

11 Bag min militære myndig fasthed kommer et godt mandfolkehjerte med fuld forståelse for soldatens problemer. Fortjener han i en vanskelig situation min hjælp og støtte, så vil han få den fuldt ud.

12 Jeg har som chef straffemyndighed. - Lad det straks være sagt, at jeg ikke holder af at straffe, kun griber til den mig givne magt, når det (er) absolut nødvendigt.

13 Følgende forseelser vil automatisk medføre straf:

(a) Forseelser efter mil. Straffelov § 63, som siger:

„Den der forsætlig eller uagtsomt undlader at efterkomme en ham efter reglementet, særlig forskrift eller tjenesteforholdets natur påhvilende pligt, straffes med arrest eller fængsel i indtil 4 måneder.

Er pligtforsømmelsen særlig grov, har den medført stor skade eller fare,

eller har en befalingsmand derved i høj grad svigtet overfor de krav, der efter hans stilling må stilles til ham kan straffen stige til fængsel i 1 år, i krigstid 3 år.“

(b) Forseelser efter mil straffelov § 47, som siger:

„Den, der i ord eller gerning viser respektstridig opførsel overfor en foranstående eller vagt, straffes med arrest eller fængsel i indtil 4 måneder.

Under skærpede omstændigheder

kan straffen stige til fængsel i 6 måneder. Spm. skærpende omstændigheder betragtes navnlig, at respektridigheden er udvist i eller i anledning af tjenesten, overfor foresat, i flere militæres overværelse, eller på offentligt sted“.

(c) Overtrædelse af hastighedsbestemmelserne for motorkøretøjer på flyvestation Karup, jvfr. FSN's tj. Bestemmelser TJ-3.

14 Disciplin. Dette forkætrede og ofte misforståede begreb er alle underkastet.

Uden disciplin kan man ikke kommandere eller lede samlede masser, og det gælder under alle forhold, også i det civile liv.

Disciplinen alle der lever i et samfund underkastes. Lige fra skolen til lærerpladserne, til vores daglige færden i by og på land er vi underkastet disciplinens love og regler.

Indenfor forsvaret er det endnu mere påkrævet, thi i krig står menneskeliv og værdier og i sidste instans landets frihed i fare, hvis blot en enkelt på en vigtig post svigter.

Derfor trænes vi som soldater gennem vor daglige færden gennem små daglige pligter op til at blive disciplinere, og kun ved fuldt ud at underkaste sig givne bestemmelser og love er man disciplineret.

15 Det ligger mig stærkt på sinde at skabe så gode forhold for soldaten som forholdene tillader, dels fordi

jeg kan lide soldater, de er jo en væsentlige bestanddel af den gerning, som jeg har valgt og holder at og dels fordi man simpelthen opnår mere af den tilfredse og vel underbragte soldat.

16 Konklusion:

1. Bliv mandfolk

2. Gør jeres pligt under alle forhold

3. Og lev op til FSN's motto: „SYNGULI PRO TOTO“ d.v.s. „den enkelte for helheden“. SLUT H.C. Galle eskadrillechef

Anden tid

Når man har læst kaptajnens ”holdningspapir” igennem skal man huske, at hans livsopfattelse var præget af den historiske udvikling. Galle havde oplevet besættelsestiden som voksen mand. Han havde også oplevet udbruddet af ”den kolde krig” med blokaden af Berlin 11948, læg hertil, arbejderopstanden i Berlin 1953, Suezkrisen i sommeren efteråret 1956 og opstanden i Ungarn samme år i oktober-november. Hele ånden i forsvaret og dermed også Flyvevåbnet var præget af, at krig var en betydelig mere tænkelig tilstand, end den er i dag.

Det er på den anden side svært ikke at beundre kaptajnens mod til, på skrift, at udtrykke sin opfattelse af sig selv og den måde, han ønskede at løse sin opgave på. □

Lufttankning

December 2002. NATO's topmøde i Prag sidste år gjorde det klart for enhver, at de europæiske NATO-partnere er langt bagud på det vitale område, der hedder lufttankning. Operationerne i Afghanistan har mere end tydeliggjort denne mangel. Danmark har erklæret sig indforstået med at øge bidraget til NATO's lufttankningsmuligheder. Norge har tilbudt at deltage i oprustningen på lufttank-

ningsområdet, og Spanien er udpeget til at stå i spidsen for et konsortium af nationer, der ønsker at være med i en puljeordning. At flyvevåbnet og forsvarsministeriet er klar over behovet, er der ingen, der stiller spørgsmålstegn ved. Hvornår Danmark kommer med på området står imidlertid hen i det uvisse. Mulighederne på området er legio. Storbritannien arbejder med tanken om at leje en

styrke af tankfly, der, når der ikke er brug for dem, kan flyve kommerciel flyvning.

Tekst: s-n

Kilde: FOV Nyhedsbrev

Danske F-16 klar til alt vejrlig

Af Jan Holm
Foto via
Flyvematerielkommandoen

Fra 2004 vil danske F-16 snart kunne præcisions-bombe mål i al slags vejr.

Når danske F-16 fly er på bombetogt, hvad enten det er øvelse eller den skarpe virkelighed, er de begrænset af vejrforholdene. Selv laservåbnene kan ikke bryde gennem regn, sne, tåge eller skydække. Men de tider er ved at være ovre med anskaffelsen af JDAM-teknologien (Joint Direct Attack Munition) (Bombe der styres ved hjælp af GPS eller TN).

JDAM er designet til at finde målet i næsten alt slags vejr. Når piloten har sluppet bomben, er han for så vidt ude af billedet og kan returnere til mere sikre himmelstrøg. Imens fortsætter JDAM-bomben mod sit mål, ikke ved at „sigte på målet”, men ved at pejle sig frem til målets position via signaler fra satellitter. Systemet kaldes GPS (Globalround Positioning System) og bruges i udstrakt grad i den civile og militære



JDAM-kit monteret på 2000 pounds Mk-84 bombe. Halesektionen med de store styrefinner indeholder kittet, der blandt andet indeholder navigationssystemer og antenne. Langs bombekroppen er nogle påmonterede styreriller, der giver bomben et bedre glideetal – den kan kastes længere fra målet.

verden til at bestemme positioner og finde vej.

JDAM-systemet kommer som et kit, et „samlesæt”, der monteres på de eksisterende „dumme” jern bomber, for eksempel Mk-82 og Mk-84. JDAM og Mk-84 i samlet form hedder GBU-31.

Fra godtvejr til altvejr

Danske F-16 MLU-fly kan i forvejen kaste laserstyrede bomber med stor nøjagtighed – det er også simple bomber, som er monteret med et laserkit. Hvorfor så investere i satellitstyrede bomber, når flyvevåbnet allerede kan præcisionsbombe?

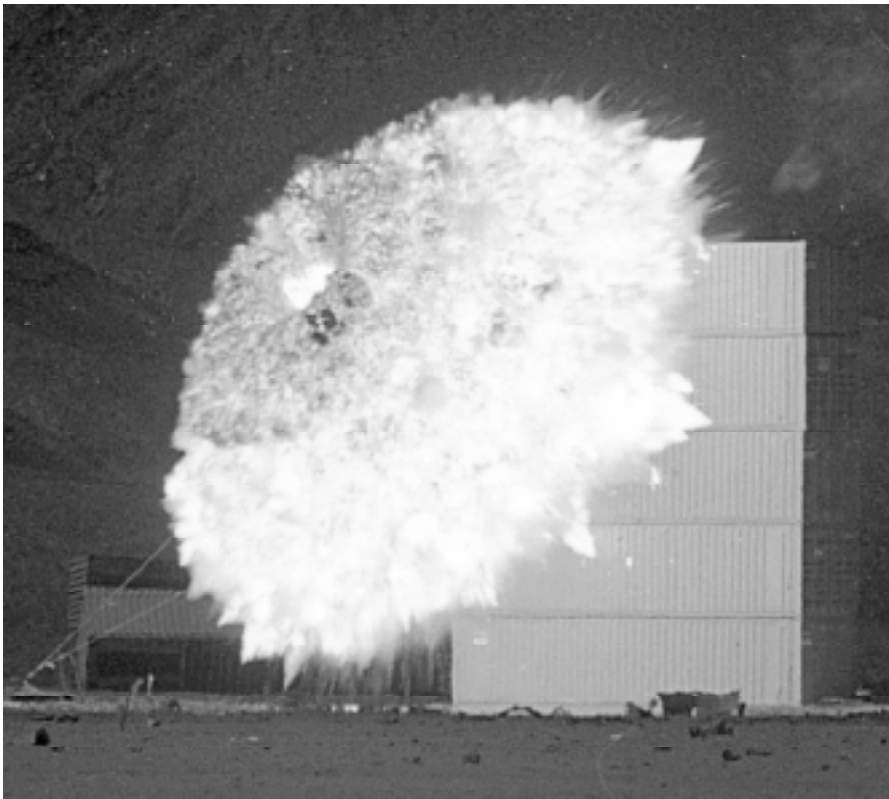
„For det første får vi evnen til at slå til under snart sagt alle vejrforhold, da sigtesystemet er baseret på satellitter og ikke på, at man kan sigte på selve målet,” siger seniorsergent Michael Buch, der er sagsbehandler på teknologien.

„For det andet er det et mere sikkert våbensystem, da man ikke behøver have folk på jorden. Man er helt uafhængig af folk på stedet. For det tredje er JDAM et af de billigste præcisionsvåben, man kan få – fordi man groft sagt monterer et GPS-kit på den eksisterende bombe.”

Til sammenligning er laservåbnet Paveway, som SET OG SKET tidligere har beskrevet i forbindelse med skydninger i Oksbøl, mere langtrækkende og noget dyrere. Paveway ligner nærmest en svæveflyver, og det kan JDAM ikke hamle op med.



JDAM-bombe klar under en F/A-18 Hornet. En simpel 2000 pounds Mk-84 bombe med et JDAM-kit, der gør den til en „smart” bombe med navnet GBU-31. (Billede: US Navy).



GBU-31 kastes fra en Hornet, måske 30 km fra målet. Piloten kan give alle sine JDAM-bomber hvert sit mål, og de finder selv vej til deres mål, når han har kastet dem. Med JDAM kan piloten kaste bomber i alt slags vejr, tilmed fra en mere sikker afstand.

JDAM ikke dagligvare

„Moderne teknologier er ikke bare noget, man hænger på F-16 flyet i forventning om, at det hele så virker,” siger Michael Buch.

Man sætter noget supermoderne hardware, som er skabt til et højteknologisk fly, på et tyve år ældre fly der oprindeligt er designet til gammeltdags „dumme” ballistiske våben. Selv om flyet er blevet moderniseret med det store MLU-program, kræver det noget tilpasning af elektronikken – der skal udvikles noget software og

trækkes ledninger til kommunikation mellem cockpit og våben. Og den grundlæggende forudsætning er, at JDAM skal fungere uden at forstyrre flyets andre elektroniske systemer.

Det koster penge at udvikle softwaren til MLU-flyene, men udviklingsomkostningerne deles af de fire F-16 nationer i Europa (Belgien, Holland, Norge og Danmark), hvortil måske Portugal og eventuelt også Italien er ved at melde sig. Danmark er Lead Nation på JDAM-området, dvs. tilpasningen bliver kontrolleret

på danske fly på vegne af alle landene. Som planen ser ud lige nu, er vi fuldt operative til altvejr-operationer i 2004.

Man tager en hyldevare ...

Man tager et standard bombelegeme, for eksempel 2000-punds bomben Mk-84, og skruer et GPS-haleparti på. Her sidder antennen, og modtageren og styreenheden samt de store styrefinner. Langs siden af bomben bliver der monteret nogle skinner, der glatter luftstrømmen omkring bomben ud, så den glider bedre gennem luften. Så har man en JDAM-bombe med helt nye muligheder.

Et ledningsbundt i JDAM-kittet, som har forbindelse til flyets ledningssystem gennem våbenstationen, hvor bomben hænger, gør det muligt for piloten at styre GPS-systemet i hver bombe. Han kan for eksempel bestemme, hvordan bomberne hver især skal detonere – i jorden eller i luften, og give dem hver sit mål. Den slags kunne man ikke ændre på tidligere, hvor disse indstillinger blev foretaget på jorden inden afgangstarten.

I praksis kan man sende flyene af sted med deres våbenlast og undervejs give dem mål og opgave. Piloterne kan indstille brandrøret(erne) og derved bestemme (hvornår bomben skal detonere), han kan også ændre koordinaterne for nedslagsstedet, koordinater og andet – eller ændre indstillinger, hvis han får nye opgaver under flyvningen. Med JDAM får de danske F-16 meget fleksible muligheder, både med hensyn til vejr og mission. □

Serberne genåbner Flyvestation Ponikve

Med støtte fra et serbiske Transportministerium begyndte den jugoslaviske hær sidste efterår at arbejde på at reparere Flyvestation Ponikve i det vestlige Serbien. Flyvestationen blev stort set ødelagt af NATO flyenes bomber i foråret 1999. Nu arbejder et civil firma sammen med militære

teknikere, på, at gøre den 3.100 m lange og 45 m brede startbane klar til operationel brug.

Ponikve blev bygget i 1970'erne som en kategori B deployeringsbase for det tidligere Jugoslaviske Flyevåben (JF) og var ikke bemanded undtagen under øvelser.

Da borgerkrigen brød ud i maj 1992 blev 124 Jagereskadrille, udrustet med MiG-21 Fishbed-L/N og MiG-21UM Mongol-B og deployeret til Ponikve fra basen Bihac i Bosnien. Den logistiske støtte på basen blev leveret af 165'ende Flyvestationsorganisation, en enhed af brigadestør-

relse, som var ansvarlig for alle operationer på jorden.

124'ende Jagereskadrille blev nedlagt i 1997. Tilbage til at tage sig af flyvestationen var den logistiske støt-bataljon, nu benævnt 65'ende Logistiske Bataljon.

Denne opstilling blev testet, før man havde regnet med, nemlig da 252'ende Jagerbombeskadrille, i marts

1999 under Kosovokonflikten, deployerede med sine SOKO J-22 Oraos fra Batajnica til Ponikve.

Selv om NATO havde det fulde luft-herredømme, så fløj 252'ende Eskadrille flere gengældelsesmissioner mod Kosovo. Det foregik i ekstrem lav højde, og den eneste form for beskyttelse (countermeasure) flyene havde, var at flyve så tæt på jorden

som muligt. Disse missioner stoppede, da basen efterhånden var blevet ramt 850 gange med enten bomber eller raketter, og alle bygninger og flyshelters var ødelagt.

Når genopbygningen er færdig, vender Ponikve tilbage til sin status som deployeringsflyvestation for JF under øvelser.

Tekst: s-n

Antikolisionsudstyr installeret i Galaxy

Den 31. oktober 2002 nåede man en milepæl i gennemførelsen af moderniseringen af C-5D Galaxy, idet man afsluttede installeringen af et Traffic Collision Avoidance System (TCAS) (antikolissionsystem) i samtlige C-5'ere. TCAS scanner himmelrummet

rundt om C-5 i luften, og vil give piloten besked, hvis et andet fly kommer for tæt på.

Systemet har allerede bevist sit værd, da en C-5'er fra Dover Air Force Base i Delaware fløj ind i et område, hvor flyvekontrollen var sat ud af

spillet på grund af strømsvigt. Her registrerede systemet i god tid et mindre fly i C-5'eren's rute, og piloten kunne ændre kurs og undgå at ramme det mindre fly.

Tekst: s-n

Foto: Lockheed Martin



C-5 Galaxy fløj første gang i 1968. Når den nyeste modifikation er gennemført, vil betegnelsen hedde C-5M Galaxy. M'et betyder, at det efterhånden bedagede, men uovertrufne fly, har mange modifikationer bag sig. Det eneste der er sikkert er, at flere vil følge. I 1999 var der ca. 110 C-5'ere i tjeneste, det var 10 år efter at produktionslinien blev lukket.

Syge soldater i sikre hænder

**Tekst Jan Hallin,
Flyvertaktisk Kommando
Foto Brian Jacobsen, Fototjenesten,
Flyvestation Skrydstrup**

Hvis soldaterne bliver syge eller kommer til skade under deres ophold på Manas-flybasen er hjælpen nær i form af det dansk-norsk-hollandske infirmeri.

Infirmeriet er en udvidet lægepraksis med mulighed for også at tage sig af hjertestop, besvær med at trække vejret eller mindre operationer. Dertil kommer, at infirmeriet er udstyret med medicin som et mindre apotek.

En læge fra hver af de tre nationer bemander infirmeriet døgnet rundt sammen med sygeplejersker, sygehjælpere og en sanitetsbefalingsmand. Den danske læge er til dagligt læge på Flyvestation Aalborg, men er for tiden udstationeret til Manas.

- Jeg befinder mig godt. Kollegialt og arbejdsmæssigt har vi et utroligt godt samarbejde de tre nationer imellem. For eksempel anvender vi flittigt hinandens sygeplejersker og sygehjælpere, fortæller han.

Normalt er der heller ingen skelen til, om patienterne bliver behandlet af deres nationale læge.

- Men hvis nogen føler behov for at snakke specielt med mig, så får de selvfølgelig lov til det, siger han.

Container med veranda

Infirmeriet består af fire containere på række. Foran dem en overdækket veranda, som skaber en hyggelig atmosfære og som samtidig tjener som venteværelse. Containerne er indrettet med konsultation, kontor og depot. Dertil kommer et hvilerum, der samtidig tjener som konsultation for en russisk massør, der tager sig af de dårlige rygge i lejren.

- Arbejdsopgaverne minder til for veksling om de arbejdsopgaver, jeg har hjemme i Danmark. Dog er jeg mere bundet af stedet her, og jeg la-

ver ikke så mange helbredsundersøgelser som hjemme på flyvestationen, fortæller lægen.

- Til gengæld er der mange, som kommer ind og får den sidste vaccination i forbindelse med deres udsendelse. Ellers behandler vi mest almindelige lidelser som hovedpine, hoste, forkølelse eller ondt i halsen, siger han.

Alvorlige eller komplicerede lidelser henvises normalt til det koreansk-amerikanske felthospital i den modsatte ende af lejren. Hospitalet råder over en række speciallæger – herunder en tandlæge. Indtil videre har lægen dog ikke haft behov for at sende patienter videre.

Helikopterlæge

Hjemme på Flyvestation Aalborg indgår lægen i beredskabet til redningshelikopteren. Samme funktion har han sammen med den norske læ-

ge på Manas.

Hvis en pilot forulykker eller skyder sig ud med faldskærm, kan lægen blive tilkaldt og flyve med den spanske redningshelikopter ud for at hjælpe med redningen.

Endnu har den danske læge ikke været i aktion som helikopterlæge under opholdet på Manas, men hans forgænger blev involveret, da et civilt russisk fragtfly forulykkede under landing på basen i oktober. Alle ni besætningsmedlemmer overlevede ulykken, men blev tilset af blandt andre den daværende danske læge i lejren.

Efter jul vender lægen atter tilbage til sit normale arbejde i Danmark og får dermed mulighed for at fejre nytårsaftnen med sin familie. De fleste udsendte soldater bliver først udskiftet efter nytår, men da lægerne også til dagligt deler jule- og nytårsvagterne mellem sig, har de valgt at fastholde denne ordning. □



Lægen føler sig mere bundet til stedet her, end han gør derhjemme.

Kongebesøg på Kløvermarken

Tekst oberst Ludvig Bjarkov

Tirsdag den 17. april fik Flyveskolen besked om, at kongerne Christian den X af Danmark og Kong Albert af Belgien, ville aflægge Flyveskolen et besøg næste dag. Man skal ikke kende meget til forsvaret for at vide, at den slags meddelelser altid afføder en voldsom aktivitet. Majestæterne skulle jo gerne få det bedste indtryk af de væbnede styrker. Det var ikke anderledes i 1928. Om det skriver Bjarkov i sin bog fra 1973: Kløvermarkens lykkelige flyvere med deres skrabede fly.

Det hændte, at Kong Christian på sin daglige ridetur lagde den ene ad Kløvermarksvej og kiggede indenfor porten.

Få sekunder efter var det kendt i hele området. Alle igangværende motorer stoppede straks - for ikke at skræmme kongens hest - og personalet afventede spændt en mulig kongelig inspektion.

Enkelte gange steg kongen dog af hesten og overlod den til en af de mange, der tjenstvillig sprang til fra alle sider - dengang betragtede vi på Kløvermarken det for en ære at holde kongens hest.

Og medens kongen „strakte bene”, lyttede han opmærksomt til svarene på sine spørgsmål vedrørende forholdene og tilstanden i det lille flyvende samfund. Og det var en velorienteret konge, der lidt senere red ud gennem porten.



O-potten over Sjælland. Billedet er fundet i afdøde major af reserven Christian Wiuffs efterladte papirer. Wiuf fik sit militære flyvercertifikat i 1927.

Men en dag skete det næsten utænkelige: To konger besøgte Kløvermarken.

Flyverkorpsset var averteret om besøget og havde taget opstilling på marken med alt personel og med alle luftfartøjer i snorlige rækker, som det sømmer sig for militære enheder.

Og flyverne ville gerne vise, at de kunne optræde som soldater, selv om man vist nok indenfor hæren tvivlede stærkt herpå.

Der stod de på række og geled, ventende, medens de hjælpsomt rettede på hinandens uniformer, remme og ydre pragt, som de fleste havde anskaffet eller lånt sig til, da de fik ordre til at møde.

Den kongelige kortege, et par rummelige motorvogne, ankom som altid præcist, og ud steg Kong Christian med sin gæst Kong Albert af Belgien. Denne var af skikkelse næsten lige så høj som Kong Christian, bredbrunet med kraftige lemmer og med glimt i øjet og lune lysende ud af et sundt og mandigt, smukt ansigt. Vi vidste, at Kong Albert var en ivrig bjergbestiger og meget interesseret i flyvning. Vidste han havde et luftfartøj med besætning fra det belgiske flyvevåben stående til rådighed og anvendte det til mange af sine rejser.

„Et par rigtige mandfolk,” var vist hvad vi tænkte, da „Rytteren” og „Bjergbestigeren” gik fronten af. Det var ikke noget stort flyverkorps, hverken personelt eller materielt, Kong Christian kunne vise sin kollega, men var kvantiteten beskeden, så var kvaliteten ganske høj. Flyverne var vel uddannet og trænet, og luftfartøjerne af kendte solide typer og særdeles velholdte.

I den lange række af fly stod også et helt igennem dansk produkt undtagen motoren. Det var en oberst Førstlev konstruktion og fremstillet på flyverkorpssets værksteder benævnt O-fly. Kong Albert, der formentlig kendte de fremmede typer, var naturligvis mest interesseret i det danske O-fly. Og efter en demonstration af dette ytrede han ønske om at se København fra luften i det.

Kong Christian bifaldt ønsket, hvorefter en mængde mennesker styrtede af sted efter flyvertøj til Kong Albert. Han foretrak imidlertid at beholde sin gode, varme soldaterkappe på og supplerede kun sin påklædning med hætte, tørklæde og briller. Derefter „klemte” han sig ned i observatørrummet i MG-ringen (maskingeværringen).

Man fejlede i forsøget på at få



Til højre i billedet takker Kong Albert af Belgien Ludvig Bjarkov for flyveturen. I artiklen har Bjarkov gjort, hvad han kunne for at skjule, at det var ham der var Kong Alberts pilot.

Kongen fastspændt. Under arbejdet herpå afviste han det og sagde blot til føreren: „Jeg er ikke fastspændt”. Føreren nikkede „forstået”. Bemærkningen fra Kong Albert var almindelig anvendt blandt flybesætninger, når man for eksempel som observatør ville tilkendegive, at demonstration af førerens kunnen, på det luftakrobatiske område var meget uønsket. Og det viste sig da også, at Kong Albert kendte flyvningens terminologi.

O-flyet, senere kaldet „Kongeflyet”, rullede ud til start, tog luften for en let vestlig brise og steg i solklar luft ind over byen med de mange tårne. København præsenterede sig på den mest fordelagtige måde for den fremmede monark, som da også efter en runde over byen smilede til føreren i bakspejlet, rejste sig halvt i sædet og fortalte, at han gerne ville lidt nordpå.

Og nordpå gik det langs det blågrønne Øresund op mod Kronborg, borgen med de engang stærkt armerede bastioner, der vogtede indsejlingen til Sundet.

På den anden side Sundet lå et solbeskinnet Hålsingborg, og Kong Albert kunne med øjet følge landskabet helt op over Hallands Ås, over Kullen, Låholms Bugt og Kattegat. Det var i sandhed en heldig dag, den belgiske konge havde valgt til sightsee-

ing fra luften.

Så gav Kong Albert tegn til hjemfart, og i en stor kurve ind over Frederiksborg Slot strøg O-flyet hjemad til Amager og ned til en blid „kongelanding” på Kløvermarken.

Føreren kørte flyet op til den store ventende skare, standsede og stoppede motoren. Og som han sad dér i cockpittet, medens Kong Albert steg ud, forekom det ham, at alle ansigter i flokken omkring flyet var så underligt stive, ikke et smil. Han vinkede en af flyverne hen til sig og spurgte om årsagen til den dystre stemning. - Flyveren forklarede, at den muntre stemning, som virkelig herskede, da O-flyet startede, efterhånden var dalet til det næsten pinlige, da flyet ikke, som aftalt, vendte tilbage efter en kort tur over København. Kong Christian havde ikke sagt noget, kun vandret frem og tilbage, „men han så ikke glad ud, var vel ængstelig, som alle vi andre, for at flyet var kommet i vanskeligheder. Hvis kongen er vred, nu han ser, at I blot morede Jer, synes jeg, det er meget naturligt,” sluttede flyveren og så selv vred ud. Den lille misstemning dampede dog af, da kloge Kong Christian med et lunt blik i øjet modtog Kong Albert og bemærkede: „Vel nede igen. Forbavsende lang tid det tager at flyve rundt om København.” Kong Albert nikkede, han forstod og svarede med

at takke for en dejlig lang tur i et fortræffeligt fly over det meget smukke danske land. - Og så lo de begge hjerteligt.

Kort efter rullede den kongelige kortege ud ad porten.

Om forfatteren

Oberst Ludvig Bjarkov var én af dansk militærflyvningens fremtrædende pionerer. Han blev født den 7. juni 1891 i Sæby i Hornsherred, hvor hans far var gårdejer. Bjarkov fik sit certifikat i 1917. I 1928 blev han landskendt, da han under et forsøg med en R-1 maskine i et dyk fra 4000 m's. højde måtte opleve, at maskinen rystede fra hinanden, og han måtte springe ud med faldskærm og blev medlem af Caterpillar Klubben. Efter 2. verdenskrig blev han chef for Sjællandske Flyverafdeling indtil 1951, hvor han blev chef for Flyvestation Vedbæk. Fra 1953 til sin pensionering i 1956 var han Inspektør for Flyverhjemmeværnet og chef for Luftmeldekorpsset.

Bjarkov blev hædret med mange dekorationer. Han blev tildelt Kommandørkorset og Dannebrogssordenen, Hjemmeværnets fortjenesttegn, hæderstegnet for god tjeneste ved Flyvevåbnet og flere udenlandske ordner. □

På forsvarets vinger

Supermarine Sea Otter Mk.I

**Tekst C.L. Hertz,
Flyvertaktisk Kommando**

I begyndelsen af 1936 sendte Supermarine Aviation Works i Woolston tegninger, tekniske data og omkostningstal til det engelske Air Ministry over et enmotoret (796 HK Bristol Perseus VI) amfibiebiplan med foldbare vinger. Allerede den 17. april 1936 kom der besked om at fortsætte udviklingen og bygge to prototyper til Specifikation 5/36. Bygningen af de to prototyper gik langsomt på grund af opbygningen af Walrus og Spitfire produktionen, men den 23. september 1938 gik den første prototype Sea Otter K8854 i luften. Den havde en 855 HK Bristol Perseus XI motor, der i april 1941 blev udskiftet med en 920 HK Bristol Mercury XX motor.

Problemer med produktionen

I januar 1940 blev det besluttet at masseproducere Sea Otter, og kontrakten for de første 190 stk. blev givet til Blackburn Aircraft i Kingston-on-Thames, der dog ikke kunne klare produktionen på grund af andet arbejde, og kontrakten blev annulleret i 1941.

Under et angreb på Supermarine fabrikken den 26. september 1940 blev den anden prototype K8855 ødelagt. En ny kontrakt blev i januar 1942 givet til Saunders-Roe Limited, East Cowes på Isle of Wight for produktion af 250 stk. udstyret med en 965 HK Bristol Mercury XXX motor, og den første Sea Otter ABR Mk. I (amphibian boat reconnaissance) JM738 fløj året efter, den 7. januar 1943. Flyene var oprindeligt beregnet til Royal Navy, men i 1944-45

blev en del overført til Royal Air Force. I foråret 1945 blev det besluttet at Sea Otter foruden den primære rekognosceringsopgave også skulle bruges til redningsopgaver, og JM977 blev derfor i maj 1945 konverteret til ASR Mk. II (air-sea rescue) ved at fjerne bl.a. våben og armering samt montering af et gelænder langs kroppen, og kontraktens sidste otte Sea Otters blev færdigbygget som ASR Mk. II sammen med en ny kontrakt på 40 stk., der blev leveret fra september 1945 til juli 1946. I alt blev der således bygget 292 stk. Sea Otter.

Købt af Danmark

Ved genopbygningen af dansk militærflåve blev det hovedsageligt med materiel fra de engelske over-



Dansk Sea Otter (Havodder), halenummer JM833, fotograferet i vinterlandskab, det vides ikke hvor og af hvem. (Foto Flyvevåbnets Historiske Samling).

skudslagre, og Marinens Flyvevæsen modtog således syv stk. Sea Otter fra 15. Maintenance Unit i Wroughton. De første fire (JM809, JM975, JM980 og JM807) ankom til i snevejr til lufthavnen i Kastrup den 19. december 1946. De tre sidste blev leveret i 1947, nemlig én (JM833) den 26. januar og de to sidste (JM958 og JM978) den 22. november. I 1948 blev der leveret endnu én (JM943) til brug som reservedele. Med i leverancen indgik 14 stk. 7,7 mm maskingeværer, 84 tallerkenmagasiner, 7 prismesigter og 14 stk. bombebærere til 500 lbs. kapacitet. Et af flyene (JM807) udgik allerede måneden efter levering, idet det den 12. januar 1947 blev så stærkt beskadiget under start fra vandet ud for Luftmarinestation (LMST) København, at reparation blev opgivet.

Eftersøgning og redning

Flyene indgik i SAR-gruppen (Eftersøgnings- og Redningsgruppen) på

LMST København indtil den 15. oktober 1947, hvor 1. Luftflotille (LF) blev oprettet, og flyene blev overført hertil. Sea Otter blev brugt til omskoling af piloter til søfly, mål-, eftersøgnings- og redningsflyvninger. Indtil foråret 1948 fløj man med de engelske numre, hvorefter flyene fik numrene 801 til 807 med typenumret 81 malet over 0'et. Da M/S „København” forliste ved en minisprængning den 11. juni 1948 ud for Hals Barre, deltog 1. LF med to Sea Otter i redningsarbejdet. Den 26. juni 1948 kolliderede 81-801 med en undersøisk genstand under start ud for Århus, og flyet blev sat på grund for ikke at synke. Igen den 22. november 1949 er der bud efter 81-801, der blev kraftig beskadiget under en sikkerhedslanding på en mark ved Hammel, og først i februar 1951 er den klar igen. Efter Flyvevåbnets oprettelse blev 1. LF den 8. januar 1951 omdøbt til Eskadrille 721 og LMST København blev til Flyvestation København. Reservedelssituationen var

ved at være kritisk, og i løbet af 1951 blev tre stk. Sea Otter blev udfaset og resten i 1952. Den sidste (81-802) blev overført til Flyvestation Værløse den 3. maj 1952 for demontering og øphugning. I alt nåede flytypen at flyve 1780 timer i dansk regi. □

Data for Sea Otter Mk.I:

Motor:	En 9-cyl. Bristol Mercury XXX motor på 965 hk.
Spændvidde:	14,03 m
Længde:	12,01 m
Højde:	4,93 m
Tomvægt:	3.087 kg
Fuldvægt:	4.536 kg
Max. hast.:	261 km/t
Marchhast.:	161 km/t
Rækkevidde:	1.110 km
Tophøjde:	5.181 m
Bevæbning:	3 stk. 7.7 mm maskingeværer og 8 stk. 250 lbs bomber.

DEHAWK nu implementeret -

Luftforsvarssystem moderniseret

Kilde Flyvematerielkommandoen

Det ny DEHAWK-missil-luftforsvarssystem blev overdraget til Flyvevåbnet den 10. december 2002. DEHAWK-systemets primære opgave er at opdage fly og om nødvendigt nedskyde dem på en afstand af op til et halvt hundrede kilometer.

Flyvevåbnets missil-luftforsvarssystem, HAWK, er blevet mo-

derniseret. Moderniseringen omfatter udskiftningen af en række hovedkomponenter og betyder blandt andet, at HAWK-systemet bedre kan arbejde sammen med andre landes luftforsvarssystemer og dermed er blevet mere egnet til internationale opgaver. Det nye missil-luftforsvarssystem benævnes DEHAWK, der står for Danish Enhanced HAWK, fordi væsentlige dele af systemet er dansk produceret.

DEHAWK-systemet har fået nye radarer og nye mobile kontrolvogne, hvorfra luftkampen styres. De nye radarer er mere præcise end de gamle og har bedre modforanstaltninger mod elektronisk krigsførelse. Samtidig er det blevet muligt at anvende data fra andre landes radarsystemer. De mobile kontrolvogne giver solda-

terne bedre arbejdsbetingelser.

Før arbejdede operatørerne i mørke indeni, mens de nye vogne har almindelig kontorbelysning. De gamle støjende vogne med runde radarskærme er nu erstattet med støjsvage vogne. Desuden anvendes nu lyslederkabler til de fleste forbindelser, hvor der tidligere blev anvendt tykke og tunge kabler. Dette betyder igen, at det nu er langt hurtigere at flytte systemet. De 5 meter lange og 635 kg tunge HAWK-missiler er næsten det eneste, der ikke er blevet ændret i denne omgang. □

Blev ceremonielt overdraget

Tekst M. Barnewitz, Kontrol- og Luftforsvarsgruppen

Foto A.T. Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Flyvematerielkommandoen (FMK) var vært ved overdragelsen, der blev holdt på Flyvestation Skalstrup en rimelig kold tirsdag formiddag. Chefen for FMK, generalmajor K.N. Axelsen holdt en tale, inden han overrakte systemet til Forsvarschef general H.J. Helsø, der efter at have modtaget systemet, symboliseret ved en messinggraveret plakette, holdt en tale. Forsvarschefen videregav systemet til Chefen for Flyvertaktisk Kommando (FTK), generalmajor L. Simonsen. Chefen for FTK holdt ligeledes en tale, inden DEHAWK-systemet blev videregivet til Kontrol- og Luftforsvarsgruppen, der skal anvende systemet i det daglige.

Efter ceremonien var der mulighed for, at gæster og indbudt presse kunne besigtige det nye udstyr.

For at vise springet fra HAWK til DEHAWK var der opstillet "klassisk" HAWK-udstyr, der ligeledes



Chefen for Kontrol- og Luftforsvarsgruppen, oberst H.R. Dam (tv) og Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Simonsen (th) ved plaketten, symboliserende overdragelsen af DEHAWK-systemet.



kunne ses af de fremmødte.

Efter besigtigelsen havde Chefen for FMK indbudt til pressemøde. Pressen havde dog ikke fundet den store interesse i dagens begivenhed, men som Chefen for FMK sagde: "... så har de da fået tilbuddet".

Efter den formelle overdragelse blev der holdt en mindre reception i cafeteriet på Flyvestation Skalstrup. □

En mindre reception sluttede denne mærkedag inden for luftforsvarssystemet.