

Tæt på piloten bag pinden i jager-flyene

Den kolde krig lever og har det godt, skal vi hilse og sige fra vores udsendte reporter Anders Lange, der har været med Karups jagerpiloter på arbejde.

Det gav både sugen i maven og situationer, hvor vores udsendte var tæt på at miste bevidstheden.

Den første artikel i serien bringes i dag på side 6.



Flyverløjtnant J.B. Petersen: - Piloterne behandles for dårligt af flyvevåbnet.

(Foto: Eigil Thomsen)

Pilotflugt fra Karup

SAS har åbnet for nyansættelser af piloter - og mange piloter i Karup søger væk som gale - Vi behandles dårligt, siger jagerpilot

- Har du hørt, at SAS har købt fem nye fly?

De to piloter fra eskadrille 729 i Karup kigger på hinanden, og det er klart, at det ikke er flytypen, der interesserer - derimod muligheden for, at SAS nu vil ansætte flere nye piloter. Og bliver de to spurgt, er de dem, der er fløjte.

SAS er begyndt at ansætte flere danske piloter. Faktisk flere end der var regnet med - årsagen er, at den aftalte »ration« af norske piloter ikke kan opfyldes af nordmændene. Derfor kigges der i øjeblikket på de ansøgninger, der ligger hos SAS fra flyvevåbnets jagerpiloter.

Men flere piloter har kniven på struben. SAS ansætter kun piloter, der er under 30 år. Dem, der er over 30, håber faktisk på, at SAS i stedet hyrer deres nye piloter hos f.eks. Mærsk, som de gjorde det med fem for nyligt. Mærsk har en højere aldersgrænse.

Spørger man piloterne i eskadrille 729, hvor mange af dem, der søger væk, er svaret:

- Hvem søger ikke væk?

Guleroden er en årsløn på omkring de 300.000 kroner mod fly-

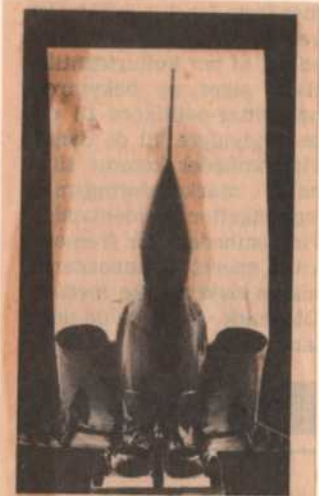
vevåbnets, der er godt og vel det halve. De yngste piloter kan foreløbig være ligeglade. De er kontraktligt bundet i flyvevåbnet i omkring ti år.

Men det er ikke kun lønspørgsmål, der får nogle af piloterne til at søge væk. Flyverløjtnant J. B. Petersen mener, at flyvevåbnet for længe har behandlet piloterne for dårligt.

- Der har længe været for mange piloter til de stillinger, der er i flyvevåbnet. F. eks. sendes nogle af piloterne fra Ålborg til Avnø som undervisere i T-17 (et-motors propelfly til oplæring af jetpiloter), og så ryger de ud efter tre år, når kontrakten udløber. Andre steder har piloter fået at vide, at de kommer til at lave skrivebordsarbejde, når flytypen Starfighter udgår om få år, siger J.B. Petersen. Han er som flere af de øvrige piloter også utilfreds med en ny to-årig officers-uddannelse, som piloterne skal på for at blive i flyvevåbnet.

- Det er på mange områder et skridt tilbage for piloterne. F. eks. skal man gå til engelsk, og det lærte vi grundigt i de 14 måneder, vi var i USA under pilotuddannelsen. Efter min mening tager man Danmarks dyrest uddannede mennesker og giver dem to år at spille.

-lanng



16.000 kilo krigskraft

Denne SAAB RF-35 Draken-jager på 16.000 kilo er for nogen symbolet på frihed - for andre symbolet på en syg verden på ruden til en storkrig. Hvad man blandt jager-piloter mener om den sag, er der ikke tvivl om.

Folkebladet fortsætter i dag sin serie om jager-piloter på en dag, hvor missionen hed Hawkeye Black.

Side 5

FORSIDEN 14-03-85



Uden ilt lever helten ikke, hvis han skal op og »vende vrangen ud på konvolutten«, som det hedder, hvis efterbrænderne er tændt og gashåndtaget har været i bund.

Den kolde krig lever og har det helt fint

Eskadrille 729 i Karup overvåger Østblokken dag og nat

TEKST:
Anders
Lange

HØGENS ØJE

FOTO:
Eigil
Thomsen

HOS JAGERPILOTERNE I ESKADRILLE 729



Welcome to 729 sgn



Velkommen til eskadrille 729. Under høgen står på latin »øjet, der ser alt«.

The jet noise is the sound of freedom.

Larmen fra et jettfly er lyden af frihed.

Det er et af de mange slogans, jagerpiloterne i eskadrille 729 i Karup har taget til sig. Og det gælder både den frihedsfølelse, der risler gennem adrenalin-pumpende blodårer, når han sidder i sin Draken og tænder efterbrænderne, og det gælder den frihed, som piloterne ikke mener, man har på den anden side af jerntæppet. Jo, kold-krigen lever, og den har det helt fabelagtigt blandt flyvevåbnets formel 1-folk. Spørg dem, og der er ingen ironi i deres stemmer, når de forklarer, at de ved, hvad de taler om.

Jævnligt kaldes eskadrillens jagerpiloter ud med et kvarters varsel. Destination: Østersøen. Formål: at tage fotos af Østblokkens skibe og fly, når radarstationen på Bornholm melder om u-

for menigmand ligner redningsbåde eller containere på en skibsdæk, kan han på et øjeblik identificere som andet materiel, der måske har strategisk betydning. Og har et jagerfly fra øst fået en ny antenne eller andet ekstraudstyr, så er det med i rapporten. Er der nyheder på billederne, ender de hurtigt hos NATO's topchefer.

Høgens øje

Eskadrille 729 har et høgeøj placert centralt i sit våbenskjold. Under det står på latin: oculus recordans - øjet, der ser alt. Dermed understreges, at 729's reelle opgave er disse overvågninger. Det går en del af tiden med, når man er jagerpilot i eskadrillen. Resten af tiden øves militære operationer. Det vil sige resten af tiden I LUFTEN. Langt den meste tid bruger piloten nemlig med begge ben på jorden. Men dermed ikke sagt, at resten af tiden går med at vente på at komme i luften - langfra.

Fløj i døden



JØB - alias flyverløjtnant J.B. Petersen - vender hjem fra en hemmelig mission - måske har han mødt østtyske fly i Østersøen og har mange billeder med hjem i kassen.

dansk farvand. Indimellem møder de jagerpilot-kolleger fra Øst i luften over Østersøen. De hænger lidt i luften side om side, og de store dyre kameraer snupper otte billeder i sekundet. Så tvinger danskeren styrepinden til højre, flyet lægger sig på siden og svinger i en kort bue rundt og vender den lange spidse vindmåler i snuden mod Karup.

Lettere for Østlandene

Men Warszawa-pagtens pilot har vel også fotograferet NATO-flyet fra hale til spids?

»Næh, hvorfor skulle han det. Det er meget billigere at lade Sovjet-venlige tage med på en af flyvestationernes opvisningsdage. De foregår hvert år, og det er en fabelagtig lejlighed til at få taget tusindvis af billeder af vores nyeste fly. Vi gør det jo så nemt for dem. Og vær sikker på, de hellere end gerne betaler entréen. Den skal Moskva nok refundere,« siger en af piloterne, J.B. Petersen alias JØB, med slet skjult foragt for det, han betegner som alt for stor åbenhed om militære anliggender i NATO-landene.

Tre kvarter efter, jagerpiloten har fået kontakt med landingsbanen på Karup, så afleveres en rapport til Flyver Taktisk Kommando (FTK i daglig tale). Den indeholder nøjagtige informationer om, hvilke skibe, der har været tale om, hvilke fly - og ikke mindst, hvad skibene havde på dækket.

Studerer fotos med grundighed

Det er foto-tyderen, der gennemgår alle fotos med minutios nøjagtighed. Og vær sikker på, ingenting går hans næse forbi: Hvad der

flyet mission skal planlægges i mindste detalje: kurs, hastighed, hvordan kommunikerer der - hvis man har »en på vingen« - dvs. en formation på to fly. Det ene fly har altid den suveræne kommando. Flyet på vingen skal sørge for at følge med. Det lærer man så blindt - også i formationer på flere fly - at der har været tilfælde i både Vesttyskland og USA, hvor fire piloter fløj i døden. Formationsføreren havde navigeret forkert og var fløjet ind i en bjergside. De andre var så koncentrerede om at følge lederen med øjnene, at det var for sent, da lederen klokkede i det.

Det drejer sig om at have total tillid til sin formationsfører. Det er også ham, der lægger slagplan for missionen. Han skal udregne flyvetider. Det gør han ved hjælp af linealer. Vil han flyve med 850 km/t, tager han linealen fra væggen med denne hastighed. Den har påsat streger, så han kan se, hvor langt han er minut for minut.

Lidt hovedregning kan iverigt fortælle, at en Drakenjager flyver 200 meter på en liter brændstof (men det er ikke 1. classes 98 oktan). Det er altså langt billigere med tålmodighed at tage bilen i stedet. Hvis da ikke din timeløn er i dronninge-klassen.

»Men det er jo spørgsmålet, om det er dyrt for at bo i et frit land« bemærker en jagerpilot.

Sådan! Der var jeg ellers lige ved at glemme koldkrigen et øjeblik.



Der briefes inden næste mission - den planlægges minut for minut.



Folkebladet smadrer et jager-fly

På tirsdag kommer næste artikel fra eskadrille 729. Den fortæller den rystende beretning om, hvordan vor udsendte medarbejder smadrer en million-dyr Draken-jager, netop som han er ved at sætte den ned på landingsbanen.

Presse-officer på Flyvestation Karup:

Ingen flugt af piloter

Den kritik, som en flyverløjtnant bragte til torvs i Herning Folkeblad i lørdags, bliver nu imødegået af presse-officer Carlo Jensen, Flyvestation Karup, der dog gør opmærksom på, at meningerne står helt for hans egen regning.

Flyverløjtnant J. B. Petersen udtalte i lørdags, at den nye to-årige officersuddan-

nelse er et tilbageskridt for piloterne og kaldte den to års tidsspilde. Desuden fremgik det, at flere af piloterne søger væk fra Flyvevåbnet.

- Jeg har ikke nøjagtigt kendskab til, hvor mange der søger væk. Men man kan ikke kalde det pilotflugt, hvis for eksempel fem piloter forsvinder, mener presseofficer Carlo Jensen.

Men risikerer Flyvevåbnet ikke at få svækket beredskabet, hvis SAS for eksempel ansætter fem piloter fra en eskadrille? Hvor mange piloter, der er i en eskadrille, er en klassificeret oplysning.

- Det er uheldigt, hvis det sker, men der er ingen, der ville drømme om at sige til piloterne, at det ikke kan lade sig gøre. Hvor stor en svækkelse, det ville blive, kan jeg ikke udtale mig om.

At officersuddannelsen er et tilbageskridt for piloterne, mener Carlo Jensen er noget sludder.

- Det er altid et skridt fremad at lære noget. Det er jo ikke nok for en pilot, at han kan flyve, hvis han senere skal beklæde en lederstilling. Uddannelsen på officersskolen spænder vidt og har et alment formål. En pilot skal også vide, hvad der foregår i det civile samfund. Og der kommer en dag, hvor

de ikke kan flyve jagere mere. Nogle kan så flyve transportfly, men de øvrige vil få skrivebordsarbejde - og det lærer du jo ikke ved at flyve, siger presseofficeren.

At piloterne skal lære engelsk efter 14 måneder i USA, ser han ikke noget forkert i.

- Jeg ved ikke, hvor gode piloterne er til engelsk i skrift og tale. Luftfarts-engelsk er i nogen grad fyldt med slang. Men i hele uddannelsesforløbet er det kun en detalje på omkring 100 timer - og et fag kan vel aldrig læres for grundigt, slutter presseofficeren fra Flyvestation Karup.

Inde i avisen fortsætter Folkebladets serie fra eskadrille 729 i Karup, og vores medarbejder smadrer denne en Draken-jager.

-Janng
Side 5

Vejrudsigten

Udsigt gældende til i morgen tidlig, for hele landet: Mest overskyet og diset eller tåget vejr, men i dag kommer der ikke nedbør.

I Nordjylland kan det begynde i løbet af natten. Temperatur mest mellem 0 og 5 grader, gennemgående højest i Nordjylland. Der bliver efterhånden frisk vind omkring sydvest, i Nordjylland i nat op til hård vind.



Angsten sved havde kronede minutter, da Folkebladet »fløj« Draken-jager.



HERNING FOLKEBLAD

Tirsdag 12. marts 1985 ★ Side 5

Missionen hedder Hawkeye Black

Hvad får jagerpiloterne tiden til at gå med i den største del af tiden på eskadrille 729? Langt det meste af tiden bruges nemlig med begge ben på jorden. Næste gang, læserne skal møde piloterne, bliver, når Mission Haweye Black skal på vingerne. Den skal planlægges i mindste minutjose detalje, inden jagerflyene går på vingerne. Og Folkebladet følger med på torsdag.

Her smadrer jeg et Draken-fly

Folkebladets uforfærdede medarbejder sad alene i en af flyvevåbnets Drakenjagere, da chefpiloten besvimede - fra tårnet skulle han så »tales ned« (eller: historien om en tur i simulatoren)

Angsten begynder at etablere sig som små bitte dråber på min pande. Indtil nu er det gået fint. Jeg har fået landingsstellet ned, landingsbanen er lige for. Over samtaleanlægget knitrer han sin ros til mig:

- Du klarer dig glimrende. Bare fortsæt. Drej en anelse til venstre og sæt farten lidt ned. Gashåndtaget klæber i min svedige venstre hånd, da jeg rykkede den en anelse baglæns. Motoren svarer med et lavere omdrejningstal. Styrepinden mellem mine ben skal nu en anelse til venstre - sådan! (Men der sker jo ingen

landingsbanen fylder næsten hele vindspejlet og sideruderne. Den svinger rundt som Vikingskibet i Københavns Tivoli. Lige meget, hvad jeg gør for at bevare roen, så rykker min højre hånd vildt frem og tilbage i styrepinden for at genvinde det rolige glid fra dengang, jeg var kilometervis over jorden. Men det går ikke som det skal.

Hjælperen fra jordkontrollen knitrer (også lidt panisk) i hovedtelefonen: - Snuden op! Snuden op! Gashåndtaget frem! Men hvorfor snuden op? Så kan jeg jo ikke se landingsbanen!! Jeg holder den lidt nede, og.... CRASHHHH!!!

lov at komme op i den ægte vare - af sparegrunde. Simulatoren blev alternativet - også selv om den er klassificeret område, hvor man ikke sådan må komme og gå som man vil.

Jeg skal tales ned

Flyverløjtnant JØB, med det borgerlige navn J.B. Petersen, agerer ground-control, og vi forestiller os, at jeg er oppe med en ægte jagerpilot, der pludselig besvimer. Nu skal JØB i tårnet »tale mig ned«.

Den simulator, man har på flyvestation Karup, vipper slet ikke, som andre. Men foran dig har du en TV-skærm der er større og mere livagtig end den (men den ligner), man propper to

sommere, du kommer flyver, jo mere »sloppy« bliver den. Du skal tålmodigt vente på, at flyet reagerer på de ordrer, du sender den gennem styrepinden.

- OK. Kig ud gennem forruden. Du befinder dig i 6000 fods højde et godt stykke ude over Nordsøen, skratter hovedtelefonen. Drej til højre. Jeg trækker den tunge seje styrepind mod højre. Horisonten vælter til venstre.

- Så retter du op og følger en kurs på 09. Rette op er ikke lige sådan at skaffe. Styrepinden er ikke kun til at dreje med. Skubbes den for langt frem, begynder snuden at pege mod jorden. Trækker jeg den ind imod mig, er jeg på vej mod stjernerne.

Efter nogen pejling lykkes det.

der ikke er ret stort. - Der sidder en pal - en ståltråd på det. Fjern den. Famle, fumle. - Der er ingen ståltråd! - Jo, der sidder en pal, der skal skubbes nedad. - DER ER INGEN!!! Det viser sig, at jeg har siddet og hevet i bremsefaldskærmen. Med lidt snyd får de vist mig landingsstellet. Jeg udløser det.

Karup i sigte

En hvislen fra en fingeret luftmodstand fra stellet hylér i ørerne på mig.

- OK, du sænker farten og korrigerer kursen til 08. Sådan, ja! Fint! Og nu må du snart kunne se landingslysene.

Jeg spejder ud i disen (simulatoren kan lave forskellig sigtbarhed, alt efter, hvad

piloten ønsker at øve sig på - de har været flinke ved mig og givet en meget lang sigtbarhed). Så skimter jeg de svage røde lys fra »Karup«. - OK, jeg ser dem. - Godt. Du sænker næsen, lidt mere fart af. Jeg trækker gashåndtaget længere tilbage. Nu begynder det at blive svært. Flyet lystre ikke som før i de højere luftlag. Det er blevet mere dingel. Det er værre end at køre i sæbe-feddert fore i en bil med slør i rattet.

- Du følger bare mine instrukser. Hvis du på noget tidspunkt føler, du ikke kan klare det, så springer du bare ud. Springe ud? Jeg? Som har kørt bil i syv år og som har »fløjet« mig til rutinen på ti minutter. Næh, jeg skal ned

med flyet i god behold. Bare fordi de har gennemgået en jernhård pilottræning, skal de ikke tro, jeg ikke kan lade den her skrotkasse, som var jeg en stork på en mark. (Senere må jeg indrømme, at landingen nok mere ville have lignet en albatros, der klumpet vælter om på landjorden).

»Flot klaret«

Jeg kommer skævt ind på landingsbanen, der har fået lovlig megen fart på op imod mig. Nu fylder den snart alle tre ruder.

- Drej til venstre.

...

- Drej til venstre!

...

- Drej til højre!!!

Og så begynder han på det pjat med at snuden skal opefter, og at jeg hellere må

give den gas, men det er ikke meget, jeg hører efter. Forsøger i panik at klarer mig på instinktet.

Et instinkt, der ville have kostet flyvevåbnet millioner, hvis dette var virkelighed.

SMASK!

De tre skærme stivner. Det gør jeg også. Turen er slut - succesen udeblev.

- Det var flot klaret, at du i det mindste ramte landingsbanen. Og faktisk tror jeg, du havde en rimelig mulighed for at overleve, hvis landingen var ægte. Men flyet var næppe blevet til fly igen, siger flyverløjtnant JØB, da vi i en af Karup-basens militærgrønne VW Golf'er er på vej til officersmessen.

Men det var vist bare for at sige noget pænt....

mere »ups! for meget, jeg rykker den tjept til højre.)

Med så lav landingshastighed reagerer en Draken-jager »sloppy« (pilotsprog for slattent og dovent), og har man ikke tålmodighed til at vente, skal man slet ikke søge ind på jagerpilotskolens krævende optagelsesprøve.

Drakenjageren nærmest dingler under mig, og

Der røg en af de flyvevåbens dyrebare Draken-jagere kabums på landingsbanen.

Jagerpiloterne fra eskadrille 729 på Karup bruger selv simulatoren til at repetere de rutiner, de pinedød SKAL kunne og helst have i rygmarven, når de kommer op i de rigtige fly.

Og selv om de siger, at det næsten er som at flyve jetjager, så er det blot for at trøste mig, fordi jeg trods ydmyge ansøgninger ikke fik

rer i en grillbar. Tilmed har du sideruder. Så du er faktisk omgivet af en fiktiv fornemmelse af at flyve højt over jorden. Du kan se markerne under dig og disen i horisonten.

6000 fod over jorden

Instrumenterne er programmeret til at reagere nøjagtig som en Draken: manøvreedygtig specielt ved høje hastigheder, og jo lang-

Og så roser han mig endda i skyerne (skyerne, haha! fik I den?). mens jeg nærmer mig »Karup«. Kursen bliver nemmere at holde - også selv om jeg skal koncentrere mig om at sænke hastigheden og gå ned i højde (jeg har jo ikke bil for ingenting, jeg kan da skifte gear og se ud af vinduet på én gang).

Hvor sidder landingshjulene?

- Nu skal vi have landingsstellet ned.

- Hvor sidder udløseren?

- Øh! (Lidt tid diskuterer de to piloter i kontrollårnet. Lukker øjnene og tænker sig ned i deres cockpit. Bevæger armene for at finde en imaginær landingsstel-udløser).

- Slip gashåndtaget i din venstre hånd. Bag ved det, er der et hul. Der sidder håndtaget.

Jeg roder og roder, mens flyet hastigt nærmer sig landingsbanen (jeg kan dog ikke se den for mig endnu). Panikken, vi så i Tommy Rasmussens TV-udsendelse, er ved at indfinde sig. Selv om det her er for skæg, kunne det være hulens sjovt at tage den fyldigere del af ryggen på gutterne og lave en perfekt landing.

- Jeg har fundet et håndtag.



Der kan atter smiles. Nødlandingen er overstået.

TEKST:
Anders
Lange

HØGENS ØJE



FOTO:
Eigil
Thomsen

HOS JAGERPILOTERNE I ESKADRILLE 729

Missionen hedder Hawkeye Black

Målet er at kaste bomber over Karup

»Welcome to 729 sqn« står der over døren til eskadrille 720. Våbenskjoldet er en høg (den ser bedre end de fleste) og nedenunder står på latin »Oculus Recordans« - øjet, der ser alt.

Jagerpiloterne indenfor har netop haft morgen-briefing. »Der kommer en journalist, der skal følge os i dag«, er en af beskederne. Den vagthavende - duty ops - har fået en redegørelse over, hvor mange fly, han har til rådighed. Nogen er bundet af opgaver

ovre i omskolingscentret. De ny piloter, der er hjemvendt efter 14 måneders jet-optræning i USA, skal her omskoles til Draken-fly - der går lang tid, inden de kommer om på forsædet af jagerflyet.

BRI - alias jagerpilot Michael B. Petersen - skal lede en mission, der går ud på at bombe Karup. Det er både en øvelse for ham og kollegaen »på vingen«, der faktisk har en kaptajnsgrad mod Bri's løjtnantsstriben - men i luften betyder det intet.

- Vi hedder Hawkeye Black, orienterer han kollegaen i

planlægningsrummet, hvor kort over Danmark ligger spredt over det hele. Her findes også silhouetbilleder af hundrevis af skibe og fly, som piloterne skal kunne genkende, når de passerer dem.

Skal vi squake - eller hvad?

Og så starter en orientering, som kaptajnen ser ud til at forstå, selv om den foregår i et sprog, der ikke ligesom er dansk, men mere bringer tankerne hen på vores nærtligste NATO-partner.

»Vi squaker«, »kommer op i

vores track«, »Jeg navigerer, du clearer mig«, »Radiowise så kører vi tower.« »Så går vi discreet«.

Oversat til dansk fortæller han, at de to skal simulere et angreb på Karup-lufthavnen.

BRI har regnet det hele ud: forbrug af brændstof (der skal altid være så meget tilbage, når de skal lande, at de i tilfælde af dårligt vejr har »fuel« nok til at lande i en af Danmarks andre militærlufthavne).

Angreb på Karup

»Angrebet« starter fra Livo,

hvor de to jagere vender og så giver fuld gas i 1000 fods højde ind over Karup. Derpå indøves forskellige angrebsmetoder, der alle er klassificerede.

- Og vi passer selvfølgelig på ikke at flyve lavt henover Kølvrå og Karup, lyder BRI's kommando.

Det er jo heldigvis stadig fredstid, så folk og fæ skal kunne leve uden øredøvende larm over hovederne.

Skal træne til krig

Det meste af piloternes tid bruges til at træne krig. Eskadrille 729 har ansvaret for, at fjendtlige flystyrker og flåde-enheder bliver smadret, inden de når at forrette skade på Danmarks ansvarsområde i NATO-alliancen.

Det er en del af den træning, BRI og kaptajnen skal i gang med.

Den resterende del af arbejdstiden er ikke træning, men (u)blodig alvor. Den skal bruges netop med høgens vågne øjne - kameraerne - der skal fotografere fly og skibe fra Warszawa-pagten. Der tages mange billeder i sekundet, når en Draken kiler sig gennem luften over et østeuropæisk »emne«.

Foto i 3-D

Ved en sindrig mekanisme kan billedtyderen hjemme i eskadrillen bagefter kigge fotografierne efter til mindste detalje - og ovenikøbet tredimensionalt.

Seks gange tungere

Tre af piloterne i eskadrille 729 kigger op og holder kæft.

Hørte de rigtigt? Spurgte journalisten om, hvordan de

TEKST:
Anders Lange

FOTO:
Egil Thomsen

HØGENS ØJE



HOS JAGERPILOTERNE I ESKADRILLE 729

HERNING FOLKEBLAD

Torsdag 14. marts 1985 ★ Side 5



BRI til kaptajnen: - Du clearer mig, når jeg går ind...

tidspunkt får man »tunnelvision«. Det vil sige, at piloten har en fornemmelse af at se ud gennem en lang tunnel. Bibeholdes G-preset i et drej, så forsvinder synet helt.

Og det har de alle prøvet. Men også det, værner man sig til. For at ikke al blodet skal forsvinde fra hovedet, er piloterne iført en G-dragt. Under de store belastninger puster den sig op omkring benene. Den standser blodets flugt ned i tædderne, så

ilten bliver, hvor piloterne helst vil have den: i hjernen.

Blodkar springer

BØN viser et blodunderløbent mærke på hagen: »Nej, det er ikke konen derhjemme. Det er blodudtrækninger, fordi jeg fløj en del øvelser i går, hvor jeg trak en del G. Der er første gang, jeg har fået det på hagen. Normalt får vi det på arme og på brystet. Det er vist,

fordi jeg ikke har fløjet så meget »drage« på det sidste. Og så spør man selvfølgelig også, om sådan et pilot-job ikke er farligt, og svaret kommer prompte, som var der svaret på det utallige gange:

- Min lønseddel fortæller mig hver måned, at det ikke er særlig farligt. Udenfor er BRI og kaptajnen på vej ud i flyet til »Mission Hawkeye Black«, der er hemmelig-stemplet for en bladsmører...



En Draken i luften. Eskadrille 729's rekognoserings-type har en maksimumshastighed på 2125 km/t i sin Volvo-flymotor. Den vejer 16.000 kilo.





Kort før start på »Hawkeye Black«.



Her fra »tower« følges alle fly sekund for sekund, indtil de er ude af Flyvestation Karups gule zone, hvor man ikke flyver rundt og laver kunster.

må da blive fed af at sidde i den lille jager-kabine og hive i en styrepind?

To sekunder efter tager BØN - alias Preben Sørensen - sig forstående og pønt af den nysgerrige.

»Man sveder flere kilo på sådan en tur«, forklarer han, og da han ser, at skribenten ikke helt har fattet, at konditallet bliver bedre af en flyvetur, fortsætter han:

»Man udsættes for store pres, når man flyver. Når du retter op efter et dyk, bliver din krop udsat for så kraftigt et tryk, at det nogen gange ville svare til, at du var seks gange tungere end du er« BRI supplerer med at forklare, at »forestil dig, at dine arme pludselig er seks gange tungere. Samtidig skal du have styr over dragen.«

Hvis man kunne sidde og betragte en pilot, mens han er i gang med en drej, ville det se herligt ud: Er han i gang med et skarpt venstresving, så vil hans højre kind og al den løse hud i ansigtet se ud, som om der er tråde syet ind i den, som nogen trækker i.

Bliver blind og kaster op

Alle piloterne har vænnet sig til de kolossale tryk, de udsættes for på en manøvrerig flyvetur. Men det har været en tilvænnning, der både har gjort dem blinde og som til tider har fået maven til at vende den forkerte ende ud.

Når du trækker fem-seks G - en G er jordens tiltrækningskræft ved jordens overflade - fem-seks G vil være den tiltrækning, en fem-seks gange større klode vil udsætte os for - når du altså trækker fem-seks G, så bliver det småt med blodtilførsel til hovedet. Det går først ud over synet.

Det bliver pløret, og på et



Tæt på at miste bevidstheden

Næste gang, vi møder vor frygtløse reporter, skal han udsættes for nogen af de belastninger, der er en jagerpilots dagligdag. Han nåede bevidsthedens yderste grænse, da han bl.a. blev udsat for loop, spin, styrtdyk og at flyve på hovedet. Men han overlevede, så han kan berette om det.

Kinderne var ved at falde af

HERNING FOLKEBLAD

Side 6 ★ Lørdag 16. marts 1985

Sådan føles det at blive udsat for seks gange jordens tyngdekraft - Folkebladets medarbejder oplevede loops, at flyve på hovedet, et vildt spin mod jorden og et styrtdyk, hvor presset på kroppen var ved at få ham til at besvime

Man kan jo ikke skrive om følelsen at »trække seks G«, uden man har prøvet det.

Sådan havde jeg begrundet min ansøgning om at få lov at flyve Draken-jager. G står for Gravity Force. Det er engelsk for tyngdekraft. Men det var ikke grund nok.

- Du kan få lov at flyve T-17, men vi skal nok få dig udsat for de samme belastninger, som hvis du sad i en jager, var beskeden fra Flyvestation Karups presseofficer, Carlo Jensen.

En T-17 er den enmotors propelmaskine med 200 heste, som jagerpiloter begynder deres uddannelse i. Og tro mig: man bliver udsat for nogle belastninger, der får én til at fortryde, at man indlod sig på forsøget.

Men det sandede jeg først, da jeg sad deroppe i 1,5 km højde i et styrtdyk mod jorden, der først blev rettet ud i en bue, da hastigheden var nået 400-500 km/t. Man presses så langt ned i sædet af flyets kamp mod jordens tiltrækningskraft, at kinderne

vrides ned i en utrolig be-
drøvelig mine, som var ens
elskede netop omkommet.
Samtidig truer bevidstheden
med at forlade mig i en oran-
gefarvet stjerneregn for mit
indre øje. Der kommer simp-
pelthen ikke blod nok til ho-
vedet.

Instruktøren ved min side er
Bøn - alias jagerpilot Preben
Sørensen - der ofte har set
førstegangs-elever fylde den
dertil-indrettede brækpose
med dagens frokost. Med
stolthed må jeg straks melde:
jeg holdt maden i mig.

Men det må jeg takke Bøn
for. Han brugte al flyverpæ-
dagogikken, forklarede mig
roligt, at »nu roterer vi stille
og roligt rundt om vores
egen akse«, og »nu går vi ind
i et spind, hvor du vil se jor-
den lige foran dig, mens den
snurrer rundt og rundt.«

Og så snart en af uhyrlighe-
derne var overstået, så over-
rakte han mig straks styre-
pinden (i sådan et skolefly
er der to styrepinde), så jeg
havde andet at tænke på, end
hvordan maven nu havde det.

**Up, up and
away!**

- Her har du hastigheden,

højden, benzinmåleren,
kompasset....

Bøn forklarer de mest bana-
le funktioner inden »take
off«. Så taler han hurtigt på
engelsk for at få startilladel-
se fra tårnet. Han får på
uforståeligt radioknitre-en-
gelsk klarsignal, og så er det
afsted.

- Du kan lisså godt tage den
op. Fat om styrepinden, og
venstre hånd på gashåndta-
get. Helt frem med det. Når
fartmåleren er på 60 miles i
timen, så trækker du stille og
roligt styrepinden ind imod
dig selv.

Stille og roligt! De ord vil
han komme til at bruge tit
den næste time, uden jeg fø-
ler, der er noget, der går stil-
le og roligt.

Men i alt fald: vi hæver os:
up, up and away, men ikke i
en »beautiful balloon«, men i
et militært øvelsesfly, der
den kommende time skal ud-
sætte min krop for prøvelser,
som ingen sport hidtil har
præsteret.

- Det var da meget nemt,
ikke, lyder det i hovedtelefo-
nen fra Bøn.

- Er det lisså let at lande?
spø'r jeg naivt.

- Næsten.

Ned over Herning i fin højde.
Der bor jeg med den skønne.

Dér rager det, skeptikerne
kalder dioxin-pumpen, op
fra forbrændingsanlægget.
Dér stadion. Det hele klart,
småt og godt heroppe fra.

Hold horisonten

Ved brunkulslejrene i Søby
kaster Bøn maskinen ned i
trætops-højde, og man for-
nemmer pludselig farten,
mens det grønne dernede
drøner forbi. Sugem i maven,
når vi lige skal op over nogle
høje graner, men det skal vi
se sig at være barnemad.

Op igen i 1100 fod, og så får
jeg lov at styre. Ligeud, og
det er der faktisk ingen ben i.
Bare man ikke hiver for me-
get i pinden mellem benene.
Den er uhyre følsom.

- Sørg for at holde horisonten
vandret og næsen lidt op. Så
holder vi højden og kursen.
Senere får jeg lov at dreje.
Styrepinden hives til venstre
støt og roligt, og snart vælter
T-17'eren mageligt om på si-
den, så jeg rigtig kan kigge
ned.

Vi runder Himmelbjerget og
vender snuden mod Karup.
Fingerer en blindflyvnings-
landing. Her skal man blot
følge en elektronisk impuls,
der skaber en usynlig linje
durk ned til landingsbanen.

To visere fortæller, om man
er på rette vej. Jo nærmere
man kommer, og jo lang-
sommere man flyver, jo slø-
vere reagerer flyet. Det går
vist nogenlunde, og inden vi
sætter hjulene ned, hæver
Bøn flyet og sætter kurs mod
flyvestationens øvelsesom-
råde.

Nu skal der »trækkes G« og
flyves på hovedet...
Blandt andet.

Med jorden som himmel

Vi er nu oppe i 5500 fods høj-
de, og jeg begynder at ind-
stille mig på, at nu kommer
alvoren. Jeg har jo forlangt
at »trække G« - det vil sige at
komme ud for de belast-
ninger, som jagerpiloterne
udsættes for, når de tænder
efterbrænderne og accelere-



Cockpittet er lukket. Nu skal der »trækkes G« og flyves på hovedet.

- Nå, du ville jo trække nogen
G. Er du klar til et loop?

- Ja, svarer jeg, mens for-

mod jorden. Flyet hvirvler
runt og rundt, men man
mærker det næsten ikke.



For take-off en kort gennemgang af instrumenterne fra jagerpilot Preben Sørensen fra Eskadrille 729 i Karup.



En T-17 i luften. Trods flyets lidenhed i forhold til en Draken, kunne den nok få et og andet til at vende sig i maven på en reporter.

(Foto fra bogen »Danske militærfly« af Niels Jensen)

TEKST:
Anders
Lange

HØGENS ØJE



FOTO:
Eigil
Thomsen

HOS JAGERPILOTERNE
I ESKADRILLE 729

skarpt drej i høj hastighed. I F-16 jagere udsættes piloterne for helt op til ni G - ni gange jordens tyngdekraft. Jeg skal »nøjes« med seks G - som er en dagligdags foreteelse i en Draken-jager.

- Nu prøver vi stille og roligt at dreje en gang om vores egen akse. Du vil se, at horisonten vil dreje en gang rundt, siger Bøn.

Jeg bider tænderne sammen, og så sænker han snuden for at fart på, lidt op med næsen, og så:

Vupt!

Alt kører rundt, undtagen flyet. Horisonten vælter hele vejen rundt og et øjeblik aner kroppen ikke, hvad der er op og ned, før flyet er på plads med horisonten, hvor den plejer at være.

- Hvordan har du det?
Jo tak, jeg havde det udmærket - med modifikationer.

- Du styrer igen.
Og så har jeg andet at tænke på, mens vi atter vinder højde.

På hovedet

- Så kan vi også prøve at flyve på hovedet. Spænd lige sikkerhedsselen, så du ikke falder op!

Jeg spænder både sele og muskler af skræk.

Næsen ned, fart på, næsen op og tip!

Himmelen er blevet til jorden, og jeg kan ikke nå gulvet i maskinen. Vi flyver med hovedet nedad, og det rasler forbi med alt det snavs, vi havde på støvlerne, da vi satte os ind. Jeg hænger opad i selen og hovedet rører cockpitets store vindue. Ikke ligefrem rart.

Bøn vender flyet igen, og indvoldene falder på plads nogenlunde der, hvor de efter lægernes skøn hører hjemme. Skidtet rasler ned om ørerne på os til det har fundet gulvet igen.

baghovedet.

Næsen næsten lodret ned og motoren brøler vildt, mens jorden nærmer sig forude. Nu er der fart på, men det mærker vi ikke i cockpitet. Det er nærmest som et frit fald med hus omkring sig.

Men så kommer det.

Bøn tvinger maskinen ind i en bue og et sving, og jeg mases ned i mit sæde, så jeg er i tvivl om, om ikke jeg er på vej ud gennem bunden. Mine kinder er ved at blive revet af, og blodet vil slet ikke lade sig pumpe op i hovedet. Det trækkes nedad med en kraft, der bagefter viser sig at være 4,5 gange tyngdekraften.

Holder det ikke snart op, tænker min under-iltede hjerne, og så begynder der er ske noget for mine øjne. Synet deles op i store stjerneformede felter og går langsomt over i orange. Jeg kender fornemmelsen fra tidligere i livet, når jeg har været tæt på at miste bevidstheden.

Vi tager et spin

Det er måske kun brøkdelen af et sekund, og så er det overstået. Vi flyver atter ligeud.

- Vi trak 4,5 G viser uret. Er du OK?

- Ja, ja, sådan nogenlunde.

Jeg får igen lov at styre op i de højere luftlag, selv om sokkerne er ved at føles matte. Jeg ved ikke rigtig, om jeg skal be' ham om en landing for at få det overstået. Jeg får det i alt fald ikke sagt.

Bøn viser mig dernæst, hvordan man bliver vægtløs. Lige op med næsen, og når maskinen ikke kan trække mere, så man står stille og begynder at falde, så dingler man rundt (hvis man ikke havde sele på).

Derpå går vi videre ned i et spind med næsen direkte

tere hvirvlet foran sig, hvor jorden snurrer rundt som et lykkehjul.

Det værste er det pres, jeg atter udsættes for, da han retter op.

Seks gange egen vægt

- Hvad vil du så? Selv lave et loop eller trække seks G?

Både arme og ben føles efterhånden tunge som bly af udmattelse, så jeg vælger de seks G. Jeg har ikke lyst og kraft tilbage til selv at skulle koncentrere mig om styrepinden.

Flyets næse mod jorden, og denne gang fortsætter vi længe derneda', mens farten bygges op til de 4-500 km/t, og så retter han op.

Kinderne forsøger at forlade ansigtet, og det føles, som om øjnene er ved at blive trukket ud af hulerne. Jeg bider tænderne hårdt sammen (kunne sikkert heller ikke åbne munden), og trækker besværet vejret ind med de sidste kræfter.

Det suger i maven tusinde gange værre, end når jeg som 13-årig var på vej ned af den store bakke i rutschebanen i Tivoli Friheden i Århus.

Kort efter er det overstået. Øjenæblerne rasler på plads igen, tarmsystemet finder sin vante placering lidt højere oppe i underlivet end for et øjeblik siden. Jeg er stadig i et stykke.

Bøn forsøger at få mig til at lande flyet, men interessen er ikke så kraftig fra min side. Jeg er mere træt end efter en fire timers tennis-kamp.

På vej væk fra hangaren i en frisk og velkommen frostvind, fortæller Preben Sørensen mig i en bisætning, at de kraftige G-påvirkninger, dem udsættes jagerpiloterne for i flere minutter ad gangen....

Optikeren i City-huset



GRATIS
digital elektronisk
SYNSTEST

**MANDAG
18. MARTS TIL
LØRDAG 30. MARTS**

På vor nye digital-elektroniske syntester, som er den nyeste og mest avancerede af sin art, kan De i løbet af et par minutter få Deres øjne testet helt gratis. Tænk, at mange danskere hver dag plages af hovedpine eller synsbesvær p.g.a. forkerte eller manglende briller.

DERFOR: FÅ DERES SYN CHECKET REGELMÆSSIGT

Husk - lørdag åbent 9-12

Mosekjer Madsen ApS

SPECIALFORRETNING I URE OG BRILLER

CITY-HUSET · BREDGADE 27-33
7400 HERNING · TELEFON (07) 12 21 63

25.03.85

IYA 1000 timer på F-35



18. & 22. 04. 85

MANDAG DEN 22. APRIL 1985

MORGENAVISEN
Jyllands Posten

Vinden redder vestkysten fra olie-forurening

Af Knud Sunesen

Risikoen for at badestrande langs den jyske vestkyst bliver ramt af olieforurening fra det græske tankskib, der lækede ud for Hvide Sande i sidste uge, formindskedes i weekenden. En nordgående strøm førte olien væk fra Jylland.

Alt tyder i øjeblikket på, at olien ikke vil drive i land og skabe en forurening ved danske kyster, oplyste Miljøstyrelsens vagt, Bent Enedal, i aftes. Han tilføjer, at det dog ikke helt kan udelukkes, at mindre olieklumper kan havne langs den jyske vestkyst senere. Halvdelen af den spildte råolie vil også fordampe i Nordseens eller synke til bunds.

Miljøstyrelsen sikrede en

overvågning af det græske fartøj med fly og skibe, indtil det var ude af Nordseens og fortsatte i Kattegat mod Sverige. Det havde oliespor efter sig på en strækning mellem Hvide Sande og Hanstholm, inden forureningen blev opdaget. En tank indeholdende 3.500 tons olie var sprunget læk. Den resterende olie blev omgående pumpet over en anden tank, da udslippet blev opdaget.

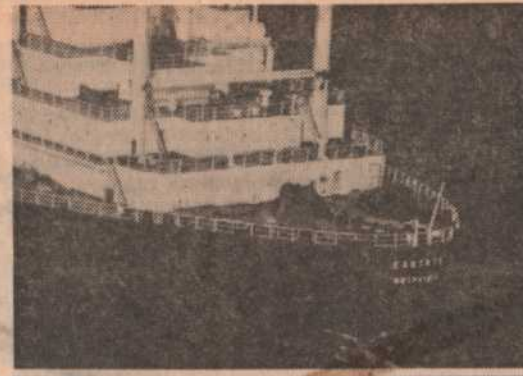
Rederi erkender erstatningspligt

Det græske rederi, der ejer tankskibet "Elounda", har erkendt erstatningspligten. Skibet var på vej fra Venezuela til Nynæshammen ved Stockholm med 68.000 tons råolie. Den

svenske kystvagt er orienteret om forureningen og vil gå om bord og foretage afhøring af kaptajnen.

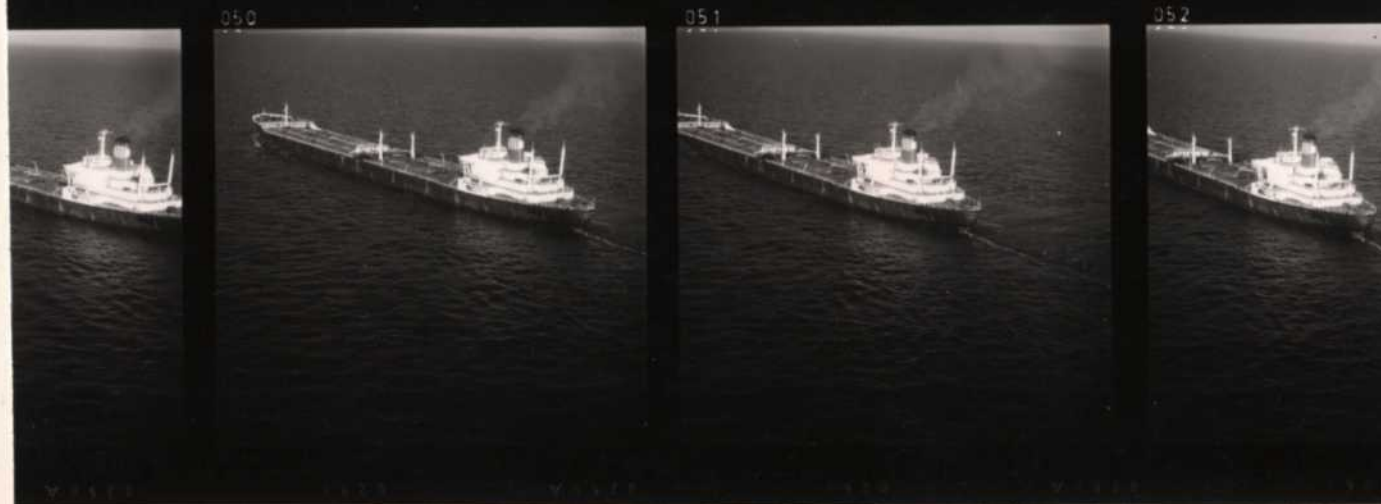
Til Miljøstyrelsen har den græske kaptajn over skibradioen forklaret, at han ikke umiddelbart har kunnet konstatere svind i olietanken. Tværtimod var der 300 ton mere væske i tanken, end da sejladsen fra Venezuela startede.

Det skyldes, at olien på grund af revnen i tanken er blevet blandet med vand. Derfor kan myndighederne få besvær med at skaffe sig et nøjagtigt overblik over, hvor meget olie, der er sluppet ud i Nordseens.



Her er beviset på, at det græske skib har forurenet Nordseens ud for Ringkøbing. Skibet er rammet ind med den sorte cirkel

L1 729 RDAF 099/3001 181605ZAPR85 41N 300FT OILPOLLUTION
HM 3534 NORTH SEA RFDBP JØB/ELI RESTR 01-52



L2 729 RDAF 099/3001 181605ZAPR85 121N 300FT OILPOLLUTION
HM 3534 NORTH SEA RFDBP JØB/ELI RESTR 01-13



RAY's sidste tur på Draken

28.06.85



Flugten fra flyvevåbnet

Jagerpiloten

En lang række jagerpiloter flyver fra reden – og søger job i den civile luftfart. Her er lønnen og arbejdsvilkårene langt bedre. Kaptajn Jørgen Stenftoft, 33, er en af dem. Han er ganske vist glad for sit spændende job i flyvevåbnet – men som mange andre træt af forsvarets skalten og valten med piloterne.

Af Keld Boserup

En arbejdsdag på 32 timer lyder af meget – især når man ved, at et døgn kun har 24.

Men for en dansk jagerpilot er det almindelig rutine at møde på arbejde klokken halvt otte om morgenen og så holde fyraften klokken 15.45 – næste dag!

For sin ulejlighed får han en fridag og en hundredekrone-seddell i natpenge. Skattepligtig!

Kaptajn Jørgen Stenftoft (33) med pilotnavnet "TOF" flyver F-16 i Eskadrille 723 på Flyvestation Aalborg. Han har været i flyvevåbnet i 14 år – i dag som tjenestemand – og han får 200.000 kroner om året for det. Genetillæg iberegnet.

Bedre lønnet

Men det holder op. Kaptajn Stenftoft er én af mange danske jagerpiloter, der for tiden i hobetal søger sig et betydeligt bedre lønnet og mere stilfærdigt arbejde som trafikpilot.

Jagerpiloterne i Alborg er enige om, at arbejdet i et civilt selskab måske nok er noget mere kedsommeligt end bestillingen som kampflyver, men ikke alene er lønnen langt bedre; ansættelsesforholdene og karrieremulighederne er henholdsvis mindre rodede og mere overskuelige. Og så er jobbet sikret.

Jørgen Stenftoft:

«Der er tryghed og fin økonomi i at være trafikpilot. Der er usikkerhed, men spændende arbejde i flyvevåbnet!»

To arbejdsdage

To tilfældigt valgte hverdage i kaptajn Stenftofts spændende arbejde ser sådan ud:

Mandag klokken 7.30:

Møde i eskadrillen til morgenbriefing (vejret, alternative landingsmuligheder, nødprocedure. Dagens program).

8.00: Vagten på 24 timer i afvisningsberedskabet tiltrædes sammen med en kollega i et lille rum ude ved banerne, hvor flyene står klar til øjeblikkelig start. Han kan nu blive kaldt ud til en række forskellige opgaver varierende fra eskorte – eventuelt afvisning – af fremmede fly, der er blevet set på vej mod dansk område, til inspektion i luften af civile fly, hvis landingsstel måske har fået de røde lamper til at blinke i cockpittet.

En lur og en bid brød

Ind imellem tager han sig en lur, hvis der er tid til det, og en bid brød.

Tirsdag klokken 8.00:

Møde i eskadrillen på almindeligt arbejde. Først briefing, som al instruktion hedder på det, piloterne kalder flyverjysk. Planlægning.

9.00: Ud til flyene, som nøje gennemgås efter en bestemt procedure. Start.

9.30: I luften. Øvelse, skydning, overvågning, samarbejde med hær og flåde etc.

10.30: Nede igen. Rapport til det tekniske jordpersonel. Rapportskrivning. Mundtlig gennemgang af missionen mellem piloterne (debriefing). Afspilning af videofilm, som har afsløret pilotens handlinger under flyvningen, som især kan foregå på alle tider af døgn og i al slags vejr.

11.30: Særlige opgaver: Måske øvelsesplanlægning eller forberedelse til undervisning.

Ingen frokost i dag.

13.00: Ud til flyene.

13.30: Start.

14.45: Landing og samme procedure som i formiddags. Derefter fælles gennemgang af erfaringer.

15.45: Fyraften. En øl i messen og hjem. En fridag til gode og 100 kroner til deling mellem piloten og Isi Foighel.

«Det lyder lidt barsk med sådanne to dage, men det er i virkeligheden et par spændende arbejdsdage, og bestemt ikke dét, der får os til at søge ud», siger kaptajn Stenftoft.

Kollegaen, premierløjtnant Michael Buch Andersen (MIC), som også har søgt ind i SAS, kan en god historie om den omtalte skalten og valten:

Det hele aflyst

«I en rigtig trykt skrivelse fra Forsvarskommandoen får jeg at vide, at jeg skal tre et halvt år på udveksling i Arizona, hvilket jeg selv havde søgt om. Ugen efter får jeg en hastemelding fra Forsvarskommandoen om, at det hele er aflyst.

Så gik jeg til optagelseprøve hos SAS og bestod. Kort efter ny melding fra Forsvarskommandoen, som bekræfter, at jeg skal til USA som først planlagt. Så sagde jeg fra.

I messelokalerne svirrer det med den slags historier. En nogenlunde tilsvarende går ud på, at en pilot for et par måneder siden skulle til USA på videreuddannelse. Børnene blev taget ud af skolen, hustruen glædede sig til den nye oplevelse.

Anden tjeneste

Piloten stod med familiens flybilletter i hånden, da han i sidste øjeblik fik en tjenstlig ordre om, at han var forsat til tjeneste i en anden eskadrille – i Danmark.

De mange forflytninger af de – oprindeligt – karrieresøgende piloter tærer på deres familiers humør og på deres privatøkonomi. Hurtige hussalg fremmer ikke sælgers handelsargumenter, og flyttegodtgørelserne bliver lagt oven i lønnen til for-



JØRGEN STENFTOFT – Der er tryghed og fin økonomi i at være trafikpilot. Der er usikkerhed, men spændende arbejde i flyvevåbnet.

Foto: Carsten Ingemann

nøjelse for skattevæsenet. Børnene skal evindeligt skifte skole.

«Vi skal ikke gøre os mere forfulgte, end vi er», siger kaptajn Jørgen Stenftoft. «Vi anede jo nok, at det ville blive en omkiftelig tilværelse, da vi indledte den, men det er det glade vanvid, at ingen af os jagerpiloter i dette hellige øjeblik har den fjerneste anelse om, hvor vi er om to år.

Ja, for den sags skyld om ét- eller et halvt!»

Paradoksal problem

Den yngste i flokken, flyverløjtnant Flemming Jensen (NIM), som er 26 år, repræsenterer efter sin egen og kollegernes mening et paradoksal problem i dagens danske flyvevåben:

Han er reserveofficer – som halvdelen af den militære pilotmasse – og synger på sidste vers af en otte-årig kontrakt. Det er det tidspunkt, flyvevåbnet regner en jagerpilot for virkelig udiørt og på toppen af sin ydeevne. Flemming Jensen siger:

«Det er ufatteligt, at Forsvarskommandoen i ramme alvor kan sidde og ømme sig over, at flyvevåbnet mister piloter til private flyselskaber, når selvsamme Forsvarskommando med hård hånd afskediger piloter!»

Afskedigelse

Jeg har liggende et brev fra Forsvarskommandoen gående ud på, at hvis jeg ikke sætter mig to år på Flyvevåbnets Officersskole (uddannelse til tjenestemandsansat, fast officer, red.), må jeg imødesee afskedigelse, når min otte-års kontrakt om kort tid udløber.

Jeg anser det for direkte spild af min tid og skatteydernes penge at sende mig på skole for at lære fransk, tysk, engelsk, fysik og kemi, hærens og flådens organisation og kampformer, når jeg én gang for alle er uddannet til det, jeg skal – og som alligevel skal bagefter: Flyve kampfly.

Trafikpiloten

Gert Nørgård Madsen – også uddannet i flyvevåbnet – har været i SAS siden 1967. Her kan han blive ved til han er 60 år – mod 50 i flyvevåbnet. Han bliver snart udnævnt til kaptajn. Hans arbejdsuge er på 33 timer.

Af Tage Clausen

Fredag morgen klokken 06.55 møder styrmand Gert Nørgård Madsen (42) på sit arbejde i Kastrup Lufthavn. DC9'eren står og venter på ham og kaptajn Erik Bruun. En forholdsvis normal arbejdsdag er begyndt. Det eneste unormale ved dagen er, at styrmanden får tidligere fri, fordi familiens yngste er blevet syg, og skal passes. En svensk styrmand træder til, og den danske pilot redder sig en ekstra nat hjemme i parcelhuset i Dragør.

Gert Madsen checker rutinemæssigt sin Route-Manual med indflyvningskortene over Stockholms lufthavn. Han undersøger om der er sidste øjebliksmeldinger om unormale forhold i luftrummet. Det er der ikke, men det skal checkes hver gang.

Mødetid: Tre kvarter før

Derfor skal piloterne møde tre kvarter før afgang. De sidste 20 minutter tilbringes i cockpittet, hvor de to piloter undersøger, om alt er i orden.

Præcis klokken 07.40 ruller SK 400 ud mod startbanen, og 70 minutter efter kan passagererne stå af i Stockholms lufthavn.

Piloterne har nu to og en halv times ventetid inden de flyver tilbage til København.

Herfra skulle Gert Madsen været fløjet til Stockholm en gang til, og overnattet der. Men fordi han skal hjem og passe den yngste, en søn på to og et halvt år, overtager en svensk pilot, som skulle have været med til Stockholm som passager, hans plads i cockpittet.

»Det er rart at være på en arbejdsplads, hvor den slags løsninger på private problemer er mulige,« siger Gert Madsen.

Uddannet i flyvevåbnet

Han er en af de såkaldte dyre drenge, der i sin tid forlod flyvevåbnet for at blive SAS-pilot.

Umiddelbart efter at have bestået sin studentereksamen i Aabenraa i 1961 startede han som rekrut ved flyvevåbnet. Efter et par år i Canada fløj han i nogle år jagerflyet F86, og derefter F 104 Starfighter.

Der blev flyttet en del i de år, og efter at være flyttet fra Aalborg til Skrydstrup og tilbage til Aalborg igen, fik han i 1967 nok af jobbet. I august 1967 startede han hos SAS.

Mens det i dag hovedsageligt er lønnen, der får piloterne til at forlade flyvevåbnet, var det det evindelige flytteri, samt udsigten til højest at kunne arbejde til sit 50. år, mod det 60. i SAS, der fik Gert Madsen og flere af kammeraterne fra hans hold til at flytte over til den civile lufttrafik.

Lønnen blev halveret

Til gengæld fik lønnen et ordentligt skub nedad. Han tjente på det tidspunkt 4800 kroner om måneden hos flyvevåbnet, og gik ned på 2800 kroner om måneden hos SAS. De følgende års anciennitet fik ham dog hurtigt op på flyvevåben-niveau igen, og kort efter tjente han mere hos SAS.

Som medlem af bestyrelsen i Dansk Pilotforening er Gert Nørgård Madsen meget tilbageholdende med at fortælle om sine lønforhold.

»Vores politik er, ikke at snakke for meget om det,« siger han. »Fordi vi sidder i en nøgleposition, har vi været i stand til at forhandle os frem til en løn, vi finder passende, men det skaber misundelse, hvis vi snakker for meget om det.«

340.000 kr. om året

Forretningsfører i Dansk Pilotforening, Georg Petersen, oplyser, at en styrmand med en anciennitet på en 17-18 år i SAS tjener 340.000 kroner om året. Når han bliver kaptajn, og det bliver man typisk i 40-50 års alderen, får man yderligere et kaptajntillæg på 3500 kroner om måneden.

Gert Madsen kan vente at blive udnævnt til kaptajn i løbet af kort tid.

»I den civile flytrafik avancerer man jo til kaptajn, når man har ancienniteten til det,« siger han. »I det militære pyramidesystem er der så snæver plads på toppen, at der kun er plads til et vist antal udnævnelser.«

Arbejdsuge 33 timer

Arbejdstiden er attraktiv. Piloterne arbejder i fem dage og holder fri i fire dage. I løbet af disse fem dage må de højst arbejde i 42 timer, medregnet ventetid i lufthavnene. Det svarer til en normal arbejdsuge på knap 33 timer. Dertil kommer syv ugers ferie om året.

Derimod er arbejdstidspunkterne knap så attraktive, og mange nætter må tilbringes ude.

Fritiden

Fordelen ved de mange sammenhængende fridage betyder for Gert Nørgård Madsen at



GERT NØRGÅRD MADSEN flyttede over til SAS, fordi han var træt af flyvevåbnets evindelige flytteri. Og så fordi piloter hos SAS kan blive ved med at flyve til de er 60 år.

Foto: Preben Danbo

han kan bruge megen tid på sin store interesse, børneorganisationen CISV, Childrens International Summer Village, som netop for tiden har sommerlejr i Dragør.

Det var i forbindelse med dette arbejde, han traf sin nuværende kone, som han blev gift med for tre år siden, og det var på grund af hendes arbejde i lejren, at han måtte have en aflevering til at flyve til Stockholm fredag.

Ulempen ved arbejdstidspunkterne kostede ham til gengæld hans første ægteskab.

»De mange nætter, man skal tilbringe ude, er jo virkelig et af minusserne ved jobbet,« siger han, og et ægteskab skal være meget godt for at kunne holde til det.«

En enkelt arbejdsrutine må højst vare 10 timer og 30 minutter, og der må højst foretages fem landinger, som anses for det mest belastende arbejde. En flyvetime om natten tæller for en time og tyve minutter i regnskabet.

Disse arbejdstidsregler, som SAS og de nordiske pilotorganisationer har aftalt, er lidt bedre end de sikkerhedsregler, luftfartsdirektoratet har fastsat.

»Hvis vi skulle flyve efter direktoratets regler, ville vi ikke holde, til vi er 60,« siger Gert Nørgård Madsen.

08.07.85



29.08.85



"CLEMME"

25 år i
ESK 729

25 års WHISKY fra Bødekassen



JEK er vendt tilbage til esk 729,
og skaffer sig allerede på første tur.....

Bornholm beskudt af jager

Jager-fly affyrede 18 skarpe skud ved et uheld

Af Keld Boserup

En blanding af 18 messingforhuede, panserbrydende stålprojektiler og brisantholdige sprænghoveder slog i går eftermiddag ned i jorden mellem Neksø og Dueodde på Bornholm.

Skuddene blev afgivet fra et F-35 Draken jagerbomber fly ved en teknisk eller menneskelig fejl.

»Der er ingen tvivl om, at det er en teknisk fejl på flyet eller et forkert pilotgreb«, siger oberst Ole Fogh, stabschef ved Flyvertaktisk Kommando.

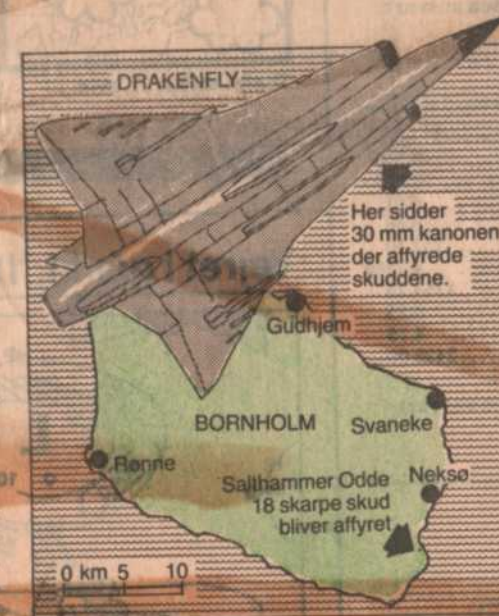
Ingen kom noget til.

De 18 skarpe skud blev afgivet af en pilot på et af Flyvestation Karups F-35 Draken jagerbomber fly, som under den igangværende øvelse for danske og allierede kampfly, "Tactical Weaponry", skulle simulere luftstøtte for bornholmske hærenheder.

Skuddene blev afgivet fra flyets 30 mm maskinkanoner, som er anbragt i vingeroden mellem krop og det deltaformede bæreplan, og da piloten mærkede, at han, imod forventning, afgav skarpe skud, slap han øjeblikkelig aftrækken.

2.000 skud i minuttet

Skudhastigheden på den svensk byggede jagerbomber er så hurtig, at blot berøringen af aftrækkereen resulterer i en meget stor ildafgivelse. Kadencen ligger på 1000 - 2000 skud i minut.



Jyllands Posten
29-08-85

»Det kan være en kortslutning i anlægget«, sagde sent i aften en dansk jagerpilot, som tilføjede:

»Vi går jo aldrig i luften uden at være skarpe. Og når det gælder Østersøen, er vi altid på fuldt kampberedskab. Der skal nødvendigvis være særlige, computerstyrede blokader på våbensystemerne, så vi kan optræde i simulerede angreb. Det må være én af de blokader, der er smuttet.«

»Betydelig ravage«

Stabschefen for Flyvertaktisk Kommando, oberst Ole Fogh:

»Der er to maskinkanoner på en Draken. Øjensynlig er der gået 8-9 skud fra hver, og uanset projektilernes indhold sker der betydelig ravage, hvor de slår ned. Det er de jo lavet til!«

..... et nyt øgenavn :

projEKtil

ATTEN SKARPE SKUD MOD SOLDATER

En snes Jenser i livsfare under øvelse på Bornholm -- Utroligt held, at piloten sigtede dårligt



Da uheldet var sket, gik ingeniørtropperne i gang med at lede efter projektilerne. (Foto: P. E. Rath Holm)



Lars Hansen befandt sig 100 meter fra kuglereggen, og glæder sig over at kuglerne ramte landevejen. (Foto: P. E. Rath Holm)

Fyrré år efter at Bornholm blev bombet i smadder af russerne, åbnede et af Flyvevåbnets Draken fly i går eftermiddag ild mod 10-20 soldater fra Bornholms Værn.

18 skud fra flyets 30 mm maskinkanon gik af ved et uheld, og kuglerne piskede ned på marker og på landevejen ved Salthammer Odde syd for Nekse. Her var en større gruppe jenser fra Bornholms Værn på øvelse sammen med tidligere værnepligtige, som var genindkaldt.

To Draken fly fra Flyve-

rtaktisk Kommando i Karup deltog også i øvelsen. Flyene skulle støtte tropperne på land, og under et angreb på fjendtlige mål gik de 18 skud af.

— Fire mand var meget tæt på at blive ramt, og i alt var der 10-20 mand i det område, hvor kuglerne faldt, sagde presseofficer, major P. Johansen sent i aftes til Ekstra Bladet via sin felttelefon fra øvelsesområdet ved Salthammer Odde.

Majoren siger videre, at der ikke var nogen civile i området, da Draken flyet

angreb, og at kuglerne heller ikke forårsagede nogen materiel skade.

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, oberst Ole Fogh, siger, at det var et stort held, at piloten sigtede forkert, så ingen blev dræbt.

— Piloterne skal nemlig sigte på præcis samme måde, som når vi skyder rigtigt, men flyets sikringssystemer skal forhindre, at skuddene går af. Systemet kræver selvfølgelig også, at piloten bruger det på den rigtige måde.

— Men før vi har under-

søgt flyet grundigt og snakket med piloten, kan jeg ikke forklare, hvorfor skuddene gik af, og hvorfor de ramte der, hvor de gjorde. Derfor kan jeg heller ikke sige, om det er en teknisk fejl eller en menneskelig fejl eller noget helt tredje, der har skylden for uheldet.

— Men det er første gang, vi har haft uheld af denne art, og det bekymrer os virkelig meget, at det kan ske, siger oberst Ole Fogh.

Draken flyene er svenske, og er brugt af det danske flyvevåben siden begyndel-

sen af 70'erne. I følge obersten er det helt normalt, at flyene har skarp ammunition med på øvelser. Det er både af hensyn til det almindelige beredskab og for at sikre vægtbalancen i flyet.

Draken flyets maskinkanoner kan bruges mod fjendtlige tropper og konvojer på landjorden, men skuddene kan også sendes mod fly, hvis de affyres tæt på.

Selv om det er første gang, at skuddene er gået af ved et uheld, så er det ikke første gang, at et Draken fly gør sig uheldigt bemærket. For ti år

siden blev en soldat skudt under en øvelse ved Oksbøl. Draken flyet skød, som det skulle, men ulykken skete, fordi der blev sigtet på et forkert mål.

Søværnet har derimod prøvet at skyde ved et uheld. For tre år siden nedkæmpede Fregatten, Peder Skram, et sommerhusområde i Lumsås ved Sjællands Odde. Ingen mennesker kom dog til skade.

AF JAN JENSEN

KAMPFLY SKØD TIL MÅLS MOD DANSKE SOLDATER



Det var et fly af Draken-typen, der affyrede de 18 granater.

B.T. En deling soldater på øvelse på Bornholm var i går et hårdsbredde fra at blive dræbt, da et dansk Draken-jagerfly fyrede 18 panserbrydende granater mod dem.

Kun fordi piloten sigtede elendigt, reddede de livet. Et af projektilerne slog ned kun en meter fra 15-20 mand ved de pansrede mandskabsvogne, der var flyets »mål« i øvelsen.

»Da der kom røgtotter ud fra det ene fly, vidste jeg, at piloten havde skudt med skarpt,« fortæller hjemmeværnsmand Steen Paldan.

»De to kampfly kom nordfra ind over Dueodde og angreb tre gange, men tredje gang fyrede det ene fly altså for

En soldat viser de skudhuller, en af granaterne lavede i landevejen.

Af Marianne Uttrup

alvor. Det var uhyggeligt,« siger Steen Paldan.

Uheldet skete kl. 14.40 og Flyvertaktisk Kommando satte straks en undersøgelse i gang for at opklare, hvorfor flyet slap en dødsfarlig salve løs fra maskinkanonerne.

»Vi glæder os umådeligt over, at ingen kom til skade,« siger stabs-

chef, oberst Ole Fogh. »Hvis nogen var kommet i vejen for kuglerne, var de blevet dræbt.«

»Det er meget normalt, at flyene har skarp ammunition med. Det har at gøre med flyets balance og det almindelige beredskab,« oplyser Oberst Fogh. »Men det er meget unormalt, at skuddene går af,« siger han. »Normalt skyder flyene med kameraet og ikke med kanonen, men vi ved ikke endnu, om det var en teknisk eller menneskelig fejl.

Indtil mørkets frembrud ledte soldaterne og en af forsvarets sprængstof-eksperter med minesøgere efter de 18 granater. Granaterne har sprængladninger i spid-

mandssted var 30 meter fra at blive skudt til pindebrænde.

De 1000 soldater, der deltager i Bornholms Værns øvelse, fortsatte uanfægtet deres aktivitet.

Militære eksperter ledte i aftes efter Drakenflyets 18 affyrede granater.

sen, og kan eksplodere, hvis de får et slag. Hullerne i den lille asfaltvej ved Poulsker afslørede, at et hus-

