis der var et ledigt bagsæde, kunne vi tage med, og vi skiftedes til at tage med på sådanne ture. Vi var også med på enkelte prøveflyvninger, hvor vi fløj højt til vejrs, dér hvor himlen blev mørkeblå. På sådanne ture kunne vi også komme gennem "lydmuren", hvilket i dag er nemmere med et F-16 fly".

Lavflyvning over Tyskland

Arno fortæller om en dramatisk og besværlig tur til Tyskland: "I 1960'erne fløj vi virkeligt lavt i Tyskland, så lavt at man kunne se alle flaskerne nede hos købmanden. Det blev senere forbudt at flyve så lavt over tyske byer. På en sådan lavflyvningsøvelse, hvor målet var en kanon, blev vi kaldt op og måtte afbryde vores mission for at lande på en tysk flyveplads i nærheden af øvelsesområdet. Vi blev afhentet ude ved flyet og kørt hen til en helikopter, som fløj os til et ulykkesområde ved den kanon, vi skulle ha' angrebet. Det viste sig, at et tosædet F-100 fra Flyvestation Karup var fløjet for lavt og havde ramt jorden. Det eksploderede lige ved siden af en engelsk kanonstilling. Vi skulle hjælpe tyskerne med at finde fly-

F-100 Super Sabre gav anledning til mange spændende og interessante ture.



ets bagsædemand, men til alt held var sædet tomt, puha!”

”Da vi skulle flyve hjem igen, havde de ingen startvogn til vores to F-100. Vi ringede hjem og fik fløj et nødstartsystem ned til os. Dette udstyr skulle bruges sammen med et tysk T-33 fly, der skulle agere som startvogn. Ved hjælp af udstyret skulle jeg starte vores F-100. Det tyske fly blev bugseret ind imellem vores fly, næse mod næse og derefter blev der åbnet ned til motoren på T-33'eren, og et forbindelsesrør blev demonteret, og vores udstyr blev monteret samme sted. Startslangerne blev derefter monteret mellem det ene af vores fly og det tyske fly. Det tyske fly blev startet op. Da det kørte for fulde omdrejninger, blev vores første fly startet op. Det tog lang tid. Det tyske fly blev stoppet, og startslangen blev overført til vores næste fly, og vi fik flyet startet op. Mens vores fly kørte på lave omdrejninger, blev det tyske fly kørt lidt væk, og jeg kunne derefter demontere udstyret og pakke det sammen. Det var godt, at arbejdstilsynet ikke var i nærheden. Nu var det vores eget fly, der skulle serviceres, og til sidst kunne jeg kravle op i mit bagsæde, og vi fløj hjem”.

Tabte efterbrænderen

”En anden oplevelse, jeg havde, var da jeg en lørdag formiddag skulle hentes i Sola i Norge. Da flyet kom om formiddagen for at lande, var der havblik for enden af landingsbanen, så piloten tog fejl af højden og landede på halen, så den nederste del af motoren (efterbrænderen) blev ødelagt og ikke kunne bruges. Piloten ringede hjem og fortalte om vores problemer. Der var mange. Først skulle vi tage de udvendige tanke af, sikringen til efterbrænderen skulle afbrydes, og alle flyvestationens brandbiler skulle køres i stilling, før vi måtte starte.

Da banen var kortere end i Skrydstrup, og vi skulle starte uden efterbrænder, skulle vi bruge så meget bane som muligt. Ved start kørte vi helt ud for enden af banen, og jeg fik det job at fortælle om afstandsmærkerne ved siden af banen, når vi passerede dem. Dem var der fire af. Vi startede med fulde omdrejninger, og vores F-100 kørte utroligt langsomt samtidigt med, at jeg fortalte om afstandsmærkerne. Vi kom da i luften lige over vandet for enden af banen.

På vej hjem kaldte piloten FTK om vores problem i Norge og bad om retningskøretøjer kørt frem i Skrydstrup. Han bad også om en lige indflyvning fra vest. Da vi begyndte at flyve ind og var omkring Rømø, blev understellet sat ned med resultatet: Rødt lys i understelshåndtaget og to grønne lamper. Venstre understel var markeret oppe. Da blev jeg for en gang skyld bange. Jeg så straks, at vi skulle lande med to understelsben ude. I nærheden af Gram by lød det fra sædet foran: ”Vi prøver lige en gang til”, og som sagt så

gjort, og så virkede det, og vi landede perfekt”, fortæller Arno.

Nyttig pose med el-stik

”Som flyvende tekniker var vi altid parate til at flyve, og derfor havde vi en personlig toilettaske eller pose med forskellige el-stik, som passede i bl. a. Tyskland. En dag fik jeg rigtigt brug for grejet”, fortæller Arno.

”Der blev ringet til eskadrillen fra den canadiske base ”Sollingen” i Tyskland, hvor piloterne fortalte, at det ene af vores to fly havde fået ødelagt det yderste af vingen på en bygning under parkering af flyet. Jeg blev sendt af sted med en F-100 med reservedele, såsom en ny tip med positionsglas. Ved ankomsten til basen blev jeg vel modtaget og fik handlet, inden jeg skulle arbejde med flyet. Så begyndte jeg at demontere det, der var gået i stykker, og derefter at tilpasse den nye tip, som var uden borede huller til skruer. Her blev der brug for posen med diverse el-stik. Tippen var også for stor, så den skulle jeg bearbejde på basens pladeværksted. Jeg havde en bil til rådighed, så jeg kunne køre frem og tilbage mellem flyet og værkstedet. Jeg var helt alene hele aftenen og var færdig ca. kl. 00.00. Næste dag fløj vi hjem med samme farve (rødt) positionslys på begge vingetipper. Men ok, vi mødte ingen andre fly!”

”Hvor er I?”

”Eskadrillen skulle også udføre det, der blev kaldt KLA-flyvninger, som var øvelsesflyvninger for luftforsvaret omkring København. På en tur skulle vi flyve nord om Helsingør, ned gennem Øresund og til Stevns. Da vi fløj over Nordsjælland, spurgte flyvekontrollen i Kastrup: ”Hvor er I?” Der blev musestille i vores cockpit, hvorefter piloten sagde til mig: ”Smid lige kortet om til mig!” og i samme åndedrag sagde han: ”Du har den”, hvorefter jeg skulle styre flyet efter den kunstige horisont, så godt jeg kunne. Efter en rum tid kunne jeg på lysene i Sverige se, at vi var kommet ud kurs; det var skævt det hele. Piloten råbte: ”Jeg har den”, og flyet kom på plads igen. Det viste sig, at horisonten i bagsædet ikke virkede. Den var frosset fast i normalstillingen, og jeg var ved at flyve farten af flyet.

En anden KLA-flyvning startede med, at vi fløj til Lillebælt, gik syd på så lavt, som det var tilladt over vandene indtil Gedser, hvorefter vi gik længere ned og fløj til Bornholm. Pludselig var der en stemme: ”Hvor er I?”.

Det viste sig, at man ikke kunne se os. Vi svarede og fløj videre. Da vi kom til Bornholm, steg vi højt op og lavede et angreb på Bornholm og fløj med fuld fart mod Stevns og derefter hjem igen. Sådan!”

I sine år som flyvende tekniker opnåede Ar-



USAF F-16B block 1 #78-0091 from the 16th TFTS under landing på Hill AFB efter en MOT&E sortie.

no Dreyer sammenlagt ca. 300 flyvetimer med bl.a. F-100, Hawker Hunter og T-33. Men der blev også tid til at komme på en række ikke-tekniske kurser: I 1970 gennemgik han Flyvevåbnets berømte Instruktørkursus i Brande. 1975 blev det til et arbejdslederkursus, året efter på et ledertræningskursus, hvorefter han blev godkendt som lærer.

De var med i F-16 projektet

I september 1978 blev et hold flyteknikere sendt på et orienteringskursus om F-16 kampflyet, som Danmark sammen med Norge, Holland og Belgien i juni 1975 havde besluttet at anskaffe. USA havde allerede besluttet sig for købet. Herhjemme blev handelen til 2,4 mia. kr. kaldt "Århundredets Våbenhandel".

Arno Dreyer fortæller, at i 1978 kunne Flyvevåbnets flymekanikere søge om at komme til USA for at være med på F-16 projektet. Flyene var endnu ikke indført i USA. Det blev de først i januar 1979.

Arno søgte og kom med på det hold, der blev udtaget til at gennemgå F-16 motorkursus i USA. "Den 1. oktober 1978 rejste jeg og Hans Andersen fra Aalborg til Hill Air Force Base i Utah som medlem af F-16 MOT&E. Senere - i november - kom Kaj O. Jensen fra Skrydstrup også derover. Vi blev efterhånden 10 danskere ud af 120 teknikere fra fire nationer i MOT&E. Vi var tilknyttet projektet med at teste F-16 flyene frem til december 1980.

Købte en otte cylinders Mustang

Sammen med kollegaen, Kaj O. Jensen, fortæller Arno om det, de kalder en af deres største oplevelser i deres tid i Flyvevåbnet:

"Vi rejste jo over til det store ukendte, og vi havde vores koner med. Ja, de halvandet år i USA var både den største oplevelse og den største udfordring i vores tid i Flyvevåbnet.

Til start var vi syv danske teknikere, som sammen med de andre nationer var med til at teste flyet. Vi måtte selv lære, hvordan vil skulle begå os. Vi havde næsten ingen penge til rådighed. Vi fik 30 USD om dagen i time- og dagpenge til at klare os for. Det var til husleje, kost osv.", fortæller de i fællesskab.

"Jeg var så heldig at komme derover fire uger før de andre, så jeg kunne skaffe noget at bo i og en bil. Jeg og min kone var nødt til at skaffe os en bil. Ellers kunne vi ikke komme nogen vegne. Det danske forsvar havde jo ingen biler derovre. Vi skulle selv ud og købe en bil. Bilerne, man kunne købe, var jo "dollarbiler", men jeg skulle kun have en mindre bil. Så jeg købte en Ford Mustang til to personer.

Men de store biler blev jo dyre for amerikanerne. Mens vi var derovre, løb vi ind i følgerne af 1970'ernes oliekrise. Så da jeg skulle sælge min otte cylinders Mustang, var den svær at komme af med. De unge amerikanske soldater, som fik en meget lav løn, ville jo kun have biler med fire

cylindre. Nå, men det lykkedes til sidst”, fortæller Arno

Kaj kom til AWACS

”Amerikanerne kunne ikke rigtig vænne sig til, at vi var ”pot og pande” med de menige teknikere. Det var vi jo vant til derhjemme. En af de ting, der skete, da jeg kom til USA, var, at jeg i december blev udnævnt til midlertidig Chief Master Sergeant, fordi jeg var seniorsergent. Men det var ikke så heldigt; for min makker, den amerikanske leder af motorværkstedet, var ”kun” Master Sergeant. Og så var jeg jo over ham. Det var ikke så smart i det daglige samarbejde.

I en weekend i januar 1979 overværede vi en stor ceremoni, hvor US Air Force overtog sine F-16 kampfly”.

I løbet af 1980 var de danske teknikere med F-16-teamet i Holland, Danmark, Belgien og Norge for at teste flyene.

Efter oplevelsen i USA blev Arno Dreyer dokleder i Motorværkstedet fra januar 1981. I 1983 gennemførte han et samarbejds kursus. Sammen med øvrige ansatte i staten var Forsvarets personel blevet omfattet af et samarbejds cirkulære.

I januar 1986 blev Arno Dreyer kvalitetsinspektør på Flyvestation Skrydstrup, og i 1988 deltog han i et svensk kursus: ”Aviation Accident Investigation” i Stockholm.

Arno mindes tiden som ung i Flyvevåbnet:

”Vi havde det godt med sammenhold og fine mes-

seforhold. Der var eskadrilleånd. Vi mødtes over en ”onsdagsbajer”, inden vi kørte hjem. Jeg husker chefen for Eskadrille 730, Eggers (Valdemar Kay Henrik Eggers, senere oberst og direktør i Statens Luftfartsvæsen), som lige pludselig kunne råbe: ”Sidste mand ud af vinduet!” Den uheldige skulle så give en omgang til hele eskadrillen”, fortæller Arno.

Arno Dreyers kollega, Kaj O. Jensen, var hangarleder i 1992, da han som 46-årig blev opfordret til at gå på Flyvevåbnets Sergentskole. Herefter tog han VUT I og VUT II. I 2001 blev han udstationeret ved AWACS i Geilenkirchen, hvor han fik stillingen som shop chief.

”Det var en udfordring at være chef for personel fra 13 nationer. Der var også civil ansatte. Efter to år som chef for to ”shops” blev jeg leder af hele Strukturafdelingen ved AWACS. For mig var det helt unikt at skulle arbejde sammen med så mange forskellige nationer. Tjenesten i Geilenkirchen var ”toppen af kransekagen” i min karriere i Flyvevåbnet”, fortæller Kaj, som havde familien med til Tyskland.

Han havde også familien med i gruppen omkring de nye F-16 fly i USA i 1978-79, nemlig konen og deres børn på henholdsvis 13, 17 og ét år. ”Den mindste var der ikke afsat siddeplads til i flyet”, siger han og fortæller, at så måtte barnet hænge hos forældrene...

HL



Ove Winther Jensen (OWE)

har haft en lang og afvekslende karriere i Flyvevåbnet.

Han blev optaget på Flyveskolen i august 1952, og efter den videregående flyveuddannelse i USA fra februar 1953 til august 1954 kom han til ESK 729, hvor man da fløj F-84G.

I september 1955 blev han overført til ESK 723 og kom til at flyve Meteor Mk. 11, hvilket stod på indtil april 1957, da han blev optaget på Officersskolen.

Efter uddannelsen dér kom han i oktober 1958 til ESK 724 og fløj Hunter, indtil han fra september 1959 til maj 1960 var på uddannelse som "Maintenance Officer i USA. Derefter var han i et års tid i Våbenteknisk Afd. i Flyvemateriel Kommandoen. Fra december 1961 til december 1964 gennemgik han Forsvarsakademiets Våbenteknisk Kursus, hvorefter han fra januar 1965 til oktober 1968 var chef for Træningssektionen i Flyvertaktisk Kommando.

I oktober 1968 vendte han tilbage til praktisk flyvning i ESK 725 med F-100 og Draken. Det varede indtil oktober 1973, da han blev chef for Materielafdelingen på FSN Karup. Efter nogle måneders tjeneste i Flyteknisk Afd. i Flyvermateriel Kommandoen i 1979 blev han i september samme år chef for Materielafdelingen på FSN Skrydstrup - en stilling, som han varetog, indtil han i maj 1984 blev chef for Flyvestation Skrydstrup. Det var han så indtil pensioneringen i september 1993.



Foto: Jørgen Kølle

Første Taktiske Skydning

Efter endt uddannelse som ingeniør på Forsvarsakademiets våbentekniske linie blev jeg i januar 1964 tilkommanderet Flyvertaktisk Kommando som chef for Træningssektionen. Sektionen bestod af SAN, en værnepligtig ingeniør og mig selv. Kort efter at jeg var tiltrådt, kom chefen for Operationssektionen og proklamerede, at da jeg var våbenteknisk ingeniør, kunne Træningssektionen passende påtage sig at arrangere den planlagte øvelse med kast af skarp ammunition på Hærens skydeterræn ved Oksbøl. Det accepterede vi så.

SAN og jeg blev enige om, at der sådan set ikke var grund til at træne kast med skarp ammunition. Hvad der skete, efter at ammunitionen havde forladt flyet, var jo egentlig uinteressant for pilotens træning; men selvfølgelig burde man foretage afprøvning af den skarpe ammunition med jævne



mellemrum som en test af de enkelte ammunitionstyper, af deres virkning, af opladningsprocedurerne og af flyenes systemer; men skydeområdet ved Oksbøl var til rådighed for Flyvevåbnet 14 dage i august hvert år, og med de tanker, vi havde om kast af skarp ammunition, var et par dage rigeligt. Hvad så?

Her var der for alvor mulighed for, at jagerbomberenhederne (F-100) kunne øve taktiske anflyvninger og våbenaflevering mod noget, der lignede de mål, vi skulle angribe i krig og i et terræn, hvor målfatning var betydeligt vanskeligere end på skydebanerne på Rømø og Tranum. Hvis vi brugte øvelsesammunition, var vi ikke underlagt de særlige sikkerhedsbegrænsninger, der gjaldt for brugen af skarp ammunition i fred, og vi kunne øve koordinerede angreb, navnlig da området var så stort. I Vestjylland havde vi nogle ruter, hvor vi måtte flyve i 300 fod. Dem



Skydeterrænet i Oksbøl med udslidte køretøjer opstillet som mål.

hedsbestemmelser; men da vi forelagde det for staben, fik vi grønt lys for at sætte projektet i gang. Vi mødte stor interesse fra alle, der skulle involveres – Oksbøl skydeområde, flyvestationernes jordmaterielværksteder, der skulle opstille målene, Flyvematerielkommandoen, der skulle opstille og betjene pejlemateriel, luftværnsregimentet i Tønder, der gerne skulle stille nogle kanoner, og mange andre. Luftværnsregimentet måtte desværre meddele os, at de havde meget travlt, så de kun kunne stille to kanonbesætninger; men det måtte vi så klare os med.

Vi fastlagde et ca. 120 km langt og 80 km bredt område i Vesterhavet, startende vest for Hanstholm og sluttende ud for Ringkøbing. Området skulle jagerbomberne gennemflyve fra nord til syd og herunder forsøge at undgå at blive "skudt ned".

Målområdet efter et effektivt angreb.

kunne vi måske forbinde med skydeområdet, så der kunne blive tale om taktiske indflyvninger i 300 fod over en længere distance.

Og så begyndte fantasien at få frit løb. Kunne vi ikke få Hærens luftværnskanoner til at opstille omkring målene, følge flyene med kanonerne og foretage en bedømmelse af træffemulighederne overfor de angribende fly, og kunne vi ikke lade jagerbomberne flyve igennem et område patruljeret af luftforsvarsflyene (Hunter og F-104) inden selve indflyvningen til skydeområdet - så kunne forsvarerne trænes i at angribe og om muligt "nedskyde" (med foto) angribere, og jagerbomberne kunne forsøge at undgå forsvarerne og om nødvendigt manøvrere for at forsvare sig imod dem.

Det var jo noget helt nyt, og der skulle nødvendigvis indføres en række nye sikker-



Derefter skulle de samle sig i Ringkøbing fjord for at fortsætte i 300 fod til Oksbøl. I skydeter-rænet blev der pløjet et bælte, der fra luften godt kunne ligne en landingsbane, og for enden blev der opstillet nogle ud-



kanonerne markeret med store røde flager, der markerede "IKKE MÅL".

Vi blev færdige til tiden, og øvelsen gik i gang. Et par dage efter, da luftværnsregimentet havde hørt fra deres kanonbesætninger på Oksbøl, kunne de godt finde fire-fem

rangerede F-84. Andre steder i terrænet blev der opstillet udrangerede køretøjer, der skulle ligne transportkolonner, og atter andre steder blev der af gamle telefonpæle bygget artilleri- og missilstillinger. I god afstand fra målene og vel uden for den gældende sikkerhedsafstand for øvelsesvåben blev der forberedt stillinger til luftværns-

besætninger mere. Det var den mest realistiske øvelse, de havde været med til – måske lige lovlig realistisk på et vist tidspunkt, idet der faldt en øvelsesbombe ganske tæt ved en stilling. Vi havde ikke taget i ed, at sikkerhedsafstandene fra skydebanerne ikke var tilstrækkelige, når vi afleverede våben mod mål, der var sværere at få øje

Også helt nede på stranden foran klitterne var der opstillet mål, som de ses her med flyets målkamera.





De taktiske skydninger fik bevågenhed fra højeste sted. Her er det regentparret, der skriver i gæstebogen.

på end skydebanernes mål. Kanonbesætningerne blev flyttet længere væk!

Øvelsen gik rigtig godt og, alle var glade. Vi havde fået opstillet et mere realistisk trænings-scenarie uden at gå på kompromis med sikkerheden, og øvelsen blev endda også en årligt tilbagevendende begivenhed, hvor der til stadighed blev tilført nye momenter. Der blev indkøbt nogle ud-rangerede pramme, der blev lagt på stranden for at illudere landgangsfartøjer. Luftværnsgruppen opstillede et HAWK batteri, og så blev anvendelsen af jamming aktuel. Rygtet om øvelsen spredte sig efterhånden til de andre NATO-lande og medførte deltagelse af fly fra andre flyvevåbner. En af de mere spektakulære var deltagelsen af USAF Agressor Squadron. Langt senere deltog USAF deployerbare radarstationer og AWACS fly, og i Nordsøen kom der gang i tankning i luften.

Flyvevåbnets taktiske skydninger kom selvfølgelig aldrig til at kunne måle sig med USAF Øvelse "Red Flag"; men jeg er sikker på, at vi kom ind som en flot nummer 2.



Interessen for at deltage i de taktiske skydninger i Oksbøl har bredt sig ud over landets grænser. Man har f.eks. kunnet se tyske Tornado-fly og deployerbare amerikanske radarstationer.



Blandt de hjemlige enheder var Nærluftforsvaret en sikker deltager - her under en effektiv sløring.





Indfasning af F-35 Draken

Af Ove Winther Jensen

En af de mest spændende opgaver i Flyvevåbnet er som eskadrillechef at komme til stå for indfasningen af et nyt kampfly. Jeg var så heldig at blive tilkommanderet Eskadrille 725 som chef i oktober 1968, kort tid efter at det var blevet besluttet at indkøbe den svenske Draken til levering i 1970. Det var allerede blevet bestemt, at flyene skulle afløse F-100 i Eskadrille 725.

I efteråret 1969 afleverede vi vort materiel. Vore teknikere og piloter, der ikke skulle deltage i den indledende omskoling, blev midlertidigt over-

Med den nye flytype i ryggen. OWE ses længst til højre.



flyttet til Eskadrille 727. For piloternes vedkommende var det NOL, RIS, DEN, BAY og mig selv, der skulle starte eskadrillen op på den operative side, samt VIT og VAD, der skulle flyve modtagelseskontrol på flyene, når de blev leveret af SAAB.

Vi blev sendt til Malmslättbasen F-3 ved Linköping i februar 1970 for omskoling på svenske Draken (J-35D'ere). Basens chef Överste Knutzon var begejstret for at have danskere hos sig. Han havde under krigen været sammen med piloterne fra Den Danske Brigade, og det havde han været meget glad for, og pludselig gik det op for os, at grunden til at danske og svenske piloter havde tre-bogstavsnævne var, at det havde Den Danske Brigade bragt med hjem fra Sverige efter krigen.

Efter omskolingen tog NOL, RIS, DEN og BAY til F-16 ved Upsala for at blive uddannet til instruktører, medens VIT og VAD overgik til SAAB. Selv vendte jeg tilbage til Karup for at holde et overblik over uddannelsesaktiviteten, mens jeg indimellem tog tilbage til F-3 for at vedligeholde status på J-35. Midt i juli samledes vi alle igen på F-3 med ABA, chefen for den svenske enhed, der havde omskolet os. Han var blevet ansat som konsulent for eskadrillen. Sammen omskoledede vi til det danske Draken fly, og den 1. september fløj NOL, DEN og jeg de tre første fly til Karup. Dagen efter blev flyene overdraget til 725, og nu begyndte en meget travl tid.

Indledningsvis skal man vide, at den danske Draken var bygget ret forskellig fra den svenske



002 - 003 - 004

J-35, som var bygget til luftforsvar. BAV, som havde testet J-35 inden købet, havde oplevet stabiliteten ved moderate hastigheder som kritisk, især med udvendig bevæbning, hvilket jo er helt uantageligt for en jagerbomber, og F-35, som den danske Draken blev døbt af Flyvevåbenet, skulle jo netop have en rolle som jagerbomber. Det betød selvfølgelig, at den skulle kunne bære større

last og have mere brændstof ombord, men også, at det var nødvendigt at ændre på flyets manøvreegenskaber. SAAB ændrede således tyngdepunktets placering og størrelsen af den kunstige modstand i forhold til styrepindens bevægelse, men indbyggede desuden en kunstig indikation af den kritiske indfaldsvinkel ved i styrepindens håndtag at indlægge en lille plade, som slog piloten i hånden, når han nærmede sig stall. Tidens hurtige jagerfly har jo ringe eller ingen naturlig indikation før stall og dermed ingen naturlig advarsel om, at flyet er ved at gå ud af kontrol, og

Den 1. september 1970 ankom de tre første F-35 Draken til Flyvestation Karup.





I modsætning til de svenske Draken, der var bygget som rene luftforsvars-jagere, var den danske F-35 udgave beregnet til rollen som jagerbomber.

det var også var tilfældet for Draken, især ved lavere hastigheder.

Flyvertaktisk Kommando (FTK) var af den opfattelse, at vi skulle gøre som det svenske flyvevåben, hvilket bl.a. ville medføre, at vi skulle udføre angreb mod jordmål med Mach 0,9, hvilket var en helt uantagelig hastighed, når man skulle opnå målfatning. Denne opfattelse var baseret på den svenske erfaring med J-35 forårsaget af den begrænsede stabilitet, der begrundede den meget høje hastighed; men F-35's stabilitet var jo ændret! Eskadrillen fik nødtvungent lov til at eksperimentere med, hvilke hastigheder der skulle anvendes under forskellige forhold, og i eskadrillen blev vi enige om, at 450 knots gav rimelig margin – det var 30 knots højere end den anvendte på F-100.

Og så var der minimumshastigheden under instrument-forhold – her stødte vi igen på problemet med den begrænsede stabilitet. Hastigheden var i Sverige 200 knots, hvilket medførte, at laveste skygrænse, som man kunne acceptere, var 400 fod, når man skulle nå landings-hastighed inden landingsbanen. Svenskerne havde i øvrigt ingen to-sædede Draken undtagen på Uppsala, som havde omskolingsenheden til J-35, og det var således meget svært for dem jævnlige at kontrollere piloternes instrumentflyvnings-niveau. I eskadrillen mente vi, at F-35 ikke var sværere at flyve under instrumentforhold end F-100, så vi anvendte en instrumentindflyvnings-hastighed, der var 20 knots højere end landingshastigheden ligesom på F-100, vel vidende, at vi inden for et

år ville få vore egne to-sædede fly at træne instrumentflyvning i. Da de var ankommet, kunne vi demonstrere for flyvestationens operationsofficer, at vi havde styr på det, og sammen med flyvestationen kunne vi så overbevise Flyvertaktisk Kommando om, at laveste skygrænse kunne sænkes til 200 fod, som det gjaldt for vore andre flytyper.

RIS og jeg udførte en mængde forsøgsskydninger for Flyvematerielkommandoen; for ganske vist havde SAAB garanteret, at ammunitionen forlod flyet, når man trykkede på de rigtige knapper; men hvor den ramte, var det danske flyvevåbens egen sag. For at verificere indflydelsen af flyets aerodynamik på våbnenes ballistik kastede vi alle former for øvelses- og skarp ammunition under nøje kontrollerede forhold i skydeområdet ved Sjællands Odde. Prøverne blev afsluttet således, at vi i sommeren 1971 kunne indlede den almindelige skydetræning i eskadrillen.

Der var utallige forhold som de ovenfor nævnte, der skulle tages stilling til og ændres på. Tag bare omskolingsprogrammet for slet ikke at tale om programmet for træning i operativ flyvning. Det var egentlig FTK, der skulle udforme disse programmer; men de havde ingen viden om Draken, så det var overladt til os at udarbejde dem, hvorefter FTK autoriserede dem. Der var selvfølgelig ikke mangel på forskellige overbevisninger mellem os i eskadrillen om, hvordan tingene skulle gøres; men i mine øjne skulle vi helst nå til enighed og især til enighed om, at det, vi besluttede, skulle fastholdes, indtil vi efter diskussion eventuelt ændrede på noget. Tro mig – det er ingen let sag mellem så kompetente, selvbevidste og erfarne svende. Lange, ophidsede diskussioner - og manglende enighed betød af og til, at jeg som chef bare til sidst måtte afgøre sagen; men vi vidste alle, at det var spillets regler, og at sådan måtte det være.

Omskolingen begyndte selvfølgelig med de piloter, vi havde udlånt til 727; men de var ikke mange. I november 1971 blev eskadrillen meldt operativ med i alt 17 piloter. Måneden efter modtog vi det første to-sædede fly, og scenen var sat til at modtage de først piloter direkte fra Træningseskadrillen. Dermed var vi ved at blive en normal eskadrille, og i juni 1972 havde vi vores første TACEVAL, som vi bbestod.

Efterfølgende optrådte eskadrillen ved en våbendemonstration, afholdt af Flyvevåbnet på Jægerspris skydeterræn. Vi anfløj med fire fly i lav højde bevæbnet med hver 6 raketpods med hver 19 stk. 2,75 inch øvelsesraketter - altså 114 raketter hver – og det var noget, vi ikke havde prøvet før. Vi trak kort op for at få målfatning og dykkede så ned mod hver sin skive på omkring 4x4 meter. Jeg affyrede alle mine raketter samtidig i ca. 300 meters højde, hvorefter alt forsvandt foran mig i røgen fra raketmotorerne. Vi trak

skyndsomt op og dykkede derefter ned i lav højde og forsvandt. Nogle dage efter modtog vi et stykke pap på ca. ½ x ½ meter fra skydeterrænet. Det var det største stykke, man kunne finde, og i randen var der aftegning af hullerne fra 3 raketter. Vi var ret stolte af vore fly.

I oktober 1973 var det slut for mit vedkommende. Jeg fratrådte som chef og blev ansat som chef for Materielafdelingen på flyvestationen. Jeg har været ansat i Flyvevåbnet i 41 år og har haft en fantastisk tid hele vejen igennem sammen med en utrolig mængde dejlige kollegaer. Alligevel står tiden som chef i 725 som noget helt specielt med albuerum til at gøre det, jeg anså for rigtigt, og sammen med mennesker, der ville det samme som mig – ikke kun piloter, men også teknikere og det øvrige personel i eskadrillen.

Pr. 31. december 1993 var Draken-epoken i det danske flyvevåben slut.

Egentlig var det forudset, at de danske Draken kunne have gjort tjeneste til midten af 1990'erne; men p.gr.a. den politiske udvikling i Centra- og Østeuropa blev det politisk besluttet at udfase en Draken-eskadrille med udgangen af 1991. Blandt andet på grund af ESK 729's recce-rolle faldt valget på ESK 725; men to år senere blev også ESK 729 nedlagt.

I forbindelse med nedlæggelsen af ESK 725 fik chefen for Materielafdelingen, oberstløjtnant J. Orfelt, den idé, at det kunne være interessant at få et billede af hele flyflåden, inden ca. halvdelen af dem lidt efter lidt ville blive taget ud af drift. Resultatet ses her på billedet. Der er 41 fly.



Den ku' mere end simulere

Af Ove Winther Jensen

I 1974 blev jeg overført fra stillingen som chef for Eskadrille 725 til stillingen som chef for Materielafdelingen på FSN Karup. Jobbet i Materielafdelingen blev utroligt spændende; men heldigvis kunne jeg fortsætte flyvning på Draken som prøvflyver og hjælpe til som omskolings-instruktør, for flyvningen ville jeg nødtigt slippe.

Vedligeholdelse af fly er jo baseret på forebyggende vedligeholdelse. Man kan ikke bare køre ind til siden og vente på Falck, hvis noget går galt under flyvning, så man inspicerer for revner m.m. og udskifter komponenter med bestemte intervaller. Navnlig på Draken var "udskiftning af komponenter på tid" en meget væsentlig del af eftersynene, og for at holde styr på, hvornår "tidsbestemte komponenter" skulle udskiftes, førte man et større bogholderi, hvor tiden for hver enkelt flyvning blev indført på kartotekskort for de enkelte fly og komponenter dagligt. Et ubeskriveligt kedeligt arbejde, hvilket uvægerligt førte til fejl.

På elektronikværkstedet stod Draken-simu-

latoren, som af forskellige årsager kun kunne bruges en begrænset del af tiden. Alligevel skulle der elektronikteknikere til med specialuddannelse på computersystemet. Simulatoren stod stille en stor del af tiden, og specialisterne havde i perioder ikke meget at lave, så jeg gik ned til dem og spurgte, om de ikke kunne lægge et program ind i computeren, så vi kunne holde styr på tiderne på fly og komponenter, hvis vi blot hele tiden indførte den flyvetid, det enkelte fly fløj. Det syntes de lød vældig spændende, og efter et par uger var de klar til at indlægge kartotekskortene i computeren; men så opstod der et problem. Computeren kunne ikke leve med, at den samme komponent sad i flere forskellige fly. En lang række fejl indført på et eller andet tidspunkt dukkede jo pludselig op, og vi måtte efterfølgende indføre et system, hvor fly, der kom til eftersyn, fik kontrolleret serienumre på de komponenter, der var fejlindført. Det var en ubeskrivelig forbedring af data i den tekniske administration.





Instruktørens kontrolpaneler.

Det var jo spændende, og driftssektionens personale og elektronikteknikerne fik blod på tanden. Fly (og motorer og meget dyre komponenter) skal til større eftersyn med bestemte intervaller, og det kan ikke nytte, at de skal til eftersyn på samme tid. Dels vil der så ikke være noget at flyve med, og dels er der kun et begrænset antal dokke med kvalificeret mandskab til rådighed, så flyene vil komme til at stå at vente på eftersyn. Det er kort sagt uhyre vigtigt at kunne præsentere oversigter, der på en simpel måde anskueliggør forløbet af udflyvning af flyene (og andet) til eftersyn, således at brugerne kan inddrage disse forhold i den daglige drift. I vores computertidsalder er det ikke det store problem at præsentere sådanne data "real time"; men på den tid var det et stort arbej-

de, som på grund af omfanget kun kunne finde sted en gang om måneden. Efter nogen tid kunne simulator-specialisterne forelægge disse opdaterede grafikker (kaldet slidkurver) lige så tit, vi ønskede det.

Senere som chef for Materielafdelingen på Skrydstrup, da F-16 blev indført, oplevede jeg, at Flyvemateriel Kommandoen indkøbte og installerede computere, for at vi kunne få præsenteret de informationer, som Draken-simulatoren havde kunnet levere i Karup.

Det er langt fra den eneste gang, jeg har oplevet, at vi i det danske flyvevåben på grund af vores ringe størrelse har været langt fremme, fordi vi har kunnet undgå store, indviklede beslutningsprocesser.



Den Centraliserede AmmunitionsTjeneste (CAT)

Af Ove Winther Jensen

Når man i anledning af jubilæet vil prøve at give et indtryk af Flyvevåbnets virksomhed igennem årene, kommer man ikke udenom at omtale Den Centraliserede AmmunitionsTjeneste, også kaldet "CAT".

Når kampflyene - og især jagerbomberne - går i krig, opstår der et enormt behov for ammunition - et behov, der ikke eksisterer i fredstid. Ved den almindelige skydetræning med jagerbomberne opladedes der i min tid standard med 4 stk. 30 kg øvelsesbomber, 2 stk. 2,75 tommers øvelsesraketter og 100 stk. 20 mm øvelsespatroner. Dermed kunne man gennemføre de angrebsprofiler, der krævedes af træningsprogrammet og få dokumenteret den træfning, der krævedes for at oprettholde "fuldt operativ" status. Dagligdagen drejede sig således om at den enkelte enhed skulle oplade 4 fly 3 gange på en dag et begrænset antal dage om året, og dette klarede et par autoriserede våbenteknikere med hjælp fra et mindre antal værnepligtige assistenter indenfor enheden.

Problemerne opstod imidlertid, når "alarmer" lød, f.eks. under de nationale alarmeringsøvelser, hvor flyvestationen måske blev alarmeret midt om natten. Alt personel skulle stille, og alle fly skulle oplades med fuld krigsopladning indenfor 12 timer. Nu gjaldt det ikke længere 30 kg øvelsesbomber, men typisk 750 lbs. bomber klargjorte og leveret over en længere strækning fra ammuni-

onsdepoterne, og der var nu også tale om fuld opladning med kanonammunition. Oprindeligt klarede hver eskadrille sin opladning med de få våbenteknikere, der var tilkommanderet eskadrillen, og flyvestationens våbenværksted klargjorde og leverede ammunitionen til eskadrillerne; men naturligvis forekom der flaskehalse i processen, og tanken om central styring opstod og dermed oprettelse af en centraliseret ammunitionstjeneste (CAT), som styrede opladningshold, transporthold og klargøringshold og kunne omfordele hold og mandskab.

Problemerne var endnu mere udtalte under TACEVAL, når man skulle demonstrere opladning i forbindelse med simulerede "skarpe" operationer. Der skulle bruges rigtig mange personer – personer, som vi ikke havde mulighed for at beskæftige i fredstid. Det var selvfølgelig tanken, at hjemsendte værnepligtige, der havde været beskæftiget som assistenter for våbenteknikerne, skulle udgøre denne styrke. Den var jo imidlertid ikke til stede, når NATO ønskede at få demonstreret opladningskapaciteten, og de få gange vi i forbindelse med genindkaldelser havde tilstrækkeligt med værnepligtige, kneb det med at fremskaffe de nødvendige kvalificerede holdførere.

På et vist tidspunkt gav vi os til at uddanne de helt unge flyteknikere som menige CAT-hjælpere således, at vi kunne stille flere CAT-hold under almindelige øvelser, hvor arbejdet i flydokkene gik lidt i stå på grund af øvelsesforhold. CAT-tjenesten kunne dermed bedre træne styrin-

Der er rigtig mange ammunitions-typer at holde rede på i forbindelse med den moderne jagerbomber.





gen af en større styrke. Selv havde jeg forventet, at de unge flyteknikere ville være trætte af at skulle agere værnepligtige; men de foretrak imidlertid denne rolle frem for at gå ledige i dokkene under "krigen", hvilket igen førte til, at vi uddannede nogle af dem som holdførere, og det var en succes.

I min tid som flyvestationschef fik jeg lejlighed til at opleve en TACEVAL i forbindelse med genindkaldelse, og det var en fryd at opleve, hvordan CAT-tjenesten håndterede opladningerne. Alle fly skulle oplades halvt og derefter afl-

des, før de efter et - alt i alt realistisk tidsforbrug - kunne starte på deres mission. Ammunitionen skulle tilbage til ammunitionsdepoterne og klargøres om, før den atter kunne føres frem til en ny opladningscyklus. Det var en fryd at tale med de genindkaldte værnepligtige efter øvelsen. De havde virkelig følt, at det hele havde fungeret, og de syntes, at de havde fået en hel masse ud af øvelsen. Selv TACEVAL-holdet var rimeligt tilfredse – i hvert tilfælde på det område, hvilket de ellers kun nødigt giver udtryk for.



CAT-hold i funktion under en TACEVAL, nøje overvåget af evaluatoren.



Et liv med våben



Erik Bjerring

har ikke tal på, hvor mange gange han har opladet fly med bomber, raketter og ammunition til maskinkanonnen.

Han begyndte i 1954 i våbentjenesten, hvor arbejdsmiljøet dengang ofte lod noget tilbage at ønske.



Erik Bjerring arbejdede i ti år i Eskadrille 727 med flytyperne F-84 og F-100. Han og kollegerne holdt til i Hangar 9 på Flyvestation Karup.

”Vi var fem-seks faste våbenfolk og havde tolv værnepligtige til at hjælpe os med at oplade flyene. Ud over det med våbnene var vi også teknikere på katapultsædet.

I 1960'erne – i F-100 tiden – benyttede man en Dodge-jeep til opladning af flyene. Der blev bygget en platform på kølerhjælmen, hvor ammunitionsboksene stod, når flyene skulle op- eller aflades. Det var nok ikke helt efter loven, men højere oppe i systemet havde man bestemt, at de originale opladningskøretøjer kunne spares til fordel for andet materiel. Det kostede mig og mange andre en dårlig ryg.

I dag står den Centraliserede Ammunitions-Tjeneste (CAT), som tjenesten har heddet siden 1962, for al op- og afladning af flyene, mens en eskadrilles våbenfolk står for våbensystemernes

og katapultsædernes vedligeholdelse på eskadrilleniveau.

I 1966 kom Erik Bjerring til Eskadrille 729, som fire år senere modtog deres første Drakenfly. Det nye fly erstattede F-84RF'eren som fotofly.

Den nu pensionerede seniorsergent kom i 1982 til at arbejde med chaff og flares, som er henholdsvis aluminiseret glasfiber og ildkugler, der skal vildlede radar- eller varmesøgende missiler. I 1988 var han med til forsøgsflyvninger i England, hvor flares skulle monteres i C-130 Herculesflyet. Projektet lykkedes, og i dag er besætning og passagerer på danske Herculesfly beskyttet, når de flyver rundt i områder, hvor der findes en reel missiltrussel.

ABN



Våbenmekanikeren er et kendt ansigt



Alle kender våbenmekanikeren, for alle har - med et mere eller mindre nervøst blik - kigget ham over skulderen, når han har foretaget eftersyn af soldaternes personlige håndvåben.

*Nu pensionerede **John Ib Larsen** har gennem årtier været våbenmekaniker på Flyvestation Værløse.*

”Jeg har repareret jagtgeværer, siden jeg var helt ung, og da værnepligten var aftjent, blev skæbnen, at jeg landede på våbenværkstedet”, fortæller han.

To seniorsergenter lærte ham op, og siden er han blevet specialist inden for alt, hvad der har med håndvåben at gøre. Han har altid godt kunnet li’ at komme på skydebanen, når lejlighed har budt sig, og hans blik stråler nærmest, mens han taler om det gode gamle Garand-gevær.

Våbenværkstedet på Flyvestation Værløse havde ansvaret for Flyvevåbnets håndvåben øst for Storebælt. Også radarstationen på Færøerne hørte med.

”Gennem årene er det blevet til ufatteligt mange ture rundt om til tjenestestederne. Jeg husker i 1972, hvor vi var kommet til Radarhoved Skovhuse på Sydsjælland, hvorefter sneen begyndte at vælte ned. Vi sad otte dage i Skovhuse og var sneet inde. Det lærer man folk at kende af”, siger John Ib Larsen.

Når våbenmekanikeren kommer rundt til tjenestestederne, kender de fleste ham. Men det er ikke altid omvendt.

”Jeg kigger kun på geværet og ikke på manden som sådan. Jeg kan sige, at førhen var folk meget omhyggelige med at pleje deres personlige håndvåben. Men jeg synes, at i dag, hvor folk rent faktisk skal i krig med deres våben, da tager mange ofte lidt løsere på det”, forklarer John Ib Larsen, men tilføjer, at han alligevel har samlet sig et stort netværk i Flyvevåbnet.

ABN

Så er der våbeneftersyn!



Afvisningsberedskab med F- 16 på Flyvestation Skrydstrup gennem tiden



Oberst Michael Fleischer

startede på Flyveskolen på Avnø i 1969 og fik sin fortsatte flyveuddannelse på Moody AFB i USA.

I 1971 blev han udnævnt til sekondløjtnant og kom til at flyve F-100 på Flyvestation Karup. I 1974 flyttede eskadrillen til Skrydstrup, og Fleischer fulgte med dertil.

Årene 1975-77 blev tilbragt som elev på Flyvevåbnets Officerssskole, og efter afsluttet uddannelse dér kom han tilbage som pilot til Flyvestation Skrydstrup, hvor flytøpen nu var F-16. I 1980 blev han udnævnt til kaptajn.

Efter stabstjeneste i Flyvertaktisk Kommando i 1985-86 valgte han for en tid som så mange andre at prøve tilværelsen i den civile luftfart, og i årene 1986-89 var han pilot og kaptajn i Maersk Air/Star Air; men han bevarede dog stadig kontakten til Flyvevåbnet som reserveofficer, og i 1990 vendte han tilbage som major og blev chef for ESK 730.

I 1992 blev der igen kaldt på ham til stabstjeneste i FTK og i årene 1994-98 som chef for Operationsafdelingen på FSN Skrydstrup. I 1994 kom udnævnelsen til oberstløjtnant, og den blev fulgt op med en udnævnelse til oberst i 1999.

I 2001-04 var Michael Fleischer chef for Flyvestation Skrydstrup, hvorefter han frem til pensioneringen i 2008 gjorde tjeneste som "branch head" Air Support, A-3 ved CC-AIR Ramstein.



I mange år var det Hawker Hunter, der klarede afvisningsberedskabet - i hvert fald i dagtimerne; men den havde sine svage sider - ikke mindst mangelen af en radar.

trak beredskabet fra eskadrillebygningen. Når ESK 724 havde vagt, dækkede de sammen med F-104 på Aalborg AVB for hele Danmark. ESK 724's Hawker Hunter var ikke "voldsomt godt" udstyret med instrumenter og systemer, og især manglede den en radar. Den fløj derfor ikke AVB om natten. Piloterne i ESK 724 var dygtige til luftforsvar/luftkamp, som var deres absolutte spidskompetence. Når Hunteren var parret op med F-104, var de meget farlige at have som modstandere. Hunteren drejede på en tallerken og havde relativ god motorkraft. F-104 havde radar, fløj med stor hastighed og kunne som ingen andre manøvrere i det vertikale plan. Så med hjælp fra en god jagerkontrollør på en af de mange radarstationer var det bedste, en modstander kunne gøre, at "løbe" væk.

Den 6. juli 1983 blev AVB-opgaven fordelt mellem Flyvestation Aalborg og Skrydstrup. Det var ikke noget, vi "menige" piloter havde indsendt ansøgning om til Flyvertaktisk Kommando (FTK). Vi syntes derimod, at opgaven lå fint hos "dem" på Aalborg. Så var der også noget, de kunne lave til gavn for Rigets luftforsvar. Ikke dermed forstået, at de ikke kunne andet, men når de nu var så begejstrede for luftforsvar, hvorfor skulle vi så "tage" deres arbejde. Nå, som alle ved, var der klogere folk end os "menige" på Skrydstrup, så derved blev det. Selv om vi fik visse input fra Aalborg, så var det jo ikke noget, vi kunne bruge, mente vi. I vanlig stil startede vi derfor med at

Jeg er af redaktøren at dette skrift blevet bedt om mine betragtninger i forbindelse med oprettelsen og gennemførelsen af Afvisningsberedskabet (AVB) på Skrydstrup fra 6. juli 1983.

I tidernes morgen havde Eskadrille 724 (ESK 724) et primært dagberedskab, kaldet O 2. De



Nu er det F-16, der har overtaget beredskabet. I modsætning til Hunter'en har den alt, hvad der kan gøre den effektiv til opgaven.

genopfinde (næsten) det varme vand. Ved siden af den operative opgave, der var den letteste at overskue, var arbejdstidsregler til diskussion/drøftelse med stationschefen. Vores talsmand, salig GON, var til flere møder med BAV. Flere af de piloter, der skulle til at deltage i vagten, ville

Hurtig udrykning - denne gang dog ikke i pyjamas.



ikke arbejde efter samme arbejdstidsregler som piloterne på Aalborg. Nå, efter en del palaver og flere møder med BAV fik GON de sidste ord: "Javel Hr. Oberst". Tjenesten blev fra 0830 til 0830 næste dag. Dog måtte vi hvile om natten. Det vil sige, at vi kunne lægge os og "strække" tiden, fra alarm gik til airborne, til 10 minutter. I øvrigt så sov man som et barn på AVB. Jeg tror den dag i dag, at der var en gaslækage i bygningen. Det, at vi måtte hvile, fik dog ingen betydning i de ca. tyve år, jeg deltog i AVB. Vi var altid i luften på den givne tid. Dog var der fra tid til anden ret langt fra formationsføreren til nummer to, når vi climbede østpå til standardhøjden, Flight level 380. Som en af mine venner senere forklarede efter flyvningen: "Jamen FLE, jeg skulle jo lige børste tænder". Det sprang han over derefter. I hvert fald når han havde vagt sammen med mig.

Apropos, så gik der en historie fra ESK 724's dage. De to piloter blev alarmeret/scramblet lidt før solopgang en tidlig sommermorgen. Det var normalt noget, der skete for at checke deres beredskab, men det betød "aldrig" flyvning. Denne famøse morgen løb de til deres respektive fly og checkede ind. Til deres store overraskelse blev de scramblet på en østlig kurs. Efter nogen flyvning over Østersøen måtte de afbryde missionen og gå til Værløse for at få brændstof. Da de var kommet lidt pludseligt ud af fjerene, havde den ene troet, at det var et normalt check, så han var stadig i pyjamas med hjelm og redningsvest. Hans makker måtte derfor tanke begge fly, medens han sad med sædet i bund, så teknikerne på Værløse ikke så pyjamassen. Efter optankning fløj de uden bemærkninger tilbage til Skrydstrup. Det forlød i mange år bagefter, at han betalte mange øl til makkeren for at holde kæft. Ja, ja, det er sikkert en "vandrehistorie".

Nå, som nævnt så blev det vores tur i juli

1983. Vi blev briefet mange gange og havde flere test, så vi var klar til den nye opgave. På trods af dette var vi lidt usikre på opgaven, men hvis dem fra Aalborg kunne finde ud af det, så var det nok ikke så svært. Skrydstrups call sign var Silver. Når vi blev scramlet, var ordren: "Silver, scramble". Under fredstid og normal øvelsesflyvning var denne ordre efterfulgt af ordene, "exercise, exercise, exercise". Hvis der kun blev sagt "Silver, scramble", så var det HOT og "alvor". Dette var ensbetydende med en skarp situation, hvor ALT kunne ske. Vi var under den kolde krig til fulde klar over, at det altid kunne få ultimative følger at flyve ud i Østersøen på en HOT mission. Det var vores job, og det skulle vi løse. Jeg tror ikke, at nogen af mine kammerater forlod F-16 p.g.a denne risiko; men vi talte dog om det i ny og næ.

Det var en af de første AVB vagter på Skrydstrup. Det var i hvert fald min første vagt, og jeg var formationsfører. Så midt på "svarte natten" kom alarmeren "Silver scramble". Mine ører var tip top tunede, men "damen", der scramblede på højtaleren, sagde ikke "exercise, exercise, exercise". Jeg tænkte, det var mig, der i kampens hede ikke havde hørt ordentligt efter - det var sket en gang før i mine dengang 14 år i Flyvevåbnet, så vi tordnede af sted med høj puls. Dengang var der selvfølgelig forskel på en HOT mission og en træningsmission, hvad angår opsætning af våbensystemet osv. Under climb mod Østersøen spurgte jeg min kammerat i den anden F-16: "Hvad sagde hun?" Svaret var: Hun "glemte", exercise". OK, så var det det. Da vi kom på en anden



Min wingman lavede et rul!

ringede jeg/vi til duty controlleren og snakkede om scramblingen. Han lyttede til båndet og sagde; "Ja, det var en fejl, men det fik jer op på dupperne, ikke". De folk på radarstationerne har nu altid været så "dygtige".

Ellers var AVB jo en god vagt, og man fik snakket med sine kollegaer på en anden måde i de 24 timer, man var sammen. På Skrydstrup blev vi aldrig gode til det med de kulinariske retter. Det talte de altid om på Aalborg. Vores standardmenu bestod af madpakke til frokost og en halv grillstegt kylling med pommes og agurkesalat fra KFUM til aftensmad. Super. Nu var jeg A-officer, og ud over min løn og den høje agtelse, jeg havde hos mine kammerater, der "blot" var kontraktansatte for de flestes del, så betød den flotte titel, at vi få A-officerer ikke fik vagttillæg. Efter en del palaver fik vi tildelt et mindre vagttil-

frekvens, virkede det, som om alt var fryd og gammen. Nu var det første gang på AVB, så hvad ved bønder om agurkesalat!!!

Efter et par radio-kommunikationer og adskillige sømil nærmere operationsområdet spurgte jeg forsigtigt "Confirm HOT", hvortil jagerkontrolleren svarede "NEGATIV". Min puls røg fra 180 til 60, og sveden forsvandt. Jeg kiggede på min wingman, og han lavede et rul. Han havde det på samme måde, hvilket han bekræftede, da vi debriefede efter landing. Derefter

Onsdag morgen mellem 0730 og 0830, når AVB-vagten skule overtages, var næsten hver gang træls.



læg. Efter skat var det i 1983/84 25,00 kr. Det samme, som grillkylling med pommes kostede. Ja, det var bare så stort. Oven i dette var der mulighed/chance for om 20-30 år at blive oberst eller mere. Ja, arbejdsglæden og det gode humør kunne ingen tage fra os, og så var det ydermere skattefrit.

Når vi delte vagten med Aalborg, var der megen



Det danske AVB var ikke den eneste spiller i luftrummet over Østersøen. Jævnligt mødte man kollegaerne fra Øst som her i en sovjetisk Foxbat. De danske piloter medbragte normalt et håndholdt kamera og kunne bringe nogle gode og ofte interessante billeder med hjem fra møderne derude.

matematik involveret i vagtplanlægningen. Vi synes, at Aalborg slap for nemt og altid undgik f.eks. jule- og nytårsvagterne. Enkelte gange var der lodtrækning, og – ja, rigtigt gættet, kære læser – den vandt Aalborg også. Når antallet af uger over året skulle fordeles, indgik antallet af kvalificerede piloter henholdsvis på Aalborg og Skrydstrup som en faktor. Her var der rige muligheder for at ”snyde”. Det kunne ske, man glemte at tælle en pilot på et længerevarende kursus med. Nu var Flyvevåbnet ikke større dengang, end at når manden på kursus var hjemme og flyve, ja så blev han hørt på frekvensen, og så startede balladen om fordelingstal igen. Jo det var muntre tider.

Overdragelsen af ugevagten skete oftest onsdag kl. 0830. Det var næsten, som om vi hver gang fik uvarslet alarmering. Tirsdag eftermiddag skulle flyene sættes op, dvs. armeres og konfigureres, så både de ”hotte” fly og reserveflyene var klar i AVB området; men det var kun i teorien, det gik sådan. Den tiltrædende vagtholdsleder måtte derfor i gang med råben og skrigen, kun afbrudt af meget korte perioder med tigger og manipulation. Når så det famøse tidspunkt kl. 0830 indtraf, ringede man med rolig stemme til Wing Ops og meldte klar. Derefter ringede man til duty controlleren og meldte klar samt afgav ønske om dagens øvelsesflyvning. Denne time mellem mødetidspunktet kl. 0730 og 0830 om onsdagen var næsten hver gang træls. Da jeg senere blev stationschef og så sagen lidt fra den anden side, var det dejligt at konstatere, at alt var ved det gamle.

De omtalte duty controllere på den vagthavende radarstation var oftest meget fleksible og lod os flyve på de tidspunkter, vi ønskede. Missio-

nerne gik jo for det meste til Østersøen for at vise flaget. Udflyvningen skete oftest i stor højde både for at spare brændstof, men også for ikke at genere ud- og indflyvningen til København. Ude i Østersøen var det radarstationen på Bornholm med call sign ”Icecap”, der tog over. Jeg kan ikke huske en øvelsesflyvning i Østersøen, hvor Bornholm og tit Christiansø ikke blev rundet.

Få gange skete det, at vi blev scramblet ”HOT”, og så gik det i efterbrænder mod målområdet. Kun yderst sjældent gik vi supersonisk. Når vi blev scramblet HOT, var det på baggrund af indikationer/oplysninger, som tvang duty controlleren til at reagere resolut og hurtigt. Nogle gange fik vi bagefter en forklaring, men selvfølgelig ikke hver gang. Vort job var at være politikens/ Forsvarets forlængede arm. Vi var ikke beslutningstagere.

Nu var Flyvevåbnets repræsentant, AVB, jo ikke den eneste spiller i Østersøen i 80’erne. Under den kolde krig holdt vi naturligvis øje med hinanden. I langt de fleste tilfælde forløb møder med modparten (russerne, polakkerne og østtyskerne) fredeligt, ja næsten kammeratligt. Vi interceptede modparten og hilste, og de vinkede tilbage. Jeg kender kun til ganske få tilfælde, hvor situationen blev truende, men det gik aldrig galt. De få tilfælde, jeg kan huske, var det altid østtyskerne, der provokerede/truede. Efter murens fald har jeg ved et par lejligheder haft besøg i mit hjem af polske piloter, der deltog i det polske AVB i 80’erne. Deres forklaring om polsk AVB var meget lig mine oplevelser. Vi var modstandere, og måske skulle vi en dag slås, men indtil da kunne vi respektere hinanden og opføre os korrekt. Som afslutning på



Her gjaldt mødet et sovjetisk bombefly med NATO-kodenavnet Badger.

min karriere i Flyvevåbnet var jeg på Ramstein, Tyskland. Der havde jeg en forhenværende østtysk pilot i min afdeling. Han var nu tysk oberstløjtnant med mange timer på MiG-21 i bagagen. Og mange vagter i østtysk AVB. Han fortalte, at de indtil murens fald var af den bestemte opfattelse, at vi ville angribe any time. Efter murens fald og besøg i Vesttyskland og senere i hans nye position i det tyske flyvevåben kunne han godt se, at det var det rene vanvid. Det afspejlede også min opfattelse af den måde, de reagerede på. Østtysk AVB var, som de eneste AVB flyvere i Østersøen, nogle kolde typer.

Når vi var i Østersøen, var det ikke blot Warszawapagten, der holdt øje med os. Vores svenske venner var også oppe på dupperne. Gud hjælpe den arme synder, der "kom til" at flyve ind i svensk luftrum. Når det skete, gik hele apparatet i gang med meldinger og rapporter helt op til det svenske udenrigsministerium, der rettede henvendelse til det danske udenrigsministerium. Derefter løb "genstanden" ned ad bakke til den arme synder. Mangen en løjtnant, kaptajn, major og ja, sågar enkelte gange en oberst blev ristet over den sagte ild. Sverige var jo nødt til at udvise samme holdning overfor alle, der ikke respekterede deres luftrum. Når vi senere mødte svenske kollegaer på besøg, f.eks. i forbindelse med SVE-NORDA på Skrydstrup, ja, så kunne vi jo godt snakke om det. Vi havde jo grundlæggende samme "verdensbillede".

I begyndelsen af Skrydstrups periode med AVB flyvning i Østersøen skete det, at vi øvede anflyvning til Rønne lufthavn. Dette var for i en nødsituation at være bekendt med anflyvnings-

procedurer og forholdene på Rønne. Flyveledelsen på Rønne var altid meget imødekomende og hjælpsomme. Banen på Rønne var lidt kort og havde intet indfangningsanlæg, så derfor blev vi mere trygge ved evt. en dag at lande på Rønne, når vi havde trænet proceduren under normale forhold. Nu varer intet jo evigt, så en dag klagede det socialdemokratiske folketingsmedlem Ole Espersen til forsvarsminister Hans Engell over larmen. Ja, han boede godt nok ikke på Bornholm, men han havde et sommerhus i Arnager, der ligger på kysten lidt øst for Rønne Lufthavn. Han følte sig - mig bekendt som den eneste - generet, og vi fik ordre på ikke mere at øve anflyvning til Rønne. Vores argumenter om flyvesikkerhed osv. faldt på klippegrund. Noget senere snakkede jeg med daværende Chef FTK om dette. Han sagde meget korrekt: "Det kan vi tale om, når vi begge en dag er pensioneret, FLE".

Den 20. december 2000 gik min professionelle drøm i opfyldelse. Jeg blev stationschef på "min Flyvestation Skrydstrup". Indsat af min gamle eskadrillechef og ven, SIM.

Da jeg i mine yngre dage trak vagt i AVB, var den bedste eskadrille i Flyvevåbnet ESK 727. ESK 727 var ansvarlig for logistikken i ESK 727's B-flight bygning, som husede AVB. Dette var ensbetydende med, at ESK 727 stod for alt det praktiske såsom indretning, møbler, køkken, fjernsyn mm.

I de glade 80'ere fandtes der er meget populært blad - i hvert fald populært i Flyvevåbnet. Det hed Ugens Rapport. Bladets indhold var en blanding af letlæselige artikler krydret med mange billeder af stakkels unge piger, der ikke havde råd til

tøj. De fleste af dem så ydermere godt ud, og derfor blev de hængt op stort set alle steder i bygningerne. På samme tid var der en større kampagne i gang med at få flere piger i Flyvevåbnet. Jeg var så heldig at være næstkommanderende i ESK 727, da vi startede AVB på Skrydstrup, og med den senere chef for FTK generalmajor Leif Simonsen, SIM, som eskadrillechef. Da vi nu havde nogle piger i eskadrillen og gerne ville have flere i Flyvevåbnet, syntes jeg ikke, det var et godt signal med alle de nøgne damer i lokalerne. Flere af dem var jo filmet fra vinkler, hvor man kunne se HELE kvindens anatomi. Flere af pigerne følte, at det var diskriminerende og nedværdigende med alle disse "søstre" til beskuelse. Det havde de jo ret i, og de blev derfor fjernet/forbudt i ESK 727. Dette var ikke alle enige i. Jeg plæderede med, at det var offentlige bygninger/lokaler med en del besøgende, og at det så ikke godt ud, samt med hensynet til pigerne, så derfor væk med skidtet, Det samme gjaldt i AVB bygningen. Endvidere ville jeg ikke have alle de pornofilm i AVB, men kun lødige og seriøse James Bond og John Wayne mm. film. SIM var enig, men gad ikke høre om sagen, så resultatet blev, at for første gang i min tid i Flyvevåbnet blev jeg hængt ud som dydens og moralens vogter. Flot!

Den daværende AVB bygning ligger lige ud til Flyvestationens perimetervej og hegn. Dette er ensbetydende med, at man på en god dag kan stå uden for hegnet og kaste en sten ind i AVB hallerne. Efter 11. september 2001 blev jeg betænkelig overfor muligheden for sabotage mod AVB fra en udenfor hegnet stående terrorist. Jeg fik derfor opstillet en betongvæg af 2,5 meter høje elementer, som vi havde i frørs mængde på fly

vestationen. Det var en strålende idé. Nu kunne en evt. terrorist hverken se eller skyde på AVB flyene eller de folk, der havde vagt, og som skulle løbe ud til flyene. Stationens kørselstjeneste "påtog" sig opgaven med opstillingen af elementerne i efteråret 2001. Det var en periode, der vekslede mellem voldsom regn afløst af frost. Stemningen var behersket positiv, men de "frivillige folk" gjorde som befaleet. Jeg besøgte flere gange byggepladsen for at opmuntre sjakket. Da de endelig blev færdige, gav jeg Gammel Dansk - i arbejdstiden - og takkede holdet. En af de muntre svende takkede for snapsen og foreslog, at næste gang jeg fik en god idé, så ville han give snaps, medens jeg tænkte over det en gang til. Det er en af mange episoder/oplevelser som denne, der gjorde mig glad og stolt over at være oberst i Flyvevåbnet. Mændene var ikke altid enige i de gode ideer, men de gennemførte projekterne, stort set uden megen brok. Afslutningsvis bør det nævnes, at muren kom til at hedde, "FLE's Grædemur".

I skrivende stunder er AVB flyttet til en bedre lokalitet med nye AVB haller, dog uden mur.

Når jeg ser tilbage på mine mange vagter i AVB og tiden i Flyvevåbnet, er det med glæde og stolthed. Jeg arbejdede og fløj sammen med nogle herlige, professionelle folk, der gik hele vejen, om nødvendigt. Det er disse mennesker, der skal føre Flyvevåbnet ind i fremtiden. Jeg glæder mig på deres vegne, når det går godt, og modsat, når det ikke gør det. Jeg er glad for den tid og de muligheder, jeg fik i verdens bedste "firma", Flyvevåbnet.



Jagerbomberpilot i 1970'erne



Af Hans Jul Fenneberg (FEN)

Hans Jul Fenneberg startede i Flyvevåbnet i 1965 på flyverhold 1965 -I på Flyveskolen. Efter uddannelse i USA kom han hjem til Træningseskadrillen (TRESK).

Efter et halvt år dér kom han til ESK730 den 22. marts 1967, hvor han fløj F-100 i fem år. Den 31. oktober 1972 udløb hans kontrakt, og FEN blev civil pilot i SAS.

Omkring 1968 blev jeg kommanderet til at være Eskadrille 730's skydeofficer og fik samtidig at vide, at jeg nu også var eskadrillens taktikofficer med pligt til at stille til møde i Taktikkommissionen i Karup to dage senere. Eskadrillens baggrund for at bruge mig var vist, at jeg i en hel uge havde været på kursus hos B. Bundesen (BUN) i FTK omhandlende "Weapon Selection Manual". Kurset indeholdt en masse teori om ballistik med sinus og tangens, til jeg ved ikke hvad.

Min baggrund for disse hverv havde jeg derfor ikke let ved at få øje på, man da jobbet indebar Chipmunk-status for at lette transporten til hjernetrusten i bunkeren på den store flyvestation i midten af alting, og da de fleste møder desuden foregik på ESK FUT-dage, hvor 2.400 meter løb – efter ingenting – aldrig rigtigt var mig, slog jeg til med et "Javel, Hr. Major!"

Om eftermiddagen havde jeg igen status på Chipmunk, og næste dag kl. 0700 var jeg i luften og på nordlig kurs.

Bunkeren og FTK var

nogle størrelser, der for mig virkede meget imponerende, og på mødet deltog eskadrillechefer eller NK'er fra 725, 727 (og måske observatører fra 729?), FTK O-afd-chef, FTK træningssektionschef m.fl. – og så flyverløjtnant II-r FEN fra ESK730.

General Zigler kom ind og sagde godmorgen og derefter noget mere, og da dagen var omme, var det besluttet, at der skulle udveksles information eskadrillerne imellem om Fighter Bomber Attack (FBA), og at der skulle skrives en taktisk håndbog i flere kapitler til svendenes efterlevelse og til højnelse af landets forsvar. Endelig kunne FEN selv vælge oplægget for "sit" kapitel, som skulle diskuteres til næste møde som agendapkt. 22 – og selvfølgelig foreligge inden 14 dage.

Der var behov for både informationsudveksling og højnelse af forsvaret. For eksempel havde de tre F-100 eskadriller tre forskellige approach speed! Ud fra devisen hvad udad tabes, skal indad vindes, var højnelse påkrævet. ESK728 var nedlagt, de radikale i regering og Kjeld Olesen forsvarsminister.

For nu ikke at trætte med mange detaljer skal jeg blot fortælle, at de næste fire år blev meget spændende med kyn-

dig styring af fine folk som B.V. Larsen (BAV), BUN, N.J. Hansen (NIS), O.W. Jensen (OWE), P. Dønvang (DØN), A.J. Nielsen (NØR), F. Von G. Carstensen (VON), K. Christensen (RIS) og J.F. Autzen (FRI) med flere.

Om taktikken, som den udvikledes de år, er at sige, at den forholdt sig til:

- de opgaver, FBA F-100 ESK tildeltes
- de våben, der var til rådighed
- det generelle vejr i området, der kunne komme på tale at operere i
- den trussel, der var kendt eller kunne tænkes at komme fra WAPA.

Den opgave, der primært forelå, hvis konflikt opstod, var, at vil alle sammen skulle fare af

*Fra venstre M. Bringø (RIB), H.J. Fenneberg (FEN), P. Ytting-Knudsen (TIN) og P. Dønvang (DØN) fra ESK730, 7. november 1969.
Foto: NE*



sted og bombe en hel masse flyvestationer og raketbatterier ved solopgang – og *mod* solopgang – sønder og sammen. Disse mål var allerede kortlagt og missionerne planlagt i detaljer af nogen, og man kunne en gang i mellem studere disse i overværelse af E-officeren og se på utydelige fotos og lære fjernkending. Alt var så hemmeligt, at man ikke diskuterede noget med nogen – undtagen fjernkendingen.

Gennem årene blev taktikken klogeligt og for langsomt drejet mod opgaver som invasionsforsvar eller rettere forsvar mod invasionen. Close Air Support blev opprioriteret, og flyvestationernes nærluftforsvar blev noget, som F-100 måtte påtage sig, hvis/når Hunterne fra ESK724 blev trætte eller nedlagt.

Som man kan se, foregik der i de år et skred fra at fare ud og banke fjenden til at rykke nærmere arnen og forsvare sig og senere igen blot til at værge for sig selv og beskytte hjemmebasen. I dag, hvor vi næppe tror os truet, er der heldigvis igen plads til at fare ud og hjælpe til med at banke de frække.

For at kunne slå fremmede større flyvestationer og andet ud, var taktikken at anvende formationer på otte til tolv fly for at mætte målenes luftforsvar. Vi trænede mange gange på sådanne angreb, hvor man fra et valgt *initial point* (IP) splittede op i to eller tre sektioner og angreb koordineret fra forskellige retninger med minimum tidsfor-

skydning mellem angrebene, idet der var tænkt på, at vi ikke skulle sprænge hinanden i luften, og der blev anvendt flade, mellem, og høje angrebsvinkler. Det var en "all over the sky" taktik.

48 stk. jernbomber på to minutter, værsgo, og så hjem i tutten til kaffe og til næste tur – det hele iført gummidragt, Colt-pistol og øjeklap.

Det var såmænd fint nok at være lead i sådan et angreb. Man trak op, rullede ind, fandt sig noget godt at sigte på, trykkede på aftrækkeren i den rigtige højde med den korrekte fart, dykvinkel og sigteindstilling, og det hele var så på film. Måske var man så heldig, at forsvarerne først vågnede op, når 5'eren rullede ind hot.

Værre var det, hvis man undtagelsesvis havde været fræk overfor Duty-Ops, for L. Tophøj (TOP) og DØN ville selv til fadet, og så blev man sat på som dogfighter og rullede ind sidst – måske!! Som sidste mand på målet gik der nogen tid med at finde ud af, hvor alle de andre lå; og filmen, man kom hjem med, var så måske ikke af bedste kvalitet – eller måske endda gået i stykker.

Vi havde nyligt ændret filosofi i ESK. Hvor vi før havde sagt: "Nu fiser vi ud og angriber Stevnstøtten", sagde vi nu: "fire fly med fire stk. 500 pounds bomber, to angreb, 420 kts, bomb pairs, rode eet – 30 graders dyk fra syd og syd, rode to – 20 graders dyk fra øst og vest, re-attack negative. TOT 12:22z, IP og rejoin Møn Kirke, FLOT (forward line own troops) nil". Yderligere

F-100D, G-779, fra ESK730 nede i lav højde, hvor jagerbomberne hørte til under den kolde krig. Sommeren 1972.

Foto: VAD





F-100F med Sidewinder missil. Foto: BIL

ville vi have, at alt blev sat rigtigt op: Sigte, switches, armament master o.s.v. Vi kaldte filosofien "train for combat". Så meget som muligt af det, der skulle gøres, hvis det var alvor, skulle udføres i træningen. Vi lærte os noget andet nyt, der blev kaldt 'error compensation', hvor én fejl i en angrebsparameter blev korrigeret af en bevidst ændring i en modsvarende parameter. F.eks. 20 kts for lav fart i et 30 graders bombeangreb sænkede udløsningshøjden ca. 100 fod. Alt sammen faktorer i sådan et 12-skibs angreb. Gudskelov at vi ikke fløj hinanden ned. De gamle, der har prøvet sådan noget i virkeligheden, ved, hvor svært det kan være – selv uden øjeklap. Vi andre kunne nok ikke engang begynde at ane det, heldigvis!

Sådanne ture fløj vi sektionvist i offensiv kampformation med 4000 fods spacing og sektionerne som perler på en snor. Vi opfandt "dogfighters" – de to bagerste – der fik til speciale at gå i clinch med evt. angribende fly. Forhåbentlig kunne resten af formationen så speede op og fortsætte mod målet både hurtigt og lavt. Dogfighterne droppede evt. deres bomber, så forfølgerne fik "gavn" af fragmenter, og for at opnå en bedre manøvreevne og dermed øge sandsynligheden for, at de øvrige kunne fortsætte mod målet/målene.

Typisk brugte vi i ESK tit M. Bringø (RIB) og U.H. Marth (HUM) som "dogfighters". De havde kort afstand mellem hjerte og hjerne og var også på andre måder modige, så de kunne trække rigtig mange G.

Vi havde læst et sted, at det med at flyve rigtig lavt og rigtig stærkt hang sammen på den måde, at det i en vis grad modarbejdede hinanden. Så vi opfandt "power penetration" taktikken, der gik ud på at finde ud af, hvor lavt en 12-skibs realistisk kunne flyve, og hvilken fart der var optimal i

den højde. Derefter fik vi hos E-officeren lavet radarprofiler for den laveste højde, som formationen i virkeligheden kunne flyve i, for at finde det punkt, hvor vi ikke længere kunne undgå at blive opdaget af de radarer, der var i det område, vi skulle besøge.

Sådanne radardækningscirkler tegnede han eller K.L. Axelsen (KAX) dygtigt ind på vore kort, og fra "opdagelsespunktet" gik vi så i efterbrænder og fløj drønstærkt, indtil vi var igennem det, som vi mente var deres kystforsvarszone, så de fik minimum tid til at varsle os, og derefter igen tilbage i hastighed, ned i højde og ind i radarlommerne for at gemme os og få navigationen og formationen på plads.

Vi øvede dette, og vi havde nogenlunde hold på det – syntes jeg. I værste fald var det en "all over the country" teknik, som fx P. Hansen (NES) og / eller N.G.W. Sørensen (NON) var dygtige til at simulere. Om det ville have været godt nok i krig, ved vi heldigvis ikke.

De årlige skydninger på Oksbøl blev i udstrakt grad brugt til at finpudse årets taktiske tæser. Et år stod jeg selv en dag i kontrolvognen i et HAWK Surface-to-Air Missile (SAM) batteri derude i klitterne for at observere resultatet af vor sidste nye taktik overfor doppler baserede radarer. Ideen var, at hovedformationen skulle nærme sig indadcirklende, og på batteriets max skudafstand skulle de to "doggers" dreje direkte ind mod batteriet og holde høj fart, til de så en SAM launch (jeg skulle simulere launch ved at råbe "LAUNCH" på radioen), derefter trække 7G i et 90 graders drej, flyve ligeud i 10 sekunder for så igen at dreje hårdt ind mod SAM'erne og således gaffe sig ind på batteriet, imens HAWK ESK fyrede sine SAM'er, når der var doppler lock. Ideen var, at denne doppler lock skulle brydes, når "doggerne"

brækkede til vinkelret på dopplersigtelinien.

Således ville HAWK'erne have tømt sig og blive straf'et og /eller få 152 Folding Fin raketter i nakken, lige inden de 10 andre F-100 trak op til angreb på hovedmålet.

De der HAWK banditter sagde selvfølgelig altid, at de havde skudt alle ned, men det år så jeg selv, hvad der skete.

På Oksbøl i LOFEZ (Low Level Fighter Engagement Zone) over Vesterhavet blev vi som regel "jumpet" af F-104 eller Hunter. Senere arbejdede de FX banditter sammen som i et kapitel af en taktikhåndbog. F-104'en fik skrællet "doggerne" af FBA formationen, trak så direkte op mod månen, fortalte Hunteren i nærheden, hvor "doggerne" lå, og genoptog jagten på hovedformationen.

Selv med fuld brænder og halve flaps skulle man være super god for at dreje med Hunteren; og så skulle man bruge det der nye med "energy manoeuvring", som amerikanerne havde med sig og lige lært i Vietnam. For os var det endnu lidt svært. Det allerbedste var dog en stor sky.

Ved hjælp af gode ord og andre ting (!!!) lånte ESK730 fire stk. Sidewinders af FRI i Aalborg. De var dog ikke hotte – så sure var vi heller ikke!

AIM-9 systemet i F-100 var stadig nogenlunde intakt, og en god ven af mig – Ing. Krag kalder vi ham – fra Våbenteknisk Afd. i FMK monterede fire af vore Superdogs med Sidewinders. Systemet

kom til at virke med lyd og alting.

Ing. Krag var allerede i ESK, fordi han var kommet til at love at prøvemontere triple ejector racks på én F-100. Kun én turde han tage med fra Værløse, men der var flere hos FMK, og vi kunne have brugt systemet i salvo. Jeg tror, at det tilgængelige antal bomber i landet havde holdt kort tid med triple ejectors på alle flyene – ret kort tid.

Samme år på Oksbøl reagerede FTK overhovedet ikke, da vi to dage i træk i 730's post strike reports stort set hævdede, at vi havde udhulet hele Oksbøl med 12 fly medbringende i alt 96 bomber, to gange pr. dag.

192 gode gammeldags jernbomber med let frokost – all in a day's work. Desuden havde ESK på de to dage skudt fire F-104 og 11 Huntere helt ned med missiler - mindst.

Gud ved, om 724 overhovedet havde så mange fly tilbage dengang.

Det hele var selvfølgelig kun delvis eller endnu mindre sandt, idet vi aldrig fløj med de triple ejectors; men vi KUNNE havde gjort det! Vi var unge og ivrige og i egne øjne endelig ved at blive ret smarte; under alle omstændigheder betydeligt smartere end de der F-100 ESK i KAR med deres fuldt-vedvarende, antikke piloter.

Heller ikke det, at 730 pludselig havde brugt Sidewinders og "claimed missile kills", blev bemærket i bunkeren eller omegn på tidspunktet.

F-100D med triple ejector racks på inderpylons og i alt 6 stk. M117 750 pounds bomber.



Jo, vi var flyvende og underdrev aldrig.

Vi havde andre måder at flyve på, hvis vi ikke ville vente, til de sidste otte fly blev klar. Fra RAF taktikskole i Lossiemouth havde vi hørt om BOX formation. Den ide gik ud på, at fire fly fløj i en kvadratisk formation. Etteren forrest med 2'eren 2000 fod til højre, 3'eren 2000 fod bag 2'eren og selvfølgelig 4'eren 2000 fod bag lead (efter BUN's kursus kunne jeg regne afstanden ud mellem 1'eren og 3'eren).

Blev formationen så jumpet, drejede alle fire fly lige hårdt (4G) og synkront ind i angriberen, som efter et 90 graders drej automatisk var sandwich'ed. Enkelt, men ikke helt effektivt, for formationen kom ikke videre mod målet, før banditten var blæst væk. Jo før, jo bedre.

Dér var det godt at have P. Ytting-Knudsen (TIN) med. Han blev NATO TOPGUN et af de år og var høj, så han var også god som udgik.

Samtidigt med at det blev sværere og sværere at holde flyene klarmeldte, skiftede opgaven langsomt mod invasionsforsvar. Vi forestillede os, at behovet her var færre fly pr. mission, så det var heldigt. Der skulle sikkert flere missioner til sådan en invasion, men træningsmæssigt var det godt nok med fire fly.

Taktikkommissionen havde en Standing Operational Procedure, SOP 11, omhandlende

samarbejde NAVY/FLV med henblik på kontrol og udpegning af søsmål fra flådens skibe. Jeg var med på en tur med ubådsmoderskibet Henrik Gerner til finpudsning af SOP'en, som vist senere blev kaldt SOP 22. Men dobbelt så god blev den nu ikke. Flåden blev ALO til søs, og samtidig FAC for fly uden egen søgeradar.

Bullpup missilet var ret moderne dengang og var blevet indkøbt i store mængder til FLV. Missilet rakte max fem km og var ved hjælp af en joystick radiostyret fra flyet. Helst skulle det affyres under en dykvinkel på 10 grader for at nå frem og stadig have anslagsfart. Det krævede mindst 8 til 10 km sigt og en skybase på minimum 7000 fod.

Imponerende var det, og affyringen lød som en ekstra F-100 brænder i baglås.

Apropos F-100 brænder i baglås, så vil alle, der har prøvet den oplevelse, vist medgive, at flyets efterbrænder var en katastrofe. Dels var disse hard light-ups ganske sikkert den bagved liggende årsag til mange af de efterfølgende motorhavarier, dels var det taktisk nødvendigt for tunge fly at anvende brænder i mange situationer. Svendene, der havde prøvet en "baglås", kunne måske blive tøvende i det øjeblik, brænderen burde have været brugt. Til sidst docerede man tænding med 0 G (dog kun i luften). Taktisk katastrofe – mekanisk ditto.

Første danske F-100 modificeret med Bullpup missiler. Foto: HAN





F-100D i lav højde over vandet med Bullpup missil på inderpylon. Foto: SES

Nu tilbage til Bullpup affyringen. De første to sekunder fløj man i røg og damp, mens missilmotoren drev apparatet til mach 2+. Så var motoren færdig, missilet coastede, og burde kunne styres. Og det kunne det også – nogle gange. Når og hvis Bullpup'en ramte, kunne det lave en bule i de fleste både.

Det syntes de åbenbart var interessant østpå, for hver sommer på dato, når FTK havde beordret Bullpup skydning, og skybasen var højere end 7000 fod, lå der ved Sjællands Odde en stor Kirov eller sådan noget med mange fine antenner.

Det og vejret og radiokrystaller og finger troubles kunne godt gribe forstyrrende ind. Et af de sidste år, jeg her omtaler, fik SKP æren af at forestå alle F-100 piloters rekvalificering.

SK730's SKOF fik så den ide at lade de mere erfarne udføre det, han kaldte "take-over control", hvilket betød, at to F-100 med samme radiokrystal til Bullpup'en, anfløj målet med 420 kts i 300 fod. På ca. 7 km afstand gik første F-100 i brænder, accelererede til 550 kts, trak op til LAS, fyrede sit missil, hvorefter han skulle slukke for sin Bullpup-kontrol, sætte op til RX angrib og i det hele taget forsøge at se så truende ud som muligt, idet vi havde hørt, at det var blevet moderne at installere elektroniske "threat analyzers" i de der invasionsflåder. Samtidig skulle 2'eren gå i idle og sætte speed brakes og prøve at se så uskyldig ud som muligt. Slow, low og level tænder han sin Bullpup kontrol og styrer missilet ind i må-

let. I sikker afstand drejer han væk, slutter op med 1'eren og laver et nyt løb mod et nyt mål, hvor de bytter roller. For retfærdighedens skyld.

Se dette var meget sjovere. Man behøvede ikke en kæmpehøj skybase, og endelig havde man en chance for at overleve og komme hjem i tutten og få kaffe og alt det der. Men *denne* gang hørte FTK om det og lagde mærke til det på en måde, så vi måtte love aldrig at gøre det mere. Hvad vi med skam at melde overholdt – undtagelsesvist.

Allerbedst havde det nok været at køre en FAC med Bullpup-sender til en klit med invasionsudsigt og lade ham styre tyrekalven det sidste stykke.

Bullpup-systemet, vedligeholdt og taktisk anvendt som beskrevet, var i virkeligheden det eneste tilskud, FLV ville kunne yde Flåden (og landet) i tilfælde af invasion fra søsiden, medmindre FLV accepterede at blive decimeret tusind gange hurtigere, end politikerne ville kunne gøre det.

Problemet med alt det fancy udstyr, vi fik i de år - BT-9 auto bombesigte, Doppler Roller Map navigation og Bullpup systemet - var, at det hele var førstegenerations elektronik, der var meget vanskeligt at holde operativt. Til sidst pillede de sågar også radarafstandsmåleren ud af air-to-air sigtet.

Først med MK82 valgfri high/low drag bomberne fik vi et våben, der vejrmæssigt næsten altid kunne bruges, om ikke altid taktisk. At nær-bombe en hel invasionsflåde var nok sin sag; der-



F-100F fra ESK730 med firehuls øvelsesraketstyr på yderpylon.

imod var MK82 helt fin til Close Air Support, undtagen altså til kampvogne, der sikkert blot fik sig en gyngetur.

Jeg har/havde lidt på fornemmelsen, at disse bomber ikke var købt på grund af vores generelt dårlige vejr, men nok mest blev købt, for at vi kunne skrotte vore napalm bomber, der var blevet politisk helt ukorrekte, og det synes jeg er fint. Napalm bombernes brandrørs wirer piskede jo de stakkels F-100 vinger sønder og sammen. Og det var synd.

Havde FLV, som ESK730 foreslog taktikkommissionen i 1970 ved møde i KAR, anskaffet F-102's brænder samt RHAW, ville vi have været rigtigt operative for den tid. Der skulle gå næsten 10 år, før det blev sådan. Desværre.

Det var ikke alene en spændende tid for ESK piloter i taktisk henseende. Rent skydeteknik skete der også noget nyt, nemlig indførelsen af ripple bombing. F.eks. kunne man i BUN's weapon selection manual (der nu var FLV manual) udregne, hvor mange bomber der skulle til for at ødelægge en almindelig hæderlig vejbro, hvis det nu var det, man skulle. Det var helt vildt mange bomber, der skulle til, medmindre man, som manualen foreslog, angreb med 45 graders dykvinkel, 22 grader off broens længdeakse og ripplede med 30 millisekunder. Så kunne 87 stk. gøre det.

Så anskaffede FLV ripple systemet.

Småting som "bunt bombing" gjorde det muligt at jernbombe i ret dårlig vejr.

Upwind aiming point sigte teknik gjorde sigte-

indstillingen enklere og gjorde klart angrebene mere taktisk.

De år (1967-72) var jeg naturligt optaget af Joseph Heller's vidunderlige satiriske fly-krigsroman "Catch 22" og som skydeofficer selvfølgelig også - ligesom "General Dreedle og Colonel Catchcart" - fascineret af "a tight bomb pattern".

Rygterne dengang (fra smedene) sagde, at major Dinesens (DIN) pæne gun scores skyldtes, at hans pylonswitches blev re-sat til nul, således at pitch damper nu var aktiveret under strafing. (IKKE anbefalet i dash-1).

DIN var min første chef, og det var i tiden før taktikkommission og "Train for combat", så det meste våbenaflevering bla. a. på Rømmø var styret af "tight bomb pattern" filosofien, herunder "Bulls Eye" konkurrencerne.

Om den taktik var relevant, afgang sikkert af, om målet var en sejldugsskive eller en kolonne køretøjer. Heldigvis blev der i årene mindre dogmatik og mere taktisk forståelse i FLV end fremstillet i "Catch 22".

Trods det at "Train for combat" efterhånden blev en accepteret trænings modus operandi, var en skyde-officers renommé og respekten omkring ham også afhængig af de skyderesultater, han selv hjembragte fra f. eks Rømmø.

Jeg kan i dag afsløre, at jeg sent i min eskadrilletid fik tanken at flytte trykcenteret bag balancetret (eller hvad det nu hedder) ved at strafe som normalt med 420 kts. 10 graders dykvinkel, MEN så lige før skudlinjen, da at sætte throttle i

idle, så min Super Sabre blev super stable.

Det gav lidt respekt at fordoble sit sædvanlige score på BT-14 skiverne samt at holde en "tight bomb pattern". Såvel for DIN som for FEN.

ESK730 var heldig. Vi fik lov at prøve disse ting; vi blev hjulpet og opmuntret; og eskadrillen udviklede sig i perioden fra at være klassens tunge dreng til pøde. Jeg er enig med HUN-driveren, der på Guds spørgsmål, om det var sjovt at flyve F-100, så ham lige i øjnene og svarede: "Yes Sir, sjovere end sex".

Tænk, at vi fik lov; tænk, at have været med, og så endnu engang: tak til DØN og NØR, fordi I dækkede os ind. Vi tabte få fly, men mistede desværre S.A. Sørensen (SØS) og J.H.K. Jensen (KRY).



Mere operativt bliver det ikke



I Wing Operations, i daglig tale WING OPS, er man virkelig tæt på Flyvevåbnets operationer.

Seniorsergent Gustaf Gustafson

havde en fortid i andre grene af det lyseblå værn, men fandt for mange år siden rigtigt ud af, hvad der rørte sig

på det flyvningsmæssige område.

I 1976 satte han for første gang sin fod i Operationsafdelingen på Flyvestation Karup som kommende operationsassistent. Der var tale om sidemandsoplæring, og WING OPS' opgaver var dengang naturligvis centreret omkring Draken-flyene.

"Det var en helt ny verden, der åbnede sig. Førhen havde jeg kun beskæftiget mig med 'døde' opgaver inden for signaltjenesten og andre steder. Men i WING OPS fandt jeg virkelig ud af, hvad den militære flyvning gik ud på", fortæller Gustaf Gustafson.

Hans opgaver bestod nu i at koordinere al verdens praktiske ting inden for de mange flyvninger – alt lige fra vejmeldinger til flyveplaner. At han servicerede Eskadrille 729, der var Flyvevåbnets fotoeskadrille, som ofte var på mission i Østersøen, gjorde ikke jobbet mindre spændende.

Men spændingens medalje havde også en bagside. WING OPS var altid tæt på begivenhederne, også når der skete havarier med fly, der undertiden var med dødelig udgang. Der var en checkliste, der i den situation satte en række spe-

cielle procedurer i gang. Ledelsen skulle informeres om detaljerne, og naturligvis skulle havarikommissionen tilkaldes. "Det værste var, at jeg kendte de omkomne piloter", siger Gustaf Gustafson.

Efter murens fald i Berlin i 1989 og det, at jerntæppet efterfølgende rustede, varslede nye tider for Eskadrille 729, som droslede ned for fotoopgaverne østpå.

Den spænding, som han hidtil havde følt ved jobbet, gled i baggrunden, da Draken blev udfaset i 1993. Samme år flyttede Flyveskolen fra Avnø til Karup.

"Ja, spændende var det ikke. Jeg følte det, som om afdelingen gik lidt i dvale. Opgaverne var simpelthen for få", forklarer den erfarne WING OPS-mand.

Da Forsvarets helikoptere i 2003 – 04 blev samlet i Karup, gav det imidlertid en opblomstring for WING OPS.

"Der blev rigeligt at se til, og det var befriende for os alle sammen".

Gustaf Gustafson blev i 2002 sendt til Kirgistan med kort varsel for som cargo-mand at bistå det danske Hercules-bidrag i forbindelse med Operation Enduring Freedom.

"Det var en underlig fornemmelse at se de franske Mirage-fly tage af sted mod Afghanistan med bomber under vingerne. Da gik det op for mig, at det her handler jo om virkelig krig. En lidt ny tanke for en dansk soldat, der ikke har prøvet det før".

Også på hjemmefronten mærker enheden til de internationale missioner, som Danmark har engageret sig i. Under Fennec-helikopternes udsendelser til Irak og Afghanistan har WING OPS leveret to operationsassistenter ved hver mission.

Det hjemlige højoperative miljø har nu fået en ekstra dimension tilføjet i udlandet.

ABN



WING OPS personallet opstillet til parade udenfor operationsbunkerens i slutningen af 80'erne i anledning af, at VAD fik overrakt Medaljen for Udmærket Lufttjeneste.

Bemærk, at dengang var bunkerens sløret.

(Foto: Operationsdelingen, Flyvestation Karup)

Data i rivende udvikling



Seniorsergent Jens Arne Holm,

der blev uddannet som radiomekaniker i 1972, har arbejdet med dataudstyr i Bunker 1137 på Flyvestation Karup i næsten tre årtier. Blandt andet har han været med til at opbygge fjernskrivernes afløser, nemlig Forsvarets Integreerede Kommunikationssystem, i daglig tale FIKS, der blev indført omkring 1982.

Et af tidligere tiders kommunikationsmidler var fjernskrivere – populært sagt to elektriske skrivemaskiner, der var forbundet med hinanden. Siden er de gamle klenodier blevet erstattet af dataudstyr, der har overtaget kommunikationen på netop dét område.

Men allerede sideløbende med fjernskrivere, der helt forsvandt fra kommunikationscentrene i løbet af 1980'erne, betjente Flyvevåbnet sig af operative datanetværk. Navne som TOSCA, AIDA, LINDA, ACBA CCIS og - som noget af sidste skud på stammen - NEC CCIS klinger velkendt i manges ører. Disse datasystemer er brugt til at holde styr på luftbillede og status på blandt andet fly og våben, og disse netværk indeholdt i det hele taget en masse vigtige operative informationer.

Omkring 1982 var Jens Arne Holm så med til at opbygge Forsvarets Integreerede Kommunikationssystem, FIKS.

Dette nye system betød blandt andet, at signaler (det militære ord for meddelelser) blev distribueret til adressaterne helt automatisk.

"FIKS var knap færdigudviklet, da det blev taget i brug, men vi havde et godt samarbejde med leverandøren, hvilket betød, at vi kunne gøre produktet helt færdigt", fortæller Jens Arne Holm.

I 1990'erne var FIKS blevet slået og overhalet af pc'ernes fremmarch, og det gamle datasystem fra 80'erne blev erstattet af et pc-baseret kommunikationssystem, det såkaldte X-Post.

Alsidige arbejdsopgaver

Det gamle udstyr var ofte nogle store skrumler sammenlignet med dataudstyret i dag. Det var strømslu-

gere af den anden verden, og for at forhindre udstråling af klassificerede oplysninger var det ofte placeret i et skærmur, der forhindrede en sådan udstråling.

Datateknikerne har ofte været 'ude' af huset og reparere dataudstyr for andre enheder.

"Vi fik tildelt en slæbbar mobiltelefon, der var næsten ligeså stor som værktøjskassen. Men den var praktisk at have med sig, så vi undervejs på landevejen kunne dirigeres hen, hvor der var mest brug for vores assistance", siger Jens Arne Holm.

Der var altid to teknikere på vagt ad gangen, for der var jævnligt fejl på datidens dataudstyr.

"Men i begyndelsen af 90'erne var nyt udstyr blevet så stabilt, at vi uden for normal arbejdstid kunne gå ned på tilkaldevagt udstyret med en personsøger".

Efterhånden som administrationsfolkene fik computere, opstod der et naturligt behov for at oplære disse medarbejdere. Her trådte datateknikerne til og lærte fra sig, hvordan man oprettede et dokument og brugte skabeloner med mere, og det var så smart, at man kunne gemme det hele på en floppy disk og tage det frem næste dag og arbejde videre med det, ja sågar rette i det eller printe det ud. Jo, det var nye tider.

"Så opstod idéen med, at man jo lige så godt kunne dele sine filer med andre, og så begyndte vi datafolk at forbinde computere med hinanden og på den måde lave nogle små lokalnetværk", forklarer Jens Arne Holm.

Før i tiden var det oftest hardwaren, der fejlede, hvorimod den i dag er driftssikker. Nu er det oftest den meget komplicerede software, den er gal med, når der af og til opstår problemer,

"Engang var det skruetrækkeren, vi hev frem, når noget skulle repareres. I dag foregår fejrløsningen hovedsageligt fra en pc. Når et kontor skulle ommøbleres, betød det næsten altid, at der skulle trækkes nye kabler til computerne. Det er Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste, der står for dén del i dag. Datateknikerne sørger så for, at den tilhørende software er tilpasset brugerens nye organisering", fortæller den erfarne datatekniker.

Jens Arne Holm spår en fortsat udvikling inden for dataområdet.

"Et interaktivt net værnene og våbensystemerne imellem er jo allerede en realitet, eksempelvis i form af Link-16. Der er fantastisk mange muligheder i datakraft – ulempen er, at det er meget sårbart.

ABN

FIKS computer



Tingene går stærkt i Flyvevåbnets 'rejsebureau'



*"Har du lavet kaffe, kælling?"
Sådan lød det fra visse load-
mastere, når de trådte ind ad
døren om morgenen. Det var
skrap kost for*

Elin Petersen,

*der i 1990 lige var startet i
Luftransportelementet på Fly-
vestation Værløse. Hun var
ikke lige vant til flybesætnin-
gernes jargon.*

"Der gik noget tid, inden jeg fandt ud af, at det var ofte bare måden at snakke på. Det viste sig, at de i grunden var nogle flinke og dejlige mennesker. Også over for mig", fortæller en smilende Elin Petersen.

Men det var en uvant måde at blive tiltalt på.

Siden har Elin Petersens hverdag i meget stor grad budt på det uvante. Næppe to dage har været ens, og medarbejderne i Luftransportelementet burde have været udstyret med otte arme.

En flyvning er ikke bare en flyvning. Især flyvninger til udlandet kræver ofte et hav af støttefunktioner for besætningen. Der skal være styr på bookning af og transport til og fra overnatningssted og på service af flyet i det fremmede, herunder mulighed for tankning af brændstof. Dertil kommer indhentning af såkaldte slot-tider, så fly-

ets passage gennem eksempelvis det europæiske luftrum passer ind i trafikmønstreret. Endelig tjekker Luftransportelementet få gange om året passagerer ind. Men alt dette er kun det rutinemæssige.

Mega meget skal koordineres

Besætningens hviletidsbestemmelser skal også tilgodeses, og hvad nu hvis der bliver fejl på et fly i Grønland?

"Vi havde et Herculesfly i Grønland, som 'strandede' med en teknisk fejl. Tre dage senere skulle Jægerkorpset flyves på vintertræning, og der var også lige en is-rekognoscering fra Island, der skulle udføres. Vi havde kun ét Herculesfly til rådighed. Det var på vej til Grønland, men på grund af dårligt vejr på Station Nord måtte de skifte destination til Sønder Strømfjord. Men flyet skulle stadig til Station Nord, og dét måtte jo passes ind i planen. Imidlertid skulle samme fly altså efter Grønlandsturen dels flyve Jægerkorpset til vintertræning og dels flyve passagerer og gods fra Skrydstrup til Island. Derefter skulle turen igen fortsætte til Grønland. Alt med samme besætning. På samme tid havde vi en VIP-tur ned gennem Europa – og de franske flyveledere strejkede. Det gav os i løbet af få timer 16 nye forslag til afgangstider. Så kommer man virkelig på arbejde for at få det hele til at gå op i en højere enhed", fortæller Elin Petersen.

"Eftersynsintervallerne på flyene skal over-

Hvis det f.eks. sker, at der er en Hercules, der "strander" med tekniske problemer på Grønland, så er der pludselig en forfærdelig masse planer, der skal laves om.





Også lufttransportsspecialisten rykker fra tid til anden med ud i "den spidse ende" I 2002 flyttede Elin Petersen således sit kontor til Manas-basen i Kirgisistan

holdes; det samme gælder som nævnt besætnings hviletidsbestemmelser, hvor der tilmed skal tages højde for tidsforskellen for at undgå for meget jetlag", fortæller Elin Petersen med glød i stemmen.

De mest almindelige flyvninger førhen var henholdsvis Ice- og Shuttle Train. Som navnet antyder, blev Ice Train til under en isvinter (1955-56), hvor Storebælt var frosset til. Der blev indsat fly mellem Værløse og de jyske flyvestationer, der fragtede passagerer og gods rundt.. Det fortsatte man med helt op til i begyndelsen af 1980'erne. Senere kom Shuttle Train til, som fløj direkte mellem Værløse og Karup fire gange om ugen, men som gled langsomt ud omkring årtusindeskiftet. Flyvningerne var noget, der gav arbejde til Lufttransportelementet.

"Når passagererne lavede telefonisk check-in i forbindelse med flyvningerne - især mandag morgen og fredag eftermiddag - var telefonerne glohede på kontoret.

Når flyet var fyldt op med 88 passagerer, kunne en enkelt afgang alt i alt godt resultere i 300 opkald", fortæller den erfarne lufttransportsspecialist.

YES, we did it

Flyvningerne har været langt mere end 'buskørsel' mellem landsdelene. Suverænitetsbevægelse i Grønland, is-rekognoscering, fiskeriinspektion ved Færøerne, overvågning af havmiljøet, førhen kurérflyvninger til Bruxelles, transport af

passagerer til udenlandske destinationer og VIP-flyvninger er en integreret del af Eskadrille 721's aktiviteter. Det har naturligt nok gjort arbejdet meget alsidigt.

"Mange ting bliver mere eller mindre rutine, men hos os er rutinen præget af at være forskellig og uforudsigelig. Alfa og omega er, at vi klæder besætningsmedlemmerne godt på, samtidig med at vi holder hånden under dem, uanset hvor de står i verden. Somme tider ser en opgave på forhånd umulig ud. Når tingene så alligevel lykkes, tænker man bare YES! vi gjorde det igen", siger Elin Petersen.

Flyvninger med Kongehuset og ministre har der været mange af. Det var mere praktisk, da Eskadrille 721 var pla-

ceret på Flyvestation Værløse – tæt på hovedstaden og samtidig et bevogtet område.

"Det var nemmere dengang, for vi havde både VIP'erne og flyet lige uden for vores kontor. Nu foregår flyvningerne med de prominente passagerer ofte fra Roskilde Lufthavn, og det stiller større udfordringer til os", fortæller Elin Petersen.

Eskadrillen til verdens brændpunkter

Siden hun startede som lufttransportsspecialist i 1990, har verdenssituationen ændret sig meget. Eskadrille 721 er naturligvis ikke gået ram forbi under Danmarks internationale engagement rundt om i verdens brændpunkter, hvor Irak og Afghanistan ikke er ukendte arbejdspladser for besætningerne.

"Under en egentlig udsendelse af et Herculesfly i eksempelvis Afghanistan er Lufttransportelementet døgnbemandet for at kunne give den bedst mulige service til flyet. Vi tager os af at skaffe besætningen så mange informationer som muligt, så de i

langt højere grad kan koncentrere sig om selve opgaven dernede", understreger Elin Petersen.

Hun flyttede selv sit kontor til Manas-basen i Kirgisistan i 2002 i forbindelse med det danske Hercules-bidrag til Operation Enduring Freedom. Også lufttransportsspecialisten rykker ud i 'den spidse ende'.

Der findes ingen formel uddannelse for lufttransportsspecialister – hverken militær eller civil. Men alle gennemgår et operationsassistentkursus og et missionsplanlæggerkursus. Men sidemandsoplæring – eller mesterlære om man vil – og erfaring er det største uddannelsesgrundlag.

ABN



Forsynerens værktøjskasse indeholder et netværk

Forsyningstjenesten er almindeligt kendt for at kunne skaffe så at sige alt. Et udbygget netværk blandt forsynere og et solidt kendskab til branchen er at finde blandt årsagerne.

”Engang stod vejradaren i Karup stille, fordi vi manglede et rør til den. Tilfældigvis var jeg på depotet i Værløse og fik pludselig øje på et rør svarende til det famøse, vi stod og manglede. Jeg fik det med ’i lommen’ hjem, og snart snurrede vejradaren igen. Så måtte papirarbejdet laves senere”, fortæller Bent Ove Næsted, der stadig mange år efter episoden kan slynge ud, at der var tale om et 6DC6-rør.

”For en forsyner er en reservedel blot et nummer, og man behøver faktisk ikke at vide noget om den. Men det hjælper, og det er svært ikke at interessere sig for det tekniske også”, supplerer Mona Lisa Rasmussen.

Fra dét at skrive med blyant, over brugen af det såkaldte Viscard, Kardex og MILLAG og til det avancerede computerbaserede SAP-system, der holder rede på alle stumperne, økonomien med



Bent Ove Næsted,



Mona Lisa Rasmussen



Kaj Mortensen

har i årtier været i forsyningstjenesten og ved, hvad de taler om. Normalt skaffer de tingene gennem kommandosystemet, men undertiden giver det pote at gå uden om systemet.

videre, er der sket et kvantespring i udviklingen af forsynernes redskaber.

I kølvandet af udviklingen er der naturligvis fulgt en række efteruddannelser med.

Netværk mellem civile og militære

I dag bliver Flyvevåbnets forsyningsfolk uddannet på lige fod med de civile. Uddannelsen varer fire år, og der bliver udstedt svendebrev.

Mona Lisa Rasmussen kom ind som konstabel i 1972 – i øvrigt sammen med Flyvevåbnets andet hold med kvinder. Hun blev uddannet efter den gamle model, som ikke gav et svendebrev i hånden.

Med sine mange år som forsyner har hun opnået så meget merit tilsat 12 uger på handelsgymnasiet i Mommark på Als, at hun i skuffen nu har liggende et svendebrev, der er gyldigt også ude i det civile.

”Det var en god tid på handelsgymnasiet, og jeg netværker stadig med nogle af mine civile medstuderende på trods af den militære/civile grænse”, forklarer Mona Lisa Rasmussen, der ved en hel masse om stumper til helikoptere.

Fra afmatning til travl virksomhed

Forsyningstjenesten på Flyvestation Karup var indtil 1993 bygget op omkring Draken-flyet, der blev udfaset samme år. Det skabte stor uro blandt mange ansatte, hvis arbejde var relateret til flyet.



”På forsyningsdepotet herskede der noget nær panik på grund af Draken’s forsvinden. Skulle vi fyres, forflyttes eller hvad? Vi 55 mand på depotet søgte alt i nærområdet, som vi kunne komme i tanker om. Alt i alt gik det ikke så slemt, som vi frygtede”, siger Kaj Mortensen.

Siden Helicopter Wing Karup blev oprettet, og helikopterne indtog heden, har der været fuld



Tidligere var det et kæmpearbejde, når der skulle holdes styr på de mange forskellige stor og små stumper med hvert deres nummer. I dag går det væsentligt nemmere ved hjælp af de computer-baserede lagersystemer.

travlhed i wing’ens forsyningsstjeneste, som alt i alt tæller 34 medarbejdere. Overgangen fra S-61 til EH-101-helikopteren har ikke været gnidningsløs. Da Flyvevåbnet modtog de første EH-101-helikoptere i 2007, var reservedelssituationen i lang tid efter kritisk, som man også kunne læse om det i pressen.

I 2010 er problemet væsentligt afhjulpet, og det vil igen sige, at forsynerne har fået frigivet flere ressourcer til de mange opgaver, som blandt andet er at levere reservedele til helikopterne i Nordatlanten og i Aden-bugten samt til redningshelikopterne.

ABN



Gennem årene er utallige ladninger af allehånde slags forsyninger fragtet med Flyvevåbnets egne fly som her, hvor en C-54 Skymaster bliver lastet.

Signaltjenesten:

Rygraden i Flyvevåbnets kommunikation

Signaltjenesten i Flyvevåbnet har gennem alle år været en vigtig del af værnets opbygning og dagligdag og har med tidens kommunikationsteknikker sørget for den interne og eksterne sammenhæng. Den enorme teknologiske udvikling, som faget har gennemgået gennem årtierne, har siden midt-firserne åbnet mulighed for en betydelig reduktion i behovet for manuelle funktioner og dermed også i antallet af signalfolk, men det har samtidig betydet en kraftig effektivisering af kommunikationen i hele Forsvaret.

De teknikker, som Signaltjenesten har anvendt, har altid været meget specialiserede og ret vanskelige at lære - for eksempel radiotelegrafi, radio- og elektroteknik og kryptografi; men udviklingen inden for datateknik har vendt op og ned på dette forhold. I dag, hvor pc'en er blevet hver mands eje og findes på hvert et skrivebord, er den 'specialiserede' afstand mellem Signaltjenesten og andre tjenestoområder blevet meget mindre. Meget af den kommunikation, der før kørte via Signaltjenesten, klarer det operative personel eller sagsbehandlerne i dag fra deres egen pc.

Desuden har afslutningen af den kolde krig betydet, at de særlige krav til streng hemmelighed/kryptografering ikke er nær så restriktive, og også på det område er meget afløst af edb-løsninger, som ikke kræver specialister, men er en del af datakommunikationen.

Et egentligt flyvevåben ser dagens lys

Flyvevåbnet er jo det yngste af vore tre værn, og som andre dele af værnet blev også Signaltjenesten oprettet med mennesker og materiel fra de to andre værn. Personalet og udstyret kom primært fra Marinens Flyvevæsen og Hærens Flyvertropper.

I starten var det folkene fra Marinen, der blev forsat eller selv søgte til Flyvevåbnet, som dannede grundstammen som operatører og ledere i faget. De var de fleste, og de havde en allround ud-

dannelse og større erfaring. Men på landstationerne, Jyske Flyverafdeling i Karup og Sjællandske Flyverafdeling i Værløse, var det hovedsageligt telegrafister fra Hærens Flyvertropper, som udgjorde bemanningen.

Efter Flyvevåbnets oprettelse kom der ikke flere folk fra Hæren og Søværnet, og der var alt for få folk til at bemane de mange nye tjenestesteder, så i 1952

greb man til at annoncere i dagspressen efter telegrafister, som kunne supplere bemanningen.

Det førte til ansættelse af et større antal civile telegrafister bl.a. fra handelsflåden.

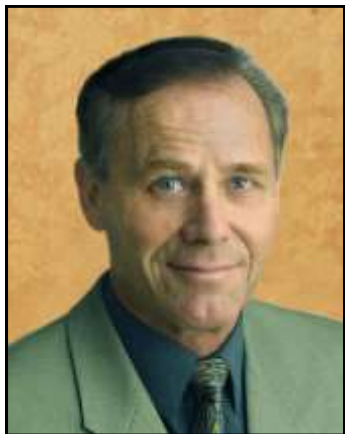
De fik en kort militær grunduddannelse og grundig undervisning i de særlige militære forhold og procedurer, inden de blev sat i gang med arbejdet med grad af math og en snarlig udnævnelse til sergent.

Flyvevåbnets opbygning på det signalmæssige område gik imidlertid kun langsomt fremad. Først fra midten af 1950'erne kom der rigtig gang i udviklingen. Flyvevåbnets signalcentre fik installeret bladfjernskrivere, on-line kryptograferingsudstyr og telex-maskiner.

Meget af telegrafisternes arbejde med at kommunikere mellem landstationer blev efterhånden afløst af fjernskriverforbindelser, og der blev mindre brug for den omfattende telegrafistuddannelse, så i 1956 blev uddannelsen opdelt i tre selvstændige linier: radiotelegrafist, fjernskriveroperatør og fixeroperatør.

Fixersystemet var baseret på triangulering af radiopejlinger fra mindst tre fixer-stationer, der var placeret mange steder rundt om i landet og bemandede med to operatører. Hver station meddelte sin pejling til Fighter Marshal i Karup eller Værløse, hvor pejlingerne blev udlagt på et stort landkort, først ved hjælp af snore og senere med lysstråler. Derefter blev positionen over radio videregivet til flyet.





Pensioneret major Arne B. Christensen

har haft et langt liv inden for Signaltjenesten, nærmere bestemt 43½ år. Han mødte ind på rekrutskolen i 1958:

"I de tre måneder på rekrutskolen i Karup var tonen fra vores foresatte af sådan en

karakter, at vi 16-17 årige knægte aldrig var i tvivl om, hvor skabet skulle stå. Og i øvrigt fik vi altid at vide, at vi som frivillige selv havde søgt ind, så vi måtte nærmest finde os i det, man bød os", fortæller Arne Berner Christensen.

Efter 'rekrutten' gik turen til Jonstrup ved Ballerup, hvor signaleleverne var indkvarterede. Undervisningen foregik i Bygning 131 på Flyvestation Værløse. Hovedfaget var naturligvis radiotelegrafi med disciplinerne høring og morsning. Herudover blev der undervist i maskinskrivning, radioteknik, engelsk samt telefoni- og telegrafireglementer. Afstanden mellem indkvartering og skolen var nok fem kilometer, og eleverne marcherede hver dag til og fra undervisningen under kommando af ældste elev.

Et af fagene var blindskrift på et gammelt hakkebræt af en skrivemaskine, og brug af rettepapir var strengt forbudt.

"Tungen skulle holdes lige i munden, for havde vi lavet blot én fejl, skulle vi starte forfra med at skrive, også selv om det var i sidste linje", fortæller Arne Berner Christensen.

En del af telegrafisterne blev tilbudt efteruddannelse til flytelegrafist med tjeneste på diverse fly og helikoptere og gjorde derefter tjeneste ved eskadrillerne 721 og 722. På togter til Grønland var der altid to telegrafister med i besætningen.

I 1956 blev uddannelsen opdelt i tre selvstændige linjer: Radiotelegrafist, fjernskriveroperatør og fixeroperatør.



Alsidig 'forretning'

En vigtig gren af Signaltjenestens funktioner gennem årene har været Signalanlægskontrollen. Det var her, alle nyanlæg af telefonkabler og radioudstyr blev planlagt og kontrolleret sammen med Flyvematerielkommandoen og under ledelse af signalofficeren. Det var også her, stationschefen og Flyvertaktisk Kommandos Signaloperationsrum til enhver tid kunne få en oversigt over, hvordan hans station var udstyret, og hvor alle kabler forløb. Her var også den centrale fejlmeldingstjeneste, hvor der blev holdt styr på fejl og reparation af stationens kabler og kommunikationer.

Telefonomstillingen har også fra de første dage været en del af Signaltjenestens funktioner.

I slutningen af 1950'erne blev der så småt startet på indførelse af ny teknik inden for fjernskrivsignaler med den såkaldte "on-line" teknik. Dermed kunne signaltrafikken blive kryptograferet samtidig med, at den blev afsendt på kredsløbet ved brug af en papirhulstrimmel, og det betød en voldsomt forøget hastighed og kapacitet.

De fleste operative funktioner i Signaltjenesten krævede uddannede operatører og på flere stationer tillige 24-timers drift. Det betød naturligvis et meget stort personalebehov, og i 60'erne og 70'erne var der omkring 500 personer i Flyve-

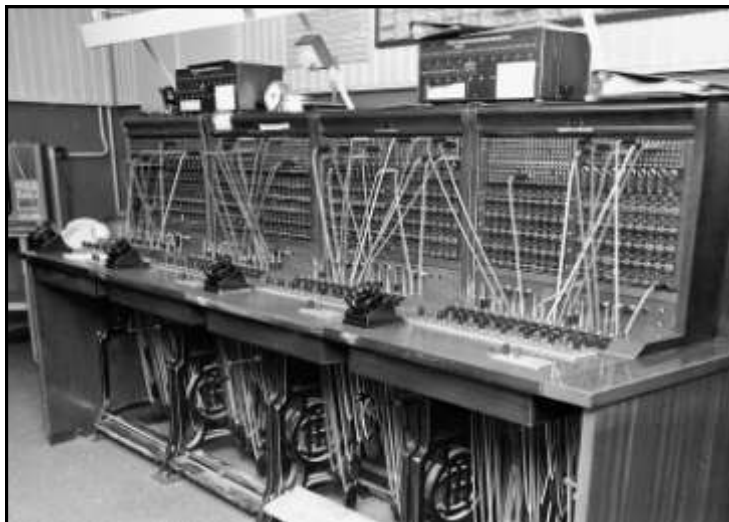




Mobilt signalcenter, den såkaldte RATT-vogn, fotograferet i 1962

våbnets signaltjenester, og alene ved Signalcenter Karup i Bunker 1137 var der op imod 120 operatører, hvor de fleste var fordelt på fire vagthold til at betjene Signaltjenestens funktioner i døgn-drift. Der var nok at se til, fordi alle funktioner blev udført manuelt, og fordi man nu også virkede som et vigtigt relæcenter i NATO's kommunikations-net. Den kolde krig var meget nærværende, og

Telefonomstillingen i FTK i Bunker 1137 med de gamle snoreborde.



Endnu i 1962 var røpost et vigtigt led i kommunikationen i FTK. På billedet betjenes systemet af en operatør på Signalkontoret.

Signaltjenesten var altid blandt dem, der først og meget mærkbart registrerede enhver ændring i beredskabssituationen.

Med udbygningen af fjernskrivernet blev HF radiokommunikation med morsetelegrafi mellem landstationer snart udfaset. Det gjaldt imidlertid ikke kommunikation mellem transport- og redningsfly og jordstationerne, hvor HF radioforbindelser fortsat i mange år var den vigtigste fjernforbindelse.

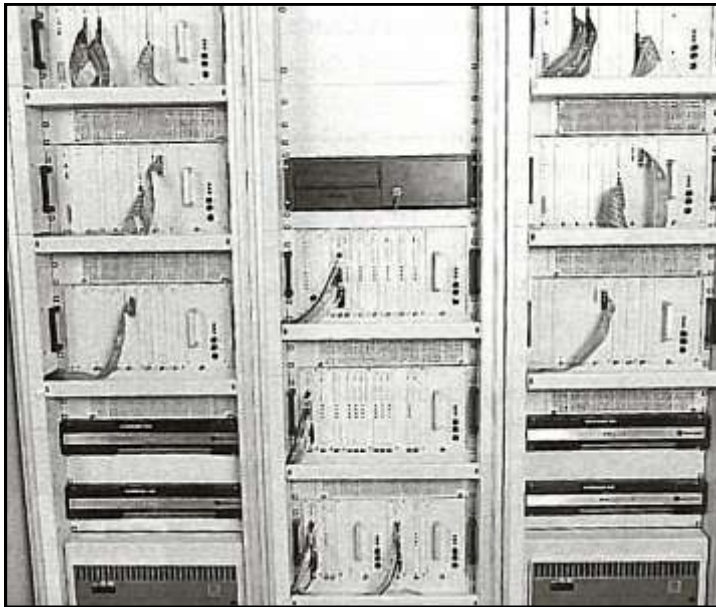
Signaltjenesten hurtigt med i dataalderen

Fra slutningen af 70'erne blev der arbejdet på en af de største omvæltninger for Flyvevåbnets signaltjenester, nemlig at indføre den tids moderne datateknik som afløser for fjernskriverne.

Efter lang tids arbejde blev man enige om et nyt system, som blev døbt Forsvarets Integreerede Kommunikations System (FIKS), og firmaet Chr.

Så sent som i 1993 kunne SSG N.C. Jensen på radiostationen på FSN Skrydstrup demonstrere, at morsesnøglen stadig beherskedes.





FIKS-computeren

Rovsing A/S blev valgt som leverandør. Systemet bestod fra starten af otte computercentre, kaldet MEDE (Message Entry and Distribution Equipment), knyttet sammen med 9,6 Kbs højhastigheds dataforbindelser.

I februar 1984 var man kommet så vidt, at man dristede sig til at lade FIKS deltage i den store Wintex-øvelse. Interface til NATO-netværket var endnu ikke i orden, så den trafik blev fortsat klaret med de normale fjernskriverforbindelser. FIKS bestod sin prøve, og alle var meget begejstrede. Signalerne blev ekspederet meget hurtigere, og på signalkontorerne var operatørerne pludselig befriet for tidligere tiders forsinkelser på signalerne.

I årene op til indførelsen blev bemanning af signaltjenesterne gradvist reduceret, og da FIKS var sat i operativ drift, var man nede på cirka 280 personer, så automatiseringen havde reelt betydet en personalebesparelse på næsten 45 procent og dermed en virkelig succesfuld effektivisering og rationalisering. Da vi nåede frem til 1997,

Flyveroverkonstabel Tina Pedersen ved en af de nye terminaler inden for X-Post, der blev FIKS' afløser i 1998



[Til Index](#)



Et kig ind i MEDE-centret på Karup i slutningen af 70'erne.

var der sket yderligere rationalisering og lukning af enkelte stationer, så den samlede bemanning var nede på lidt mere end 160 personer.

I løbet af 1995 blev der udarbejdet projekt for et FIKS-II, der skulle erstatte FIKS-systemet med et fuldt moderne datanet, og i december samme år blev firmaet Systematic A/S valgt som leverandør af det nye system, som skulle få navnet X-Post.

Efter en lang og vanskelig indkøringsperiode kunne X-Post overdrages til Forsvaret den 24. juni 1998. Efter gentagne software korrektioner og med en ny generation hardware har systemet demonstreret sin styrke og duelighed og er blevet et førsteklasses operativt kommunikationssystem.

I midten af 1990'erne blev Flyvevåbnets HF-radioudstyr forbedret med et såkaldt ADT (Automatic Data Transmission) system, hvormed HF-radio trådte ind i dataalderen, og operatøren kunne nu kommunikere over HF ved brug af pc-terminaler.

"Signaltjenesten som selvstændig tjenestegren er, som det fremgår, blevet betydeligt reduceret over årene. Tjenesten har gennemgået en enorm teknologisk udvikling, som tillige har betydet store rationaliseringsgevinster og en meget mere effektiv kommunikation", forklarer Arne Berner Christensen, der i 2001 gik på pension fra stillingen som chef for Kommunikations- og Informatiktjenesten i Flyvertaktisk Kommando.

Majoren har i 1996 udgivet en omfattende bog "Fra morsenøgle til datanet", som beskriver faget, dets personer og historie gennem 50 år. Så hvis nogle af læserne vil vide mere, findes bogen på både de offentlige biblioteker og på Forsvarets Bibliotek.

Den kan også downloades på siden www.flvsig.abchris.dk

ABN

Frihed har udviklet teknikerne



Da

Peder Kristensen

havde afsluttet grundskolen inden for elektronikmekanikeruddannelsen, kom han i 1983 til Flyvertaktisk Kommando (FTK), der havde til huse i det gamle tyske fæstningsværk på Flyvestation Karup, Bunker 1137. Her blev han tilknyttet elektro-

nikværkstedet, som i de næste fire år blev hans læreplads, inden han stod med svendebrevet.



Den såkaldte antenne-farm opsat ved Flyvertaktisk Kommando vidner om, at satellitkommunikationsalderen har nået Flyvevåbnet.

Egentlig skulle han specialisere sig inden for radio- og radarområdet.

”Men som teknikere fik vi lov til at arbejde inden for alt, hvad der hedder elektronik. Det gav os en god baggrundsviden og en fantastisk kontinuitet blandt medarbejderne, og i dag kan jeg se, at det fra ledelsens side var ret fremsynet”, erkender Peder Kristensen.

Det skulle vise sig at være en god beslutning, for fremtidens udvikling inden for elektronik kørte med et højhastighedstog, hvor Flyvevåbnet over tid investerede i nyt udstyr af den ene og den anden art. Der blev derfor brug for folk med alsidig viden og kunnen.

I firserne var der omkring 30 teknikere i FTK. Det var jo under den kolde krig, så de mange medarbejdere var samtidig en del af beredskabet. Der var knap nok arbejde til alle, og det passede Peder Kristensen dårligt.

” Det var svært at skulle vænne sig til at hænge i sofaen meget af tiden. Jeg er en aktiv person, så der skulle ske et eller andet. Så jeg kastede mig gerne over alt, hvad der havde med elektronik at gøre”.

Solidt sammentømret sammenhold

Siden midt i firserne er de elektroniske systemer blevet så komplekse, at en specialisering af teknikere er den eneste vej frem.

” I dag kan man sjældent tage en mand fra en anden afdeling til at lave for eksempel mit arbejde. Hvis man som i gamle dage skulle kunne arbejde med alle systemer, ville man komme til kort. Det ville simpelthen være umuligt at rumme al den viden i hovedet”, forklarer Peder Kristensen”.

’De gode gamle dage’ savner han ikke gene-





relt. Men det store sociale fællesskab og sammenhold, der var dengang, sætter han pris på.

Teknikerne kom alle mulige og umulige steder i bunkeren, når der for eksempel skulle trækkes kabler. Derfor var det naturligt nok dem, der blev udpeget til at være røgdykkere, som i givet fald skulle kunne finde rundt i bunkeren med nul sigt.

” Vi lukkede lidt på vores kendskab til bunkeren. Der var rum, som ingen andre kendte til, men hvor vi havde vores madrasser liggende. Der var aldrig nogen, der opdagede, hvis vi tog en morfar. Og vi var jo så mange, at det var svært at holde styr på, hvor alle folkene var”.

Første værnsfælles projekt

Peder Kristensens brede kendskab inden for elektronik førte ham i 1996 frem i forreste linje, da Danmark skulle anskaffe sit første udstyr til satellitkommunikation. Han indgik i en arbejdsgruppe, der skulle kigge på mulighederne, efter at Hæren havde spurgt på satellitudstyr til dens styrker i Eks-Jugoslavien. Efter korte forhandlinger blev der indkøbt otte styk VSAT-terminaler (Very Small Aperture Terminal), seks til Hæren og to til Flyvevåbnet. De nye terminaler skulle bære telefon- og datatrafik for udsendte enheder. Enhver, der har været udsendt i en international mission, har måske tænkt kærligt på VSAT, når vedkommende har ringet gratis hjem til familien og har været på internettet.

Hæren havde ikke selv teknikere til at tage sig af VSAT, så det blev Flyvevåbnet, der stod

HF-antennen kan drejes ind efter, i hvilken retning et fly befinder sig, for at give den optimale signalforbindelse mellem radiostationen og flyet, og på billedet herunder ses antennis manøvrepanel.



med opgaven og stadig har den. I 2002 kom Søværnet også med, og indtil i dag er antallet af terminaler eksploderet. Også båndbredden er blevet mærkbart forbedret. De første kunne klare 128 kb/s, mens den nuværende ligger på 2 mb/s.

” VSAT er Forsvarets første rigtige værnsfælles projekt”, siger Peder Kristensen.

Vejrradar eksploderede

” I slutningen af firserne var det rent held, at ingen omkom eller kom til skade, da der gik ild i isolationsoliolen, og radaren på taget af Bunker 1137 simpelthen eksploderede med et brag”, fortæller Gert Hesel.

Et af hans arbejdsområder har været den såkaldte jammer-vogn. Et stykke elektronik i en container på en lastbil, der er lavet til at forstyrre elektronisk kommunikation. Den blev ofte brugt under øvelser for at agere fjendtlig støjsender. Nogle få år efter årtusindeskiftet blev den taget ud af drift som jammer-vogn, men den er stadig i brug, om end i en anden og uofficiel funktion. Den bliver anvendt, når der skal fejlfindes på VSAT’ens stråling.

Ude af huset

Også når anflyvningsanlæg skal kalibreres, stiller Gert Hesel op, hvad enten det er på flyvestationerne i Karup, Skrydstrup – eller Litauen. Han var i Baltikum for at assistere ved kalibreringen af anflyvningsanlæggene på Siauliai-basen i forbindelse med det danske F-16-bidrag i 2004.

Radioområdet i Flyvevåbnet har fyldt meget i Gert Hesels karriere. Han ser et godt potentiale i dette kommunikationsmiddel. Han siger med sin 15 års erfaring:

” Udover at radioen er et fremragende medie

Gert Hesel

kom til FTK i 1984. Han fik radio og radar som speciale, men kom også lidt omkring i elektronikområdet. Blandt andet passede han den nu nedtagne vejrradar, der stod på taget af Bunker 1137.



Jammer-vognen gøres klar.

til at kommunikere med, indeholder den også en god gang læringsproces for teknikerne. Der kan udvikles programmer til formidling af billeder over radioen. Antenne-, radio- og forstærkerteknik er velegnet til at lære om elektronik. Og endelig er det kun fantasien, der sætter grænser for, hvad man kan udvikle af styresystemer til radioer”.

ABN



Den danske fly på flightline på Siauliai-basen i Litauen i 2004

Kørselstjenesten i Aalborg var en helt speciel arbejdsplads



Axel Bradt Thomsen Bent Ødland Larsen

Sammenholdet har præget Kørselstjenesten på Flyvestation Aalborg op gennem tiderne. Udover de fast ansatte har der været en stor gennemstrømning af værnepligtige, men også af genindkaldte.

Det sociale liv og sammenhold har i høj grad medvirket til, at folkene har været rigtig glade for at være dér. Opgaverne har været mangeartede, og det har været med til at krydre hverdagen.

”Et eksempel er kørselstjenestens 25 års jubilæum den 1. februar i 1978, hvor hangaren var proppet med 2-300 gæster”, fortæller Aksel Bradt Thomsen, der kom i Flyvevåbnet i 1951.

Den 1. november 1951 stod han ved Gedhusvagten på Flyvestation Karup. Som noget ualmindeligt dengang var han som ung mand i besiddelse af kørekort. Og netop kørslen kom han til at arbejde med i resten af sin karriere, indtil pensionsalderen indhentede ham i 1990.

Dengang som nu var både materiel og opgaver ret så forskelligartede.



Flyvevåbnet bestod af forskellige specialer, eksempelvis inden for radar, brand og redning og militærpoliti, og for Aksel Bradt Thomsens vedkommende var det auto og kørsel.

Han fik befalingsmandsuddannelsen, som i Flyvevåbnets første år foregik på Hærens skoler i blandt andet Sønderborg og på Kronborg. I dén forbindelse fik han det store kørekort og blev omskoleet til specialkøretøjer. Året efter stod han som nyudnævnt sergent i Kørselstjenesten på Flyvestation Aalborg, der dengang lå i Hangar 54. Han blev dér senere leder af Kørselstjenesten.

Under Kørselstjenestens område hørte også hele flyvestationens motorforvaltning, der blandt andet tilvejebragte køretøjer og normer for enhedernes køretøjer, herunder indstillede køretøjsmateriel til kassation med videre. Blandt opgaverne hørte udskrivning og mønstring af civile køretøjer. Også forsyning og kontrol af brændstof tog kørselstjenesten sig af.

Lidt elastik i reglerne

"Vi havde ret frie tøjler dengang, og somme tider var vi vist lidt gode til at bøje reglerne. Jeg husker engang, at teknikerne havde bygget en miniudgave af et Starfighter-fly, hvor der lige præcist kunne sidde to personer i. Tut blev den kaldt. Vi havde en kollega, der skulle giftes i Skørping, og brudeparret skulle naturligvis fotograferes ved Tut. Jeg gav lov til, at den blev kørt til Skørping i en af vores lastbiler. Det var ikke helt lige efter bogen", fortæller Aksel Bradt Thomsen.

Hele operationen gik meget godt indtil på hjemturen. Tuts haleparti stak ud af lastbilens

"Tut" er fortsat fuldt operativ - senest i forbindelse med åbent hus-arrangementet i juni 2010 på FSN Skrydstrup.



bagende. Uheldigvis var der en af Aalborg Stiftstidendes journalister, der både så og fotograferede oprinet. Hun kontaktede dagen efter flyvestationens presseofficer, og er der noget, en presseofficer hader, så er det, når der sker noget hos ham, som han ikke er bekendt med. Det varede ikke længe, inden Aksel Bradt Thomsen havde ham i røret.

"Thomsen", brølede han. "Er det noget, De kender til?" "Jeg erkendte min synd og tog episoden på mine skuldre. Men presseofficeren og jeg talte aldrig mere om det. Og hverken billede eller historien kom nogen sinde i avisens spalter".

Elskede de hårde øvelser

Op gennem tresserne og nogle årtier frem forlagde de nordjyske eskadriller til Flyvestation Tirstrup en gang om året. Det var de helt store øvelser, ikke mindst for Kørselstjenesten. Øvelserne var uvarslede og af flere dages længde.

For chaufførerne og tjenesten som sådan gjaldt det

bare om at have styr på pakkeplanerne - lige fra sløringsnet og til ildslukkere. Det var en virkelig hård øvelse, men den var med til at samle Kørselstjenesten. Og selv om de sled i det, var de fleste kede af, når øvelsen lakkede mod enden.

Bent Ødland Larsen, der startede i 1965, kom efter rekrut- og køreuddannelsen direkte til Kørselstjenesten i Aalborg. Han fortæller om øvelsen, der foregik flere gange om året:

"Det var alverdens ting, der skulle flyttes til Tirstrup, og det meste i containere. Værksteder, reservedele, telte, generatorer, tankbiler. Ja, alt hvad der nu skal bruges på en flyvestation. Vi var altid to, der skulle køre i forvejen, så vi stod klar til at koordinere aflæsningen og anviser, hvor tingene skulle stå, og så videre. Turen foregik i en GMC-bil med presenningstag og åbne døre. Plexiglasset på dørene var blevet så ridset, at vi ikke måtte køre med dem isat. Det var hundekoldt at køre turen mellem de to flyvestationer, og helt stive og hvide af kulde måtte vi af og til stå ud af bilen og slå kuskeslag. Der var ikke meget, der hed arbejdsmiljø dengang. Men vi meldte os altid frivilligt til den tur, for vi nød den".

Materiellet blev transporteret i lastbiler og anhængere svøbt med presenning. Indholdet blev bundet fast med reb, og hvis der var gods på hjul, blev det fastgjort på ladet med træklodser søm-met fast i ladbunden.

Da F-104 Starfighter-flyet blev udfaset i 1983, var det samtidig slut med forlægningerne til Tirstrup. F-16-kampflyet kom til Aalborg, og derefter blev øvelserne flyttet til Flyvestation Værløse. Inden da var vognparken blevet udskiftet med noget mere tidssvarende.

Alsidige opgaver

I begyndelsen af Kørselstjenestens levetid var vognparken præget af britiske og amerikanske køretøjer. På parkeringspladserne sås Jeeps,

Willy-biler, Queen Mary-biler, Lorry trucks og Nimbus-motorcykler.

Udover de mere traditionelle køreopgaver har tjenestens bulldozer også været blandet ind i anlæg af en privat svæveflyveplads, en skydebane i en grusgrav og en motorcross-bane.

"Det kom ind under begrebet træning", smiler Bent Ødland Larsen.

Først i halvfjerdsere lå der på flyvestationen ved kanten af Limfjorden et gammelt affaldsområde, som skulle planeres. Bent Ødland Larsen fortæller, hvordan han og en kollega fandt en alternativ måde at rengøre bulldozeren på med et mindre heldigt resultat:

"Da vi sluttede ved middagstid, var bælteerne blevet en del beskidte. Der var lavvand i fjorden på det tidspunkt, så kollegaen kørte lige en lille æresrunde i vandet for at skylle skidt af, men han kom desværre for tæt på sejlronden. Lige pludselig dykkede maskinen, og der kom vand i ind sugningen, så den gik i stå. Bulldozeren vejede 12-13 tons og var på larvefødder, og nu stod den en 2-300 meter ude i fjorden, hvor forenden og motoren allerede var halvt under vand. Da det blev højvandet i løbet af eftermiddagen, var det kun sædet, der var oven vande. Selv om vi fik bulldozeren i land, kom den aldrig til at fungere rigtigt igen".

Endelig har Kørselstjenesten også assisteret under øvelser i andre lande. Men trods de mange tusinde kilometer på landevejen har tjenesten på Flyvestation Aalborg aldrig haft uheld med omkomne eller svært tilskadekomne.

"Vi havde engang en lastbil, der væltede rundt med en flok værnepligtige. Det var et helt mirakel, at der ikke var nogen, der kom til skade. Stiverne, der holdt presenningen, klarede mosten, og soldaterne kunne blot kravle ud", fortæller Bent Ødland Larsen.

ABN

Et eksemplar af hver af de mange forskellige typer køretøjer, som gennem årene har været i brug ved Flyvevåbnet, søges bevaret for eftertiden. Mange af dem har allerede fået en plads i magasinerne hos Flyvevåbnets Historiske Samling i Gedhus.



OPERATION ALLIED FORCE (OAF)

Da Flyvevåbnet blev voksent (Første operation (krig) i Flyvevåbnets historie)



Major Max Vilhelmsen (MAX)

**Chef for ESK730
1997- 2000.**

Efter den grundlæggende uddannelse på Flyveskolen på Avnø i 1968 kom MAX til Georgia i USA, hvor han erhvervede sin pilotvinge i 1970.

Hjemme igen var han på den obligatoriske omskoling på T-33 ved Træningseskadrillen, og han gennemgik uddannelsen til reserveofficer i 1970-1971.

Så fulgte nogle års eskadrilletjeneste:

1971-1974: ESK 727, Karup, F-100

1974-1978: ESK 727, Skrydstrup, F-100

1978-1980: ESK 730, Skrydstrup, F-100

1980-1986; ESK 727, Skrydstrup, F-16

1986-1995: Leder af F-16 omskolingen, Skrydstrup

*1995-1997: Flyvertaktisk Kommando, Karup
Speciale: Flystøtte*

1997-2000: Chef ESK 730, Skrydstrup, F-16

2000-2003: Ældste Danske Officer (ÆDO) ved NATO Flying Training in Canada (NFTC) - en nystartet pilotuddannelse - Saskatchewan Canada, Hawk 115.

2004-2006: Chef for Træningsfligten - F-16 omskoling - Skrydstrup, F-16.

2006, 13. december: sidste F-16 flyvning, næsten 59 år gammel.

2007-2010: Flyvesikkerhedsofficer, Skrydstrup T-17.

2010, 31. januar: Major (emeritus)

Flyvetid:

F-16 4014 timer

F-100 1458 -

Hawk 115 547 -

T-17 635 -

Plus diverse

Total: *7000 timer,
heraf 6000 på jagerfly*

En historie fra det virkelige liv

Det var en lørdag formiddag i juni måned 1998. Solen skinnede samtidig med, at jeg var i færd med at bygge et lille hus til min trailer.

Midt på formiddagen, under kaffepausen, ringede telefonen. Det var vagthavende officer med besked fra stationschefen om, at jeg skulle møde på flyvestationen hurtigst muligt.

Mange tanker gik gennem ens hoved. Til trods for en ren samvittighed stillede jeg mig selv spørgsmålet: Hvad havde jeg nu gjort?

Omklædning, af sted på arbejde.

Ved ankomst til eskadrillen (ESK) var der, udover stationschefen, kun et par medarbejdere. Jeg blev sat ind i situationen.

Balkan .

Milosevic i Serbien førte sig frem i Kosovo. Det internationale samfund havde prøvet at tale ham til fornuft. Det virkede ikke.

NATO havde besluttet at markere sig. Så mange fly som muligt fra så mange forskellige lande som muligt skulle hurtigst muligt flyve til Italien med henblik på at vise Show Of Force.

Danmark blev bedt om at deltage med to fly. Det besluttedes at sende yderligere en reserve.

Hvorfor var det ESK730, det skulle udgå fra?

Svaret er, at Flyvevåbnets bidrag til NATO Immediate Reaction Force (IRF) for ca. 70% af personellet var centreret omkring ESK730.

Hvad gør man? Der eksisterede ikke nogen alarmeringsplan for situationer som denne.

Det viste sig ikke at være noget problem. Ad uransaglige veje kom det nogle for øre, at der var noget i gære. Medarbejderne mødte af sig selv. Enkelte nøglemedarbejdere var ikke at træffe på telefon. Nogle var til triatlonstævne. Jeg ved ikke hvordan, men en eller anden fangede dem under omklædningen mellem svømning og cykling. De glemte alt om triatlon og kørte til ESK730.

Andre medarbejdere begyndte at ringe for at spørge om, hvornår de skulle møde. Meget hurtigt var "listen" fuld.

Materieldelingen iværksatte pakning af udstyr samt klargøring af 3 fly plus en reserve.

I Ammunitionstjene-

Slobodan Milosevic





Briefing i ESK 730 lørdag den 13. juni



MAX udpeger Flyvestation Villafrancas beliggenhed i Norditalien.

sten (CAT), som ikke var en del af ESK730, var personellet også mødt. CAT iværksatte våbenklargøring til 4 fire fly samt et "lager" til at medbringe til Italien.

Men hvor i Italien? Det var først hen på eftermiddagen, før det forlød, at det ville blive på Villafranca, en italiensk base i Norditalien. Her var et hollandsk F-16 detachement i forvejen stationeret.

Der blev skaffet transport via Flyvertaktisk Kommando. Der blev fremsendt ansøgninger om diplomatic clearances for overflyvning af andre lande med opladte fly. Detaljeret planlægning af flyveturen blev iværksat. Der blev udarbejdet flere planer, fordi bestemmelsesstedet endnu ikke var fastlagt.

Det personel, der skulle med til Italien, blev udpeget, så de kunne køre hjem og pakke til x dages ophold.

Klokken 1500 var alt pakket og klart. Transportflyet, en dansk C-130, var klar. 4 danske F-16

med missiler var på plads. Destinationen var udpeget: Villafranca. Nu manglede der de diplomatiske tilladelser. Først to timer efter at ESK730 var klar, var diplomatiet parat. Flyene lettede kl. ca. 1730 med kurs mod Italien.

Dagen efter blev Show Of Force gennemført. De mange fremmødte fly fløj langs grænserne til Serbien, Kosovo og Montenegro.

Desværre var effekten kortvarig.

Slobodan Milosevic havde lovet og lovet. Der skete ingen ændringer.

I oktober besluttede det internationale samfund igen at forøge presset. I starten var det en NATO initieret aktion. Senere blev den sanktioneret af FN.

De enkelte nationer blev bedt om bidrag. I oktober blev ESK730 IRF indsat med 6 x F-16, som blev deployeret til den italienske base Grazzanise, der ligger ca. 50 km nord for Napoli.

Missionen bestod i daglige patruljeflyvninger* (Combat Air Patrol (CAP)) langs grænserne til

Lørdag aften. Støttepersonellet til missionen på Villafranca går om bord i en C-130 fra ESK 721.



Montenegro og Serbien / Kosovo.

I mellemtiden blev det hele tiden forsøgt at løse krisen diplomatisk.

Der blev indgået aftaler.

Det danske bidrag (flyene) blev trukket hjem i november 1998. Materiellet blev i Italien og blev vartet af dansk personel.

I januar 1999 var den gal igen.

6 x F-16 blev igen sendt til Italien. Patruljeflyvningerne blev genoptaget.

Diplomaterne arbejdede på at finde en permanent løsning.

Forgæves.

I februar udløb det sidste ultimatum, og krigen brød ud.

Det danske bidrag blev udvidet til 11 x F-16, som sammen med fly fra mange andre nationer fløj patruljeflyvninger omkring Montenegro og Serbien / Kosovo. Der var oprettet CAP's fra Ungarn over Kroatien, Bosnien, Adriaterhavet og Albanien til Makedonien (republikken). Der var to fly i hver CAP i døgndrift.

Formålet med disse CAPs var at hindre serbiske bombefly i at nå frem til de omkringliggende nationer.

Fly fra mange nationer gennemførte daglige (dvs. natlige) bombetogter på nøje udvalgte mål. Målene var godkendt såvel politisk som juridisk.

I maj måned ønskede chefen for hele operationen, en amerikansk general, flere bombefly. Det danske flyvevåben blev involveret. Det er en alvorlig sag. En ting er at bemane CAP's for at forhindre fjenden i at krydse grænsen. Det er no-



Chefen for ESK 727, major Kresten D. Andersen (MES) i cockpittet på sin F-16 Fighting Falcon. Han har blikket rettet mod en opgave, som han endnu ikke helt kender indholdet af.

get helt andet at flyve ind i fjendeland og kaste bomber.

Det første mål for de danske fly var et depot i den sydlige del af Kosovo.

Missionen forløb OK ind til målområdet, der var dækket af skyer, som forhindrede kast af de medbragte bomber.

Næste forsøg blev planlagt til 30. maj 1999. Planlægningen startede dagen før. De to danske fly var en del af en CO-MAO** (Composite Air Operation). Målet for de

danske fly var et kommunikationsknudepunkt beliggende i den nordlige del af Kosovo. Ruten indbar flyvning over såvel Montenegro som Serbien.

Den 29. juni kunne detachmentet vende tilbage til Skrydstrup, hvor chefen for FTK, GM K.E. Rosgaard tog imod.

Ved den efterfølgende parade kunne MAX melde en fuldtallig styrke tilbage efter endt mission.





Forud for næste mission til Kosovo i oktober havde flyvestationen besøg af forsvarsminister Hans Hækkerup og et stort presseopbud. Her får ministeren og CH/FTK GM K.E. Rosgaard en orientering af MAX om den forestående opgave.

De bedst egnede våben til målet var bomber. Opladningen blev 6 x Mk 82 (500 pounds (225 kg) bomber), 2 radar- samt 2 infrarøde missiler, 20 mm maskinkanon samt chaff og flares til selvfor-

svar.*** Herudover to (370 gall.) eksterne brændstoftanke. Dvs. at flyet kunne tankes med 12.000 lbs. (ca. 5500 liter). Såfremt flyene blev fuldtankede, ville den maksimalt tilladte vægt blive overskredet. Flyene blev derfor deltanket med 11.000 lbs. (ca. 5.000 liter) og vejede ca. 17 tons. Dette medførte, at take-off hastigheden blev ca. 350 km/t, en væsentlig forøgelse i forhold til det normale.

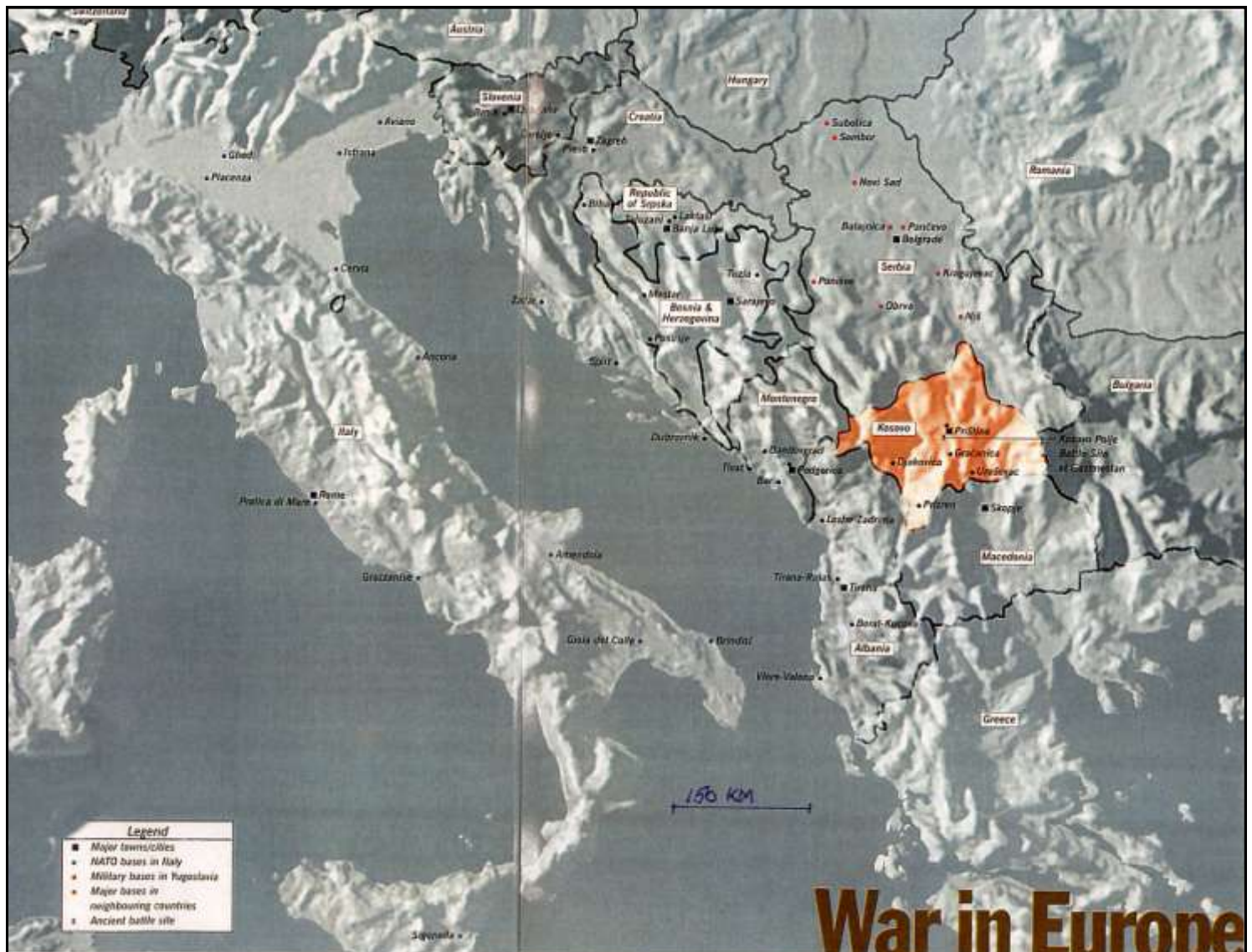
Ruten: Grazzanise – tværs over Italien – Adriaterhavet – lufttankning – venteområde over Albanien (holding pattern) – Montenegro – Serbien – målet – retur.

Starten, stigningen til marchhøjden 4.000' (ca. 7.300 m) samt flyvningen til Adriaterhavet medførte, at det var nødvendigt at lufttanke for at gennemføre missionen. Flyene blev næsten fuldtanket, og på en østlig kurs blev der steget til ca. 8.500 m højde (28.000'), en relativ stor højde for så tungt et fly. Det skete problemløst.

Den videre flyvning til målet og retur til Grazzanise forløb som planlagt.

Hvordan var det?

Natten før var lidt mere "uroilig" end sædvanligt.





Det forestående var specielt og unormalt.
 Er man "bange"? NEJ, men spændt.
 Møder på arbejde godt 4 timer før take-off.

Klar og udhvilet. Missionen var planlagt dagen før. Den gennemgås igen. Vejret tjekkes, og flere andre tiltag afsluttes, før det er tid til afgang.

Selve missionen oplevedes som noget, man havde oplevet før. Den forløb som en træningsmission! Dog med den væsentlige forskel, at flyene vendte tilbage en del lettere, end da de tog af fra Grazzani-se.

"You train like you fight"!

Dvs.: Du skal tilrettelægge og gennemføre din træning på samme måde, som du ønsker at gøre i krig.

Det havde vi gjort. Derfor følte det som ovenfor beskrevet. Opmærksomheden var dog hele tiden rettet mod de steder, hvor vi vidste eller formodede, at en trussel kunne

komme fra.

Truslen var der. Der blev skudt allierede fly ned under OAF.

Det danske bidrag til OAF

- ✦ Juni 1998 3 x F-16 (1 uge)
- ✦ Oktober 1998 – November 1998, 6 x F-16
- ✦ Januar 1999 – Juni 1999, 11 x F-16
- ✦ Juni 1999 – Oktober 2000, 4 x F-16
- ✦ Maj 2001, 8 x F-16 (2 uger)
- ✦ September 2001, 8 x F-16 (2 uger)
- + September 2002, 6 x F-16 (2 uger)

samt bombefly.

* CAP: Sammen med overvågningsfly og jordbaserede radarer er opgaven at patruljere i et tildelt område. "On station"-tiden var 4 timer med lufttankning hver time. Med transit blev flyvetiden pr. mission mellem 5 og 6 timer.

** En COMAO er sammensat af jagerfly (forsvar af egne fly), EW fly (elektronisk krigsførelse), rekognoscering (eksempelvis fotografering før og efter selve angrebet)



*** Chaff er "stanniol" til "vildledning" af en radar.

En flare er en "ildkugle" til "vildledning" af et infrarødt (varmesøgende) missil.



Her flyver tankerne ikke - de bliver på jorden

Indtil Draken-flyet på Flyvestation Karup blev udfaset i 1993, var der rigeligt at se til for en flytanker. Men siden udfasningen og indtil 2004, hvor helikopterne kom til Karup, var der et stort tomrum for tjenesten.



Flyverspecialist Vagn Hareskov

arbejdede, inden han kom ind som værnepligtig i 1973, på landet i tretten dage ad gangen og havde derefter én fridag.

”Det var en af grundene til, at jeg efter værnepligten valgte Forsvaret. Og som konstabel fik man også mærkbart mere i løn, end jeg var vant til”.

Efter et par år på brandstationen blev han beordret til Flytank. Her var de daglige opgaver rigelige, da der var mange flyoperationer, og under øvelser var der i særdeleshed særligt travlt. Ek-

sempelvis kunne de årlige taktiske skydninger i Oksbøl virkelig give flytankerne sved på panden, især når der også kom udenlandske fly, der skulle tankes op.

Der kunne dog også være anderledes stille perioder, hvor kedsomheden godt kunne gnave noget i folkene.

”Når der nu havde ligget en tyk tåge over Danmark i fjorten dage, kunne vi godt gå og mundhugges. Det var trods alt begrænset, hvor mange vinduer vi kunne pudse, og hvor meget kort vi kunne spille. I sådanne perioder blev vagtskemaerne nogle gange lavet om, og det var også frustrerende”, fortæller Vagn Hareskov.

Arbejds miljø – hvad er det?

Udover selve flybrændstoffet indeholder det en mængde additiver, der gør det endnu mere velegnet i flymotorer. For 20-25 år siden var masker, handsker og beskyttelsesdragter en by i Rusland. Vagn Hareskov erkender, at de ikke gjorde sig





tanker om, hvad det var for krasse stoffer, der var i flybrændstoffet.

”Vi havde vores kedeldragter hængende ude i gangen. Jeg husker engang, hvor en sygeplejerske havde et ærinde i vores bygning. Hun løb nærmest skrigende derfra på grund af lugten fra kedeldragterne. En lugt, vi andre aldrig bemærkede”, fortæller han.

Udfasningen af Draken-flyet gjorde, at i løbet af 1994 blev Flytank reduceret fra 26 til 3 normer. I kølvandet af den voldsomme nedskæring kom Vagn Hareskov over i en HAWK-enhed, Eskadrille 534. I 1998 flyttede han over i Kørselstjenesten, hvor han blev indtil næste forsvarsforlig. Det vil sige til 2004, hvor forligspartierne havde besluttet, at alle Forsvarets helikoptere skulle samles under det nye navn Helicopter Wing Karup.

Den flyvende virksomhed blomstrede op igen, og der var nu atter behov for et større antal flytankere på den midtjyske flyvestation.

Hjemmefra - somme tider langt

I dag er der 10-12 flytankere i Karup, som også har en del opgaver uden for hegnene. Cirka hver fjortende dag kører de brændstof til redningshelikopteren i Roskilde lufthavn.

Under øvelser i Oksbøl stiller Flytank også op, så helikopterne kan tanke direkte i Oksbøl og på den måde slippe for at spille tid ved at skulle tanke på hjemmebasen.

Et andet eksempel er en eftersøgning af en person i Vestjylland, hvor Flytank rykkede ud i terrænet, så Fennec-helikopteren med observatøren ombord kunne tanke direkte 'ude i marken'.

Flytankere fra hele Flyvevåbnet har været med fra starten, når det lyseblå værn er rykket ud i internationale operationer. Både når danske kampfly har opereret fra Litauen og Kirgisistan, og når Fennec-helikopterne har rekognosceret i Irak og i Afghanistan.

Danmark har til Serbien doneret fire tankbiler, der blev i overskud, da Flyvestation Vandel blev nedlagt. Vagn Hareskov var en af chaufførerne, der i 2009 drog sydpå med køretøjerne. De serbiske kolleger viste danskerne rundt, hvor de blandt andet så krigsskader fra konflikten med NATO i 1999.

”Serberne er flinke folk, og de jokede lidt ironisk med, at vi skulle se dét og dét, som vi dengang havde ødelagt”.

ABN



Brandfolkene har langt hen ad vejen klaret sig selv

For årtier siden var det ikke altid, at brandfolkene havde det materiel, de egentlig havde brug for. Det kunne dreje sig om udstyr til optøning af startbanen eller forskellige transportmidler. Det var heller ikke ualmindeligt, at folk rundt omkring på flyvestationen i Karup ringede til brandstationen for at få fabrikeret emner, de havde brug for i tjenesten.



Jørgen Prip



Poul Hjorth

hvor man selv færdiguddannede brandmændene efter grundskolen.

Passede sig selv
Brandfolkene bliver alle løbende efteruddannet, og i dag er det Statens Luftfartsvæsens (SLV) regelsæt, at kravene sættes efter. SLV satte under-

tiden uvarslede brandøvelser i gang.

Poul Hjorth, der havde været på brandstationen på Flyvestation Karup siden begyndelsen af 60'erne, fortæller, at både de faglige og de fysiske krav op gennem tiden altid har været store.

Han har blandt andet selv været vagtholdsleder. "Vi passede vores arbejde, men ellers var

det sjældent, nogen blandede sig i brandstationens forhold. Vi var

folk nok, og der var altid en at bytte vagt med, når nogen havde brug for det. Vi sørgede for, at afspadseringsregler og den slags blev overholdt nogenlunde.



Jørgen Prip kom i Flyvevåbnet i 1963.

Efter værnepligten gennemgik han den ni måneders grundlæggende brandmandsuddannelse på Flyvevåbnets Mathskole i

Jonstruplejren ved Ballerup. "Der var stopprøver hver tredje måned, og dumpede man blot i én, fik man ingen ny chance.

Jeg husker, at på mit hold var der fem ud af elleve, der kom igennem nåleøjet", fortæller Jørgen Prip, der siden kom til Flyvestation Karup,



Ved et kursus på Statens Brandskole i Gentofte i slutningen af 70'erne blev der holdt anderledes på formerne. Flyvevåbnets brandmænd var ofte på kursus på landets nok ypperste brandskole, hvor de deltog på lige fod med deres civile kolleger.

”Det var en varm sommerdag, og vi var alle enige om, at vi turde godt driste os til at aflægge slipset. Skolens chef var slet ikke enig heri, og undervisningen måtte vente, indtil vi havde været ovre på vores kvarterer og få bundet slipset på ny”, siger Poul Hjorth.

Kreative former for afisning af banen

En væsentlig del af arbejdet på brandstationen har altid været at holde startbanen fri for sne og fremmede objekter, der kan skade flyene. Der har været udvist mange mere eller mindre kreative ideer til at holde banerne isfri. Brandfolkene har selv udviklet diverse sneskrabere, harver og maskiner til udlægning af stoffer og væsker, der kan optø isen. I dag bruger man deicer-væske.

”Det er en ret dyr måde at blive isen kvit på. En enkelt udlægning kan sagtens koste 15.000 kroner. Derfor har man nu udstyr til at måle temperaturen i startbanens belægning, så man undgår at afise banen, når det alligevel ikke er nødvendigt”, fortæller Jørgen Prip.

Men det mest spektakulære inden for afisningen blev set i 60'erne på Flyvestation Karup. Brandmændene havde ombygget en vogn til transport af fly. På vognen havde de installeret en gammel motor fra et Meteor-jagerfly. Meningen var, at motorens udstødning blev bøjet nedad mod banen, således at varmen kunne smelte isen. De havde konstrueret og påmonteret en studs til at afbøje udstødningen mod asfalten.

”Det blev ikke en ubetinget succes. Studsen



kunne på eksperimentalstadiet ikke modstå motorens kraftige tryk, så studsens fløj ad Pommern til. Vi fik den dog til at blive på plads, og ideen med at lade udstødningsvarmen smelte isen virkede rent faktisk ganske godt. Bortset fra, at udblæsningen ødelagde de striber asfalt, der var lagt mellem banens betonelementer”, forklarer Poul Hjorth.

Det var ikke alle maskinerne, der sparede tid. For eksempel havde metalbørsterne på fejmaskinen det med at 'tabe noget af håret' under brug. For jetmotorer er metalbørsterne som bekendt den rene gift, så de skulle jo fjernes fra startbanen. Brandstationen rådede over en vogn med påmonterede magneter, der kunne trækkes efter en traktor og derved samle metalbørsterne op. Problemet var bare, at vognen jævnlige tabte nogle af magneterne, som så skulle samles op manuelt. Altså tre arbejds gange i stedet for én.

Køretøjer før og nu

Brandstationens materiel og grej har altid fulgt med tiden. I 60'erne kørte brandfolkene blandt andet rundt i en snerydder, hvor gearstangen krævede rigtig meget råstyrke, samtidig med at





den skulle bevæges 30 centimeter fra den ene yderposition til den anden.

”Det skete, at vi kørte næsten 48 timer i træk på en weekendvagt, så enhver kan forstille sig, hvordan armen og resten af kroppen havde det bagefter”, siger Jørgen Prip.

Heldigvis er der andre boller på suppen i dag, og køretøjerne er tiptop materiel. Nutidens store Eagle-brandbiler på 35 tons har alle moderne hjælpemidler som f.eks. kraftigt frigøringsværktøj. Alene den store vandkanon har en sprøjtelængde på 70 meter og kan aflevere 3.000 liter vand i minuttet. Brandbilen er terrængående og

har en hastighed, der gør, at den kan være fremme i flyvefeltets fjerneste hjørner på få minutter.

Ude og hjemme

Danmark solgte i 2004 tre Eagle brandbiler til NATO, hvor de indgik i brand- og redningsberedskabet i Kabul International Airport. En række danske brandfolk fra Flyvevåbnet har fra 2004 og indtil 2008 været udsendt til den afghanske hovedstad, dels for at trække vagter, men også for at uddanne afghanske brandmænd.

Lufthavnen i Kabul har været plaget af rigtig mange uheld og ulykker med fly, så de danske brandmænd har ud over gavntjenesten fået en masse erfaring fra 'det virkelige liv' med hjem i køjesækken.

Flyvevåbnets Brand- og Redningstjeneste gjorde sig bemærket, da de var aktive i indsatsen ved fyrværkerikatastrofen i Seest i 2004. Skrydstrup's Eagle var nogle af de første på pletten, og i kraft af vandkanonens fantastiske sprøjtelængde var de med til at gøre en stor forskel.

Tjenesten har også ydet hjælp til det civile samfund i forbindelse med hede- og andre naturbrande og ved gård- og fabriksbrande, ligesom de har støt-



Kabul Lufthavn



Fra katastrofen i Seest.

tet Karups civile brandvæsen.

”Vi plejer at drille Karup Brandvæsen med, at vi kommer og slukker, og de kommer for at rydde op”, siger Jørgen Prip med et skævt smil om munden, samtidig med at han erkender, at det civile frivillige brandvæsen jo først skal have kaldt folk sammen, inden de kan rykke ud.

De undertiden barske oplevelser, som Jørgen Prip og Poul Hjorth har lagt bag sig, er de oftest kommet sig over ved hjælp af en kammeratlig snak med kollegerne og med galgenhumor.

”Før i tiden var der ikke noget, der hed krisehjælp, sådan som der er det nu”, siger de.

ABN



Umiddelbart ser det måske ikke ud til at have så meget med brand og redning at gøre. Men den grundige renholdelse af start- og manøvreområder er en vigtig forebyggende foranstaltning.

På brandslukning i Libanon

Det er ikke kun herhjemme i det danske, at der kan blive brug for Flyvevåbnets brandfolk. I slutningen af juni 2010 var det i Libanon.

**Af Kim Vibe Michelsen
Presseofficer ved UNIFIL**

Mandag eftermiddag den 29. juni 2010 rykkede alt disponibelt brandmandskab og slukningshelikoptere fra hele FN-styrken ud under dansk ledelse for at slukke en større brand ved den franske lejr. Under branden eksploderede over 40 gamle granater.

Branden var opstået i maki'en - den lave kratbevoksning i bjergene - ved en af de franske lejre. Selvom branden udviklede sig relativt roligt på grund af den sparsomme bevoksning, var den dog en for stor mundfuld for de franske brandfolk. Branden opstod nemlig i en tidligere kampzone,

der var fyldt med ueksploderet ammunition fra sidste krig mellem Libanon og Israel.

Franskmændene tilkaldte derfor hjælp fra nær og fjern, og de danske brandfolk fra FN-hovedkvarteret blev sendt ud for at koordinere det omfattende slukningsarbejde, der involverede italienske helikoptere og brandfolk fra Ghana og den libanesiske hær.

Ammunitionsdepot truet

Da den danske indsatsleder ankom, havde branden næsten omsluttet den franske lejr, og franskmændenes ammunitionsdepot var truet af flammerne. Indsatslederen oprettede derfor kommandostation i en mindre lejr en kilometer derfra og

Den danske indsatsleder, chefsergent S.A. Madsen, ledede den internationale brandslukning fra sin kommandopost. (Foto: UNIFIL)





Selv om det måske kunne lede tanken hen på en brand i den jyske he-
de, så var det helt andre vilkår, der
skulle tages højde for i den libanesi-
ske maki: Hverken ueksploderet am-
munition eller sorte kobraslanger er
hverdagskost under hjemlige him-
melstrøg.
(Foto: UNIFIL)

begyndte at lede slukningsarbejdet.

På grund af de mange ueksplode-
rede granater og et stort antal sor-
te kobraslanger, der flygtede fra bran-
den, kunne slukningskøretøjerne og
brandfolkene kun arbejde fra fastbæ-
net vej. Under slukningsarbejdet eks-
ploderede der over 40 granater. Det
var derfor de italienske slukningsheli-
koptere, der gik i pendulfart mellem
Middelhavet og indsatsområdet med
sække med havvand under bugen,
der måtte stå for store dele af sluk-
ningen.

De danske slukningskøretøjer slukkede brand i
den østlige ende af terrænet og her fik de hjælp af
tankvogne fra det ghanesiske kontingent og et hold
soldater fra den libanesiske hær, der var udkom-
manderet til at hjælpe med brandslukningen.



Da brandindsatsen først kørte på fuldt blus, kom
branden under kontrol i løbet af fem timer, og
midt på aftenen kunne de danske brandfolk ven-
de hjem.



Under slukningsar-
bejdet arbejdede de
danske brandfolk tæt
sammen men gha-
nesiske og libanesi-
ske soldater.

Helikopterne fløj i
pendulfart mellem
slukningsområdet og
Middelhavet, hvor de
hentede havvand.

(Foto: UNIFIL)

Helicopter Detachment (HELDET)

Fire gange har danske Fennec helikoptere været sendt på missioner i udlandet. Første gang var i 2003 i Makedonien og derefter i Irak i 2005 og 2007. Endelig var der i 2008 en udsendelse til Afghanistan.

Irak 2005

Den 4. oktober 2005 rejste Eskadrille 724 med 4 Fennec helikoptere og 42 mand til Irak for at deltage i Flyvevåbnets styrkebidrag til Irak

Dette lille helikopterdetachment (HELDET) skulle indgå i et team sam-

men med den engelske styrke, hvor de havde til opgave at hjælpe med at yde beskyttelse til de mange konvojer, som førte forsyninger fra Kuwait og til byen Basrah, hvor den engelske og de danske styrker var placeret.

Opgaven for de danske helikoptere var "topcover", rekognoscering og mindre transportopgaver. Helikopteren klarede opgaven fint til trods for de mange miljømæssige forandringer såsom det utroligt varme klima og et vanskeligt terræn med en usædvanlig støvet natur (ørken) - en cocktail, der ikke ligefrem er den bedste, hvis der skal løses opgaver fra en helikopter.

HELDET vendte hjem fra Irak i januar 2006 med et godt resultat, hvor alle følte, at der var blevet gjort et godt stykke arbejde, og at man havde lært at arbejde sammen med fremmede enheder i en større international mission.



Irak 2007

I perioden fra august 2007 og til januar 2008 blev HELDET igen sendt ud for at yde støtte til de britiske styrker.

Hovedopgaverne var denne gang at understøtte og sikre det internationale nødhjælpsarbejde samt at skabe forudsætning for, at genopbygning-

gen af landet kunne indledes. Man skulle endvidere bidrage til opretholdelse af lov og orden i Irak og derved medvirke til at give den vanskelige politiske overgangsproces de rette sikre rammer.

En anden opgave var at være med til at fremskynde etableringen af et fredeligt og stabilt Irak til gavn for hele den irakiske befolkning, herunder også for tilbagevendende flygtninge og internt fordrevne. Som det sidste skulle man også være med til at beskytte Iraks kulturarv og helligdomme. De militære opgaver var de samme som ved den tidligere udsendelse til Irak, nemlig "topcover", rekognoscering samt let transport. Forskellen var dog, at helikopteren til denne udsendelse var blevet væsentligt forbedret rent teknisk. Til hjælp for observationen var helikopterne blevet udstyret med FLIR, der er et observationsudstyr, der gjorde, at

Helikopterne klargjort til transport, som foregik med et af de store Antonov 124 transportfly.





Ved udsendelsen til Irak i 2007 var der skabt mulighed for at have en "doorgunner" med til egen-sikring.



Til beskyttelse mod infrarødt styrede missiler var helikopterne nu også udstyret med flares.

der også kunne løses opgaver om natten. Til beskyttelse mod jord-til-luft missiler var der blevet monteret flaresystemer, der er et beskyttelsessystem, der udskyder ildkugler for at vildlede våbensystemer, der låser sig fast på helikopteren. Ildkuglerne snyder missilet, således at helikopteren ikke rammes. Til selvbeskyttelse og egensikring var der til lejligheden blevet monteret et let maskingevær, som blev betjent af en såkaldt "doorgunner", der venligst var udlånt fra Combat Support Wing.

Opgaven blev også under denne mission løst til alles tilfredshed, og samarbejdet med de engelske kollegaer og enheder forløb rigtig godt, og man høstede stor erfaring i samarbejdet med



FLIR (Forward Looking Infra Red) udstyr og nattesynsbriller gjorde det muligt at operere om natten.

Fennec over Afghanistan i efteråret 2008.



at løse opgaver i det internationale miljø.

Afghanistan 2008

At helikopterne var en efterspurgt vare, oplevede Helikopter Wing Karup sommeren 2008, hvor der igen var bud efter ekspertisen, kort tid efter at man var vendt hjem fra Irak. Eskadrille 724 fik igen marchordre; denne gang var destinationen Afghanistan.

Helikopterne har med undtagelse af en enkelt transportopgave haft den samme overordnede rolle som observationsplatform under alle operationerne.

Den leverede information er indgået i den samlede indsats for at skabe såkaldt *situational awareness* hos lederen af operationen på jorden. Den skabes til dels via live billedtransmission fra helikopterens overvågningsudstyr, dels ved hjælp af besætningsmeldinger via radio.

I de udførte missioner har informationerne skullet bruges under ransagninger, patruljevirkomhed, konvojbeskyttelse samt allieret fremrykning under kamp.

Lørdag den 12. juni leverede helikopterne ob-



Foto: TOP til HELDET Nyhedsbrev nr. 18, 2007

servationer til landstyrker under en stor træning med Taleban nordøst for Forward Operations Base Armadillo, hvor ildstøtte fra artilleri og kampfly blev påkaldt af enhederne på jorden. Ingen allierede blev ramt, mens et større antal talebanere er rapporteret omkommet. Det er første gang, at danske helikoptere har været direkte involveret i kamphandlinger af den karakter.

Til løsning af denne opgave var der medbragt 4 helikoptere, som alle viste sig at være særdeles driftsikre. Der blev i de 5 måneder, som missionen varede, ikke meldt "out of service" en eneste gang. Denne succesrate var klart betinget af et godt og velfungerende team, som ikke kiggede på arbejdstid og andre begrænsende tiltag, men som klart arbejdede igennem med opgaven på alle niveauer.

Opgaven blev igen løst til og med kryds og slange til trods for, at der blev foretaget mange personelomskitninger for at få missionen til at holde sammen. Dette tiltag var en afart af en hurtig stillingtagen til selve udsendelsen, idet der normalt holdes en længere pause mellem udsendelserne. Man var jo lige kommet hjem fra Irak.

Selv om det var med kort varsel, at eskadrillen tog af sted, blev alle opgaver løst, og et godt operativt virke blev skabt mellem den engelske styrke og det danske bidrag.

Foto fra HELDET Nyhedsbrev nr. 18, 2007



Landsdækkende og altomfattende fototjeneste

Da Flyvestation Værløse drejede nøglen i forbindelse med forsvarsforliget 2004 – 2009, fulgte stationens fototjeneste naturligvis med i kølvandet på lukningen. Men fototjenesterne i Aalborg, Karup og Skrydstrup lever i bedste velgående.

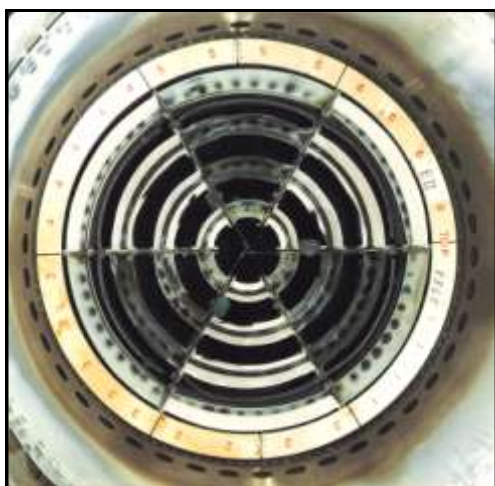
Flyvevåbnets Fototjeneste så for første gang dagens lys i 1954.

Nu pensionerede flyver-specialist og fotograf Keld Zacho har været med siden 1970 i Fototjenesten på Flyvestation Karup. Han fortæller:

"I begyndelsen af 1970'erne var der omkring 15 fastansatte i Fototjenesten i Karup. Den var dengang opdelt i en såkaldt A-flight, der tog sig af de tekniske og mere generelle fotomæssige opgaver, og en B-flight, der beskæftigede sig med film og billeder taget af rekonosceringsfly".

Udover "hovedkvarteret", en lille træbarak nær flyfeltet, rådede Flyvestation Karups fototjeneste over fem fotobusser. Busserne var hver især indrettet til henholdsvis filmfremkaldning,

Eksempel på den tekniske fotografering: En beskadiget flammeholderen fra jetmotorens efterbrænder.



Keld Zacho

kopiering af film og fototyding. De to sidste var værksteds- og kontorbusser.

Man var altså også mobil dengang, og det var praktisk, for Fototjenesten havde alverdens opgaver – og på alverdens forskel-

"Det sætter en masse tanker i gang, når man går mellem vragdelene og fotograferer. Engang var jeg ude, hvor et Phantom-fly havde ramt en gård, hvorved

lige steder i landet.

Udover udnævnelser og parader og meget andet har fotografierne dokumenteret tekniske detaljer og havarier i Flyvevåbnet. Har et fly ramt fugle, skal skaden fotografes til brug for den tekniske dokumentation.

"Så kravler man i kedeldragten og kryber ind i flyets indtagning og helt frem til motorens kompressorblade for at tage et nærbillede. Der møder man en smadret fugl og en fæl lugt af brændt kød og fjer. Og det er ikke for folk med hang til klaustrofobi, skal jeg hilse at sige", fortæller Keld Zacho.

Havarier med dødelig udgang rører én

I sin karriere har han været der med sit kamera, næsten hver gang et fly er havareret. Billedmaterialet er en vigtig del af havari-kommissionens værktøjer, når årsagen til styrtet skal findes.

En helt anden opgavetype er portrætfotografiet, her af den tidligere forsvarschef, general Jørgen Lyng.



konen i huset og et barn omkom. Ofrene var bjærget, men forbrændte grise løb skrigende omkring, og midt i det hele lå en dukke som vidne til katastrofen. Det var en stærk oplevelse”, fortæller Keld Zacho med rynker i panden.

Flyvevåbnet som læreplads

Før i tiden skulle man – med få undtagelser – være uddannet fotograf for at komme i betragtning i Fototjenesten. På Bellemossegård, hvor Flyvestation Værløses fototjeneste havde til huse, blev ansøgernes formåen prøvet af. Udover at få afprøvet deres basale faglige kunnen blev de kommende flyvevåbenfotografer også omskolet til alt udstyr, der omfattede landets fototjenester.

Siden 1979 har Flyvevåbnet selv uddannet sine fotografer, hvor uddannelsen er forankret i Karups fototjeneste. Som før tager den også nu fire og et halvt år.

Som fotograf ”var man noget”

I 1970’erne var afstanden mellem officerer og menigt personel langt større end i dag.

”Men som fotograf var man nærmest undtaget for militær disciplin og havde en direkte kommunikationsvej til den og den chef, når man eksempelvis var ude at fotografere en øvelse. Og jeg slap for at bære skråhue, fordi den havde det med at falde af, når jeg kiggede nedad i kamera-



Det er vel sådan, man oftest ser Flyvevåbnets fotografer - - -

et”, fortæller Keld Zacho med et smil om munden.

Da forhenværende forsvarschef, Jørgen Lyng, i 1989 tiltrådte sin stilling som landets øverste militærmand, blev Keld Zacho sat på opgaven med at lave et portrætfoto af generalen, som godt kunne have et lidt bøst ydre. At lave portrætter er en af Keld Zachos lidenskaber.

”Jeg startede med at sende adjudanten ud af kontoret. Derved

slapper generalen mere af, og det er vigtigt, at jeg får lejlighed til at ”smalltalke” med personen, der skal portrætteres. Jeg aflæser alle træk og grimasser i personens ansigt. Ud fra dét tegner jeg vedkommende inden i mit hoved, og så ved jeg præcist, hvordan det skal være. Man skal tænke på, at billedet jo skal præsentere mandens personlighed på en tusindedel af et sekund. Under fotoseancen var det svært at drive bare et lille smil om læben frem hos generalen. Men det lykkedes, hvorefter han udbrød: ”Med dét forsvarsbudget er der sgu ikke noget at smile ad”. Han blev i øvrigt meget glad for billedet”.

Gigantisk fotokonkurrence

I 1970’erne deltog Fototjenesten i internationale fotokonkurrencer inden for Nato-landene. Rekognosceringsfly tog billeder, og fotofolkene fremkaldte filmene. Konkurrencerne havde nærmest

- - - men det kunne også være sådan



- - - eller sådan.



karakter af øvelser og bar navnene Big Click. og Best Focus.

Der blev udpeget fotomål for ruterne, som flyene skulle flyve. Efter landing blev filmene fremkaldt og afleveret til fototydere, som vurderede, hvorvidt fotomålene var "ramt". Derefter gik filmen tilbage til Fototjenesten, som lavede papirbilleder af motiverne. Tidsfaktoren var en stor del af konkurrencen sammenholdt med piloternes evne til at finde fotomålene.

På togt over tidligere fjendelande

Fototjenesten løser også en opgave for Udenrigsministeriet. 1. januar 2002 trådte den såkaldte Open Skies-traktat i kraft. Den udmønter sig i, at medlemslandene har ret til at overflyve hinandens områder og tilmed fotograferer militære installationer. Rusland er ét af medlemmerne, der også tæller blandt andre USA, Europa og flere tidligere Sovjetrepublikker. Formålet er at skabe forståelse og åbenhed landene imellem.

For 15 år siden var det helt utænkeligt, at man nogen sinde skulle komme til at stå her - oven i købet på opgave for Flyvevåbnet.



Hvad gør man ikke for at få det helt rigtige billede.



Det er Fototjenesten, der er entreprenør på den billedmæssige side. Traktaten foreskriver en del fotomæssige detaljer, der skal være opfyldt. For eksempel skal billederne optages på almindelig film og ikke digitalt. Der skal beregnes flyvehøjde ud fra, hvilket kamera og linser der bliver brugt, idet billederne ikke må skildre detaljer, der er mindre en 30 centimeter.

Keld Zacho har været med mange gange og finder det interessant at have gået rundt på Den Røde Plads i Moskva, hvilket var utænkeligt for blot 15 år siden.

"Det er spændende, men også hårdt arbejde. På en dag kan man sagtens flyve to gange fire timer. Ud over det kommer så laboratoriearbejdet", forklarer han.

Fotografer i Afghanistan

Fra 2004 har Fototjenesten leveret folk til ISAF's afdeling for Psychological Operations (PSYOPS) i Afghanistan. Blandt mange andre tiltag udgiver enheden en avis for de lokale afghanere, hvor de eksempelvis informerer en landsby om en kommende ISAF-aktion, så i

F-16 med en noget anden baggrund end den vante derhjemme på Skrydstrup.





indbyggerne er klar over, hvad der sker og hvorfor. De danske flyvevåbenfotografer har gennem tre år leveret billeder til denne avis; men billederne er også blevet brugt til posters og andet oplysningsmateriale, blandt andet store reklameskilte, der var stillet op flere steder i Kabul.

Ydermere havde danskerne en tjans som tv-fotograf, idet en af medarbejderne havde opgaven som kameramand hos et fransk militært tv-hold, der også var udsendt til at arbejde i PSYOPS.

Opgaverne var vidt forskellige, dog med samme formål, nemlig at oplyse befolkningen om, hvad ISAF gik og lavede og hvorfor.

En af opgaverne var at fortælle om et FN-program, der oplyste om, at hvis en afghaner afleverede et funktionsdueligt våben, kunne han få sig en håndværksmæssig uddannelse. På den

måde kunne han hjælpe til med opbygningen af sit land.

Derudover fik han en portion penge og mad og tøj til hele familien.

Senere tog fotograferne ud til manden i hans nye virksomhed og viste lidt om, hvor langt han var kommet, og samtidig interviewede de ham.

En anden opgave bestod i at dække uddannelsen af politielever i Kabul, hvor der også var flere kvindelige elever!

Der findes kun to offentlige fototjenester i Danmark: Flyvevåbnets og Rigspolitiets. De to tjenester har et godt samarbejde og holder årlige møder. De udveksler ideer og forslag til udvikling.

Endelig stiller Flyvevåbnets Fototjeneste sig til rådighed for de andre værn, når de skal have klaret fotoopgaver. For Fototjenesten findes der kun muligheder og ingen begrænsninger.

Styr på personellet

Personellet er Flyvevåbnets vigtigste ressource, og derfor er det naturligt, at der sættes ind med en effektiv personelforvaltning. Et kampfly til flere hundrede millioner kroner bliver jo også serviceret på kryds og tværs, for at det kan holde sig så godt og længe som muligt.

Medarbejderne på det, der før hed personelkontorerne, har altid været et centralt omdrejningspunkt. Så at sige alle ansatte i Flyvevåbnet har gennem tiderne haft deres gang dér. Stampapirer, tjenesterejser, kurser, sikkerhedsgodkendelser, ansøgninger til nyt job og meget mere har bragt Flyvevåbnets folk ind og ud ad personelkontorenes svingdøre.



Leif Kongsgaard



Karina Tygesen

Leif Kongsgaard begyndte sin karriere inden for administrationsfaget i 1963, hvor han satte sin fod på Flyvevåbnets Konstabelskole. Efter den grundlæggende administrationsuddannelse kom han året efter til Luftværnsgruppens stab i Avedørelejren.

”Som ung konstabel var arbejdsopgaverne naturligvis mere rutineprægede, for eksempel føring af sygelister, ferielister og andet manuelt arbejde ved Personelsektionen. Da jeg i ’66 kom tilbage fra Sergentskolen, blev jeg betroet større arbejdsområder med mere ansvar. I min sidste periode ved Luftværnsgruppen forrettede jeg tjeneste som kommandobefalingsmand ved den enhed, som dengang hed Stationseskadrillen.

Tidligere chefsergent Leif Kongsgaard flyttede i 1971 til Flyverstabens Personelafdeling i Vedbæk, og i 1975, da personelforvaltningen for alle tre værn blev centraliseret i Forsvarskommandoen, blev Leif Kongsgaard leder af Flyvevåbnets Personelregistratur og senere egentlig sagsbehandler inden for de fleste områder vedrørende stampersonel og værnepligtige.

”Det var personsagsbehandling på et højere niveau og en rigtig god tid for mig”, siger han og fortsætter i samme åndedrag, at der på det tidspunkt fandtes tre ’lag’ af stampapirer, nemlig A, B og C. I dag ville det have svaret til Niveau II, III og IV. Disse stampapirer skulle på baggrund af blandt andet personelfbefalinger være ajourførte med stort set de samme oplysninger ved både A, B og C-enheder.

Bureaukrati før og nu

”Umiddelbart kan det godt lyde, som om tingene var mere bureaukratiske dengang, og det var de måske også til en vis grad”, siger Leif Kongsgaard, der gik på pension i 2004.

Karina Tygesen, der startede som kontorelev i Flyvertaktisk Kommando (FTK) i 1992 indskyder:

”Det er der nok noget om, men bureaukratiet inden for faget har da også gode levevilkår her i 2010. Meget af det, vi før tog os af, foregår nu via Forsvarets Personeltjeneste, og her går der meget tabt af den tidligere og værdifulde nærkontakt mellem medarbejderne og personeladministrationen hos Niveau III-myndighederne. Og det kan jeg godt savne i dag”.

Personeladministrationen decentraliseres

Forsvarskommandoens tre værnsoopdelte stabe blev i 1975 slået sammen, men med virkning fra 1. januar 1991 blev det besluttet, at personelfor-



valtningen skulle delegeres ud til de tre operative kommandoer. For Leif Kongsgaard betød det, at han og familien rykkede telt-pælene op fra det sjællandske og slog sig ned i Midtjylland, hvor hans nye kontor lå i FTK. Han og hans kolleger havde noget af kontormateriellet med fra Forsvarskommandoen.

"Jeg husker, at vi blandt andet havde nogle skriveborde og to elektriske skrivemaskiner med, og vi skulle så til at indrette vores kontorer. Det var ligesom at begynde forfra", forklarer han.

Folkene i den nye sektion skulle lære hinanden at kende, og der skulle oprettes procedurer for dette og hint.

"Vi fik heldigvis en god og erfaren, men meget ivrig sektionschef. Til at begynde med ville han se resultater her og nu og helst have for eksempel ansøgninger besvaret samme dag, som de blev modtaget. Med en ordentlig sagsbehandling lader det sig nu ikke altid gøre, og vi fik ham da også overbevist om, at selv om vi var en nyoprettet sektion, så var det også vigtigt at komme med afgørelser, der også kunne holde vand på længere sigt", siger Leif Kongsgaard.

Edb-alderen rykker tæt på

Der gik ikke lang tid, efter at FTKs nye Personelforvaltningssektion havde set dagens lys i 1991, inden noget så 'moderne' som en computer kom på tale. Som en begyndelse blev der bevilget én, og den stod på sektionschefens kontor til fælles afbenyttelse.

Da Karina Tygesen i 1992 kom direkte fra handeleggymnasiet og skulle starte som elev i FTK, fik hun sig noget af en overraskelse.

"Jeg blev chokeret, da jeg så, hvor få computere de havde inden for sådan en statslig institution, som Flyvevåbnet jo er. Og sikke gammeldags programmer de havde. Det var næsten tilbage til stenalderen i forhold til det computergrej, jeg havde stiftet bekendtskab med på handeleggymnasiet", understreger hun.



Administration i "gamle dage"

I mellemtiden op til i dag er Forsvaret kommet rigtig godt med på it-området. Alle områderne inden for personelforvaltning har fra tid til anden fået tilført nye computerprogrammer, ligesom omstruktureringer af organisationen har været hyppige.

"Og det har været frustrerende både for os og vores 'kunder'. Ofte når vi lige at blive godt dus med ét system, hvor vi så pludselig skal til at omstille os til et andet. Herefter bruger vi en hel masse ressourcer på nye kurser sideløbende med, at den daglige drift skal hænge sammen. Vi har af og til følt, at vi på den konto har givet vores medarbejdere en ringere service", siger Leif Kongsgaard og Karina Tygesen samstemmende.

Siden 1999 er meget af sagsbehandlingen inden for personelområdet foregået ved hjælp af DeMars, der er et administrativt it-system, som bruges af Forsvaret. DeMars samler og behandler oplysninger om økonomi, personel, materiel, projektledelse, ledelsesinformation, kurser, indkøb, arbejdstid, tjenesterejser og meget andet.

Ud af kontorstolen

Karina Tygesens tid i FTK begyndte med to års uddannelse inden for administration. Det gav hende et svendebrev, der også er i god kurs ude i det civile. I dag er hun oversergent, men begyndte sin elevtid som civil ansat. Da hun stod med svendebrevet i hånden i 1994, havde hun fået smag for det militære liv, og hun fik et ja, da hun søgte om at blive konstabel. Hun gennemgik de otte uger på rekruttskolen, og siden har hun båret uniformen.

"Mine venner forstår ikke, hvorfor jeg ikke forblev civil og eventuelt bruger min faglige uddannelse ude i byen. Jeg svarer dem, at eksempelvis Herning Kommune ville nok aldrig kunne give mig de oplevelser som dét at komme på skydebanen, være med på Bikini (Flyvevåbnets red-

ningsøvelser på vand for besætningsmedlemmer. red) eller på øvelse i Polen, og hvad Flyvevåbnet ellers tilbyder mig. I det civile ville jeg nok bare blive hængende i min kontorstol”, smiler Karina Tygesen.

Hendes venner forstår heller ikke, at hendes arbejdsgiver 'tør' give hende den uddannelse som HR-konsulent, hun nyligt har fået. "Tænk, hvis hun bruger uddannelsen til at søge nyt arbejde".

"Jeg tror, det er de færreste civile virksomheder, der kan måle sig med det netværk, vi har i Flyvevåbnet", fortsætter hun. "Vi er som firma spredt over hele landet, og vi administrationsfolk møder hinanden på kryds og tværs under møder, kurser og så videre. Det giver et finmasket netværk, som vi også bruger som ressource".

ABN

Flyvevåbnets centrale administration er i dag samlet i Flyvertaktisk Kommandos hovedkvarter, der er den røde bygning i forgrunden. Bag den ses Bunker 1137, der tidligere har huset såvel den administrative som den operative ledelse.



FFOS - Flyvevåbnets udstillingsvindue

Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskoles (FFOS) historie begynder på Flyvestation Værløse i 1953. Dengang hed skolen Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole, der også husede Forsvarets Hundeskole. Denne skole var placeret i den næsten 175 år gamle "Fuglebæk-gaard". Den uddannede hundeførere til alle tre værn og træned hundene. I 1979 var pladsen blevet for trang, og man besluttede at flytte skolen til Flyvestation Karup.

Den
1. juni
1979
åb-

nede skolen på Karup og Forsvarets Hundeskole blev 'omdøbt' til Flyvevåbnets Hundeskole. Ved overflytningen til Flyvestation Karup fik skolen cirka 500 hektar hede, mose og plantage til rådighed som træningsareal.

I slutningen af firserne nedsatte Flyvertaktisk Kommando en projektgruppe, som skulle

vurdere mulighederne for en forbedring og effektivisering af uddannelsen af det personel, der tager sig af nærforsvaret af Flyvevåbnets tjenestesteder.

Resultatet af projektgruppens arbejde blev:

"Rapport vedrø-

rende struktur-

rationalisering i Flyvevåbnets". Rapporten anbefalede blandt andet, at der skulle op-





Omkring 1990 blev der gennemført kurser i en række discipliner under den fælles overskrift "Survive-To-Operate. Her gælder det disciplinen "Rapid Runway Repair".

rettes en skole, som skulle gennemføre de uddannelser, der i fremtiden skulle sikre Flyvevåbnets evne til at kæmpe videre efter et angreb på enten en flyvestation, en radarstation eller andre af Flyvevåbnets etableringer. Begrebet har den engelske betegnelse SURVIVE-TO-OPERATE (Overlev, for at kunne operere).

Den 1. juni 1993 blev denne skole oprettet under navnet "Flyvevåbnets Operationsstøtteskole" (FLOK). I begyndelsen havde skolen to faggrupper, der tog sig af uddannelserne i "Passivt Forsvar" og "Bevogtning". I august 1993 blev fagområderne udvidet med "Stationsforsvar" og "Nærluftforsvar".

Indhøstede erfaringer gennem årene resulterede i en ændring af organisationen, og uddannelserne blev samlet i faggrupperne "Aktivt Forsvar" og "Passivt Forsvar".

FFOS oprettes

Som følge af aftale om Forsvarets ordning 2000-2004 af 25. maj 1999 blev Flyvevåbnets Operati-

onsstøtteskole nedlagt den 31. juli 2000 og opstod dagen efter som Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole, og den blev sammenlagt med Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole (FLSR) og Eskadrille 661 (ESK661).

Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole blev den 1. januar 2007 yderligere sammenlagt med Flyvevåbnets Specialskole, idet dele af denne skoles uddannelser blev overført til Søværnet, og andre købes civilt. Den primære del af den nye Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole er geografisk placeret på Flyvestation Karup, mens Faggruppe Informatikuddannelse, som gennemfører værnsmæssige it-uddannelser, stadig er beliggende i Jonstruplejren ved den tidligere Flyvestation Værløse.

Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole opfatter nu sig selv som "Portalen til Flyvevåbnet", idet den uddanner alle værnepligtige menige, sergenter og reserveofficerer til Flyvevåbnet. Skolen gennemfører desuden en omfattende kursusvirksomhed, herunder efter- og videreud-



Skolens hovedindgang

dannelser af Flyvevåbnets personel samt uddannelse og træning af Flyvevåbnets mobiliserings- og reaktionsstyrkeenheder.

Omstillingsklar

Der var tæt mellem udfordringerne, da skolen i 2000 flyttede fra Værløse til Karup. Seniorsergent Martin Thrane flyttede med skolen fra Sjælland til den midtjyske hede.

”Vi var omkring 40 medarbejdere på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole i Værløse. Kun en seks-syv stykker flyttede med til Karup. Selv om hullerne blev fyldt op med folk fra Hæren og Flyvevåbnet, havde vi selvfølgelig efterladt megen erfaring og viden hos vores kolleger, der valgte at blive på Sjælland eller at forlade Forsvaret”, fortæller han.

I årene, der fulgte, lå fokuset på produktio-



Martin Thrane



René Hinrich

nen, og der var ikke de store ressourcer til personlig eller faglig udvikling.

”Vi har nu ressourcerne til at fastslå en vision for vores virksomhed. For eksempel, at selv om vi er en skole med vidt forskellige fagområder, er målet i dag at arbejde ud fra en fælles pædagogisk vision og

få synliggjort vores pædagogiske praksis. Der er ligeledes i dag stor fokus på såvel den enkelte medarbejders som kursisters og elevers faglige og personlige udvikling på skolen. Dette strakte ressourcerne bestemt ikke til de første år af FFOS eksistens”, forklarer Martin Thrane.

Seniorsergent René Hinrich, der ligeledes var med ved flytningen fra Værløse til Karup, kommer ind på det ændrede mønster i forbindelse med elevernes valg. Han fortæller:

”Førhen var der ikke så meget fokus på ele-

På billedet ses øverst til venstre, indkvarteringsbygninger til bl.a. sergentelever. De mørke bygninger umiddelbart derunder er skolens hovedbygninger hvor chefen og største delen af staben holder til. Bygningerne nederst i billedet er indkvarterings-, opholds- og undervisningsområde for værnepligtige.



vens personlige kompetencer og udvikling, men mere på, hvad eleven kunne præstere - og gerne under pres. Var dette ikke nok, kunne eleven hurtigt afgå fra uddannelsen. I dag er der meget mere fokus på det enkelte individ og på den personlige udvikling i uddannelsesforløbet. Det betyder blandt andet, at der bruges meget energi på at udarbejde udviklingsplaner m.m. for den enkelte elev samtidig med, at der sættes et øget fokus på læringsprocessen.

Forsvarets Hundeskole, FLSR, FLOK og FFOS har altid været dynamiske arbejdspladser, der har været vant til at sadle om. De internationale opgaver, som Flyvevåbnet især i det seneste årti er blevet involveret i, bidrager til denne omskiftelighed.

ABN



Det er en alsidig uddannelse, der gives til de værnepligtige på Basisuddannelsen



Engang var det kun unge mænd, der blev værnepligtige. I dag er cirka 20% af et hold på Flyvevåbnets Basisuddannelse unge kvinder.



Flyvevåbnets Officersskole



Seniorsergent Steen J.A.T. Hansen

blev indkaldt til Flyvevåbnets Konstabelskole i august 1971, og efter afsluttet uddannelse dér kom han i 1972 til Flyvestation Værløse, hvor han i årene frem til 1988 gjorde tjeneste i forskellige administrationsafdelinger.

Efter en årrække (1988 – 1996) i staben hos Forsvarets Efterretningstjeneste kom han til Flyvevåbnets Officersskole, hvor han fortsat gør tjeneste i skolens stab.



Da Flyvevåbnet blev oprettet den 1. oktober 1950, skete dette ved en sammenlægning af Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen, der tilsammen udgjorde ca. 1.400 mand og 180 fly. Hærens Flyvertropper havde fra 1912 og til sammenlægningen med Marinens Flyvevæsen udgjort Danmarks landmilitære flystyrke. Ved disse to myndigheder var der kun et meget begrænset antal linjeofficerer, og de var alle piloter eller navigatører. De fleste af disse linjeofficerer havde enten gennemgået Hærens Officersskole eller Søofficersskolen; men der var også en del, som fra at være reserveofficerer var overført til linjen i henhold til loven af 20. juli 1945 om adgang for modstandsbevægelsens befalingsmænd og andre til umiddelbart at indtræde som befalingsmænd af

linjen i Hæren eller Søværnet.

I forbindelse med reorganisering af det danske forsvar oprettedes den 1. august 1951 Flyvevåbnets Officersskole og Flyvevåbnets Fenrikskole som selvstændige skoler med én fælles chef; Orlogskaptajn H. Westenholz. Denne fik til opgave at oprette en officersskole for Flyvevåbnets piloter og navigatører. Problemet for Flyvevåbnet var, at man på den ene side indså behovet for at skabe en fuldgyldig linje-officersuddannelse for Flyvevåbnets fremtidige ledere, mens man på den anden side havde så få piloter, at man umuligt kunne undvære de bedst kvalificerede i flere år, medens de gik på skole. Desuden fandt man det heller ikke træningsmæssigt forsvarligt, at de kommende chefer og næstkommanderende i eskadrillerne skulle være alt for længe borte fra aktiv flyvning. Man besluttede på det grundlag, at det første hold skulle have en uddannelse af 8 – 9 måneders varighed.

For at blive optaget på skolen skulle de pågældende have mindst ét års eskadrille-tjeneste som pilot eller navigatør, så man havde haft lejlighed til at se dem an. Desuden skulle de have en matematisk studentereksamen. Det sidste var der ikke ret mange af de egnede, der havde. Her må man huske på, at der i 1950 alene var 1.621 drenge, der tog studentereksamen i Danmark! Der blev derfor oprettet en række forberedelseskurser, som fra april 1951 til skolens start den 15. november 1951 skulle bringe eleverne op på niveau med en matematisk studentereksamen. Vel at mærke ved siden af deres eskadrilletjeneste! Kurset havde til formål at give eleverne undervisning i og vejledning ved tilegnelse af det stof, der kræves for at blive optaget på Flyvevåbnets Officersskole.

Det var naturligvis overordentligt vanskeligt at gennemføre en sådan undervisning ved siden af den daglige tjeneste, og efter forhandling med bl.a. Hærens Officersskole besluttede man at indskrænke undervisningen til 5 fag, nemlig matematik, fysik, historie, engelsk og dansk. Undervisningen blev etableret på bl.a. Viborg Katedralskole og Flyvestation København, og for flyverne på Avnø fandt undervisningen sted på Vordingborg Seminarium hver morgen fra kl. 0545 til 0745.

Den 15. november 1951 mødte de første elever på "skolen", der havde domicil på Hotel Rungsted Kyst, Rungsted Strandvej 62, der var lejet af Forsvarsministeriet, og hvor billardlokalet blev indrettet til skolestue.

Oberstløjtnant H. Valentiner, der var skolens anden chef i perioden fra april 1953 – september



Fenrikskolen på Flyvestation Værløse.

Foto: MJ Arne B. Christensen

1955, skriver følgende i Flyvevåbnets Officersskoles 50 års Jubilæumsskrift:

"FOS, som benævnelsen for skolen var dengang, havde til huse i en stor gammel strandvejsvilla på Rungsted Strandvej ved 22-km stenen lidt syd for Rungsted Havn, med en stor have og en bred strandgrund. Huset var meget rummeligt, men ikke lige præcis egnet til skole- og undervisningsbrug samt underbringelse for fjorten 23-26 årige flyverløjtnant I og II (R), hvoraf nogle var gift."

Flyvevåbnet var organisatorisk blevet opdelt i landsdele. Under Flyverkommandoen var der to Flyvebasiskommandoer, en Østre og en Vestre. Den Østre Flyvebasiskommando bestod af flyvestationerne København, Værløse og Avnø, mens Vestre Flyvebasiskommando bestod af: Aalborg, Karup, Skrydstrup, Tirstrup og Vandel.

Samme år - 1951 - blev Flyvevåbnets Fenrikskole etableret på Flyvestation Værløse i Bygning 67, nordøstlige hjørne ved foden af vandtårnet. Det var en træbarak fra krigens tid, der nu var istandsat til skolebrug og indeholdt kontorer til skolens ledelse, klasseværelser og kvarterer til eleverne. Bygningen var desuden hjemsted for Flyverkommandoens Økonomisektion og Flyveinspektøren.

Den 1. september 1951 mødte 3 kvartermestre af reserven og 24 underkvartermestre på skolen som de første elever til en 4 måneders uddannelse. Skolens ledelse bestod af skolechefen, en officer til befalingsmandsuddannelsen og en officiant til varetagelse af alt andet. Den øvrige lærerstab kom fra enhederne på flyvestationen, og til de almindelige fag kom lærere fra Jonstrup Seminarium og skolerne i Værløse og Ballerup.

Til lærere fra Flyvevåbnet blev der ydet 1, 2 og 4 kr. i timebetaling, og de civile lærere fik kr. 9,90 i timen. Der var 300 timers befalingsmandsuddannelse, 165 timer i almindelige fag og

120 timers specialuddannelse. Holdet var opdelt i 6 specialklasser, og den teoretiske del af uddannelsen foregik på skolen, medens den praktiske del blev afviklet på flyvestationens værksteder og hangarer. Befalingsmandsuddannelsen bestod af 13 fag som eksercits, nærkamp, fægtning, feltarbejder, skydning og skydeteori, våbenlære, tjenesteforhold, gymnastik, skriftlige udførelser, pædagogik og sundhedslære. De almindelige fag var regning/matematik, dansk, historie og engelsk. Specialfagene var fordelt på motorlære, aeroplanlære, reaktionsmotorer, værkstedslære, våbenlære, materielkendskab, radioteknik, el-teknik, høring og morsning, reglement og korrespondance - alt efter speciale.

Den første fenrikklasse var på 58 elever fordelt på 2 hold, hvor det sidste hold begyndte i januar 1952 og sluttede i maj samme år, og først da fik alle eleverne deres eksamensbevis. Udnævnelsen til fenrik fandt sted den 27. juni 1952 på grund af, at en enkelt

elev havde problemer med at honorere de lægelige krav til en fastansættelse som tjenestemand.

Fenrikskolen flyttede fra Flyvestation Værløse den 21. april 1956 sammen med klasse 1955-II, der var startet den 15. august 1955, og som sluttede i Jonstrup den 1. juni 1956.

Skolerne blev ved "Lov om Forsvarets Organisation" af 31. marts 1960 opretholdt, men Fenrikskolen ændrede navn til Flyvevåbnets Specialofficersskole. Første klasse med denne nye benævnelse var klasse 1961/62.

Officersskolen flytter

Da Jonstrup Seminarium i 1955 flyttede fra Jonstrup til Lundtofte - angiveligt fordi støjen fra Flyvestation Værløse umuliggjorde undervisning i de gamle bygninger - overtog Flyvevåbnet, og hermed Flyvevåbnets Officersskole, bygningerne.

Den første klasse mødte den 2. maj 1955. Kravene til optagelse var nu blevet skærpet til, at eleverne skulle have mindst 2 års tjeneste som flyvere eller navigatører efter udnævnelse til fly-



*Specialofficersskolen, Hold 1966-68
Foto: MJ Arne B. Christensen*

vevåbnets Officersskole, klasse 1960/61, vil klassen ikke blive oprettet. Klasse 1960/62 påregnes oprettet den 7/11 1960".

Sidstnævnte klasse blev oprettet med kun fem elever. Disse blev udnævnt den 1. maj 1962, altså efter halvandet år.

Den 1. november 1961 blev klasse 1961/63 oprettet med en varighed på to år. Der indtrådte 15 piloter i denne klasse. Én afgik fra skolen i 1962, og en omkom ved en flyveulykke i 1963.

Ved KFF B.38-69 blev Flyvevåbnets Officersskole og Specialofficersskolen sammenlagt fra den 1. januar 1970 og benævnt: Flyvevåbnets Officersskole.

De første kvindelige officerer blev udnævnt fra skolen i 1977 (B-linjen) og 1981 (A-linjen).

I forbindelse med gennemførelsen af Personelordningen af 1983 (P83) integrerede man officersud-

verløjtnant af 2. grad af reserven. Desuden skulle de have enten en matematisk-naturvidenskabelig studentereksamen eller have gennemgået Flyvevåbnets Officerskursus, som havde en varighed af ca. seks måneder, med tilfredsstillende

resultat. Der blev optaget 13 elever. Alle bestod uddannelsen og blev udnævnt til linjeofficerer den 1. maj 1956, altså efter præcist et år. Den følgende klasse havde ligeledes en varighed af et år, men klasse 1957/1958

varede et år og fem måneder, mens klasse 1958/1960 begyndte den 3. november 1958 og afsluttedes med udgangen af januar 1960, altså kun et år og tre måneder. Der var nu så få potentielle ansøgere til linjeofficersuddannelsen i Flyvevåbnet, at der slet ikke kunne oprettes en klasse i 1959.

Det følgende år kunne man i Kundgørelse for Forsvaret A.39-1960 læse:

"På grund af utilstrækkeligt antal ansøgere til Fly-

Officiant var en militær grad i Danmark 1922-1951.

I 1922 blev sergenter og oversergenter underofficerer af reserven; de måtte, hvis de ville fastansættes, lade sig uddanne til officianter. Der var fire grader: officiant, overofficiant, stabs-officiant og korpsofficiant. Officianter m.v. var ikke officerer, men en gruppe befalingsmænd ligestillet med officerer. De var specielt uddannet i f.eks. gymnastik, skydning, ridning m.v.

De afløstes i 1951 af fenrikker og overfenrikker.

Jonstrup Seminarium, som det så ud, da Flyvevåbnet overtog det, og som blev skolens domicil i perioden 1955-1995.

Foto: Egeskolen





Officersskolen i dag

dannelserne og et nye uddannelsessystem afløste de tidligere A- og B-linjer.

De sidste A og B klasser, der blev gennemført, var hhv. årgang 1982/86 og 1981/83. Officersuddannelsen blev fra dette tidspunkt indledt med en officersgrunduddannelse (OGU). Denne uddannelse blev i forløbet afbrudt af korte perioder, hvor kadetterne gjorde tjeneste ved de operative enheder, for derigennem at vedligeholde deres operative færdigheder. De nye grunduddannelser medførte store belastninger for staben. Der var meget trafik ud og ind af skolen, og dette mindskede den samlede tid, der var til rådighed for skolen til at præge kadetterne.

Uddannelsen på Flyvevåbnets Officersskole handlede ikke alene om at bibringe kadetterne konkret viden og konkrete færdigheder, men derimod – i mindst lige så høj grad – om at forme og forberede disse til den kommende officersgerning gennem holdningspåvirkning.

Piloterne

Tidligere fik kun de piloter, der ønskede en karriere ud over den flyvende, mulighed for at gennemføre en officersuddannelse, typisk A-officersuddannelsen. Dette gav nogle problemer, for så vidt angik rekruttering til de højere stillinger, der krævede, at stillingsindehaveren var både pilot og officersuddannet. Således foranlediget blev det besluttet at etablere pilotklasser på skolen, og fra 1989 blev Pilotofficersgrunduddannelsen startet.

Disse klasser gennemførte deres officersuddannelse parallelt med officersgrunduddannelsesklasserne. Den sidste klasse på denne ordning blev klasse Ladybird (1994/97). Herefter ophørte

de rene pilotklasser, idet de kadetter, der var på "pilotgrenen", blev integreret i officersgrunduddannelsesklasserne, således at alle Flyvevåbnets tjenestegrene var repræsenteret i én klasse hhv. én officersgrunduddannelsesårgang.

Med henblik på at uddanne piloter uden officersuddannelse blev en overgangsordning for pilotofficersgrunduddannelser startet, kaldet OPOGU. Denne ordning startede i 1987 og sluttede med klasse TYKKE BERTHA (1994/96).

Videreuddannelsestrin I for Ledere (VUT I/L)

Efter afslutningen af officersgrunduddannelsen eller pilotofficersgrunduddannelsen kunne egnede officerer senere optages på Videreuddannelsestrin I for Ledere, som ligeledes gennemførtes ved Flyvevåbnets Officersskole, for så vidt angår den værnsspecifikke del af uddannelsen, idet den værnsspecifikke del blev gennemført på Forsvarsakademiet.

I 1994 blev Videreuddannelsestrin I revideret med det resultat, at den samlede uddannelse blev gennemført på Flyvevåbnets Officersskole.

Med henblik på at give hjemmeværnsofficerer officersgrunduddannelsesstatus blev der i hhv. 1994 og 1997 gennemført "Overgangskursus for Hjemmeværnsofficerer". Dette blev primært gennemført for at kvalificere til gennemgang af Videreuddannelsestrin I.

Officersskolen flytter - igen

Flyvevåbnets Officersskole blev i starten af 90'erne pålagt den opgave i samarbejde med Flyvevåbnets Bibliotek at lade sig "samplacere" med Flyvevåbnets Specialskole i Jonstruplejren. Det



Lang tids byggeroderi

var en meddelelse, der var vanskelig at forstå, da Flyvevåbnets Officersskole siden midten af 50'erne have haft sit ståsted på Jonstrup Seminarium i en gammel bygning, hvor skolen igennem årene havde opbygget, hvad man fandt, var den rette skoleånd. Derfor var der hos alle medarbejdere i starten en god portion skepsis over at skulle rykkes op fra dette ærværdige sted. Heldigvis var der i Flyvevåbnet forståelse for denne skepsis, og i tidens ånd fik medarbejderne ved Flyvevåbnets Officersskole stor indflydelse på udformning og indretning af de kommende faciliteter.

Projektering af samplacering blev stort set afsluttet medio 1993. Det var således planlagt, at byggeri af en ny bygning, Bygning 49, til skolens stab samt ombygning af bygningerne 25 og 26 i Jonstruplejren skulle påbegyndes i starten af 1994 med en forventet afslutning et år senere. Stort set alle bygninger i Jonstruplejren blev omfattet af større eller mindre ombygninger. Omrokninger internt i Jonstruplejren skulle ske succesivt i takt med færdiggørelsen. Sidste rokering var planlagt til påsken 1995, hvor Flyvevåbnets Officersskole så fysisk skulle flytte ind. Selvom et af målene med flytningen var at skaffe flere og mere tidssvarende klasseværelser til kadetter og elever, blev det alligevel nødvendigt at medflytte de pavilloner, som husede en række af skolens klas-

ser på Videreuddannelsestrin I.

Inden skolestab og kadetter kunne etablere sig i de nye bygninger, var der gået et stort arbejde forud, hvor de basale krav til Flyvevåbnets Officersskoles virke blev forhandlet med bl.a. Forsvaret Bygningstjeneste, Flyvertaktisk Kommando og Flyvestation Værløse, der alle viste positiv vilje til at skabe gode forhold for de fremtidige rammer for uddannelsen. Officersskolens medarbejdere blev ligeledes aktivt involveret, og emnet på Flyvevåbnets Officersskoles årlige seminar i 1994 var udelukkende helliget udformning og indretning af de kommende faciliteter. Efterfølgende blev en række arbejdsgrupper etableret for at bringe liv til de mange ideer og forslag, der blev resultatet af meget engagerede medarbejderes fremsynede ideer og aktive medvirken på seminaret.

Det var vigtigt for medarbejderne at skabe et miljø, som videreførte skolens gode traditioner, og som samtidig gav plads for nye tanker og tidsvarende arbejdsforhold for både kadetter, elever og medarbejdere.

Selve flytningen blev planlagt til og blev udført i påskeperioden 1995 for at påvirke undervisningen mindst muligt. Desværre var bygningerne ikke færdige til indflytning på det lovede tidspunkt, så kadetter, elever og medarbejdere arbejdede i en periode i byggerod. Selvom projektet ikke var



Nye bygninger har skabt gode og moderne rammer om Officersskolens arbejde



afsluttet, blev der dog allerede den 26. juni 1995 afholdt en officiel åbningsreception for at markere, at Flyvevåbnets Officersskole var på plads i Jonstruplejren.

Luft Under Vingerne og STUD.LUFT

På grund af en nedadgående tendens i antallet af kvalificerede ansøgere til Officersgrunduddannelsen var det nødvendigt at prøve nye veje for at sikre, at Flyvevåbnets Officersskole kunne have det nødvendige antal kvalificerede ansøgere at vælge imellem. Flyvertaktisk Kommando var åben for at gå nye veje og stillede de nødvendige økonomiske midler til rådighed. Efter en relativt kort, men intensiv stabsbehandling samt kontrahering med et privat reklamebureau, så *Luft Under Vingerne* dagens lys. Projektet omfattede ud over annoncering og forskellige reklameeffekter det væsentligste element, nemlig en farvestrålende stand, der med bl.a. interaktivt materiel fra forskellige tjenestegrene blev brugt ved forsvarsarrangementer, erhvervs- og uddannelsesmesser, åbent-hus arrangementer o.l. Den store nyskabelse var, at kadetter i stort antal og med stor entusiasme bemandede denne stand.

Projektet var en stor succes, idet den umiddelbare og direkte kontakt mellem officerskadetter og mulige emner til uddannelsen gav en forøget interesse for officersuddannelsen og flere kvalificerede ansøgere. Succesen blev ikke skabt alene



Luft Under Vingerne blev en succes. Her er man rykket til Tirstrup i forbindelse med Scandinavian Historic Airshow i juni 1994.

Foto: BAaN





STUD LUFT

ved ideens fødsel, men ved skolestabens konstante udvikling af projektet og kadetternes interesse og villighed til at deltage i projektet som en del af deres uddannelsesforløb.

Trods succesen kunne man ikke hvile på laurbærrerne, og i 1980 blev konceptet taget op til vurdering. Resultatet blev STUD LUFT-arrangementer, der indledningsvis kun blev gennemført på Flyvestation Skalstrup og Flyvestation Aalborg. Arrangementerne varede på det tidspunkt en uge, og deltagere blev med C-130 Herkules fløjet rundt for at se øvrige flyvestationer i Flyvevåbnet. Efter en periode blev ansvaret for STUD LUFT-arrangementerne pålagt Flyvestation Skrydstrup, som herefter alene gennemførte arrangementerne i den næste årrække. I 1989 blev arbejdsbyrden imidlertid for stor for Flyvestation Skrydstrup og ikke mindst de operative eskadriller på stationen, hvorfor man anbefalede Flyvertaktisk Kommando at inddrage de øvrige flyvestationer i arbejdet. I 1990 besluttede man at nedsætte et TEAM STUD LUFT med repræsentanter fra de fire store flyvestationer; Værløse, Aalborg, Karup og Skrydstrup. Arrangementerne blev gennemført på én flyvestation, hvor deltagerne i to dage blev taget med rundt på besøg ved enhederne og fik lov at se nogle fly i luften. I samme periode oplevede man imidlertid igen en periode med små ungdomsårgange. Denne gang var manglen på personel mest udtalt i relation til officersuddannelsen, hvorfor Flyvevåbnets Officersskole besluttede at tage kampen op med de civile uddannelser og selv afsætte ressourcer til rekruttering. I 1994 indkøbte Officersskolen således en stor, ny og meget iøjnefaldende stand, som man i forbindelse med større arrangementer opstillede og bemandede med kadetter for at hverve egnede emner til officersuddannelsen. I 1995/96 blev et decideret rekrutteringselement oprettet på Officersskolen, og der blev udpeget en leder af TEAM STUD LUFT.

I 1997/98 blev en Udviklings- og Rekrutteringssektion oprettet ved Flyvevåbnets Officers-

skole, hvorved hverveindsatsen yderligere blev styrket med en civil assistent. Med oprettelsen af eget rekrutteringselement på Officersskolen blev mulighederne flere, og indsatsen kunne intensivere. Man påbegyndte samarbejde med eget PR-firma, der stod for den kreative udvikling, herunder bl.a. STUD-LUFT-kampagner, som man nu begyndte at udsende som "direct mail" til gymnasiale uddannelsessteder forud for gennemførelsen af arrangementerne. Ud over afholdelse af STUD LUFT begyndte Flyvevåbnets Officersskole at deltage i Åbent Hus arrangementer, uddannelsesmesser, udstillinger o.l. i hele landet.

Rekrutteringsindsatsen er under konstant udvikling og til stadighed genstand for stor bevågenhed. I dag inddrages teknologien i vid udstrækning i form af de muligheder som anvendelsen af internettet, herunder facebook o.l. netværk, kan give i forbindelse med rekrutteringen, samtidigt med at det "gode gamle koncept" med STUD LUFT samler mange interesserede hvert år.

Officersskolen udvides

Flyvevåbnets Officersskole skulle udvides, og baggrunden for dette var, at skolen havde fået tilført nye opgaver og flere elever. De eksisterende bygningsmæssige faciliteter var således ikke længere tilstrækkelige. Som følge heraf udarbejdede Forsvarets Bygningstjeneste et byggeprogram for et nybyggeri, der ville supplere de eksisterende bygninger. For at sikre en høj arkitektonisk standard indbød Forsvarets Bygningstjeneste efter forudgående prækvalifikation 5 rådgivningsfirmaer til at deltage i en arkitektkonkurrence om udformning og indretning af bl.a. en ny auditoriebygning, flere undervisningslokaler samt et antal kontorer. Forslagene blev bedømt af en dommerkomité bestående af repræsentanter fra Bygningstjenesten, Flyvevåbnets Officersskole samt to fagdommere udpeget af Danske Arkitekters Landsforbund.

Vinderen af konkurrencen blev afsløret den 7. april 1999 på Flyvevåbnets Officersskole, og

prisen gik til arkitektfirmaet Kjær & Richter A/S, Århus, der blev tildelt en 1. præmie på 120.000,- kr.

Forsvarets Bygningstjeneste var bygherre på det 1000 m² store nybyggeri til ca. 20 mio. kroner. Projekteringen blev påbegyndt i juni 1999 og hovedprojektet blev afsluttet i foråret 2000. Opførelsen af byggeriet startede sommeren 2000 og det hele stod færdigt ved Flyvevåbnets Officersskoles 50-års jubilæum den 1. august 2001.

Officersuddannelsen - tilpasset nutiden

Flyvevåbnets Officersskoles hovedopgave har gennem alle årene været uddannelse af linjeofficerer. Officersskolen har stadig denne opgave som kerneproduktion, men uddannelsen og uddannelsesforløbet har i de forløbne år gennemgået store ændringer og er i dag tilpasset dels Forsvarets engagementer i internationale operationer, dels potentielle ansørgeres ønsker og behov for plads til såvel karrieren som til familien.



Officersskolens uddannelser er i høj grad præget af, at en stor del af Forsvarets operationer i dag foregår langt fra de hjemlige himmelstrøg.

Der er for indeværende flere muligheder for gennemgang af uddannelsen til officer i Flyvevåbnet, hvor der er mulighed for uddannelse indenfor fire linjer:

Combat Support Officer, der er ansvarlig for fysisk at sikre flyenheder, opstilling af kommunikationsmidler til oprettelse af flyvepladser o. lign. Combat Support Officeren har ansvaret for et stort antal soldater til løsning af meget varierede opgaver, og under uddannelsen læres bl.a. om indsættelse af sikringsstyrker og anvendelse af våbentyper.



Kontrol og Varslingsofficer; der leder et vagthold, der sikrer overvågning og kontrol af militær og civil flytrafik. Under uddannelsen indgår brugen af radar, procedurer for taktisk indsættelse af jagerfly og samarbejde med andre varslingsenheder.



Pilot, der primært uddannes til at flyve, men også til at planlægge missioner og taktik.



Teknisk Officer;

der uddannes som ansvarlig for drift, vedligeholdelse og reparation af Flyvevåbnets højteknologiske udstyr. Uddannelsen til teknisk officer giver en faglig teknisk ballast, der giver tilstrækkelig teknisk forståelse til at lede et værksted og strukturere samt planlægge arbejdet for en række specialister. Teknikken suppleres af ledelsesundervisning generelt og militærfagligt.



Uddannelsevarigheden for Combat Support Officeren og Kontrol og Varslingsofficeren er 3½ år, for piloten 4½ år og for Teknisk Officer linjen 4 år.

Den grundlæggende officersuddannelse (GRO) er opbygget meget fleksibelt, idet man selv vælger, om man vil tage en kort udgave (GRO1), der varer 2½ - 3 år, eller en længere udgave (GRO2), der varer 1 år længere. GRO1 er primært henvendt til dem, der vil nøjes med en korttidskontrakt på 5 år efter endt uddannelse, mens GRO2 primært henvender sig til dem, der gerne vil tegne en tjenestemandskontrakt og forventer at forblive ansat, til de er 60 år. Det er dog ingen betingelse, idet man til enhver tid kan vælge at sige sin stilling op, da der ikke er bindingsperiode efter endt uddannelse. For så vidt angår piloter, er der dog en forskel, idet det for piloter er obligatorisk at gennemgå GRO2, samt at disse har en bindingsperiode efter endt uddannelse på 12 år!

Fælles for alle er, at den grundlæggende officersuddannelse begynder med en basisuddannelse og en grundlæggende sergentuddannelse samt en periode i praktik som sergent og gruppefører. Denne første del af uddannelse er ens for GRO1 og GRO2. Den varer 10 måneder og foregår i Karup. Er man optaget på pilotlinjen, skal man herefter ½ år på Flyveskolen i Karup, hvor der læres at flyve. Det er også hér, at omtrent 50 % af pilotaspiranterne falder fra, fordi de ikke kan bestå de mange prøver, der er undervejs i pilotforløbet.

Den anden del af uddannelsen, som er den, der foregår på Flyvevåbnets Officersskole i Jonstruplejren, er den, der adskiller GRO1 fra GRO2.

GRO1-delen varer 8 måneder, mens GRO2 varer 1 år mere. Der er primært tale om en teoretisk del, hvor der dog er en del idræt på skoleskemaet, ligesom der også er forskellige projekter i praktisk ledelse. Indholdet af den teoretiske uddannelse har luftoperationer og ledelse i centrum, men også fag som statskundskab, kulturforståelse og engelsk indgår i skemaet.

Den tredje og sidste del af uddannelsen, også kaldet funktionsuddannelsen, er primært en praktisk uddannelse, hvor indholdet afhænger af den linje, man vælger. Denne del af uddannelsen varer mellem 12 og 18 måneder. For pilotaspiranter foregår uddannelsen i USA eller Canada. Uddannelsen dér varer ca. 18 måneder.

Kadetter på de øvrige linjer uddannes i Karup. Efter bestået uddannelse udnævnes man til løjtnant efter GRO1 eller premierløjtnant, hvis man også har gennemført GRO2.

Videreuddannelsestrin I for Ledere (VUT I/L) har, i lighed med den grundlæggende officersuddannelse, undergået en forandring, når det drejer sig om uddannelsesforløbet. På uddannelsen optages i dag premierløjtnanter, der har mindst 3 års erfaring. Uddannelsen varer 11 måneder, hvoraf de 2 består af en værnfælles uddannelse, der gennemføres sammen med de to øvrige værn officersskoler.

Fag som forvaltning og militærjura er obligatoriske for alle tre værn officerer, så undervisningen foregår oftest samlet på skolen, og eleverne undervises endvidere i, hvordan samspillet mellem de tre værn i en fælles operation bør fungere. I Afghanistan arbejder piloter og hærfolk sammen og ved Afrikas Horn er skibe og helikoptere fælles om at bekæmpe pirateri, og det er erfaringer fra sådanne operationer, der ligger til grund for en del af undervisningen.

Siden 2008 har skolen gennemført videreuddannelsen som et delvist internetbaseret forløb, hvor ca. 35 % af uddannelsesforløbet kan gennemføres via internettet som problembaseret, projektorienteret læring. Uddannelsen er nu modulopbygget og tilbydes endvidere som en 2-årig deltidsuddannelse, hvilket vælges af ca. 40% af de studerende. Ud over de værnfælles moduler indeholder uddannelsen temaerne ledelse, statskundskab og konfliktteori samt luftoperationer, og endeligt skal der skrives speciale.

Uddannelsen er på niveau med en civil diplomuddannelse.

Reserveofficersuddannelse

Flyvevåbnets Officersskole har - for en enkelt årgang vedkommende - været pålagt opgaven at

uddanne reserveofficerer. Når denne årgang er udnævnt, vil Flyvevåbnets reserveofficerer fremover blive uddannet ved Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole i Karup og ved Hærens Kampskole i Oksbøl. Uddannelsen har ikke været udbudt i en årrække, men er nu atter at finde blandt Flyvevåbnets uddannelses tilbud. Uddannelsen varer ca. 14 måneder, hvorefter man udnævnes til sekondløjtnant af reserven. Herefter går man som sekondløjtnant ved Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole i Karup i ca. 10 måneder, hvor man indgår i en uddannelsesenhed, indtil kontrakten ophører efter i alt 24 måneder, inklusive uddannelsesperioden. Uddannelsen følger forløbet for den grundlæggende officersuddannelse med 10 måneder i Karup og 4 måneder på Flyvevåbnets Officersskole i Jonstruplejren.

Indholdet er meget lig den første periode af GRO, og derfor kan man meriteres, hvis man senere vil være linjeofficer.

Flyvevåbnets Officersskole i det 21. århundrede

Flyvevåbnets Officersskole, der som nævnt startede sin epoke i et billardlokale på Hotel Rungsted Kyst, råder i dag over et moderne uddannelsesmiljø og anvender ud over tidssvarende undervisningsmetoder også den moderne informationsteknologi, der findes i dag. Således foregår en del undervisning via internettet, og alle studerende får udleveret bærbare computere til brug under uddannelsen. Undervejs coaches de studerende af skolens egen stab, og fremover uddannes de studerende også til selv at coache for senere igen at kunne bruge dette værktøj i deres egen hverdag som ledere i Flyvevåbnet.

I forbindelse med udarbejdelsen af denne artikel er der anvendt uddrag af:

"Flyvevåbnets Officersskole – 50 års jubilæum" (Jubilæumsskrift i anledning af Flyvevåbnets Officersskoles 50 års jubilæum den 1. august 2001)

"Lejren ved Værløse – FSNVÆR 1934 - 1984" (Udgivet af Flyvestation Værløse)

World Wide Web – Wikipedia.

Billedmateriale er venligst stillet til rådighed af:
Pensioneret Major Arne B. Christensen
"Egeskolen", Jonstrupvangvej, Værløse

Tænk:

Det er 60 år siden,

næsten!

Den 80-årige journalist, pens. programredaktør i Danmarks Radio
Johs. B. Aakard,
var soldat i 1951-52.

Menig 519 fortæller en stribe muntre anekdoter



I 1952 passede vi i Kastrup på flyene på "forklædet" uden for klargøringshangaren. Vore uniformer var gamle og slidte, og støvlerne tyndslidte. Blå uniform fik vi aldrig. Det er mig til højre. Våbnene var skam skarpladte

Jeg ville gerne være soldat, men det var ikke så let. Jeg havde søgt til Flåden ved sessionen i 1949, og jeg blev indkaldt for at møde på Holmen foråret 1951. Det passede mig dårligt, fordi jeg

manglede nogle måneder i at afslutte min mesterlære som journalist i Maribo. Desværre foregik journalistuddannelsen uden nogen kontrakt, og jeg kunne derfor ikke bevilges udsættelse. Det var noget pjat, mente jeg og sendte et kryptisk brev til udskrivningschef Sand i Roskilde. Han hoppede på den og gav mig udsættelse til efteråret.

Jeg havde endnu et par problemer. Jeg var ikke kopsat, som enhver dansker var pligtig til at være fra spædbarnsalderen, men Seruminstittet havde frarådet vaccination, fordi en halvfætter var ved at dø, da de vaccinerede ham ved et par snit i skulderen. Alle mennesker havde ar efter vaccinationen, men ikke jeg. Det var lykkedes at skjule denne mangel for den selvoptagne sessionslæge, der heller ikke opdagede, at mit venstre håndled havde været brækket flere gange, så jeg f.eks. ikke kunne dreje håndfladen opad!

Men så mønstrede jeg på Holmen med sorte sko og hængelåse og andet, man skulle medbringe, skønt man jo ifølge grundloven blot skulle stille med sin person, som det hedder.

Af sted til Værløse-lejren

Jeg stak glad det ene ben i et par matrosbukser, men en hærmænd af en slags brølede, at jeg var "ulige" og skulle ta' dem af igen.

519 skulle ta' det civile kluns på og stige op i en bus sammen med nogle andre, der var lige så lidt informerede om, hvad der foregik.

En time efter blev vi losset af på en gårdsplads i Værløse-lejren, hvor jeg blev anbragt i 1. deling og modtaget af en meget ung løjtnant, der sagde: "Jeg hedder Bent Messerschmidt". Det navn grinede vi meget af.

"Og så vil jeg aldrig høre mere om det", sagde han.

(Ja, jeg ved godt, at luftfartøjet staves med to t'er, men det ka' man jo ikke høre.)

Og vi fik nogle umage hær-battledress og 72 åndssvage messingbeslag at pudse samt en tynd grå svensk kappe. Med svenske knapper! Jo, sgu. Og et Garand gevær, der var smurt grundigt

ind i Ferronat, en slags konsistensfedt. Eskadrillen før os havde svenske karabiner fra Svend Gønges tid eller deromkring.

Garand geværet havde en ret tynd hals, der knækkede, hvis man eksercerede for voldsomt og dunkede geværet i jorden, som man kunne med de gamle 89'ere. Desuden skvattede specialværktøjet ud fra et kammer i kolben.

Ordonnans og chauffør for chefen

Jeg blev udtaget som talsmand og på grund af min lynhurtige maskinskrivning meget hurtigt sat på kontoret som eskadrilleordonnans.

Vi manglede kvalificerede befalingsmænd, og inden jeg så mig om, var det mig, der råbte "træd an i gården" og mønstrede eskadrillen og overgav den til min senere gode ven, premierløjtnant Knud Janson, der var judoekspert og bl.a. lærer for den senere Dronning Margrethe, da hun var frivillig i Kvindeligt Flyverkorps (1958).

Fin fyr. Han boede på Bakkedraget, hed det, og jeg skrev siden altid Nakkedraget på brevet, og det kunne datidens postvæsen godt finde ud af.

Mit civile kørekort, der var en sjældenhed blandt unge mennesker i de dage, blev hurtigt udvidet til stor vogn. Og da jeg ikke turde køre motorcykle med mit dårlige håndled, fik jeg en Jeep! Vistnok fordi jeg "truede" med at lade mig hjemsende.

Som talsmand måtte jeg bl.a. slås med korporalen, der var sur over, at vi var så mange med sorte sko. De skulle være brune.

En dag blev jeg kaldt til den berømte militærpilot, oberstløjtnant Michael Hansen, der beordrede mig til at køre en tur rundt om flyvepladsen, en græsmark, der var omgivet af en asfalteret vej.

Så havde jeg bestået prøven til at blive ordonnans og chauffør for chefen for Østre Flyverbasiskommando, oberst C.C. Larsen, der nær havde stukket mig en på skrinet, da jeg af lutter venlighed ville hjælpe ham faldskærmen på, da han skulle op i sin Harvard for at holde sit certifikat ved lige. Han var en rar, men bestemt mand. Jeg måtte ikke sætte ham af i Ballerup, hvor han boede, når vi om aftenen var på vej hjem fra København. Han stod af ved lejren og tog vist en bus hjem.

Ringede til Pentagon

En dag blev jeg af en yngre officer sat til at oversætte en lille bog om samarbejdet mellem fly og jordstyrker. Der var nogle ord og forkortelser, jeg ikke kunne knække, og ingen, jeg spurgte, kunne hjælpe. Så ringede jeg til den amerikanske ambassade, hvor en flink dame henviste mig til biblioteket i Pentagon og gav mig et nummer. Jeg ringede til USA fra min felttelefon og fik en lang snak med en hjælpsom bibliotekar og fandt bl.a. ud af,

at under delbriefing betyder TOT, Time over Target. Nogle dage efter var der vild panik på basekontoret. En regnskabsmand råbte: "Hvem i Helvede har talt med Amerika i telefon i 27 minutter!" Det var dyrt i de dage.

Vores hyre var 12,75 kr. om ugen. Det svarer til 186,85 kr. i vore dages penge, men dækkede ikke meget mere end turen med Edelskov-bussen ind til Den lille Hornblæser og hjem igen på en weekend-orlov.

Jeg havde det godt med mine kammerater og befalingsmændene, vistnok fordi jeg var sådan en flink fyr, der kunne formulere deres forskellige ansøgninger, der skulle skrives efter en speciel formel på knækkede A4-ark.

En dag oppe på basen så jeg en officer sidde med en lineal og kontrollere, om reglerne nu var overholdt!

Jeg skulle også føre en signalementsbog over mine kammerater. Flere var fyrbødere eller stenfiskere.

En af fyrbøderne havde mange tatoveringer. "Har du flere?" spurgte jeg.

"Ja, en spyflue på pikken".

"Lad mig se? Nå", sagde jeg. "Den er ikke så stor".

"Så sku' du se, når den blaffer med vingerne!"

Fik opvisningshold til Maribos byfest

En dag fik jeg brev fra borgmester Alfred Ebsen i Maribo. Jeg havde tidligere været med til at arrangere byfester, og nu spurgte han mig, om jeg kunne få Flyvevåbnet til at gi' en flyopvisning.

Jeg viste generalen brevet og fik lov til at låne et opvisningshold af de helt nye skolefly fra Flyveskolen på Avnø, Chipmunk. Jeg modtog piloterne i civil - efter tilladelse - og de gjorde både honnør og bukkede. Jeg måtte jo være noget stort, når generalen havde stillet fire fly til rådighed for mig. Og jeg holdt min kæft med min ringe rang. Og gav både cognac og sjusser på kommunens regning efter showet.



Tilbage i Værløse-lejren: Der var store rustne søm i de havregryn, vi fik i kostforplejningen (kantina). Stor ballade, og kantinebestyreren fik en skideballe. Et par dage efter brasede et tørveskur i lejren sammen. Folkene havde hevet sømmene ud af flere brædder.

Apropos kantina. En psykolog eller sådan noget havde en søndag set mig hugge toppen af mit blødkogte æg med min dolk, som jeg altid gik med. Nu bad han mig notere, hvordan de kommende piloter på Elementærkursus håndterede deres æg. "Hvis de sidder og nulrer med det og slår skallen i småstykker med en teske, så bli'r de sgu aldrig kamppiloter," sagde han.

Så blev jeg pludselig overført til Flyvestation København for at gå vagt ved lufthavnen i Kastrup og holde øje med de Thunderjet F-84, der skulle klargøres til NATO-tjeneste.

Her var jeg også tolk og mødte Joe, en frisk amerikansk testpilot. Jeg tror, det var Joe Kittinger, der siden blev berømt og bl.a. sprang ud med faldskærm fra 31 kilometers højde. Han var meget pertentlig og nægtede en dag at flyve med en maskine, fordi en mekaniker havde overset en afbrændt tændstik, der lå på dørken foran pilotsædet. "Sidst var det en lille glemt skruetrækker", forklarede han mig, og han viste den bule, den havde lavet i hans hjelm under et dyk.

(Slå ham op på internettet. Han lever endnu, marts 2010).

Og på Rådhuspladsen i København stod folk i hundredtal og glandede op i luften, hvor der var tegnet store otte-



Jeg var gået i stå med min Lorry på Roskildevej og afventer mekaniker. Det var i sådan et køretøj, jeg var ved at udrydde det meste af en deling, da jeg bremsede hårdt op for et lavtgående fly, en Catalina på flyvepladsen i Værløse.

Jeg ta'r en slapper på den 4-sengsstue, det var lykkedes os at få tildelt. De fleste i eskadrillen var afgivet til forskellige tjenestesteder, så mange af os havde faktisk alm. kontortid, sådan 9-16.



taller. Det var Joe, der havde moret sig med at lave de fine kondensstriber. Noget, ingen havde set før.

Gravede skyttehuller

"Kom lige ind 19," kaldte oberst C.C. Larsen en dag og sagde, at jeg skulle sætte mig ned. Han havde en specialopgave til mig. Jeg var fyr og flamme. Det lød spændende.

"De skal hente en ny officer inde på Flyvestation København". Det lød jo ikke af noget videre, men så tilføjede CC, at der var tale om en ritmester. Og at han havde sin hest med. Den skulle jeg skaffe husly og foder til.

"Det er da løgn, for det ud af mig".

"Bare se at komme i sving", sagde han og havde svært ved at skjule et umilitærisk smil.

Og så en nat i november 1951 sprang Søminedepotet på Holmen i luften.

Siden erfarede vi, at det drejede sig om næsten fem tons sprængstof. 11 civile brandfolk, tre Falckreddere samt to befalingsmænd fra Søværnet omkom. Men det vidste ingen den nat, og vi blev sendt ud og grave skyttehuller for at gøre klar til at forsvare os mod russerne med vore 12 skarpe skud. Var de kommet, ville de været faldet om af grin, men vi havde skam lært *marching fire*, hvor man skulle gå frem på linje og bekæmpe fjenden med de to clips, vi havde. I alt 12 patroner.

Bajonetter fik vi aldrig. Dem kan man jo komme frygteligt til skade med.

Ak ja. Men så var der jo Hangar 5, som nogle kunne søge trøst hos. Der var kun fire hangarer, og nummer 5 var en letlevende dame i lejren.

Jeg har selv nedlagt - ikke damer - i Værløselejren, men det meste af en deling. Jeg var på

vej med en Lorry (lastbil) med kammeraterne på ladet. Vi skulle tværs over flyvepladsen. I "tårnet" sad en korporal, der skulle holde øje med landende luftfartøjer, som der stod på skiltet, men han havde ikke set et Catalina-fly, der langsomt kom flyvende lavt ned over søen lige før landingsfeltet.

Jeg huggede bremserne i, og alle soldaterne blev klasket op mod førerhuset. Jeg kørte dem direkte til KMH, Militærhospitalet, hvor de blev lappet sammen og fik stoppet næseblodet!

"Tak, lille soldat"

I 1951 rykkede Flyvevåbnet ind på området i Vedbæk, som senere blev kaldt Flyvestation Vedbæk, og året efter overtog Flyverkommandoen bygningen "Henriksholm" i Vedbæk.

Min eskadrillechef, kaptajn Brandt, kendte forfatterinden Karen Blixen, og hende skulle jeg en aften hente i Jeep for at køre hende fra Rungstedlund og ud i en nærliggende skov, hvor hun skulle holde bårtale for eskadrillen, der havde opslået lejr.

"Hvordan synes De, det gik?" spurgte hun mig.

"Tja", sagde jeg. "Det var vist ikke så meget, de forstod".

Da jeg satte hende af, sagde hun: "Tak, lille soldat".

Det var noget andet med daværende general Eisenhower, da jeg kørte nogle meter med ham i lufthavnen. "You are a good soldier", sagde han. Jeg har siden været en dyb beundrer af det amerikanske militære efterretningsvæsen. Tænk, at de vidste, at jeg skulle blive hjemsendt som 1A1-soldat flere måneder senere. I øvrigt før tid, fordi jeg havde fundet ud af, at når vi var indkaldt til Flåden, skulle vi hjemsendes en måneds tid før de andre. Vi var en flok, der skulle hjemsendes før tiden.



Her er jeg på vej til øvelse ved Helsingør. Jeg tror, vi kaldte køretøjet en Peep. Den var noget større end en Jeep. Vi bliver "angrebet" af Spitfire-fly, der kastede mel ned for at markere, hvor de ramte.

Alt grej skulle lægges på et regnslag og kontrolleres.

Jeg blev trukket for 85 øre, fordi jeg havde forlist et såkaldt svøb, der skulle have været brugt til at opbevare vores spisebestik i, men jeg havde troet, det var en pudseklud.

Et par dage efter - inden jeg skulle møde på Århus Universitet - havde jeg fået brev om at komme op på Københavns skattekontor i Gyldenløvesgade.

En umådelig uskøn kvinde med frikadeller ved ørerne modtog mig og meddelte, at jeg skyldte 350 kroner.

"For hvad?"

"De har fået gratis kost og logi og løn i et år", sagde kællingen.

Jeg nægtede at betale. Det svarede til over 5.000 kr. i vore dages penge, og jeg havde kun et lille legat til at betale mit ophold på Journalistkursus.

Kongens Foged forfulgte mig helt ind på Universitet, men det satte rektor Illum, en kendt juridisk professor, en stopper for. Det måtte man ikke.

Siden betalte Maribo Byråd min skattegæld under henvisning til mit bidrag med de fire Chipmunk til byfesten.

Da jeg blev militærmedarbejder på Aftenbladet i København, fortsatte general Førslev med at kalde mig 19 og med at give mig nogle gode historier. Til gengæld sagde jeg bare Førslev. Og aftalen var, at når jeg sagde 19, skulle jeg stilles direkte ind til ham.

Men jeg havde også gjort det godt. Da jeg kørte for ham og CC. Larsen en dag, vi skulle op for at se på "Henriksholm" i Vedbæk, spurgte han i spøg: "Hvad synes De, 19?"

"OK, køb den", sagde jeg. Senere prøvede jeg at skaffe telefonnummeret 519 til Forsvarskommandoen, men forgæves. Som mange i Flyvevåbnet sikkert husker, blev det 501.



Anvendte forkortelser og deres betydning

| | | | |
|-----------|--|--------|--|
| ABA | Automatisk brandmeldeanlæg | CRP | Control and Reporting Post |
| ABC | Atomic Biological Chemical (senere NBC s.d.) | CS | Centralforeningen for Stampersonel |
| ACBA | Allied Command Baltic Approaches | CSV | Combat Survival Vest |
| ACC | Area Control Centre | CSW | Combat Support Wing |
| ACOC | Air Combined Operations Centre | CW | Continuous Wave |
| ACW | Air Control Wing | CWAR | Continuous Wave Acquisition Radar |
| ADO | Air Defence Operations | DANCON | Danish Contingent |
| ADOC | Air Defence Operations Centre | DC | Duty Controller |
| ADT | Automatic Data Transmission | DCA | Duty Controller Assistant |
| AFB | Air Force Base | DECCA | (firmanavn) |
| AFD | Afdeling | DEHAWK | Danish Enhanced HAWK |
| AFNORTH | Allied Forces Northern Europe | DMI | Dansk Meteorologisk Institut |
| AIRBALTAP | Allied Air Forces Baltic Approaches | DMI | Dansk Militær Idrætsforbund |
| AIRCENT | Allied Air Forces Central Europe | DONG | Dansk Olie og Naturgas |
| ANG | Air National Guard | DTU | Danmarks Tekniske Universitet |
| APS | JTEDS betegnelse for luftbåren søgeradar | EKG | Elektrokardiogram |
| APU | Auxiliary Power Unit | EL.AGG | Elektricitetsaggregat |
| ASP | Annual Service Practice | ESK | Eskadrille |
| ATC | Air Traffic Control | FA | Fighter Allocator |
| ATW AAL | Air Transport Wing Aalborg | FAA | Fighter Allocator Assistant |
| AVB | Afvisningsberedskabet | FC | Fighter Controller |
| AWACS | Airborne Warning and Control System | FFOS | Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole |
| BALTAP | Allied Forces Baltic Approaches | FGS | Forsvarets Gymnastikskole |
| BFF | Bestemmelser for Flyvning | FIKS | Forsvarets Integrerede Kommunikationssystem |
| BOR | Brand og Redning | FIR | Flight Information Region |
| B&W | Burmeister & Wain | FLD | Flyverdetachment |
| BX | Base Exchange | FLIR | Forward Looking Infra Red |
| CAOC | Combined Air Operations Centre | FLK | Flyverkommandoen |
| CAP | Combat Air Patrol | FLLT | Flyverløjtnant |
| CAT | Centraliseret Ammunitionstjeneste | FLOK | Flyvevåbnets Operationsstøtteskole |
| CBU | Civil Beskyttelses Udrykningskolonne | FLOS | Flyvevåbnets Officersskole |
| CC | Component Command | FLSR | Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole |
| CCIS | Command Control and Information System | FLV | Flyvevåbnet |
| CDS | Container Delivery System | FLYHIS | Flyvevåbnets Historiske Samling |
| CEL | Centre d'Essais des Landes | FLYVIK | Flyvevåbnets Idrætskomite |
| CH | Chef | FMK | Flyvematerielkommandoen |
| CHF | Chefen for Flyvevåbnet | FMT | Flyvematerieltjenesten (indtil 1961), |
| COC | Combat Operations Centre | FMT | Forsvarets Materieltjeneste (efter 2004) |
| COMAO | Composite Air Operation | FN | Forenede Nationer |
| CPH | Københavns Lufthavn | FO | Forbindelsesofficer |
| CPN | JTEDS betegnelse for landingsradar | FON | Flyve- og nøddudstyr |
| CRC | Control and Reporting Centre | FORSK | Forskole |

| | | | |
|--------|--|----------|--|
| FOS | Flyvevåbnets Officersskole (gl. forkortelse) | IFK | Idrætsforening for Flyvestation Karup |
| FRK | Færøernes Kommando | IFR | Instrument Flight Rules |
| FSD | Forsyningsdepot | IRF | Immediate Reaction Force |
| FSN | Flyvestation | JBL | Jordbaseret Luftforsvar |
| FSNAAL | Flyvestation Aalborg | JFO | Jordforsvarsofficer |
| FSNAVN | Flyvestation Avnø | JHMCS | Joint Helmet Mounted Cueing System |
| FSNBOR | Flyvestation Bornholm | JLVR | Jydske Luftvænsregiment |
| FSNKAG | Flyvestation Kagerup | JTEDS | Joint Type Electronics Designation System |
| FSNKAR | Flyvestation Karup | KF | Kvindelig Flyver (medlem af KFK) |
| FSNKBH | Flyvestation København | KFK | Kvindeligt Flyverkorps |
| FSNSIG | Flyvestation Sigerslev | KFUM | Kristelig Forening for Unge Mænd |
| FSNSKA | Flyvestation Skagen | KIAS | Knots Indicated Air Speed |
| FSNSKL | Flyvestation Skalstrup | KLC | Kontrol- og Luftforsvarscenter |
| FSNSKP | Flyvestation Skrydstrup | KLG | Kontrol- og Luftforsvarsgruppen |
| FSNSTV | Flyvestation Stensved | KN | Kaptajn |
| FSNTIR | Flyvestation Tirstrup | K&V | Kontrol og varsling |
| FSNTOH | Flyvestation Torshavn | KVG | Kontrol- og Varslingsgruppen |
| FSNÅLB | Flyvestation Ålborg | LG | Luftgruppe |
| FSNVAN | Flyvestation Vandel | LORAN | Long Range Navigation |
| FSNVED | Flyvestation Vedbæk | LVG | Luftvænsgruppen |
| FTK | Flyvertaktisk Kommando | MAAG | Military Assistance Advisory Group |
| FVK | Flyværksted | MACC | Mobile Air Control Centre |
| FWSKP | Fighter Wing Skrydstrup | MC | Master Controller |
| GCA | Ground-Controlled Approach | MCA | Master Controller Assistant |
| GLK | Grønlands Kommando | MEDE | Message Entry and Distribution Equipment |
| GMC | General Motors Corporation | METAR | MÉTéorologique Aviation Régulière eller Meteorological Aviation Report |
| GMT | Greenwich Mean Time | MHSK | Mathskolen |
| GMU | Grundlæggende Militær Uddannelse | MIL/ATCC | Military Air Traffic Control Centre |
| GPS | Global Positioning System | MIL/RRCC | Military Recovery and Rescue Coordination Centre |
| GRO | Grundlæggende Officersuddannelse | MJ | Major |
| GSM | General Situation Map | MLU | Mid-Life Update |
| GV | Gevær | MOT&E | Multinational Operational Test and Evaluation |
| HAFD | HAWK Afdeling | MP | Militærpoliti |
| HAWK | Homing All-the-Way Killer | MPN | JTEDS betegnelse for landingsradar |
| HELCOM | Helsinki Commission | MTD | Mobile Training Detachment |
| HELDET | Helicopter Detachment | MTR | Missile Tracking Radar |
| HF | High Frequency | MTU | Mobile Training Unit |
| HFT | Hærens Flyvetjeneste | NAB | Narsarsuaq Air Base |
| HQ | Headquarters | NADGE | NATO Air Defence Ground Environment |
| HR | Human Resources | NATO | North Atlantic Treaty Organisation |
| HUD | Head-Up Display | NBC | Nuclear Biological Chemical |
| HVK | Hovedværksted | NCO | Non-Commissioned Officer |
| IC | Intercept Controller | NDC | National Duty Controller |
| ICAO | International Civil Aviation Organisation | NEC | Northern European Command |
| ID | Identifikation | NFTC | NATO Flying Training in Canada |
| IFF | Identification Friend or Foe | | |

| | | | |
|--------|--|---------|--|
| NLF | Nærluffforsvar | STO | Survive to Operate (tidligere Survival to Operate) |
| NUHI | NIKE ud – HAWK ind | STV | Stationsværksted |
| OAF | Operation Allied Force | SUM | Sundets Marinedistrikt |
| OC | Operationscentral | SUN | Skærme, udrustning og nødudstyr |
| OGU | Officersgrunduddannelse | SX | Surveillance Executive |
| OJT | On-the-Job Training | TAB | Thule Air Base |
| OKS | Overkonstabel | TAC | Tactical Area Forecast |
| OMLT | Operational Mentoring and Liaison Team | TAF | Terminal Area Forecast |
| OPEVAL | Operational Evaluation | TACAN | Tactical Air Navigation |
| OPOGU | OGU for operative piloter | TACEVAL | Tactical Evaluation |
| ORE | Operational Readiness Evaluation | TAOC | Tactical Air Operations Centre |
| ORI | Operational Readiness Inspection | TCO | Tactical Control Officer |
| OS | Oversergent | TEE | Tactical Effectiveness Evaluation |
| OTA | Operational Tracking Area | TFTS | Tactical Fighter Training Squadron |
| PIF | Pilot Information File | TKM | Tracker Manual |
| PL | Premierløjtnant | TOT | Time Over Target |
| PSYOPS | Psychological Operations | TPA | Track Production Area |
| PX | Post Exchange | TPO | Track Production Officer |
| QAM | (radiokode for vejrobservation) | TPS | JTEDS betegnelse for mobil overvågningsradar |
| QBI | (radiokode for vejrminima) | TRR | Target Ranging Radar |
| QFE | (radiokode for lufttryk) | TTR | Target Tracking Radar |
| QGH | (radiokode for instrumentanflynning med pejler) | UHF | Ultra High Frequency |
| QGO | (radiokode for vejrminima) | UNIFIL | United Nations Forces In Lebanon |
| QNH | (radiokode for lufttryk) | UNOGIL | United Nations Observer Group in Lebanon |
| RADOC | Regional Air Defence Operations Centre | USAF | United States Air Force |
| RAF | Royal Air Force | USMC | United States Marine Corps |
| RCC | Rescue Coordination Centre | VB | Vagthavende befalingsmand |
| ROC | Raketoperationscentral | VBA | Assistent for vagthavende befalingsmand |
| SA | SAM Allocator | VFR | Visual Flight Rules |
| SAA | SAM Allocator Assistant | VIP | Very Important Person |
| SAAB | Svenska Aero Aktiebolaget | VMC | Visual Meteorological Conditions |
| SAB | Søndrestrom Air Base | VO | Vagthavende officer |
| SADIR | Société Anonyme des Industries Radio-Electriques | VOA | Assistent for vagthavende officer |
| SAM | Surface-to-Air Missile | VOR | Very High Frequency Omni-Range |
| SAP | System Analyse und Programmentwicklung | VSAT | Very Small Aperture Terminal |
| SAR | Search and Rescue | VUT | Videreuddannelsestrin |
| SARAH | Search and Rescue and Homing | WAPA | Warszawa Pagten |
| SARBE | Search and Rescue Beacon | WINGOPS | Wing Operations Centre |
| SAS | Scandinavian Airlines System | | |
| SAS | Special Air Service | | |
| SHORAD | Short Range Air Defence | | |
| SLV | Statens Luftfartsvæsen | | |
| SOC | Sector Operations Centre | | |
| SOK | Søværnets Operative Kommando | | |
| SS | Surveillance Supervisor | | |
| SSB | Single Side Band | | |
| SSG | Seniorsergent | | |

