

Flyvevåbnet



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 1

1968

SALOMON SØRENSEN & SØN

MALERMESTRE

Telefon Søborg 1903

Fællesbageriet *Rønne*

Rønne

Bornholm

Tlf. Rønne 683

Skræddermester Evald S. Krath

Nørregade 12 . Herning

Civilt og uniformsskrædderi

C. W. S. Svineslagterier ^{A/s}

HERNING OG SKJERN

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK ^{A/s}

HORSENS . TELEFON 2 48 11



Flyvevåbnet

NR. 1

1968

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Flyvevåbnets Lærlingeuddannelser
- Officerer som konsulenter indenfor forsvarrets personelomsorg
- Kontakt-Kommunikation
- Så blev der alligevel raketskydninger i USA
- ATP

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

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

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

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

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

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dolleris,
Jonstruplejren pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afslutter pr 10 jan 1968

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

Ved årsskiftet

1967 er nu forbi. Bladmæssigt set blev det et år, der bragte visse forsinkelser i starten og resulterede i, at de to sidste numre blev slået sammen til dobbeltnumre, hvilket altså betød, at »udbyttet« blev 8 i stedet for 10.

For såvidt angår stoftilgangen var den dalende mod årets slutning, måske som følge af snakken om Forbundsblad i 1968 og dermed nedlæggelse af »Flyvevåbnet«.

Må det være Redaktionen tilladt herved at takke såvel skribenter som læsere for året, der gik, og ønske for 1968, at det må bringe en værdig og positiv afslutning på nærværende tidsskrift!

Det fælles tidsskrift for Forbundet af Danske Linieofficerer påregnes at udkomme pr. 1. maj, og det nedsatte bladudvalg, hvoraf dette tidsskrifts redaktør er medlem, har udsendt skrivelse til et antal trykkerier om tilbud på trykning af fællestidsskriftet.

Et uafklaret spørgsmål er det kommende tidsskrifts navn, og Redaktionen opfordrer herved læserne til at komme med forslag hertil, idet det kan oplyses, at følgende forslag har været drøftet:

Officersforbundsbladet
Dansk Officersforbund
Forbundet af Danske Linieofficerer
Vort Forsvar

Bladudvalget er imidlertid ikke helt tilfreds med nogen af de nævnte muligheder, hvorfor herved kraftigt opfordres til at stille forslag til nærværende blads redaktør.

THÜRMERS

profilslebne V. S.
præcisions-snittappe

DAMM HSS

profilslebne
produktions-snittappe

MALCUS HSS

spiralbor

Skærende argumenter fra

THÜRMER & CO. A/S

Sct. Knudsvej 41 - 1903 København V
Telefon (01) 21 27 00

ØSTBYENS MASKINVÆRKSTED

A. Jensen

TILBYDER SIG MED ALT SMEDEARBEJDE

A. Jensen - Karnersvej 1 C - Ålborg
Telefon: (08) 13 12 60



GA I BONDESTANDENS SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.30—14.30

Jonstruplejren:

onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

Meddelelser fra organisationen!

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

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.

Telefonnumre: (01) 89 07 61, lokal 168
Gironummer:

Organisation 67005

»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag
0800—1500.

Forretningsfører: Fru J. E. Nielsen.

Flyvevåbnets Lærlingeuddannelser

I en tid, hvor der ofte diskuteres om forsvaret — og forsvarsudgifterne vel især — kan det nok være nyttigt at gøre op, hvad forsvaret kan bidrage med af uddannet personel til det civile samfund.

Til grund for nærværende artikel ligger det talmateriale, som Træningskommandoens Informationssektion har offentliggjort, suppleret med nogle betragtninger over fremtiden.

Elektronik- og Flymekaniker-uddannelserne er her kaldt Flyvevåbnets Lærlingeuddannelser, selv om disse uddannelser ikke er lærlingeuddannelser i lærlingelovens forstand. At resultaterne har været sådanne, at det civile arbejdsmarked fuldt ud har accepteret de elever, der efter endt uddannelse og tjeneste er overgået til civilt erhverv, turde vel undskylde den tagne frihed i benævnelsen.

Elektronikmekaniker-uddannelsen

Flyvevåbnet påbegyndte lærlingeuddannelse i 1950, idet udbygningen af kontrol- og varslings-systemet samt den voldsomme ekspansion i flystyrkerne i takt med NATO-udbygningen krævede så stor tilgang af teknisk uddannet personel, at behovet ikke kunne dækkes af faglærte håndværkere fra det civile arbejdsmarked, hvor behovet som følge af den industrielle udbygning også var stort.

Flyvevåbnet fik en dispensationsordning fra Metalindustriens Lærlingeudvalg til uddannelse af radio/radarmekanikere, som efter udstået læretid kunne indstille sig til aflæggelse af svendepøve i radiomekanikerbranchen. Kontraktkravet var da 3 år, og uddannelsen på den daværende mathskole i alt 1 år, når rekrutskolen medregnes.

Uddannelsen blev ret så søgt, efterhånden som rygtet om den bredte sig, og med tiden er den naturligvis undergået adskillige ændringer, ofte efter krav fra civil side. Således indførtes et »specialkursus for radio/radarteknikere«, efter at Flyvevåbnet i 1959 påtog sig indstilling til aflæggelse af svendepøven for det udlærte personel.

Radio/radaruddannelsen ændrede karakter i 1961, idet udviklingen af stadig mere omfattende elektriske systemer og disses brug i blandt andet nye flytyper, krævede elektronisk viden og skabte hermed grundlag for den uddannelse, som vi kender i dag, uddannelsen til elektronikmekaniker.

»Specialkursus for radio/radarteknikere« er afløst af »Repetitionskursus for elektronikmekanikere«, og i 1967 indførtes den særdeles markante ændring, at svendepøverne afholdes på Flyvevåbnets Konstabelskole — under medvirken af civile skuemestre — som afslutningen af repetitionskurset. Kontraktlængden er som bekendt i dag 6 år, og svendebrevet kan opnås 4½ år fra mødedagen.

Desværre kan jeg ikke fremlægge talmateriale for tiden forud for 1959, men for perioden nov 1959 — maj 1967 er indstillet 599, henholdsvis 443 til radiomekanikersvendebrev og 156 til elektronikmekanikersvendebrev. De opnåede karakterer fordeler sig således

149 »bestået«	henholdsvis 108 og 41
362 »vel udført«	henholdsvis 266 og 96
88 »særdeles vel udført«	henholdsvis 69 og 19

Af disse tal fremgår, at 599 er indstillet, og 599 har bestået, men det må retfærdigvis nævnes, at en enkelt har måttet gå om, idet han ikke bestod svendepøven første gang!

Den langt overvejende part af disse 599 er i dag i civilt arbejde, adskillige studerer til svagstrømsingeniører eller har afsluttet en sådan uddannelse, alle med økonomisk baggrund i indtjent bonus.

Flymekaniker-uddannelsen

Uddannelsen startedes i aug 1961 på en dispensationsordning fra Metalindustriens Lærlingeudvalg, idet det stigende behov for faglærte til flymekanikere ikke længere i tilstrækkeligt omfang kunne dækkes af faglærte håndværkere fra det civile arbejdsmarked. Der førtes en lang række forhandlinger forud herfor mellem SAS, Luftfartsdirektoratet, Metalindustriens Sammenslutning, Forsvarets Civilundervisning og Flyvevåbnet, som resulterede i oprettelsen af flymekanikerbranchen inden for smede- og maskinarbejderfaget.

Uddannelsen og svendepøverne blev tilrettelagt af et flyudvalg nedsat af Metalindustriens Lærlingeudvalg med medlemmer fra ovennævnte parter.

Det første hold læringe på 22 afsluttede læretiden i aug 1966 med tilfredsstillende resultat, og i perioden indtil maj 1967 har yderligere 35 erhvervet svendebrev, således at antallet i maj 1967 med flymekanikersvendebrev fra Flyvevåbnet er 57, og i de kommende år kommer de store elevhold fra begyndelsen af 60'erne til svendepøverne.

Der er i lighed med elektronikmekanikeruddannelsen indført et »Repetitionskursus for flymekanikere« ved Flyvevåbnets Konstabelskole, og dette afsluttes med de teoretiske prøver, hvorimod de praktiske prøver aflægges på flyvestationerne un-

der medvirken af civile skuemestre. Kontraktlængden er i dag 6 år, og svendebrevet kan opnås 4½ år fra mødedagen.

Fremtiden

Som det vel er de fleste bekendt, blev elevantallet i 1967 nedsat til 12 pr. uddannelseskvarter i begge uddannelsesretninger. Dette må ses som et udtryk for, at Flyvevåbnets behov nu er opfyldt, og uddannelsen skal herefter sikre, at antallet holdes, dvs. at der uddannes tilstrækkeligt til at opfylde afgangens ved kontraktudløb.

Det er en glæde at kunne konstatere, at den uddannelse, som Flyvevåbnet tilbyder, har en sådan karat, at den anbefaler sig selv, hvilket ses af, at ansøgertallet fortsat er særdeles tilfredsstillende og har givet anledning til ret lange ventetider.

Hvordan uddannelsessituationen vil være fremover, er det svært at sige, men der foregår som ved al uddannelse en fortløbende ajourføring, og der har nu i snart to år været arbejdet i arbejdsgrupper under Træningskommandoen vedrørende elektronikmekaniker-uddannelsen, og der er næppe tvivl om, at resultatet heraf vil blive en ret omfattende omlægning i fortsættelse af den aktualisering, der jævnligt er kommet til udtryk i de forløbne år.

Red.

Body Building Club Roma

Den korrektive, individuelle gymnastik for alle.
Vægttab og vægtøgning.
Professionel instruktion — med erfaring fra USA og Sydamerika —
efter de mest moderne systemer.
Åbent hverdage 8.30-22, lørdag 8.30-18
Danasvej 32 - Telf. 21 33 67



CALTEX SERVICE

er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørservice - lynladning - døgnvagt
Auto rep. af alle gængse mærker

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende
amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 - København Ø
Telefon 29 48 00

SIMONSEN OG NIELSEN

Generalrepræsentant for F.N.

FREDERIKSHOLMS KANAL 4
TELF. MINERVA 4182

OFFICERER som konsulenter

indenfor forswarets personelomsorg

Da den i »Klimaudvalget«s udkast til 3. delbetænkning vedr. »rådgivning, civilundervisning og velfærd« generelt foreslåede udvidelse af disse felter vil betyde en forøgelse af arbejdsindsats og personel indenfor

1. velfærdstjenesten
2. civilundervisningen
3. socialrådgivningen
4. arbejdsvejledningen
5. militærpsykologisk tjeneste og
6. militære chefer

forekommer det mig umiddelbart at kunne overstige det rimelige m. h. t. økonomi og personelmuligheder, og at det — henset til det danske forsvars størrelse og den omstændighed, at 6 institutioner skal »rives« om de arme soldater — derfor burde overvejes om ikke en koordination/rationalisering på disse felter var hensigtsmæssigt at beskæftige sig med.

Jeg skal i den anledning tillade mig at henlede opmærksomheden på de overvejelser, man har gjort sig i Sverige vedr. »officerare som konsulenter inom förswarets personalvård«. Militära tjänstgöringsaldersutredningen (MTU) har i okt-nov afgivet en betænkning herom til »försvarsdepartementet«.

Efter en præsentation af den historiske baggrund for det personelle velfærd redegør MTU for den gældende organisation på centralt, regionalt og lokalt niveau samt påviser, at det ikke alene er de forskellige personelle omsorgsorganer ved forskellige myndigheder, som behandler omsorgsvirksomheden, men fremfor alt de respektive afdelings- og underafdelingschefer over for deres underlagte personel, og der henvises til forholdene i Danmark som værende endnu mere udnyttede.

Fra forskellige svenske myndigheder angives et udpræget merbehov for stillinger som konsulenter m. fl.

Vedrørende kravene til konsulent konstaterer MTU, at det ville anses hensigtsmæssigt at udbyde en del konsulentstillinger til militært rekrutterede konsulenter som en rationel løsning af pro-

blemet, idet kvalifikationskravene til disse skulle være som følger:

Han bør

1. have kundskaber, som hovedsagelig modsvarer socialrådgiveruddannelse,
2. have et godt kendskab til arbejdsmarkeds- og uddannelsesforhold,
3. være i besiddelse af erfaring i troppetjeneste f. eks. som chef for et uddannelseskompani, som fartøjschef osv. fra tjeneste, hvor han regelmæssigt kommer i kontakt med problemer af personelmæssig karakter,
4. have gode evner for administrativt arbejde samt erfaring i samarbejde med myndigheder og organisationer, samt
5. være smidig til alle sider.

MTU analyserer fordele og mangler ved en rekruttering blandt færdiguddannede socialrådgivere m. fl. eller i form af en videre uddannelse af officerer. Herunder anses det, at det mål af fagkundskaber, som kræves af en konsulent indenfor forswarets personelomsorg, med fordel vil kunne bibringes linieofficerer gennem en videreuddannelse. MTU henviser til sine omkostningsberegninger, som viser, at en videreuddannelse af disse officerer til konsulenter giver klare økonomiske fordele og understreger i denne sammenhæng, at det må være en stor fordel, at konsulenten har den erfaringsbaggrund, som en underafdelingschef besidder.

Redegørelsen bedømmer også den gamle tese om, at det skulle være en fordel, at personelomsorgen for militært personel varetages af personel med civil baggrund; men finder, at et sådant synspunkt i dag ikke har nogen motiveret baggrund.

MTU diskuterer også, hvilken ansættelsesform, officeren i konsulentstilling burde have, og finder, at han naturligt bibeholder sin officersstilling, hvilket har åbenbare psykologiske og organisationstekniske fordele.

MTU foreslår, at overgang til tjeneste som konsulent normalt skulle ske ved 40—45 års alde-

ren, og videreuddannelse før overgang til konsulenttjeneste bør udelukkende ske på baggrund af den pågældendes bedømte forudsætninger for personelomsorgsproblemerne.

Uddannelsen deles i en grundlæggende uddannelse med 4—6 måneders prøvetjeneste samt en tjenestegrensuuddannelse opdelt i 3 faser. Den første fase (ca. 1 år) med emner som retskundskab og socialret, stats- og kommunalkundskab, socialpolitik, psykologi samt social metodik, alt set på baggrund af hans tidligere uddannelse heri. Den anden fase omfattende voksenpædagogik og metodik, skolevæsen og breviskoleuddannelse (ca. 1 måned). I den tredje fase kommanderes eleven til mindst 6 måneders praktik ved statslig eller kommunal myndighed, ungdomsinstitution etc. Uddannelsen skulle således ialt tage 2 år.

Afgangsalder 60 år.

MTU foreslår, at organisationen af den nye personalekategori sættes i kraft fra 1 juli 1968 og,

at videreuddannelsen af officerer til konsulenter bør kunne begynde samme års efterår. Af nyoprettede sådanne stillinger bør et antal holdes vakante og øvrige besættes med stillinger, efterhånden som nuværende konsulenter m. fl. afgår, og efterhånden som officerer kan videreuddannes til konsulenter.

Så vidt MTU og det svenske officersforbunds blad, hvorfra dette ekstrakt er gjort.

En lignende dansk ordning synes at være hensigtsmæssig til afhjælpning af de i pågældende delbetænkning skitserede ønskemål. Ved evt. på denne måde at kunne forene velfærdsofficeren med socialkonsulentvirksomheden på de mindre tjenestesteder kunne disses behov antagelig yderligere tilgodeses.

Et er i hvert fald sikkert: kunne en lignende ordning gennemføres herhjemme, ville den være et væsentligt bidrag til afhjælpning af den eksisterende »majorpukkel«.

K. v. Wylich-Muxoll.

S.A.S. CATERING

Kastrup Lufthavn

BILKØLER-FABRIKEN

» ARCO «

Algade 35, Ålborg

Telf. 13 22 20

A/S HERMAN JUSTS'S FARVERI

Militærvask

Leverandør til hær og flåde

Rådmandsgade 2 - Telf. Taga 45 - 113

J. F. Jørgensen

Landsretssagfører

NØRRESUNDBY - TELEFON (08) 12 05 21

A/S ØKODAN

Købmagergade 11, K.

Grundlægger af interessekontoret for alle i Danmark.

STADIG STØRST OG FØRENDE

Gennem vort system og evt. lån får De varig orden i økonomien - mere ud af indtægten og opsparing til kontante køb. **VENT IKKE** - kom og tal med os eller ring og vi kommer til Dem.

Tlf. 12 86 51 - 14 47 51 kl. 9-17

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

Mac Baren t o b a k k e r



RING efter RENHED

HILLERØD
(03) 26 3131
HELSINGØR
(03) 210150

KONTAKT - KOMMUNIKATION

Sådan kan en kursusrække, der fandt sted i de seneste efterårsmåneder og afholdtes af FOH på Hotel Hvide Hus i Ebeltoft, måske benævnes. Til kurset var i muligt omfang indbudt medlemmer fra FOH's lokalafdelinger og hovedbestyrelse. Desuden var indbydelse tilsendt de øvrige i officersforbundet indgående organisationer samt ROID.

Første kursusperiode — af ialt 3 — fandt sted i tiden 17—19 nov 1967, og programmet for de fem fastlagte møder var følgende:

1. møde: Hærkommandoens reorganisering med oplæg fra Hærstaben (P-chef)
CH/Materielkommandoen
CH/Skolekommandoen og
Personelinspektøren.
2. møde: Panel-diskussion om ovennævnte emne.
3. møde: Tjenestemandorganisationernes virkemuligheder og midler.
Foredrag ved direktør, cand. jur.
E. Marvin Madsen, FTF, med
efterfølgende diskussion.
4. møde: FIH lokalafdelingers medvirken i organisationsarbejdet,
herunder gruppearbejde og plenum.
5. møde: Orientering og besvarelse af spørgsmål ved FOH's formand.

Første møde

På det første møde orienterede CH/HST/P-afd. om den løbende reorganisering af Hærstaben, skitserede det påtænkte mål samt terms of reference i relation hertil.

Dernæst klarlagde CH/HMAK baggrunden for oprettelsen af materielkommandoen, de faktorer, som var indgået i denne, samt den organisation, som man i omorganiseringsfasen — hvor forskellige arbejdsgrupper var sat til planlægning og problemløsning — gik ud fra.

Specielt kunne man hæfte sig ved de problemer, der opstod på personelsiden, hvor adskillige kategorier ansatte med forskellige aldersgrænser og varierende uddannelse skulle tilpasses de nyskabte systemer, til hvilket formål man som en nyskabelse inden for forsvaret havde oprettet et per-

sonalenævn bestående af repræsentanter for de forskellige berørte personelorganisationer — såvel civile som militære.

Chefen for Skolekommandoen gennemgik her efter det som følge af dennes oprettelse hidtil udførte arbejde, kommandoens forudsætninger og grundlag, samt de skitser, ud fra hvilke man undervejs til det endelige resultat kunne tænke sig at arbejde. Formålet var ud fra Hærkommandoens og Hærinspektoratets direktiv at bibringe personellet den fornødne uddannelse ud fra de operative og tekniske krav, der kunne ses i relation til de forskellige tjenestegrensområder.

Personelinspektøren — også et nyt begreb, — der har direkte ref. til CH/HRN i alle personel-spørgsmål, redegjorde for sine opgaver. Opgaverne var primært gennem kendskab til personellet og dets forhold på tjenestestederne at kunne behandle problemer i såvel opadgående som nedadgående retning, herunder personeladministration og personelpleje. Personelinspektøren kunne »trække på« P-afd. arbejdskraft og arbejdede i nøje tilknytning til denne samt Hærinspektøren. Under dette indlæg kom man ind på bedømmelsesrådene, der fremtidigt vil foretage bedømmelse og afgive betænkning ved indstilling om udnævnelser udover det såkaldte automatiske avancement.

Andet møde

Den efterfølgende diskussion rejste en del spørgsmål om adskillige detaljer indenfor emnerne og viste en stor interesse for fra medlemmernes side — udover ad tjenestevejen — at stå ansigt til ansigt med de chefer, der havde løsningen på mange spørgsmål fra daglige drøftelser i en slags »face the nation« udsendelse.

Omend emnet og spørgsmålene naturligt kun omhandlede Hærens forhold, fandtes en oriente-



FLYVEVÅBNET'S
nye slips
til civilt brug

MØNSTERBESKYTTET

Kr. 28,50

Fås på de forskellige
flyvestationer og
hos eneforhandleren

DEN RIGTIGE MILITÆRMANCHETKNAP



til uniform
til privat
til præmier
leveres i
gaveæske

Kr. 9,50 plus porto - sendes portofrit ved bestilling over 5 par

Fa. NORS PETERSEN

Thingvalla Allé 14 - København S. - Tlf. (01) 55 62 60

CALTEX

FAST PARKERING - TIME PARKERING

CALTEX SERVICE STATION

og parkeringsanlæg

IMPERIAL BYGNINGEN

Nyropsgade 47-49 - Kbh. V. - Tlf. 12 10 10 - 12 10 09

ÅBENT HELE DØGNET

SPROGHØJSKOLEN

3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerger — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.

Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 2 86 Kalø Landbo-skole pr. Rønde.

Erik Skovmand

M. Th. Kjær

ENEFORHANDLER:



HELGE MADSEN

KONGELIG HOFLEVERANDØR

ØSTERPORT . TELEFON: PALÆ 89 68 . GIRO 468 13

ring herom — også for OFO medlemmer — særdeles nyttig, og helt undgå at skimte konsekvenser i stil med det for Hæren gennemførte og under gennemførelse værende også for Flyvevåbnets vedkommende kunne man næppe. Denne reorganisering af Hæren kunne vel tænkes at komme til at danne en skabelon for såvel Flyverkommandoens som Flyvematerielkommandoens reorganisering på områder, hvor særlige operative, tekniske eller strukturelle forhold ikke klart krævede en anden organisation. — Dette være sagt med et evt. enhedsværn og problemer ved skabelsen af et sådant in mente.

Tredie møde

Det tredie møde bestod som førnævnt af et foredrag ved FTF's direktør Marvin Madsen med efterfølgende diskussion.

Direktøren indledte med en udtalelse om, at hvis en nation ønsker at forsvare sig eller angribe, kræver det organisation. Sådant organisation har fundet sted for så vidt angår tjenestemændene, men hvilke virkemidler og muligheder har disse tjenestemandsgeneralisationer? Det primære må siges at være forhandlingsretten overfor arbejdsgiveren, hvilket vil sige ministerium, regering og folketing. Denne forhandlingsret vil afspejle sig i de enkelte organisationers forhandlingsret og dens vægt gennem medlemstal og tilstrækkelige penge i kassen.

Således har det imidlertid ikke altid været, og den første større strejke i Danmark var vel natmandsstrejken i 1892, hvor renovationsarbejderne under arbejdsmandsforbundet afleverede 400 nøgler i en stor bunke og nedlagde arbejdet på trods af givne bestemmelser, der forbød dem »at danne sammenrottelse for at frembringe bedre vilkår, end kompagniet ville give«. Naturligvis var dette et effektivt område at etablere strejke på, og efter 4 dage, hvor København næsten var i oprør, blev den første forhandlingsret godkendt.

De nugældende bestemmelser for så vidt angår tjenestemænds forhandlingsret fremgår af lønloven af 1958, § 21. Visse betingelser er krævet opfyldt fra styrelsen side, før centralorganisationerne er meddelt sådan forhandlingsret. De omhandlede centralorganisationer er

Centralorganisation I — Sølvsnorene

Centralorganisation II — Guldsnorene

Danske Statsemployemænds Samråd — (Platin-

snorene) og i visse henseender

Danmarks Lærerforening.

Grundlaget for centralorganisationerne er de anerkendte etatsorganisationer, der for at opnå opnå anerkendelse

- skal give adgang til medlemsskab for alle indenfor gruppen,
- følge visse regler for valg, der sikrer passende repræsentation for alle,
- ikke må give stemmeret til andre end tjenestemænd (pensionister kan således ikke stemme),
- må kunne godtgøre tilslutning til en centralorganisation.

Eksempelsvis kan det her nævnes, at Samrådet består af 60 sådanne etatsorganisationer.

Med hensyn til udøvelse af forhandlingsretten er det på sin plads at anføre, at den enhver borger i landet tilkommende ret til at henvende sig til en minister intet har med forhandlingsretten at gøre. Derimod er styrelsen, jfr. lønlovens § 22, pligtig at forhandle om ændringer i love og regulativer om f. eks. lønninger, arbejdstid osv., men ikke om spørgsmål vedrørende enkeltpersoner. Forhandlingsretten indebærer dog alene en pligt til en drøftelse, der i princippet ikke nødvendigvis behøver at føre til enighed, ligesom organisationerne har lovmæssig adgang til at rette henvendelse til styrelsen, dog ikke i sager om arbejdsledelse, da dette i militær terminologi må kaldes et kommandospørgsmål, som ikke kan kræves drøftet.

Erfaringerne viser, at der som regel opnås enighed ved forhandlingerne, men hvad vil der ske, såfremt enighed ikke opnås? Her er organisationerne henvist til fortsatte forhandlinger, indtil ministerium, regering og evt. folketingsbeslutning foreligger. Uenighed bør være en sjældenhed, når forhandlerne møder med saglige og vægtige argumenter, hvorfor der normalt altid ses mulighed for at forhandle og ikke at »slås«.

Som kampmidler for tjenestemandsgeneralisationerne har strejke været nævnt. Loven tager for sit vedkommende ikke stilling hertil, og sagen har aldrig været principielt afgjort. Der har været et par situationer i årenes løb, hvor arbejdet har været nedlagt i kortere tid, men man er altid kommet ud af vanskelighederne gennem forhandlinger og uden principiel stillingtagen til arbejdsnedlæggelsens lovlighed. Diskussionen herom kan derfor kun blive teoretisk, og det vigtigste er vel, om sagerne vindes eller tabes. Forsvarets og visse andre etaters position som del af samfundsmaskineriet bringer det i en ganske særlig situation, hvor strejkeretten naturligt ikke diskuteres.

LUPINKROGENS KIOSK

anbefaler sig med dag- og ugeblade . Papirvarer
Tobaksvarer . Øl og vand . Stort udv. i vine
Dansk Tiptjeneste
Bente og Søren Svenningsen
Lupinkrogen 2, Birkerød . Telefon 81 24 19
Vi åbner kl. 6,30

A. Schack Eriksens Eftf.

v/ Larsen

AUTO-RUDER

Røde Mellemvej 28 - Telf. 58 30 96

M. BERTHELSEN

Fotograf

Børnefotografering i hjemmet

Reklame

Reproduktion

Toftebo 17, Værløse

Telefon 48 18 97

Sort/hvid og coloroptagelse



Ved Hovedvægten

Nørhaves Service Station

Benzin, olie, smøring - Biler u/ fører

Alt i vin, tobak og kolonial

Tlf. Vadum 35

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri

Johansens Manufaktur

Bymidten 37 - Værløse

Telefon 48 01 40

CENTRA SUPERMARKED

Læssevej 3 - Værløse

Telefon 48 21 11

Landinspektør Erik Dam

Bymidten 62 - Ll. Værløse

CIMBRER AUTO A/S

Fredriksstadvej 7-9 - Ålborg

Telf. (08) 13 43 77

KØLLES KØRESKOLE

Telf. 98 13 54

Kvindelig eller mandlig betjening i Volvo 142, helt ny

Særskilt teori.

Medlem af K.K. og D.K.U.

— **Kør hos Kølle**

Johan Ulstad & Sønner
Aktieselskab

Kompagnistræde 10

1208 København K

Telefon (01) 12 19 92

Alt murerarbejde

Støbning af grund — tilbygning — ombygning —
samt reparation

MURERMESTER PER LORENTZEN

Telf. 48 07 77

Brugsens supermarked

Karup

Telefon: 7 og 277

KOLLUND AUTOVÆRKSTED SØNDERJYLLAND

P. NØRGAARD'S

tømrer- og maskinsnedkeri

v/ E. Christensen og E. Nielsen

Lind - Herning

Alt inden for tømrer- og snedkerarbejde tilbydes.

Telf. (07) 12 47 77 - 12 47 78

VÆRKSTEDBYENS AUTOVÆRKSTED

Emil Jensen

Håndværkervej 22 . Roskilde

Tlf. (03) 35 01 42 . Privat: 35 92 48

Men hvordan er det gået med forhandlingsretten, og hvilken værdi har den haft? Går man tilbage til det såkaldte løndiktat i 1961, hvor tjenestemændene stod sagligt stærkt, men alene opnåede 40 portioner som følge af den daværende finansministers dekret og dette dekrets gennemførelse i finansudvalget uden yderligere forhandling med centralorganisationerne, så har efterfølgende ministre først måttet »betale regningen«, før man kunne komme videre. Dette medførte regulering af stedtillægssatser og indførelse af den særlige feriegodtgørelse i 1962, og medens man i 1963 nok præsenterede regningen fra 1961, blev tjenestemændene medtaget i helhedsløsningen for de kommende 2 år. I slutningen af 1964 indledtes drøftelser vedrørende efterslæbet, hvilket som bekendt resulterede i de 49 overenskomstportioner i foråret 1965. Siden da har man på dette område opnået enighed ved de årlige forhandlinger, selv om der ikke er opnået dækning for ethvert krav. Forudsætningerne for disse resultater har været fremlæggelse af sagligt og dokumenteret materiale — faktorer der naturligvis lægges stor vægt på fra begge sider.

FTF's direktør vendte sig dernæst mod fremtiden og kom her ind på tjenestemandskommissionen af 1965, og hvad man i relation hertil kunne skimte for den evt. kommende ordning.

Den »gamle« lov kan vel kaldes en tyk lov. Dette forventes den nye ikke at blive, da en lang række detaljer måske udgår, hvilket givetvis kan pålægge organisationerne større opgaver i fremtiden. Kommissionen har fra begyndelsen fået skitseret et arbejdsgrundlag, og det må forventes, at der snart — i hvert fald på flere områder — vil kunne foreligge forslag til diskussion i medlemskredse. Af emner, der evt. kunne falde ud af loven og henvises til en hovedaftale mellem centralorganisation og styrelse i lighed med de hovedaftaler, der forefindes indenfor erhvervslivet, kan nævnes

- ansættelsesvilkår
- lønningsklasser eller lign.
- grader
- normeringer
- ydelser uden for normal løn
- ferieordninger
- tjenestefrihed
- sygeløn og
- jubilæumsgratialer m. v.

Anerkendelse af forhandlingsretten forventes ikke mere konkretiseret, hvorimod man mere sigter imod en slags hovedaftale, således at man nærmer

sig arbejdsmarkedets generelle forhold. Hvad hovedaftalen i øvrigt kommer til at indeholde, er netop til forhandling. Imidlertid kan skitsen skimtes, og vægten må lægges på begge parter — arbejdsgiver og lønmodtager — vilje og evne til at forhandle.

Spørgsmålet om den meget diskuterende strejkeret kan næppe ventes afklaret, og en strejkeret har i øvrigt bæring på så få områder, idet f. eks. livsvigtige arbejdsområder må være undtaget set fra styrelsens synspunkt.

Af hensyn til gensidig orientering og mulig fælles stillingtagen er der med henblik på forhandlingernes hensigtsmæssige gennemførelse oprettet et »Statstjenestemændenes og lærernes fællesudvalg«. Det må forventes, at forhandlinger fremover føres af centralorganisationerne, og sammenslutning af forskellige etatsorganisationer — i lighed med officersforbundet — kan vel forudses, når større opgaver pålægges organisationerne. Dette gælder dog kun forhandlinger om generelle spørgsmål, idet etatsorganisationerne selv må forhandle deres »typiske« sager. Det er her af stor betydning, at man foruden saglighed og vægtigt materiale kan medbringe »de store tal«, dvs. repræsentere et stort medlemsantal.

Direktør Marvin Madsen kom dernæst ind på ATP-ordningen, og debatten senere hen om tjenestemænds pension og fremhævede betydningen af retten til ATP, når en samordning af tjenestemandspensionen og andre ordninger skulle drøftes. Yderligere kom han ind på omtalen i pressen af det såkaldte tjenestemandsforslag, hvor der ikke ydedes tjenestemændene retfærdighed ved omtalen, således at det snarere kunne opfattes som en lønfremgang og ikke som den efterbetaling, det var.

Med hensyn til organisationerne og fremtiden mente direktøren, at det var af største betydning, at de respektive organisationer havde så store medlemstal som muligt på frivillighedens basis. Organisationsarbejde og forhandling kræver betaling af et vist kontingent, således at der også gives mulighed for en opsparing i fonds. Dette danner baggrunden for en god organisation med en god forretningsførelse, der også derved befinder sig i en psykologisk stærk position. Information internt og til siderne vil være af den største betydning, for der må aldrig savnes jordforbindelse til det enkelte medlem.

Vi er nået til en slutfase i tjenestemandskommissionens arbejde — vi er parate til et opgør, der vil få betydning i en årrække fremover, og med den bedste opbygning opnås de bedste resultater — også fremover, sluttede FTF's direktør.

Fjerde møde

Kursets 4. møde omfattede gruppearbejde og plenum med emner, der kan sammenfattes som »problemer i den interne kommunikation«. Det fremgik heraf, at den større organisation FOH naturligt også havde større kommunikationsproblemer end f. eks. OFO, hvis opbygning såvel gennem bestyrelsen som repræsentantskabets sammensætning giver mulighed for »at dække« næsten samtlige tjenestesteder qua disses begrænsede antal, hvilket den større organisation med de mange tjenestesteder ikke har samme muligheder for.

Kurset som helhed må karakteriseres som særdeles instruktivt og udbytterigt. Mange emner og områder, der normalt er »lukket land«, blev drøftet og nærmere belyst til gavn og glæde for den enkelte.

En personclorganisation behøver således ikke blot at arbejde i de baner, man normalt forventer, men kan også gennem sin virksomhed afhjælpe behovet for vejledning og forståelse for gældende vilkår til gavn for såvel ledelsen som for personalet — nemlig gennem kontakt og kommunikation.

Femte møde

FOH's formand — GM H. C. Engell — orienterede på det sidste møde om den interne virksomhed i organisationen, om løbende forhandlinger og om FOH's principielle stillingtagen til forskellige problemer. Efter denne orientering, der var særdeles aktuel og lige på, var spørgelysten stor fra salens side, og flere interessante emner blev nærmere belyst.

L. C.

MIKKELSEN'S ISENKRAM

Vordingborg

Telf. Vordingborg 114 - 1621

Kioskejer Max Andersen

Ballerupvej 10 - Værløse

Telefon 48 01 19

LANDBRUGETS BREVSKOLE

Landhusholdningsselskabet

Rolighedsvej 26 - København V.

giver undervisning i landbrugsfag — i et vist omfang vederlagsfrit ved henvendelse til Forsvarets Civilundervisning.

Reserveret

KRABBESHOLMS FOLKEHØJSKOLE

Skive

Telf. (075) 1 Skive 227

Tønder Begravelsesforretning

Nørregade 1 - Tønder

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 75, København F.

Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

ARNE JENSEN

Malermester

Måløv Byvej 76 - Telf. 97 27 55

ASKOV HØJSKOLE

pr. Vejen

Udvidet undervisning for kvinder og mænd

SCHWEIZER BAGERIET

Bispegade 98 - Hjørring

Telf. 0891 - 1508

Så blev der alligevel

RAKETSKYDNINGER I USA

Efter Luftværnsgruppens skydninger i USA i Jun 1967 stod det tilsyneladende klart, at nu var det sidste gang, man havde skudt i USA, selv om det var blevet sagt 6 gange tidligere. De nye skydebaner på Kreta var ved at være færdige, og ingen var i tvivl om, at vore HAWK-skydninger ville finde sted på Kreta som planlagt i nov 1967.

Af mange forskellige årsager er skydeområdet endnu ikke klart, og det er derfor blevet bestemt, at Luftværnsgruppen i Jan 1968 skal skyde de efterhånden stærkt forsinkede 1967 HAWK-skydninger på Mc Gregor Range, New Mexico, USA.

Den 2 jan rejste CH/LVG, oberst K. W. Hansen, med ESK 541, under major A. T. Bruhns kommando, og ESK 544, under major P. R. Christiansens kommando i to af Flyvevåbnets C-54 maskiner til USA for i tiden 8—13 jan at blive

underkastet de mange prøver, der skal afgøre, om eskadrillerne stadig er i stand til at behandle materiellet og affyre raketterne med et tilfredsstillende resultat.

Den 9 jan fulgte STCH/LVG, oberst Carsten Bonde, efter med de to sidste HAWK-eskadriller, 542 og 543, under ledelse af henholdsvis major K. L. Mogensen og T. Christiansen. Selve skydeperioden for disse eskadriller er 15—20 jan.

Alle venter selvfølgelig et godt resultat. Sidste gang opnåede de fire eskadriller alle omkring de 90 pct. af de mulige points, men det var i jan 1966, altså for to år siden, så det vil være forkert at sige, at der ikke allerede nu spores en vis nervøsitet, idet de fleste af de gamle prøvede kræfter er hjemsendt eller afgået til anden tjeneste, så det er nye kræfter, der skal afprøves.

K.W.H.



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

FARUM BOGHANDEL

Reserveret

STATSKONTROLLERET TEKNISK BREVSKOLE

Gratis undervisningsplan fås ved at ringe til (0162) PALÆ 83 86 eller indsende annoncen med X ud for den plan, De ønsker.

☐ Undervisningsplan 1.

Matematik. Elektroteknik. Radio-, TV-, transistor- og forstærkertechnik.

☐ Undervisningsplan 2.

Matematik. Teknisk tegning. Materiallære. Teknologi. Naturlære. Produktionsteknik. Regnskabsvæsen.

I undervisningsplan 2 får De samtidig alle oplysninger om teknisk assistent uddannelsen, 1. fagklasse, der afsluttes med opflytningsprøve til 2. fagklasse på en teknisk skole.

Vore kursus er ikke bindende, og vi udsender ikke repræsentanter.

Navn.....

Adresse.....

Benyt venligst blokbogstaver.

TK-SKOLEN

Sct. Annæ Palæ - Dr. Tværgade 21 - Kbhvn. K.

Mg. 2354/52 stand by for orders ...

Kom ind - ring - eller skriv til os, vi vil meget gerne hjælpe Dem med Deres evt. radio/TV/båndopt.-problemer. Vi har en mængde tilfredse kunder såvel på FSN Skrydstrup som på andre danske flyvestationer, endvidere har vi den glæde, at en del personel fra NATO-stationer i Europa også er kunder hos os. Kommer De herved i forenden af Danmark, så kom ind og bliv selv en af vore tilfredse kunder. Vort motto er nemlig: »Kundeservice frem for alt og overalt.«



Westend
RADIO

Elmegade, Vojens. Telefon 41211



Byens førende specialforretning . 1. kl. reparationsværksted

RØNDE - nøglen til det skønne MOLS

HOTEL »RØNDE«

Vinther Jensen - Telf. Rønde 7 11 35

SDR. BJÆRT KRO

Tlf. Sdr. Bjært 210

Firmaudflugter og selskaber modtages
indtil 250 kuverter

HOPTRUP HUS

Europavejens Restaurant

— — *det ideelle madsted*

De er altid velkommen — —

Telefon (045) - 7 - 5325

— 7 km syd for Haderslev

RESTAURANT EXPRESSO

Torvet 10 . Haderslev

EVERGREEN »SIXTY-NINE«

Jomfrustien 10 - Haderslev - Telefon (045) - 22 440

KONGENSBRO KRO

pr. Ans

Ballerup Kro

VESTER MØLLES RESTAURANT

ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.
Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur,
da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plet —
ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og
rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for,
at De vil få en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

CENTRAL HOTELLET

Vesterbro

Ålborg

Den Civile Lufthavnsrestaurant

Ålborg

v/ Kurt Hansen

Kongelunds Kroen

ved Kongelundsfortet

35 kuverter

Gode parkeringsforhold

ÅBENT HELE ÅRET

Restaurant »Skærgården«

Nr. Kollund ved Herning

Telf. (07) 12 43 90

Missionshotellet »Ansgar«

Prinsensgade 14-16 - Ålborg

Telf. 3 37 33

HOTEL BORGERFORENINGEN

Haderslev - Telf. (045) 2 2162

Selskabs- og kongressale fra 10-600 pers. Sønder-
jyllands nyeste danserestaurant. Moderne værelser
med varmt og koldt vand. Intim spiserestaurant m.
specialiteter fra alverdens lande.
Stor parkeringsplads til 100 biler.

Den gamle, kendte spiserestaurant


Mindebrogade 2 - Aarhus
Drakenberghus

Telefon (061) 2 22 29 - 31 06 79

John Lings

ATP

Til brug for evt. interesserede, som måske undrer sig over ATP-bidragets størrelse, bringes ATP redegørelse af dec 1967 vedrørende regler for beregning af ATP-bidrag.

I loven om Arbejdsmarkedets Tillægspension er bidragene fastsat til bestemte beløb pr. uge eller måned i alle de almindelige tilfælde, hvor arbejdstiden kendes, jfr. i øvrigt nedenfor under I.

For de særlige tilfælde, hvor arbejdstiden er så ubestemt, at den ikke kan opgøres på den nedenfor i afsnit I anførte måde, beregnes arbejdstiden efter særlige regler, jfr. nedenfor under II. De hidtil gældende gennemsnitlige timelønninger er ændret pr. 1 jan 1968.

I. Arbejdstiden kendes

a. Efter loven om Arbejdsmarkedets Tillægspension er det som hovedregel *antallet af beskæftigede timer* hos samme arbejdsgiver i den enkelte uge eller måned, der danner grundlag for beregning af bidrag til tillægspensionsordningen.

Dette betyder, at i tilfælde, *hvor arbejdstiden kendes eller kan opgøres*, er det denne, der danner grundlag for beregning af bidraget, og *lønnens størrelse er i så fald uden betydning* for bidragsberegningen.

Bidragenes størrelse fremgår af nedenstående oversigt:

	Månedslønnede			Ugelønnede m. fl.		
	Mindst 130 timer månedlig kr.	25-129 timer månedlig kr.	Under 65 timer månedlig	Mindst 30 timer ugentlig kr.	15-29 timer ugentlig kr.	Under 15 timer ugentlig
Lønmodtageren	7,20	3,60	0	1,80	0,90	0
Arbejdsgiveren	14,40	7,20	0	3,60	1,80	0
I alt	21,60	10,80	0	5,40	2,70	0

For *løsarbejdere* udgør bidraget 12 øre pr. time. Heraf udredes 8 øre af arbejdsgiveren og 4 øre af lønmodtageren.

b. Det er ikke nødvendigt at foretage en helt nøjagtig opgørelse af arbejdstiden. Det vil være tilstrækkeligt — og i langt de fleste tilfælde også muligt — at fastslå, *om* arbejdstiden har været 30 timer eller derover pr. uge (130 timer eller derover pr. måned), svarende til 1/1 bi-

drag, *om* den har været mellem 15 og 29 timer pr. uge (65 og 129 timer pr. måned), svarende til 1/2 bidrag, eller *om* den har været under 15 timer pr. uge (65 timer pr. måned), i hvilket fald der ikke skal svares bidrag.

II. Arbejdstiden kendes ikke

For de undtagelsestilfælde, hvor arbejdstiden ikke kendes eller ikke kan opgøres, har loven fastsat en særlig omregningsregel, hvorefter et timetal beregnes ved at dividere den ugentlige eller månedlige indtægt hos vedkommende arbejdsgiver med den for april kvartal opgjorte gennemsnitlige timeløn for ikke-faglærte mandlige, respektivt kvindelige arbejdere i hele landet.

Efter at Danmarks Statistik har offentliggjort den gennemsnitlige timeløn for april kvartal 1967,

gælder for beskæftigelse i 1968 (1 jan — 31 dec) følgende timeløn ved udregningen af timetallet for lønmodtagere, hvis arbejdstid ikke kendes eller ikke kan opgøres:

Mandlige lønmodtagere 1049 øre

Kvindelige lønmodtagere 831 øre

De bidrag, der skal betales for lønmodtagere, hvis arbejdstid ikke kendes, er herefter følgende:

Ikke-månedslønnede: (Ugelønnede m. fl.)

	Mænd ugentlig indtægt	Kvinder ugentlig indtægt	Bidrag kr.
Under	137,35 kr.	124,65 kr.	0
Mindst	157,35 kr.	124,65 kr.	2,70
Mindst	314,70 kr.	249,30 kr.	5,40

Månedslønnede:

	Mænd månedlig indtægt	Kvinder månedlig indtægt	Bidrag kr.
Under	681,85 kr.	540,15 kr.	0
Mindst	681,85 kr.	540,15 kr.	10,80
Mindst	1.363,80 kr.	1.080,30 kr.	21,60

Oversigten gælder kun for beskæftigelse i året 1968. Den anvendes således første gang ved beregningen af bidrag for jan kvartal 1968, der skal indbetales pr. 1 april 1968.

Beløbene må ventes at blive ændret, når gennemsnitslønnen for april kvartal 1968 foreligger opgjort, formentlig mod slutningen af året 1968. Nærmere meddelelse om de ændrede beløb vil til den tid blive offentliggjort af ATP.



HANDELSBANKEN

- altid med i billedet



RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros



KØBENHAVN

AARHUS

Wright, Thomsen og Kier

DECCA NAVIGATOR ^A/_S

KALVEBOD BRYGGE 20

KØBENHAVN V

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY

CARL JACOBSENS
VINHANDEL

INDEHAVER: EIDER SELIGMANN

BØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN ·
WINE FOR KINGS

TRIA '4311

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

Leverandør til militære og
maritime messer

PHILIPS

TELEKOMMUNIKATION



**Deres VIN
bliver
rost**



**CAMP
ROMAIN**

— en dejlig rødvin

fra

**WAAGEPETERSENS EFTF
KØBENHAVN A/S**

Stats- kontrolleret undervisning pr. brev



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

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

Flyvevåbnet



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 2

1968



**Boeing's
kort-distance 737
- med samme komfort
som de store jet-linere -
er nu i drift.**

**Allerede nu har
21 luftfartsselskaber
bestilt denne
passager-venlige jet:
Aloha, Avianca,
Braathens, Britannia,
Canadian Pacific, Frontier,
Irish, Lake Central,
Lufthansa, Malaysia-Singapore,
NAC-New Zealand, Nordair,
Northern Consolidated,
Pacific, PSA, Pacific Western,
Piedmont, South African,
United, Western,
og Wien Air Alaska.**

BOEING 737 TWINJET



Flyvevåbnet

NR. 2

1968

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Forsvarsbudgettet
- Skoletvangen i forsvaret
- Reguleringspristallet for januar 1968
- An open & shut case
- Et svar til »Bill«
- OFO-orientering
- How "A Bridge to the Moon" was built

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

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

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

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

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

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dølleris,
Jonstrupvej 9 pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr 25 feb 1968

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

Den økonomiske situation — og forsvarsbudgettet

Regeringen har — som bekendt — nylig offentliggjort sine påtænkte forholdsregler med henblik på at forbedre landets økonomiske situation. I forbindelse med valgkampen blev nævnt besparelser på forsvarsbudgettet på 125-150 millioner kroner, og ifølge dagspressen skulle det efter det nu forelagte for forsvarets vedkommende dreje sig om 125 millioner kroner.

Det er altid lettest med henvisning til nedgang i effektivitet m. v. at afvise sådanne planer på forhånd, men forsvarets personel plejer at være realistisk indstillet, og det er da også fra forsvarets øverste myndigheder understreget, at forsvarsbudgettet ikke er nogen hellig ko. Vi er parate til at bære vor del af byrderne, således som tjenestemandsgeselskaberne altid har været villige (ofte for villige) til tilbageholdenhed i økonomisk trange tider.



Der har for Flyvevåbnets vedkommende i debatten været nævnt de forstående anskaffelser af flymateriel som et emne for besparelser gennem udsættelse heraf.

En udsættelse vil naturligvis indebære en besparelse på kort sigt, og hensigten med disse betragtninger er blot at rejse spørgsmålet, om ikke det på langt sigt ville være uklogt at gå denne vej. De pågældende fly, som det er tanken at udskifte, kan — såfremt de skulle holde endnu et eller flere år — meget vel blive så kostbare i vedligeholdelsen, at »besparelse« ad denne vej tværtimod ville vise sig at blive en alvorlig økonomisk belastning.

Glemmes må det jo nemlig ikke, at den planlagte anskaffelse — udover at være en påkrævet operativ forbedring af Flyvevåbnets kampkraft — også er begrundet i de meget stærkt stigende udgifter og alvorlige vanskeligheder med at frem-

skaffe de nødvendige reservedele til de eksisterende fly.



Med disse betragtninger ønsker OFO at tilsige sin positive støtte til det arbejde, som Flyverkommandoen nu går ind til med henblik på at finde muligheder for besparelser. I denne forbindelse kan der anvises forskellige muligheder, hvoraf dette tidsskrift skal pege på, at der må være besparelsemuligheder på fællesværnsbasis gennem oprettelse af en grundlæggende fællesuddannelse for forsvarrets »lærlingeskoler«, hvis obligatoriske grunduddannelse er ens såvel i Hæren som i Søværnet og Flyvevåbnet.

En sådan fællesværnsforskolet — dækkende denne del af læringeuddannelsen — må betyde en så væsentlig rationalisering og økonomisering med kræfterne, at den må give en klækkelig økonomisk gevinst, ikke mindst såfremt den kombineres med en særlig aflønningsordning for lærlingene, der som bekendt efter den nuværende ordning oppebærer løn som konstabel fra 1 års dagen efter mødet.



Det har også — især fra et enkelt af de politiske partier — været fremhævet, at der måtte kigges på forsvarsbudgettet, fordi personeludgifterne nu androg 70 pct. af budgettet. Nu er det jo ikke noget særskilt for forsvarret, det er en simpel følge af løn- og prisudviklingen i hele samfundet, og dette anvendt som argument i den aktuelle situation må vist henvises til de politiske flosklers overdrev.



A/S ØKODAN

Købmagergade 11, K.

Grundlægger af interessekontoret for alle i Danmark.

STADIG STØRST OG FØRENDE

Gennem vort system og evt. lån får De varig orden i økonomien - mere ud af indtægten og opsparing til kontante køb. **VENT IKKE** - kom og tal med os eller ring og vi kommer til Dem.

Tlf. 12 86 51 - 14 47 51 kl. 9-17

Fællesbageriet *Rønne*

Rønne

Bornholm

Tlf. Rønne 683

VÆRKSTEDBYENS AUTOVÆRKSTED

Emil Jensen

Håndværkervej 22 . Roskilde
Tlf. (03) 35 01 42 . Privat: 35 92 48

Johan Ulstad & Sønner
Aktieselskab

Kompagnistræde 10 1208 København K Telefon (01) 12 19 92

SCHWEIZER BAGERIET

Bispegade 98 - Hjørring

Telf. 0891 - 1508

LANDBRUGETS BREVSKOLE

Landhusholdningsselskabet

Rolighedsvej 26 - København V.

giver undervisning i landbrugsfag — i et vist omfang vederlagsfrit ved henvendelse til Forsvarets Civilundervisning.



CALTEX SERVICE

er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring

Tændrørservice - lynladning - døgnvagt

Auto rep. af alle gængse mærker

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

SPROGHØJSKOLEN

3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerger — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.

Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 2 86 Kalø Landbo-skole pr. Rønde.

Erik Skovmand

M. Th. Kjær

FORSVARSBUDGETTET

Der må være enighed
om nedskæringerne størrelse og varighed

Af Erik Kragh, M. F.

Når udenlandske dagblade har kunnet bringe meddelelser om, at konsekvensen af den nye regeringsdannelse med en radikal statsminister ville være, at Danmark muligvis ville forlade NATO efter 1969 og slå ind på en isoleret nedrustning, må disse bladets kilder her i landet have været dårligt underrettet.

Disse meddelelser har næppe gavnet Danmark, og det er derfor meget nyttigt, at statsminister *Baunsgaard* for nogle dage siden i et interview med radiosenderen *Voice of America* klart erklærede, at Danmark agter at forblive i NATO efter 1969, og at reduktioner af forsvarets budgetter vil blive forhandlet med de partier, der står bag forsvarsforliget. På spørgsmålet om der er tale om en reduktion på 150 mill. kroner, svarede statsministeren, at han ikke kunne sige præcis, hvor meget det bliver.

Det er naturligt, at de meddelelser, der har været i den danske presse om en forestående reduktion af forsvarets budgetter, har vakt bekymring hos mange.

Ved bedømmelsen af dette problem er der flere forhold at tage i betragtning.

For det første er der den udenrigs- og sikkerhedspolitiske side af sagen. Forsvarspolitikken er snævert forbundet med vor udenrigspolitik, altså vort medlemskab af NATO. Vi kan ikke foretage reduktioner af vort forsvars styrker, uden at det berører vor sikkerhed. Sådanne reduktioner ville nemlig udelukke, at forsvaret kunne løse den krigsforebyggende opgave. Vore styrker kan ikke være mindre, end de er, og moderne materiel må anskaffes efter en plan, der dækker en årrække. Det må i øvrigt huskes, at der både i befolkningen og

i folketinget er et stort flertal bag vor NATO- og forsvarspolitik.

For det andet er der forsvarsforliget af 1960, bekræftet i 1966, at tage i betragtning. Forsvarsforliget gav sig udtryk i konkret fastsatte styrker for Hær, Søværn og Flyvevåben, styrkemål, som også er fastsat i forsvarsloven. Reduktioner i budgettet kan altså ikke have reduktioner af styrkerne som konsekvens. Styrkerne er i den grad på et minimumsniveau, når de opgaver, der skal løses, tages i betragtning, at reduktioner må være udelukket, hvis der skal være mening med vor NATO-politik. Vi kan ikke samtidig føre en positiv alliancepolitik og en negativ forsvarspolitik.

For det tredje må hele den indenrigspolitiske situation tages med i bedømmelsen. Nødvendigheden af at få en bred liberal flertalsregering var naturligvis en afgørende faktor ved alle forhandlingerne. Landets økonomi må rettes op, også af hensyn til forsvarets fremtid, og ved en midlertidig neddæmpning af statens virksomhed i almindelighed kunne forsvaret naturligvis ikke være en »hellig ko«. Det må være i alles interesse, at vi har fået en liberal flertalsregering, der har vilje og evne til at sanere økonomien.

Hvis man på grundlag af disse tre primære faktorer skal bedømme de forestående reduktioner af forsvarets budgetter, må følgende kunne siges:

Reduktioner af budgettet skal forhandles med alle de fire partier, der står bag forsvarsforliget. Dette er af største vigtighed for at bevare den brede enighed, der hidtil har hersket i sikkerheds- og forsvarspolitikken. Socialdemokratiet har i disse år stået fast i disse spørgsmål og må derfor være medbestemmende fremover. For landets skyld må den ulykke ikke ske, at sikkerheds- og

forsvarspolitikken atter bliver inddraget i den indenrigspolitiske partistrid. Vi må langt om længe være nået lige så langt på dette område som så godt som alle andre nationer.

Den militærpolitiske del af forhandlingerne er mærkeligt nok ikke holdt hemmelig på samme måde som de økonomiske og øvrige dele, og af pressens referat fremgår, at regeringen *tilstræber inden for forsvarsforligets rammer* at opnå besparelser på 125—150 mill. kr.

Hertil kommer, at reduktionerne kun er *aftalt for ét år*, nemlig finansåret 1968—69. Dette er

væsentligt, for det ville naturligvis ikke være muligt at holde reduktionerne inden for forsvarsforligets rammer, altså opfylde forsvarsforligets styrkemål, hvis der var tale om en permanent reduktion af budgettet.

Problemet bliver derfor, hvor store reduktioner det vil være muligt at gennemføre i finansåret 1968—69 ved en neddæmpning af virksomheden og ved en strækning af budgettet for materielanskaffelser m. m. Det må anses for givet, at Forsvarsstyrelsen, altså forsvarschefen og værnscheferne, bliver inddraget i arbejdet.

TAGE OLSEN A/S

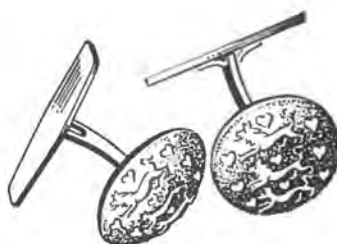
Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 · København Ø

Telefon 29 48 00

DEN RIGTIGE MILITÆRMANCHETKNAP



til uniform
til privat
til præmier
leveres i
gaveæske

Kr. 9,50 plus porto - sendes portofrit ved bestilling over 5 par

Fa. NORS PETERSEN

Thingvalla Allé 14 · København S. · Tlf. (01) 55 62 60



RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

CALTEX

FAST PARKERING · TIME PARKERING

CALTEX SERVICE STATION

og parkeringsanlæg

IMPERIAL BYGNINGEN

Nyropsgade 47-49 · Kbh. V. · Tlf. 12 10 10 - 12 10 09

ÅBENT HELE DØGNET



RING efter RENHED

HILLERØD
(03) 26 3131
HELSINGØR
(03) 21 0150

Mac Baren tobakker



Skoletvangen i forsvaret

Regeringen skal nu sammen med finansudvalget gennemgå statsbudgettet med henblik på besparelser. Det er sket før, men kun med beskedne resultater af den gode grund, at man kun kan spare effektivt ved at indskrænke statsfunktionerne, hvilket i de fleste tilfælde ikke kan anbefales, fordi en statslig løsning af opgaverne er påkrævet og rimelig.

Jeg vil dog gerne herved pege på en statsopgave, hvis indskrænkning næppe kan ventes at udløse noget ramaskrig fra nogen befolkningsgruppe, bortset fra de ansatte, nemlig forsvarets civile tjenestetidsundervisning.

Denne undervisning af værnepligtige i civile fag, såsom dansk, skrivning, samfundskundskab, udenrigspolitisk orientering etc., blev, såvidt jeg da husker, i sin tid startet efter radikalt ønske i forbindelse med en udvidelse af tjenestetiden. Tanken var, at en del af beredskabsstyrkens forlængede tjenestetid skulle udnyttes på denne vis. Det var efter sammenhængen tænkt som en midlertidig foranstaltning, men intet er jo så permanent som det midlertidige. Fra en spæd begyndelse har foretagendet nu trods den senere nedsættelse af tjenestetiden udviklet sig til et stort apparat med distriktsledere i tjenestemandstillinger, fast kontorhold og en mindre hær af lærere med betydelig timebetaling, kørselsgodtgørelse m. v.

Jamen, det er da en fortrinlig idé at give de unge mennesker en række civile kundskaber, vil man sige. Ja teoretisk, men betænk, at undervisningen er obligatorisk og gives til folk med vidt forskellig baggrund i nogle ugentlige timer, der er indkorporeret i et fysisk anstrengende dagsprogram. Belæringen må nødvendigvis gå over hovedet på en stor del af mandskabet, der ikke har evner eller vilje til at følge med, medens den for

andres vedkommende er ganske elementær. Efter min mening har denne dyre undervisning, der ikke er frugten af noget folkekrav, ikke nogen mission i det danske undervisningssystem. De, der ønsker at udvide deres kundskaber på de omhandlede felter, har adgang hertil på kommunale kurser eller på anden måde, og de, der ikke har lyst dertil, får bestemt ikke noget ud af den tvungne kortvarige og kursoriske undervisning, der vist af de fleste kun betragtes som en kærkommen mulighed for at slappe af. De værnepligtige bør jo nok have besked om forsvarets målsætning, NATO-alliancen og andre forhold, der har snæver tilknytning til den militære uddannelse, men en sådan instruktion kan utvivlsomt gives enten af batalionschefen eller af få rejsende foredragsholdere.

Ledere og lærere, der utvivlsomt efter omstændighederne gør en fortrinlig og kvalificeret indsats, vil naturligvis fremhæve systemets uundværlighed, men hvis man lod foretage en uvildig undersøgelse, er jeg sikker på, at man ville konstatere, at det varige udbytte, som soldaterne får, ikke står i noget rimeligt forhold til statskassens udgifter til undervisningen. Hvis man gradvis afviklede hele baduljen — dog naturligvis bortset fra den del, der varetager den civile undervisning af det faste mandskab (konstablerne) — ville man spare nogle millioner, frigøre en del lærere til andre, nyttigere opgaver og måske muliggøre en yderligere nedsættelse af tjenestetiden eller dog en bedre udnyttelse heraf.

Det var dog i alt fald nok værd for en sparelysten politiker at undersøge nærmere.

*U. Villadsen,
p.t. Viale delle Milize, Rom.
(Berlingske Tidende).*

J. F. Jørgensen
Landsretssagfører

NØRRESUNDBY - TELEFON (08) 12 05 21

Kioskejer Max Andersen

Ballerupvej 10 - Værløse

Telefon 48 01 19

REGULERINGSPRISTALLET FOR JANUAR 1968

(udarbejdet kort før offentliggørelsen, der stort set svarer til FTF' opfattelse)

Reguleringspristallet for januar 1968 (beregnet som et gennemsnit af månedsprisindeks for november og december 1967 samt januar 1968) offentliggøres en af de nærmeste dage.

Det antages, at reguleringspristallet for januar 1968 beregnes til 127. Under forudsætning af, at

antagelsen er rigtig, kan FTF oplyse følgende om virkningerne for en række lønninger.

Det bemærkes, at der er bortset fra lønforhøjelser af andre grunde f. eks. 2. del af mæglingens forliget 1967 samt andre aftalte lønforhøjelser. Reguleringspristallets størrelse siden 1966.

Reguleringspristallets størrelse efter 1966

År og måned	Månedsindeks 1 decimal	Reguleringspristal	
		1 decimal	afrundet
1966 januar april juli oktober		115,7	116
		116,9	117
		117,6	118
		119,1	119
1967 januar februar marts april maj juni juli august september oktober		120,4	120
	120,7		
	121,1		
	122,0	121,3	121
	122,5		
	123,1		
	124,4	123,3	123
	124,7		
	125,1		
	125,5	125,1	125
1967 november december	127,0 127,2		
1968 januar	?	?	127 ?

Missionshotellet »Ansgar«

Prinsensgade 14-16 - Ålborg

Telf. 3 37 33

Kongelunds Kroen ved Kongelundsfortet

35 kuverter

Gode parkeringsforhold

ÅBENT HELE ÅRET

VESTER MØLLES RESTAURANT

ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.
Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur,
da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plæt —
ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og
rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for,
at De vil få en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

Restaurant »Skærgården«

Nr. Kollund ved Herning

Telf. (07) 12 43 90

Betydning af stigning til 127 forskellige lønmodtagergrupper

<i>Lønmodtagergruppe</i>	<i>Virkning i forhold til nuvær. løn</i>
<i>Arbejdere</i> (både mandlige og kvindelige)	+ 40 øre pr. time fra begyndelsen af første lønningsuge efter 1/3. Arbejdere under 18 år + 14 øre
<i>Funktionærer efter HK.s landsoverenskomst med Arbejdsgiverforeningen</i>	+ 80 kr. pr. måned fra 1/3. Lærlinge og ikke-faglærte under 18 år + 28 kr.
<i>Tjenestemænd i stat, kommuner og koncessionerede selskaber. Yderligere overenskomstansatte sygeplejersker, oldfruer, økonomaer, fysioterapeuter, ergoterapeuter, hospitalslaboranter og sygehjælpere</i>	+ 2 portioner dyrtidstillæg fra 1/4 = 4,9 pct. af nuværende løn
<i>Bestillingstillæg og finanslovshonorarer</i>	+ 2 portioner dyrtidstillæg fra 1/4 = 4,9 pct. af nuværende løn
<i>Visse overenskomstansatte under stat, kommuner m. v., f. eks. jurister, universitetsøkonomer, psykologer, magistre, gymnasielærere, arkitekter, civilingeniører, konstruktører, ingeniører, tekniske tegnere og maskinmestre Sparekassefunktionærerne følger samme ordning</i>	+ 2 portioner dyrtidstillæg fra 1/4 = 3,3 pct. af nuværende løn
<i>Bankfunktionærer</i>	+ 2 portioner dyrtidstillæg fra 1/4 = 3,3 pct. af nuværende løn
<i>Forsikringsfunktionærer</i>	+ 2 portioner dyrtidstillæg fra 1/3 = 5,0 pct. af nuværende løn

RESTAURANT EXPRESSO

Torvet 10 . Haderslev

CENTRAL HOTELLET

Vesterbro
Ålborg

EVERGREEN »SIXTI-NINE«

Jomfrustien 10 - Haderslev - Telefon (045) - 22 440

SDR. BJÆRT KRO

Tlf. Sdr. Bjært 210
Firmaudflugter og selskaber modtages
indtil 250 kuverter

KONGENSBRØ KRO

pr. Ans

HOPTRUP HUS

Europavejens Restaurant
— — *det ideelle madsted*
De er altid velkommen — —
Telefon (045) - 7 - 5325
— 7 km syd for Haderslev

CONFIDENTIAL REPORT
(To be rendered in accordance with A.M.O. A. 1/63)

FOR OFFICIAL USE

ART I—Detail to be typed and printed from unit records. Appropriate squares to be marked

AN OPEN & SHUT CASE

CHRISTIAN I. J.

A further letter from Adastral

Acting Rank _____ Date _____ DECORATIONS _____ PERSONAL NUMBER _____ SURNAMES _____ CHILDREN _____

BIRTH _____ MARRIED _____ 3 PERIOD OF REPORT From _____ To _____

Specially _____

Kære John!

Siden mit sidste brev til dig — som på en eller anden måde fremkom i februar-udgaven af *Air Clues* — har vi modtaget en mængde breve, der spænder lige fra det enigt komplimenterende over »jeg kan simpelthen ikke tro det« til det direkte bidende!

Tiden har ikke gjort det muligt at besvare dem alle indgående, men et punkt, du rejste, da du skrev til mig, har også været fremme i mange andre breve. Det var det om bedømmelser (Form 1369). Du så Squadron Leader D. J. Wood's brev i *Air Clues* fra juni 1967 og den officielle kommentar i samme nummer. Den officielle kommentar overbeviste dig åbenbart ikke helt, og den havde — som det kan ses af den efterfølgende strøm af breve — heller ikke held til at overbevise mange andre officerer. Jeg tror derfor, at det ville være godt at skrive igen og prøve at kaste mere lys over dette øjensynligt — og forståeligt nok — brændende spørgsmål.

Revision

For det første tvivler jeg på, om der overhovedet kan udvikles et »perfekt« system for udarbejdelsen af bedømmelser; det vil sige et system, som kan fremskaffe al den information, som er nødven-



dig for at Forfremmelses- og Udnævnelsesråd kan foretage de rigtige valg, og som — samtidig — kan overbevise enhver RAF-officer om, at systemet er 100 pct. fair. Vi har, trods alt, at gøre med menneskelige væsener, og der er uendeligt variable menneskelige faktorer indblandet igennem hele systemet.

Hvad vi kan — og skal — er imidlertid at fremstille et bedømmelsesskema samt vejledning i dets udfyldelse, som gør sit bedste for at overvinde den menneskelige faktors indfald. Selv i din forholdsvis korte tid i RAF må du have set nogle forandringer i Form 1369, og jeg er sikker på, at de, hvis hukommelse rækker tilbage til 1930'erne, er enige i, at den nuværende Form er en uhyre forbedring af hine tiders temmeligt ufærdige dokument. Men den er ikke rigtig endnu, og en ekspertgruppe er netop nu ved at lægge sidste hånd på en yderligere udtømmende revision af Form 1369 og 1369A for at sikre, at de imødekommer nutidens behov i RAF.

»Frit tilgængeligt« eller »fortroligt«?

Og nu det omstridte spørgsmål om »frit tilgængelig« eller »fortroligt« bedømmelse; siden det officielle svar på Squadron Leader

Wood's brev blev offentliggjort, har vi fået en hel del temmelig syrlige svar, der antyder, at eftersom Hæren bruger et »frit tilgængeligt« system, medens vi bruger et »fortroligt«, så må et af de to værn øjensynligt være galt på den. Jeg er bange for, at det er en oversimplificering. Der er stærke argumenter for og imod begge systemer. Hverken Hæren eller vi ville være så formastelige at prøve at fortælle modparten, hvordan den bedst imødekommer sit særlige officers-karrierebehov. Vi for vor del har prøvet begge systemer, og efter de mest omhyggelige undersøgelser og fornyede undersøgelser mener vi, at det »fortrolige« system er bedst for vort værn. Vi mener imidlertid også, at det »fortrolige« system arbejder bedst, såfremt officererne er gjort opmærksom på mangler eller svagheder, som de måtte være i stand til at rette på — og her er vi utvivlsomt ved et »knastet« problem!

Før vi for kraftigt bebrejder vore foresatte ikke at have fortalt os om, hvor vi gør forkert, skulle vi måske gå vor egen samvittighed grundigt efter i sømmene. Hvis vi er gode officerer, der prøver at gøre vort bedste, skulle vi, uden at gå til de yderligheder, der indeholdes i Marxist doktrinen, nok kunne tillade os en vis grad af selvkritik. Hvis vi er ærlige mod os selv, skulle vi kunne være i stand til at erkende vore egne mangler. Uheldigvis kræver fuldstændig ærlighed om sig selv en grad af moralsk mod, som vi ikke alle besidder! Har du nogen sinde hørt en mand indrømme, at han ikke ejer humoristisk sans? Eller at han er en dårlig bilist?

Endvidere må man spørge, om alle de, som føler sig brøstholdne over ikke at være blevet forfremmet, kan sige — helt ærligt — at de *aldrig* er blevet advaret om



„...erkende vore egne mangler“

deres svagheder? Hvad med den de-briefing efter en træningsflyvning, hvor instruktøren sagde: »Det er ikke så godt, at De foretager Deres check på den skodesløse facon; De må lære at lave dem metodisk i den rigtige rækkefølge«? Eller — senere — ved eskadrillen, da flight commander'en sagde: »Denne rapport om Deres udstationering til Timbuktu er ikke så god; den springer fra punkt til punkt og giver ikke et klart billede af, hvad der foregik, og hvad De foretog Dem. De må lave en ny rapport«. Var disse eksempler ikke advarsler om, at officeren var u-metodisk? Vink om svagheder, som lader sig rette, behøver ikke nødvendigvis at medføre formelt, officielt foretræde for ens chef.

Konkurrence

Og noget andet: En officer, der ikke er blevet forfremmet, behøver ikke nødvendigvis at slutte heraf, at det skyldes, at han har svigtet på et eller andet område, eller at han har gjort fejl, som han ikke selv kan se, eller som ikke er blevet påpeget over for ham. Konkurrencen om udnævnelse er temmelig skarp, og den bliver skarpere og skarpere, jo højere op ad stigen man kommer. En officer, der ikke opnår forfremmelse, kan godt være en meget god officer, der prøver hårdt,

ikke har nogen betydningsfulde svagheder, og som opnår mere end tilfredsstillende resultater. Det kan jo blot være, at han ikke er helt god nok i sammenligning med sine kolleger.

Imidlertid er der — når alt dette er sagt — ingen tvivl om, at der findes nogle bedømmende officerer, som ikke lever op til deres forpligtelser til at rådgive deres undergivne. Personellofficererne i dette Departement har i hundredvis af karrieresamtaler hvert eneste år, og det er bedrøveligt at se den forbavselse, nogle af de samtalesøgende udviser, når de får besked (hvad de altid gør, meget åbent) om svagheder, som klart fremgår af deres bedømmelser, sommetider flere år i træk. Selv med skyldig hensyntagen til de »mentale blokeringer«, som jeg tidligere har omtalt, er det helt klart, at meget af denne forbavselse er fuldstændig ægte.

Hvad kan vi da gøre for at overvinde denne svigten hos de få?

Som du ved, prøver vi at slå denne pligt til at underrette sine undergivne så fast som overhovedet muligt. Jeg omtalte det i mit sidste brev til dig. Vi har forøget det timetal, der er afsat på vore skoler til at lære officerens pligter i forbindelse med afgivelse af bedømmelser. Officerer fra dette Departement understreger vedvarende vigtigheden heraf i lektioner og ved inspektioner. Air Secretary har fornylig igen tilskrevet cheferne for at opnå deres hjælp på dette vigtige punkt.

Vi skal gøre mere

Kan vi gøre mere? Jeg tror, vi kan — og vi skal. For vort vedkommende returnerer vi til myndigheder og enheder hver eneste F 1369, hvori er omtalt en svagheit, der lader sig rette, såfremt

det ikke fuldstændig tydeligt fremgår af bedømmelsen, at den pågældende officer *er* underrettet. Desuden har vi, som jeg har omtalt, påny revideret Form 1369 og 1369A, hvilket vil resultere i en del ændringer, som vi håber vil opklare nogle mulige misforståelser eller mistydninger fra bedømmende officerer.

Vi har modtaget en del forslag som følge af mit sidste brev, hvoraf de mest hyppige har været, at enhver bedømmelse lavere end 5 skulle mærkes med stjerne. Jeg har mistanke om, at de, der har foreslået dette, ikke har studeret Form 1369A særlig omhyggeligt! Hvis du ikke har en ved hånden, må jeg hellere citere § 16:

»Hvis Deres bemærkninger afslører en svaghed hos officeren, som ikke er dækket under de med stjerne mærkede punkter, eller hvis bedømmelsen, skønt den ikke indeholder nogle stjernemærkede

punkter, alligevel ikke giver indtryk af tilfredsstillende tjeneste, og afhjælpningen heraf ligger eller kunne ligge inden for officerens muligheder, skal De informere ham i overensstemmelse hermed. Sædvanligvis vil det være ønskeligt at informere ham skriftligt«.

Det kan vanskeligt gøres tydeligere!

I den sidste ende ligger fejlen hos os; hos dig, hos mig og hos enhver officer, der udfærdiger en bedømmelse. Vi må også ransage vor samvittighed og sikre, at vi har givet og altid giver åbenhjertig underretning til vore undergivne med hensyn til deres svagheder og mangler. Det er — naturligvis — altid moralskt lettere at give et klap på skulderen end et spark det andet sted. Et rosende og opmuntrende ord til den yngre, som gør det godt og prøver hårdt, er meget vigtigt. Reprimanden eller advarslen til

den, der falder igennem på visse punkter eller ikke prøver hårdt nok, er ligeså vigtig; det er vigtigt for den enkelte, og det er vigtigt for værnet.

Bøn om forbedring

Efter næsten to års tjeneste nu i dette job er jeg helt sikker på, at vort bedømmelsessystem — i princippet — er så godt, som det kan laves, skønt det kan og skal forbedres i detaljerne for at imødekomme skiftende krav og skiftende omstændigheder. Men det er kun lige så godt som de officerer, der skal iværksætte det.

Derfor vil jeg slutte med en bøn: Næste gang du skal udfylde en Form 1369, så vær så venlig at gøre det med den størst mulige omhu, og hvis du mener, at en officer har svagheder eller fejl, som han kan gøre noget ved, så *sig det til ham!*

Din
Bill.



»Flyvevåbnet« har ofte tidligere — bl. a. i nr. 6/62 og 9/64 vedrørende RAF og nr. 5/66 vedrørende SAS — behandlet spørgsmål som advancements- og bedømmelsesprincipper.

Ovenfor gengives i oversættelse en artikel fra Air Clues dec 1967, som — udover at diskutere om bedømmelser bør være alment tilgængelige eller fortrolige — nok så meget går ind på problemer, som også er kendt i vort værn, f. eks. pligten til at underrette den bedømte, såfremt det er forhold, han selv kan rette.

ET SVAR TIL »BILL«

Fra: Flyverløjtnant B. J. Cheater, RAF. (Perrin AFB, Texas).
Ref.: »Letter from Adastral« feb 67, og »Reporting Confidentially« jun 67.

Kære Bill!

Squadron Leader Wood's brev vedrørende F 1369 tilskyndede mig til påny at læse Deres inter-

essante brev til John fra begyndelsen af 67. Jeg blev overrasket over, at det officielle svar ikke omtalte, at bedømmelsessystemet påny ville blive revideret; De må givetvis under Deres inspektioner og besøg have fået fært af den udbredte følelse af, at visse forandringer er påkrævede? Officerer er helt klar over, at succes

eller fiasko i en RAF-karriere beror på F 1369. Det er en falsk forudsætning, hvis De trøster Dem med, at på grund af F 1369 forfremmes de bedste officerer; det er kun dem med den bedste F 1369, hvilket ikke nødvendigvis er de samme.

På baggrund af stærk konkurrence om forfremmelser i et svin-

dende officerskorps er Squadron Leader Wood's brev ikke en isoleret kommentar. Jeg er uenig i hans slutninger, eftersom jeg tror, at vore årlige bedømmelser må vedblive at være fortrolige. Jeg foreslår, at alle officerer kaldes til samtale omkring »1369 tid« og gives en kort bedømmelse

af deres præstationer det pågældende år. Erklæringen øverst på side 2 på F 1369 skulle så udvides til at omfatte »at den årlige orientering er modtaget.«

Jeg tror, dette forslag ville betyde et stort skridt fremad ved at give officererne lejlighed til at forbedre deres indsats. Naturlig

nysgerrighed og forfængelighed ville også blive tilfredsstillet, og F 1369 ville alligevel forblive fortrolig. Det synes så let, men . .

Bedste ønsker fra »Det vilde Vesten«,
Deres
Brian.

(Oversat: H.)

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri

Johansens Manufaktur

Bymidten 37 - Værløse

Telefon 48 01 40

Landinspektør Erik Dam

Bymidten 62 - Ll. Værløse

CENTRA SUPERMARKED

Læssevej 3 - Værløse

Telefon 48 21 11

KØLLES KØRESKOLE

Telf. 98 13 54

Kvindelig eller mandlig betjening i Volvo 142, helt ny

Særskilt teori.

Medlem af K.K. og D.K.U.

— Kør hos Kolle

BILKØLER-FABRIKEN

» ARCO «

Algade 35, Ålborg

Telf. 13 22 20

P. NØRGAARD'S

tømrer- og maskinsnedkeri

v/ E. Christensen og E. Nielsen

Lind - Herning

Alt inden for tømrer- og snedkerarbejde tilbydes.

Telf. (07) 12 47 77 - 12 47 78

**KOLLUND AUTOVÆRKSTED
SØNDERJYLLAND**

Mg. 2354/52 stand by for orders . . .

Kom ind - ring - eller skriv til os, vi vil meget gerne hjælpe Dem med Deres evt. radio/TV/båndopt.-problemer. Vi har en mængde tilfredse kunder såvel på FSN Skrydstrup som på andre danske flyvestationer, endvidere har vi den glæde, at en del personel fra NATO-stationer i Europa også er kunder hos os. Kommer De herved i forenden af Danmark, så kom ind og bliv selv en af vore tilfredse kunder. Vort motto er nemlig: »Kundeservice frem for alt og overalt.«



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg



**Westend
RADIO**

Elmegade . Vojens . Telefon 4 12 11



Byens førende specialforretning . 1. kl. reparationsværksted

OFO- ORIENTERING ☆ ☆ ☆

Valg af repræsentanter for 1968-69

OFO afdelinger afholder valg af repræsentanter for 1968-69 normalt i februar måned – jfr. lovenes § 12, 1

De medlemstal (pr. 1 jan 1968), der danner grundlag for valgene i februar, er følgende:

Afdeling	Antal medlemmer	Vælger antal repræsentanter	Vælger antal suppleanter (1., 2., 3.)	Nuværende antal repræsentanter
Aalborg	16	1	3	1
Karup	48	3	3	3
Skrydstrup	16	1	3	1
Værløse	61	4	3	4
Vedbæk	50	3	3	3
København	43	3	3	2
Ejby	52	3	3	3
Kadetafdelingen	31	2	3	3
Ialt	317	20	24	20

Til orientering anføres her det nuværende repræsentantskab (for 1967-68):

Aalborg (1) OBLT V. K. H. Eggers

Karup (3) OB O. Grue
MJ B. V. Larsen
FLLT I C. Hvidt
(erstattede 1/11 67
KN H. H. V. Hansen)

Skrydstrup (1) MJ N. Å. M. Elmelund

Værløse (4) MJ J. Saustrup
MJ A. H. Dolleris
MJ L. Christensen
MJ E. L. Pedersen
(erstattede ultimo 67
MJ K. G. Sørensen)

Vedbæk (3) OBLT B. E. Amled
MJ V. Møllerup
KN P. V. G. Laursen

København (2) MJ I. H. Jensen
MJ P. M. Thomsen
(erstattede 1/11 67
MJ L. I. Rasmussen)

Ejby (3) OB K. W. Hansen
MJ P. R. Findshøj
KN H. Christensen

Kadetafdelingen (3) Kadet F. P. Nielsen
Kadet P. Madsen
Kadet K. Dinesen

OFO ordinære repræsentantskabsmøde 1968 påregnes at blive afholdt i begyndelsen af april 1968 ved OFO afdeling Vedbæks foranstaltning. Nærmere oplysninger om repræsentantskabet vil som sædvanlig tilgå afdelingerne ved indkaldelse til repræsentantskabsmødet, der påregnes udsendt ca. 20 mar 1968.

Til orientering anføres her de valg til bestyrelsen, der skal foretages på repræsentantskabsmødet, idet følgende afgår efter tur:

Næstformand OB O. Grue

Tre bestyrelses-	OB	K.W. Hansen
medlemmer	OBLT	B. E. Amlø
	MJ	P. R. Christensen,
		sekretær
1. suppleant	KN	H.H. V. Hansen
2. suppleant	KN	H. Christensen
1. revisor	MJ	T. Vejrup
2. revisor	KN	P. V. G. Laursen
Revisorsuppleant	FLLT I	P. K. Olsen

Nyvalg eller genvalg skal for næstformand og 3 bestyrelsesmedlemmer finde sted for en 2-årig periode, for øvrige for en 1-årig periode.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer er valgt til 1969 og omfatter:

Formand	OB	K.v. Wylich-Muxoll
Tre bestyrelses-	OBLT	V. K. H. Eggers
medlemmer	MJ	N. Å. M. Elmelund
	MJ	I. H. Jensen
Kasserer	MJ	L. Christensen

Eventuelle tvivlsspørgsmål vedrørende valgene bedes (gerne telefonisk) forelagt OFO sekretariat.

How

A "BRIDGE TO THE MOON"

was built

Den 9 jan 1968 afsluttede USA det såkaldte Surveyor-program med en heldigt gennemført »blød landing« på månen. I det følgende gives en oversigt over dette program, udarbejdet for Hughes Aircraft Company af A. J. Wallis, Carl Byoir & Associates, London.

The Surveyor programme, which came to a successful conclusion on January 9th with the landing of Surveyor 7 on the Moon, called for pioneer design and engineering in every single aspect concerned with the manufacture of the lunar spacecraft.

Mr. Donald H. Sandler, Manager Space Operations - Europe, for Hughes Aircraft, who was concerned with the programme in its early days, said:

"There was not one single item of repeat engineering. This applied not only to advance electronic systems, but even to the paint on the spacecraft. An entirely new protective cover had to be evolved capable of withstanding extreme temperature from as low as minus 250 degrees Fahrenheit to as high as plus 250 degrees Fahrenheit".

Some idea of the problems faced by engineers of Hughes Aircraft Company, which built the Surveyors for NASA under direction of Jet Propulsion Laboratory, was given by Mr. Lawrence

A. Hyland, Vice President and General Manager of Hughes Aircraft, who said:

"Each Surveyor was composed of more than 90,000 parts, most of which had to work perfectly at exactly the right moment while responding to thousands of commands from Earth. There were 30,000 electronic parts alone, all of which had to respond and operate without fail on a split-second schedule. The spacecraft had no less than 43 rockets and explosive devices that had to be precisely timed. They varied in power from 1,000 horsepower to a developed horsepower of 5,600,000. These power outputs had to be controlled delicately over vast distances. In addition to myriads of components, some fairly large and some highly miniaturised, there were at least thirteen basic systems, all of which had to perform with complete reliability at speeds up to 23,000 miles per hour and at distances up to 235,000 miles from Earth. The Surveyors, most complex of all space vehicles to date, could never be test flown — the first time they were launched had to be for real".

Summing up the Surveyor programme, Dr. William Pickering, head of America's Jet Propulsion Laboratory, said:

"In the perspective of history, I believe the Surveyor project will prove to be one of this country's best. Its accomplishments have given us confidence in the soft-landing design planned for manned craft, and confidence that we can land in many types of terrain, from the plains to the highlands".

On behalf of NASA, Dr. Benjamin Milwitsky, Surveyor Programme Manager, commented that it could be truly said that the Surveyors had "built a bridge to the Moon for man". The success of Surveyor 7 was a "fitting conclusion to the unmanned programme".

Five successes out of seven launched, some against great odds, exceeded the wildest expectations of people on the programme.

The complexities of soft-landing a payload on the Moon were substantial, as the Russians found out when it took them four attempts to succeed with the small capsule called Lunar 9, which performed for three days. Surveyor softlanded at the first try.

The difficult and complex Surveyor programme was started early in the space age when scientists and engineers were confronted with many unknown factors while trying to accomplish feats that never had been attempted before. Neither NASA, JPL, Hughes or the U. S. Congress could accurately estimate the cost of getting Surveyors to the Moon. Many engineering changes caused the programme to slip behind schedule but the success of Surveyor on the first try did much to help catch up, and four successes out of the first six spacecraft charted enough potential landing sites for the Apollo manned landing programme so that number seven could be used strictly for scientific purposes in the Moon's highlands.

The cost of the programme for the Hughes Aircraft performance, which excludes costs of the Atlas-Centaurs and other launch costs, reach \$367 million (dollars). "Newsweek" (Jan. 22) said of the total costs that "experiment for experiment it may well turn out to have been the best investment so far in the deep-space effort".

As they surveyed the project, scientists at Hughes Aircraft in Culver City, California, and of the Jet Propulsion Laboratory were faced with these operational requirements:

First, relying upon a Centaur booster which was relatively unproven, Surveyor had to accomplish all the guidance and mid-course manoeuvres of its Ranger predecessor. Then, it must change its

attitude to align the retro-engine for a backward descent to the lunar surface. The engine must slow the spacecraft from 9,000 to 350 feet per second. During this entire period, the vernier propulsion system must maintain a constant spacecraft attitude. Spacecraft descents is automatically referenced to the lunar surface by a precision radar altimeter and a three-beam Doppler velocity sensor. The spacecraft must free-fall to the surface from an altitude of 13 feet, depending upon landing gear shock absorbers, crushable footpads and crushable blocks on the bottom of the spaceframe to cushion the shock and to keep it in an upright position on its tripod gear.

Surveyor had then to align its solar panels and planar array antenna before carrying out a number of experiments, all the while surviving the hot and cold extremes of the lunar day and night. Data from those experiments must be relayed to Earth.

Now, five Surveyors rest on the Moon — mission accomplished. Here is the "citation" to their accomplishments.

Surveyor 1 landed in the Ocean of Storms June 2, 1966 and transmitted to Earth more than 11,000 photos to score a surprising success on man's first attempt at a true "soft" landing on the Moon.

(Surveyors 2 and 4, aimed for the Moon's Central Bay, failed).

Surveyor 3 was the first spacecraft to carry an arm- and- claw scoop device. Its experiments showed that the Moon's bearing strength could support the weight of astronauts.

Surveyor 5 triumphed in dramatic fashion. A helium leak discovered early in the mission sent engineers dashing for sharp pencils — instead of computers — to revise the terminal descent phase. The main engine burned out and jettisoned from the spacecraft at a scant 4,000 feet from the Moon (instead of the normal 36,000 feet). Despite the perilous landing, the vehicle landed intact in the Sea of Tranquility and returned more than 18,000 photos of the nearby surface.

In addition, No. 5, the first to carry an alpha-scattering instrument aboard, logged more than 97 hours of alpha data for scientists on Earth. The device obtained the first direct measurement of the composition of the Moon's surface, an event termed by space scientists as "one of the great scientific achievements in the entire civilisation of man". From the data, scientists determined that the alpha device, a miniature chemical analysis kit the size of a jewel box, was resting on basaltic rock similar to that found in many areas of Earth, including the U. S., Iceland, Brazil and India.

Surveyor 6 will be remembered as the first spacecraft ever to "take off" from another celestial body. It performed a lift-off that simulated the manoeuvre American astronauts will make in their Lunar Excursion Module (LEM) when they return to the orbiting mother ship for the journey back to Earth.

Small rocket engines fired for 2½ seconds lifting the spacecraft 10 feet high and flying it sideways for eight feet before it gently touched down again. This marked another U. S. space first while providing scientists with data to predict lift-off the LEM after the planned exploration of the Moon by two U. S. astronauts.

Surveyor 6 transmitted more than 30,000 TV pictures and nearly 30 hours of alpha instrument data in two weeks of operation before onset of lunar night in late November, 1967.

On December 12, two weeks later during the next lunar day, not only *Surveyor 6* reawakened

but even *Surveyor 5* — which landed in September 400 miles eastward from No. 6 — started responding again to radio signals.

Surveyor 7, with probably more odds against it than all its predecessors, settled down on the Moon in the worst landing spot scientists could choose — the Crater Tycho. It carried a greater scientific payload than any of the others, including both arm-and-claw device and alpha-scattering instruments. It returned 19,300 top-quality photos, bringing the total for the entire programme to more than 85,000. A special photographic feature was that a beam of light generated by an argon laser at an observatory in Southern California's San Gabriel Mountains was photographed by the spacecraft's TV camera and the picture returned to Earth — a spectacular display of aiming accuracy over a range of some 240,000 miles.

The complete scoreboard on *Surveyor* programme is detailed in the accompanying chart.

<i>Spacecraft</i>	<i>Launch Date</i>	<i>Time</i>	<i>Touchdown Predicted Actual</i>		<i>Total Time Hrs. Min.</i>	
Surveyor 1	May 30, 1966	7:41 a.m. PDT	June 2	11:17 p.m.	11:17 p.m.	63:36
Surveyor 2	Sept. 20, 1966	5:32 a.m. PDT	Sept. 22	(Lost signal at 2:35 a.m. PDT)		
Surveyor III	April 16, 1967	11:05 p.m. PST	April 19	4:01 p.m.	4:04 p.m.	64:59
Surveyor 4	July 14, 1967	4:53 a.m. PDT	July 16	(Lost signal at 7:03 p.m. PDT)		
Surveyor V	Sept. 8, 1967	12:57 a.m. PDT	Sept. 10	5:45 p.m.	5:47 p.m.	64:05
Surveyor VI	Nov. 6, 1967	11:39 p.m. PST	Nov. 9	5:01 p.m.	5:01 p.m.	65:22
Surveyor VII	Jan. 6, 1968	10:30 p.m. PST	Jan. 9	5:05 p.m.	5:05 p.m.	66:35

S.A.S. CATERING

Kastrup Lufthavn

ARNE JENSEN

Malermester

Måløv Byvej 76 - Telf. 97 27 55

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 75, København F.
Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

A. Schack Eriksens Eftf.

v/ Larsen

AUTO-RUDER

Røde Mellemvej 28 - Telf. 58 30 96



Ved Hovedvagten

Nørhaves Service Station

Benzin, olie, smøring - Biler u/ fører

Alt i vin, tobak og kolonial

Tlf. Vadum 35

CIMBRER AUTO A/S

Fredriksstadvej 7-9 - Ålborg

Telf. (08) 13 43 77

Det danske Flyvevåben flyver



Sikorsky S-61 til sejr i en interna- tional helikop- terkonkurrence.

I konkurrence med 15 hold fra syv nationer fløj det danske flyvevåben en turbinedreven SIKORSKY S-61 til sejr i den første internationale helikopter-redningskonkurrence på Koksijde luftbase i Belgien.

Konkurrencen, der bestod af tre discipliner, var en prøve på hvert mandskabs og hver helikopters evner til lynstart, navigering og manøvrering.

På henholdsvis anden- og tredjepladsen efter det danske flyvevåben lå mandskaber fra det belgiske flyvevåben og den belgiske marine, der begge fløj SIKORSKY S-58 helikoptere. Fjerdepladsen tilfaldt det hollandske flyvevåben, der også fløj en SIKORSKY S-58.

Disse sejrherre, tilligemed de øvrige deltagende mandskaber fra Storbritannien, Frankrig, Italien og U.S.A., tilkommer vore varmeste lykønskninger til et stykke godt udført arbejde!!

United Aircraft
International



EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

Udenlandsk Repræsentant for:

Pratt & Whitney · Hamilton Standard · Sikorsky Aircraft · Norden · United Technology Center · Vector · United Aircraft of Canada Limited.

Repræsentant for Sikorsky Aircraft Products i Danmark: Kaptajn Aage Hedall-Hansen, Wibrandtsvej 72, København, Danmark.

Flyvevåbnet

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 3

1968





**Kortdistance-flyet
737 med den
brede kabines
fortjenstmuligheder
bringer nu de store
jet-fly's komfort
til de korte ruter.**

**Før udgangen af 1968
vil 737 - med
4, 5 eller 6 passagerer
ved siden af hinanden -
give fortjeneste
til flere og flere ruter.**

BOEING 737 TWINJET

Disse 21 luftfartsselskaber har allerede bestilt 737ere: Aloha, Avianca, Braathens, Britannia, Canadian Pacific, Frontier, Irish, Lake Central, Lufthansa, Malaysia-Singapoore, NAC-New Zealand, Nordair, Northern Consolidated, Pacific, PSA, Pacific Western, Piedmont, South African, United, Western, Wien Air Alaska.



Flyvevåbnet

NR. 3

1968

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- SAAB »DRAKEN«
- HAWK-skydning i USA 1968
- Enhedsforsvar
- OFO-orientering
- Bogkronik

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

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

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

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

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

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dolleris,
Jonstrupvej pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr 20 april 1968

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

TJENESTEMANDS- FORHANDLINGERNE

Som det vil være bekendt fra dagspressen har samtlige centralorganisationer med godkendelse fra de kompetente forsamlinger den 21 apr 1968 afvist det forelagte forhandlingsudkast til tjenestemandsskikloven. Dette må forventeligt indebære, at arbejdet i tjenestemandskommissionen vil kunne fortsættes, og at kommissionen nu levnes rimelig tid til færdiggørelsen af et fuldstændigt hele, og at det derfor i samarbejde med organisationerne vil være muligt at skabe en reform, der vil omfatte såvel den nødvendige modernisering af systemet som et færdigt lov- og aftalekompleks, som tilgodeser både statens og tjenestemændenes krav i rimeligt omfang.

Tilbage forestår på indeværende tidspunkt nye forhandlinger om tjenestemændenes efterslæb som følge af lønudviklingen på det private arbejdsmarked og de deraf følgende reguleringer, der skal have virkning fra den 1 apr 1968.

En væsentlig faktor i forbindelse med det forcastede reformforslag er, at de respektive organisationer netop på baggrund af nedsættelsen af »Tjenestemandskommissionen af 1965« i 2—3 år har afstået fra opnormeringer — et problem der i øvrigt heller ikke syntes løst i det fremlagte forslag — og der må derfor også på normeringsområdet være tale om et betydeligt »efterslæb«, som yderligere skal tages op til forhandling.

Tjenestemændene må således endnu i et uvisst tidsrum afvente løsningen af først disse spørgsmål og dernæst fremsættelsen af et nyt forhandlingsudkast til en tjenestemandsskikreform, hvori også så vigtige spørgsmål som

- tjenestemændenes efterløn i relation til indførelse af fuld folkepension i 1970,
- tjenestetidsspørgsmålet,
- klassificering og indplacering samt
- tjenestemændenes retslige stilling

er løst på saglig og rimelig måde til gavn for såvel arbejdsklimaet som arbejdsvilkårene på de respektive arbejdspladser.

VÆRKSTEDBYENS AUTOVÆRKSTED

Emil Jensen

Håndværkervej 22 . Roskilde
Tlf. (03) 35 01 42 . Privat: 35 92 48**Johansens Manufaktur**

Bymidten 37 - Værløse

Telefon 48 01 40

Landinspektør Erik Dam

Bymidten 62 - Ll. Værløse

P. NØRGAARD'S

tømrer- og maskinsnedkeri

v/ E. Christensen og E. Nielsen

Lind - Herning

Alt inden for tømrer- og snedkerarbejde tilbydes.

Telf. (07) 12 47 77 - 12 47 78

CENTRA SUPERMARKED

Læssevej 3 - Værløse

Telefon 48 21 11

Johan Ullstad & Sønner
Aktieselskab

Kompagnistræde 10 1208 København K Telefon (01) 12 19 92

J. F. Jørgensen

Landsretssagfører

NØRRESUNDBY - TELEFON (08) 12 05 21

A/S ØKODAN

Købmagergade 11, K.

Grundlægger af interessekontoret for alle i Danmark.

STADIG STØRST OG FØRENDEGennem vort system og evt. lån får De varig orden i økonomien - mere ud af indtægten og opsparing til kontante køb. **VENT IKKE** - kom og tal med os eller ring og vi kommer til Dem.**Tlf. 12 86 51 - 14 47 51 kl. 9-17****Kioskejer Max Andersen**

Ballerupvej 10 - Værløse

Telefon 48 01 19

LANDBRUGETS BREVSKOLE

Landhusholdningsselskabet

Rolighedsvej 26 - København V.

giver undervisning i landbrugsfag — i et vist omfang vederlagsfrit ved henvendelse til Forsvarets Civilundervisning.

BILKØLER-FABRIKEN

» ARCO «

Algade 35, Ålborg

Telf. 13 22 20

Bymidtens Isenkram

Bymidten 47 - Værløse

Telf. 48 01 13

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1, VIBORG

Ejendomshandler Frank Jensen

Bymidten 15 - Værløse

TLF. 48 17 52

CALTEX SERVICE

er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring

Tændrørservice - lynladning - døgnvagt

Auto rep. af alle gængse mærker

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

CALTEX

SAAB „DRAKEN”

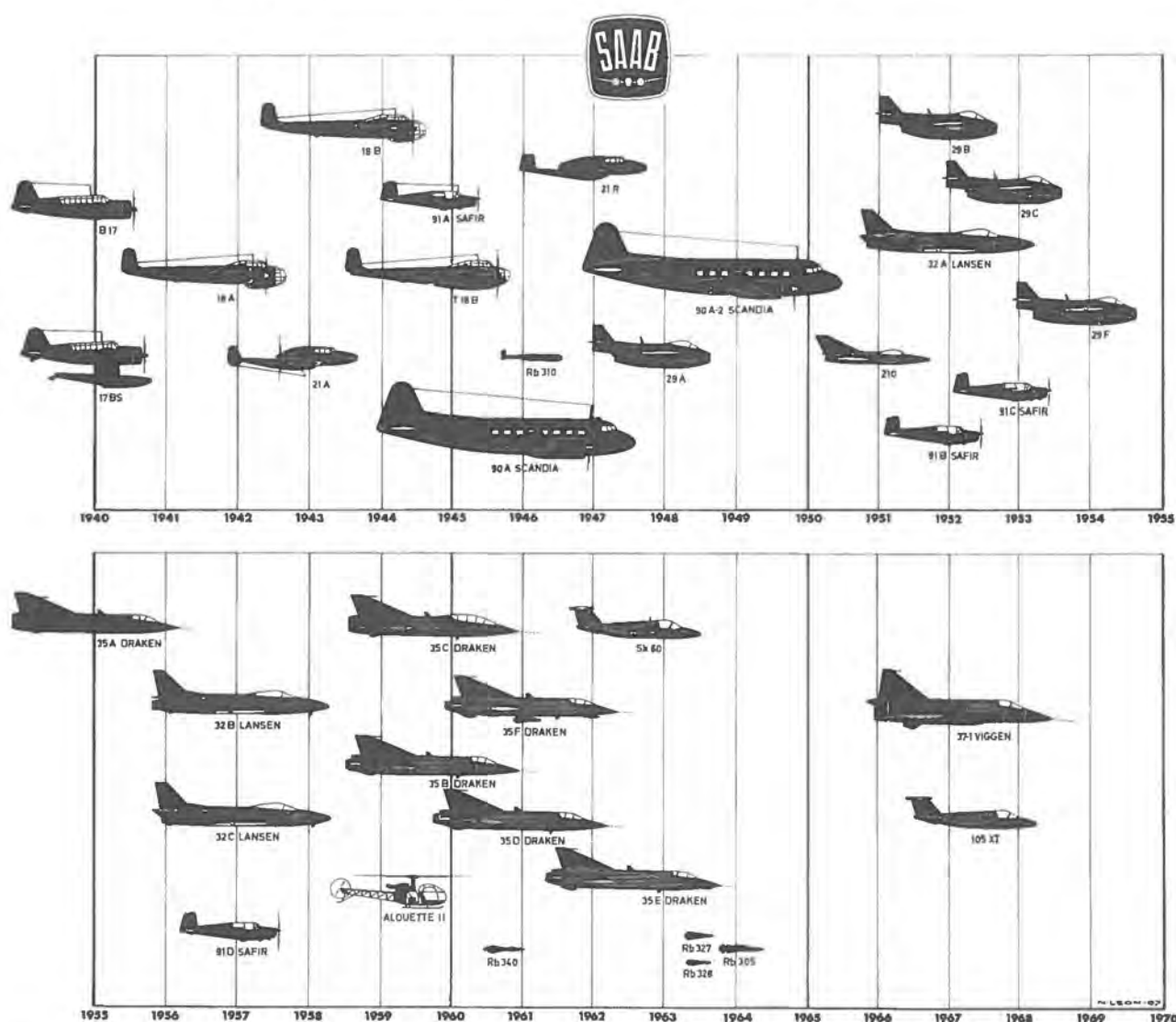


Forsvarsministeriet har efter lange forhandlinger truffet bestemmelse i spørgsmålet om valg af flytype i materielanskaffelsesprogrammet for Flyvevåbnet.

Valget faldt — vel ikke helt uventet for mange — på SAAB »DRAKEN«, og det er nu et bevillingsspørgsmål, der resterer, inden der for alvor kommer skred i sagen. I første omgang er der indstillet om køb af fly til 1 eskadrille, som vil kunne leveres i 1969, med mulighed for yderligere fly til 1 eskadrille et år senere.

Den version, der skal leveres, er modificeret specielt til dansk brug, hvilket bl. a. indebærer, at flyet kan bære de normale NATO-våbentyper, og der er således ikke tale om en omvæltning, der ville nødvendiggøre omfattende ændringer i henseende til hele denne del af et våbensystem.

Med disse ord hilses beslutningen velkommen. Anskaffelsen af disse fremragende fly vil betyde en effektivisering og modernisering af Flyvevåbnet samt en styrkelse af vor kampkraft.



Selv om den overvejende del af den danske befolkning indtil fornyligt sikkert troede, at SAAB var en svensk bilfabrik, så turde det vist være gået op for de fleste, at SAAB også bygger fly, oven i købet nogle af verdens bedste.

SAAB (Svenska Aeroplan Aktie Bolaget) blev oprettet i 1937 i Trolldhättan, og i 1939 overtog man ASJA (AB Svenska Järnvägsverkstädernas Aeroplanavdelning) i Linköping, hvortil hovedkontoret blev forlagt. ASJA begyndte sin virk-

somhed i 1930 og byggede forskellige civile og militære typer, især dog udenlandske konstruktioner på licens, og med Flygvapnet som praktisk taget eneste kunde. Af typerne kan nævnes skoleflyene de Havilland Tiger Moth og Focke-Wulf Stieglitz samt dykbomben Hawker Hart. Også SAAB koncentrerede sig til at begynde med om licensbygning af typer som det tomotorede bombefly Junkers Ju 86K (svensk betegnelse B 3), dykbomben Northrop-Douglas 8A (B 5) og North American NA-16 (Sk 14), en forløber for Harvard, men med fast understel.

SAAB-typerne

SAAB's første fly af egen konstruktion var dykbomben B 17, der fløj første gang i 1940. Den fandtes også i recognosceringsudgave (S 17) og blev i alt bygget i 325 eksemplarer. Af den tomotorede B 18, der fremkom i 1942, blev der bygget 240. Denne type udmærkede sig ved at være det eneste propelfly i verden, der var udstyret med ejektorsæder som standardudrustning. Sæderne var af SAAB's egen konstruktion og oprindeligt udviklet til jageren J 21A, der fløj første gang 1943.

J 21A var en yderst særpræget konstruktion, idet den havde skubbende propel og to haledragere. Den mindede i sin udformning en del om Vampire/Venom, bortset fra, at den havde stempelmotor, men i 1947 fløj J 21R, der var udstyret med jetmotor. Af J 21A blev der bygget 301 eksemplarer, af J 21R 64.

J 21R blev vel ikke den helt store succes, men gav SAAB gode erfaringer med hensyn til konstruktion og produktion af jetfly, erfaringer, som man havde stor gavn af ved den næste type, J 29, i daglig tale benævnt Tunnan på grund af sin kompakte krop. J 29 fløj første gang i 1948 og blev bygget i et antal af 661, mere end noget andet fly i Sverige. Oprindeligt konstrueret som interceptor, så den også anvendtes som jagerbomber og recognosceringsfly og udgik først af aktiv tjeneste i fjor, men fortsætter som målfly og målbugseringsfly.

A 32 Lansen er i den specielle svenske kategori attackfly og er to-sædet med pilot og observatør i tandem. Den fremkom i 1952 og findes også i en recognosceringsversion (S 32C), mens en natjagervariant officielt benævnes J 32B, populært Lansen Sport på grund af den stærkere motor. Produktionen androg i alt 450 fly, og alle tre versioner er fortsat i tjeneste i første linie.

Det næste fly fra SAAB-fabrikkerne var J 35 Draken, der behandles mere udførligt senere i denne artikel.

SAAB-37 Viggen, der fløj første gang den 8. februar i fjor, er et ensædet kampfly, der efterhånden skal afløse både Draken og Lansen i det svenske flyvevåben. Foreløbig er der bestilt 175,

hvoraf 17 to-sædede trænere, til levering 1971—74.

Civile fly

Da man i slutningen af 2. verdenskrig forudså dalende ordrer på militærfly, besluttede SAAB's ledelse, at man skulle prøve på at få en del af det civile marked; og i slutningen af 1945 gik privatflyet SAAB-91 Safir på vingerne for første gang. Det er af helmetalkonstruktion og har optrækkeligt næsehjulsunderstel. Det var vel nok for avanceret for sin tid, også med hensyn til pris, og af de 320, der blev bygget, anvendes den langt overvejende del som skolefly ved flyvevåbenene i Sverige, Norge, Finland, Ethiopien, Tunis m. fl. lande. SAAB-90 Scandia, der fløj første gang i 1946, var et tomotoret trafikfly, tænkt som en DC-3 afløser. Det anvendtes en årrække af SAS, men blev desuden exporteret til Brasilien, hvortil SAS flyene også blev solgt. I alt blev der bygget 17 Scandia, hvoraf de 6 hos Fokker i Holland!

Det næste nummer i den civile serie var bilen SAAB-92, men vi springer frem til SAAB-105, et militært skolefly, der også kan anvendes som attackfly. Prototypen fløj første gang i 1963, og typen er bestilt af det svenske flyvevåben (150 med betegnelsen Sk 60), ligesom et mindre antal skal leveres til Østrig. SAAB har projekteret en civil 4—5 sædet udgave, men det ser ikke ud til, at den vil blive bygget.

Draken-varianterne

Flygvapnets specifikation på, hvad der siden blev til SAAB-35 Draken, går helt tilbage til 1949, da man fremsatte ønske om en altvejs jager med performance på Mach 1,4 til Mach 1,5 og i stand til at operere fra relativt små flyvepladser. Under ledelse af Erik Bratt fandt SAAB's konstruktionshold frem til den særprægede dobbelt-delta vinge, og for at prøve denne ved lave hastigheder byggede man forsøgsflyet SAAB-210 »Lil-Draken« med en Armstrong Siddeley Adder jetmotor på 1.050 lbs. s. t. Den fløj første gang 21. januar 1952. Flyveprøverne bekræftede aerodynamikernes teorier og vindtunnelforsøg, og i august 1953 fik SAAB en kontrakt på tre prototyper og tre forseriefly foruden en komplet næsesektion til en to-sædet træner. Konstruktionsarbejdet havde allerede været i gang i over et år, og den 25. oktober 1955 foretog prototypen sin første flyvning. De tre prototyper havde engelsk-byggede Rolls-Royce Avon 200 Series motorer, men forserieflyene og serieflyene har motorer, bygget på licens af Svenska Flygmotor AB i Trollhättan.

J 35A med motor af typen RM6B (svensk-bygget Avon 200) på 11.000 lbs. uden og 14.400 lbs. s. t. med efterbrænder gik i tjeneste ved F 13 i Norrköping i marts 1960. En forlænget bagkrop med to små halehjul blev indført samme år. For-



Draken SK 35 C

målet var at lette den aerodynamiske bremsning under landing. De fleste J 35A blev ombygget til J 35C, nogle til Sk 35C.

J 35B, der gik i tjeneste i 1961, svarer stort set til J 35A, men har SAAB S 7 collision-course fire control system og elektronisk udstyr konstrueret specielt til integration med Sveriges halvautomatiske kontrol- og varslingsystem STRIL 60.

Sk 35C fløj første gang i 1959 og er en tosædet træningsudgave uden radar. Forkroppen er forlænget, og de to piloter sidder i tandem med instruktøren lidt højere, så han kan se bedre fremefter. Sk 35C er i tjeneste ved TIS, typinflygningsskolan, der er baseret i Uppsala.

J 35D, almindeligvis kaldet David efter det svenske fonetiske alfabet, har RM6C motor (licensbygget Avon 300) på 17.650 lbs s. t. og SAAB FH5 autopilot i stedet for Lear autopiloten i de tidligere versioner. Den kraftigere motor sætter hastigheden op til lidt over Mach 2, men har også krævet en vis omkonstruktion og forlængelse af luftindtagene. Denne version gik i tjeneste i efteråret 1962.

S 35E er en rekognosceringsudgave, baseret på J 35D, og udstyret med syv kameraer i en modificeret næse. Den har raketassisteret ejektorsæde og gik i tjeneste i slutningen af 1965.

J 35F er den nuværende produktionsudgave til Flygvapnet. Den har modificeret ildledningssystem af typen SAAB S7B og er normalt bevæbnet med to SAAB-byggede Hughes Falcon HM-55 radarstyrede missiler og to do. Falcon HM-58 infrarød-følsomme missiler, mens kanonbevæbningen er reduceret fra to til en 30 mm Aden maskinkanon. Der er bestilt flere hundrede af denne version, der fortsætter i produktion til 1970.

SAAB-35X versionen til Danmark

Flygvapnet anvender først og fremmest Draken som interceptor, men den kan også anvendes som jagerbomber, idet der er 11 ophængningspunkter til udvendig last, tre til 110 kg og et til 500 kg under hver vinge samt tre til 500 kg under kroppen. På disse kan ophænges en række forskellige bevæbnings- og brændstoftankalternativer, f. eks. 12 stk. Bofors 13,5 cm luft-til-jord raketter, to beholdere med ustyrede 7,5 cm luft-til-luft raketter, to eller fire Sidewinder styrede missiler eller fire stk. 500 kg bomber. Med eksport for øje har man udviklet en decideret jagerbomber uden den komplicerede og kostbare elektronik, der kendetegner altvejsjagere. Den betegnes SAAB-35X hvor X'et naturligvis står for eksport, og det er



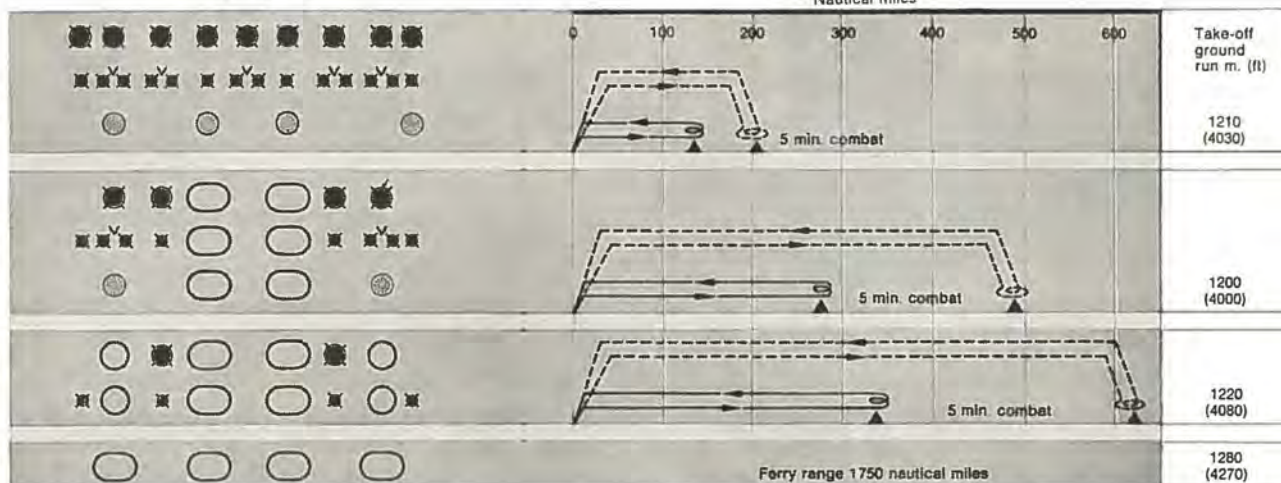
Ophængningspunkter 35 x

denne version, der er bestilt til Danmark. SAAB-35X har ni udvendige ophængningspunkter, to til 500 kg og et til 1000 kg under hver vinge samt tre til 1000 kg under kroppen. Den indvendige tankkapacitet er noget større end på J 35F, som versionen i øvrigt svarer til, og er på godt 4.000 l, men desuden kan der medføres fire droptanke, hver på 1.275 l, således at den samlede brændstoftkapacitet bliver 9.000 l (2.400 U.S.gallons).



COMBAT RADIUS

Nautical miles



Bevæbningsalternativer SAAB 35 x

- (1) Ingen droptanke, 1000 lb bomber el. 500 lb bomber el. raketholdere
- (2) 2 1285 l droptanke, « « «
- (3) 4 droptanke (1275 + 500), 1000 lb bomber el. 500 lb. bomber
- (4) 4 1275 l droptanke

Den specielle danske udgave af SAAB-35X vil blive ændret, så den svarer til NATO standard med hensyn til fueling points, suspension locks, starter connections og lignende, ligesom pylons og brændstoftanke vil være standard NATO modeller. Derimod bibeholder man det svenske ejektorsæde, der er konstrueret af SAAB, mens man jo ellers udelukkende anvender Martin-Baker sæder i Danmark.

Der er som bekendt planer om at udskifte RF-84F'erne med en fotorekognosceringsversion af SAAB-35X, men da vore tre jagerbombereskadriller ikke er oppe på fuld styrke, vil de første 20 Draken blive jagerbombere, og så vil enten ESK 725, 727 eller 730 blive nyudrustet, og F-100 flyene fordelt mellem de to andre eskadriller. Desuden skal der leveres tre tosædede SAAB-35X der i modsætning til Flygvapnets Sk35C er bevæbnet, nemlig med en 30 mm Aden maskinkanon, og har samme muligheder for at medføre udvendig last. De første fly leveres om ca. to år, i forsommeren 1970, men forinden vil danske piloter blive omskolet på Draken hos Flygvapnet. Det bliver dog ikke alle eskadrillens piloter, kun de nødvendige instruktører, der så vil omskole de øvrige piloter i Danmark, når vi har fået vore egne fly.

Om den planlagte rekognosceringsudgave af SAAB-35X, som formentlig går i tjeneste ved

ESK 729 i 1971, foreligger der ikke særlige oplysninger, udover at den kan leveres med kame-rainstallation i næsen som på S-35E eller med særlig kamerapod.

Endnu foreligger der ikke en specifikation over data og præstationer for SAAB-35X, men den vil næppe afvige ret meget fra følgende for J-35D:

Dimensioner og vægte

Spændvidde	9,40 m	30 ft.10 in.
Længde	15,35 m	50 ft. 4 in.
Højde	3,89 m	12 ft. 9 in.
Vingearreal	49,2 m ²	529,6 sq. ft
Startvægt, ren	10.220 kg	22.530 lb.
Startvægt med to 1000 lb. bomber og to droptanke	12.270 kg	27.050 lb.
Normal landingsvægt	8.420 kg	18.560 lb.

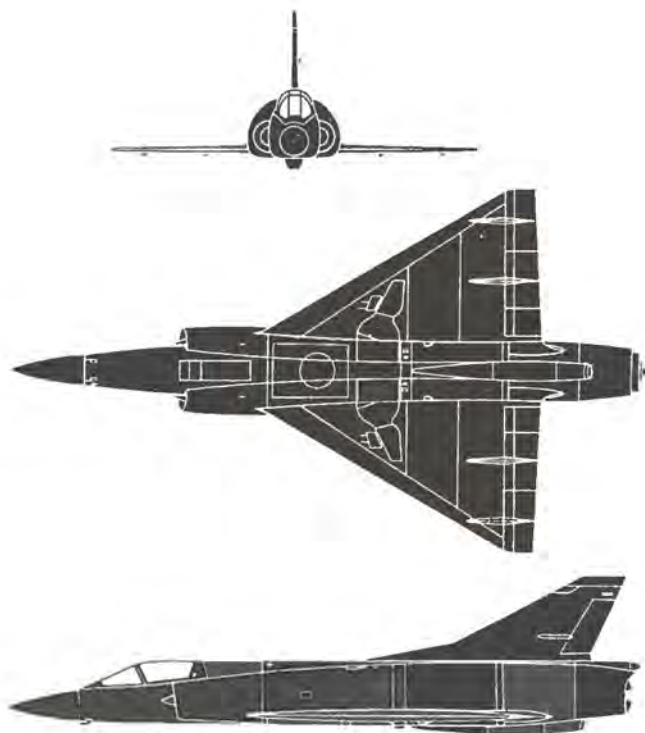
Præstationer

ved A 10.220 kg fuldvægt
og B 12.270 kg fuldvægt:

- Max. vandret hastighed med efterbrænder
 - A Mach 2
 - B Mach 1,4

Stigehastighed ved havoverfladen med efterbrænder

- A 12.000 m/min. (39.510 ft./min)
- B 8.800 m/min. (29.130 ft./min)



Stigetid til 11.000 m (36.100 ft.) med efterbrænder

A 2,5 min.

B 3,5 min.

Stigetid til 20.000 m (65.600 ft.) med efterbrænder

A 5,8 min.

Startløb med efterbrænder

A 460 m (1.510 ft.)

B 650 m (2.130 ft.)

Startstrækning til 15 m (50 ft.) med efterbrænder

A 815 m (2.670 ft.)

B 1.090 m (3.580 ft.)

Landingsafløb ved normal landingsvægt
510 m (1.670 ft.)

Aktionsradius (high-low-high)

A 564 km (304 n. m.)

B 720 km (389 n. m.)

Hans Kofoed.

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 75, København F.

Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

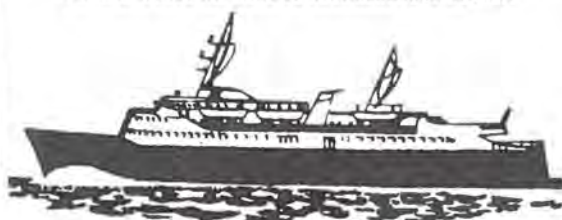
SCHWEIZER BAGERIET

Bispegade 98 - Hjørring

Telf. 0891 - 1508

SKAGERAK-EXPRESSEN

Passager-, bil- og jernbanefærge - daglig forbindelse hele året.
Samtrafik med nordiske og kontinentale jernbaner.



M/F »CHRISTIAN IV«

Bygget 1968, 800 pass., 15 jernbanevogne, 140 biler.

DANMARK-NORGE

Hirtshals-Kristiansand

Daglig hele året

Hirtshals-Arendal

Sommerrute

KUN

4 1/4

TIME

1/5 Kristiansands Dampskipsselskap

Vestre Strandgatan 42, Kristiansand S., Norge

Tlf. 26500 . Telex 1969 . Telegr. adr. »Norgesruten«

Kontor i Hirtshals, Danmark:

Norgesruten, Dansk-Norsk Shipping 1/5

Tlf. 94 19 66 . Telex 9798 . Telegr. adr. »Norgesruten«

Meddelelser fra organisationen!

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

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.

Telefonnumre: (01) 89 07 61, lokal 168

Gironummer:

Organisation 67005

»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag

0800—1500.

Forretningsfører: Fru J. E. Nielsen.

Resultatet af HAWK-skydningerne i USA jan 1968

Luftværnsgruppens skydninger med HAWK-raketter på Mc. Gregor Range i New Mexico forløb, som de skulle og plejede, nemlig godt; men det var også det eneste normale ved turen.

De fire dages flyvning over Island, Canada og Nordamerika på denne årstid i ikke-trykkabiner er alt andet end en luksus. Temperaturen nåede ned på -35 — -40° , og tilsat en kraftig blæst virkede det ret så koldt. Det bevirkede da også, at en del af personellet fik frostskeer i ansigtet af blot en kort spadseretur på nogle få hundrede meter (Messe—kvarterbygning). Ingen havde dog samme uheld, som overgik en skoledreng på basen i Labrador: Han tabte det ene øre, medens han ventede på bussen. Det værste var vel nok, at vore luftfartøjer havde en udpræget tendens til at tabe varmen, således at sne, der blev slæbt med ind på gulvet i maskinen om morgenen, stadig lå der, når vi forlod maskinen om aftenen; en kold fornøjelse for os, der var klædt på til det varme, solbeskinne El Paso område i Texas. Også her var alt unormalt med frost, sne og islag, og vi oplevede det særsyn ikke at se solen i 4 dage.

Men tilbage til skydningerne.

Den 10/1 havde ESK 544 under MJ P. R. Christensens ledelse afskudt 2 fuldtreffere og opnået 91,1 % af de mulige 1950 points, medens MJ A. T. Bruhns ESK 541 dagen efter præsterede 92,5 % og ligeledes 2 fuldtreffere.

Ugen efter, den 17/1 klarede ESK 542 under MJ K. L. Mogensens ledelse også 2 fuldtreffere, men løb under de indledende afprøvninger ind i en del misforståelser og meningsløse fejl, der bevirkede, at ESK måtte nøjes

med 81,5 %. Resultatet er ikke endeligt, da vi har en skriftlig protest til behandling hos de amerikanske myndigheder. Der er overvejende sandsynlighed for, at ESK 542 vil blive hævet ca. 4 %, medens de sidste manglende 15 % må ESK selv tage ansvaret for.

Samme dag blev MJ T. Christiansens ESK 543 fra Stevns, flyvevåbenmester ved at opnå 94,7 %, men kun den ene raket var en fuldtrefter.

Det er dog værd at bemærke, at det danske hold havde gjort opmærksom på, at målinger på den sidste raket viste, at den lå helt ude i kanten af toleranceområdet, og man var helst fri for at afskyde den. Det amerikanske hold fastholdt deres godkendelse af raketten. Vi fik ret. Ved afskydningen fik den ikke låst sig fast på målet, men forsvandt op i den blå luft.

Gennemsnittet uden den forventede justering af ESK 542 blev 89,92 %, eller det indtil nu bedste (de to tidligere gange gav også over 89 %, så det er ikke de store udsving, der præger eskadrillerne).

Det havde været rart, om den magiske grænse på 90 % var blevet overskredet.

Inden ovenstående nåede at komme i bladet, indløb de endelige og justerede resultater fra MAAG; resultatet blev:

ESK 541 fik 92,46 %,
ESK 542 fik 82,76 %,
ESK 543 fik 94,66 % og
ESK 544 fik 92,61 %,

således at det endelige gennemsnit blev 90,62 %, hvilket er det bedste resultat, vi endnu har opnået under HAWK-skydninger.

Med disse skydninger skulle det nu være definitivt slut med skydninger i USA. Det har været sagt mange gange tidligere,

men nu har de nye anlæg på Kreta været i brug i ca. 1 måned, og de planlagte skydninger er blevet afviklet på tilfredsstillende måde.

En epoke er slut, en epoke, der trods alle besværligheder vil blive savnet af det berørte personale, måske med undtagelse af C-54 besætningerne, der bestemt ikke har haft de bedste vilkår at arbejde under, men som troligt år efter år har fløjet os frem og tilbage. På Luftværnsgruppens vegne vil jeg gerne her sige besætningerne tak for vel udført arbejde. Vi er klar til at prøve lykken igen på Kreta.

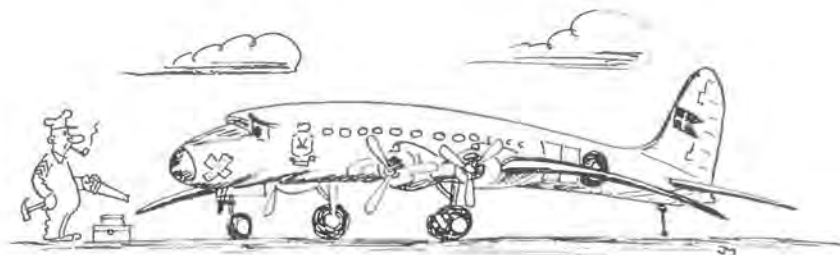
Jeg håber derfor, at nedenstående indlæg, som jeg fandt i en gammel »afdelingsavis« fra den gang, Luftværnsgruppen var 10. Luftværnsafdeling, og Combi- og VIP-maskiner ikke rigtigt var trængt igennem, kun vil blive opfattet som det, det er eller var, nemlig en spøgefuld beretning om en transport af 10. Luftværnsafdelings forkommando fra Værløse til El Paso.

»Forflytning af 10. Luftværnsafdelings forkommando fra Værløse til El Paso i året 1962 ved Flyvevåbnets foranstaltning

Strækningen mellem den gamle og nye verden kan tilbagelægges på flere måder. Nogle foretrækker jet-linerens hurtighed, andre atlantehavsbådens vuggende komfort.

Adskillige raketsoldater har måttet foretrække et specielt transportmiddel, Flyvevåbnets C-54-cargo, der kan indrettes efter det gamle godsvognsprincip: 8 heste eller 40 soldater.

De våbenfæller, der har prøvet 4-døgnturen Værløse—El Paso i denne flyvende godsvogn, kan godt blade videre til dette håndskrifts næste lodige artikel,



hvis en sådan forekommer, men den læser, der ikke har indlemmet denne særprægede rejseoplevelse i mindernes skatkammer, bør erfare nogle træk om turen.



Der er ikke megen fjernsynsvirak om trafikken på Værlose. Det er til at bære, også af toldmæssige årsager, og jordmekanikerens bemærkning om, at maskinen forhåbentlig kan klare også denne tur, inden han bliver nødt til at give den et ordentligt eftersyn, er kun et eksempel på dette værns særlige jargon. Efter endnu en gang at have sikret sig, at forsikringen er i orden, entres maskinen med tilkæmpet sindsro.

Flyet er opdelt i cockpit, køje- og kuffertrum (for besætningen), lastrum samt toilettet, der netop kan rumme en 10-mandsbeholder og et par barnesko, ligesom en dværg sagtens kan stå oprejst.

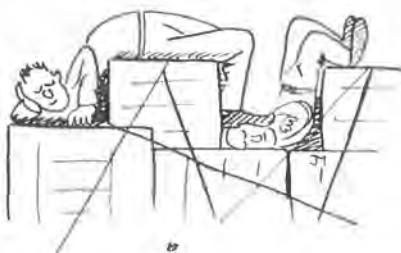
Godsrummet er i turens anledning langs siderne forsynet med sygebåre, der giver rigelig plads til, at hver af de 50 mand kan få anbragt $\frac{3}{4}$ af sin bagdel på den ham tilmålte plads. En stor del af gulvarealet optages af store kasser, der siges at indeholde besætningens redningsudstyr.

Uden moderne bekvemmeligheder er rummet ikke. Et klimaanlæg kan udsende enten isnende polarkulde eller overophedet ørkenluft. Det er bedst, når det ikke anvendes.

De 4 hop med mellemfaldende nødlandinger på Island, Goose Bay i Labrador og en midt-

amerikansk by tilbringes i en vis fordragelighed, efter at alle har vænnet sig til at blunde i hidtil ukendte stillinger, der afslører menneskelegemets ubegrænsede sammenbkningsmuligheder.

Tolerance udvises i forbløffende udstrækning, men forventes gengældt. Den drønner, der lader et fyldt kaffebæger henstå ubevogtet, får kun sine åndsever og afstamning defineret, hvis indholdet udslynges over fodhøjde. Den toiletsøgende, der alligevel får sparket til kufferten, hvorpå et enerverende spil kort foregår, incasserer højst et sæt militære udtryk, der ellers kun forekommer i litteraturen, og den broder, hvis selvbeherskelse synes tidsbegrænset, får i betimelig tid af begge sidemænd overrakt en pose for det tilfælde, at det uundgåelige skulle indtræffe.



Flyveturens små tilskikkelers charme overskygges aldeles af de hændelser, der indtræffer, når maskinen på jorden skal have materialetrætheden ud af kroppen.

Tanken om at promenerer i uniform på gaderne i en nordisk hovedstad forekommer ikke vanvittig, men dens udførelse er ikke uden risiko i Reykjavik. At bilerne oftest kører i venstre side og med en fart, der er karakteristisk for stjålne vogne, må være indøvet af andre grunde end hensynet til os. (At et fredeligt boblende vandhul i lavamarken tidligere og uden varsel havde udspytet en 20 m høj, skoldhed vandstråle, der fordelte sig som øsregn over benovede

danskere, var næppe heller specielt arrangeret).

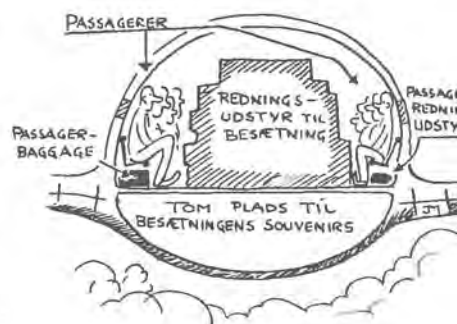
Men jeg spekulerer stadig på, hvordan tilråbet »Kasket-Karl« skal opfattes, hvad ordet bønder betyder på islandsk, og hvorfor improviserede ungdomskor indbød os til at bese havnebassinerne. Iøvrigt er jeg kommet til den konklusion, at de meget omtalte islandske håndskrifter — alt taget i betragtning — ikke skal udleveres.



Den canadisk/amerikanske flybase Goose Bay er en enorm rydning i nåleskovsødet, hvori man har spredt nogle hundrede bygninger, der forekommer i 6 prototyper. En type 5a-bygning indeholder heldigvis en overdådig messe og en bar med overkommeligt prisniveau.

At være sygeplejerske her må være lykkeland for en kvinde, der værdsætter ridderlighed og den slags. Ved afrejsen er man glad for, at man hjemme højst kan fjernes 8 timers togrejse fra den mere udifferentierede civilisation.

I transportplanen er for god ordens skyld anført navnet på en midtamerikansk lokalitet, hvor overnatning skal finde sted, men det sker, at man kommer til en helt anden by, f. eks. på grund af en løbsk tyfon. På det tilfældigt valgte, men udmærkede hotel vækker de uvante og krøllede uniformer opsigt.





Lokale reportere og TV-folk får ekspres sammenflikket en farvet historie om verdens bedste NIKE-soldater fra den vestlige kulturs vugge og med den

eminente hovedstad Tivoli.

Uden at være anmassende kan man spare sine dyrebare dollars og alligevel få et fuldgyldigt indtryk af stedets natteliv og befolkningens sæder, når man på dansegulvet og ved baren endnu en gang får kortlagt nationale forskelle.

Det falder mange svært at sove på fremmede steder, og ved ankomsten til El Paso er man glad for igen at kunne indrette sig med fast grund under fødderne, men tilbageturens strabadser imødeses med forventning.

Jo, det skal ikke nægtes, at jet'en har eksprestogsfordele, og

at måneskin på Atlanten har sin poesi, men for den, der har et opladt sind samt sans for tilværelsens underfundigheder, er turen med Flyvevåbnets bumletog sandelig ikke uden sprælske momenter.

(Navnet tilbageholdt på redaktionen).«

K. W. H.

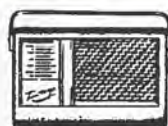


Der er et Hellesens batteri til ethvert formål

- og hvert eneste Hellesens batteri betyder TIGERSTYRKE - til transistorradioer, belysning, blitz, legetøj, motordrevne filmkameraer og meget andet.

Fra Pol til Pol har man tillid til de velkendte Hellesens batterier med den

uovertrufne ydeevne og ekstra lange levetid.



Transistorradio



Filmkameraer



Lygter



Barbermaskiner



Legetøj



Blitz



JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S

HORSENS . TELEFON 2 48 11

„ENHEDSFORSVAR”



Forslag til fælles uniform for det canadiske forsvar. Huemærket angiver tjenestegrenen — højere officerer har dog samme huemærke. Uniformen er mørkegrøn med forgyldte knapper.

Et mærkeligt militært eksperiment foregår i Canada. Landets krigsmagt er udsat for en gennemgribende forvandling.

Endemålet for denne er en enhedsforsvarsorganisation bestående af en enkelt forsvarsgren («a single service»), der fremkommer gennem en fuldstændig sammensmeltning af søværnet, hæren og flyvevåbnet.

Om denne radikale rationaliseringsproces er der skrevet en hel del, først og fremmest i den engelsksprogede verden. I »Adelphi Papers« — en periodisk publikation, udgivet af »Institute for

Strategic Studies« i London — publiceredes i juli 1967 et studie med titlen »A Single Service«.

Forfatteren Michael E. Sherman, der er canadisk sikkerhedspolitisk forsker og for tiden tilknyttet »Hudson Institute« i New York, fremlægger i studiet en objektiv, veldokumenteret redegørelse for, hvad han kalder »Canada's military revolution«.

Överste Niels Lund har i det svenske Officers Förbunds Bladet nr. 2/1968 gengivet noget af det væsentligste i Shermans fremstilling.

I 1962 fandt en statslig organisationskomité, at den canadiske krigsmagt var ved at opsluges af sit eget bureaukrati

At opsluges af bureaukrati

Den gnist, som startede den gennemgribende reorganisation, var den betænkning — *»the Glassco Report«* — som blev afgivet i 1962 af en komité, »a Royal Commission«, som var nedsat for at udrede visse statslige organisationsspørgsmål.

Ifølge denne rapport var den canadiske krigsmagt ved at *opsluges af sit eget bureaukrati*.

Endvidere var de faste omkostninger, som for størstedelen udgjordes af personellets lønninger, i færd med at *sluge hele forsvarsbudgettet*. En stadig mindre og mindre del af dette budget kunne afsættes til *nyanskaffelse af våben* og andet krigsmateriel. I året 1954 havde ikke mindre end 42,4 % af budgettet kunnet afsættes til sådanne nyanskaffelser. Denne høje procentdel var imidlertid siden stadig blevet formindsket år for år. Komiteen beregnede, at procenttallet år 1964 ville være nede på kun 13,6 (I anledning af denne dystre prognose erklærede den i 1963 tiltrådte liberale forsvarsminister *Paul Hellyer*: »Hvis denne tendens ikke brydes, står vi i løbet af nogle få år helt uden moderne bevæbning«).

Komiteen fremførte endvidere, at Canadas stridskræfter efter al sandsynlighed også i fremtiden vil indgå som »task forces« (alsidigt sammensatte operative enheder) i multinationale højere enheder, enten i en alliance (NATO) eller i en international organisation (FN). De tre forsvarsgrene har bl. a. herigennem mere og mere fået karakter af støtteformationer (»organizations of support«). De har ikke længere nogen operative funktioner at opfylde.

I mange tilfælde har desuden systemet med tre forsvarsgrene ført til »duplication« eller »triPLICATION« inden for et flertal af tjenesteområder som forskning og udvikling, forsyningstjeneste, efterretningstjeneste, udadrettet information, rekuttering og kasse- og regnskabsvæsen. Til sådanne formål er det uøkonomisk at arbejde med tre separate forsvarsgrene.

Lammende forsvarsgrensrivalisering

Endelig har rivaliseringen mellem de tre forsvarsgrene bestandigt gjort sig gældende på lammende måde inden for mange områder — ikke mindst i krigsmagtens højeste ledelse »the Chiefs of Staff Committee«. Der fandtes ingen øverstkommanderende, som havde afgørende stemmeret. Dette var ulykkeligt — fremfor alt med hensyn til uddannelse og operativ planlægning. De tre forsvarsgrenschefer udgjorde hver for sig »strong centers

of power«. De havde hver for sig direkte adgang til forsvarsministeren.

Komiteens almindelige anbefaling gik ud på, at »integration« i påkommende tilfælde skulle træde i stedet for den hidtil fungerende »cooperation«. I militærledelsen burde oprettes »a single executive authority«. Denne forsvarschef skulle være overordnet de tre forsvarsgrenschefer og benævnes »Chief of Canadian Defence Staffs«. Komiteen foreslog imidlertid ikke — hvilket er værd at bemærke — indførelsen af »a single service«, et enhedsværn. Ej heller foreslog man, at de tre forsvarsgrenschefer skulle afskaffes. Man mente nemlig, at uddannelse, organisation og udrustning af marine-, hær- og flyverenheder almindeligvis indebærer så store uligheder, at det var nødvendigt at bibeholde systemet med tre forsvarsgrene — i det mindste indtil videre.

Den liberale regering under *Lester Pearson*, som i 1963 havde overtaget styret efter de konservative, mente imidlertid, at komiteen ikke var tilstrækkeligt radikal i sine anbefalinger. Den drivende kraft for en gennemgribende militær omorganisation var — og er fortsat — den heri nys omtalte forsvarsminister *Paul Hellyer*.

Et enhedsværn

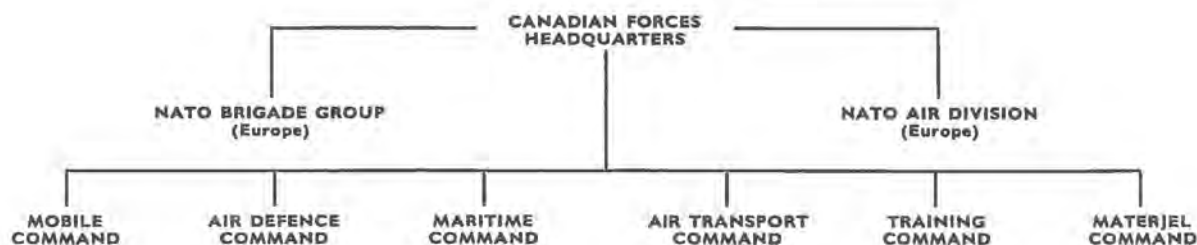
I marts 1964 udgav så regeringen en hvidbog om forsvaret, i hvilken man forklarede, at der kun fandtes én antagelig løsning af krigsmagtsproblemet: *sammensmeltning af samtlige væbnede styrker til en enkelt forsvarsgren* under kommando af en forsvarschef, som til sin hjælp skulle have en forsvarsstab.

Kort derefter foreslog regeringen i konsekvens heraf en ændring i »the National Defence Act«, hvorefter værnschefstillingerne skulle nedlægges. De tre forsvarsgrene bibeholdtes dog indtil videre — men uden værnschefer.

Parlamentet vedtog uden alvorligere modstand regeringens forslag. Denne opmuntredes heraf til at fortsætte ad den vej, man nu var slået ind på.

I juni 1965 kundgjordes den ventede reorganisering af de højere militære stabe (»the command centres«) og disses kommandoområder. Man havde hermed tillempet det såkaldte funktionelle princip.

Et vigtigt motiv for denne integration af forsvarets øverste ledelse var, at man herigennem skulle kunne tynde ud, dvs. rationalisere, krigsmagtens »overbygning«. Dette skulle så medføre besparelser, som kunne anvendes til nyanskaffelse af våben og andet krigsmateriel.



Det første af disse to mål synes man at have opnået. I året 1964 udgjorde den totale personelstyrke ved de tre forsvarsgrensledelser 3179 militære og 3293 civile, ialt 6472 ansatte. I 1967 var disse tal formindsket til 2367 militære og 2120 civile, sammenlagt 4487 ansatte.

Er så den procentvise andel af forsvarsbudgettet, som er afsat til nyanskaffelse af våben og andet krigsmateriel, steget i samme takt, som man har haft held til at bortrationalisere personel i de højere stabe? I denne henseende er statistikken

sværere at tyde. Regeringens nuværende målsætning på dette punkt er, at mindst 25 % af forsvarsbudgettet skal kunne afsættes til nyanskaffelser af våben og andet krigsmateriel. Dette mål turde dog kun delvis være nået.

I efteråret 1966 fremlagde sluttelig forsvarsministeret i parlamentet et forslag, som indebar gennemførelsen af sidste etape i den store forvandlingsproces: afskaffelsen af de tre forsvarsgrene og deres erstatning med »a single armed service for Canada«.

Den 25. april 1967 afskaffede Canada de tre forsvarsgrene, som erstattedes af »a single armed service of Canada«

Regeringen gik her frem med stor hast, altfor stor i manges øjne. Parlamentet bifaldt imidlertid også dette forslag. Således blev Canada den 25. april 1967 »the first advanced nation to abolish the Army-Navy-Airforce pattern of military organization and replace it with a single armed service«.

Den militærpolitiske og strategiske doktrin, som ligger til grund for det radikale organisationseksperiment, har blandt andet fundet udtryk i, at regeringen lige siden sin magtovertagelse har stræbt efter at oprette »a brushfireforce«, »a mobile command« samt efter til dette formål at anskaffe et nyt fly, anvendeligt til taktisk støtte for land- og søstridskræfter.

Derimod har regeringen ikke vedtaget nogen planer om at erstatte de kærnevåbenbærende CF-104 fly, som for tiden er tildelt en »strike-role« i NATOs Europa-forsvar, men som så småt er ved at falde for aldersgrænsen.

Ledestjernen for forsvarsministerens handlinger synes at være hans opfattelse af, at Canadas militære rolle i fremtiden så godt som udelukkende skulle gennemføres som »combined operations«, dvs. operationer under samvirken af enheder fra forskellige forsvarsgrene.

Oppositionen finder organisationen for yderligtgående

Oppositionen hævder imidlertid, at ikke engang en sådan begrænset, »specialiseret« målsætning

kræver en så yderligtgående militær organisation som den, man nu er i færd med at oprette. Selv om tyngdepunktet lægges på kombinerede operationer, vil der altid forekomme en hel del forskellige »combat functions«, som ikke har noget tilfælles med hinanden. Således har f. eks. antiubådsoperationer intet at gøre med fredsbevarende operationer i FN's tjeneste. Ikke engang for en effektiv gennemførelse af kombinerede operationer er det nødvendigt at udjævne grænserne mellem de tre traditionelle forsvarsgrene. Fremgangen for disse kombinerede operationer er alligevel garanteret, så langt dette nu er muligt gennem den allerede indførte funktionelle kommandostruktur.

Det synes som om regeringen selv har indset det bærende i disse modargumenter. Den har nemlig på det sidste ved forsvaret for forslaget om »a single service« lagt mindre betoning end tidligere på »combat requirements« for i stedet at koncentrere sig om det såkaldte loyalitetsaspekt.

Forsvarsministeren hævder således, at loyaliteten mod troppeenheden og forsvarsgrenen nu må erstattes af loyaliteten mod forsvaret som en helhed: »Only through one force with one name, common uniform and common rank designations could there arise the total family loyalty, which is the goal«.

Det er inden for Marinen, som måske er mere traditionshævdende end øvrige forsvarsgrene, at

man finder den stærkeste modstand mod regeringens »enhedsforsvar«. Således skriver en admiral og tidligere marinechef: »Gennem nedrivning af de traditionelle forsvarsgrenes struktur risikerer man at tilintetgøre det psykologiske grundlag for alt militært liv i vort land«.

Givetvis skaber denne radikale rationalisering mange psykologiske problemer. Ved at integrere de højere stabe har man allerede udryddet de væsentligste ulemper ved forsvarsgrensrivaliseringen. At udstrække integrationen længere ned til troppeenhederne er ikke blot unødvendigt, men sandsynligvis endog nedbrydende for det mititære personels arbejdsglæde, trivsel og moral.

Hvad Canada angår, samvirker et flertal af specielle omstændigheder — først og fremmest geopolitiske — for at skabe et klima, som muligvis kan tillade en regering at begive sig ind på et revolutionerende militært eksperiment af denne størrelsesorden.

De fleste andre nationer befinder sig ikke i en lignende gunstig situation. For øvrigt turde man ikke i noget andet udviklet land overveje en så dybtgående omorganisering af de væbnede styrker. I disse lande fremstår ganske enkelt de tre traditionelle forsvarsgrene som nødvendige organisationsformer.

I Storbritannien for at tage et eksempel, er man gået langt for at integrere forsvarets højeste politiske og militære ledelsesorgan. Man har dog samtidig betonet, at de tre forsvarsgrene — selv om de er blevet mere og mere afhængige af hinanden, »interdependent« — alligevel må bibeholde »their separate identities«.

I hvidbogen af 1963 erklærer således den britiske regering: »Alle erfaringer viser, at den fighting spirit, som den enkelte lægger for dagen, i stor udstrækning grunder sig i hans loyalitet mod skibet, regimentet eller eskadrillen. Enhedens traditioner og de udmærkelser, den har opnået for bedrifter på slagmarken, er af udslagsgivende betydning for troppernes moral og kampduelighed«.

Såvidt Michael E. Sherman.

Enhedsforsvaret har længe haft fortalere

Tanken om et »enhedsforsvar« har længe haft fortalere i Canada. Allerede i 1958 publicerede »Canadian Army Journal« et i visse henseender mærkeligt kampskrift af den canadiske major W.

H. Pope, som energisk forudsagde en sammen-smeltning af marinen, hæren og flyvevåbnet til en enkelt »forsvarsgren«.

Det forekommer imidlertid paradoksalt nok som om Pope's for den tid avancerede argumentation er indhentet af udviklingen og delvis har tabt i værdi. Han regnede med — for her blot at anføre et eksempel — at det bemandede flys tid var omme. Således er det jo ingenlunde gået. I dag er tværtimod jager- og bombeenheder højaktuelle alternativer eller supplement til robotvåbensystemerne.

Til dagens canadiske reorganisering turde de økonomiske faktorer have været stærkt befordrende. En ganske stærk opinion har i de senere år gjort gældende, at skatteborgeren ikke har fået rimelig valuta — i forsvarseffektivitet — for sine penge. Af politiske grunde synes det urealistisk at regne med nogen væsentlig, reel forøgelse af forsvarsbudgettet. Ej heller er det tænkeligt, at Canada skulle overgå fra frivillige til værnepligtsystem.

Canada vil imidlertid ikke unddrage sig sine forpligtelser over for USA, med hvilket det deler ansvaret for det nordamerikanske kontinents tryk, samt over for NATO og FN. Derfor har man besluttet sig til at gøre eksperimentet med overgang til »enhedsforsvar«. Man håber med denne radikale rationalisering at kunne opnå bedre balance mellem forsvarsomkostninger og forsvarseffekt.

Udover de økonomiske bevæggrunde taler — som det tidligere er antydnet — også militære og psykologiske motiver for reformen.

Uden her at gå ind på rigtigheden af disse argumenter vil vi kun konstatere, at Canadas parlament i princippet har godtaget ideen om et enhedsforsvar. Det store spørgsmål er imidlertid: Hvordan skal denne tanke omsættes i »praksis?« Hvor langt ned kan man drive integrationen? (I Canada anvendes i denne sammenhæng endog vendingen »unification«). Dette er et intrigant spørgsmål af interesse også for andre lande. Jeg har for min del svært ved at forestille mig strukturen af en krigsmagt, som består af en enkelt forsvarsgren — »a single service«.

Det skal blive interessant at se, hvorledes sidste fase af det canadiske eksperiment gennemføres, og hvordan slutproduktet kommer til at tage sig ud.

Ovennævnte artikel må forekomme danske læsere særdeles interessant i betragtning af såvel den tidligere som den nuværende forsvarsministers bestræbelser for rationalisering af vort forsvar, hvorunder også enhedsværnstanken har været fremme. For ganske nylig har, som det er fremgået af dagspressen, forsvarschefen og forsvarsstyrelsen fået til opgave at analysere mulighederne i retning af oprettelse af et dansk enhedsværn. — Spændende perspektiver, som må kunne medføre store personelbesparelser og sandsynligvis en voksende investeringsmulighed på materiel siden.

Se også »Flyvevåbnet 7-8/63.

— D —

OFO- ORIENTERING ☆ ☆ ☆

OFO afholdt *ordinært repræsentantskabsmøde den 9 apr.*, hvorunder det bl. a. kom til en længere drøftelse af de på daværende tidspunkt foreliggende ret sparsomme oplysninger vedrørende de kommende forhandlinger om tjenestemandskommissionens udkast til ny tjenestemandsløvslov.

Det besluttedes at indkalde til *ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 19 apr.* forud for møderne i FDL og Samrådet til behandling af sagen. I mellemtiden lykkedes det bestyrelsen brudstykkevis og ved flittig brug af påskedagene at forsyne repræsentanterne med yderligere oplysninger, efterhånden som tjenestemandskommissionens forhandlinger skred frem og delbetænkningerne forelå.

I lokalafdelingerne afholdtes de vel nok bedst besøgte møder i OFO's eksistensperiode med sagen som eneste punkt på programmet, alle resulterende i en afvisning af forhandlingsudkastet, en linje som enstemmigt blev fulgt af det samlede repræsentantskab, som vedtog følgende *resolution*:

- »1. Repræsentantskabet må på baggrund af det i sin tid fastsatte kommissorium for »Tjenestemandskommissionen af 1965« samt den senere tilføjelse vedrørende lønnings- og klassificeringsspørgsmål og den på dette grundlag udskudte normering udtrykke sin forundring over den hast, hvormed betænkningen vedrørende hele tjenestemandsskiftet — på det nu foreliggende og særdeles ufuldstændige grundlag — søges gennemført. Når dertil kommer, at adskillige af de væsentlige problemer — herunder cheflønningsproblemer — ikke ses at være løst eller forsøgt løst i henhold til det foreliggende materiale, må repræsentantskabet nødvendigvis indtage en negativ holdning overfor forslaget. Dette på trods af den positive indstilling til og forventning ved modtagelse af betænkningens 1. del.
2. Endvidere forekommer det af lønnings- og pensionsministeren den 17 apr 1968 forelagte »diktat« aldeles uacceptabelt, i særdeleshed når muligheder for forhandlinger på enkeltområder synes udelukket.
3. Det må i denne forbindelse erindres, at det netop var staten/arbejdsgiveren, som ønskede en revision og modernisering af tjenestemandssystemet og dermed lønningsloven samt normering- og klassificeringsloven af 1958. Selv om det må erkendes, at forenkling er opnået på flere områder, er det repræsentantskabets opfattelse, at sådanne forbedringer er opnået på bekostning af en saglig og rimelig vurdering af arbejdets art og vilkår for så vidt angår bl. a. forsvarrets linieofficerer og dermed påfølgende rimelig klassificering i betænkningen.
4. Den militære tjenestes vilkår ses endvidere ikke umiddelbar sammenlignelig med f. eks. tjenesten i den øvrige akademiske lønramme indenfor andre ansættelsesområder, når sådant personel i sidstnævnte stillinger yderligere gives mulighed for bedre lønmæssigt advancement, ydelse af særligt 10 %-tillæg og oprykning i særlige tilfælde før 6 års tjeneste i den aktuelle løngrad. Der ses således på ingen måde at være skabt lighed i den akademiske lønramme. Repræsentantskabet må fastholde, at der netop gennem tiderne er motiveret for de ganske særlige forhold, som har begrundet specielle militære ydelser — også til de akademisk uddannede officerer.
5. Ud fra disse betragtninger samt de konkret foreslåede indplaceringer af akademisk uddannede officerer, der efter forslaget ikke ses at stå i rimeligt forhold til arbejds- og ansvarsområde og de pågældendes kvalifikationer for at kunne bestride disse tjenester, må OFO's repræsentantskab forkaste det forelagte betænkningensudkast.
6. Af særlige forhold i forbindelse med den foreslåede nyordning ønsker repræsentantskabet at fremhæve følgende:
 - På indeværende tidspunkt drøftes og forhandles der om gennemgribende rationaliseringer, strukturforandringer og personelændringer, hvorfor det må anses for naturligt om løsningen af disse problemer fandt sted samtidig med gennemførelsen af en tjenestemandsskiftet, idet man i modsat fald savner grundlag for at fore-

tage en helhedsvurdering af fremtidige ansættelses-, advancementsmæssige- og efterlønmæssige aspekter.

- Det forekommer særdeles uheldigt, at skulle tage stilling til et betænkningssudkast, i hvilket end ikke overgangs- og indplaceringsreglerne er endeligt færdigbehandlede, og der således ikke har kunnet meddeles nødvendige oplysninger om de administrative bestemmelser og fortolkninger, som må være en forudsætning for en saglig og konkret stillingtagen.
 - Endvidere har den gennem længere tid forhandlede og nødvendige revision af flyvertillægsordningen ikke fundet sin løsning ved det her foreliggende udkast, hvilket meget må beklages.
7. Repræsentantskabet må derfor — selv om gennemførelse af en tjenestemandreform på det tidligst mulige tidspunkt må anses for ønskelig og nødvendig — finde, at såvel tidsfaktoren som det fremlagte materiale og konsekvenserne heraf må forekomme utilstrækkeligt og utilfredsstillende for organisationens medlemmer«.

Danske Statsembedsmænds Samråd afholdt repræsentantskabsmøde den 21 apr, hvor man vedtog følgende *resolution* vedrørende udkastet til tjenestemandsløvslov:

»Repræsentantskabet for Danske Statsembedsmænds Samråd, der repræsenterer 11.000 tjenestemænd med højere uddannelse, har på repræsentantskabsmøde den 21 apr 1968 behandlet det foreliggende udkast til tjenestemandsløvslov, efter at de forud har været drøftet i underorganisationerne.

Navnlig på grund af de nedenfor nævnte forhold kan forslaget ikke godkendes af Danske Statsembedsmænds Samråd i den foreliggende form.

1. Der foreligger ikke udkast til hovedaftaler, og da hele lovkomplekset baserer sig på et aftalesystem, må sådanne være en forudsætning for vurderingen af reformudkastet. §§ 37 og 38 må tilpasses aftalesystemet. Samrådet går ud fra, at loven muliggør afslutning af mere end een hovedaftale.
2. Et så væsentligt forhold som efterlønnen kan på det foreliggende grundlag ikke bedømmes tilstrækkeligt sikkert. Som pensionsreglerne nu er udformet, vil en overenskomstansat, der

overgår til tjenestemandsansættelse, ikke være sikret ret til egenpension de første 10 år. De pågældende er derved unddraget den nødvendige tryghed og deraf følgende uafhængighed i tjenestemandsgerningen.

3. Ydelsen af personlige tillæg for at undgå lønnedgange vil blive aktuel for et væsentligt antal medlemmer af Samrådet, og de regler, der i den henseende er udformet, er uacceptable. Klassificeringen af store grupper af stillinger og af enkeltstillinger er — til dels som følge af hastværksarbejde — behæftet med fejl, som må rettes.
4. Niveauet for den fællesakademiske lønramme (løngraderne 23—27, 36—40 og 44—46 er for lavt, og de ledsagende bestemmelser til denne lønramme muliggør ikke i tilstrækkelig grad ydelse af godtgørelse for særlige ulemper og byrder. Indplaceringsreglerne stiller, som de er skitseret, de nu ansatte tjenestemænd for dårligt. Principielt bør indplacering ske efter kandidatalder.

Samrådet tilslutter sig den allerede af bestyrelsen givne afvisning af de opstillede ikrafttrædelsesregler, herunder specielt det eensidige indgreb i dyrtidsreguleringen.

Det er med dyb beklagelse, at Samrådet, der igennem år har set frem til, at de bestående fejl og mangler i den nuværende tjenestemandsløvgivning skulle blive afhjulpel, må konstatere, at det foreløbige udkast og de af regeringen tilbudte ikrafttrædelsesregler ikke opfylder de krav, der kan sikre tjenestemandssystemets beståen.

Samrådet vil være indstillet på at deltage i fortsatte forhandlinger for at nå frem til en tilfredsstillende løsning af problemerne på tjenestemandsområdet, da en sådan haster.«

Endelig vedtoges følgende *resolution om Samrådets og Akademikernes Samarbejdsudvalgs fremtid*:

»Samrådets repræsentantskab udtaler, at Samrådet og Akademikernes Samarbejdsudvalg bør samles i et fællesskab, der i lige grad og med samlet styrke kan varetage tjenestemandsansattes og overenskomstansattes interesser overfor det offentlige.

Forhandlinger om dette bør fremmes mest muligt, således at et ekstraordinært repræsentantskabsmøde snarest muligt kan tage stilling til sagen«.

-R-



Rumfart i farver

Bemandede rumskibe

Farvetavler: John W. Wood og Tony Mitchell

Tekst: Kenneth W. Gatland.

Dansk udgave: Thomas Heilmann.

Redaktion: Jørgen Lundø.

80 farvetavler og 148 sider tekst.

Pris: Indb. shirt. kr. 21,00.

Politikens Forlag.

Fra Vostok til Apollo

Dette første bind i Politikens Forlags nye serie »Rumfart i Farver« giver i tekst og illustrationer et helhedsbillede af de erfaringer, som mennesket hidtil har indhøstet under rumflyvninger, og af de betragtelige tekniske bedrifter, som erobringen af verdensrummet repræsenterer. Endvidere skitseres de nærmeste begivenheder, der ligger foran den bemandede rumfart, herunder rejsen til månen og etableringen af det første rumlaboratorium i kredsløb om jorden.

Farvetavlerne er de tilsvarende, som er anvendt i den engelske originaludgave og i de amerikanske, franske, italienske og tyske udgaver. Hovedparten af tavlerne er blevet til ved et samarbejde mellem flydesignerne *John W. Wood* og *Tony Mitchell* fra *Hawker Aircraft Ltd* og *North American Aviation's* tegnere, hvilke sidste har »rekonstrueret« den visionære serie af begivenheder fra Apollomånerejsen efter det planlagte program for denne. medens resten er baseret på farvefoto-

grafier stillet til rådighed fra officiel amerikansk og sovjetisk side.

Illustrationerne af Vostok og Mercury er blevet til efter studier af de virkelige rumskibe, medens illustrationerne af de øvrige rumskibe er udarbejdet på grundlag af detaljerede tegninger og fotografier udlånt af de firmaer, som har været beskæftiget med de pågældende projekters udvikling. Således har f. eks. *Mc. Donnell Company*, *Grumman Aircraft Corporation*, *Martin Company*, *Northrop Corporation*, *Lockheed Aircraft Corporation* og *Douglas Missile & Space Division* stillet materiale til rådighed.

Tilrettelæggelse og tekst skyldes vicepræsidenten for *British Interplanetary Society*, dr. *Kenneth W. Gatland*, der under udarbejdelsen har modtaget råd og vejledning fra *National Aeronautics and Space Administration* i Washington og fra den tilsvarende sovjetiske instans i Moskva. Den danske udgave er oversat, bearbejdet og på væsentlige punkter ajourført af civilingeniør *Thomas Heilmann*.

C. W. S. Svineslagterier $\frac{A}{S}$

HERNING OG SKJERN



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

RADIO  **PARTS** A/S
 SKT. KNUDSVEJ 13 TELEFON
 1903 KBHVN. V (01) 31 31 11

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

SPROGHØJSKOLEN

3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerger — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.

Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 286 Kalø Landbo-skole pr. Rønde.

Erik Skovmand

M. Th. Kjær



RING efter RENHED

HILLERØD
(03) 26 3131
HELSINGØR
(03) 210150

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

Mac Baren
 t o b a k k e r



Mg. 2354/52 stand by for orders ...

Kom ind - ring - eller skriv til os, vi vil meget gerne hjælpe Dem med Deres evt. radio/TV/båndopt.-problemer. Vi har en mængde tilfredse kunder såvel på FSN Skrydstrup som på andre danske flyvestationer, endvidere har vi den glæde, at en del personel fra NATO-stationer i Europa også er kunder hos os. Kommer De herved i forenden af Danmark, så kom ind og bliv selv en af vore tilfredse kunder. Vort motto er nemlig: »Kundeservice frem for alt og overalt.»



Westend
RADIO

Elmegade . Vojens . Telefon 41211



Byens førende specialforretning . 1. kl. reparationsværksted

For ædel Pønst



P. WEILE & SØN

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
 VINHANDLERE SIDEN 1822
AALBORG

Kongelunds Kroen
ved Kongelundsfortet

35 kuverter Gode parkeringsforhold

ÅBENT HELE ÅRET

Restaurant »Skærgården«

Nr. Kollund ved Herning

Telf. (07) 12 43 90

Missionshotellet »Ansgar«

Prinsensgade 14-16 - Ålborg

Telf. 3 37 33

VESTER MØLLES RESTAURANT

ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.
Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur,
da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plad -
ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og
rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for,
at De vil få en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

RESTAURANT EXPRESSO

Torvet 10 - Haderslev

EVERGREEN »SIXTI-NINE«

Jomfrustien 10 - Haderslev - Telefon (045) - 22 440



HANDELSBANKEN

- altid med i billedet

CENTRAL HOTELLET

Vesterbro

Ålborg

S.A.S. CATERING

Kastrup Lufthavn

CIMBRER AUTO A/S

Fredriksstadvej 7-9 - Ålborg

Telf. (08) 13 43 77

Body Building Club Roma

Den korrektive, individuelle gymnastik for alle.
Vægttab og vægtøgning.
Professionel instruktion - med erfaring fra USA og Sydamerika -
elter de mest moderne systemer.
Åbent hverdage 8,30-22, lørdag 8,30-18
Danasvej 32 - Telf. 21 33 67

THÜRMERS

profilslebne V. S.
præcisions-snittappe

DAMM HSS

profilslebne
produktions-snittappe

MALCUS HSS

spiralbor

Skærende argumenter fra

THÜRMER & CO. A/S

Sct. Knudsvej 41 - 1903 København V

Telefon (01) 21 27 00

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S MADEIRA

CARL JACOBSENS
VINHANDEL

INDEHAVER: EIVEN SELIGSMANN

BØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN ·
WINE FOR KINGS

TRIA '4311

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

Leverandør til militære og
maritime messer

PHILIPS

TELEKOMMUNIKATION



GÅ I BONDESTANDENS SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.30—14.30

Jonstruplejren:

onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS
SPAREKASSE

Stats- kontrolleret undervisning pr. brev



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

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

12 MAR 1970
JAGTSTATIONEN ALLE 150
517 GENTOFTE

Det danske Flyvevåben flyver



Sikorsky S-61 til sejr i en interna- tional helikop- terkonkurrence.

I konkurrence med 15 hold fra syv nationer fløj det danske flyvevåben en turbinedreven SIKORSKY S-61 til sejr i den første internationale helikopter-redningsskonkurrence på Koksijde luftbase i Belgien. Konkurrencen, der bestod af tre discipliner, var en prøve på hvert mandskabs og hver helikopters evner til lynstart, navigering og manøvrering. På henholdsvis anden- og tredjepladsen efter det danske flyvevåben lå mandskaber fra det belgiske flyvevåben og den belgiske marine, der begge fløj SIKORSKY S-58 helikoptere. Fjerdepladsen tilfaldt det hollandske flyvevåben, der også fløj en SIKORSKY S-58.

Disse sejrherre, tilligemed de øvrige deltagende mandskaber fra Storbritannien, Frankrig, Italien og U.S.A., tilkommer vore varmeste lykønskninger til et stykke godt udført arbejde!!

United Aircraft
International

U
A
SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORP.
EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

Udenlandsk Repræsentant for:
Pratt & Whitney · Hamilton Standard · Sikorsky Aircraft · Norden · United Technology Center · Vector · United Aircraft of Canada Limited.
Repræsentant for Sikorsky Aircraft Products i Danmark: Kaptajn Aage Hedall-Hansen, Wibrandtsvej 72, København, Danmark.

Flyvevåbnet

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 4

1968





**Næsten 98 procent
dispatch sikkerhed**

**Det er den fornemme rekord,
Boeings ny to-motors 737
opnåede i løbet af
den første måneds
passagerflyvning.**

**Dette overstiger endog
den første måneds ydelser
for den fantastisk
sukcesrige Boeing 727.**

**Kortdistancemaskinen 737
- med den samme komfortable,
brede kabine som
Boeings største jetfly -
skal ifølge planen leveres
til fjorten af verdens
fly-selskaber i år.**

BOEING 737 TWINJET

Allerede nu har følgende 21 fly-selskaber bestilt 737'ere: Aloha, Avianca, Braathens, Britannia, Canadian Pacific, Frontier, Irish, Lake Central, Lufthansa, Malaysia-Singapore, NAC-New Zealand, Nordair, Northern Consolidated, Pacific, PSA, Pacific Western, Piedmont, South African, United, Western, Wien Air Alaska.



Flyvevåbnet

NR. 4

1968

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder.
- Militærrestauranten —
fungerer den?
- Luftkrigen over Nordvietnam
1965—1968 (1. afsnit).
- Grundlaget for et fort.
- Veteranmuseet på »Egeskov«.
- Teknisk uddannede officerers
repræsentation i Dansk
Ingeniørforening.

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

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

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

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk,
(01) 89 07 61 lokal 168.

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

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dolleris,
Jonstruplejren pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr. 25. maj 1968

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

Adgang til førtidspensionering for visse majorer/ orlogskaptajner af linien



Forsvarsministeriet har den 16 maj 1968 meddelt værnskommandoerne følgende:

Af Lov om Forsvarets Personel § 18, stk. 2, fremgår det, at militære tjenestemænd efter ansøgning vil kunne afskediges med pension, når de samtidig ansættes i reserven, og såfremt tjenstlige grunde iøvrigt taler derfor.

Som bekendt er den praktiserede aldersgrænse for værnenes majorer/orlogskaptajner af linien samt for majorer af linien i Hærens tekniske Korps, der ikke har modtaget våbenteknisk uddannelse, for tiden 52 år.

Efter bemyndigelse fra Ministeriet for Statens Lønnings- og Pensionsvæsen er der imidlertid nu åbnet adgang for, at omhandlede personelkategori efter ansøgning vil have mulighed for at opnå afsked med pension fra det fyldte 47. år.

Værnskommandoerne bedes orientere det berørte linieofficerspersonel i overensstemmelse med ovenanførte med bemærkning om, at eventuelle ansøgninger stiles til Kongen og fremsendes ad kommandovejen til Forsvarsministeriet.

VÆRKSTEDBYENS AUTOVÆRKSTED

Emil Jensen

Håndværkervej 22 . Roskilde
Tlf. (03) 35 01 42 . Privat: 35 92 48**Johansens Manufaktur**

Bymidten 37 - Værløse

Telefon 48 01 40

P. NØRGAARD'S

tømrer- og maskinsnedkeri

v/ E. Christensen og E. Nielsen

Lind - Herning

Alt inden for tømrer- og snedkerarbejde tilbydes.

Telf. (07) 12 47 77 - 12 47 78

CENTRA SUPERMARKED

Læssevej 3 - Værløse

Telefon 48 21 11

Johan Ullstad & Sønner
Aktieselskab

Kompagnistræde 10 1208 København K Telefon (01) 12 19 92

J. F. Jørgensen

Landsretssagfører

NØRRESUNDBY - TELEFON (08) 12 05 21

A/S ØKODAN

Købmagergade 11, K.

Grundlægger af interessekontoret for alle i Danmark.

STADIG STØRST OG FØRENDEGennem vort system og evt. lån får De varig orden i økonomien - mere ud af indtægten og opsparing til kontante køb. **VENT IKKE** - kom og tal med os eller ring og vi kommer til Dem.**Tlf. 12 86 51 - 14 47 51 kl. 9-17****Kioskejer Max Andersen**

Ballerupvej 10 - Værløse

Telefon 48 01 19

CIMBRER AUTO A/S

Fredriksstadvej 7-9 - Ålborg

Telf. (08) 13 43 77

BILKØLER-FABRIKEN**» ARCO «**

Algade 35, Ålborg

Telf. 13 22 20

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 75, København F.

Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 : VIBORG

Ejendomshandler Frank Jensen

Bymidten 15 - Værløse

TLF. 48 17 52

**CALTEX SERVICE**

er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring

Tændrørservice - lynladning - døgnvagt

Auto rep. af alle gängse mærker

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

SCHWEIZER BAGERIET

Bispegade 98 - Hjørring

Telf. 0891 - 1508

S.A.S. CATERING

Kastrup Lufthavn

MILITÆRRESTAURANTEN - fungerer den?



Som bekendt står vi i det danske forsvar overfor visse omlægninger af forplejningssystemet, såvel for menigt mandskab som for øvrigt personel. Der foreligger forskellige planer, men endnu medens disse linier skrives, er det uklart, hvordan fremtiden vil forme sig på dette område.

I det svenske forsvar har man tilsvarende omlægningstanker, og nedenstående oversættelse af en artikel fra Officers Förbunds Bladet vil nok vække til eftertanke, selv om forholdene jo ikke er ganske ens i Sverige og Danmark.

Således spurgte Svensk Underbefälstidning sidste sommer, efter at Försvarets Intendanturverk (FIV) til personelorganisationerne havde fremlagt et første udkast vedrørende militærrestauranterne ved I 1 og Ing. I. Tidsskriftet mente, at flere spørgsmålstegn burde rettes ud til udråbstegn, inden man endeligt fastsatte, hvorledes de to regimenters messer skulle drives. Det turde ikke være ene om at indtage en afventende holdning.

Militærrestaurantens princip er koncentration af al portionsfremstilling ved en enhed eller en skole til det store køkken ved kostforplejningen for de værnepligtige. Kostportionen er selvfølgelig grundlaget for madlavningen, også i messerne. Da man først begyndte at diskutere restauranterne ved I 1 og Ing I fastslog statssekretær Fritiofsson imidlertid, at de ansatte kunne regne med højere bespisningsstandard end kostforplejningernes dertil svarende— man skulle kunne vælge mellem flere varme retter til samme måltid.

Senere har FIV foreslået 3 forskellige organisationsvarianter, indebærende at messerne på grundlag af kostportionen bør drives:

enten helt af staten,

eller af staten så vidt angår kostportionen, men af personellet for alt andet,

eller helt af personellet,

hvoraf FIV forudså den mellemste løsning. FIV forudsatte, at messedeltagernes valgmulighed udover kostportionen skulle begrænses til tykmælk, æg og lignende i form af en »lättlunch«.

Forsvarsministeriet valgte militærrestauranten fremfor alternative befalingsmandsmessebygninger eller separate bygninger for hver personelkategori, fordi førstnævnte medførte forenklet og billigere bispisning samt lavere byggeomkostninger. Reformen, som byggeriet indebærer, må imidlertid ikke begrænses til en rationalisering af statens virksomhed, men må gennemføres 100 %, så at også mulighederne for forbedringer for det faste personel tilgodeses. Hvis den mistede selvstændighed i messerne af konventionel type erstattes af forenklet administration for personelgrupperne samt også, som forudsat, af god service og rimelige priser — ja, da turde mistroen mod militærrestauranten lægge sig, ikke blot ved de ovennævnte enheder. Følgelig må militærrestauranten drives, således at den mest rationelle anvendelse af arbejdskraft, maskiner og værktøj medfører de opregnede fordele.

Militærrestaurantens personelle og maskinelle ressourcer udnyttes bedre jo færre kunstige grænser, der trækkes i bygningen. Det fordyrer virksomheden, hvis messespisesalens personale ikke kan udnyttes i det store køkken, fordi varerne i de respektive lokaler har forskellige ejere. Ligeledes skal varer kunne oplagres arbejds- og pladseconomisk og ikke med tanke på en differentieret tilberedning. Ordreveje og arbejdsorganisation må så vidt muligt forenkles. Alt dette tilgodeses bedst, hvis driften samles under een ansvarlig chef, dvs. kostforplejningsforvalteren jf. det førstnævnte af Intendanturverkets ovenfor skitserede alternativer.

En sådan enhedsledelse fremmer også, at levnedsmidler behandles økonomisk. I messer af den hidtil gængse type passer frivillige messemedlemmer indkøb og bogføring i fritiden. I militærrestauranten — hvor messerne placeres i samme bygning som de meniges spisesal — kan enhedens regnskabs- og intendanturpersonel udnyttes her til; omkostningerne ved administration af kostforstærkning kan jo lægges på måltidspriserne, således som det allerede nu gøres med hensyn til måltidskuponerne.

En under kostforplejningsforvalteren samlet drift medfører endvidere variation af spisesedlen til rimelig pris. For at kunne servere alternative varme retter, som der stilledes i udsigt, må man bruge dybfrosne levnedsmidler, som hurtigt opvarmes i mikrobølgeovne. Et måltid, udelukkende bestående af sådanne varer, bliver imidlertid

dyrt — konkurrencedygtigt bliver alternativretens pris først, såfremt de dybfrosne varer kan kompletteres med kostportionens ingredienser. I en kostportion skal således selve kødportionen kunne byttes med en anden tilsvarende, dybfrosen. Ombytningen bliver et vanskeligt tilpasningsproblem, såfremt en befalingsmandsgruppe sælger svinekoteletter, og statens måltid blev tilbage.

De omkostninger til oplagring, administration og tilberedning af levnedsmidler udover kostportionen, som skal lægges på råvarepriserne, før salg af portionsforstærkning eller alternativ ret, kan beregnes på forskellige måder og bør gøres til genstand for rådslagninger mellem personelorganisationerne og staten. Man kan f. eks. tænke sig et pristillæg af omtrent samme størrelsesorden som forskellen mellem statens gennemsnitsomkostninger til råvarer og måltidskuponprisen, dvs. omkring 70 %. En anden mulighed er et tillæg i kroner og ører af samme type som det, der nu lægges oven på råvarepriserne for særskilt bestilte måltider. I de tilfælde, hvor gæsten tilbyder en del af kostportionens varme ret mod dybfrosne komponenter, kan man måske stryge ekstraomkostningerne til sidstnævnte mod værdien af førstnævnte og lægge den dybfrosne komponents indkøbspris direkte på måltidskuponprisen.

Når man opbygger militærrestaurantens forvaltning og arbejdsorganisation, må man gå ud fra det faktum, at bygningstypen savner tidligere modstykke. Endelig stilling bør man først tage, når man har prøvet funktionen i praksis. Endvidere må man allerede nu indse, at de gamle forvaltningsbestemmelser ikke helt kan tillempes. men militærrestaurantens drift skal studeres uden forudindtagelse. Kun ved at anvende sådanne udgangspunkter og med en stræben efter at udnytte bygningens iboende muligheder, også fra personellet side, kommer man frem til en løsning, som giver positivt svar på spørgsmålet: Militærrestauranten — fungerer den?

Alf Göran Hjorth-Andersén

Spiselokaler for befalingsmænd og civile			
Driftskontorer			Spisesal for VPL
Køkken			
Markentenderi			

Principskitse for militærrestauranten

SALOMON SØRENSEN & SØN

MALERMESTRE

Telefon Søborg 1903

Erfaringer fra

LUFTKRIGEN OVER NORDVIETNAM

1965 — 1968

specielt med hensyn til anvendelse af
elektronisk krigsførelse

Nedenstående artikel, der er udarbejdet af flyverløjtnant J. C. M. Probst, er primært baseret på artikler og meddelelser, der er fremkommet i amerikanske fagtidsskrifter 1965-1968.

Regelmæssige bombninger af Nordvietnam begyndte februar 1965, og luftkrigen blev derefter ført med stadig stigende intensitet, indtil præsident Johnsons beslutning 1 apr 1968 om standsnings af bombningerne nord for den 20. breddegrad. De mere end 3 års krigsførelse, der indtil 1 apr 1968 officielt havde kostet amerikanerne 815 fly, har naturligvis givet en række erfaringer på luftkrigens område. Det har vist sig, at trods omhyggelig fredstidsplanlægning og kostbare analyser blev krigens vilkår på mange måder en overraskelse, ikke mindst for amerikanerne. Taktik og materiel, der var udviklet i fredstid, viste i

mange tilfælde utilstrækkelighed, og ændringer måtte indføres i største hast, eller nyt materiel og nye taktiske fremgangsmåder måtte udvikles for at imødekomme krigens krav.

Krigen er særlig interessant for de lande, der som Danmark besidder et moderne luftforsvarssystem, idet man her for første gang siden 2. verdenskrig ser avanceret elektronisk materiel bragt i anvendelse i større omfang af såvel forsvarer som angriber. Under Koreakrigen anvendte nordkoreanerne ganske vist radarstyret luftværnsartilleri, men i for ringe udstrækning til, at almengyldige erfaringer har kunnet drages, og de se-



SA-2 GUIDELINE luftværnsraket og FAN SONG ildlederadar. Ildlederadarens vandrette og lodrette trugantennner, der på fig. er eleveret noget, danner tilsammen målfølgesystemet (TTR), mens parabolantennens funktion er at udsende styreordrer til raketens kommandostyresystem.

nere konflikter har enten været meget begrænsede i tid og omfang eller simpelthen ikke involveret elektroniske midler. I Nordvietnam ser vi imidlertid indsats af et veludbygget luftforsvarssystem bestående af en række moderne luftforsvarskomponenter stillet overfor en stormagts angrebsmidler. Ydermere er krigen af en sådan tidsmæssig udstrækning, at det materiel og den taktik, der er udviklet på krigserfaringerne, har kunnet vise sine fordele og mangler på krigsskuepladsen.

Et af de områder, hvor krigen har givet interessante erfaringer, er elektronisk krigsførelse, dvs. anvendelsen af ECM og ECCM. Den umiddelbare anledning til, at udviklingen indenfor dette område sættes igang, var nedskydningen den 4 april 1965 af 2 F-105D THUNDERCHIEF jagerbombers med ordvietnamesiske MIG-17PF altvejsjagere. Nedskydningen af det første amerikanske fly, en F-4C PHANTOM, med SAMs den 24 juli 1965 satte yderligere skub i arbejdet. I begge tilfælde blev de amerikanske fly overrasket i ufordelagtige positioner, og de opdagede faren for sent til at kunne reagere i tide. Begivenhederne viste specielt de taktiske flys mangel på passivt ECM udstyr til at advare piloterne, når de bliver bestrålet af fjendtlige radarer, det være sig jordbaserede eller flybårne; men det kan nu ses, at de amerikanske taktiske flystyrker i det hele taget var ganske uforberedte til at operere imod et moderne luftforsvarssystem.

I 1965 var SAMs ellers ikke noget nyt, eftersom operationelle SAM-systemer havde eksisteret siden 1953, og det i Nordvietnam opstillede SAM-system, V750VK-systemet med NATO-betegnelsen SA-2 GUIDELINE, var tilmed et temmelig primitivt system, der umiskendeligt tilhørte missilgenerationen fra begyndelsen af 50'erne. Undvigemanøvrer mod SAMs var imidlertid ikke udviklet, og hverken aktivt eller passivt ECM-udstyr til taktiske fly var klar til operativ brug. Der skulle en begivenhed som Cuba-krisen til, før »POP-UP«-manøvrer til missioner mod SAM-stillinger og AA-koncentrationer blev udviklet. Denne taktik indebærer anflyvning »på dækket«, »pop-up« umiddelbart før målet og påfølgende dyk mod det, og den indebærer visse ulemper såsom yderst kort tid til visuelt at lokalisere målet og »line up« mod det og sårbarhed overfor let AA-artilleri efter »pop-up«. »POP-UP«-manøvrer var i øvrigt ikke blevet gjort til genstand for træning i større omfang.

Cuba-krisen i slutningen af 1962 havde også direkte givet anledning til en anden nyskabelse, nemlig »Anti-radiation« missilet (ARM) AGM-45A SHRIKE. SHRIKE er et let ASM til brug fra taktiske fly mod ildlederadarer, hvis radarudstråling missilets passive målsøgningssystem kan »home« på. SHRIKE blev startet som et »crash« program af US Navy og presset i produktion allerede 1963 efter et minimum af testing. I 1964



SHRIKE, det første operationelle anti-radar missil (ARM) i den vestlige verden. I baggrunden et A-4 SKYHAWK jagerbomberfly, der anvendes til fremføring af missilet. Forbedrede ARM-typer vides at være nær operationel status i US, Storbritannien og Frankrig.

kom SHRIKE i tjeneste ved US Navy og i sommeren 1965 også ved USAF. Der stilledes store forventninger til SHRIKE.

SHRIKE er ganske vist en form for ECM, men derudover kunne det se ud til, at amerikanerne ganske havde glemt den betydning, som britisk og amerikansk konstrueret og opereret ECM havde under 2. verdenskrig i bekæmpelsen af det tyske luftforsvarssystem. Dette var dog ikke tilfældet; siden midten af 50'erne havde amerikanerne årligt brugt omkring 400 millioner \$ til ECM, men pengene var gået til ECM »penetration aids« til strategiske fly og missilsystemer og til ECCM til

de strategiske varslingsystemer. Indenfor strategisk planlægning har ECM længe haft en vel-etableret plads. Der havde siden Koreakrigen også jævnligt været røster fremme inden for USAF med krav om ECM-udstyr til taktiske fly, men de var blevet afvist med den begrundelse, at ECM skulle Strategic Air Command nok klare. Denne vurdering viste sig nu fatalt forkert.

Det var et held for amerikanerne, at de første GUIDELINE-batterier i Nordvietnam havde ildledemateriel af ældre type (S-bånd FAN SONG ildlederadarer), der var mindre præcise end det fra dec 1965 anvendte C-bånd FAN SONG ildledestyr. Hertil kom, at operation med et kompliceret SAM-system i Nordvietnams jungler tydeligvis voldte problemer. De mange batterier — tallet voksede fra ca. 10 i aug 1965 til ca. 50 i foråret 1966 — måtte konstant flyttes til nye stillinger for at undgå ødelæggelse. Den høje mobilitet, som batterierne viste, blev til dels opnået på bekostning af effektivitet. Det er uhyre vanskeligt at holde et fintmærkende ildlederadarsystem på maximal ydelse, når det konstant skal transporteres ad dårlige veje, læsses på flodpramme, skjules i fugtige jungler osv. De beskedne resultater, der opnåedes i den første tid, må utvivlsomt også tilskrives urutineret betjeningspersonel og en vanskelig forsyningssituation. Et stort antal raketter fungerede ikke korrekt efter affyringen.

Indtil sommeren 1966 var kun 15 amerikanske fly blevet nedskudt af SAMs, hvilket er et forbløffende lavt tal sammenholdt med antallet af afskudte missiler, der angives til ca. 300. Det giver en træffesandsynlighed på 5—6 pct. for de afskudte missiler i det forløbne år. For fuldstændighedens skyld må dog nævnes det forhold, at amerikanske fly efter den første nedskydning straks gik over til at operere i højder under 3000', hvor de nordvietnamesiske SAMs blev gradvist mindre effektive indtil 1500—2000', hvorunder de er uanvendelige, men hvor til gengæld let luftværnsartilleri er såre anvendeligt. De store tab til luftværnsartilleri skyldes derfor i høj grad tilstedeværelsen af SAMs. Amerikanerne blev desuden meget hurtigt klare over, at kun hurtige jagerbomber- og interceptorfly kunne operere indenfor SAM-området. Propelfly var bandlyst, og selv jetbombefly var for sårbare.

De første forsøg på angrebsmissioner mod SAM-batterier i sommeren og efteråret 1965 blev slag i luften. SAM-batterierne viste sig at være særdeles vanskelige at finde som følge af camouflage, vildledning og høj mobilitet. Nordvietnameserne opstillede dummybatterier og byggede et stort antal forberedte stillinger, som SAM-batterierne kunne skifte imellem, hvilket i høj grad vanskeliggjorde indsamlingen af rekognosceringsdata.

SHRIKE-missilet var i ganske særlig grad skuffende. En del blev affyret i 1965 og begyndelsen af 1966 uden resultat. Nordvietnameserne tændte

kun deres radarer i korte tidsrum af gangen, hvilket forhindrede missilet i at få ordentlig »lock« på målet, og der var en udpræget tendens til, at missilerne detonerede inden målet. Missilerne manglede tilstrækkelig »hukommelseskapacitet« til at gennemføre missionerne, og de lod iøvrigt en del tilbage at ønske i pålidelighed. En regulær nordvietnamesisk vildledningsteknik havde også succes, nemlig opstilling af et stort antal gamle amerikanske SCR-584 S-bånd AA-ildlederadarer, der under og efter 2. verdenskrig var leveret til nationalistkineserne og siden overtaget af de kinesiske kommunister for til slut at ende i Nordvietnam. Efter affyringen af en SHRIKE mod en FAN SONG radar fås rakettens bredbåndsmottager til at låse på SCR-584 radaren, der er placeret i en lidt anden retning end SAM-batteriet, og deceptionsmanøvren foretages så sent, at SHRIKE-missilet ikke kan nå frem og ødelægge SCR-584 stationen. SHRIKE-missilerne har i almindelighed for kort rækkevidde — kun ca. 15 km mod GUIDELINE-raketternes ca. 40 km — og for stor spredning. Intensive forsøg på at overvinde manglerne blev imidlertid hurtigt sat igang.

Stillet overfor den voksende SAM-trussel kombineret med truslen fra radarstyret luftværnsartilleri og interceptors startede såvel USAF som US Navy udviklingen af ECM-udstyr i »crash« programmer, og det nye udstyr pressedes i tjeneste så hurtigt som muligt, dvs. allerede i efteråret 1965. Først i sommeren 1966 var udstyret dog tilstrækkeligt gennemprøvet og til rådighed i fornødent antal. Det er en ikke uvæsentlig faktor i elektronisk krigsførelse, at en veludbygget elektronisk industri i løbet af forholdsvis kort tid kan udvikle og producere nyt udstyr til imødegåelse af nye krav fra krigsskuepladsen. Under 2. verdenskrig var briterne således i nogle tilfælde i stand til at udvikle nyt ECM-udstyr og bringe det i operativ tjeneste kun 2 uger efter, en ny tysk radar var dukket op.

US Navy kom først med AN/APR-30 radaradvarsels- og målsøgningssystemet, der advarer piloten, når hans fly bestråles af SAM- og AA-ildlederadarer og AI-radarer, og hvis følsomme bredbåndsmottager kan benyttes til at bestemme retningen af radarstrålen, så piloten kan »home« mod radaren. AN/APR-30 systemet installeredes i nogle A-4E SKYHAWK (på bekostning af indbygget kanonbevæbning) og A-6A INTRUDER fly, der derefter anvendtes som »Pathfinder« fly for såvel US Navy som USAF jagerbombere. »Pathfinder« flyets rolle er at lokalisere SAM-batteriet ved at flyve over det, samt advare de efterfølgende jagerbombere om radarbestråling. Senere udstyredes »pathfinder« fly også med aktivt ECM-udstyr. En typisk US Navy anti SAM mission udgøres f. eks. af 2 A-6A »pathfinder« fly og 8—10 A-4 jagerbombere, der flyver »på dækket«, og 8—10 F-4B PHANTOM fly som »Combat Air

Patrol« i 10—12.000' højde til beskyttelse mod MIGs. Den 17 okt 1965 gav »pathfinder«-taktikken det første resultat, idet det lykkedes at ødelægge et SAM-batteri NE for Hanoi. A-6A »pathfinder« flyet lokaliserede SAM-batteriet efter 3 minutters flyvning i området, og A-4 jagerbombers overfløj derpå målet enkeltvis en gang hver og kastede deres bomber. Den totale tid over målet var 1½ minut. SAM-batteriet nåede kun at

affyre 1 missil, der fejlede. Nu flyves anti-SAM missioner ofte som »SAM suppression flights« i forbindelse med regulære bombemissioner, A-6A er US Navy standard »pathfinder« fly, og jagerbomberne benytter »pop-up« manøvren som standardangrebsform. 500 lbs. MK 82 SNAKE-EYE bomben er US Navys vigtigste anti-SAM våben.

(fortsættes)



U. S. Navy F-4B PHANTOM jagerbomberfly forlader et hangarskib i Det Sydkinesiske Hav på vej mod Nordvietnam. Pilen viser en antenne i forbindelse med det passive radaradvarselssystem.

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING OG SKJERN



HANDELSBANKEN

- altid med i billedet

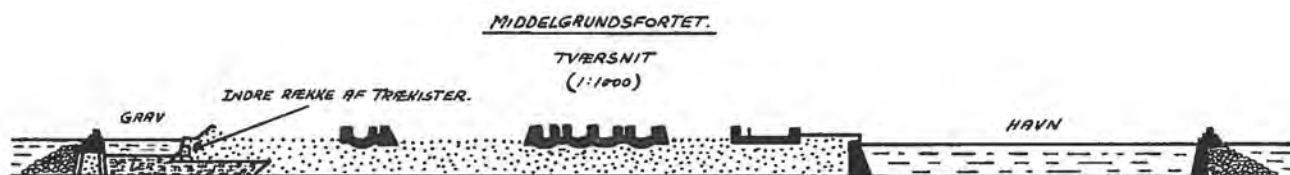
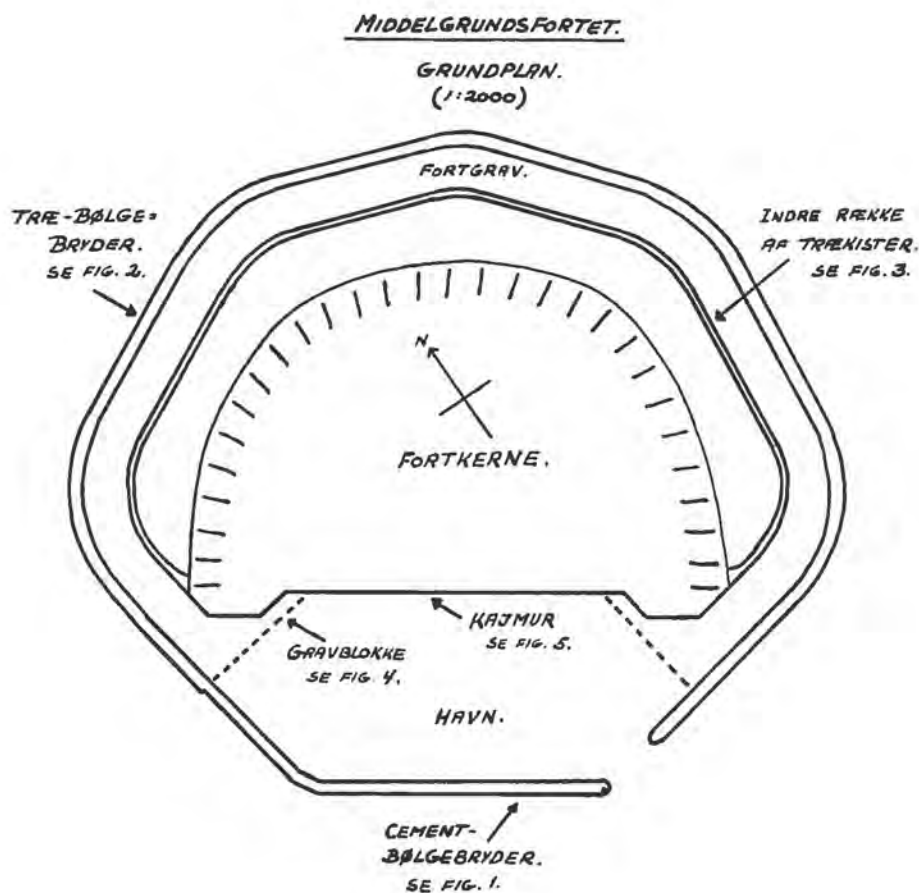


Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

GRUNDLAGET FOR ET FORT



Middelgrundsfortet er beliggende på den nordlige spids af Middelgrunden. Middelgrunden danner adskillelsen af Hollænderdybet og Kongedybet.

Middelgrundsfortets grundrids er en nogenlunde regelmæssig syvkant, dog med afrundede hjørner. Fortets bredde er 270 meter og længden 300 meter. Den ydre begrænsning er en ca. 900 meter lang bølgebryder, der målt fra havbunden er ca. 10 meter høj og forneden ca. 6 meter bred. Bølgebryderen er beskyttet af et foranliggende stenglacis.

Middelgrundsfortet opførtes i provisorieårene under ministeriet Estrup. Opførelsestiden var fire år, nemlig perioden 1890-94. Efter datidens forhold var fortet et kolossalt stort bygningsværk og nævntes da også med en ikke ringe respekt i en række af datidens militære tidsskrifter i Europa. Fortet var i øvrigt det største søfort i verden, og er det vel endnu, selv om denne betegnelse nu kun kan være af rent historisk interesse.

Undergrunden på stedet, hvor fortet er opført, består af kalksten, og oven på dette faste lag lig-

ger et dække af småsten og grus i en tykkelse af 50 cm til 75 cm. Vanddybden er gennemsnitlig 7,20 meter.

Undergrunden kunne altså betegnes som særdeles velegnet til et bygningsværk af denne art, men på den anden side var vanddybden et problem, idet man ikke havde nogen erfaring i vandbygningsarbejder på så dybt vand. De ældste søforter lå på kun 2 til 3 meter vand. *Trekroner* og *Lynetten* var bygget på en jordopfyldning, medens *Provestenen* og *Mellemfortet* hvilede på sten. På Middelgrunden ville anvendelse af en jordopfyldning være upraktisk, fordi jord ville kræve uforholdsmæssig lang tid til at »sætte« sig. Det ville betyde, at bygningen af selve fortet med dets kasematter og kanonstillinger ville trække i langdrag, og derved måske aldrig blive færdigbygget, fordi provisorietiden måtte forudsættes at have en begrænsning. Valgte man sten som grundlag for fortet, ville det ligeledes tage for lang tid af den simple grund, at stenene først skulle skaffes til veje. Yderligere ville denne fremgangsmåde blive alt for kostbar. Man valgte derfor en helt tredje form for grundbygning, nemlig et sand- og grusfundament for fortkernen, fordi en sådan fyldmasse dels var let at skaffe og dermed billig, og dels fordi den ville »sætte« sig meget hurtigt. Dette sidste skulle således sikre, at man ikke fik ubehagelige overraskelser ved den hurtige opbygning af fortet. Da fyldningen imidlertid ville kræve enorme mængder af sand, besluttede man, for ikke at komme i bekneb for sand i fortets nærhed, at anvende jord på steder, hvor »sætningen« af fyldmasserne ikke kunne genere. En anden grund til at anvende jord på disse steder var, at man på samme tidspunkt skulle foretage nogle udgravninger til militært formål ved Kalvebod Strand. Jorden derfra skulle under alle omstændigheder fjernes med pramme, og hvorfor så ikke spare ved at anvende denne overskydende jord? Jorden fra Kalvebod Strand indeholdt hovedsageligt ler og blev anvendt i fortets grav og ydre omkreds.

De kolossale sandmasser i fortets kerne skulle naturligvis beskyttes mod strøm og bølgeslag, hvorfor man indesluttede disse, dels ved hjælp af trækister og dels ved hjælp af cementblokke. Til bølgebryderen omkring fortet anvendtes ligeledes trækister og sten.

Selve arbejdet påbegyndtes i maj måned 1890. Danske firmaer deltog i arbejdet fordelt på følgende områder:

1. Fremstilling af tømmerkister.
2. Støbning af cementblokke.
3. Levering af »søsten«.
4. Sandopfyldning af fortkernen samt opfyldning af graven med lerjord.

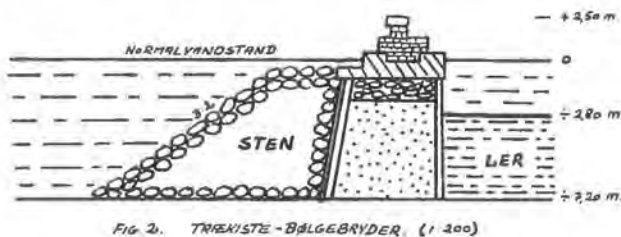
Ingeniørkorpset påtog sig alle arbejder, som var forbundet med risiko eller vanskeligheder. I denne forbindelse var der især tænkt på transport og anbringelse af trækisterne og de tunge betonblokke. Til dette arbejde lånte ingeniørkorpset Orlogsværftets dampdrevne, flydende kran.

I Tuborg havn havde man fået tilvejebragt tilstrækkeligt store arealer, hvor man kunne fremstille tømmerkisterne og betonblokkene. Fordelen ved arealernes beliggenhed i en havn er indlysende i forbindelse med transporten til Middelgrunden.

1. 59 tømmerkister skulle fremstilles til bølgebryderen og et næsten ligeså stort antal til fortkernen. Der blev hovedsagelig anvendt 8" tømmerstokke, og det var ikke ringe mængder, der blev brugt. Tænker man sig disse tømmerstokke lagt i forlængelse af hinanden, ville de række fra København til Middelfart.

Tømmerkisterne byggedes på to beddinger, som havde en kapacitet på 24 kister om måneden. Tilhugningen af tømmeret foregik ved hjælp af maskinøkser, drevet af et lokomobil. En færdig kiste vejede 45 tons. Der blev anvendt dansk og svensk træ til fremstillingen.

Der var forskel på tømmerkisterne, afhængigt af om de skulle anvendes til bølgebryderen eller til fortkernen. Kisterne til bølgebryderen er 12 meter lange, 6,30 meter høje, foroven 5,00 meter brede og forneden 6,30 meter brede. De fremstilledes af de runde tømmerstokke i en konstruktion, der til forveksling kan minde om væggene i en ældre norsk bjælkehytte. De tilhuggede stokke passedes meget nøje sammen, således at ingen åbninger var synlige. Foruden forvæg, bagvæg og



endevægge har de fire tværvægge. Tømmerstokkene blev forbundet indbyrdes med træagler, som går igennem tre stk. tømmer.

Den side af tømmerkisterne, som skulle vende ud mod stenglaciset, blev beklædt med en 2" tyk plankevæg, der skulle sikre, at det sand, man fyldte i kisterne, ikke blev skyllet væk af bølgeslaget.

Da de første seks kister var fremstillet, havde man store vanskeligheder med at få dem søsat. Stabel afløbningen skulle foregå som for et skib, dog uden champagne, men i dette tilfælde viste det sig, at kisterne ikke rokkede sig af stedet, uanset at beddingen havde den foreskrevne hældning. Samtlige arbejdere blev sat til at skubbe, stadig uden resultat. Til sidst rekvirerede man Orlogsværftets flydende kran, og denne fik

endelig de enorme trækasser bragt ud i deres fremtidige element. Årsagen til den vanskelige søsætning var for lidt smørelse på beddingen. Fra Tuborg havn blev kisterne bugseret ud til Middelgrunden, hvor man forankrede dem over deres fremtidige plads på havbunden. Derefter blev de fyldt med så mange sten, at de sank. En dykker kontrollerede, om de stod rigtigt, hvorefter man efterfyldte med sand indtil ca. 90 cm fra kistens øverste kant. Øverst i kisten lagde man derpå sten og skærver, for at bølgeslaget ikke skulle kunne nå det underliggende sand. Et problem var det, at man ikke kunne placere kisternes endevægge helt tæt mod hinanden. Det klarede man ved at lægge skærver i mellemrummene og endelig lukke ved hjælp af planker. Dette arbejde udførtes af dykkere.



Udskytning af sandfyld
(Foto udlånt af OB K. W. Hansen)

Ovenpå trækisterne anbragte man nu betonblokke i størrelsen $1,25 \times 4,70 \times 5,30$ meter. Hver betonblok har en vægt af 60 tons. Blokkens længde

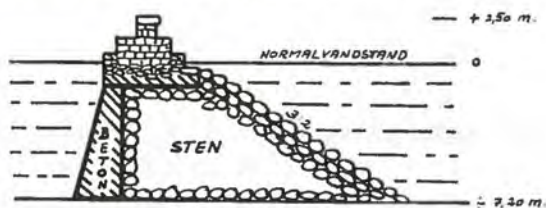


FIG. 1 BETON-BØLGEBRYDER. (1:200)

er 4,70 meter, hvilket vil sige, at ca. $2\frac{1}{2}$ blok hviler på hver trækiste. Dette kan nok vække til eftertanke, idet den samlede vægt, som kisten derved bærer, bliver ca. 15 tons. Trækisterne er i dag 78 år gamle!

Tømmerkisterne, der anvendtes til indfatning af selve fortkernen, er mindre og lettere i konstruktionen end kisterne i bølgebryderen. Forvæggen er udført i 8" tømmer, medens bagvæggen er udført i 6" tømmer. Også disse kister har en plan-

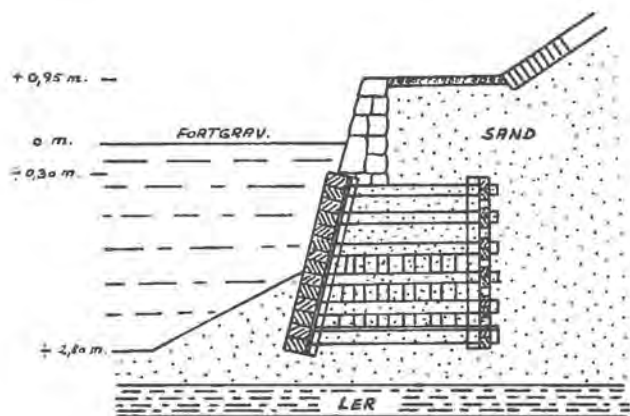


FIG. 3. INDRE RÆKKE AF TRÆKISTER. (1:50)

kevæg ovenpå forvæggen til tætning. Ovenpå denne er igen anbragt jernplader til beskyttelse mod pæleorm. Det er nødvendigt at forny disse jernplader, når de er rustet bort. Fortkernekisterne blev sænket ved hjælp af sand, og i øvrigt er de fyldt op med samme materiale. Mellemrummene mellem kisteenderne er fyldt med ral og skærver og lukket med jernbeslåede planker. Muren ovenpå kisterne hviler dels på kisterne og dels på sandet i samme.

2. Betonblokkene til kajmure, undervandsmure og bølgebryder er støbt i Tuborg havn på et areal ved søndre mole. Kapaciteten var 1 cementblok pr. dag, og hærdningstiden var 12 til 14 dage. Blokkene, der hver især vejer 60 tons, blev transporteret til Middelgrunden i Søværnets transportbåde samt med Orlogsværftets flydende kran. Hver transportbåd kunne medtage to sådanne blokke.

Man undlod at anvende tømmerkister i havnemolerne og i havnekajen. I stedet brugte man betonblokke, der var 5,65 meter høje, ca. 1,50 meter lange og med en gennemsnitsbredde på 1,50 me-

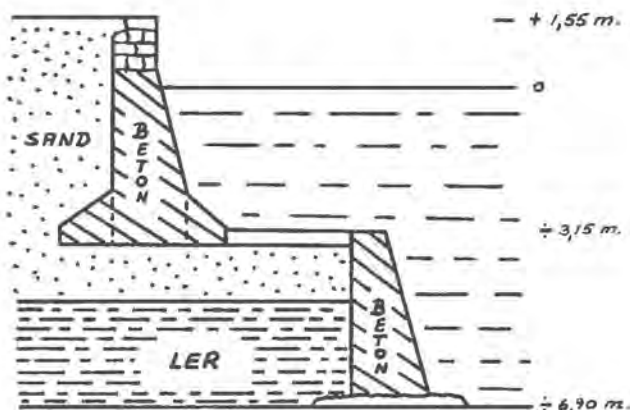


FIG. 4. KAJMUR OG GRAVBLOKKE. (1:100)

ter. Ovenpå disse betonklodser blev lagt betondækplader ligesom på trækisterne. Der er dog den forskel, at de betondækplader, som er anvendt i havnemolens bølgebryder, kun er af beton på undersiden, medens oversiden er indstøbt granitblokke. Dette har naturligvis en årsag. Havnen vender mod vest, og granit formodedes at være mere modstandsdygtig overfor bølgeslaget end beton.

Nu kan man selvfølgelig forbavses over, at man på visse steder har anvendt trækonstruktioner og andre steder betonkonstruktioner som bærende elementer. Der er dog en ganske naturlig forklaring på det forhold, idet prisen for en betonkonstruktion var væsentligt højere end prisen for en trækonstruktion.

Med hensyn til blandingen, der blev anvendt til betonblokkene, nemlig forholdet 1:4:7, fik man i løbet af den første vinter den erfaring, at disse var en smule for svage overfor bølgeslag og is. Som følge af dette gik man over til at udføre den mest udsatte del af dækpladerne i beton af blandingen 2:4:7, således at forstå, at dækpladen fik en modstandsdygtig skal af dette blandingsforhold. Disse erfaringer gennem den første vinter var bl. a. også årsag til, at man besluttede sig til at anvende et indstøbt granitlag i havnemolens bølgebryder.

Se i øvrigt skitser af havnekaj og bølgebrydere. 3. Den 3. juni 1890 begyndte det egentlige arbejde på Middelgrunden, idet de første tømmerkister placeredes i det nordøstlige hjørne af fortpladsen. Så snart de første kister var anbragt, begyndte stenfiskerne at levere sten til glaciset for-

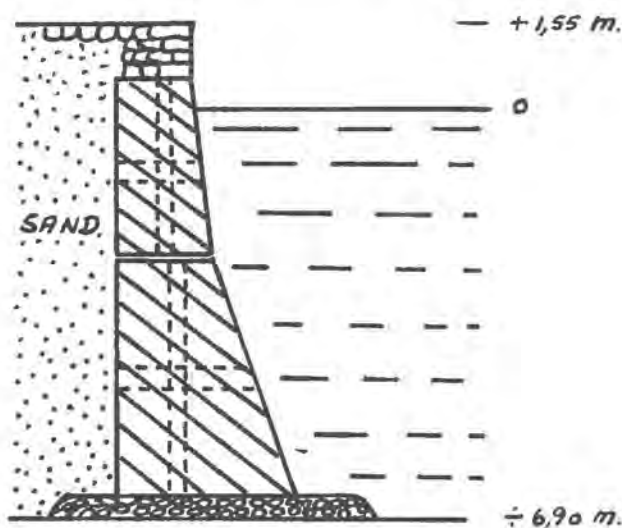


FIG. 5. KAJMUR. (1:100)

an bølgebryderen. Stenfiskerfartøjerne var af størrelsen 5 til 40 tons. Også stenene til træki-sterne blev leveret af disse stenfiskere.

4. Sandfyldningen påbegyndtes allerede i midten af juni 1890, altså kort tid efter at de første tøm-merkister var placeret. Fyldningen foretoges med selvlosserpramme, så længe disse endnu kunne flyde på området. Herefter blev arbejdet som midlertidig foranstaltning udført med håndkraft, indtil man havde fået fremstillet en losseelevator. Denne »elevator« blev bygget på to lossepramme, mellem hvilke der blev lavet så stor afstand, at man kunne føre den pram, som skulle tømmes, ind i mellemrummet. Et svært tømmerstillads hvil-ede på de to førstnævnte pramme og bar en dob-belt kæde af spande forsat for hinanden og i stand til at rotere om et øvre og nedre hjul i »ele-vatoren«. Den til driften nødvendige kraft fik man fra et dampmaskineanlæg. Fylden kunne nu udgraves af prammene ved hjælp af disse »rote-rende« spande og blev herved ført ca. 12 meter til vejrs. Når spandene vendte bunden i vejret

på toppen af stilladset, løb fylden ud i en jern-rende med en hældning på 45 grader. Ved hjælp af vandtilførsel til fylden i jernrenden kunne man nu flytte fylden ad trærender med en svag hældning ca. 75 meter til det sted, hvor man ønskede sandet lejret. Den vandige form, hvorun-der lejringen på denne måde blev foretaget, bi-drog væsentligt til en hurtig »sætning«.

Ved slutningen af 1891 var størsteparten af den indre ø færdig, og dermed påbegyndtes bygnin-gen af det egentlige fort.

Jeg skal ikke her beskæftige mig med bygnin-gen af kasematterne etc., idet dette arbejde i rea-liteten er en beretning, som naturligt adskiller sig fra bygningen af den kunstige ø, der danner grundlaget for fortet, men skal nøjes med at an-føre, at bygningen af Middelgrundsfortet var en bedrift efter datidens forhold, som vakte stor op-mærksomhed og respekt i militære og civile kred-se i udlandet. Den hjemlige reaktion var som hel-hed negativt præget, en følge af de politiske for-hold i provisorieårene.



*Losning af
sten og sand 1890
(Foto udlånt af
OB K. W. Hansen)*

Kilder:
Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine
(1894).

Artikel i Teknisk Forenings Tidsskrift af 1892.
Ingeniørkaptajn P. Hansen.
Avisartikler etc.

J. J. Graabæk, FLLT I



Middelgrundsfortet set fra Sverigesiden



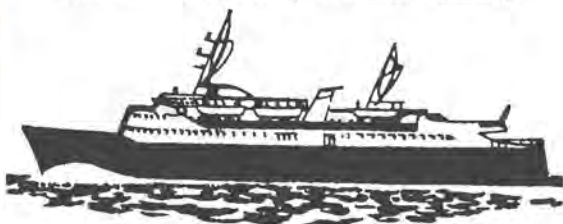
Middelgrundsfortet set fra Sjællandsiden



*Udsigt fra fortets gamle fyrtårn
(Fotos udlånt af Orlogsmuseet)*

SKAGERAK-EXPRESSEN

Passager-, bil- og jernbanefærge - daglig forbindelse hele året.
Samtrafik med nordiske og kontinentale jernbaner.



M/F »CHRISTIAN IV«

Bygget 1968, 800 pass., 15 jernbanevogne, 140 biler.

DANMARK-NORGE

Hirtshals-Kristiansand

Daglig hele året

Hirtshals-Arendal

Sommerrute

KUN

4 1/4

TIME

1/5 Kristiansands Dampskipsselskap

Vestre Strandgatan 42 . Kristiansand S. - Norge
Tlf. 26500 . Telex 1969 . Telegr.adr. »Norgesruten«

Kontor i Hirtshals, Danmark:

Norgesruten, Dansk-Norsk Shipping 1/5
Tlf. 94 19 66 . Telex 9798 . Telegr.adr. »Norgesruten«



RING efter RENHED

HILLERØD
(03) 26 31 31

HELSINGØR
(03) 21 01 50

Mac Baren t o b a k k e r



RADIO PARTS 1/5

SKT. KNUDSVEJ 13
1903 KBHVN. V

TELEFON
(01) 31 31 11

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

TAGE OLSEN 1/5

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende
amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø

Telefon 29 48 00

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK 1/5

HORSENS . TELEFON 2 48 11

Veteranmuseet på „Egeskov”

*Flyvehistorisk Sektions formand fortæller om
sektionens arbejde for at bevare flyvehistoriske effekter og om veteranmuseet på Egeskov*

Da Kgl. Dansk Aeroklub fejrede sit 50 års jubilæum den 20 jan 1959, fik man blandt mange gaver også et fly. Det var Zone-Redningskorpset, der skænkede sin Monospar OY-DAZ til det flyvemuseum, der ganske vist ikke eksisterede, men som man fra KDA's side havde slået til lyd for i snart mange år. Det lykkedes at skaffe gratis husly til flyet i en af de gamle tyskerhangarer i Kastrup Syd. Foruden diverse privatejede fly husede denne hangar også et større antal fugle, og efterhånden lignede Monosparen mere en camoufleret natjager end et hvidt ambulancefly.

En begivenhed 5 okt 1962 var vel ikke i sig selv af flyvehistorisk interesse, men fik alligevel stor betydning for dansk flyvehistorie: En kreds af historisk interesserede medlemmer af Aeroklub-

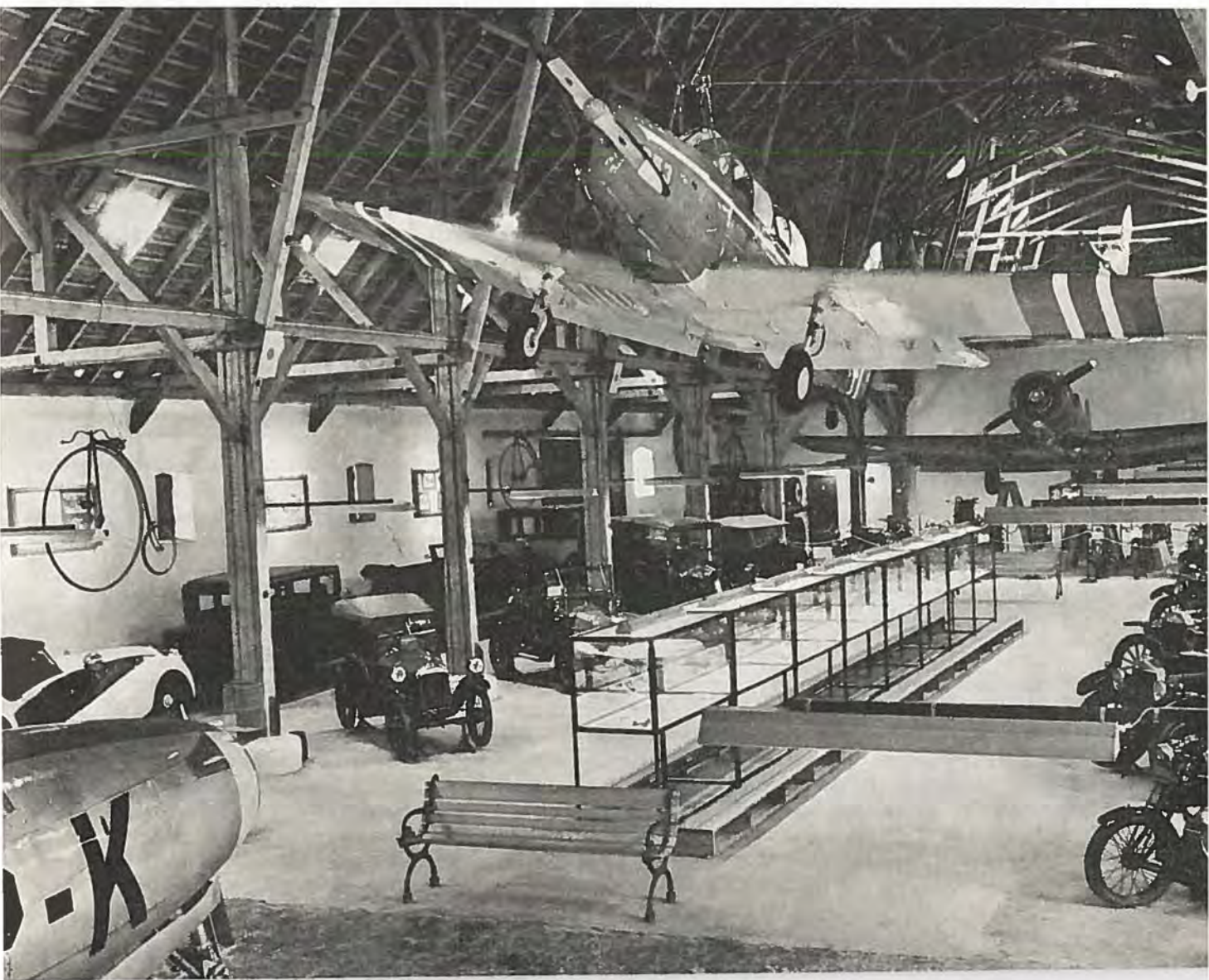
ben stiftede KDA's flyvehistoriske sektion, hvis formålsparagraf lyder:

Sektionen har til formål at skabe interesse for flyvningens historie, f. eks. ved foredrag, udstillinger og udgivelse af forskellige publikationer. Formålet er tillige at virke for oprettelse af et flyvemuseum.

Til formand valgtes *Hans Kofoed*, og den øvrige bestyrelse bestod af *Jørgen Brydensholt*, *Ib Kyhl* og *Tage Rugaard*. Kofoed beklæder stadig posten som formand, og Brydensholt har også siddet uafbrudt i bestyrelsen siden starten og er nu næstformand.

Man kom hurtigt i gang med at holde møder, og i en tid, hvor alle foreningsledere raser over fjernsynet og beklager sig over folks mødetræt-

Et kig ned gennem hallen



hed, er det glædeligt at kunne konstatere, at vi i Flyvehistorisk Sektion egentlig ikke har mærket noget videre til de fænomener. En af grundene er nok, at vi ikke er nogen stor organisation, men kun har godt 100 medlemmer, så vi kender hinanden næsten alle sammen. Vi har heller ikke været ude med reklametrommen for at shanghaie nye medlemmer, og dem, vi har, er for det meste kommet af sig selv. Det er hovedsagelig folk, for hvem fly og navnlig gamle fly er den store lidenskab, men man må ikke deraf tro, at vi kun beskæftiger os med brødrene Wright, Ellehammer o. l. Flyvningen er så ung, at vi kun behøver gå få år tilbage, før en ting bliver historisk, og nogle medlemmer mindes således med vemod de gode gamle dage, da vi havde F-84G Thunderjet i Flyvevåbnet! Af medlemskredsen er en ikke ringe del folk, der i deres daglige virke beskæftiger sig med flyvning, men desværre savnes repræsentanter for Flyvevåbnets officerskorps.

At deltage i en udstilling fik vi mulighed for allerede i 1964, da vi fik overladt en stand på flyvemessen i Skovlunde, hvor vi viste skalamodeller, billeder o. l. Et andet formål »udgivelse af forskellige publikationer« var vi allerede kommet i gang med kort efter starten, for i jan 1963 forelå første nummer af *Meddelelser fra KDA's flyvehistoriske sektion*. Dette noget tunge navn er nu ændret til *Flyvehistorisk Tidsskrift*. I sin korte levetid er bladet blevet fremstillet på tre forskellige måder: først på spritduplikator, men da oplaget voksede, skiftede vi til en almindelig duplikator for i 1966 at gå over til Rotaprint. Til gengæld er der ikke sket ændringer i redaktionen, der består af Ib Kyhl og Hans Kofoed, og det er en redaktion, der i høj grad har præget bladet, idet den selv har måttet skrive den overvejende del af artiklerne! Tidsskriftet udkommer med et nummer pr. kvartal, og abonnementsprisen er 10 kr. om året for ikke-medlemmer af Flyvehistorisk Sektion.

Den sidste del af formålsparagraffen: »at virke for oprettelsen af et flyvemuseum«, kneb det derimod med at få ført ud i livet. Bevæbnet med spande, børster og sulfosæbe drog en skare medlemmer en septembersøndag 1965 ud til Kastrup Syd, hvor Monosporen blev halet ud af hangaren og vasket grundigt — for så at blive skubbet på plads igen. Vi burde have inviteret en PR-mand fra en sæbefabrik ud at se på den, for vi kunne sikkert have solgt reklamerettighederne for et formidabelt beløb (»snarset ligefrem slynges bort«). Til gengæld virkede det nyvaskede fly som en virkelig udfordring på lufthavnens fugle, der i løbet af kort tid sørgede for, at »camouflagebemalingen« var retableret.

Aeroklubbens museumsudvalg var i mellemtiden blevet reorganiseret, og man havde fået kontakt med Danmarks tekniske museum i Helsingør. Det bevirkede, at vi turde gå i lag med at redde

et andet historisk fly, Falcks gamle de Havilland Dragon Rapide, der sidst havde været benyttet af grev Chr. Lerche-Lerchenborgs flyveselskab Danfly, men nu stod i Kalundborg og ventede på, at det skulle blive Sct. Hans. Vi fik flyet foræret, og af veneration for korpsets første fly transporterede Falcks Redningskorps det gratis fra Kaltetred flyveplads til Helsingør, hvor Teknisk Museum beredvilligt gav det midlertidigt husly i sin nye, men allerede godt fyldte magasinbygning. Flyvehistorisk sektion skulle »kun« sørge for demonteringen, og nu ved vi alt om, hvordan man byggede fly hos de Havilland i trediverne!

Virkelig gang i museumssagen kom der i 1966. Aeroklubbens museumsudvalg henledte myndighedernes og offentlighedens opmærksomhed på den historiske flyveplads Kløvermarken i København som et passende hjemsted for et flyvemuseum, men som bekendt foreligger der endnu ikke nogen afgørelse om Kløvermarkens fremtid og dermed om mulighederne for at realisere museumsplannerne. Og så fik vi kontakt med Egeskov.

Det begyndte med, at nogen kendte nogen, som kendte nogen, som kendte nogen, som kendte en godsejer på Fyn, som havde en del tomme avlsbygninger efter at være gået over til kvægløst landbrug. Denne godsejer var grev *Claus Ahlefeldt-Laurvig-Bille*, der i mange år havde interesseret sig for gamle biler og det år havde lavet en udstilling af veteranbiler i forbindelse med den offentligt tilgængelige slotspark, der hvert år besøges af omkring 100.000 mennesker. Veteranbiludstillingen var anbragt i en gammel hestestald, hvor der ikke var plads til fly, men Egeskov havde en kæmpemæssig lade, der ikke længere blev brugt, fordi man var gået over til mejetærskere. Bygningen har et indvendigt gulvareal på over 4.000 m², og den store museumshal er helt katedralagtig, idet den er 76 m lang og 25 m bred og har en loftshøjde på gennemsnitlig 20 m. Laden stammer fra 1700-tallet og var indtil 1942 Danmarks største stråtede bygning. Da blev der lagt tegl på taget af brandmæssige årsager, samtidig med, at den indvendige konstruktion blev ændret til hejselade med anvendelse af så meget af det oprindelige tømmer som muligt. Laden, der tidligere rummede Egeskovs høst af 10.000—15.000 tønder korn, er i sig selv en seværdighed og danner en pragtfuld ramme om de gamle køretøjer og fly.

Det var egentlig meningen at indrette korn-tørreri i laden, men grev Ahlefeldt fandt ud af, at den egnede sig fortrinligt til veteranmuseum med fly ophængt under loftet og biler m. v. på gulvet. At man fra Aeroklubbens og Flyvehistorisk sektions side meget gerne ville udstille flyene, fremfor blot at få dem opmagasineret, er indlysende, så man enedes hurtigt om betingelserne for et samarbejde.

Aftalen med Egeskov Veteranmuseum blev underskrevet den 19. dec. 1966, og det praktiske arbejde med tilrettelæggelsen af flyveafdelingen påtog Flyvehistorisk sektion sig. Museet skulle åbne til pinse, der faldt tidligt i 1967, allerede midt i maj. Og laden kunne jo ikke umiddelbart tages i brug til museum. Den skulle først og fremmest gøres ren, for når man har haft korn i sådan en bygning i 25 år, så sætter det sine spor. Man fik fat i en platformsvogn, en såkaldt giraf, hos Falck-Zonen, og stående på den blæste to af godsets folk hele tagkonstruktionen ren for støv ved hjælp af trykluft. Det var adskillige tons, der måtte køres bort, så man havde ikke kunnet klare sig med en støvsuger! Der skulle hvidtes, installeres lys og højttaleranlæg, bygges billetkontor og cafeteria, rent bortset fra at udstillingsgenstandene også skulle klargøres. Der var altså nok at tage fat på, både for godsets egne folk og for »flyvefolkene«, og på en eller anden måde var vi klar i god tid, før udstillingen blev åbnet den 12. maj af Aeroklubbens præsident, grev *Flemming af Rosenborg*. Der var ikke noget med håndværkere, der lavede det sidste, mens de første gæster stod uden for og ventede på at komme ind, og vi kunne faktisk godt have åbnet ugen før.

Vi var knap så sikre, da vi en måneds tid i forvejen fandt noget i den ene ende af hallen, der mest lignede et jordskælvsramt blikkenslagerværksted. Det var en demonteret F-84G, som det havde været nødvendigt at splitte ekstra meget ad, da det ikke var muligt at få fat på en stor transportvogn til at køre den fra Værløse til Egeskov, men miraklernes tid er ikke forbi, den blev samlet og pudset i løbet af weekenden.

F-84G'eren har serienummer 51-9792, selv om der står et andet nummer på halen, og tilgik Flyvevåbnet i april 1952. Den fløj i ESK 725 som KP-K, men efter et mindre havari overførtes den til konstabelskolen, hvor den forrettede tjeneste i en halv snes år, før den blev solgt til Egeskovmuseum. Af pladshensyn er det desværre ikke muligt at vise den med tiptanke. Motoren er ikke monteret i flyet, men er anbragt ved siden af det sammen med de øvrige flyvemotorer. Her er en Rolls Royce Derwent fra en Gloster Meteor, en roterende stjernemotor fra 1918, en Junkers dieselmotor (anvendt i sørekognosceringsflyet Blohm & Voss BV 138, i Danmark almindeligvis benævnt »Anders And«) og flere andre motorer.

I den modsatte ende af hallen står en Harvard, som også er tilgået Egeskovmuseum fra Flyvevåbnets Konstabelskole. Den er tilsyneladende i næsten flyveklar stand, og kunne det ikke være dejligt at se en Harvard i luften igen (og høre den)? Før vi kommer til vejrs med 324, må vi dog have en flyveplads ved Egeskov, og selv om vi fik det, hvad vil luftfartsmyndighederne så sige?

Fly skal ses i deres rette element, og på Egeskov er det så heldigt, at man kan hænge en



Monospar

række fly op i den i øvrigt meget smukke tømmerkonstruktion, der bærer taget. Herved slår man desuden to fluer med et smæk: Man får frigivet gulvplads, og man får de lærredsbeklædte fly væk fra små og store pilfingre blandt museets gæster.

I den sydlige ende af hallen hænger Zonens hæderkronede Monospar, bygget i England i 1937 og anvendt som ambulancefly af Zonen fra 1939 til 1951. Det var et af de få danske fly, der måtte flyve under besættelsen, og det førtes i reglen af nuværende major *K. E. Simonsen*, der fornylig gik af som chef for FSN Vandel. Den dag, de dygtige riggere fra Svendborg hejste det op under loftet, nedkom grevinden med en datter, der imidlertid af en eller anden mærkelig grund ikke blev døbt Monosparine.

Højt oppe under loftet hænger en ensædet S.G. 38 skoleglider skænket af Ringsted Flyveklub, der anvendte den fra 1946 til 1955. Samlet flyvetid 118 timer 21 minutter, samlet antal star-

KZ II Sport



ter 6.465! En skoleglider kom jo ofte slet ikke i luften, når den startede, idet eleven lærte rorenes virkemåde at kende, mens glideren blev trukket hen over græsset, og kom den i luften, var de fleste flyvninger af yderst kort varighed.

Det næste fly i rækken har ikke været anvendt herhjemme, men har alligevel en ganske særlig tilknytning til Danmark. Det er en Fairchild PT-26 Cornell, et amerikansk træningsfly fra 1939, der under krigen anvendtes i det norske flyvevåbens træningslejr »Little Norway« i Canada. Når vi har erhvervet dette fly, skyldes det, at mange af de danske piloter, der gjorde tjeneste i det norske flyvevåben under krigen, lærte at flyve på denne type. Flyet kom til Norge i 1945, og efter nogle års tjeneste i Luftforsvaret gjorde det derpå god fyldest hos de forskellige norske flyveklubber. Det er ført tilbage i den oprindelige bemaling fra krigens dage med kongebå krop og kromgule vinger og har også fået sit oprindelige nummer, 253. Skulle der blandt læserne være nogle, der har dette nummer i logbogen, hører vi meget gerne fra dem.

For ikke så forfærdelig mange år siden blev der fremstillet fly i Danmark, nemlig de velkendte KZ-typer fra Skandinavisk Aero Industri, der nu laver stålreoler og andre produkter, der ikke har meget at gøre med flyvning. Denne fabrik har skænket en KZ II Sport til Aeroklubben og tillige bekostet flyets istandsættelse. Flyet er bygget i 1939 og adskiller sig fra de KZ II, der anvendtes på Avnø fra 1946 til 1955, ved at have en lidt svagere motor, en 105 hk Hirth HM 504A-2. Det er registreret OY-DOU og malet i en militærgrøn farve, idet det var bygget som demonstrationsfly og var udlånt til Marinens Flyvevæsen og Hærens Flyvetropper til udprøvning. For Marinens vedkommende blev prøveflyvningerne foretaget af daværende kaptajnøjtnant *K. R. Ramberg*. Under krigen blev flyet solgt til Sverige, hvor det var i brug indtil for få år siden.

DC-7C næse



Det sidste fly i rækken er en Tiger Moth i Hærens Flyvetroppers farver og med nummeret S-11. Vi kan godt indrømme, at det er ikke den ægte S-11. Flyet blev købt af Egeskovmuseet i havareret stand, og da det skulle males efter genopbygningen, bestemte man sig for at give det danske kokarder for at få en vis linie i de militære skolefly med tilknytning til Danmark (foruden Tiger Moth, KZ II, Cornell og Harvard). Flyet er bygget i 1943 af Morris Motors Ltd. i Oxford og anvendtes oprindeligt af Royal Air Force. Senere har det fløjet som civil i England, Sverige og Danmark, hvor det især anvendtes til bugsering af svævefly.



Lockheed 12

Uden for museet står endnu et fly, en tomotoret Lockheed 12, der er under restaurering. Den er af helmetal, så den kan godt tåle at stå ude, hvis den bliver passet med maling og olie. Lockheed 12 er bygget som trafikfly og fløj første gang i 1936, men vort fly, der er en gave fra flyveskolen Dan-Wing i Kastrup, er et af de sidste, der blev bygget, og stammer fra 1941. Det blev bygget til det hollandsk-ostindiske flyvevåben, men på grund af japanernes erobring af det, der nu er Indonesien, kom det aldrig afsted, men blev i USA og anvendtes på det hollandske flyvevåbens flyveskole i Jackson, Missouri. Senere kom flyet til England og anvendtes af det hollandske element i Royal Air Force. Det fortsatte i det genoprettede hollandske flyvevåben indtil 1953, da det blev solgt til Sverige til avistransport. Det har siden været anvendt i Finland, Norge og Danmark, formentlig det eneste fly, der har været anvendt i fire af de skandinaviske lande. Flyet vil blive ført tilbage til sin oprindelige bemaling fra det hollandske flyvevåben.

Det sker, at vi må sige nej tak, når vi får tilbudt effekter til museet, som da SAS spurgte, om vi ville have en Douglas DC-7C. Den havde vi ikke mulighed for at få plads til i museet, rent bortset fra, at transporten til Egeskov ville have oversteget vore beskedne økonomiske evner. Vi sagde pænt tak og nøjedes med den forreste fjerdedel af kroppen med cockpit og den forreste kabine, og der er nu lavet en trappe, så publikum kan komme op og se den del af et trafikfly, som almindelige flyvepassagerer normalt ikke har adgang til.

SAS har også skænket os en Zebra, og nok er Egeskov et alsidigt museum, men man konkurrerer ikke med Zoologisk Have. Det er betegnelsen

på en Standard Electric elektronregnemaskine, der blev taget i brug i Kastrop i 1961 til vægt- og balanceberegning. Udviklingen går imidlertid stærkt, både når det gælder lufttrafik og computere, så den blev hurtigt for lille, og da vi overtog den i fjor, havde den allerede været ude af drift i over et år.

Ned gennem museumshallen er der en række montere, der naturligt deler det store rum. De rummer, hvad der har vist sig at være den helt store publikumsattraktion, en samling på godt 200 skalamodeller af fly. Også denne samling varierer fra år til år. Det første år var det en generel kavalgade over flyvningens udvikling, mens den i år er opdelt i en række specialsamlinger, bl. a. er der en samling modeller af fly fra det finske flyvevåben i de to krige 1939-40 og 1941-44. En anden af modelbyggerne koncentrerer sig om danske militærfly og viser bl. a. F-84G i omtrent alle de bemalinger, denne type har haft i Flyvevåbnet. ialt 11 plus en F-84E.

Men Egeskov er andet end flyvning. En nærmere omtale heraf kræver megen plads og falder vel også uden for dette tidsskrifts rammer. Museet begyndte som bilmuseum og rummer nu omkring 30 biler, og det er ikke blot personbiler. Der er varevogne, en lastbil, en dobbeltdækkerbus og en stor samling brandbiler fra Falcks Redningskorps, en kæmpemæssig Skoda kanontraktor fra 1. verdenskrig, en ægte damptrølle etc.

Malermester *Erik Nielsen* i Karleby på Falster er ekspert i veteranmotorcykler og har et par hundrede cykler i sin samling. Nogle af dem udstiller han på Egeskov, bl. a. Danmarks ældste motorcykel, en Danica fra 1900.

En anden storsamler er boghandler *J. Chr. Nielsen* i Haderslev, hvis speciale er hestekøretøjer.



Modeller

Han har så mange, at der slet ikke er plads til publikum i hans specielt opførte magasinbygning, og kunne i øvrigt nemt fylde hele Egeskovmuseet med sine smukke køretøjer. På den nyindrettede balkon, der betyder en udvidelse af museet på ca. 600 m², vises en snes vogne fra hans samling, og ligesom med de øvrige samlinger vil der blive tale om en stadig udskiftning.

At Egeskov Veteranmuseum drives på kommerciel basis, er der ingen grund til at skjule. Det bliver Aalholm Automobilmuseum og Trafikhistorisk Museum også, og det er man nødt til, når det offentlige ikke betaler udgifterne, der ikke er små, selv om man har billig husleje i sin egen lade.

Ved kombinationen fly—biler—motorcykler—hestekøretøjer har man fået et museum, der ikke blot er for specialister, men henvender sig til den store almenhed, og at denne tankegang er rigtig, kan man se af besøgstallet: 78.000 det første år!

Hans Kofoed.

Restaurant »Skærgården«

Nr. Kollund ved Herning

Telf. (07) 12 43 90

Missionshotellet »Ansgar«

Prinsensgade 14-16 - Ålborg

Telf. 3 37 33

EVERGREEN »SIXTI-NINE«

Jomfrustien 10 - Haderslev - Telefon (045) - 22 440

VESTER MØLLES RESTAURANT

ved Rørhæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.
Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur, da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plæt — ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for, at De vil få en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

CENTRAL HOTELLET

Vesterbro
Ålborg

RESTAURANT EXPRESSO

Torvet 10 - Haderslev

Teknisk uddannede officerers repræsentation i Dansk Ingeniørforening

blev der af en kreds af teknisk uddannede officerer den 5 feb. d. å. afholdt et møde i Dansk Ingeniørforening (DIF).

På mødet gav de fremmødte fuld tilslutning til følgende kommissorium:

»Forsamlingen giver sin tilslutning til, at den nyvalgte komité pålægges at undersøge mulighederne for at opnå en passende repræsentation i DIF til varetagelse af de teknisk uddannede officerers interesse, idet hovedvægten skal lægges på muligheden for at danne en tilsluttet forening. Dog ønsker forsamlingen, at komitéen drager omsorg for — om muligt — at der udarbejdes og fremsendes en valgliste til det forestående forbundsrådsvalg og repræsentantskabsvalg«.

For løsning af den herved stillede opgave har den valgte komité konstitueret sig således:

Komitéformand:

MJ B. T. Truelshøj, FMK.

Komiténæstformand:

MJ H. Løvstrup, HMAK.

Komitésekretær:

MJ E. V. Ørtenblad, HMAK.

Komitémedlemmer:

MJ F. Pedersen, HMAK/TMS.

MJ E. O. Wolff, HMAK/ITT.

MJ J. T. Jacobsen, Artilleriskolen.

I overensstemmelse med det vedtagne kommissorium blev det besluttet at opstille en liste til det kommende valg til DIF repræsentantskab i lokalafdeling København. De ovenfor anførte komitémedlemmer opstilledes som kandidater.



Ved *generalforsamling i DIF, lokalafdeling København, den 22 feb 1968* opstillede kreds af teknisk uddannede officerer en liste med følgende anbefalingsskrivelse:

Det er første gang, at kreds af ingeniøruddannede officerer opstiller liste til DIF repræsentantskabsvalg. Initiativet må ses i lyset af den strukturændring, som vort samfund i disse år gennemgår.

De ingeniøruddannede officerer udgør i antal ikke en majoritetsgruppe i foreningen, men netop derfor og i fuld overensstemmelse med demokratiske principper bør også denne medlemskreds have mulighed for at give udtryk for sine synspunkter såvel i spørgsmål om det interne foreringsarbejde som i foreningens udadvendte, samfundsmæssige virke.

Går De ind for, at foreningens repræsentantskab i overensstemmelse med demokratiske principper skal være en repræsentativ forsamling på det bredest mulige grundlag, anbefaler vi Dem at slutte op om denne liste.

Med venlig hilsen
stillerne.



Resultatet af valget blev, at kreds af teknisk uddannede officerer nu er repræsenteret i DIF repræsentantskab med

MJ F. Pedersen, HMAK/TMS.

Om valget kan i øvrigt oplyses, at stemmeprocenten generelt set ved repræsentantskabsvalget var 38,4 pct. Sammenholdes antallet af stemmer afgivet på listen for teknisk uddannede officerer (liste D) med antallet af teknisk uddannede officerer i københavnskredsen, der er medlemmer af DIF, tegner listen sig for en stemmeprocent på ca. 80.

I spørgsmålet om kreds af teknisk uddannede officerers snævrere tilknytning til DIF som samlet gruppe er komitéen kort fortalt nået til den opfattelse, at teknisk uddannede officerers repræsentation og deltagelse i DIF's daglige arbejde mest hensigtsmæssigt sker gennem en tilsluttet forening.

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT ·

MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY ·

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA ·

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S MADEIRA ·

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA ·

CARL JACOBSENS
VINHANDEL

INDEHAVER: EINER SELIGMANN

BSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN ·
WINE FOR KINGS

TRIA '4311

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA ·

Leverandør til militære og
maritime messer

PHILIPS

TELEKOMMUNIKATION



Sparekassen Sjælland

Flyvestation Værløse

torsdag 11.30-13.00
samt på lønudbetalingsdagene
10.30-13.30

Jonstruplejren

onsdag
samt på lønudbetalingsdagene
16.30-17.30

Flyvestation Vedbæk

fredag 12.00-13.00

Stats- kontrolleret undervisning pr. brev



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

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

Ham får De ikke til at skifte mærke!



Enhver, der har med flyvning at gøre, ved hvor meget brændstoffet betyder for sikkerheden i luften.

Enhver, der til daglig flyver på Shell Aviation produkter, ved desuden, at Shell i alle lufthavne forlanger gennemgribende kontrol med hver eneste liter brændstof, før det bliver frigivet til tankning.

Så det kan ikke undre, at en mand der er vant til at stole på Shell i luften, foretrækker samme mærke på landjorden.

Shell
AVIATION SERVICE



Flyvevåbnet



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 5

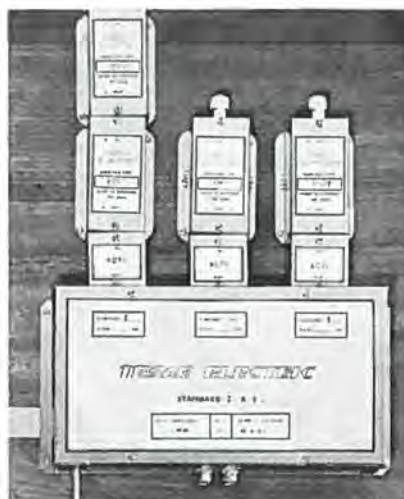
1968

PHILIPS

TELEKOMMUNIKATION



TESAM ELECTRIC



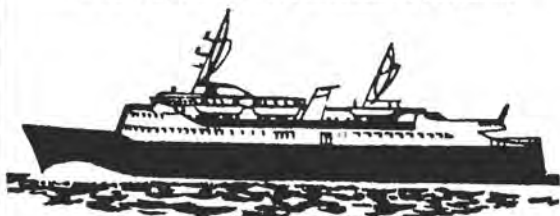
Første og største transistorantenne-
forstærker, som er godkendt
af Post- & Telegrafvæsenet.

SKANDIA ANTENNE MATERIEL

Sdr. Boulevard 110, København V, Tlf. Eva 4758

SKAGERAK-EXPRESSEN

Passager-, bil- og jernbanefærge - daglig forbindelse hele året.
Samtrafik med nordiske og kontinentale jernbaner.



M/F »CHRISTIAN IV«

Bygget 1968, 800 pass., 15 jernbanevogne, 140 biler.

DANMARK-NORGE

Hirtshals-Kristiansand

Daglig hele året

Hirtshals-Arendal

Sommerrute

KUN

4 1/4

TIME

1/2 Kristiansands Dampskipsselskab

Vestre Strandgatan 42 . Kristiansand S . Norge
Tlf. 26500 . Telex 1969 . Telegr.adr. »Norgesruten«

Kontor i Hirtshals, Danmark:

Norgesruten, Dansk-Norsk Shipping 1/2
Tlf. 94 19 66 . Telex 9798 . Telegr.adr. »Norgesruten«



Sparekassen Sjælland

Flyvestation Værløse

torsdag 11.30-13.00

samt på lønudbetalingsdagene
10.30-13.30

Jonstruplejren

onsdag

samt på lønudbetalingsdagene
16.30-17.30

Flyvestation Vedbæk

fredag 12.00-13.00



Flyvevåbnet

NR. 5

1968

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder.
- Militærrestauranten —
 fungerer den?
- Luftkrigen over Nordvietnam
 1965—1968 (1. afsnit).
- Grundlaget for et fort.
- Veteranmuseet på »Egeskov«.
- Teknisk uddannede officerers
 repræsentation i Dansk
 Ingeniørforening.

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

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

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

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

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

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dolleris,
Jonstrupvej pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr. 28. juli 1968

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

FINALE -

Finalen er sædvanligvis et festligt punktum på en god forestilling. Om forestillingen i dette tilfælde har været god, eller om finalen er festlig, vil redaktionen af »Flyvevåbnet« lade andre om at bedømme.

Imidlertid tegner alt til, at dette skulle blive »Flyvevåbnet«s sidste nummer, idet det fælles forbundsblad for alle tre værns linieofficersorganisationer ventes at fremstå inden længe, og OFO har ikke ønsket at udgive mere end 5 numre af »Flyvevåbnet« i 1968 i forventning om det nye tidsskrifts komme.

Det vil vel ved en sådan lejlighed være passende at give et kort rids over tidsskriftets »historie«. »Flyvevåbnet«s ophør er bestemt af den logiske tanke, at når organisationerne slår sig sammen i et forbund, bør de enkelte organisationers medlemsblade gøre ligeså. Derved opnås dels en bedre økonomisk status og dels opnås et — formentligt — bedre »bladmæssigt« resultat gennem forening af kræfterne. Ingen er dog naturligvis blinde for, at medaljen også har en bagside: den enkelte organisation må ofre noget af sit særpræg, som vel bl. a. kommer til udtryk i form og indhold af organisationsbladet, og skulle der komme tider med modsætningsforhold, hvor interesserne brydes — ja, så er det svært at få dette frem i et fælles tidsskrift. En og anden vil måske udbryde — »bladdøden« — og forhåbentlig vil nogle savne nærværende resultat af skiftende redaktioners indsats i de forløbne 13 år!

Vi, der har været med, har ofte haft grund til at bande over forskellige besværligheder, men vi har også haft mange dejlige timer — oftest når familien var gået til ro — med udformningen, kontakt med skribenterne, jagt efter stof og annoncer, kampe med økonomien osv., osv. Vi synes vist alle, at det — trods alt — har været umagen værd, og jeg vil da gerne — på de skiftende redaktørers og medarbejderes vegne — sige alle bidragsydere, såvel skribenter som annoncører og kritikere, og vore læsere tak for interessen i håbet om, at der — ind imellem — også må have været noget af interesse for Dem.

DATA

Jun 1955:

»Flyvevåbnet« nr. 1 udsendes.

Redaktionen består af flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Tidsskriftet udsendes til alle officerer i Flyvevåbnet med opfordring til tegning af abonnement (kr. 10,00 pr. år — en pris, der ikke er steget siden da!)

Udsendelsesfrekvens: månedlig (hvilket dog kun er lykkedes et enkelt år eller to).

Aug 1958:

Flyverløjtnant P. L. Wiisbye udtræder af redaktionen.

Okt 1959:

OFO overtager »Flyvevåbnet«.

Kaptajn H. G. P. Jensen udpeges som redaktør. Tidsskriftet ønskes videreført som hidtil, men med drejning hen imod de personelorganisationsmæssige problemer.

Flyverløjtnant M. C. Bügel fortsætter som medarbejder og tager sig specielt af annonceekspeditionen.

Årsskiftet 1960/61:

Der rejses fra en af OFOs afdelinger kritik af, at OFO udgiver tidsskriftet. En større debat for og imod kommer til orde, og efter behandling på repræsentantskabsmødet 1961 nedsættes et udvalg med repræsentanter fra afdelingerne. Udvalget skal fremsætte forslag vedrørende bladets fremtidige drift, økonomi, form og indhold.

Samarbejdet med flyverløjtnant M. C. Bügel afvikles.

Jan 1962:

Udvalgets betænkning offentliggøres, og forslag til forskellige ændringer vedtages, idet repræsentantskabet med overvældende majoritet går imod udvalgets forslag om nedlæggelse.

Mar 1962:

Oberstløjtnant H. G. P. Jensen fratræder som redaktør efter eget ønske på grund af manglende tid.

OFOs tidligere sekretær, kaptajn E. W. Jørgensen udpeges som redaktør, og der udpeges et bladudvalg til hjælp for redaktøren.

Jun 1963:

Major E. W. Jørgensen fratræder som redaktør og træder uden for nummer.

Major Å. H. Dolleris påtager sig (midlertidigt) redaktørjobbet, indtil ny redaktør er udpeget (det kom altså til at vare lige til i dag, idet interessen vaktes, og det viste sig vanskeligt at finde en anden).

De blå sider med stof fra flyvningens historie introduceres.

Jun 1964:

Annoncetegningen overlages af »Intern Reklame«, hvilket bedrer bladets økonomi betydeligt.

Jan 1967:

Formatet ændres til A 4.

Apr 1967:

OFOs love ændres, således at afsnittet om medlemsblad udgår, henset til den forventede indtræden i et officersforbund.

Maj 1967:

Forbundet af Danske Linieofficerer oprettes, og »Flyvevåbnet«s redaktør indtræder i udvalg til oprettelse af fælles blad.

Feb 1968:

FDLs bladudvalg afgiver betænkning, som foreslår oprettelse af fællestidsskrift maj 1968.

Aug 1968:

Sidste nummer (?) af »Flyvevåbnet« udsendes. Forsinkelsen af fællestidsskriftet skyldes praktiske vanskeligheder med hensyn til drift osv. »Flyvevåbnet«s redaktør er udpeget som OFO-medlem (midlertidigt!) i den kommende redaktion.

☆☆☆

»Flyvevåbnet« er i alle de 13 år, det nu har eksisteret, blevet trykt i Herlev Bogtrykkeri, der altid har ydet et fremragende godt stykke arbejde.

Dette — parret med en aldrig svigtende hjælp-somhed og interesse for bladet — har gjort sit til at gøre redaktørjobbet til et rart arbejde. Tak til bogtrykker S. Ualbjørn og hans svende!

Å. H. Dolleris.

LUFTKRIGEN OVER NORDVIETNAM

1965 — 1968

specielt med hensyn til anvendelse af elektronisk krigsførelse

Flyverløjtnant J. C. M. Probst afslutter hermed artiklen, som primært er baseret på artikler og meddelelser, der er fremkommet i amerikanske fagtidsskrifter 1965-1968.

USAF greb problemet an på bredere basis end US Navy for at udstyre sine taktiske fly med et moderne passivt ECM-system. I efteråret 1965 afprøvedes komponenterne i et F-100F fly, og fra sommeren 1966 installeredes systemet i tusinde USAF F-100D/F, F-105D/F og RF-4C fly i Vietnam under det såkaldte WILD WEASEL program. WILD WEASEL programmet omfatter installation af 3 hovedsystemer:

- AN/APR-25 radaradvarselssystemet og
- ER-142 radarmålsøgningssystemet. De 2 systemer tjener tilsammen samme formål som US Navys AN/APR-30 udstyr.
- AN/APR-26 SAM-affyringsadvarselssystem, der advarer piloten, når en SAM affyres. Systemet detekterer det skift i udgangseffekt, der finder sted i FAN SONG ildlederradarsystemets L-bånd missilstyrekommandoradar, når missilet affyres.

Når komponenterne er installeret i flyene, indgår de som fast udrustning. WILD WEASEL udstyret kræver således op til 13 antenner spredt over flyets krop, vinger og halefinne. I 1967 og 1968 udrustedes bl. a. også B-52 bombefly og transportfly som C-130, C-119 og C-47 med WILD WEASEL udstyr, og US Navy har indbygget et modificeret AN/APR-26 system i deres F-4B PHANTOM fly. Krigserfaringerne har tydeligt vist, at passivt ECM-udstyr af ovennævnte art må indgå som en lige så nødvendig del af et moderne kampflys udrustning som f. eks. identifikations-, navigations- og kommunikationsudstyr.

»Support ECM« taktikken (dvs. brugen af »pathfinder« fly til ECM-støtte for bombefly) suppleredes tidligt med en anden fremgangsmåde kaldet »standoff ECM« taktik. Den går ud på, at specielle fly udstyret med såvel passivt som aktivt ECM-udstyr yder ECM-støtte til indtrængende bombefly fra positioner udenfor det fjendtlige luftforsvars rækkevidde. I 1965 anvendtes især ældre 4-sædede USAF RB-66C DESTROYER og 7-sædede US Navy EA-3B SKYWARRIOR fly til »standoff ECM« rollen, siden november 1966 suppleret med et mindre antal 2-sædede EA-6A INTRUDER fly fra US MARINE CORPS. Det stadigt stigende behov for ECM-missioner bevirkede i 1967, at adskillige gamle B-66 DESTROYER bombefly blev taget ud af mølposerne for at blive ombygget til 7-sædede EB-66E ECM-fly. Et »standoff ECM« fly i Vietnam er typisk udstyret med følgende ECM-komponenter:

- En panoramisk ECM modtager, som ECM-operatørerne anvender til identifikation og analyse af ukendte RF-signaler. Modtageren kan samtidigt anvendes til radarmålsøgning, idet den giver retning til RF-kilden.
- NOISE-jammerudstyr til at transmitere støj-jamming på S- og C-båndet. Andre jammetyper end støjjamming synes sjældent eller aldrig at blive anvendt.
- TRACK BREAKER-udstyr, der ved udsendelse af falske ekkoer kan få ildlederradarer til at miste »TRACK« på flyet. Sådant deceptionsudstyr skal kunne arbejde på såvel S- som C-båndet.

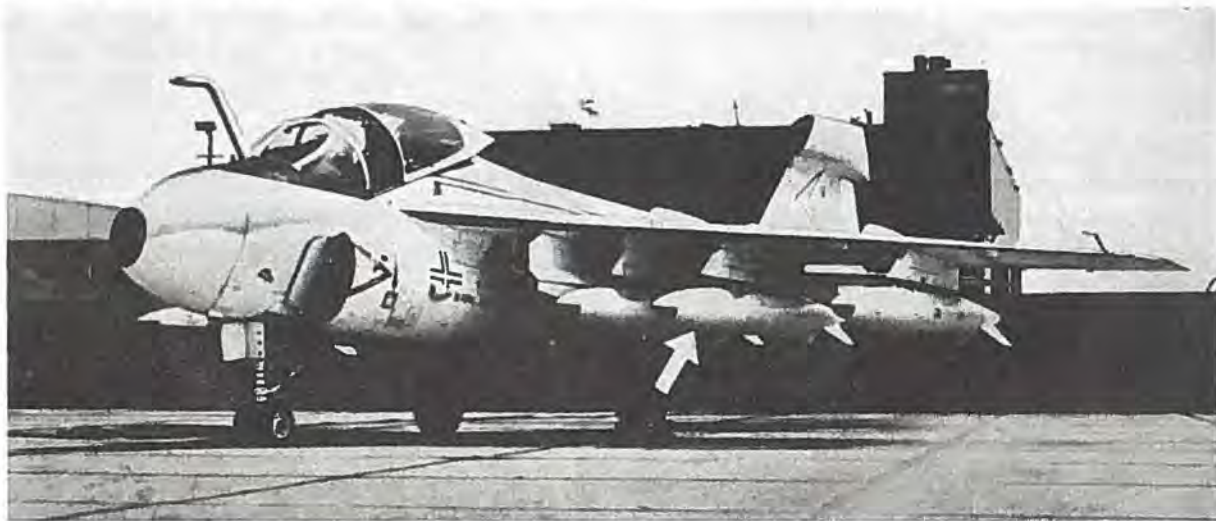
— CHAFF spredeudstyr med CHAFFen færdigpakket i mindre portioner, der kan udkastes enkeltvis eller samlet efter ECM-operatørens valg.

CHAFF betragtes som et naturligt led i et ECM-angreb. Krigen over Nordvietnam har vist, at et bredt ECM-spektrum incl. CHAFF bør være til rådighed under angrebene, og de enkelte ECM-typer skal kunne anvendes enkeltvis eller kombineret efter situationens krav. I Nordvietnam anvendes CHAFF såvel til at sløre eller maskere egne fly for fjenden som til at frembringe falske ekkøer i et angrebsrum, så fjenden tvinges til at bruge tid til at sortere virkelige mål fra falske. Det berettes, at RB-66C og EA-6A fly under angrebsmissioner dækker brede korridorer med CHAFF. Den anvendte CHAFF-type er tynde metalliserede glasfibre (såkaldt »englehår«), der har længere faldtid og kun fylder halvt så meget for samme ekkostørrelse som aluminiumstrimmel-CHAFF. CHAFF-spredeudstyret er normalt af elektromekanisk type bestående af CHAFF-magasin og udkastermekanisme, men nyere systemer, hvor CHAFF-pakkerne skydes ud af hver sin lille sprængladning, kræver mindre plads og anses derfor for bedre egnede til taktiske fly.

»Standoff ECM« missionerne viste sig snart meget effektive, og efterhånden fløj bombepiloterne kun nødtigt over Nordvietnam uden ECM-støtte. ECM-støtten giver piloterne større sikkerhed og derved bedre tid til målobservation og sigte, og flyene kan flyve i større højder, hvor

I desperation så nordvietnameserne sig undertiden nødsaget til at lade luftværnsartilleriet skyde spærreild i håb om, at den resulterende »mur« af ild dog ville have nogen effekt. De fleste »standoff ECM« missioner flyves i 30.000—40.000' højde, hvor flyene er udenfor konventionelt luftværnsartilleris rækkevidde, men udsat for SAMs, hvis maksimale højde er o. 60.000'. Normalt holdes flyene derfor udenfor kendte SAM-områder og flyver over f. eks. Tonkinbugten eller Laos, men undertiden udsættes de alligevel for angreb. Mod en ECM-mission affyredes således 7 SAMs, dog uden nogen træffere. I starten blev ECM-missioner ofte fløjet uden jagereskorte, men nu flyves næsten alle missionerne under eskorte eller »Combat Air Patrol« dækning af F-4B eller F-4C PHANTOM fly fra Sydvietnam til beskyttelse mod MIGs.

Amerikanerne havde også held til at udvikle effektive SAM-undvigemanøvrer bestående af skarpe drej og dyk. Den nærmere karakter af disse manøvrer er ikke frigivet, men under juni-krigen i Mellemøsten 1967 anvendte israelerne med held den fremgangsmåde overfor de ægyptiske GUIDELINE-raketter at foretage et brat drej imod raketten, når de fik øje på den, derefter dykke stejlt ned under den. Det viste sig, at raketterne ikke kunne klare en sådan vinkelacceleration og i de fleste tilfælde detonerede et stykke bag flyet. GUIDELINE-rakettens warhead er kun på 288 lbs, og den har derfor begrænset virkningsradius.



EA-6A INTRUDER ECM-fly fra U.S.MARINE CORPS stationeret på Da Nang basen i Sydvietnam. Under planerne er op-hængt AN/ALE-32 chaff-»pods« (se pilen), der indeholder chaff-magasin og elektromekanisk udkastersystem.

faren fra let luftværnsartilleri er mindre. Man kan ligefrem se virkningen af jammingen, berettes det, thi inden jammingens indsættelse ydes velrettet, koncentreret ild fra SAM-stillinger og luftværnsartilleri, men så snart jammingen slås til, bliver skydningen upræcis og spredt i alle retninger.

Også SHRIKE-missilet var blevet forbedret noget. Nye udgaver af missilet har mere ECM-modstandsdygtigt målsøgningssystem og bedre »hukommelseskapacitet«, men de er stadig ikke tilfredsstillende, hvad angår rækkevidde og nøjagtighed. Amerikanske piloter rapporterer imidler-

tid, at nordvietnameserne slukker deres radar, så snart et amerikansk fly tager kurs imod den (hvilket er en forudsætning for, at SHRIKE-missilet kan få »LOCK« på radaren), og det sluttes heraf, at SHRIKE-missilet har haft virkning. Hver bombemission over Nordvietnam ledsages nu normalt af 1—2 USAF F-4C PHANTOM eller US Navy A-4E SKYHAWK udrustet med SHRIKE-missiler.

Nordvietnameserne havde imidlertid heller ikke ligget på den lade side. I løbet af 1966 udbyggedes det nordvietnamesiske luftforsvarssystem til et omfattende netværk bestående af ca. 50 SAM-batterier med 4—6 affyringsramper hver og med over 200 forberedte stillinger. Herudover fandtes et radarvarslingsystem med over 100 varslingsstationer, og luftværnsartilleriet omfattede mellem 6.000 og 10.000 pjecer med kaliber fra 12,7 mm til 100 mm. Alle 57 mm, 85 mm og 100 mm pjecer var radarstyrede med S-bånd SCR-584 og FIRE CAN ildlederadarer, af hvilke der skønsmæssigt fandtes knap 150 stk. De russiske kanoners og radarers høje mobilitet var og er en stadig kilde til undren blandt amerikanerne. Størst skade voldt 37 mm og 57 mm kanonerne, der var meget effektive op til 6—8000'. Udover de nævnte våben fandtes i slutningen af 1966 15—20 stk. MIG-21PF FISHBED-D og 50—75 stk. MIG-17PF FRESCO-D altvejrjagere. Begge typer opererede under snæver GCI-kontrol fra 6 baser omkring Hanoi og Haiphong. Hanoi-Haiphongområdet blev i slutningen af 1966 beskrevet som den hårdeste luftforsvarskoncentration, verden hidtil havde set, hårdere end noget af det, de allierede mødte over Tyskland under 2. verdenskrig!

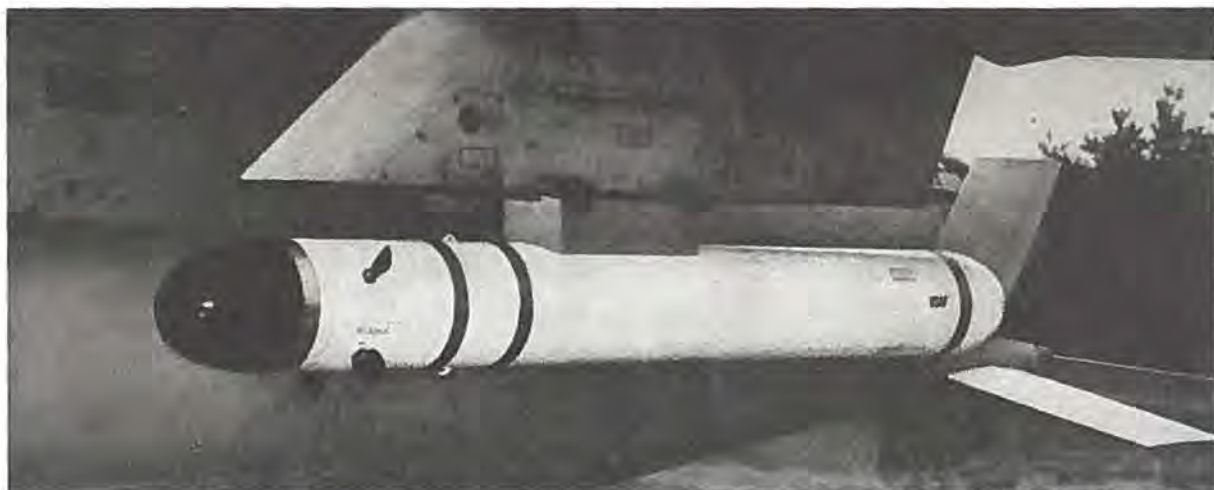
Til trods for den voldsomme intensivering af forsvarsbestræbelserne, der fandt sted i 1966, kunne amerikanerne først og fremmest takket være det nye ECM-materiel holde tabene under dem fra 2. verdenskrig og Koreakrigen. Mens amerikanerne i 1965 og begyndelsen af 1966 kun bombede rent militære mål samt transportveje og trafikcentre, udvidede de i juni 1966 krigen til oliedepoter, kraftværker og havneanlæg i Hanoi og Haiphongs udkanter, men trods den derved intensiverede luftkrig faldt GUIDELINE-systemets træffesandsynlighed til kun 2 pct. af de afskudte raketter, et uacceptabelt lavt tal, der må give anledning til alvorlige bekymringer i Sovjetunionen og den lange række østorienterede og neutrale lande, der har opstillet GUIDELINE-batterier. Det skal i denne forbindelse nævnes, at amerikanerne i sommeren 1966 gennemførte en række forsøg med NIKE-HERCULES systemet, hvor USAF-fly anvendte de undvigemanøvrer og det ECM-udstyr, der havde vist sig effektivt i Nordvietnam. Officielle kommentarer går ud på, at i de fleste tilfælde ville flyene være blevet ødelagt.

De amerikanske Anti-SAM missioner var tydeligvis ved at gøre indtryk i Nordvietnam. Nordvietnameserne var blevet meget forsigtige med at trække batterierne frem fra deres skjul i jungleskovene og placere dem i en forberedt stilling. Man ventede på gode skudchancer. Så snart et SAM-batteri havde skudt, blev det flyttet i skjul eller til en anden stilling ofte over betydelige afstande. Et SAM-batteri under transport er dog også et udsat mål. Batteriet består af et større antal køretøjer, der kun kan bevæge sig langsomt på de nordvietnamesiske veje, og som belaster det krigshærgede og overbelastede trafiknet stærkt. Desuden laver de tunge køretøjer afslørende spor i terrænet. Et GUIDELINE-batteri kræver omkring 6 timers opstillingstid i en forberedt stilling og kan pakkes ned og gøres køreklart igen på 4 timer. Det var lykkedes amerikanske jagerbombere helt at forhindre opstilling af SAMs syd for den 19. breddegrad (den sydligste del af Nordvietnam), hvor bombningerne derfor kunne udføres af B-52 fly, der ikke anvendes mod radarforsvarede mål.

I perioden fra sommeren 1966 til sommeren 1967 blev ialt ca. 60 fly nedskudt af SAMs, hvilket med 2 pct. træffesandsynlighed svarer til ca. 3000 afskudte SAMs (efter amerikanske opgivelser).

Imidlertid var en ny metode begyndt at vinde indpas i USAF i 1967: »ECM selfprotection« taktikken, hvor hver enkelt kampfly medbringer aktivt ECM-udstyr til selvbeskyttelse foruden det tidligere nævntet passive udstyr. ECM-selvbeskyttelse betragtes som en mere flexibel fremgangsmåde end både »support ECM« og »standoff ECM« taktikken. Aktivt selvbeskyttelses ECM-udstyr ophænges eksternt i »pods« på standardiserede vingestationer, og må derfor ofte medføres på bekostning af extra brændstof eller våben, men metoden har vist sin værdi i krigen, og er meget populær hos piloterne. Med ECM-udstyret indbygget i »pods« kan det enkelte fly udstyres med en efter missionen afpasset kombination af ECM-udstyr, ligesom ændringer i udstyret lader sig udføre, uden at flyet tages ud af drift. Nye eller ændrede fjendtlige fremgangsmåder og nyt fjendtligt udstyr kan imødegås med tilsvarende nye »pods«.

Allerede i 1965 havde USAF startet udviklingen af »pod« monteret ECM-udstyr til taktiske fly under en såkaldt »Quick Response Contract«, og i sommeren 1966 sendtes de første 50 »pods« til Vietnam til afprøvning. Det var AN/ALQ-71 og -72 NOISE jammers til henholdsvis S- og C-båndet. Udstyret anvendes på F-105D/F THUNDERCHIEF jagerbombere, der bærer hovedbyrden af bombemissionerne over Nordvietnam fra baser i Thailand, og et større antal USAF-fly er nu modificerede til at medføre aktivt selvbeskyttelsesudstyr under IRON HAND programmet. En



ECM-»pod« af ny type ophængt på standard vingestation. »Pod«-en er sammenbygget af udskiftelige moduler bl. a. en generator-modul med luftturbineblade og en radome fortil, der indeholder ECM-antennen.

typisk last for et F-105D eller F-105F fly, der skal på bombemission over Nordvietnam, er en SIDEWINDER på den ene yderstation og en IRON HAND ECM-»pod« på den anden. På hver inderstation bæres en 450 gallon extratank og ophængt under kroppen bæres 6 stk. 750 lbs M-117 HE bomber, der er den våbentype, der har vist sig mest effektiv mod SAM stillingerne. SIDEWINDER-missilet medføres, fordi »Combat Air Patrols« til dækning af jagerbombere kun sjældens anvendes af hensyn til SAM-faren i de større højder. F-105 flyene må derfor selv kunne forsvare sig mod MIGs. I forbindelse med bombemissionerne flyves dog undertiden »Fighter Sweeps« med F-4C PHANTOM fly for at engagere de nordvietnamesiske MIGs. En bombemission kan typisk udgøres af 4—6 F-105D og F fly, hvor de to-sædede F-105F fly med WILD WEASEL udstyr anvendes som »pathfinders« for de 1-sædede F-105D. Hertil kommer »Standoff ECM« fly og fly med SHRIKE missiler til støtte for missionen. »Low level« anflyvning og »POP-UP« taktik benyttes, og efterbrænder er sat til næsten konstant over og nær målet. Ofte angriber flyene SAM stillinger fra hver sin retning og med hver sin dykvinkel, således at nordvietnameserne må forsvare sig hele horisonten rundt. Det forudsætter dog naturligvis omhyggelig »timing« af angrebet.

Også US Navy er i stigende grad svinget over til selvbeskyttelsesmetoden og anvender i stadigt større omfang »pod« monteret ECM-udstyr såsom:

- AN/ALQ-49 og -51 TRACK BREAKER udstyr til henholdsvis C- og S-båndet,
- AN/ALQ-76 NOISE jamming udstyr til såvel C- som S-båndet, og
- AN/ALE-29A CHAFF-spredeudstyr på A-4 SKYHAWK og A-6A INTRUDER fly under bombemissioner over Nordvietnam. Også USAF vil snart have »pod« monteret TRACK

BREAKER udstyr til rådighed for sine jagerbombere.

Deceptionsudstyr i form af TRACK BREAKERS er særligt velegnet som »selfprotection« udstyr, da det er relativt simpelt at anvende til selvbeskyttelse og kun behøver ringe kraftforsyning, men udstyret kræver omhyggelig tuning efter den fjendtlige radars parametre. NOISE og andre former for transmitteret jamming kræver stor kraftforsyning, som skaffes fra propeldrevne generatorer i næsen på hver ECM-»pod«. Anvendt kombineret har de 2 ECM-typer naturligvis normalt størst effekt.

Midt i august 1967 skete der en kraftig stigning i de amerikanske tab til SAMs. Tabstallene steg til det 3-dobbelte af den gennemsnitlige månedlige tabsfrekvens i det foregående års tid til trods for, at der ikke havde fundet yderligere forøgelse i antallet af luftforsvars våben sted i Nordvietnam siden 1966; de nordvietnamesiske tab var blot blevet erstattet. Den øgede SAM-effektivitet tilskrives fra amerikansk side delvis, at bombningerne siden maj 1967 var udvidet til de særligt velforsvarede mål i Hanoi-Haiphong cirklen bl. a. MIG-baserne og mål i selve Hanoi by, men der er derudover flere tegn på, at FAN SONG SAM ildlederadarerne har fået indbygget ECCM-udstyr til imødegåelse af det amerikanske ECM-udstyr. Dette er bl. a. fremført af Pravda, der hævder, at flere amerikanske fly er skudt ned med SAMs i sidste halvdel af 1967 end i hele den foregående periode af krigen. Det sovjetiske forsvarsministeriums avis »Røde Stjerne« hævder desuden, at en ny taktik, der bl. a. indebærer en højere grad af koordination med konventionelt luftværnsartilleri, har forbedret missilernes effektivitet. Det skal bemærkes, at russerne i omtalen af militære forhold ofte overdriver, men sjældent kommer med grundløse påstande. Amerikanerne angiver et noget lavere tabstal end russerne og

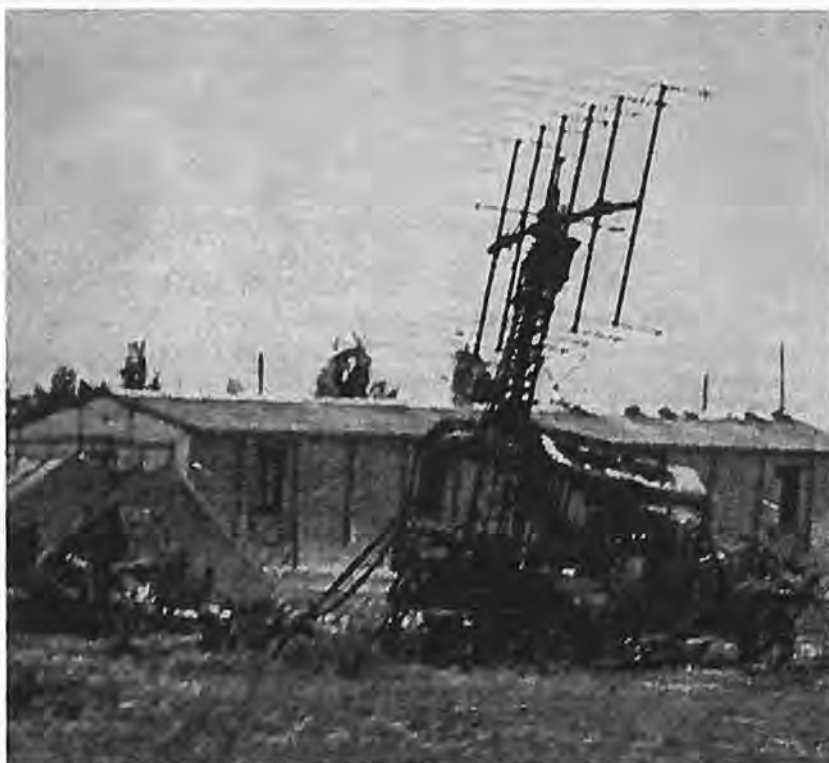
hævder, at de øgede tab modsvares af et tilsvarende stort antal SAMs affyret, så missilernes træffesandsynlighed stadig kun er 2 pct. bortset fra dec 1967, hvor monsunvejret var særligt fordelagtigt for de nordvietnamesiske SAM-folk. Under alle omstændigheder har begivenhederne bevirket, at behovet for nyt og bedre ECM-udstyr nu synes lige så akut som i 1965.

Nordvietnameserne har i anvendelsen af deres luftforsvarssystem vist stor opfindsomhed og improvisationstalent og stadig stillet angriberne overfor nye problemer. Udover allerede nævnte forhold som udstrakt udnyttelse af mobilitet, camouflage, dummystillinger og forberedte SAM-stillinger, samt brug af radardisciplin og deception mod SHRIKE-missilerne, har følgende fremgangsmåder med held været anvendt i den seneste tid:

- Opstilling af luftværnsfælder. Når nordvietnameserne f. eks. ved, at et SAM-batteri er opdaget, og en anti-SAM mission sandsynligvis vil følge, placeres koncentreret let luftværnsartilleri ad den sandsynlige anflyvningsrute. Mange piloter føler, at hvis de er nødt til at flyve mod samme mål 2 dage i træk, bliver det næsten selvmordsflyvning den anden dag. Opstillingen af sådanne fælder lettes yderligere ved det begrænsede antal mål, der er frigivet til bombning. Nordvietnameserne kan ofte på forhånd regne ud hvilke mål, der

bliver de næste, og de træffer naturligvis deres forvarsforanstaltninger.

- Luftværnsfælder opstilles også ved at anvende C-bånd radarer som lokkeduer for de amerikanske radarmålsøgningssystemer. Når de amerikanske fly »homer« mod lokkeduen, får de en varm modtagelse af det opstillede luftværnsartilleri.
- Nordvietnameserne spoofer det amerikanske AN/APR-26 SAM-affyringsadvarselssystem med falske L-bånd signaler, der trigger advarselssystemet og får bombepiloterne til at smide deres bombelast og foretage undvigemanøvrer.
- SAM-batterierne fødes med varslingsinformationer, så SAM-søgeradarernes sendetid kan begrænses eller helt elimineres for at modvirke amerikanske ELINT- og ECM-virksomhed.
- Ved at holde streng radardisciplin med ildlederadarerne, der ofte kun tilsluttes i korte glimt og først giver »track« umiddelbart inden ildåbning kan finde sted, vanskeliggøres ligeledes fjendtlig ELINT- og ECM-virksomhed. I visse tilfælde synes affyring endog at have fundet sted, inden radaren havde »track« på målet.
- Nordvietnameserne anvender i meget stor udstrækning sandsække, jordvolde og beton til



Udbrændt sovjetisk bygget meterbånds (UHF) søgeradar fotograferet på en ægyptisk flyveplads efter junikrigen i Mellemøsten i 1967. Samme radartype anvendes i forbindelse med SAM-systemet i Nordvietnam.

dækning af luftværnsartilleri- og SAM-stillinger mod sprængstykker og kanonild. Feltmæssigt udførte dækningsvolde er ikke sjældent af 8—10 meters højde og er ofte så effektive, at amerikanske fly på »SAM suppression flights« af tidsmæssige og økonomiske grunde nøjes med at søge at holde betjeningspersonalet i dækning med kanonild og anti-personel »cluster« bomber istedet for at søge at ødelægge radarer og våben.

- Ved at holde streng ilddisciplin med konventionelle luftværnsvåben øges præcisionen. forbruget af ammunition begrænses, og faren for at røbe sig nedsættes. Med let luftværnsartilleri åbnes først ild, når skytterne kan se de amerikanske flys nationalitetsmærker. En SAM-stilling dækkes normalt af et stort antal konventionelle luftværnsvåben på en sådan måde, at hver enhed kun åbner ild indenfor bestemte på forhånd tildelte zoner eller højdeområder, som luftrummet over SAM-stillingen er opdelt i.
- Luftværnsartillerigranaterne indstilles til at detonere i netop de højder, som nordvietnameserne erfaringsmæssigt ved er de hyppigst anvendte »pop-up« højder.
- I visse områder vises så kraftig radaraktivitet, at bombeflyene vælger andre ruter til og fra deres mål. På disse ruter holdes så MIGs klar til indsættelse. Når amerikanske jagerbombere møder MIG-fly over Nordvietnam, indlader de sig kun nødigt i kamp, medmindre de er over 5000'. I stedet slipper de deres bombelast og stikker af. Hermed har MIG-piloterne som oftest opnået, hvad de ville.

Krigen over Nordvietnam har vist en karakteristisk egenskab ved elektronisk krigsførelse, den er en stadig skiften mellem egne foranstaltninger, fjendens modforanstaltninger, egne mod-modforanstaltninger osv. I elektronisk krigsførelse gives ingen langtidsløsninger og ingen endelige »black boxes«. Det gælder ikke blot hvad angår selve det til rådighed værende materiel, men også anvendelsen af det. Begge dele må hele tiden vedligeholdes og tilpasses kampens skiftende vilkår, for at initiativet kan bevares, og tabene holdes nede. Selv om alt nødvendigt udstyr er til rådighed og fungerer upåklageligt (hvilket ikke altid er tilfældet), spiller mange faktorer ind:

- Den anvendte taktik, »Standoff ECM«, »ECM Selfprotection« eller »Support ECM« eller kombinationer af disse.
- Den anvendte formationstype. Placeringen af »support ECM«-fly i formationen kan eksempelvis variere i forskellige stadier af en mission og kan kollidere med andre hensyn. F. eks. kan flyene ved at holde en ganske bestemt afstand til hinanden forhindre, at ildledera-

darer låser på et bestemt fly, men istedet springer mellem flere fly i formationen, hvorved skydningen bliver upræcis.

- Det tidspunkt, hvor ECM-udstyret sluttes til og slukkes ned.
- Piloternes og ECM-operatørernes dygtighed til at udnytte udstyret.
- Forskellen mellem flyets kurs og retningen til den fjendtlige radar, idet ECM-effekten er størst, når ECM-senderen peger lige mod radareren.
- Afstanden mellem ECM-sender og radar.

For CHAFFs vedkommende spiller yderligere en række forhold ind som for eksempel:

- Om CHAFFen skal benyttes til maskering (jamming) eller vildledning (deception).
- Eventuel brug af »Delayed Opening Chaff« (DOC), der først spredes et stykke tid efter udkastningen.
- Den ønskede faldhastighed og dermed CHAFF-virkningens varighed. Faldhastigheden bestemmes af den anvendte CHAFF-type.

For at træne disse ting under realistiske forhold er såvel USAF som US Navy ved at opbygge træningscentre for elektronisk krigsførelse i USA. Sådanne centre, der er omhyggeligt afspærrede for fjendtlig ELINT-virksomhed, skal bl. a. råde over kopier af nordvietnamesiske SCR-584, FIRECAN og FAN SONG-E ildlederadarer, der kan flyttes rundt i terrænet, så piloterne kan trænes i radarlokalisering og ECM-taktik. Desuden kan effektiviteten af nye angrebsformer og nyt ECM-udstyr undersøges.

Et stort antal programmer er i gang for at skaffe bedre ECM-udstyr til kigsskuepladsen. Fremkomst af nye, hidtil ukendte ECM-former er dog næppe at forvente, dertil er de tekniske muligheder for velkendte, men det nu anvendte udstyr blev udviklet og sat i produktion i hast, og det har adskillige ulemper.

Nyt passivt ECM-udstyr, der er på vej, er mere modstandsdygtigt overfor fjendtlig jamming og deception. Nye radarmålsøgningssystemer er beregnet til ved triangulering mellem 2 fly at kunne give afstand til den fjendtlige radar, og nyt SAM-affyringsadvarselsudstyr giver også retningen til SAM-affyringerne. Det nye taktiske fly, F-111A, der havde debut på krigsskuepladsen i marts 1968, og som med tiden skal supplere og erstatte den svindende styrke af F-105 fly i USAFs taktiske flystyrker, er bl. a. udstyret med et nyt bagudrettet missiladvarselssystem, der detekterer anflyvende AAMs og SAMs varmeudstråling. I nye panoramiske ECM-modtagere til ELINT- og ECM-fly er analysetiden for ukendte RF-signaler nedsat til få sekunder imod 3 minutter i det udstyr, der anvendes nu.

Nyt aktivt ECM-udstyr vil have større sendestyrke og hurtigere reaktion og derved større effektivitet over for radarer med mulighed for hurtigt frekvensskifte og frekvenshop, og de propel-drevne generatorer til ECM-»pods« kan nu yde op til 40 Kw. En afløser for SHRIKE vil gå i tjeneste i 1968 under betegnelsen AGM-78A STANDARD ARM. Den har 25—30 km rækkevidde og bedre ECM-diskriminationsevne end SHRIKE.



Vi kan naturligvis ikke på grundlag af begivenhederne i Nordvietnam sige, hvorledes et angreb på Danmark vil forme sig. Dels bliver amerikanske våben næppe vendt mod Danmark i en overskuelig fremtid, og dels har krigsførelsens betingelser hele tiden været ret særprægede. Krigen har fået lov at eskalere fra en svag start i 1965 til 1 april 1968, hvor en nedtrapning tilsyneladende indledtes, og mange politisk betonedde hensyn har lagt og lægger restriktioner på krigsførelsen. Terræn, vegetation og geografiske og klimatiske forhold er også med til at give krigen et

særpræg. Men luftkrigen har alligevel givet erfaringer af utvivlsom generel karakter.

Da krigen startede, var hverken amerikanerne eller nordvietnameserne forberedt til den moderne, elektronisk betonedde form for luftkrig, der skulle føres. Men begge parter fik tid til at tilpasse sig. Nu hvor erfaringerne er gjort og for en stor del findes tilgængelige, er der ingen undskyldning for ikke at være forberedt, materielmæssigt som træningsmæssigt. En konflikt i denne del af verden vil næppe give den ene part tid og mulighed for tilpasning, hvis den anden part anvender elektronisk krigsførelse i fuldt omfang, og det er givet, at f. eks. Sovjetunionen, der har en træningsmission på omkring 1000 mand i Nordvietnam, holder begivenhederne under skarpest mulig observation. Tidligere tiders krigsbegivenheder har jo med tilstrækkelig tydelighed vist, at den part, der bedst forstår karakteren af den udvikling, der konstant finder sted indenfor krigskunsten i takt med den tekniske udvikling, og som kan udnytte denne viden rigtigt, vil have en betydelig fordel, den dag en konflikt bryder ud.

J. C. M. Probst

EVERGREEN »SIXTI-NINE«

Jomfrustien 10 - Haderslev - Telefon (045) - 22 440

J. F. Jørgensen

Landsretssagfører

NØRRESUNDBY - TELEFON (08) 12 05 21

RESTAURANT EXPRESSO

Torvet 10 - Haderslev

CENTRA SUPERMARKED

Læssevej 3 - Værløse

Telefon 48 21 11

CIMBRER AUTO A/S

Fredriksstadvej 7-9 - Ålborg

Telf. (08) 13 43 77

A/S ØKODAN

Købmagergade 11, K.

Grundlægger af interessekontoret for alle i Danmark.
STADIG STØRST OG FØRENDE

Gennem vort system og evt. lån får De varig orden i økonomien - mere ud af indtægten og opsparing til kontante køb. **VENT IKKE** - kom og tal med os eller ring og vi kommer til Dem.

Tlf. 12 86 51 - 14 47 51 kl. 9-17

Kioskejer Max Andersen

Ballerupvej 10 - Værløse

Telefon 48 01 19

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

»Danmark og NATO«

E. Bjøl, N. J. Haagerup, O. Kofoed-Hansen, E. Reske-Nielsen og E. Seidenfaden

Gyldendal 1968, 223 s., 36 kr.

Der er i tidens løb fremkommet en række bøger og andre publikationer om Danmarks forhold til NATO, hovedsagelig udarbejdet af tilhængere af Danmarks medlemskab af NATO.

Bag den beskedne og lidt intetsigende titel på en netop udkommet bog »Danmark og NATO« omhandlende Danmarks sikkerhedsproblemer skjuler sig både en nyskabelse og en behagelig overraskelse.

En nyskabelse, fordi forfatterne ikke absolut har til hensigt at overbevise, men snarere på et dokumenteret grundlag at vække til overvejelse og debat, både blandt de mange svorne NATO-tilhængere og de mange tvivlende. Nyskabelsen ligger ikke blot i det manglende forsøg på at overbevise, men også i den vægtige dokumentation, der ligger til grund for forfatternes synspunkter.

Den behagelige overraskelse ligger i den letlæselige form, som det trods alt er lykkedes at holde bogen i. Emnet kan nok virke tungt (en reklamekonsulent burde have fikset titlen lidt op), og de fyldige noter og henvisninger virker måske afskrækkende på nogle, men næppe er man begyndt på læsningen, før man gribes af formen og holdes fast.

En egentlig anmeldelse skal ikke gives her, da en sådan allerede er givet i »Militært Tidsskrift«, jul—aug 1968, men enkelte kommentarer bør nok tilføjes.

Traditionelle kapitler og afsnit som f. eks. forsvarets organisation findes naturligvis, men bør læses, fordi de repræsenterer absolut å jour-ført viden.

Måske lidt uretfærdigt kan vel et enkelt kapitel betegnes som det mest læseværdige, nemlig »Det sovjetiske problem« (og ikke mindst de til kapitlet hørende noter). Her sammenfattes på glimrende måde et problemkompleks, som ellers kan være vanskeligt at overskue.

»Tyske perspektiver« er ligeledes et emne, som trænger til at blive »sat på plads«, hvad det på velskrevet måde også bliver (heller ikke her må noterne springes over).

Forfatterne Bjøl, Haagerup, Kofoed-Hansen, Reske-Nielsen og Seidenfaden samt de talrige bidragsydere borger for kvaliteten — fremhæves skal i øvrigt indledningen, der simpelthen er for god til at springes over.

At se bogen anvendt som studiegrundlag eller »lærebog« på alle trin i undervisningen (i fornødent antal eksemplarer) i Flyvevåbnet er måske for utopisk, prisen taget i betragtning. Da forfatternes hensigt imidlertid ikke har været at overbevise om NATOs fortræffelighed, men at dokumentere en stillingtagen, burde bogen være et grundlag, man ikke kan komme uden om.

- sen.



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

For ædel Pors



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

DANSK FLYVERDOLK M. 1966

Af ingeniør i Flyvevåbnet, civilingeniør Gunner Larsen

Indførelse af et nyt sidevåben er i vore dage selvagt en sjældenhed. Imidlertid er dette nu alligevel endnu engang indtruffet, idet vort yngste værn — Flyvevåbnet — i 1966 opnåede godkendelse af et sidevåben — nemlig Flyverdolk M. 1966 (fig. 5 og 6).

Siden Flyvevåbnets oprettelse som et selvstændigt værn i 1950 blev det — i lighed med Hæren og Søværnet — naturligt at tænke på indførelse af et sidevåben til anvendelse ved de lejligheder, hvor Hærens og Søværnets officerer bærer sabel. Man overvejede længe i de nedsatte uniformsudvalg, om dette våben skulle være en sabel eller en dolk, og kom efter ret lang tids forløb — bl. a. efter en opinionsundersøgelse blandt Flyvevåbnets officerer — til den konklusion, at det pågældende våben skulle være en dolk fremfor sabel. Godkendelse fra Forsvarsministeriet til at gå i gang med udformningen af en dansk flyverdolk forelå den 13. maj 1964.

Som modeller for den nye dolk anvendte man i første omgang Søværnets nuværende dolk, tidligere dolke fra Hæren, samt flyverdolke fra Sve-

rige og Italien, hvorefter man fra det tyske firma Carl Eickhorn i Solingen efterhånden fik forelagt de i fig. 1—4 incl. viste prøvedolke, idet der som første krav stort set kun var forlangt, at parerstangen skulle udformes som værnsmærket (Flyvervingen).

Som det ses af fig. 5 og 6, blev resultatet en dolk, der har nogen lighed med de tidligere officersdolke M. 1870 og M. 1910 fra Hæren.

Det tyske firmas endelige tilbud forelå den 18. februar 1965, og den 23. august 1965 var såvel H. M. Kongens som Forsvarsministeriets godkendelse opnået, hvorefter den endelige specifikation for dolken kunne udfærdiges og ordre afgives på det nødvendige antal, idet det blev bestemt, at dolken skulle udlånes til alle Flyvevåbnets faste officerer i hele tjenestetiden. Reserveofficererne kan ved visse lejligheder få udleveret dolken til et kortvarigt lån, men er ellers henvist til — om ønsket — selv at anskaffe denne.

Beskrivelse og føringsbestemmelser vedrørende dansk flyverdolk M. 1966 fremgår vel bedst af de officielle bestemmelser herom, jvfr. FLK Befaling



Fig. 1: 1. forslag.



Fig. 2: 2. forslag med fæste i flyver-blåt plastmateriale.



Fig. 3: 3. forslag med fæste i sort plastmateriale.



Fig. 4: 4. forslag, der er alternativ til 3. forslag (fæstet slankere).

B. 186 af 8. december 1966, tillæg B og D, der med Flyverkommandoens tilladelse og med mindre ændringer gengives her:

»I. Beskrivelse

Flyvevåbnets dolk M. 66 består af dolk, skede, portepée, livrem og dolkgehæng.

Dolken, hvis totale længde er 340 mm, består af

- en 16,5 mm bred og 213 mm lang, tveegget klinge af rustfrit klingestål, forsynet med en angel med pånippet låsefjeder og gevind til knop,
- en parérstang af forgyldt bronzelegering med hul til gennemføring af klingens angel, på forsiden forsynet med flyvevåbenmærket i en let afvigende udførelse, på bagsiden forsynet med en trykknop til udløsning af klingens låsefjeder, i enderne forsynet med to kugler, og på oversidens afsluttende ring forsynet med en rundtgående perleforsiring,
- et hæfte af blankpoleret, sort, slagfast plasticmateriale i et sekskantet tværsnit, hult med henblik på gennemføring af klingens angel,
- en knop af forgyldt messing med gevind til påskruining på angelen og
- et stødstykke af ca. 2 mm tykt, hvidt filt, placeret under parérstangen.

På klingens forside umiddelbart under parérstangen er værsmærket indgraveret. På bagsiden er det tyske firmas varemærke indgraveret.

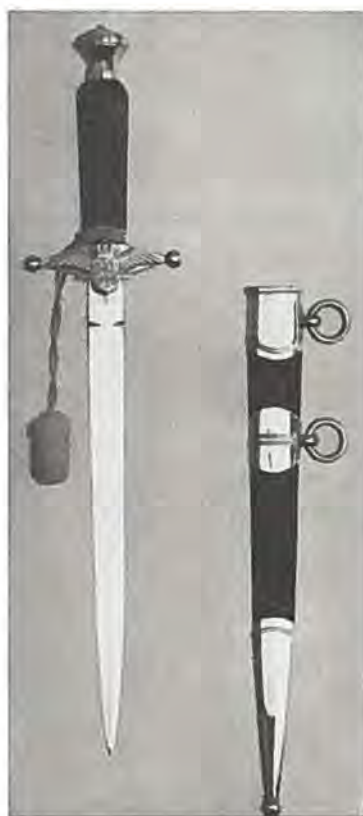


Fig. 5 og 6: Flyverdolk M. 1966.

Skeden er fremstillet af 0,9 mm stålblek beklædt med sort, nopret skind. På skeden er med sætskruer fastgjort tre forgyldte messingbeslag: Mundblik med forreste bærerling, midterbeslag med bageste bærerling og dupsko. Beslagene er på for- og bagside forsynet med perleforsiringer.

Portepéen, der er ca. 30 mm lang, er agernformet, udført som guldtrækkeri med karmosinrød bund og forsynet med en ca. 160 mm lang treslået løkke af guldtråd.

Livremmen er af sort, glat læder med forgyldt spænde.

Dolkegehængen, der er af sort, glat læder, består af to bæreremme med trykknapper til fastgørelse på livremmen, forgyldte spænder til indstilling af længden og forgyldte karabinhager til påhægtning af dolkskedens bærerlinge.

II. Føringsbestemmelser m. v.

1. Portepéen fastgøres omkring hæftet umiddelbart over parérstangen med et dobbelt halvtstik med rundtørn. Løkken sammensnos løst mellem stik og portepée.
2. Livrem og dolkgehængen bæres under uniformsjakken med bæreremmen i venstre side, forreste bærerem placeret umiddelbart foran buksernes venstre sidesøm, bageste bærerem placeret således, at dolken peger direkte fremefter.
3. Dolken ophænges i bæreremmenes karabinhager, således at hæftet vender fremad. Bæreremmenes indstilles til en sådan længde, at dolken hænger frit (parérstangen helt synlig) umiddelbart under jakkens nederste kant, og hæftet hævet ca. 15° over vandret.
4. Der udføres ingen sidevåben-eksercits i forbindelse med bæring af dolk.

I slutningen af 1966 overrakte chefen for Flyvevåbnet H. M. Kongen, der er general i Flyvevåbnet, et eksemplar af dolken, hvori H. M. navnetræk i spejlmonogram er indgraveret på mundblikkets forside. På bagsiden af samme er indgraveret 1.—10.—66 (idet 1. oktober er Flyvevåbnets fødselsdag). Denne dolk adskiller sig fra den reglementerede dolk ved, at fæstet er udført af sort bøffelhorn.

Flyvevåbnets dolk blev første gang båret officielt af Flyvevåbnets højere officerer ved H. M. Kongens nytårskur 1967.

Det kan endvidere oplyses, at Flyvevåbnets generaler samt Kongens adjutant fra Flyvevåbnet til galauniform bærer dolken uden på uniformsjakken i en særlig galalivrem og galagehæng udført i flyveblåt stof med brede kantninger i guldtrækkeri.

I øvrigt kan nævnes, at ovennævnte galauniform blev båret første gang af de generaler i Flyvevåbnet, der deltog i festlighederne i anledning af Hs. kgl. Højhed Prinsesse Margrethes bryllup den 10. juni 1967.

STUDIE I BLÅT . . .

Af kadet J. O. Skov-Madsen

Når man tager den danske retskrivningsordbog og løber de ord igennem, der begynder med blå: blåalge, blåbær, blåbog, blåelse, blåfrossen, blågrå, blåhval, blåklokke, blåler, blålig, blålys, blåmand, blåmusling, blåne, blåregn, blårev, blåsimmer, blåsort, blåsten, blåstrømpe, blåsur, blåsyre, blåt, blåtræ, blåøjet — så er der i hvert fald et enkelt, som man savner og undrer sig over, hvorfor det ikke er taget med, nemlig *blåmejse*. Til gengæld er der et par stykker, som man undrer sig over, at de er taget med, fordi man dårligt nok kender dem i vore dage. Ja, lad gå med *blåsimmer* — der står i en parentes, at det er en plante, altså lidt specielt, men så *blåne*, også med betydningen anført i en efterfølgende parentes: mørk sky, tåge. Man kender det måske fra Jenn 'Hjemm' af Jeppe Aakjær: Æ swänner di flyvwer å æ *blänner*, di dryvwer. De andre »blåord« i remsen ser ellers bekendte og forståelige ud. Nej, forresten, hvad med *blåtræ*? Det kunne godt være forklaret, vi er jo ikke alle botanikere. I øvrigt må sådanne savne mere eller mindre almindelige urter som blålyng, blåmunke og blåstjerne, for slet ikke at tale om *blåvejs*, der i daglig tale benævnes blå anemone. Og hvad savner ikke zoologerne? Man finder nemlig hverken blåkælk, blårage eller blåskade, medens specielt hippologerne forgæves vil søge *blåskimlet*, der i gamle dage hed blåblommet — et udtryk, der dækker det fra børnevisen kendte abildgrå, et navn, der måske er givet hestene efter pletternes lighed med runde æbler.

Blåmejse, som altså sammen med så meget andet mangler i ordbogen, bruges i vore dage også om de mindste blandt de blå pigespejdere. Men hvad i alverden er en *blåmand*? Det kunne nok have trængt til en kommentar, for det skal man være historiker for at vide eller være så gammel, at man kan huske tiden først i dette århundrede, da en blåmand var en hundredkroneseddel. Men der er vel næppe nogen nulevende, der er blevet stillet et spørgsmål som dette: De er vel ikke mand for at låne mig *fire blå*? hvilket før møntændringen i 1873 betød fire femrigsdalersedler.

Der var også engang, da Blåmand var navnet på en tobak, der havde et vildmandshoved på kardusen, og det peger i retning af den ældste og længstlevende betydning af ordet blåmand, brugt allerede i oldnordisk og endnu af Oehlenschläger, når han skulle arkaisere sine heltes tale: Hvo har lært dig denne kunst? — Kameelerne — Jeg var i Blåland, veed du vel.

Blåland var Afrika og blåmændene altså dets befolkning. Det kan jo heller ikke nægtes, at den mørke lød hos visse negertyper kan spille i det blålige. Endnu i det 17. århundrede var der en dansk adelsslægt, som i sit våbenskjold førte tre *blåmandshoveder* — måske i erindring om fjerne forfædres korstog ved Middelhavet.

Den fornemme farve

Adel og *blåt blod* hører sammen. Det var mauerne — morerne, som de hed på dansk, eller morianer — den mørklødede befolkning i Marokko, en blanding af arabere og urbefolkningen, som bredte sig til Spanien, der brugte sammenstillingen om de vestgotiske adelsmænd med de blålige blodårer, der trådte tydeligt frem på den hvide hud. Også i nyere tid er blåt blod blevet anvendt som teknisk betegnelse, nemlig om det mørkere blod i venerne modsat arteriernes lyserøde.

Det har vel næppe noget med adelens blå blod at gøre, når man taler om eller måske snarere talte om *blå riddere* til forskel fra hvide ditto, efter farven på de ordensbånd, der blev båret af henholdsvis elefantriddere og dannebrogssiddere i henhold til bestemmelserne i de første fundatser fra 1671. Som det hedder i Elefantordenens: De, som antagis i denne ypperligste Ridder-Orden, skulle daglig bære paa deris høyre Side en Elefant af puurt Guuld, hvid émailleret, havendis et Vagt-Taarn paa Ryggen, og en Morian med en Piil i Haanden siddendis neden for Taarnet paa Halsen, og paa Siden et Kaars af Diamanter ud i et blaåt Silckebaand, som skal hænge over deres venstre Axel . . . Siden er elefantriddere uden for kongehuset blevet sjældne herhjemme, og de sidste, som bar ordenen, H. N. Andersen og Niels

Bohr, lever ikke. Ligesom kongen havde Churchill ret til at bære to blå bånd, nemlig foruden elefantordenens også the Blue Ribbon of the Garter, Hosebåndsordenens blå bånd. Måske har dette ældre ordenstegn inspireret Christian V — eller rettere Griffenfeld, der netop havde studeret i England — til at vælge samme farve til den danske ypperligste Ridderorden.

Englænderne bruger i øvrigt deres fornemste ordens blå bånd som betegnelse for det bedste og ypperste, for eksempel Atlanterhavets Blå Bånd, som tildeltes den hurtigste atlanterhavsliner; på dette område har vi imidlertid aldrig kunnet gøre os gældende. Men fælles med briterne har vi i hvert fald haft the Blue Ribbon, oversat til *det blå bånd* som navn på foreninger inden for afholdsbevægelsen, der er ældre i England end i Danmark. Navnet er ganske givet hentet fra England, men nu helt forsvundet til fordel for det kristeligt prægede Blå Kors. Som erstatning har vi fået *Blåbåndssupper*. Givetvis også et plagiat af et engelsk fænomen, selv om navnet ikke har den samme klang af kvalitet som i engelske øren. Måske er det af hensyn hertil, at vort eksportsmør er prydet med et ganske vist smalt blåt bånd, foruden med de sammenslyngede lurer.

Blue-book bruges i England som betegnelse for trykte parlamentsberetninger og er i USA navn på den officielle statskalender, medens herhjemme den privat udgivne Kraks Blå Bog hvert år giver 7800 nulevende danske mænd og kvinder et slags blåt stempel.

Blåt på godt og ondt

Vort eget kvalitetsmærke i overført betydning: blåt stempel, har langtfra så fornem en herkomst. Det betegner i al sin simpelhed det blå kvalitetsmærke, som kødkontrollen sætter på slagtet kød for at betegne det som førsteklases, og da kødkontrollen herhjemme i organiseret form kun går tilbage til 80'erne, kan betegnelsen selvsagt ikke være ældre. *Ej blåt til lyst* kunne man med en let omskrivning af indskriften på Det kgl. Teaters proscenium betegne virkningen af censors blå blyant, der ikke just bruges til anerkendelse. At få et blåt øje er for den sags skyld heller ikke særlig lysteligt, og det enten det drejer sig om et i overført betydning på så og så stor en udgift eller et in naturam — i sidste tilfælde slet ikke, hvis det går nogen som den mand, der gik ud med to brune øjne og kom hjem med tvende blå.

(Man fristes her til at indskyde en parantes med en rettelse til en så autoritativ kilde som Den store danske Ordbog, der som eksempel på udtrykket blåt kød bringer dette citat fra Christian V's danske Lov: Hvo som noget Quindfolk vil med Vold tage, og hendis Raab og Skrig om Hielp hørís, og synes blaat Kiød, eller revne Klæder . . . , idet der dog her givetvis er tale om ikke misfarvet men blottet kød).

Mere smertefrit går det heldigvis, når børns øjenfarve skifter fra blå til grå, brun eller hvad det nu kan være — thi vi bliver alle født med blå øjne. Beklageligt nok, at forholdet er således. Det var ganske vist »to brune øjne«, H. C. Andersen så og priste, men det var sandelig pigernes blå øjne, guldalderdigterne helst ville fordybe sig i og især besang, Christian Winther således adskillige steder i Hjortens Flugt:

Ud fra de rige Lokker
Da mildt to Øine saae,
Som Kornblomster smile
Mellem guldgule Straae

eller

Men pludselig hun løfted
To Øine saa blaae,
Saa fromme, som de ud
Fra Paradiset saae

og andetsteds

Han saae sig ganske svimmel
i hendes Øine blaae . . .

Blå øjne tolkes som tegn på både uskyld og tro-skyld, selv om man naturligvis kan være for blå-øjet i overført forstand, og det gælder både kvinder og mænd. Mænd skal ellers helst have ærlige blå øjne eller hvasse blå øjne. Blå øjne er jo i det hele taget, sammen med lyst, mere eller mindre gult hår, populært regnet for kriterier på dansk eller nordisk afstamning. Men rent bortset fra om de fleste danskere har blå øjne, hvilket turde være meget tvivlsomt og ret ligegyldigt, så er det ikke langt fra, at blåt godt kunne være den danske nationalfarve.

Havblåt og himmelblåt

Allerede i de middelalderlige folkeviser spiller blåt en rolle og indgår i de såkaldte folkevisekonstanter. Blå er både ridderens kappe og jomfruens kåbe, ligesom det altid hedder de bolstre blå, uden at man tør stole på, at disse tekstiler har haft den beskrevne farve. Mere forståelige er konstanter som Brynje blå og Bølgen hin blå. Man ville da også i ældre tid udlægge de tre blå løver i det danske rigsvåben som symboler på de tre danske sunde: bælteerne og Øresund.

Selv om det dybe blå dominerer den almindelige forestilling om havet, så har digtere og andre dog fæstnet sig ved vandets ideligt skiftende nuancer, alt efter vejrliget og himmelens karakter. Boye skrev om det *sølvblå* Vesterhav, medens Pontoppidan hellere ville prise det en *sortblå* Vinterdag, Thorkil Gravlund nævner det *gråblå* Bælt, Thorkil Barfoed taler om den *grønblå* glitrende Båring Vig og Johs. V. Jensen om Sundets *safir-blå* Uove — eksempler der sikkert kan suppleres i en uendelighed. Her skal kun tilføjes Åge Hoffmeyers *bjergblå* Helgenæs, men så er man ligesom ovre i en anden gade.

Det blånende fjerne —

Selv om bjerg er et godt gammelt ord, også her tillands, »hvor bjerg kun er bakke«, så stammer Hoffmeyers udtryk nok fra det tyske »blaue Berge«, besunget af Tysklands digtere i begyndelsen af 1800-tallet som et udtryk for deres romantiske længsler, der også blev symboliseret ved Novalis' »blå blomst« — et sindbillede på poesien, der omfatter en sammensmeltning af religion, kunst og videnskab i en højere enhed, som gav digterne nøglen til selve livsgåden. Symbolikken blev herhjemme overtaget af digtere som Oehlenschläger og Schack Staffelt, og måske ikke uden andel i, at Grundtvig besynger den »fagre Kærminde«, der er et andet navn for en blå forglemmigej, eller at Heiberg skriver om folkevisen, at »den har en farve, så frisk så fager — som lysblå Kornblomst på Bondens Ager«.

»Ej kan Bede og Faar forstaa — Længsler Flugt over Bølgen blaa«, synger Aakjær. Men det blånende fjerne i horisonten er i overført betydning også tolket som noget negativt: »Ingemann fortæller sig i blaa Dunster«, skrev Georg Brandes ikke netop for at lovprise digteren. I blå almindelighed eller kredit ud i en blå fremtid er andre, måske nu forældede udtryk, men stadig brugt er i hvert fald ud i den blå luft eller blot *ud i det blå*. Organiserede ture ud i det blå er noget, man har fundet på i nutiden, og må ikke forveksles

med fortidens ture i *den blå vogn*, 'ganske vist så fornem en befordring som wienvogn eller landauer, der blev brugt til at transportere patienter til St. Hans. Sådan kunne man godt fortsætte endnu længere ud i det blå. Til slut på dette sproglige causeri endnu et par eksempler på forbindelser med blå, som kunne tiltrænge nærmere forklaring.

Blå ko, blå Peter, blåstrømpe og blå mandag

Den blå ko malker, sagde man i ældre tid, når Vesterhavet efter en storm gav strandingsgods fra sig. Blå Peter er det internationale signalflag, der hejses, når et skib skal afsejle. Blåstrømpe er en spottende betegnelse for en litterært interesseret, siden anvendt om emanciperede kvinder. Endelig en blå mandag, forløberen for hvide tirsdag og askeonsdag, oprindeligt identisk med fastelavnsmandag på hvilken man fortsatte søndagens lystighed i anledning af en tilstundende faste, og gik derefter over til at betyde enhver mandag, hvor man enten fortsatte søndagens fornøjelser eller holdt fri for at hvile sig efter den. Farven hidrører fra, at alterklædet i kirkerne den dag var blå.

For fuldstændighedens skyld må det tilføjes, at de blå farvers prosaiske navn er tetrabenzoporphyrzinderivaterne.

J. O. Skov-Madsen.

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA


CARL JACOBSENS
VINHANDEL
INDENHAVEN · EISEN · SELIGMANN
BØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN · WINE FOR KINGS
TRIA '4311
Leverandør til militære og maritime messer

Stats-kontrolleret undervisning pr. brev



Skriv efter studiehåndbog med oplysninger om 120 brevkurser — gratis og uden forblidende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

FOTOKONKURRENCE

1967 — resultatet



»Årets bedste billede 1967«

Flyvematerielkommandoen (FMK) har meddelt resultatet af en i lighed med sidste år i Flyvevåbnet afholdt fotokonkurrence om »Årets bedste billede 1967«.

Af de til konkurrencen modtagne 22 billeder udvalgte en bedømmelseskomité 5, fremstillet af efternævnte deltagere:

FLLTS F. L. Deleuran, FMK (4 og 5)
SG H. Hagelberg, Fotomaterielsektionen (1, 2, 3).

Ved slutbedømmelsen udpegede komiteen SG Hagelbergs billede til præmiering. Præmietageren har fået en bordlighter, som var udsat af Ilford Foto A/S.

1968 - »Moderne ungdom«

I 1968 vil en tilsvarende konkurrence blive afholdt med mulighed for præmie til vinderbilledet. Reglerne for deltagelse er følgende:

- a) Konkurrencen er åben for interesserede, civile som militære ansatte i Flyvevåbnet.
- b) Indsendte billeder skal have et mindstemål på 16×20 cm eller et flademål svarende hertil og bør ikke overskride 30×40 cm med karton.
- c) Billederne må ikke signeres, men skal på bagsiden være forsynet med en kuvert, indeholdende deltagerens navn og adresse. Billederne skal være forsynet med data for optagelsen samt kameraformat eller type.

- d) Billederne må ikke have været præmieret i andre konkurrencer.
- e) Vinderen må være villig til at udlåne billedet til reproduktion i blade og tidsskrifter med tilknytning til Flyvevåbnet.
- f) Emnet for konkurrencen 1968 er: »Moderne ungdom«.
- g) Konkurrencebilleder kan indsendes i november, senest 1 dec 1968 til FMK, Våbenteknisk Afdeling, Fotolaboratoriet, Flyvestation Værløse. Kuverten mærkes »Fotokonkurrence«.
- h) FMK sammensætter en komité, der bedømmer de indsendte billeder.

XV. PENTATHLON AERONAUTIQUE INTERNATIONALE MILITAIRE

v. flyverløjtnant O. Dahm



Søndag den 16. juni 1968 kl. 10,22 erklærede Hans kongelige Højhed Prins Henrik den XV. Pentathlon Nautique Internationale Militaire på Flyvestation Værløse for åbnet, hvorefter CISM-flaget gled til tops ledsaget af CISM hymnen.

Forud herfor var gået måneders arbejde med planlægningen af dette militære flyfemkampsstævne, der internationalt benævnes Pentathlon Nautique Internationale Militaire, PAIM, og som administreres gennem Conseil Internationale du Sport Militaire, CISM. Denne idrætsgren påbegyndtes i 1948 på et forslag af den franske major E. Petit og indgår nu mere og mere i de årlige CISM-mesterskaber, uofficielt betegnet som »Militært VM«. Før femkampen arrangeres en særskilt flyvekonkurrence — Air Rally. Det er en forudsætning at have deltaget i denne for at kunne stille op i selve femkampen, der omfatter duelskydning, kårdefægtning, basketballdiscipliner, forhindringssvømning samt en såkaldt undvigelse, der omfatter forhindringsbane og orienteringsløb.

Deltagerne skal være aktive piloter, og der kæmpes om såvel et individuelt mesterskab som et holdmesterskab. Holdene består normalt af 4 deltagere + 1 reserve, og individuel vinder er den deltager, der står med det laveste pladsciffer, når alle pladscifrene er lagt sammen.

Vinderen af holdkampen findes ved at lægge de 3 bedst placerede deltageres resultater sammen.

7 nationer havde tilmeldt sig konkurrencen: Finland, Norge, Sverige, Danmark, Frankrig, Holland og Spanien. Brasilien og Thailand havde sendt observatører til stævnet.



Åbningsceremonien foregik i rigtig strålende solskin foran ESK722 bygninger på Flyvestation Værløse, og sjældent har man vel set en ceremoni foregå med en sådan præcision og i en sådan farvesymfoni.

Fra kl. 9,30 til kl. 9,45 var der en uafbrudt strøm af køretøjer foran eska-drillens område med de indbudte gæster med Forsvarsministeren, Forsvarschefen, Chefen for Hæren og Søværnet samt Formanden for Dansk Idræts Forbund i spidsen.

Kl. 9,55 ankom Hans kongelige Højhed Prins Henrik, protektor for stævnet, til åbningshøjtideligheden. Kl. 10,00 marcherede de deltagende hold ind med en flyversoldat foran hvert hold bærende nationsskiltet. Da alle hold var på plads foran deres respektive fly, marcherede spanierne som 1. hold frem til græskanten, medens skiltebæreren blev stående. Da holdet var fremme, blev nationalmelodien spillet, medens flaget gled til tops. Derefter marcherede næste hold frem, nationalmelodien blev spillet, og så fremdeles, til alle 7 hold var på plads.

Kl. 10,20 bød Chefen for Flyvevåbnet, generalløjtnant H. J. Pagh, velkommen, og kl. 10,22 åbnede Hans kongelige Højhed Prins Henrik stævnet.

Åbningshøjtideligheden var, som når militær præcision er bedst, idet dog det idrætslige tilsnit ikke var sat til side.

Som et af dagbladene skrev i deres reportage af stævnet »Åbningshøjtidelighed på Flyvestation Værløse i olympisk ånd og præcision.«



Herefter hilste Hans kongelige Højhed på delegationscheferne og passerede derefter fronten af de opstillede hold, hvorefter åbningshøjtideligheden var forbi.

Air Rally

Søndag kl. 13,00 fandt briefing'en til Air-Rallyet sted ved Hundegården på Flyvestation Værløse.

Flyvekonkurrencen gennemføres med 2-sædet jetfly i brug ved de respektive lande. Alle fly og deltagere var ankommet om lørdagen. Franskmændene overraskede de danske arrangører ved i sidste øjeblik at ændre flytype til Mirage, og de ankom med 3 Mirage fly samt 20 — tyve! — teknikere.

Opgaven består i at gennemføre en 3—400 km lang triangelbane under skyerne i en af konkurrenceledelsen bestemt højde valgt mellem 300 og 600 meter over højeste punkt inden for flyveområdet. Banen har start og mål på samme plads samt 2 kontrolpunkter i banens triangelspidser.

1½ time før starten får fartøjschefen en nøjagtig beskrivelse af banen, og han skal derefter senest et kvarter før starten aflevere en flyveplan med tidsskema anført for sin flyvning. Det gælder derefter om at gennemføre flyvningen således, at piloterne dels »runder« de 2 kontrolposter på den fastsatte tid og i en afstand mindre end 1 km bagom disse, dels passerer ind over mål-pladsen på det beregnede tidspunkt.

Kl. 14,30 startede franskmændene i Mirage som 1. hold, hvorefter det gik slag i slag med 10 minutters mellemrum. Beboerne omkring flyvestation Værløse har sikkert haft en »hård« søndag, idet der samtidig med Air-Rallyet blev afviklet »åbent hus« med flyveopvisning.



Området ved Eskadrille 721 genlød snart efter af diskussioner mellem ledere, trænere og officials. »Der er de.« »Åh, de er vist for tidlig på den — næh, de når det vist lige ... 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 ooog nu. Just on time.«

»Hvaffor no'et?« — »2 sekunder over tiden, ikke tale om.« »Just on time, siger jeg.«

Jo, nerverne var der og en medleven, — man havde på fornemmelsen, at havde de pågældende ledere siddet i cockpittet, så skulle man nok have fået flyvning at se. En spændt fornøjelig international atmosfære herskede her, især for en »ikke-pilot«, der kunne føle sig som lidt mere objektiv iagttager, måske lige med undtagelse af, da de danske hold kom i mål — just on time.

Svenskerne vandt i holdkonkurrencen, hvor begge flys resultater tæller, med ialt 9063,0 points og en 2. og 6. plads viduel. 6 tiendedele sekunder sammenlagt skilte danskerne fra førstepladsen. Individuelt vandt franskmændenes 1. fly konkurrencen, idet de ialt var 6,3 sekunder efter flyveplanen på de 3 poster fordelt med 0,2, 5,6 og 0,5 sekunder. Resultatet fremtvang almindelig respekt hos alle.

Rækkefølgen blev iøvrigt:

1. Sverige	9063,0 points
2. Danmark	9058,3 points
3. Holland	8515,3 points
4. Finland	8504,6 points
5. Frankrig	7517,9 points
6. Spanien	4838,3 points
7. Norge	4548,5 points

Hertil skal bemærkes, at nordmændene havde uheld med flyet i hold 2. En teknisk defekt tvang dem til at lande igen efter 10. minutters flyvning. En præstation udførte det hollandske 2. hold, der kom hjem med røg i cockpittet, men alligevel ved passage af mållinien kun var 24,5 sekunder efter planen.

Spanierne kunne ikke rigtig lide det danske terræn, og det franske 2. hold kunne ikke følge 1. holdets fine resultat op, idet de ikke rundede post 2 korrekt.

Da resultatet blev bekendtgjort, gik bølgerne højt. »10 sekunder over tiden?« »Det kan i hvert fald ikke passe — vi havde posten på vingen exactly on time « o.s.v.

Fakta er — indrømmet af tilrettelæggerne af »Air-Rallyet« — at denne konkurrenceform i sin nuværende uformning er løbet fra tidens udvikling, hvor tiendedele af sekunder viste sig at være afgørende for den endelige placering. Kravene til piloterne med deres nuværende uddannelse og materiel må skærpes, og et forslag herom vil også blive fremsat på den kommende generalforsamling.



Skydning

Mandag oprandt i samme strålende solskin, som søndagen sluttede i, og om formiddagen afvikledes skydek konkurrencen eksemplarisk på den velindrettede pistolbane på flyvestation Værløse.

Skydningen foregår på en 25 meter bane mod en tidelt helfigur, der er fremme 3 sekunder ad gangen. Der afgives 1 skud, hver gang skiven er fremme, og der skydes 20 gældende skud.

Skydek konkurrencen blev en spændende kamp mellem finnerne og svenskerne

med nordmændene og franskmændene på de næste pladser. Individuelt besatte løjtnant Laakso fra Finland 1. pladsen med 192 points. På 2. pladsen fulgte løjtnant Mjelde fra Norge med 191 points og på 3. pladsen sergent Andersson fra Sverige med 188 points. Bedste dansker blev løjtnant S. E. J. Jensen med 19 træffere og 159 points, hvilket strakte til en 17. plads. Vort bedste kort i denne disciplin, løjtnant Jacobsen, der under træningen havde været god for 20 træffere med en



ret høj score, havde kun 3 træffere i 2. runde med 25 points, hvilket desværre også slog ham ud af stilen i de 2 sidste skydninger, så han sluttede som nr. 27.

En grov vurdering på nuværende tidspunkt af konkurrencen pegede på en hård konkurrence mellem Sverige og Finland tæt fulgt af Norge. Individuelt var

man vidne til en hård kamp imellem svenskerne indbyrdes, hvor kun en enkelt nordmand syntes at kunne blande sig i kampen.

Svømning

I svømmekonkurrencen er svømmestilen fri, banen er 100 meter med start fra 3 meters højde. Efter 24 meters svømning skal deltageren dykke under en 6 meter bred flåde. Når halvdelen af banen er svømmet, svinger deltageren sig op på land — bassinkanten — løber 5 meter og springer på ny i vandet for at svømme de sidste 50 meter til mål.

Der var en dejlig stemning i Frederiksborg Svømmehal, hvor konkurrencen blev afviklet. Heppen og råben gjaldede gennem hallen og spændingsmomentet i konkurrencen. 4 svømmere deltog fra hvert land, og Sveriges første mand var sergent Andersson. Svenskerne spillede på det psykologiske.

Sergent Anderssons tid blev den for konkurrencen fremragende tid 1.11.2. At følge sergent Anderssons sidste 50 meter

følte som at overvære en motortorpedobåd i fuld fart, og høje bifaldsytringer fulgte ham i mål. Allerede her begyndte modstanderne at blegne en smule. I anden runde svømmede næste svenske deltager, løjtnant Jonsberg, på tiden 1.09.1, og de øvrige deltagere anede allerede nu det værste. Da de 2 sidste svenske deltagere, løjtnant Bandholz og sergent Kylborn, derefter svømmede på henholdsvis 1.07.9 og 1.06.9, overgav modstanderne sig simpelthen, og taktfaste klapsalver fulgte dem i mål. Svenskerne besatte således suverænt de første 4 pladser. På 5. pladsen fulgte sergent Mörsky, Finland, og kaptajn Seppälä, Finland, og løjtnant Zuurbier, Holland, delte 6. og 7. pladsen.

Holdmæssigt var det atter en kamp mellem Sverige og Finland med Norge og Holland tæt efter.



Billedet viser de fire vindende svenskere, fra venstre sergent Andersson, sergent Kylborn, løjtnant Bandholz og løjtnant Jonsberg.

Det danske hold sluttede på en sjetteplads, og såfremt danskerne skal have mulighed for at hævde sig internationalt, må man nok gå væk fra den almindelige brystsvømningstil og svømme crawl i stedet for. Spanien endte på en 7. plads.

Kårdefægtning

Tirsdagen oprandt med en kvælende varme, som selv et par raske byger i dagens løb ikke kunne friske op på. Det blev konkurrencens hårdeste og længste dag. Konkurrencen gennemføres med elektrisk stødmarkering efter samme regler som gældende for moderne femkamp. Alle møder alle i en kamp, der højst må strække sig over 5 min. Den, der først opnår 3 træffere på modstanderen, er vinder. Fægteren med det største antal sejre placeres som nr. 1.



Konkurrencen blev afviklet i Jonstruplejrens gymnastiksal, hvor der blev kæmpet på 3 pitcher. Hurtige udfald, lynhurtige parader, jublende glæder og dyb sorg vekslede gennem lokalet.

Efterhånden som konkurrencen skred frem, blev det klart, at holdkonkurrencen måtte blive et opgør mellem Sverige og Norge — Finland sakkede lidt agterud i denne disciplin.

At så den individuelle konkurrence tegnede til at blive et opgør mellem svenskerne og løjtnant Mjelde, Norge, satte kun yderligere kolorit på opgøret. Og det blev et opgør af klasse. En fortættet spænding hang i lokalet, alle atletiske og tekniske finesser blev taget i brug. Opgøret endte uafgjort med 8 sejre til hver. Topopgøret mellem løjtnant Mjelde, Norge, og løjtnant Bandholz, Sverige, blev vundet af svenskeren, men da det endelige resultat forelå, viste det sig, at begge nu stod med 22 sejre. I henhold til det internationale fægterelevment blev der nu dikteret omkamp mellem disse 2 for at finde den endelige vinder. Det blev en rigtig gyser, og det var i de sidste sekunder af kampen, vinderen fandtes. Løjtnant Mjelde satsede alt og vandt kampen 3—2 og blev dermed endelig vinder af fægtekongurrencen. På 2. pladsen fulgte løjtnant Bandholz, Sverige, og som nr. 3 kaptajn Basquin, Frankrig, med 21 sejre. På 4. og 5.

pladsen fulgte igen 2 nordmænd, kaptajn Holte med 20 og løjtnant Hjermandrud med 19 sejre. Altså holdsejr til Norge, der hermed rykkede op som svenskernes nærmeste konkurrent.

Under fægtekongurrencen aflagde Hans kongelige Højhed arveprins Knud stævnet et besøg. Arveprinsen fulgte interesseret en del af kampene, ligesom arveprinsen hilste på holdledere og deltagere.

I bunden sloges Danmark og Spanien bravt om at undgå sidstepladsen; at danskerne her fik uventet hjælp fra de søde københavnske sommerpiger, skal ikke lastes dem.

Frankrig og Holland havde placeret sig i midten og havde ikke store chancer for at blande sig i topopgøret, ligesom kun sort uheld kunne muliggøre pludselig indblanden i bundopgøret.



Basketbold

Onsdagen oprandt med samme fine vejr som de øvrige dage, altså bagende solskin. En diskussion om det danske vejrs omskiftelighed havde ikke rigtig nogen indvirkning på udlændingene, og vi fik ikke megen støtte hos meteorologerne i disse dage.

Basketboldkonkurrencen var et flot skue med deltagerne i alle deres flotte farvestrålende spilledragter, hvor især spanierne udmærkede sig. Synd blot, at deres resultater ikke stod mål med spilledragterne. I forbindelse med talen om spille- og træningsdragter var det beskæmmende at se danskerne. Alle hold mødte i ens træningsdragter med nationalitetsmærker, nummererede spilledragter o.s.v. Danskerne kunne ikke engang stille op i ens træningsdragter — det var jo dog et verdensmesterskabsstævne, der her var tale om.

Konkurrencen i basketbold er individuel med 4 forskellige prøver for at bedømme deltagernes boldkontrol, behændighed, snarådighed og hurtighed. Ved hjælp af særlige tabeller omsætter man de opnåede tider, respektive antal scorede mål i de 4 prøver i points, og den, der opnår den højeste pointsum, er samlet vinder af konkurrencen.



Det blev atter en spændende konkurrence mellem svenskerne og nordmændene. De sydlandske holds styrke i dette for dem mere nationale spil var ikke så stor som ventet, og konkurrencen deltes hurtigt op i de 3 kategorier: Sverige og Norge i kamp om 1. pladsen tæt — meget tæt — fulgt af Finland. Holland og Frankrig kæmpede om 4. og 5. pladsen, medens en indædt kamp i bunden skulle

afgøre de 2 sidste placeringer mellem Danmark og Spanien. Individuel vinder blev sergent Andersson fra Sverige med den evige rival løjtnant Mjelde fra Norge på andenpladsen. Den samlede individuelle konkurrence var så tilspidset, som den overhovedet kunne blive, og sidste dags konkurrence — escape — ville være afgørende for den endelige vinder.

Holdmæssigt var Frankrig nærmest den store overraskelse og kæmpede lige med Finland.



Efter de afsluttende øvelser i basketbold var færdige, skulle man mene, at konditionen var brugt op, men ak nej! Lad en bold trille imellem en flok store, voksne mænd, og man er straks vidne til en fodboldkamp. En improviseret landskamp blev udkæmpet mellem Frankrig og Spanien, og ifølge udbrud, fagter og diverse større og mindre »sammenstød« på banen blev der kæmpet for alt, hvad der var værd at kæmpe for. Dommeren havde her sit livs vel vanskeligste kamp at dømme, og da man ikke kunne blive enige om, hvem der havde scoret hvor meget, enedes man salomonisk om resultater uafgjort 0-0 til de mange tilskueres udelte fornøjelse.

Undvigeøvelsen

Så oprandt sidste konkurrencedag. Tidligt op, afsted i busser til et af arrangementerne godt gemt og godt hemmeligholdt sted i Nordsjælland. Ja, stedet var så hemmeligholdt, at det ene hold konkurrencedeltagere kom en time for sent til konkurrencestedet, da der ikke var nogen — hverken chauffører eller ledere med den pågældende bus — der vidste, hvor det var!

Vejret ..., ja endelig kunne vi danskere da forklare lidt om, hvordan det danske sommervejr kunne té sig, men det holdt kun et par timer, hvorefter solen atter gjorde skoven skøn og grøn. Et pragtfuldt areal til afholdelse af denne øvelse.

Øvelsen har sit udspring i situationen, hvor en nødlandet pilot befinder sig bag fjendens linier, men er senere forenklet. Den omfatter en forhindringsbane og et orienteringsløb, hvor de 2 momenter gennemføres med 10 minutters pause imellem, hvor der bliver udleveret kompas, kort med optegnede kontrolposter m.m. til deltagerne. Forhindringsbanen er ca. 3-400 meter lang med et utal af for-

hindringer af forskellig art. Orienteringsløbet er mellem 8 og 12 km langt og strækker sig over 5 poster eksempelvis kaldt K1, K2 og M1, M2 og M3. Løberen har nu til opgave at opspøge posterne K1 og K2 i en selvvalgt rækkefølge, for derefter — inden målet passerer — at passere een af posterne M1-3, der alle ligger i en afstand af ca. 1 km fra målet.

Kortlæsning, terrænvurdering og orienteringsevne er en udpræget nødvendighed for at kunne gøre sig gældende i toppen i denne konkurrence. Spænding var der for alle pengene, næsten uanset hvilken vinkel man ønskede at betragte konkurrencen fra. Individuelt stod konkurrencen mellem svenskerne indbyrdes samt løjtnant Mjelde, Norge, og skulle det lykkes ham at snyde de 4 svenskere? Danskerne, der efter gårdsdagens basketboldøvelser var rykket ned på sidstepladsen, havde svoret, at der ville de ikke blive. Finland så stadig 2. pladsen indenfor rækkevidde, og da orienteringsløb er ret udbredt inden for de nordiske forsvarsenheder, kunne man vente et knivskarpt opgør om placeringerne.

Forhindringsbanen var »djævelsk« anbragt. Start for foden af en 30 meter lang skråning; umiddelbart efter passage af toppen her gik det skrånende nedad, hvor bl.a. et par springforhindringer samt rebstigen var anbragt. En start, der virkelig pumpede luften ud af deltagerne. En ligevægtsbom i forlængelse heraf



er svær at passere med rystende knæ, hvilket mange deltagere måtte sande. Her så man på resultatlisten, hvor meget de små tekniske detaljer betyder for placeringen. Resultatet har gav ingen fingerpeg i den endelige konkurrence, hertil var resultaterne så fordelt landene imellem, at det var umuligt at gisne. Måske kunne man ved opløbsstedet observere, hvem der kom mere ubesværet til mål end andre.

Spændingen blev altså stadig fortættet, da 1. mand blev sendt ud på oriente-

ringsløbet. Da løjtnant Mjelde kom i mål og fik noteret tiden 1.51.31, blev de svenske officials så mærkeligt fraværende og mutte at tale med. Kiggede på urene, rystede dem, kiggede op imellem træernes kroner som for at hente hjælp herfra, — men da sergent Andersson endelig kom i mål og fik noteret tiden 1.16.33, kom svenskernes sammenspændte talekræfter rigtig til udtryk, og hvor man undte dem denne triumf. De øvrige svenskere besatte 3., 7., og 12. pladsen. Bedste ikke-skandinav blev løjtnant Zuur-

bier, Holland, som nr. 11. I holdkonkurrencen fik danskerne endelig vist spanierne »hælene«, idet danskerne besatte pladserne 2., 6. og 9. mod spaniernes 22., 25. og 27. For den sidste spanier blev der ikke opført nogen tid. »I har nogle vidunderlige skove i Danmark, men de er ikke til at finde rundt i,« var hans kommentar, da man langt om længe fandt ham langt væk fra den oprindelige rute. Onde tunger påstod, at danskerne også her fik hjælp af de små sommerpiger!

Afslutningen

Afslutningsceremonien blev som åbningssceremonien holdt foran eskadrille 722's område på flyvestation Værløse og foregik i stille dansk sommervej; en let brise — lige tilstrækkelig til, at flagene blafrede let og var med til at skabe den rigtige ramme. Forsvarschefen, general-løjtnant K. Ramberg, uddelte pokaler og plaketter til de vindende hold, disciplin-vindere og den individuelle vinder.



Da præmieoverrækkelsen var slut, erklærede Chefen for Flyvevåbnet »The XVth P.A.I.M. 1968« for afsluttet, hvorefter samtlige flag blev halet ned til tonerne af CISM-hymnen. Et betagende øjeblik i den stille sommeraften ovenpå de foregående hektiske dage.

Flagene var nu helt nede, hymnen toner ud ... der er helt stille på pladsen ... og stævnet er forbi.

Resultaterne

Holdkonkurrencens resultat blev således:

1. Sverige	88	points
2. Norge	127	points
3. Finland	146 $\frac{1}{2}$	points
4. Frankrig	201 $\frac{1}{2}$	points
5. Holland	231 $\frac{1}{2}$	points
6. Danmark	290	points
7. Spanien	321	points

Individuel vinder og verdensmester 1968 blev:

sergent A. Andersson, Sverige, med 18 points,

På de næste pladser fulgte:

løjtnant T. Bandholz, Sverige, med 28 points,

løjtnant Mjelde, Norge, med 31 points,

løjtnant G. Jonsberg, Sverige, med 42 points,

sergent M. Mörsky, Finland, med 44 points,

kaptajn J. R. Holte, Norge, med 44 points, og

sergent Kylborn, Sverige, med 47 points.

Bedste hollænder blev nr. 11, bedste franskmænd nr. 12, bedste dansker nr. 17 og bedste spanier nr. 20.



Efter afslutningsceremonien gik turen til Værløse Nord, hvor Chefen for Flyvevåbnet var vært ved en afskedsmiddag. Mange lykønskninger blev udvekslet, og mange gaver blev uddelt.

En særlig hyldest blev oberstløjtnant Birkhede til del ikke blot for dette arrangement, men især også for oberstløjtnantens aldrig svigtende interesse for CISM.

Festen blev et muntert og festligt punktum på et i alle retninger veltilrettelagt stævne med mange spændende konkurrencer. Et stævne især domineret af svenskerne.

Man kunne mærke på de svenske deltagere — lige fra den første dag —, at de kom for at vinde, og de vandt.

O. D.



RING efter RENHED

HILLERØD
(03) 26 31 31
HELSINGØR
(03) 21 01 50

Mac Baren
t o b a k k e r



JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S

HORSENS . TELEFON (05) 62 48 11

FTF's danske ugekursus 1968

Tidspunkt

Søndag den 25 aug til lørdag den 31 aug 1968.

Sted og indkvartering

A/S Civiletaternes Sommerhuse, Kobæk strand ved Skælskør, beliggende mellem Korsør og Skælskør. Etablissementet består af 5 huse, 10 småhuse samt en restaurationsbygning på en 6 tønder land stor grund lige ned til Storebælt. En prægtig udsigt og fin, farefri badestrand. Omegnen er smuk med skov samt gode udflugtssteder. Indkvarteringen finder fortrinsvis sted i enkeltværelser.

Deltagerantal

Kurset arrangeres under forbehold af fornøden tilslutning. Samlet deltagerantal er ansat til ca. 60. I kurset kan deltage tillidsmænd m. m. fra de til FTF tilsluttede organisationer og underorganisationer.

Kursusafgift

Kr. 350,00 excl. rejse til og fra Kobæk. I kursusafgiften er inkluderet følgende daglige måltider: morgenmad, frokost + kaffe, eftermiddagskaffe, middag samt aftenkaffe. Eventuelle drikkevarer til måltiderne er *ikke* inkluderet; de kan købes til rimelige priser. Fællesrejse København—Kobæk og retur vil evt. blive arrangeret.

Kursusledelse

FTF's studieudvalg.

Gruppearbejde

Deltagerne opdeles i 5 grupper, der vil i videst muligt omfang blive taget hensyn til deltagerens ønsker med hensyn til, hvilken gruppe de skal deltage i.

Følgende grupper er planlagt:

- Gruppe 1: Talerteknik
- Gruppe 2: Mødeledelse
- Gruppe 3: Arbejdsledelse
- Gruppe 4: Foreningsadministration
- Gruppe 5: Samarbejdsudvalg

Foredrag

Følgende foredrag og diskussioner er planlagt og henvendelse rettet til foredragsholderne:

1. Statsminister Hilmar Baunsgaard (emnet meddeles senere).
2. Organisationerne og samfundet.
FTF's formand, overlærer
N. C. Thomsen Nielsen.
3. Om at være sig selv.
Fængselspræst Johs. Møllehave.
4. Aktionsretten i aktuel belysning.
FTF's direktør, cand. jur. Marvin Madsen.
5. Indkomstpolitik. Hvorfor — hvordan?
Paneldiskussion med deltagelse af repræsentanter for de politiske partier — administrationen — LO og FTF.

Korte instruktionsforedrag

1. A/S Kobæk strand.
2. Samarbejdsudvalg.
3. PR.
4. Indkomstpolitikken og organisationerne.
5. Nordisk Samarbejde.

FTF's studievirksomhed

FTF udvider atter i år sin studievirksomhed betydeligt. Der oprettes kursus i »Talerteknik«, »Mødeledelse« og »Arbejdsledelse«.

Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionærgenerationer indbyder atter i år alle medlemmer fra de tilsluttede organisationer til at deltage i vinterens og forårets studiekredse.

Der vil som tidligere år blive lejlighed til at lære talerteknik og mødeledelse, og som noget helt nyt oprettes der i en række byer studiekredse i arbejdsledelse. Af det udsendte studieprogram

fremgår det, at der oprettes ialt 75 hold, fordelt på 15 byer i Jylland, på Fyn og Sjælland samt på Bornholm.

Efterårsholdene begynder i ugen 16—21 sept 1968 og vil være afsluttede i begyndelsen af december måned. Forårsholdene begynder i ugen 13—18 jan 1969 og slutter i marts 1969.

Kursusafgiften er for alle hold 15,00 kr. pr. deltager.

HVAD LÆRER DE PÅ ET KURSUS?

Talerteknik

Undervisningen omfatter 10 lektioner à 2 timer med 1 ugentlig undervisningsaften. Der undervises i: talens forberedelse — hvordan De påvirker gennem det talte ord — hvordan De undgår at røbe nervøsitet — talens fremførelse — stemme

og sprog — taletekniske hjælpemidler samt taler ved festlige lejligheder m. v. Deltagerne får rig lejlighed til at øve såvel forberedte som uforberedte taler — skrækken for at tage plads på en talerstol kender De ikke efter afslutningen af kursus.

Lærebog: Lars Pedersen: »Talerteknik«, kr. 18,50. — Bogen kan evt. lånes mod depositum.

Mødeledelse

Undervisningen omfatter 10 lektioner à 2 timer med 1 ugentlig undervisningsaften. Der undervises i forskellige mødeformer — møders tilrettelæggelse — mødelederens pligter — bestyrelsesmedlemmers opgaver — notattekniik — diskussions- og spørgeteknik samt dirigentens hverv.

I forbindelse med undervisningen afholdes øvelser og situationsspil, og De vil på en morsom måde erhverve en sikker optræden på et møde — lære, hvordan De klarer et vanskeligt spørgsmål i en diskussion, samt hvordan et møde skal forberedes og ledes, og hvordan dirigenten styrer en generalforsamling.

Lærebog: »Organisation og tillidsmand«, kr. 8,00. — Bogen kan evt. lånes mod depositum.

Arbejdsledelse

Undervisningen omfatter 11 lektioner med 1, evt. 2 ugentlige undervisningsaftener. Undervisningen

omfatter bl. a.: Hvad er en leder? Hvad karakteriserer ham? Personbedømmelse. Forskelle og ligheder mellem mennesker. Behov og drivkræfter. Om grupper og lederskab. Kommunikation. Introduktion, instruktion, ordregivning og udredning.

Formålet med dette kursus er bl. a. at give deltagerne indblik i forskelle og ligheder mellem mennesker og lære at tage hensyn hertil ved personaleledelsen.

At gøre det klart for deltagerne, at en af arbejdslederens vigtigste opgaver er at give, modtage og viderebefordre informationer på en sådan måde, at disse nås og forstås på den rigtige måde af den, informationen henvender sig til.

At give deltagerne et indblik i den pædagogiske side af instruktionsmetodikken. I forbindelse med undervisningen vises film og billedbånd, og der bliver rig lejlighed til erfaringsudveksling og til at diskutere i større og mindre grupper.

Pris for kursusmateriale m. v. kr. 25,00.



Anmeldelse til kursus skal være FTF i hænde senest den 1 sept 1968 for efterårsholdene og senest den 1 dec 1968 for forårsholdene. Tilmelding kan ske gennem foreningen eller direkte til FTFs sekretariat, Trommesalen 2, 3. sal, 1614 København V, hvorfra studiebrochuren ligeledes kan rekvireres ved indsendelse af frankeret svarkuvert.



Der er penge til Dem..!

En **PRÆMIEOPSPARINGSKONTO** i sparekassen forhøjer Deres indskud med 20 %

Ordningen kan benyttes af alle skattepligtige over 18 år, der i skatteåret 1968/69 ikke skal betale mere end 15.000 kr. i indkomstskat til staten. For hver 500 kr. De sparer op, indbetaler staten 100 kr. på Deres konto førstkommende 1/10 eller 1/4. Beløbet er bundet til 1/1 1975.

De er velkommen til at få nærmere oplysninger i sparekassen.

**LAANE- OG
SPAREKASSEN**
FOR EMBEDS- OG BESTILLINGSMÆND



HOVEDKONTOR: Knabrostræde 12, 1210 København K, Telefon (01) 12 10 80
POLITITORY AFD.: Mitchellsgade 2, 1568 København V, Telefon (01) 12 22 24

Det danske Flyvevåben flyver



Sikorsky S-61 til sejr i en interna- tional helikop- terkonkurrence.

I konkurrence med 15 hold fra syv nationer fløj det danske flyvevåben en turbinedreven SIKORSKY S-61 til sejr i den første internationale helikopter-redningskonkurrence på Koksijde luftbase i Belgien.

Konkurrencen, der bestod af tre discipliner, var en prøve på hvert mandskabs og hver helikopters evner til lynstart, navigering og manøvrering.

På henholdsvis anden- og tredjepladsen efter det danske flyvevåben lå mandskaber fra det belgiske flyvevåben og den belgiske marine, der begge fløj SIKORSKY S-58 helikoptere. Fjerdepladsen tilfaldt det hollandske flyvevåben, der også fløj en SIKORSKY S-58.

Disse sejrherre, tilligemed de øvrige deltagende mandskaber fra Storbritannien, Frankrig, Italien og U.S.A., tilkommer vore varmeste lykønskninger til et stykke godt udført arbejde!

**United Aircraft
International**

**U
A**

SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORP.

EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

Udenlandsk Repræsentant for:

Pratt & Whitney · Hamilton Standard · Sikorsky Aircraft · Norden · United Technology Center · Vector · United Aircraft of Canada Limited.

Repræsentant for Sikorsky Aircraft Products i Danmark: Kaptajn Aage Hedall-Hansen, Wiibrandsvej 72, København, Danmark.

Ham får De ikke til at skifte mærke!



Enhver, der har med flyvning at gøre, ved hvor meget brændstoffet betyder for sikkerheden i luften.

Enhver, der til daglig flyver på Shell Aviation produkter, ved desuden, at Shell i alle lufthavne forlanger gennemgribende kontrol med hver eneste liter brændstof, før det bliver frigivet til tankning.

Så det kan ikke undre, at en mand der er vant til at stole på Shell i luften, foretrækker samme mærke på landjorden.

Shell
AVIATION SERVICE

