



## Controller anno 1968

Frem til 1968 var controllere (jagerkontrolofficerer) i Flyvevåbnet reserveofficerer – som langt størstedelen af officerskorpset inden for Kontrol- og Varsling. Jeg var en af de to sidste reserveofficerer, der blev uddannet på skolen, som havde til huse på Flyverdetachment 501, Kagerup – Multebjerg – fra medio oktober 1967.

Det er et halvt århundrede siden, og da der skulle skrives en bog om Eskadrille 724 – Lørneeskadrillen – blev jeg opfordret til at fortælle om at være controller

for Hunter-dagjagerne. Men siden har ideen om at fortælle om controlleruddannelsen dengang – og ikke mindst om nogle af de mange oplevelser jeg fik i 'de gode gamle dage' – spøgt i baghovedet. Det vil tydeligt fremgå, at jeg var glad for min tid i 'systemet', at det er en helt personlig beretning (Undskyld!), og at 'korpsånden' trods årenes gang og alderen er intakt.

Efter at jeg i 1974 forlod Flyvevåbnet havde jeg fra slutningen af 70erne seks års rådighedstjeneste som efterretningsofficer på Flyvestation Tirstrup.

Med alle forbehold for 50 års forglemmelser har jeg besluttet at skrive det, jeg mener at kunne huske (det er jo mest det sjove) om datidens uddannelse og virke som controller. Den var meget anderledes, end det vi kender i dag, hvor uddannelse og teknologisk udvikling har skabt anderledes effektive hjælpemidler for både controllere og piloter.

Det er lidt historisk – både i og udenfor tjenesten - men mest glad nostalgi og forhåbentlig ikke for selvhøjtideligt.

Nexø 2018

Jens Kofod

- her som nyudnævnt Flyverløjtnant 2 af Reserven i maj 1967

Ideen om at blive controller fik jeg allerede som værnepligtig i Kontrol- og Varslingssystemet i Flyvevåbnet, først sergentelev på Bornholm og siden sergent på Færøerne. Vel var det varslingsdelen, der havde højeste prioritet i de opgaver, jeg skulle løse, men det var spændende – også på behørig afstand – at følge den kommunikation, vagtholdslederen ind imellem havde på radioen med fly, selv om det på Færøerne i 1965 oftest bare var et SAS-fly på vej til eller fra USA, der for at få tiden til at gå, bad Polestar om et radarfix. Vi kunne dog også lytte med på tårnfrekvensen på Vagar og naturligvis nødfrekvenserne, men de sidstnævnte var da heldigvis sjældent i brug.

Intensiteten var noget højere i operationsrummet, når vi fra Buckan fik besked om, at sovjetiske Bears ved Nordnorge havde kurs mod Færøerne; i midten af 60'erne gik Sovjetunionens lufttransport-rute til Cuba over farvandet mellem Island og Færøerne, men der var også mange efterretnings-flyvninger i området. Og nervepirrende blev det næsten, når USAF scramblede 2 F102 Delta Dagger fra Keflavik eller RAF sendte 2 Lightnings og en (meget nødvendig) Victor-tanker på vingerne for at følge de sovjetiske fly på vej.



Operationsrummet ca. 1965

Når jeg bruger 'nervepirrende', så er det fordi vagtholdslederne på Færøerne i 1965 ikke alle havde uddannelse eller status som controllere. Flyverdetachment 605 var – som Flyverdetachment 503 på Bornholm – en NATO Early Warning-station betalt af forsvarsalliancen for at sikre varsling af flyaktivitet i 'hullet' mellem Island/Færøerne og mellem NATO og østlandene omkring Østersøen. Der var derfor ikke noget krav om, at stationen skulle kunne yde close controle. Det var også meget forskelligt, hvordan de vagthavende officerer tacklede situationerne, men helt officielt kunne det kun hedde sig, at der var ydet 'flight following' til jagerflyene.



F102 Delta Dagger fra USAF



- og RAF Lightning

På de stille nattevagter midt i Nordatlanten var der da også nogle af vagtholdslederne, som foretrak at 'sove igennem', og derfor havde de aftalt med deres ældste

befalingsmænd, at de måtte svare SAS-flyene og give dem det radarfix, de vel i bund og grund ikke skulle bruge til ret meget.

Men jeg var jo ikke i den ældste ende og altså langt fra mikrofonen, så jeg måtte nøjes med at spidse ører og lytte – og overveje, hvad jeg ville. Uviljen mod at skulle på skolebænken for at lære klassiske militære dyder blev overvundet, frygten for om jeg overhovedet kunne blive optaget på reserveofficersuddannelsen viste sig unødvendig, og i maj 1967 viste det sig endda også at mine karakterer var på den rigtige side af kravet for at blive udnævnt til Flyverløjtnant 2 af reserven.



*Operations-  
området i  
Gribbskov.*

Da Flyvevåbnets kontrol- og varslingskole på det tidspunkt var hjemmehørende i Kagerup – på Flyverdetachment 501 i Gribbskov – blev jeg tilkommanderet stationen og fik som velkomst at vide, at de ikke rigtigt vidste, hvad de skulle gøre med mig. Chefen – major Carl Erik Overgaard Jensen eller CEO i daglig tale – sagde rent ud, at det ville være overkill at starte et controllerkursus med én elev. Så jeg kunne blive en slags stationsofficer i nogle måneder og så håbe på, at der ville melde sig mindst én mere til controlleruddannelsen.

Som uddannelsessted var Multebjerg ikke operativ på det tidspunkt, men heldigvis – for mig – skulle Skovhuse bygges om, og så blev Multebjerg taget i brug: Der var pludselig aktivitet i operationsrummet. Og jeg havde jo god tid = ikke så meget andet at lave, så jeg benyttede enhver chance for at tilbringe tiden i bunkeren, når der kom controllere fra Syd- til Nordsjælland.

Men jeg havde altså også pligter! Formentlig ikke flere end andre, men jeg syntes alligevel, der var mange aftener som Vagthavende Officer i lejrområdet, hvor der jo ikke

bare var elever til kontrol- og varslingsuddannelse, men også en stab af 'basser' – det påstod de i hvert fald, de var – værnepligtige, der gjorde tjeneste i bevogtning, kørsel, køkken og messer. Faktisk opførte de sig nu ganske pænt over for den meget unge og grønne officer, der som en del af sine pligter skulle sikre, at messerne lukkede til tiden, og at der var ro og orden i belægningsområdet om aftenen og natten. Og da stationen i en uge skulle have en flok feriedrenge, blev jeg holdt til ilden døgnet rundt – en meget ung legeonkel.

Jeg skulle også inspicere operationsområdet, og det betød, at jeg forstyrrede vagthavende chaufførs kortspil, for jeg havde ikke militært kørekort – og da jeg skulle have det, blev jeg til hver time kørt til Værløse med chauffør! Husker i øvrigt, at det flere gange var sergent Torben Klug, som andre kender fra en karriere i basketball, bl.a. på landsholdet. Jeg mødte ham senere i slutningen af 1980'erne, da jeg blev ansat på Berlingske Tidendes redaktion; Torben Klug var ansat i annonceafdelingen.

Men i eftersommeren lysnede det. Vi fik at vide, at der på det hold nye reserveofficerer, som skulle udnævnes, var endnu en mand til controlleruddannelsen, så alt blev gjort klart til Jagerkontrolkursus nr. 1967-2. Deltagere var flyverløjtnanterne 2 af reserven Franz Bredvig og Jens Kofod. Lærerstaben var kaptajn af reserven C.Aa.B. Hansen (NAP) og flyverløjtnant 1 af reserven B.A. Jørgensen (BAJ).



*Danske Starfightere på udveksling i Tyskland.*

Jeg husker ikke noget trykt undervisningsmateriale i en samlet bog/mappe, men jeg husker afgjort de første teori-timer, hvor NAP, som havde fløjet F84, med store armbevægelser demonstrerede, hvordan jagerne bevægede sig i luften i forhold til hinanden og fortalte, at den afgørende forskel på de to danske typer air defence fly var motorkraft, manøvreevne og en radar.

Selvfølgelig en noget forenklet måde at definere forskellen på Hunter og F104 Starfighter på, men et sted skulle vi jo starte. Ligesom vi skulle have på plads, at der fandtes forskellige former for kontrol: close controle, loose controle og broadcast controle.

Og så var der jo det med targets højde og hastighed i forhold til det fly, vi havde under kontrol. Det var afgørende for hele set up'et, understregede NAP med store armbevægelser og udførte 'håndledsgymnastik'. For med Hunter kunne det ikke nytte

noget at satse på indhente target! Derimod ville det være perfekt at bringe piloten – let - in front og high, så han på nogle miles kunne melde Tally Ho og derfra selv vælge og tilrettelægge angrebet med sine maskinkanoner. Mod en flytype, der ikke kunne 'stikke af', ville han med Hunters højt priste manøvreer byde op til dogfight, og så havde vi løst vores opgave!

Med Starfightereren derimod handlede det om at liste sig ind i en regulær tail chase, så piloten kunne bruge sin radar, låse den på target og komme i den perfekte afstand til at



affyre sit varmesøgende Sidewinder-missil. Af hensyn til radaren var det ikke nogen ulempe at komme ind lidt lavere end målet – og når piloten meldte Judy, havde vi løst opgaven.

Men for at komme i den rigtige position skulle vi beregne den rigtige vinkel – hvilken fart og position ville være den mest fordelagtige for vores pilot at angribe target fra? Skulle han være level/below/above/in front/behind?

*Huntene fra ESK 724 i formation på hjemmebane.*

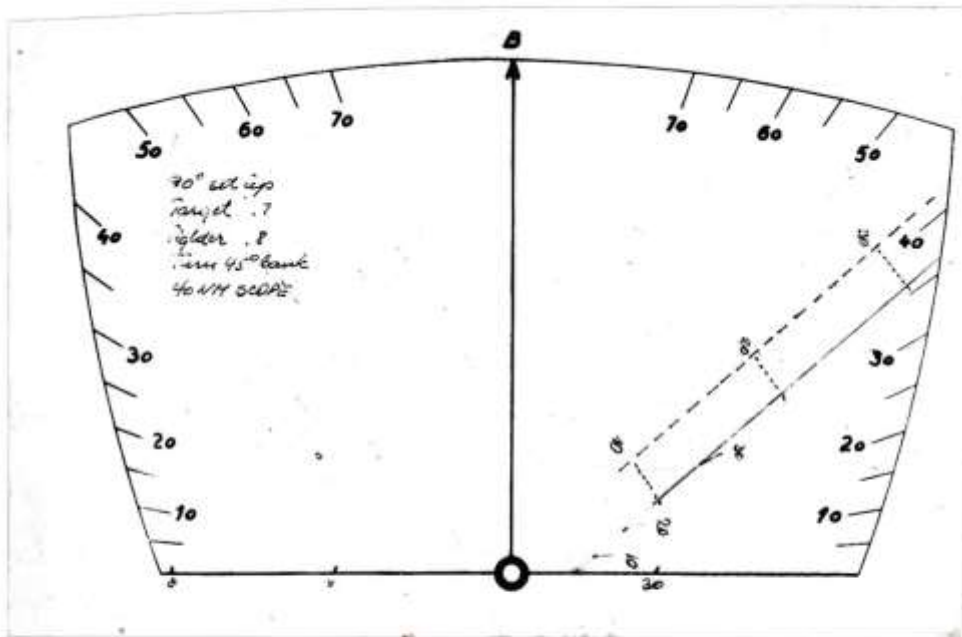
Dermed nåede vi til introduktionen af enhver controllers vigtigste hjælpemiddel: Handy-Dandyen! I den enkleste form et stykke klart plastik med en vinkelmåler og et centrum, hvor man holdt sin jager og aflæste vinklen i forhold til målflyet. Med en fedtstift kunne controlleren tilføje afstandsmærker. Handy-Dandyen blev dengang af Flyverkommandoen betegnet som Standard Air Mass Position Indicator.

Og det allervigtigste: skrive hvilken scope-indstilling Handy-Dandyen var lavet til! For scoperne vi brugte til kontrol kunne indstilles til 40 NM eller 80 NM udsnit af radarbilledet, og det siger sig selv, at en Handy-Dandy til en forkert indstilling var det modsatte af et hjælpemiddel...

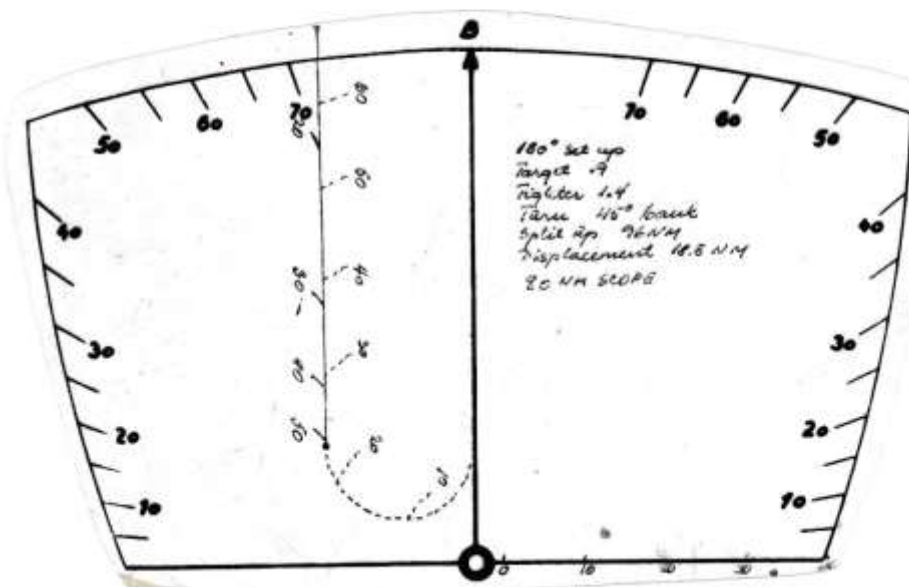
Der var to typer scopes i operationsrummet på Multebjerg – OA 99 og UPA 35. Begge i øvrigt typer, jeg med min fortid på Bornholm og Færøerne slet ikke kendte. Men det stod hurtigt klart, at UPA 35eren var så langt at foretrække til kontrol, ikke mindst en flytbar cursor var et effektivt hjælpemiddel – til Handy-Dandyen og øjemålet. Og så selvfølgelig højdefinderen, der aflæstes af en befalingsmand på et selvstændigt scope og videregivet til controlleren i intercom.

Nu havde vi efterhånden hørt så meget om den opgave, vi skulle lære at løse, så i bedste learning-by-doing-stil måtte næste trin blive at sidde ved siden af en controller i arbejde. NAP fik rekvireret en flyvning til Shylock og satte sig til rette ved UPA35-scopet. Sector controller allokerede to Huntene, og vi fulgte med øjne på stilke tre nydelige set ups med de ønskede meldinger Tally Ho og Attack Completed.

Det var tid at begynde træningen med syntetiske interceptioner. Som led i det amerikanske våbenhjælpeprogram havde Danmark ikke bare fået radarstationer, men i 1965 kom også et simulatorsystem – System Training Programme – så man ved hjælp af en 70 mm film kunne skabe et simuleret radarbillede af enhver tænkelig situation i luftrummet. Samtidig kunne man individuelt styre seks radarekkoer på skærmene, og dermed fik hele det danske kontrol- og varslingsystem mulighed for at holde øvelser uden et eneste fly i luften!



To af mine Handy-Dandyer. Øverst target .7 og fighter .8. Det er til et 90 graders setup. Nederst et 180 graders setup med target .9 og fighteren 1.4.



Jeg fik min debut med Handy Dandy, headset og en oversergent som pilot på de styrbare ekkoer 25. november 1967. Jeg er ikke sikker, men har en forestilling om, at det var Poul Erik Raben, der var min første 'pilot'. Opgaven var 90 graders set up i 37.000 fod med .7, og instruktøren ved min side – NAP – var prisværdigt tavs undervejs. Da jeg samtidig var tilsmilet af begynderheld noterede jeg fire interceptioner med Attack Completed. Jeg gentog succesen dagen efter, og på trediedagen nåede jeg fem interceptioner.

Om jeg var blevet lidt for kry, ved jeg ikke, men den fjerde dag kom jeg ned på jorden, fordi nu var opgaven et supersonisk 180 graders set up. Jeg nåede tre, men måtte notere 1 in front i logbogen – som jeg husker det endda temmelig meget. Og da instruktøren skulle kvittere for resultatet i logbogen, kan man fæste lid til, at alle fejl blev noteret, omend det senere blev lidt modstræbende, når man diskuterede med 'dagens pilot' om han nu også havde fulgt de kommandoer, han havde fået....

En uge efter den første syntetiske interception fik jeg for første gang 'en rigtig flyver' i 42.000 fod på frekvensen. Sektoren havde spurgt, om vi ville hjælpe en simuleret emergency. NAP sagde ja, og jeg fik besked på at gå til live billede og svare Horntail Red 1, der skulle hjælpe Red 2 som simulerede en emergency. De var ikke så forfærdelig langt fra hinanden – et halvt hundrede NM – og det var ikke svært 'at samle' roden. Selv om det vel egentlig var en interception, så figurerer den i min logbog som et ID-run, for som NAP konstaterede: - Du kan ikke udføre kontrol!

Så vi fortsatte med syntetiske interceptioner – og min logbog vidner om, at det ikke var så lige til med de hurtige 180 graders interceptioner. Få sekunders tøven med ordren til at dreje blev til mange miles tailchase, men da vi jo gerne ville, måtte vi klø på for at blive fortrolige med skærbilledet og få de erfaringer, som skulle til, for ikke at tøve, når ordren til drej skulle gives. Det var meget 'learning by doing'.

Efter juleferie og årsskifte vendte vi tilbage til skolebænken og de syntetiske interceptioner, men det var altså også tid til at præsentere os for rigtige flyvemaskiner og aktive piloter: Vi blev sendt til Aalborg for at se på Starfightere, opleve glimt af piloternes hverdag og høre, hvordan de oplevede controlleren, når de sad i cockpittet.

Første besøg blev i jagerberedskabet. Stationen havde besluttet, at de to piloter på vagt kunne bruge ventetiden på at fortælle os om flyet og pilotens muligheder.

Det var en ung flyverløjtnant 1, LAU – L.L. Poulsen fra Eskadrille 726 og senere chef for Skagen – der tog imod os. Han havde 104-manualen under armen og viste vej til briefing-rummet, men kom så i tanke om, at det måske var bedst at vise os maskinen først. Tilbage med kaffekopper i briefing-rummet fik vi en forelæsning om performance, flyveegenskaber og våbensystemer suppleret med grafer og tekniske specifikationer. Vi havde lidt svært ved at følge med, for LAU havde ikke gjort sig forestillinger om vores forudsætninger, og han tænkte heller ikke på, at vi var ankommet med natbåden til Aalborg uden at have fået en hel nats søvn.

Han var så engageret en fortæller, at han ikke registrerede den klokke, der ringede skingert ude på gangen. Jeg havde en ide om, hvad den betød, men LAU fortalte bare videre. Da den ringede tredje gang, afbrød jeg ham og spurgte om ikke den klokke, der blev ved med at ringe, betød noget?

- Klokke, sagde han og lyttede. Så smed han manual og pibe, spændte hen ad gangen og spurtede ud til maskinen og tog fat på opstartproceduren: få minutter senere taxiede Moonbeam Black ud på runway 26 og var sekunder efter i luften.

Afgjort blev vi meget klogere på de dage, der var afsat til os på Flyvestation Aalborg. I simulatoren tog HØR – kaptajn L.H. Jørgensen – sig god tid, og det var jo helt risikofrit at lade os sidde i cockpittet, eller lege controller, når en af de aktive piloter skulle gennemføre sin træningsflyvning.

Så vi sejlede tilbage til Sjælland og den afsluttende uge på Multebjerg fulde af fortrøstning, for der ventede en afgørende test, som skulle afgøre om vi skulle videre på jobtræning som controller-aspiranter. Jeg mindes ikke skriftlige tests, men 20. januar havde jeg et live ID-run med en Starfighter og står noteret for tre syntetiske interceptioner med Hunter. Og selv om jeg har noteret den ene syntetiske 'in front', så var det efter denne dags strabadser, at vi fik at beskeden: En af jer skal til Skagen og den anden til Skrydstrup!

Jeg havde åbenbart et plus, for NAP noterede, at jeg måtte vælge først. Da jeg følte mig overbevist om, at jeg nok på et eller andet tidspunkt ville komme til eller igennem Sønderjylland, var jeg ikke i tvivl: - *Jeg tager til Skagen, sagde jeg. Der har jeg aldrig været!*



*Flyverdetachment 601 – radarstationen på Jyllands top – ligger tæt på den stenvarde, som markerer Danmarks nordligste punkt.*



Den 28. januar 1968 satte jeg kursen mod Skagen i min lille Austin Healey Sprite (1961=Frogeye), der var noget lavere end snedriverne i vejsiderne, og selv om jeg følte, jeg kørte ud i intetheden efter at være kommet gennem Frederikshavn, så kunne jeg i mørket på Hulsig Hede endelig registrere fyret i Skagen, omend det lå meget østligere, end jeg havde forestillet mig.

Det var en søndag aften og turen – udgangspunktet var Skanderborg – havde været længere, end jeg havde planlagt, men vagtsoldaten tog pænt imod mig og fortalte, at der stadig var 'liv' i officersmessen, som han viste mig vej til. Og ganske rigtigt: tre officerer med familier havde spist søndags-middag i officersmessen, og selv om de var færdige med kaffen og vist egentlig på vej hjem, så fik de hurtigt vagthavende messemand til at fremtrylle noget spiseligt til mig og oprettede på stedet en konto til mig i baren, så jeg kunne checke ind på behørig vis!



*Kasernen på Jens Winthersvej i Skagen, som den så ud, da jeg kom i 1968. Den eksisterer ikke mere – blev revet ned efter stationens lukning til fordel for et hotelprojekt, som aldrig er blevet til noget.*

Aftalen om et kvarter til mig var overholdt, så dagen efter kunne jeg udhvilet melde mig til tjeneste hos chefen, major J. P. Andersen (Den lille barber). Det var ret så formeldt, for han afleverede mig hurtigt til næstkommanderende, major Johs. la Cour – og turen gik til bunkeren på Nordstrand, hvor jeg både fik en rundvisning, hilste på en masse mennesker og åbenlyst blev betragtet med skepsis, for i forhold til de øvrige officerer var jeg meget ung, men havde dog erfaring nok til at forstå, at mange af de gamle befalingsmænd frygtede, at den drengerøv ville være typen, der agerede, som havde han mange års erfaring og vidste alt!

Efter endnu en dag til at blive fortrolig med den nye arbejdsplads' mange kringelkroge, var det tid at teste mine evner som controller. For en sikkerheds skyld lagde vi ud med syntetiske interceptioner – og jeg er næsten sikker på, at oversergent J. K. Jensen var

'pilot'. To pas og lige så mange den næste dag, så stod min første weekend i Skagen for døren, og da den var vel overstået – igen med 'familiedag' i messen om søndagen – dukkede en ny arbejdsuge op, og jeg lagde ud med et par syntetiske interceptioner, før formiddagskaffen. Den blev til gengæld afbrudt, da næstkommanderende kaldte fra operationsrummet; det var pludselig alvor! Bluelight havde fået allokeret Bardin Red – to Huntere – og dem kunne jeg jo lige så godt øve mig på, fik jeg at vide.

På den måde undgik jeg også fuldstændig den nervøsitet, ventetid kan medføre, og efter 35 minutter havde både Bardin Red One og Bardin Red two udført hver to interceptioner i 32.000 fod med .9. Og om alle fire interceptioner har jeg kun noteret 'Splash'. Det samme er tilfældet nogle dage efter, da jeg for første gang havde Starfigthere under kontrol. Horntail Red one lavede to angreb på Red two i 3.000 fod med .8, mens Red two lavede tre angreb på Red One i alt på 38 minutter, og selv om toerens lås missede i sidste angreb, kunne han gennemføre det visuelt – og jeg notere fem gennemførte angreb.

Jeg var i gang. Og næstkommanderendes lyst til at lade mig få så mange interceptioner som muligt mødte ikke modstand hos mine kolleger. Der var en grund til, at min OJT blev lidt forceret, fandt jeg ud af, da jeg i maj måned gjorde op, at jeg havde haft 80 procent af alle interceptionerne på Bluelight det forår: Chefen havde fået grønt lys til en forsøgsperiode med seks vagthold i stedet for de fire, der i årevis havde været det almindelige på radarstationerne – bortset fra Færøerne, som klarede sig med tre.

Tanken med seks vagthold var, at det på skift ville være muligt af gennemføre almindelig militær uddannelse og træning, idræt, og formentlig ville det også kunne give en smidigere afvikling af afspadseringer og ferier. Jeg var den brik, der havde manglet for at sætte forsøget i værk, så 1. juni blev jeg Bluelight controller 23 og vagtholdsleder for hold E.

Der var en stor luftforsvarsøvelse i juni 1968, og selv om jeg ikke husker det specielt, så må jeg have været en meget træt ung mand efter den 26. juni. Jeg fik Phantom 21 på frekvensen 05.20, interceptedede Vulcan XL 443 kl. 05.33 og havde i dagens løb en halv snes Starfigthere under kontrol inden jeg kl. 21.53 angreb Canberra XM264 med Phantom 27. Ifølge min logbog burde jeg så have kunnet sove igennem, men 06.44 næste morgen havde jeg Phantom 32 på frekvensen og angreb Vulcan XM574 i 42.000 fod med mach 1.4!

I juli skulle en af 726s unge piloter flyve en speedtest i Nordsøen, og både Phantom 35 og jeg kunne efter 17 minutters flyvning notere mach 2.0 i vores logbøger – for mit vedkommende dog som en fligh following.

I efterårsmånederne dukkede der lidt mere eksotiske flytyper op i dansk luftrum i forbindelse med eskadrilletrotationer, så jeg fik også prøvet at intercepte med Phantom (F4) og Mirage, inden det blev 'min tur' til at blive udvekslet. Skagen havde direkte linie til Norges control- and reportingcenter (CRC) Måkeroy ved Tønsberg, og jeg blev sendt med færgen fra Frederikshavn til Larvik, hvor en chauffør hentede mig.

Og det norske flyvevåben mente ikke, jeg skulle kede mig, så de havde også sikret sig, at eskadrillen på Rygge sendte fire unge F5-piloter til Måkeroy for at opleve interceptioner fra controllerens side. Hvad messen ikke var leveringsdygtig i, havde piloterne medbragt, og

den flaske whisky jeg havde med fra færgen blev også meget hurtigt tom, så natteroen kunne sænke sig. Næste morgen blev jeg præsenteret for datidens vidundermiddel mod ubehag efter en nat med for meget spiritus: Alka Zeltser. Jeg brød mig ikke om brusetabletten og fastholdt, at jeg bare skulle have min morgenmad – det er efter min opfattelse stadig den bedste medicin; dog gik jeg på Måkeroy uden om myseosten!

Nok var der fest og farver, men også arbejde. F5eren var manøvreedygtig, men havde ikke Starfighterens motorcraft, så jeg holdt mig til 90 graders setup; i første omgang blev det til to interceptioner i 35.000 fod, et par dage senere til seks i 31.000 fod. I alle tilfælde med target på .85 og fighteren .96 – og i alle tilfælde skrev chief controller, major A. Henriksen, under på attack completed uden øvrige kommentarer.

*Fire F5 Freedom Fighters fra Rygge i formation over de norske fjelde*



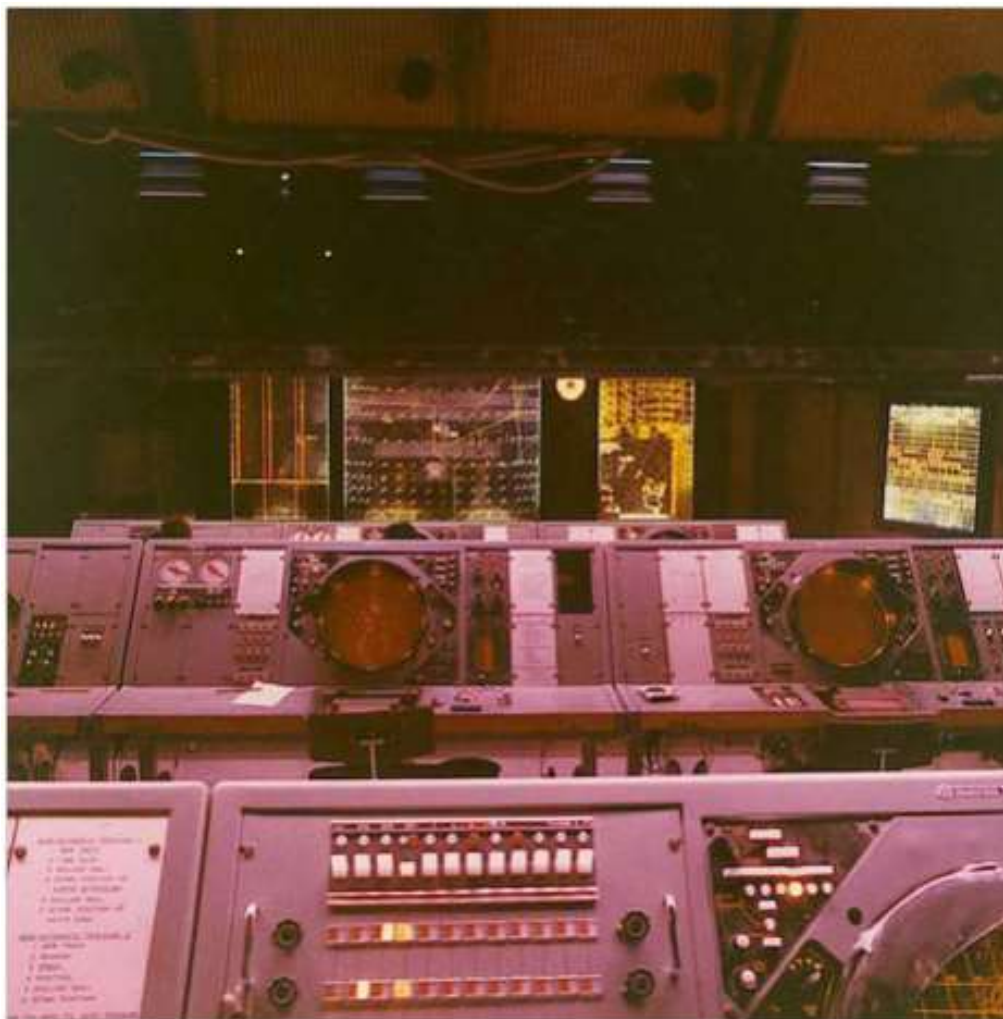
Et år efter jeg havde min første live-interception på Bluelight rundede jeg 300 interceptioner – og det var mange dengang, for i mange tilfælde var der tale om supersoniske interceptioner, og dem kunne man oftest kun nå én af med Starfighterens, der brugte det meste af brændstoffet til accelerationen.

Ifølge chefen i Skagen var jeg dermed den mest veltrænede controller på stationen og skulle derfor indstilles til den pulje, Air Defence Competition-ledelsen skulle udvælge tre danske controllere fra – de øvrige indstillede var fra Clipper i 'den jyske fodende', som i øvrigt også skulle lægge operationsrum til de danske deltageres indsats. Chefen stod fast, og da der var indstillet flere controllere, end holdet skulle bestå af, når det gik løs, var der jo også en mulighed for, at jeg ikke blev udtaget!

I Bæk Skov blev indstillingen ikke godt modtaget: Det var jo latterligt med en så ung mulig deltager, som heller ikke kendte en dyt til Dansemik = **Dansk Semiautomatisk Intercept Kontrol System**.

Baggrunden for Dansemik var, at Danmark havde fået de supersoniske Starfightere, som skulle varetage luftforsvarsberedskabet fra 1966, og chefen for Flyvevåbnet, generalløjtnant H.J. Pagh, meddelte derfor i 1965 Forsvarsministeriet, at det var nødvendigt at bruge omkring 4,5 mio. kr. på dataanlægget. De hurtige fly havde begrænsede manøvreevner, og også flyenes radar havde begrænsninger, hvilket stillede nye og store krav til controllernes dygtighed. Så selv om NATO-landene havde besluttet at indføre The NATO Air Defence Ground Environment – det blev til Nadge – så henviste general Pagh til, at der ville gå omkring fire år, før Nadge kunne være operativt, og med

Dansemik ville personel både på jorden og i luften få en træning, som i betydelig grad ville lette omstillingen til et automatisk luftforsvarssystem.



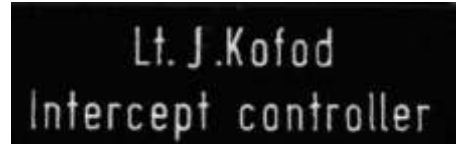
*Dansemik i operationsrummet på Clipper.*

Men 'risikoen' for at jeg blev valgt, var der altså, så i starten af februar blev jeg sendt syd på for at finde ud af, hvad Dansemik var for en størrelse. Jeg blev godt modtaget! Min logbog viser, at jeg på fire dage gennemførte seks syntetiske computerassisterede interceptioner og fire gange havde to F104 fra Eskadrille 723 på øvelsesflyvninger udi competition-disciplinen: dog hver gang med reattack og altså to angreb. Resultatet med Horntailerne, som skulle levere fly og piloter til Air Defence Competition, var det ønskede SPLASH.

Hvad min logbog også fortæller mig er en minuskode! Og helt ærligt kan jeg ikke huske om det er sekunders tailchase, jeg har noteret, men det virker sandsynligt, og selv om jeg nød godt af, at der var indført 'controller-assistenten' til at hjælpe med Dansemikken – jeg mener seniorsergenterne G. Cordes og E.C.M. Mynster, som begge var nye controllere, varetog funktionen – så er mine debut-interceptioner med mellem -50 og -265, og minus-gennemsnittet har jeg lige regnet ud til 154!

Selv om jeg syntes, at det var spændende med computer-assistance, var jeg meget glad for at vende tilbage til Skagen og en mindre stresset hverdag, hvor jeg kunne drømme om IKKE at blive valgt til Air Defence Competition 1969 – selv om jeg vel nok inderst inde indrømmede, at det kunne være spændende.

Da vi blev præsenteret for listen over deltagende piloter og controllere til Air Defence Competition 1969, var jeg ét af de tre controllernavne: F.H. Hansen, L. Mørup og J. Kofod stod der!



Så der blev en udstedt en rejseordre til mig midt i marts måned: Tag til Skrydstrup og find ud af den der Dansemik, sagde kollegerne i Skagen, og jeg garanterer, at det var helt uden misundelse, de sendte mig afsted!

På Aalborg var fem (eller var det seks?) piloter udpeget, og det var Eskadrille 723 – Horntail'erne – der leverede fly og logistik.



*Fra venstre mod højre: Jens Kofod, H.J. Lørup Larsen, Leif Mørup og Freddy Hansen. Årets 'danske landshold'. Lørup var chief controller.*

Det var tredje gang Danmark deltog i AFCENTs øvelse, hvor vi ikke havde chance for at få del i vandrepokaler – det kunne kun deltage fra AFCENT-lande – men vi kunne lære!

De to første år, Danmark deltog, var det åbentlyst, at Danmark aldrig ville kunne blive nr. 1, alene fordi vores fly var bevæbnet med Sidewinder-missiler, så vi skulle ind i et stern-attack.

Og F104 Starfigthers manøvreer var heller ikke til vores fordel, og da konkurrencen samtidig foreskrev, at controlleren skulle holde mund, når piloten meldte Judy – flyets radar låst på målet – aftalte vi en næsten-Judy-melding: Solid Contact. Så kunne vi fortsat guide vores pilot om targets eventuelle undvigemanøvrer, indtil piloten havde radarlås, var i angrebsposition og meldte judy.

Jeg var controller på det første træningspas med Horntail Black 24. marts. Minus 19 og 104 for henholdsvis 1 og 2, mit bedste resultat i indledende træning var minus 5, og targets var angrebet i højder mellem 34 og 42.000 fod med hastigheder mellem mach .8 og 1.9!

Det var besluttet, at vi skulle deltage med 'cleane' Starfightere i competition – altså uden droptanke. Det gav bedre acceleration og øgede manøvreer, men der var også et stort minus: flyet havde mindre brændstof. Og vi brændte ufattelig meget brændstof af.....

Vi fik tildelt callsign Instep til competition-flyene, og den første reelle træningsflyvning med Instep Blue gennemførte jeg med mach 1.6. Af de første 14 interceptioner i træningsperioden var kun to subsoniske, hovedparten blev gennemført med angrebshastigheder mellem mach 2 og 1.6. Et par træningspas måtte opgives, fordi brændstoffet ikke rakte – eller radarlåsen ikke holdt.

*Et nyere billede af radarstationen i Bæk Skov ved Skrydstrup.*



Resultaterne var varierende, nok også meget fordi jeg havde lidt svært ved at vænne mig til Dansemikkens 'hjælp'. Jeg havde ofte i træningsforløbet en fornemmelse af, at Dansemikken drejede for sent, men vi var tilmeldt med 'computer-assisterede interceptioner' og havde dermed lovet at følge dens instruktioner. Træningsperioden rummer da heldigvis også en række interceptioner med et flot nul eller meget beskedne minuspoint.



*Hele det danske hold til competition 1969 – og vores internationale dommere på det officielle billede..*

Lidt bemærkelsesværdigt – hvis jeg skal tro min egen logbog – er det, at der ikke figurerer syntetiske interceptioner på Dansemik i træningsperioden, men den bebudede mulighed for, at Dansemik skulle kunne kobles sammen med simulatoren i Aalborg, så der kunne udføres 'rigtige' interceptioner, var endnu ikke-fungerede. Kun i de to ugers

introduktionsperiode testede jeg de syntetiske interceptioner med Dansemikken – sølle seks subsoniske interceptioner blev det til!

Jeg nåede op på godt et halvt hundrede computerassisterede interceptioner på de halvanden måneders træning, og jeg controllede tre roder i konkurrencen. Første rode skulle angribe et target i 39.000 fod og nåede begge mach 1.9 og et gennemført angreb – 1eren med 29 minuspoints, men 2eren fik drejeordre for sent og blev noteret for minus 170.

Anden rode to dage senere lignede umiddelbart en succes. 1eren drejede med mach 1.4 mod target i 38.000 fod og meldte solid contact på 15 miles, fulgt af judy på 10 miles – 2eren fik sin drejeordre – og så meldte 1eren: Broke lock, lost contact! Lettere befippet beordrede jeg dog uden vaklen 1eren til at skippe interceptionen og sætte kursen mod Aalborg – vel vidende at ordren gav et minus på 200!. På den anden side måtte jeg jo ikke hjælpe ham. 2eren var priværdigt stille i sit drej, men da 1eren var beordret væk kom den glade melding: Contact efterfulgt af judy og attack completed. 22 minuspoints fik 2eren noteret.

Den sidste rode skulle angribe et target i 42.000 fod, begge angreb med mach 1.4 og blev noteret for henholdsvis 7 og 11 minuspoints.

Samlet endte Danmark som forventet på sjette- og sidstepladsen, og min 1er fra dagens første pas og jeg ærgrede os sammen i indtil flere telefoniske debiefringer over, at det gik så galt, for vi havde begge følt os sikre på, at vi skulle præstere et rundt 0 på gevinstkontoen. Til gengæld irriterede det den meget rutinerede Starfighter-pilot, at han aldrig fandt ud af, hvad hans target havde gjort for at 'blive væk'!



Tilbage i Skagen meldte hverdagen sig – med helt fredsommelige interceptioner uden risiko for utilsigtede lyd mursfølger. En dagsudflugt til afslutningsfesten for Air Defence Competition 1969 i Geilenkirchen for piloter, controllere og ledere var naturligvis også værd at tage med, og det gik op for mig i maj, at jeg også skulle spare sammen til en forhøjet messeregning i den kommende måned: Jeg blev udnævnt til Flyverløjtnant 1. af Reserven! Og det var da et nok så imponerende udnævnelsesbrev, jeg fik fra Chefen for Flyvevåbnet, for det var jo med henvisning til kongelig stadfæstet Lov om Forsvarets Personel. Så gjorde det jo ikke så meget, at det 'bare' var H. J. Pagh, der havde underskrevet det på side 2.

I øvrigt var det jo så heller ikke kun barregningen, der ville blive større; mine evner ved en symaskine er ikke-eksisterende, så kontoen for selvbeklædere skulle også have et tilskud!

Og jeg syntes selvfølgelig, det var pengene værd – i forvejen fik jeg ofte stikpiller, fordi jeg så 'så grøn' ud, og så fyldte to rundgående jo trods alt lidt mere end den ene, jeg hidtil havde måttet klare mig med...

Det var sommer i Skagen, og jeg var sådan indrettet, at jeg efter en nattevagt kørte direkte til stranden, når vejret var til det, og selv om det var inden nogen opfandt 'Uge 29', så boede jeg jo i en meget levende by om sommeren, så tiden fløj afsted – dag- eller nattevagt og så for resten af tiden udnyttede sommervejret, til sommer- og havnefester.

Men der dukkede endnu en oplevelse op i horisonten. Skagen havde fået tildelt controllerpladsen på en eskadrilleudveksling, og chefen tilbød næsten højtideligt sin yngste controller den. Meget passende skete det efter dagvagterne havde afsluttet dagens dont, og som traditionen bød det i Skagen mødte op i messen. Så jeg betalte faktisk for at komme med 724 til Frankrig! Benovet havde jeg sagt 'Ja tak', inden mine kollegaer overdængede mig med historier om 'Stegt kat til frokost, men de påstår det er kanin' og 'De blander sgu vand i rødvinen' eller 'Du skal møde en turist for at finde en, du kan tale engelsk med'.

Den 4. august 1969 landede seks danske Hawker Hunters fra Eskadrille 724 på Orange-Caritat i det sydlige Frankrig. Mission: 10 dages 'erfaringsudveksling' med 5. Escadre de Chasse's eskadrille SPA.124 der fløj Mirage III C, hvor Tricolorens blå farve blev supplement til de danske røde og hvide farver.

Umiddelbart var Eskadrille 724-folkene ret ukendte for mig, selv om min første live interception på Bluelight (Eskadrille 601 i Skagen) var med to Hawker Hunters med callsign Bardin Red. Placeret i Nordjylland var Starfighterne på Flyvestation Aalborg tættere på og årets 'eskadrille-dage' rakte kun til Aalborg – bagsædture i F 104, T 33 og Chipmunk. Hunteren stod dog af én bestemt grund øverst på listen over drømmeture: Side-by-side-pladsen!

Jeg mødte op i 724 på Skrydstrup til aftalt tid, kendte ikke en eneste pilot eller tekniker, men eskadrillens næstkommanderende, JAR (Poul Jarnum) skulle være teamchef og tog imod. Teamet kom stands-mæssigt afsted i vores veltjente (og velholdte) C54'er, og nogle timer senere var vi forenet med de seks danske Huntere og piloter på den franske base.

Næste morgen skulle jeg møde i wing ops på Base Aérienne 155, som ville finde en T33, der kunne flyve mig til Nice, fordi jeg skulle til radarstationen Acel 943 Rhodia ved Menton – mellem Nice og den italienske grænse. JAR briefede mig kort om, at jeg om fredagen ville blive fløjet tilbage til Orange, så jeg kunne joine eskadrillen og komme med på weekend. Næste formiddag gik det op for franskmændene, at T33'erne på basen alle var enmotorede (!), og så måtte de ikke flyve med en udenlandsk kollega. Det krævede to motorer. Der blev talt meget fransk – absolut ikke min spidskompetence – men pludselig havde et lyst hoved fundet løsningen: De havde en Fouga Magister og en pilot med status på den. Mens Fougaen fik brændstof på, fik jeg på fransk og med mange fagter instruktion i at sidde i bagsædet. For nok havde Fougaen to motorer, men der var ikke katapultsæder, så hvis noget gik galt, og vi skulle ud, ville piloten lægge flyet på siden, og så skulle jeg altså sætte godt af, ku' jeg forstå – ellers ville V-siderorene partere mig!



Det blev en mindeværdig low-level flyvetur. Alper på begge sider til vi pludselig var på vej ind i et svævefly-område, og så nærmede vi os Nice – hvor lufthavnen er civil. Til min død vil jeg ærgre mig over, at jeg ikke forstod kommunikationen mellem 'min' pilot og tårnet, men vi landede og taxiede ud i et hjørne, hvor en ung fransk løjtnant tog sig af mig. Han var radarstationens eneste engelsktalende officer, og han oversatte pænt, da jeg havde vist, hvad der var grund til, at jeg syntes, der stank af brændstof ved Fougaen. Brændstoffet tapløb fra bunden maskinen!



*Pas på siderorene, hvis du skal ud i en fart!*



MH1521 fløj mig retur til Orange.

Så da jeg om fredagen blev hentet af en gammel en-motoret Max Holste MH1521 M Broussard træningsmaskine stod 'min' Fouga, hvor jeg havde forladt den – nu dækket af en pressening.

Tilbage i Orange var der stor panik. Franskmændene havde taget for givet, at danske flyversoldater ville holde weekend i Paris, så de havde arrangeret flyvning for os.

Men JAR og hans højrehånd JON (P. Johansen) fortalte – på fransk – at vi skulle til Korsika!

Alle franske argumenter om at det fly, de havde afsat til os, ikke kunne lande på Korsika prellede af på JAR, og da de påpegede, at det heller ikke var til at få indkvartering i højsæsonen, gjorde JAR opmærksom på, at fremmedlegionen jo havde en kaserne i Calvi, så der skulle vel ikke være de store problemer i det!

Vore franske værter var efterhånden blevet noget stive i betrækket, men JAR gav sig ikke – vi andre var mere eller mindre målløse tilskuere til en magtkamp om vores weekendophold. Da franskmændene endelig havde fundet en transportmaskine, som kunne lande på Korsika, viste det sig, at den havde de først en besætning til dagen efter. Ikke noget problem, påpegede JAR – vi overnatter i Avignon og flyver til Korsika i morgen. Så forlænger vi bare weekenden med en dag.

Avignon var en ekstra oplevelse – og det var transportmaskinen, som ventede på os næste morgen også. Tussegammel, dobbeltsideror og to motorer, men den aldrende Noratlas havde plads til os alle, så vi lettede og satte kurs mod Korsika. Heldigt det var august og vejret fremragende, for vi fik masser af frisk luft undervejs, men pludselig opstod der hektisk aktivitet i cockpittet. Vi kunne ikke få forbindelse til lufthavnen på Korsika – radiosystemet var lige så gammelt som flyet - og de havde ikke rør til den nødvendige frekvens, men vi kunne vistnok få et på den italienske base på Sicilien, så vi lagde kursen om.

Efter en mellemlanding, hvor en stormilende tekniker tog flyets radiosystem under behandling, lettede vi igen mod vores ønskemål. I lastrummet syntes vi der blev fløjet 'meget fransk', men vi kom dog over alle bjergtoppe og landede ved Calvi som planlagt. Som forudsagt var hotelværelser ikke i overflod – JAR og JON fik dog betalt sig ind i byen, mens vi andre slæbte vores weekendoppakning op på fremmedlegionens kaserne i den gamle borg med en storslået udsigt over Calvi. Vi betalte faktisk for at bo der – lidt under 1 franc pr. nat inklusiv brusebade med vand, der var koldere end det salte nede i bugten.



*Det er faktisk i den venstre del af borgen, Fremmedlegionen holdt til. Jeg har været der igen for nogle år siden, men mødte ingen legionærer.*

Og det blev en uforglemmelig weekend. Praktisk talt alle danskere blev solskoldet – en af de tekniske ledere tog rekorden, idet han præsterede en rød næse og pande, rød mavetop og røde tæer på begge fødder. Han havde simpelthen flydt i det salte og varme vand i timevis uden at tænke på solskoldning.

Tilbage på Orange efter denne weekend var den næste seriøse opgave at finde ud af, hvad og hvordan vi kunne smugle lidt ekstraordinære goder med hjem. Piloterne havde travlt med at planlægge ruten hjem, så de kunne mellemlande, tanke og flyve sidste stræk low-level.... Vi andre blev stuvet sammen i en af vore egne C47'ere og blev fløjet hjem, mens legendariske Bertel fik læst sin krimi i skippersædet.

Alt lykkedes, og de sønderjyske toldere, som efter landingen på Skrydstrup beordrede flyene ind i en hangar til toldeftersyn, meddelte morgenen efter, at alt var i orden. De var dog næppe - eller måske netop - inviteret med til de champagne-partys eskadrillen holdt i de følgende uger!

Af hensyn til seriøsiteten skylder jeg at fortælle, at jeg fik stegt kanin til frokost på radarstationen, at de blandede vand i rødvinen, men kun til frokost, og at jeg på hele turen controllede en fireskibs-formation danske Huntere - callsign Corail C - i to angreb på de franske værter Mirage III C.

Vi vandt!

Det blev hverdag igen, men også en hverdag hvor der skulle tænkes på fremtiden. Nadge-systemet nærmede sig, og der blev opslået stillinger med nye uddannelsesmuligheder – f.eks. søgte flere kolleger programmøruddannelse – men afgjort var det, at nye tider var på vej. Og skulle jeg være en del af den, eller vende tilbage til mit civile fag? Jeg var i tvivl, men havde ikke været udelt begejstret for mit møde med 'computerassisterede interceptioner' på Dansemik, og jeg havde jo uden at være en helgen slet ikke levet med i ungdomsoprøret...

Min kontrakt udløb i forsommeren 1970, og jeg havde jo opnået det jeg gerne ville: at kontrollere, og så vidste jeg jo, at der for en reserveofficer ikke var udsigt til et job med pension i Flyvevåbnet. Jeg søgte ikke job i Nadge-uddannelserne og fortalte chefen om min tvivl.

Det var nu næppe derfor jeg allerede i oktober atter fik plads på en udvekslingstur. 723 skulle en tur til Belgien og kollega Svend Mosvad havde sagt ja og fået turen. Men han fik 'forfald', og jeg tog til Aalborg for at følges med 'de spidsnæsede'. Jeg skulle på CRC Zimmersache i den sydvestlige del af Belgien og kunne se frem til at fylde 25 år på den tur og nåede glad til Belgien i en dansk C54.

Og så skulle jeg ud og købe en hvid skjorte og et par hvide handsker! Via chefen på den belgiske radarstation fik jeg ved ankomsten at vide, at jeg tre dage senere skulle stille på den danske ambassade i Bruxelles sammen med de øvrige danske officerer, fordi der var 'Dansk uge', og derfor ville ambassaden gerne se de danske officerer denne aften, hvor kronprinsesse Margrethe og prins Henrik var æresgæster. Det krævede hvid skjorte og handsker!

CRC Zimmersache var en stor og velbemandet station – og hverdagen slet ikke som hjemme i Danmark. Morgenmad i officersmessen kunne ikke klares under en time, og da der også var transporttid mellem radar og indkvartering, blev det kun til godt én effektiv time i bunkeren om formiddagen, før det var nødvendigt at køre ind til frokost. Den startede 13.00 sharp, når chefen havde gennet os fra baren ind i spiselokalet. Så vi havde travlt, når vi skulle nå at være i bunkeren et par timer, inden der igen var mødepligt i baren....

Det lykkedes lige præcis på min fødselsdag at udføre seks interceptioner med to danske Starfightere. Det skete i 30.000 fod, subsonisk! Det er vigtigt, for jeg måtte høre meget for, at de danske Starfightere – belgjerne havde samme flytype – i deres overflyvning af

Bruxelles i forbindelse med 'Dansk uge' havde fløjet så lavt, at det lignede zig-zag mellem højhuse og skorstene!

Ugens fridage blev brugt til bryggeribesøg, sightseeing i NATO-hovedkvarteret og god mad på Bruxelles restauranter, og teamchef NAK udstedte en klar ordre: hver mand må medbringe en flaske spiritus og en karton cigaretter på hjemrejsedagen og aftale med en af piloterne om at tage det med! Så der var ikke så meget at raffe om – og dog! For en flaske er en flaske, og jeg havde ikke kunnet overse en Vat69-flaske med en gallon i en spiritushandels vindue. Det var heller ikke undgået min opmærksomhed, at der var 25 cigaretter i en belgisk pakke, men det kom dog bag på mig, at en karton indeholdt 25 pakker!

Jeg havde aftalt med BAK (W. Langebæk), at han skulle tage min flaske og karton med hjem. Det gjorde han også, men han havde lidt svært ved at holde masken, da jeg afleverede varerne til ham...

Der var godt et halvt år tilbage af min kontrakt, da jeg vendte tilbage til hverdagen i Skagen. I begyndelsen af november opfordrede chefen til 'komsammen' i officersmessen. For sagen var, at Skagen skulle levere en vagtholdsleder til 605 på Færøerne, fortalte han. Det var 'kun' fire-fem måneder, understregede han, men det omfattede jo altså julen, for der var beordret hurtig afløsning.

Der var udbredt stemning for, at det var mig der skulle afsted. Ikke bare var jeg den eneste ugifte vagtholdsleder, jeg havde jo ovenikøbet været deroppe før, og jeg havde nok svært ved at skjule glæden ved at skulle opleve en kort gensynsglæde med de nordatlantiske øer. Ret hurtigt fik jeg da også lov at leje et værelse i Tørshavn hos Beate (Samuelson) og Henry (H.K. Jensen), som jeg kendte – og i øvrigt mange år senere brugte som lokale fortællere om Færøerne og forholdet til Danmark for et hold Berlingske-læsere, jeg havde med på Færøerne.



*Den kunne klare turen i ét stræk, men vejret var sjældent godt nok til det. Vores gode gamle C47 bød ikke på luksus, men afgjort sikker transport.*

Jeg var på job i Skagen sidste gang 17. november 1969 og mødte et par dage senere op i Karup for at flyve med vores gode gamle trækdyr – C47eren – til Vagar med en kort mellemlanding til optankning på Kirkwall.

Det gik helt uproblematisk, vi landede faktisk før tid på Vagar, men der var transport til os, så vi kunne komme med færgen til Vestmanna og videre til stationen med den smukke udsigt over Kaldbaks Botn – i hvert fald på de dage, hvor tågen ikke lukkede for udsigten.

Selvfølgelig var det sjovt at være tilbage i Mjörkadalur – og jeg havde ikke problemer med at finde ind på stationskontoret og fortælle, at nu var jeg altså ankommet. Operationsofficeren – kaptajn B. de Voss, som jeg kendte fra Skagen – kom ned fra toppen lidt senere, og han var da utroligt glad for at se mig: - Fornemt, at I kom så tidligt, noterede han. Du kan få et kvarter til din bagage, for du kender jo rumlen heroppe, så du tager aftenvagten i dag, og så kan du tage til Tórshavn i morgen og finde dig til rette!

Det var vel ikke lige, hvad jeg havde ventet, og det største problem var nok, at jeg jo altså ikke havde militært kørekort til Landrovere med plads til 8 personer, men det blev da overvundet. Jeg kan ikke huske, hvilket vagthold og hvilke befalingsmænd, jeg var på vagt med, men det foresvæver mig, at jeg den første nat var tvunget med i mere end et spil whist.... Mon ikke Per Isur var på holdet?

Vi kom da også ned næste morgen, men inden jeg kunne drage mod Tórshavn måtte jeg naturligvis hilse på chefen, oberstløjtnant K.C.J. Petersen, mens de Voss øjeblikkeligt gik i gang med at aftale tid hos den prøvesagkyndige hos politiet i Tórshavn, for stationen havde en sær aftale, så man efter en godkendelsestur med den sagkyndige kunne få et stempel i sine tjenestepapirer (men ikke det militære kørekort!), hvorefter man var godkendt til at køre Landrovere med plads til 8+ på Færøerne. Det fik jeg allerede en uges tid senere.

Og de Voss – af mange kendt, fordi han var 'en-øjet' (havde fået ødelagt synet på det ene øje) – havde jo ret i, at jeg kendte 'rummelen' på toppen. Ganske vist fra en sergents vinkel, men jeg havde jo da oparbejdet et par års rutine 'nede', og jeg havde selvfølgelig et lønligt håb om, at russerne ville komme forbi, så englænderne ville sende Lightnings på vingerne – eller amerikanerne tildele os et par Delta Dagger fra Keflavik på Island.



*Det var ikke denne interception, jeg hjalp med til, men det, der havde startet hele ideen med at blive controller, fik jeg altså prøvet.*

Jeg fik til fulde mit ønske opfyldt, og det største problem var vel egentlig, at jeg jo netop ikke kunne (måtte) yde egentlig kontrol. Seks-syv gange under opholdet fik jeg muligheden for at hjælpe englænderne eller amerikanerne helt tæt på sovjetiske Bears, og det var en ren fornøjelse at fornemme især de amerikanske piloters begejstring for at

opleve den røde stjerne på vinger og sideror – de havde en god historie at fortælle kollegerne, når de vendte tilbage til staterne.

En enkelt var så begejstret, at han efter landingen på Island ringede til mig på Færøerne og takkede for den effektive close control. Han grinte, da jeg forklarede ham, at det kunne vi skam ikke yde på Polestar, men at jeg naturligvis var glad for, at han var glad!

Jeg oplevede også min anden juleaften på Færøerne, men til gengæld var vinteren i godt lune, og modsat min første tjenesteperiode, sneede vi ikke inde eller havde problemer med at komme frem og tilbage til Tórshavn. Dog var jeg lige urutineret nok med Landroversens store drejeradius, så det var nok lidt mere held end forstand, da jeg efter en nattevagt undgik en tur i grøften – vagtholdsmedlemmerne tog det usædvanlig pænt og drillede mig ikke engang. Men der skete jo altså heller ikke noget, selv om vi var tæt på.

Hjemme igen var Skagen lukket og under ombygning, så jeg fik et gensyn med Skrydstrup og Clipper. Fra 12. maj var det igen Starfightere og Hunters jeg havde på frekvensen indtil jeg den 7. juni meget passende – og ikke for svært – sagde farvel med en flight following

Der skulle være tid til hjemsendelseshyster – og en tur til Skagen for at besøge gamle venner.

Jeg skulle være civilist og havde sagt ja til et job på Jydske Tidende i Kolding. Og jo, dengang var der stadig et 'd' med i jyske. Manglende rutine (og erhvervsfaring i mit fag?) var formentlig årsag til, at jeg accepterede et job som 'journalist i redaktionssekretariatet. Mine forestillinger om at blive sendt ud på opgaver, som ikke hørte under en avisens mange lokalredaktioner blev begravet i redaktionssekretærarbejde. Faktisk måtte jeg sige ja til opgaver for sportsredaktionen bare for at få lov til at skrive..... Men da Jydske Tidende på det tidspunkt ikke udkom mandage, var det ikke specielt inspirerende at bruge weekenden på at følge sportsbegivenheder, som i koncentreret form skulle bringes i tirsdagsavisen. Og da jeg samtidig var debutant på en morgenavis, stod det mig hurtigt klart, at min fremtid i hvert fald ikke lå i Kolding!

Det viste sig, at Herning Folkeblad skulle bruge en journalist, og selv om jeg som elev på den konkurrerende Herning Avis i 1961 havde lovet mig selv: *Aldrig mere Herning – der er sgu for langt til vandet*, så aftalte jeg med chefredaktøren, at jeg sagde op i Kolding og kom til Herning i januar! Så var det bare ind til chefen og sige op – belejligt lige op til en forlænget weekend, som jeg slet ikke var i tvivl om skulle gå til Skagen.

Og selv om jeg vidste, stationen var operativt lukket, så var det jo altså svært ikke at lægge vejen forbi omkring arbejdstids ophør. Det fik følger!

Ganske vist havde jeg meget svært ved at blive gode venner med den stationshund Daks, som den nye chef, major C.E.O Jensen, havde 'indført', men ingen ringere end chefen fortalte Daks, at jeg skam gerne måtte komme ind. Og han spurgte, om jeg ikke ville med ind i messen og have en fyraftensøl. Og da det jo var, hvad jeg kom for, var jeg et godt offer: *Du skal da tilbage i Flyvevåbnet*, sagde CEO, da han hørte, at jeg allerede efter et halvt år 'gav op' i Kolding.

Argumenter som '- Jamen Skagen er jo lukket, og hvis jeg skal tilbage, så skal det være til Skagen', prellede helt af på ham. - Det kommer du da, men måske skal du bare udstationeres, til vi åbner igen, garanterede han.

Lige så stålsat jeg var på, at jeg skulle hjemsendes, lige så meget i tvivl var jeg så lige pludselig. Jeg forsøgte med et argument om, at når jeg lige havde sagt fra, så ville Flyvevåbnet vel ikke bare tage mig retur, men CEO var teflonbelagt! - Kom ud på kontoret mandag, sagde han, så skal du bare skrive under!

Det vil være forkert at sige, jeg sov på det, men jeg mødte afgjort ikke nogen, som anbefalede, at jeg skulle begynde inde midt på heden, når jeg kunne komme tilbage til Skagen og få vand på alle sider. På et tidspunkt var mit største problem, at så skulle jeg ringe til en chefredaktør, som lige havde ansat mig og sige: - Jeg har lige fundet på noget andet!

Den første opgave var at finde ud af, om CEO bare ville prøve mig af eller mente det. Det var det sidste, for han havde haft Erna Trolle ved tasterne på stationskontoret, så jeg skulle bare underskrive en to-årig kontrakt og begynde 1. januar 1971 – på Skovhuse, hvor en god del af personellet fra Skagen i øvrigt også var.

Og det gjorde jeg så. Chefredaktøren i Herning tog det pænt, men var dog behørigt skuffet.



8. januar lavede jeg seks 90 graders set-up med Horntail Blue og var tilbage. Lidt usædvanligt prøvede jeg måneden efter, at være hjælper og radiolink for en S61'er, der skulle hjælpe besætningen et strandet skib ved Møn. Af to omgange havde vi kontakt i tre timer, og ni minutter før midnat meldte Trepan 3: - *Sidste mand hentet!*

Skovhuse havde blandt officererne den kendte/berygtede stuntmand og kaptajn, Jørgen Ravn Nielsen, der var linieofficer, men afviste alle tilbud om karrierefremmende specialuddannelse: han var 'rigtig' soldat, slog han fast.



*Det var varmt og udfordrende, så jeg søgte trøst hos Else fra Kostræde, som vi havde trænet sammen med.*

Dermed mente han fodtusse, og det var vel derfor han fik lokket en blandet flok af befalingsmænd og konstabler plus mig med til at træne til Nijmegen-marchen – fire dage i juli af 40 kilometers travetur med 25 kilo oppakning på ryggen! Ulykkeligvis var det så varmt i Holland i 1971, da marchen blev gennemført, at en deltager døde af overanstrengelse den første dag, og så lød ordren fra arrangørerne: Tøm oppakningen for dødvægten!

Vi sagde tak, men ud af otte, var vi kun syv, der gennemførte.

Og så var det lige pludselig – igen – en af de dage, hvor alt var gået 'i kage'. Ikke så meget for os på Skovhuse, men andre steder i systemet, var der afgjort en klar mangel på kommunikation.

Jeg sad på min pind i operationsrummet på 'en død dag' – der skete ikke noget – men pludselig lød det på radioen:

- *Ladybird, Ladybird. Skyblue White on Channel 12!*
- *Skyblue White. Ladybird read you five – Channel 19.*
- *Ladybird. Skyblue White on 19. Do you have a target for us? We are in 25.000 climbing and there have been some mix-up with Clipper.*
- *Skyblue White level out and turn right to 120. You will get your target 11 O'clock on 60 miles. Target is heading northwest in 14.000 feet – speed .8. Descend angels 17.*
- *Wilco*
- *10 O'clock 40 miles.*



- Port 090 and you have target 1 O'clock 5 miles. *Tally Ho!*
- Skyblue White cleared for interrogation.
- *Ladybird Skyblue White. Target is RDAF F 104 number Romeo 340. Angels 9 - .8.*
- Skyblue White you are ordered to force target down at EKYT – bearing 350 60 miles.
- *Negativ Ladybird, Due to mix-up we do only have fuel for engagement. Are we cleared?*
- Skyblue White cleared for engagement.
- *Splash!*
- Skyblue White roger – you are released, bearing EKSP 190 45 miles. Your target is asking for a run towards you on your way home. Will it be OK?
- *Ladybird of course. Skyblue White is going local.*

Sådan – nogenlunde – kunne båndet lyde mellem kl. 10.38 og 11.01 den 5. juli 1971. Jeg var på vagt, da Skyblue White – dagberedskabsflyene fra Flyvestation Skrydstrup kaldte Ladybird. Mens jeg fik headsettet på og svarede, kontaktede Chief Controller (det var da vist F.F. Jensen) sektoren for at høre, hvad vi skulle med Skyblue White.

Ordren lød, at Skyblue White skulle lave en interrogation på Horntail 20, som var på vej hjem fra Bornholm, fik jeg at vide - og det så nemt og bekvemt ud. Jeg havde både fightere og target på skærmen, og selv om Skyblue White havde brugt brændstof for at finde ud af, hvad de var scramblet til og var climbed mere end nødvendigt, så fik de en vellykket øvelsesflyvning, omend force-down-proceduren ikke blev til noget i denne omgang.

Men som for så mange andre opgaver i livet, er der dage, hvor alt lykkes i første hug. Og dage, hvor alt absolut ikke vil lykkes.

Også for controllere. Handy-dandyen kunne nogle dage være forhekset, radarbilledet elendig og/eller kommunikationen mellem Sector Controller og Chief Controller til controlleren ren 'goddag mand økseskaft'.

Det viste sig senere, at formiddagen den 5. juli 1971 var startet som 'goddag mand økseskaft'. Piloterne følte, de havde fået en elendig 'service' fra jordstationen – og det skrev de uden omsvøb i den Misrep'er (Mission Report), der var standard, når såvel dag- som natberedskabsflyene var blevet scramblet – øvelse eller live. Til gengæld indeholdt misrep'en også pæne roser til holdet på Ladybird.

Med til historien hører, at Clipper var 724s foretrukne station. De 'boede sammen' i den jyske fodende, som vi plejede at sige i Skagen.

Konkurrencen/drillesygen/håneretten, der vel i dag kaldes mobning mellem de to jyske stationer og deres controllere er legendarisk, så da jeg senere den 5. juli af vagthavende Chief Controller (husker jeg rigtigt var det major F.F.Jensen) fik den lyserøde kopi af misrep'en lagde jeg den ind mellem handy-dandyerne bag i min første logbog, som jeg jo altså nu er nødt til at indrømme, jeg glemte at aflevere ved hjemsendelsen..

Men den misrep var jo 'rent guld', når jeg skulle være sammen med kollegaerne fra Clipper, og den har sikret mig mere end én omgang af verdens mest velsmagende øl: dem, man ikke selv skal betale!

Faktisk har jeg misrep'en endnu, men der er ikke så tit åbent i messen på Skrydstrup – og 724 er i dag helikoptereskadrille på Flyvestation Karup.

Efter ni måneder i Sydsjælland returnerede jeg til Skagen og Nadge-kurserne. TRP og Weapons Course, og så blev det hverdag igen. Næsten. For K&V-officererne af reserven havde ligesom patent på en plads i bestyrelsen for FKOF – Foreningen af Kontraktansatte Officerer i Flyvevåbnet – og den havde kollega Per Hansen siddet på i mange år. Nu skulle han videre (i systemet) og mente, jeg ville være ideel til at afløse ham som sekretær. Det var ikke uden goder, men om jeg egentlig nogensinde deltog i et valg, husker jeg ikke. Jeg kom meget rundt på flyvestationerne og fik også ansvaret for foreningens blad, der skulle udkomme fire gange om året.

Jeg husker ikke nøjagtigt, hvorfor og hvornår bestyrelsen fik den geniale ide, at vi skulle have et interview med forsvarsminister Kjeld Olesen (Soc.) i bladet, men jeg følte mig kvalificeret og bestyrelsen bakkede op, så vi anmodede ministeriet om et interview med 'Smukke Kjeld'.



*Han var forberedt: jeg fik også skriftlige svar!*

Der kom et meget officielt brev fra Forsvarsministeriet, som meddelte, at det var ministeren villig til, men kravet var, at vi skriftligt sendte maksimalt seks spørgsmål (med begrundelser) og så i øvrigt ville acceptere en tid på ministerens kontor tre måneder senere – med forbehold for den politiske situations udvikling.

Men nu havde vi jo taget proppen af, så vi takkede ja!

Det var så i øvrigt lige netop Kjeld Olesens forsvarsforlig i 1973, der satte et endeligt punktum for min og mange andre reserveofficerers karriere som tjenstgørende på åremålskontrakter.

Forinden nåede vi seks mand fra mit vagthold at gennemføre Nijmegenmarchen 1973 – tre værnepligtige, en oversergent og en overkonstabel med mig som den, der havde prøvet turen én gang før. Træningen foregik i vid udstrækning langs stranden på vestkysten og som en forudsætning for at komme med, skulle vi gennemføre Hærvejsmarchens 2 gange 45 kilometer på den jyske hede, havde jeg besluttet.

Det gik, som det skulle, og glade meldte vi os til som et selvstændigt hold i Flyvevåbnet, men havde ikke forudset, at Flyvevåbnet valgte en delegationsleder, som havde en anden opfattelse.

Da vi stillede i Holland fik vi besked på, at vi skulle gå på et 30 mand stort hold! Jeg protesterede over for budbringeren, som blot konstaterede, at det havde oberstløjtnant F.W. Bistrup bestemt. Lige præcis Bistrup havde jeg nået at hilse på, da han afløste den højtelskede K.C.J. Pedersen som chef på Færøerne, mens han selv blev mest berømt for at søge penge til opførelse af en hestestald, så de værnepligtige kunne passe heste i stedet for at bruge fritiden i messerne!

*Holdet fra Skagen svedte bravt, men alle gennemførte 4 dage af 40 km med oppakning!*

*Forrest fra venstre Kai Faurschou, Leo Sørensen, Jens Kofod, Torben Schultz og et skridt efter Martin Jensen, der næsten skjuler Eskild Bang Hansen*



Mine protester blev viderebragt til oberstløjtnanten, men pure afvist, selv om jeg meddelte, at så skulle vi slet ikke gå nogen steder. Det skulle jeg dog selv, for jeg havde en trumf i ærmet, som Bistrup – af mange kaldt Papirstrup – ikke havde en chance for at forudse: Han var underlagt den danske delegationschef, en oberst fra Hæren, H.J.F. Freiesleben.

Så formfuldendt, som det var mig muligt, opsøgte jeg obersten, som jeg kendte udmærket – og omvendt. Han var en af mine faddere, da jeg blev døbt og var også med til min konfirmation, så han havde lidt svært ved at holde masken, da han så mine forsøg på at optræde militært korrekt. Men han lyttede, rystede på hovedet og bad på stedet sin adjutant meddele Flyvevåbnets delegationschef, at når Flyvevåbnet havde accepteret en holdtilmelding på seks mand fra Skagen, kunne det under ingen omstændigheder ændres så sent!

Vi gennemførte strabadserne og kørte den lange tur hjem til Jyllands top efter et forsyningsstop hos mine forældre i Skanderborg. Trætte, men glade vendte vi tilbage til hverdagen, og til en uforudset udfordring: Lysten til at deltage i de populære marchture blandt personellet i Skagen var enorm!

Om jeg da ikke kunne finde en march herhjemme, vi kunne være med i? Jeg foreslog efterårets traditionsrige Airborne March i Arnhem til minde om slaget ved Arnhem i 1944, hvor mange tusinde allierede faldt. Marchen var startet i 1947 og måske fordi den kun var 25 kilometer lang samlede den i mange år op mod et halvt hundrede tusinde deltagere.

Fra Skagen var vi godt en snes og henset til turens karakter af 'firmaudflugt' var mit ufravigelige krav, at vi skulle finde en bus, så ingen skulle tænke på at køre den lange tur. Til gengæld startede festen, da bussen rullede ud fra Flyvestationen i Skagen, og den sluttede først, da vi godt tre døgn senere blev sat af samme sted. Vi gennemførte marchen alle, selv om ingen på marchtidspunktet ville have været egnet til at føre motorkøretøj!

Og med stolthed placerede stationen en holdplakette fra Airborne Marchen i pokalskabet udenfor chefens kontor!

Så vi nøjedes ikke bare med vagtholdsfester i Skagen på den tid, men dem holdt vi også i stort tal. Når Tac Eval-teamet tog hjem og vi havde klaret skærene, skulle det fejres, men for mit vedkommende ebbede tiden ud: Forsvarsforliget skulle implementeres, og jeg fik det forventede afskedigelsesbrev fra Chefen for Flyvevåbnet i sommeren 1974.

Når jeg nu var så glad for Skagen havde jeg to muligheder inden for mit fag: Vendsyssel Tidende med hovedsæde i Hjørring og den lokale Skagens Avis. Jeg havde en tidligere kollega fra Herning siddende i ledelsen på Vendsyssel Tidende og sendte en håndskrevet forespørgsel om, hvorvidt de manglede en journalist.

Om postvæsnet havde sladret ved jeg ikke, men næppe var postkassen tømt, før jeg blev kontaktet af Skagens Avis, som absolut havde brug for en journalist med lokalkendskab – og ret beset var det jo et overskueligt job. Løntilbuddet var særdeles favorabelt, så nok engang måtte jeg give besked til en chefredaktør – denne gang i Hjørring – om, at jeg havde fået et job, og derfor måtte sig nej tak til hans tilbud om at komme til en jobforhandling i Hjørring.

Ydermere mingelerede chefen på Flyvestationen – J.M.B. Jørgensen med pilotnavnet BAL – det så hensynsfuldt, at jeg i godt fire måneder kun behøvede at passe natte- og weekendvagter, så min afsked med Flyvevåbnet blev en økonomisk optur, og der blev råd til en solid hjemsendelsesfest.

Og dermed et farvel til et job, jeg var glad for, men alting skal jo have en ende.

Jeg betragtede det som utænkeligt, at en controller kunne bruges til ret meget andet, om noget overhovedet og komme i betragtning til rådighedstjeneste. Alligevel tog jeg så chancen efter nogle år, fik en kontrakt tilsendt og at vide, jeg skulle bruge nogle af mine første uger som rådighedsofficer på kurser for at kunne bruges som efterretningsofficer på Flyvestation Tirstrup, men det var ikke noget problem - jeg var vist igen bare en glad dreng!



*I starten af 80'erne var LAU blevet chef for radarstationen i Skagen, og Poul Søgaard (Soc.) var blevet forsvarsminister. Da ministeren kom til Skagen sammen med chefen for KVG, oberst F. Tingleff (FER,) mente LAU, at den lokale journalist (i en meget langhåret udgave) skulle høre ministerens planer for stationens fremtid. Foto: Johs. Bruun Bindselev, Skagens Avis.*

Min fortsatte tjeneste betød så i 1981 et kedeligt maskinskrevet brev underskrevet af generalløjtnant G.K. Kristensen (oberstløjtnant/kontorchef, der blev dansk mester i politisk karrierespring til generalløjtnant), som meddelte, at jeg var udnævnt til kaptajn af reserven. Nok engang uniforms- og udnævnelsesudgifter i baren, men selvfølgelig er jeg lige så ærekær som alle andre og var dermed glad og en smule stolt.

Dog var jeg ikke så ærekær, at jeg orkede det brevkursus, som var en forudsætning for at blive major af reserven. Det fremmede heller ikke lysten, at udnævnelse ville være et farvel til Tirstrup og formentlig et goddag til Karup, hvad jeg ikke kunne drømme om.

Så det blev et endeligt farvel til min faste tilknytning til Flyvevåbnet i løbet af 1986. Det blev også farvel til Skagen – det var på tide at gå imod strømmen og prøve lykken i København.

Men det blev ikke farvel uden 'På gensyn', bl.a. i Soldaterforeningen Mjørkadalur, der nok er en uddøende forening, fordi Færøerne er lukket ned og foreningen uden chance for tilgang af nye medlemmer, og tilknytningen til Skagen er også intakt.



*Da jeg kom til Færøerne syntes jeg indkvarteringsområdet måtte have en fremtid som højfjeldshotel – det blev arrest for kriminelle færinger.*

I galgenhumoristiske øjeblikke joker jeg gerne med, at jeg som først i 20erne i 1968 slet ikke opdagede, at der var ungdomsoprør – og mine 'fjumreår' efter endt uddannelse blev et livslangt forhold til Flyvevåbnet.