

TEMA: Bornholm under Den kolde Krig.

Tryghed i 300 meters højde

Mens Sovjetunionens kampvogne i august 1968 satte kurs mod demonstrationerne på Prags gader, cirkulerede danske Starfighter-jagere i luftrummet over de bornholmske byer. Det danske afvisningsberedskab var kommet på en ny opgave: At skabe tryghed på Bornholm.

Af Daniel Dyrbjerg og Sune Christiani

Når danske jagerfly går på vingerne for at afvise fremmede fly, der nærmer sig dansk luftrum, er det som en del af det danske afvisningsberedskab. Et beredskab som skal sikre suveræniteten i hele kongerigets luftrum. Såvel under Den kolde Krig som i dag er der døgnbemanning på alle poster, så man ikke bliver taget på sengen. I visse perioder af Den kolde Krig var de danske jagerfly på vingerne flere gange om ugen for at markere dansk territorium. Det var en del af styrkeprøven imellem de to militære alliancer NATO og Warszawapagten under Den kolde Krig.

Politisk signal

Afvisningsberedskabet er i sin natur et sikkerhedspolitisk redskab. Men danske jagerfly i afvisningsberedskabet er også blevet brugt til at sende et politisk signal til bornholmerne i forbindelse med mindst én krise under Den kolde Krig.

Det skete under krisen i Tjekkoslaviet i august 1968, hvor landet blev invaderet af de øvrige medlemmer af Warszawapagten, heriblandt Sovjetunionen, Polen og Østtyskland. Det skete på grund af, at landets nye leder, Alexander Dubcek, forsøgte at gennemføre demokratiske reformer. Det var radarstationen på Bornholm, der gav nogle af de første indikationer på, at Warszawapagten ville invadere Tjekkoslaviet. Forsvaret kunne følge russiske transportfly og polske troppeforskydninger ned mod grænsen til Tjekkoslaviet, og i august 1968 valgte man at indføre forhøjet beredskab i det danske forsvar på grund af denne krise.

Kaptajn Jørgen Nielsen, jagerpilot på Flyvestation Aalborg, var på vagt den dag i august, hvor Flyvertaktisk Kommando beordrede jagerfly på vingerne, uden at der var fremmede fly, som skulle afvises. Jørgen Nielsen havde på det tidspunkt fløjet Starfighter-jagerfly for det danske luftvåben i to år.

"Vi blev beordret på vingerne og lettede med to fly mod Bornholm," siger Jørgen Nielsen.

Flyene lettede fra Flyvestation Aalborg, og Jørgen Nielsen førte formationen ned over Kattegat og igennem Storebælt. Da de kom ned i nærheden af øen i Østersøen, gik de ned i 300 meters højde.

Jørgen Nielsen er ikke i tvivl om, hvad formålet med missionen var:

"Det var vel på grund af kritesituationen, hvor civilbefolkningen var meget spændt og opmærksomme på, hvad der skete. Vi viste bornholmerne, at hvis der skete noget, så var vi specielt optagede af øen. Det var svært at vise solidaritet, men vi fløj, så bornholmerne kunne se, at det var danske Starfightere," siger Jørgen Nielsen.

Max fem minutter

Når de danske jagere skulle i luften, skulle det først og fremmest gå hurtigt. I Kontrol- og Varslingstjenesten, hvor man overvågede dansk luftrum, kiggede man på radaren og bemærkede muligvis et uidentificeret fly. Dette fly skulle identificeres, og en ansvarlig traf beslutningen om, at to jagerfly skulle i luften. Så tog han en telebriefer, trykkede to gange, så sagde det bip bip i piloternes vagtstue.

"Så var vi klar over, at nu skete der noget. Så sagde chefen: "Moonbeam purple, you are ordered two minutes", fortæller oberst Karsten Schultz, tidligere F-16- og Starfighter-pilot.

Den kryptiske besked betød, at de skulle starte motorerne op og melde klar, og det skulle de nå inden for to minutter.

"Vi havde knapper inde i bygningen, som vi kunne trykke på, så startmotoren begyndte at starte op. Så løb vi alt, hvad remmer og tøj kunne holde, ud til flyvemaskinen, og mens vi spændte os fast i cockpittet, startede motoren op. Ligeså snart vi havde hjelmen på, var der også en hot wire, og vi var på samme linje og meldte, at vi var klar på to minutter," forklarer Karsten Schultz. Alt i alt havde piloterne fem minutter, fra de hørte det første bip, til de skulle være på vingerne.

Når piloterne var i luften, var der typisk to måder at komme til Bornholm for at få kontakt med eventuelle fremmede fly. Den ene baserede sig på høj fart og synlighed, den anden på knap så høj fart og flyvning under radarens dækning.

Den første indebar, at man fløj ved supersonisk hastighed, det vil sige op til to gange lydens hastighed. Dette foregik i 12 kilometers højde, fuldt synligt på Warszawapagten radarer. Ud af Limfjorden, ned over

Kattegat, gennem Storebælt, og når de fløj ud over Møn, var der cirka 140 kilometer til Bornholm. Der fik de fremmede fly som regel færten af danskerne på deres radar.

"Så vendte de rundt, og vi ville løbe tør for brændstof, før vi kunne fange dem," fortæller Karsten Schultz. Derfor vendte de danske jagere tilbage til Aalborg.

Jagerfly på listefødder

Den anden metode krævede lidt mere snilde. Samtidig krævede den, at Kontrol- og Varslingstjenesten satsede, idet de skulle gætte på, om et fly med kurs mod dansk luftrum var et militærfly fra Warszawapagten. Men når de satsede og sendte to danske jagere på vingerne, gjorde de det på en snedigere vis end til daglig.

Som det første gav Kontrol- og Varslingstjenesten besked til piloterne om at gå på vingerne via den civile telefon i stedet for de officielle radiokanaler. Telefonen blev brugt, for at Warszawapagt-landene ikke kunne lytte med på kommunikationen.

"Så hed ordren, "Nu skal I flyve til Bornholm *low level*". Vi ringede selv til tårnet på Aalborg Flyvestation og sagde, at nu kørte vi ud og fik grønt lys til at gå i luften," forklarer Karsten Schultz. Når jagerne var i luften, fløj de over Limfjorden i kun 100 meters højde og ud til Kattegat, hvor de dykkede endnu tættere på vandoverfladen. De fløj lavt for at undgå fjendens radarer, indtil de nåede Bornholm. Men når de danske jagere nåede Bornholm og de fremmede fly, steg de op til samme højde som de fremmede fly. Denne type mission krævede godt vejr ved både Aalborg og Bornholm, så piloterne kunne stige op og ned uden at komme igennem skyer, så de kunne se, hvad de foretog sig. Derfor var det ikke en mission som Karsten Schultz og hans kolleger fløj særlig ofte.

"Når vi nåede de fremmede fly, fløj vi op på siden af dem. Så de kunne se, at vi var der. Der skete jo aldrig noget. Det måtte der jo heller ikke. Men vi skulle lige op at vise Dannebrog på halen af flyet," fortæller Karsten Schultz.

Afhængig af hvilken nationalitet Karsten Schultz mødte i luften, var reaktionerne ganske forskellige.

"Russerne vinkede os ikke engang væk, de var stormagten og virkede derfor ret kolde. Polakkerne var venlige, de vinkede typisk. Men østtyskerne var meget aggressive og breakede væk fra os. De virkede mistroiske, som om de var bange for os," siger han.

Kommunikerer med magt

Afvisningsberedskabet var ofte på vingerne under Den kolde Krig. Ifølge Karsten Schultz to-tre gange om ugen i den periode, hvor han fløj Starfighter i perioden fra 1972 til 1982. Altså over hundrede gange om året. Men i takt med, at Den kolde Krig fandt sin afslutning, har antallet af flyvninger været faldende. Flyene, som skulle afvises, lettede ofte fra Sovjetunionens republikker i Baltikum, Polen eller Østtyskland. I takt med disse landes indtræden i forsvarsalliancen NATO har de ikke haft interesse i at aktivere afvisningsberedskabet hos deres allierede i Danmark. Men i løbet af de senere år er piloterne, der er på vagt i afvisningsberedskabet, blevet vækket lidt oftere, da russiske jagere fra Kaliningrad er begyndt at flyve mod Bornholm igen. 12 gange i 2007, 20 gange i 2008 og 14 gange i løbet af blot de første fem måneder i 2009. Det er ikke alene russiske fly, der er skyld i afvisningerne, men Poul Grooss, pensioneret kommandør, har et bud på, hvorfor russerne stadig foretager dem. Han har haft flere stillinger i Forsvarets Efterretningstjeneste, hvor han blandt andet har overvåget fly- og skibstrafik i Østersøen.

"Det er, fordi russerne er magtmennesker. De holder bombastiske taler og bruger deres magt. De demonstrerer for eksempel med en kampvogn, at de har viljen og muligheden for at smadre. Det er deres måde at snakke på. De var en militær supermagt, men ellers var de ikke en supermagt på noget som helst. De kunne ikke trumfe med noget som helst andet, men så brugte de deres væbnede styrker som kommunikationsredskab," siger Poul Grooss.

Ifølge Grooss er det den samme linje, som føres videre i dag.

"Når Putin og hans efterfølgere laver sådan noget der, så er det for at sige, *vi er her, og vi er ligeglade med jer*. Der er noget arrogance indbygget," siger Poul Grooss.



Foto: N.H.J. Kristensen.

Karsten Schultz med kaldenavnet "TUL" har fløjet både F-104 Starfighter og F-16. Her ses han foran det førstnævnte.



Foto: Wikipedia

Det var fly som dette MIG-21, der mødte de danske piloter over Østersøen. Flyet blev brugt af det sovjetiske, østtyske og som her det polske luftvåben.