# Den kaliningradske foto-fest

***Det lignede en kedelig foto-tur uden nogen fotomuligheder, da min wingman og jeg pludselig befandt os midt i en af de største flådeøvelser siden Anden Verdenskrig – nær russisk luftrum og med russiske jagerfly i hælene.***

Vi var langt hjemmefra og uden for rækkevidde af både radar og radio. »Far out and alone« over Østersøen på en fotorekognosceringsmission (recce-mission) i midten af 90'erne nær den lille russiske enklave Kaliningrad, som er klemt inde mellem Polen og Litauen. Med udsigt til en lang og begivenhedsløs tur talte vi skødesløst om vind og vejr på vores VHF-radio. Russerne fik et par sarkastiske bemærkninger med på vejen, og vi jokede på dansk om, at de måske var løbet tør for brændstof, siden det efterhånden var en sjældenhed at møde en russisk jager herude.

»*Kunne være sjovt, om de sendte et par stykker, vi kan lege med,*« sagde min wingman NYM på radioen.

På denne mission fløj vi en såkaldt »Delta Special«-rute i Østersøen. Den danske efterretningstjeneste overvågede til stadighed russernes flådeaktiviteter i Østersøen, og i flere uger havde eskadrillen været på »recce alert«, hvilket betød, at vi med kort varsel kunne blive sendt på vingerne – armeret med kameraer.

Flyvevåbnets recceberedskab havde sin storhedstid under Cuba-krisen i 1962. Her tog fly fra Eskadrille 729 i Karup en serie berømte billeder af missiler på et sovjetisk fragtskib. Billederne indgik som en vigtig del af præsident Kennedys beslutningsgrundlag om at stille et ultimatum til Sovjetunionen: Hvis skibene nåede Cuba, ville der blive krig.

---

**Pilot:** HØS, Premierløjtnant, født 1963
**Start Flyvevåbnet:** 1985, stop: 1997
**Flyvetid:** F-16 (975 timer), MD-80 (2.000 timer), Boeing 767 (2.000 timer), Airbus 319/321(2.000 timer)
**Eskadriller:** 726
**Nuværende job:** Pilot i SAS

Fra januar 1993 overtog Eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg recce-opgaven. Indledningsvis passede det ikke eskadrillens piloter at skulle flyve »foto-missioner«. I selvbevidstheden var Eskadrille 726 en ægte jagereskadrille, der som primæropgave trænede luftforsvar. Naboeskadrillens piloter godtede sig over, at de ikke havde fået opgaven fra Karup og døbte os drillende »Kodak-eskadrillen«. Hen ad vejen erfarede vi dog, at visse reccemissioner kunne være særdeles spændende.

I det årti, der gik fra »Muren«s fald i 1989 til Kosovo-konfliktens udbrud i 1999, befandt flyvevåbnet sig i en til tider rådvild tilstand. Folketinget havde ikke klart defineret Danmarks nye udenrigs- og sikkerhedspolitik, og i dette vakuum trænede F-16-piloterne »business as usual«.

Mange af reccemissionerne var omgærdet af hemmelighedskræmmeri, og missionerne måtte end ikke diskuteres piloterne imellem. Man behandlede hemmelighederne efter »need to know«-princippet. Af og til havde

FOTO: WIS

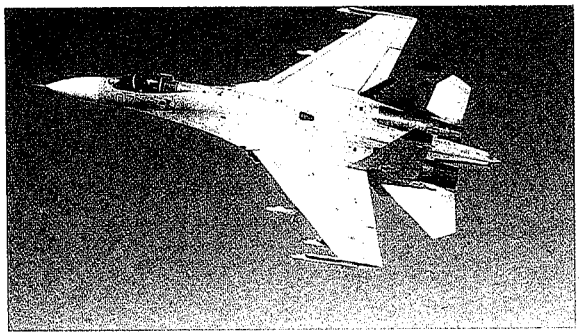

FOTO: FLV

man fornemmelsen af, at det personale fra koldkrigstiden, der ikke var gået på pension, var havnet i Forsvarets Efterretningstjeneste. Den Kolde Krig levede videre.

»*Multiple targets 40 miles south – clutter or?*« spurgte jeg min Wingman på radioen, mens jeg prøvede at dechifrere de mange mål på min radar.

Jeg var ved at fintune min radar, da min wingman pludselig kommanderede:

»*Break hard right!*«

Instinktivt drejede jeg hovedet til højre og så til min overraskelse røgfanen fra et missil med kurs mod os. Jeg væltede mit fly på højkant. Spændte alle muskler i kroppen og trak flyet til højre i et hårdt drej. Min puls steg, og alle sanser skærpedes, samtidig med at min venstre håndflade bankede løs på en stor rund knap til venstre for gashåndtaget. »Knappen« aktiverede en computer i Electronic Warfare Management-systemet, som skød flares og chaff ud i luften.

Salver af lyskugler og sølvpapirstrimler forlod flyveren i en forud programmeret sekvens. Lyskuglerne, kaldet flares, havde til opgave at aflede varmesøgende missiler og sølvpapirstrimlerne, kaldet chaff, skulle forvirre missilets radar.

»*Flares! Chaff! ... Weave,*« kommanderede jeg på radioen.

Nu drejede min wingman hårdt til venstre, og jeg så en salve af flares komme ud under hans F-16. Vi saksede ind og ud mod hinanden, samtidig med at salver af lyskugler fløjtede om ørerne på os. Missilet tordnede videre op mod himlen – tydeligvis havde det ikke retning mod os.

Det gik op for mig, at vi var havnet midt i en af de størrelser og former, så langt øjet rakte. Imponerende. Vi delte området geografisk mellem os. Jeg tog området fra grænsen i øst og ud til et svensk flådefartøj af Orion-klassen.

»*Pictures at will,*« gryntede jeg på VHF-radioen.

Der var dømt foto-fest. Lukkemekanismerne i objektiverne var på overarbejde og kameraerne gnaskede celluloiden, som en grønthøster gnasker græs. Efter slaget om England i august 1940 takkede Winston Churchill de engelske jagerpiloter med ordene:

»*Never has so few done so much for so many.*« måske have udtalt:

»*Aldrig har så få taget så mange billeder af så mange skibe.*«

Det var umuligt at filme alle skibe. Vi måtte prioritere. Det nye og ukendte først. Nogle ukendte missil-krydsere? Hangarskibe? Ukendte slagkrydsere? Ukendte fregatter? Hjernen var på overarbejde, og de utallige seancer fra morgenbriefingerne med træning i genkendelse af krigsskibe spillede revy. Det var ikke muligt at få et ordentligt overblik, så vi besluttede os simpelthen til at flyve i baner øst-vest og nord-syd og filme alt, hvad vi mødte på vejen.

FOTO: KN

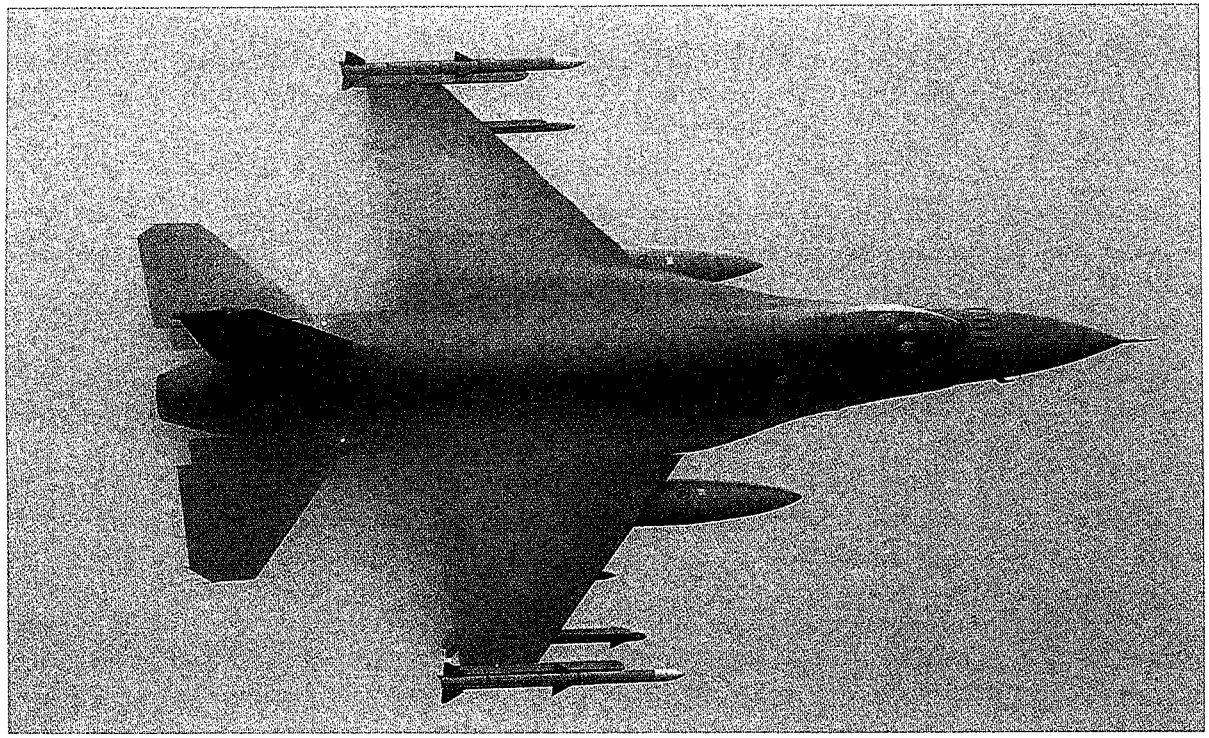

FOTO: RF

Det var nu lettere sagt end gjort. Området var vanskeligt at navigere i, fordi vi samtidig skulle holde os i internationalt luftrum, og der var kun få visuelle pejlemærker at læne sig op ad.

Vi var langt væk fra hjembasen i Aalborg, og den konstante manøvrering i lav højde gjorde indhug i brændstofbeholdningen. Jeg nærmede mig minimum brændstofbeholdning og kaldte »joker« til NYM på radioen.

Joker var kodeord for minimum brændstofbeholdning plus nogle minutter. Det gav lidt tid til at gøre opgaven færdig, samle formationen og koordinere tilbageflyvning. Jeg gav samtidig signal til, at NYM skulle »joine« i kampformation på min venstre side.

Ikke så snart NYM var kommet op på min venstre side, observerede vi to russiske SU-24 Fencer-jagere komme strygende på tværs ind foran os i tæt formation. Med en afstand på kun et par hundrede meter og i samme højde var det kollision minus et par sekunder. Inden jeg fik tænkt eller sagt noget, hørte jeg NYM på radioen:

»*Two is off – dem har vi ingen billeder af ...*«

»*What!?*«

Jeg tvang mit fly hårdt til venstre og så, hvordan NYM i fuld fart passerede ind over et tysk orlogsfartøj, som ifølge mine beregninger lå lige på grænsen til russisk territorium.

»*Shit,*« tænkte jeg.

Jeg måtte hele tiden manøvrere, fordi jeg var inde i selve Kaliningrad-bugten, hvor territorialgrænsen bugtede og snoede sig. NYM derimod dansede på grænsen til Rusland.

»*Holy shit ...*«

Det hændte af og til, at et dansk jagerfly fløj ind i Sverige, og det blev der ikke set på med milde øjne – men det her var jo på grænsen til en diplomatisk krise.

Pludselig hørte jeg den velkendte, men knap så hyggelige, lyd af en Slotback II-radar, som havde låst på mig. Jeg vendte mig om, og bagud til venstre så jeg et eksemplar af det russiske flyvevåbens stolthed – fuldblodsjageren SU-27 Flanker. Lige hvad der manglede: Intet brændstof til manøvrering, bevæbnet med kameraer og celluloid, min wingman borte og nu en bister russisk jager med et missil låst på mig. Billeder af nedskudte koreanske og

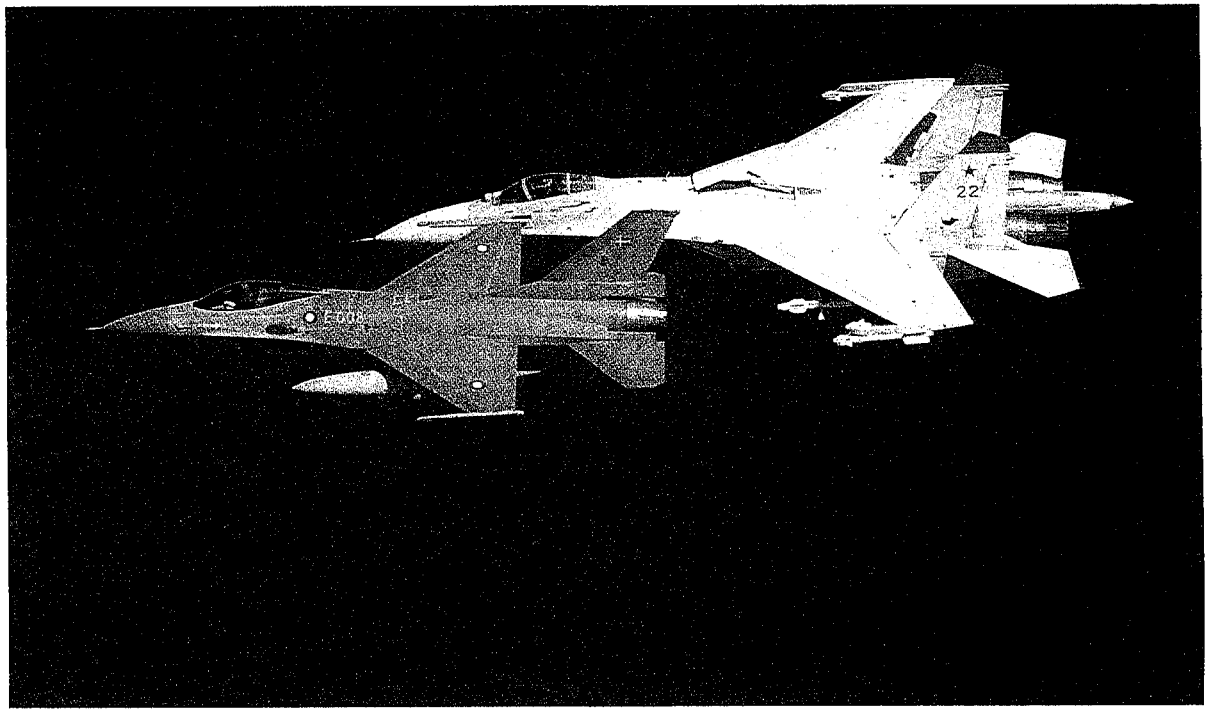

FOTO: FLV

svenske fly passerede forbi min nethinde, og det slog mig, at selvom der sådan set herskede dyb fred i denne del af verden, så kunne en vanvittig eller usikker russisk radarofficer eller pilot hurtigt forvandle min fremtid til noget knap så morsomt.

Foran mig lå det svenske skib Orion. Godt. Det kunne kun betyde, at jeg var på den rigtige side af grænsen, og at jeg ikke legalt kunne tvinges til landing i Kaliningrad. Men det kunne NYM måske. Jeg forsøgte at lokke Flanker'en længere ud i internationalt luftrum – væk fra NYM.

*»Mon der kun er det ene fly, eller er de to?«*

Jeg manøvrerede for at få Flankeren op på min venstre side, så jeg kunne filme ham. Et nærportræt af en kampklar Flanker var i høj kurs. Men det måtte Flankerpiloten have forventet, for han formåede at holde sig i skudposition bag mig. Jeg accelererede til 500 knob.

*»NYM – jeg har fået besøg af en Flanker. Kom fluks! Jeg ligger over Orion med kurs nord nordvest,«* kaldte jeg på radioen.

F-16's Pratt and Whitney-motor er på alle måder en omdrejninger fra høj til tomgang, virker det, som når man i en bil slipper speederen og træder hårdt på bremsen. Flyet står nærmest stille.

Jeg tændte mine bagbordskameraer og hev gashåndtaget i tomgang. Min manøvre havde den ønskede virkning. Russeren blev overrasket og kom op på siden af mig. Jeg kunne se hans enorme luftbremse komme ud af ryggen på flyet, og jeg gav igen gas. Da han lå lige ud for mig, krængede jeg mit fly 15 grader mod højre (kameraerne var indstillet til at filme skråt ned med en vinkel på 15 grader) og fik de nydeligste billeder af Flanker'en i kassen.

Jeg ville ikke have russeren bag ved mig igen, så jeg drejede mit fly ind imod ham. Man kan hævde, at den manøvre var en fjendtlig handling, men det var ikke ualmindeligt, når man mødte et fremmed jagerfly i Østersøen, at man »drejede« et par gange med hinanden. Hverken russeren eller jeg udviste aggressiv og truende adfærd i den forstand, at nogen af os signalerede, vi ville bruge våben. Min plan var at holde Flanker'en på stedet, så NYM kunne komme uset væk og eventuelt til min assistance. Jeg »ankerede« Flanker'en, som det hed.

Flanker-piloten kvitterede ved at vise, hvad han og hans fly kunne. Efterbrænderen blev tændt, og han lavede en cirkel inden om mig, hvorefter han afsluttede sin opvisning med at stige lodret op i himlen. En aldeles ulige kamp, hvor min F-16 – trods sine fantastiske manøvreegenskaber – var Flanker'en underlegen. Denne dag i hvert fald.

Nu kom NYM op på siden af mig, og vi luntede af sted mod nordvest med halen mellem benene som to slagne hunde, imens vi regnede på, om vi kunne nå Aalborg eller måtte lande i Værløse eller Tirstrup. Hjemturen foregik i tavshed og med al den omhu for brændstofbesparelse, vi kunne mønstre.

Efter landing debriefede vi turen med eskadrillens fototydere og efterretningsspecialister, men undgik behændigt at omtale hændelsen med Flanker'en. Fototyderne måtte selv tyde billederne og drage deres egne konklusioner. NYM og jeg besluttede helt og aldeles at leve op til princippet om »need to know«.