

Thule Air Base

af colonel Fredric S. Ross og major Paul E. Ancker

1. november 1977 kan Thule Air Base (TAB) fejre sit 25 års jubilæum, idet basen 1.11.1952 officielt blev erklæret operationsklar. – Imidlertid er den militære tilknytning til Thule-området af væsentlig ældre dato, idet USA allerede under Anden Verdenskrig oprettede en meteorologisk station i Thule under betegnelsen „Blue West – 6“.

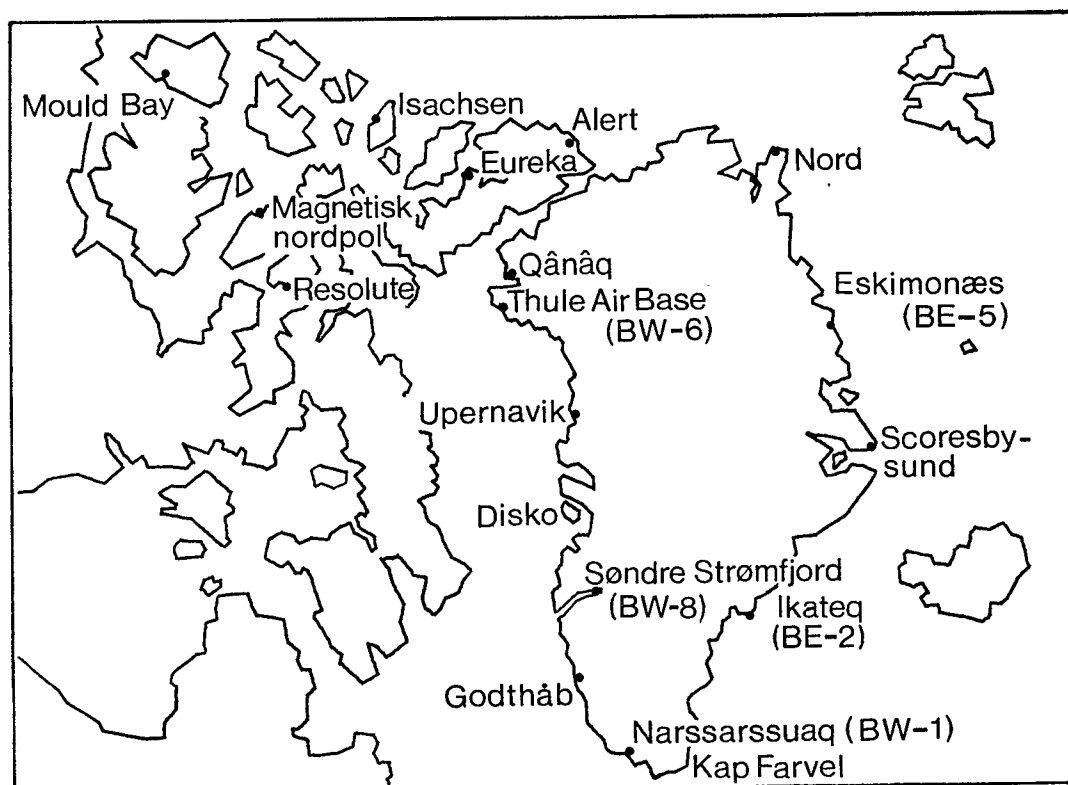
På årsdagen for Danmarks besættelse, 9. april 1941, blev „The Agreement relating to the Defence of Greenland“ underskrevet i Washington af den danske ambassadør Henrik Kauffmann og USA's udenrigsminister Cordell Hull. Dette dokument danner grundlag for den plan om Grønlands forsvar, der herefter blev udarbejdet af militære eksperter (The joint Army and Navy Plan for the Defence of Greenland), og som blev godkendt af præsident Roosevelt allerede 7. juni samme år.

Planen indeholdt konkrete forslag om anlæg af flyvepladser og meteorologiske stationer i Grønland, og efter en omfattende rekognoscering blev det bestemt at anlægge flyvepladser ved Narssarsuaq (Blue West – 1), Søndre Strøm-

fjord (Blue West – 8) og Ikateq (Blue East – 2). – Meteorologiske stationer blev på tilsvarende måde anlagt på egnede lokaliteter og kom efterhånden til at dække kyststrækningen fra Scoresbysund (Blue East – 3) syd om Grønland til Thule (Blue West – 6).

Anlægget af flyvepladserne og de dertil knyttede aeronautiske faciliteter i Sydgrønland fik naturligt prioritet, men det efterfølgende år blev kæden af meteorologiske stationer også færdiggjort. „Blue West – 6“ blev således anlagt i sommeren 1943 på 76° 32' N som en beskeden vejrstation. Stationen blev udstyret ved amerikansk foranstaltning, men blev drevet den resterende del af krigen af fastboende danske i Thule.

Der blev kun udført meget enkelte flyvninger nord for Søndre Strømfjord (Blue West – 8) under krigen, men i 1946 opstod der behov for en større meteorologisk station og en støttebase som udgangspunkt for udforskning og kortlægning af North West Territories (Ellesmere Island) og Nordgrønland samt stræderne mellem Grønland og Canada.



Skitsemæssigt kort over det omhandlede geografiske område. På kortet er medtaget sådanne stednavne og anlæg, som er direkte omtalt i teksten.

En kombineret US Army/Navy ekspedition blev derfor indsat i området i 1946, og samtidig med at „Navy-siden“ af ekspeditionen byggede en ny og langt større vejstation, anlagde „Army-siden“ ved hjælp af en bataillon ingeniørsoldater en 4000 fod landingsbane (airstrip) på den sydlige side af dalen.

I de nærmest følgende år blev „Thulestrippen“ brugt som udgangspunkt for udforskningen af de tidligere omtalte områder, og pladsen tjente således som springbræt til anlæg af lignende „airstrips“ og meteorologiske stationer på Canada-siden af stræderne (Eureka, Resolute og Isachsen).

For så vidt angår kortlægningsopgaven, blev en eskadrille luftfotograferings-fly forlagt fra deres base i Alaska til Thule, hvorfra de opererede i 1947 og 48. Den fotografiske dækning af dette mægtige og utilgængelige område blev senere brugt som basis for fremstillingen af det velkendte og særdeles nøjagtige flyvekort „World Aeronautical Chart“ (1:1.000.000).

Den verdenspolitiske situation forværedes katastrofalt i løbet af 1949–50 og medførte bl. a., at man på højeste plan i USA så sig nødsaget til at revurdere den strategiske målsætning. Problemet var, at man under hensyn til den

fart udviklingen tog nødvendigvis måtte finde udveje for at anvende allerede eksisterende strategiske fly (B-47, STRATOJET) overfor den potentielle modstander (Sovjet).

Storcirkelruterne mellem USA og den europæiske del af Sovjet forløber over polaregnene, men for at kunne anvende B-47 over disse afstande måtte der først og fremmest rådes over en fremskudt operationsbase højt mod nord.

„The Joint Chiefs of Staff“ (Forsvarsrådet) gik på grundlag af iværksatte beregninger og undersøgelser m. v. ind for at anlægge en sådan fremskudt base, der kunne opfylde alle operative og logistiske krav for at få B-47 „flåden“ til at virke mod mål i hjertet af Sovjet.

Man pegede samtidig på, at Thule syntes at besidde de potentielle muligheder for at blive udbygget til det påkrævede format, og henviste i denne forbindelse bl. a. til besejlingsforholdene, områdets beliggenhed og grusslettens størrelse. Fra Thule kunne B-47 nå mål som Moskva og de industrielle områder i Ural med blot en enkelt optankning i luften, og endelig kunne Thule benyttes som base for et fremskudt luftforsvar af det amerikanske kontinent, såfremt der blev baseret luftforsvarsjagere og -raketter på stedet.

Præsident Truman godkendte planen, og medens diplomatiske forhandlinger blev indledt med Danmark for at få rådighed over et areal på 338.884 acres i Thule området, blev der i USA dannet en projektgruppe under forsæde af chefen for „Corps of Engineers“, lt. gen. Lewis A. Pick. I gruppen indgik de

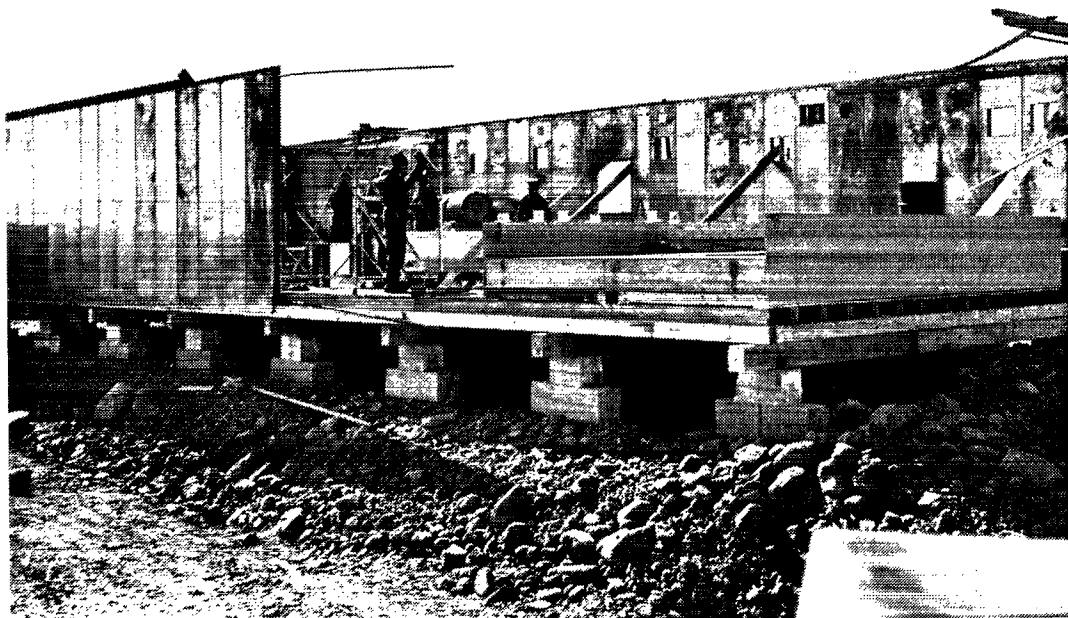
bedste eksperter vedrørende bygnings- og anlægsvirksomhed i arktiske egne, som USA kunne fostre, og i løbet af forbavsende kort tid lykkedes det at opdele planlægningsarbejdet i delopgaver, der kunne løses sideløbende.

Projektet blev givet kodebetegnelsen Project „Blue Jay“, og i løbet af de følgende måneder blev der arbejdet intensivt på at få klarlagt dimensionerne for indsatsen af personel og materiel, således at transportproblemerne kunne blive løst sideløbende med detailplanlægningen.

Det blev en sammenslutning af 4 store amerikanske ingeniørfirmaer, North Atlantic Contractors (NAC), som blev betroet produktudviklingen samt rekrutteringen og uddannelsen af arbejdskraft, medens de „militære“ ingeniører (Corps of Engineers) under ledelse af „District Engineer“, colonel Morton Solomon virkede som kontrollanter og påtog sig at tilrettelægge indkøb og oplagring af forsyninger med henblik på videre transport fra USA til Thule.

Norfolk, Virginia blev valgt til udskibningshavn, og Military Sea Transport Service (MSTS) blev pålagt at tilvejebringe den enorme tonnage (ca. 300.000 tons), der skulle være til rådighed for transporten nordover ved besejlingssæsonens begyndelse. For så vidt angår lufttransporten blev Westover AFB, Massachusetts udset til at fungere som center for den luftbro, som MATS (Military Air Transport Service) blev anmodet om at forberede.

Selve produktudviklingen byggede på tidligere erfaringer fra byggevirksomhed i arktiske egne, og et eksempel på



For at undgå ændringer i permafrosten og dermed i bærecvnen blev beboelsesbygninger, værksteder og lagerbygninger klodset op på et fundament af træbjælker. På billedet ses dimension og opbygning af de benyttede standardelementer (Clement panels), hvoraf der blev anvendt ca. 300.000.

hvorledes fantasien blev taget i anvendelse, blev demonstreret i forbindelse med anvendelsen af de såkaldte „Clement panels“. Disse „panels“ eller standard elementer, som blev anvendt i overordentlig stort antal ved bygningen af beboelseshuse, værksteder og lagerbygninger, består af 2 aluminiumsbeklædte krydsfinérplader med isolerende materiale anbragt imellem pladerne i en såkaldt „sandwich“ konstruktion. Tilsvarende konstruktioner var kendt fra opførelsen af kølehuse i USA, og nu satte

man altså blot på at bruge materialet på en ny måde – nemlig til at holde varmen inde og kulden ude.

For at være i stand til at udnytte den meget korte anlægssæson maksimalt og fra første dag, satte NAC i meget høj grad på at uddanne og træne det udvalgte personel til at virke under ekstreme vejrforhold og kuldegrader. Talrige arbejdsforsøg blev gennemført for at træne personellet i de enkelte specialer og for at afsløre svagheder i procedurer og metoder.

Imedens arbejdede „Corps of Engineers“ videre med at planlægge transport og forberede landsætning af den enorme godsmængde efter ankomsten til Thule. For at øge kapaciteten og for at muliggøre landsætningen af præfabrikerede stålkonstruktioner og andre tunge genstande, besluttede man at anlægge en lossekaj umiddelbart efter ankomsten. Til dette brug hentede man 8 udrangerede landgangsfartøjer fra en skibskirkegård i Florida. Disse blev nu rensat af og fik overbygningen fjernet, således at de umiddelbart kunne bruges som basiskonstruktion for ca. 300 meter kaj.

I februar 1951 aflagde colonel Morton Solomon ledsaget af et antal ingeniører fra NAC besøg på Thule og påbegyndte afstikning af vejføringer og flyvepladsens forskellige installationer. I marts ankom herefter den egentlige fortrop af arkitekter, ingeniører og arbejdsfolk til forberedelse af sommerens formidable indsats.

Der blev bygget midlertidig underbringelsesfaciliteter (Atwellhuts), og der blev forberedt transportruter og lagerpladser, ligesom selve stranden i bunden af North Star Bay blev forberedt til at modtage „invasionsstyrken“ senere på året.

6. juni 1951 afsejlede en armada på 120 skibe endelig fra Norfolk og påbegyndte rejsen nordover. Ombord var en mandskabsstyrke på ialt ca. 12.000 mand, heraf 3.500 mand fra „Corps of Engineers“ samt en last på mere end 300.000 tons. Allerede midtvejs begyndte problemerne at melde sig, idet Vestisen netop i 1951 havde en usædvanlig udbredelse. Det blev derfor en

meget besværlig sejlads, og de ledsagende isbrydere kunne kun assistere de mange skibe i begrænset omfang. Hovedparten af fragtskibene var overhovedet ikke isforstærkede, og dette medførte, at der måtte fares med lempe for at undgå katastrofale følger. Alligevel blev mange skibe svært beskadiget, og flere mistede styringen på grund af havari på skrue og ror.

Endelig 9. juli stod konvojen ind i Wolstenholmfjord og ankrede op i North Star Bay. Fra dette øjeblik gik det forberedte losseprogram igang, og det berettes i denne forbindelse, at mindre end en time efter at det første landgangsfartøj var blevet svunget over skibssiden, havde havnechefen sine trafiklys i funktion til regulering af trafikken i land.

Der blev nu arbejdet i døgndrift, indtil arbejdet var fuldført. Arbejdsholdene boede til at begynde med ombord i skibene, men efterhånden som beboelsesbarakkerne stod færdige, flyttede mandskabet i land, og skibene sejlede hjem.

Det største problem for den forestående anlægsvirksomhed knyttede sig afgjort til „Permafrosten“. Såfremt man opførte bygningerne på konventionel måde, ville den tilførte varme hurtigt ændre den permanente frost i jorden og dermed forandre bæreevnen katastrofalt. Det var derfor påkrævet at løse problemet ved at gå andre veje og forsøge at udnytte „Permafrosten“ i stedet for at modarbejde den.

Beboelsesbygninger, værksteder og lagerbygninger blev derfor klodset op på et fundament af træbjælker, således at bygningen blev løftet ca. 1 meter over



Konvojen til ankers i North Star Bay, juli 1951. Som det fremgår af billedet, er udlosningen af de ca. 300.000 tons materiel og forsyninger ved at være tilendebragt.

terrænet. For at undgå at bygningerne skred ud eller ligefrem blev blæst ned af træklodserne, blev der udvendigt lagt betonbjælker på golvkonstruktionen hele vejen rundt.

Denne byggemåde kunne ikke anvendes på de større bygninger, som nødvendigvis måtte funderes bedre. Derfor blev f. eks. hangarerne konstrueret på

en sådan måde, at der blev etableret et dobbelt gulv, hvor den kolde luft kunne cirkulere i kanaler adskilt med isolation fra det benyttede hangargulv. Derved modvirkede man, at varmen fra den opvarmede hangar bredte sig til jordoverfladen og ændrede permafrosten og bæreevnen.

Det primære mål var i sagens natur

selve flyvepladsanlægget med startbane, parkeringsområde og rullebaner, og selv om grusletten frembød en relativt plan overflade, var der alligevel niveauforskelle på op til 10 meter, der skulle udjævnes. Stenknusere og svært entreprenørmateriel sørgede for denne del af opgaven, hvorefter flydende asfalt blev hældt over som bindelag. Endelig fulgte selve banebelægningen, der blev finnivelleret og tromlet, hvorefter banen kunne afmærkes med bemaling m. v.

Allerede 18. august kunne den nyanlagte startbane indvies med et besøg af chefen for USAF, general Hoyt S. Vandenberg ledsaget af lt. gen. Lewis A. Pick, der her så sit planlægningsarbejde realiseret efter den fastlagte „køreplan“.

Tankanlægget og de dertil hørende rørledninger blev herefter opført og forbundet med de forberedte hydranter, og endelig blev de tekniske installationer i forbindelse med elforsyning, vandforsyning, opvarmning og renovation færdiggjort. Det må i denne forbindelse have været en ualmindelig oplevelse for den lokale befolkning at blive vidne til, at hele dalsænkningen langsomt blev „broderet“ med elektriske lys, der efterhånden som efteråret satte ind forblev tændt døgnet rundt.

Project „Blue Jay“ var blevet en succes, og på 104 dage var det lykkedes at bygge en flyveplads med tilhørende basefaciliteter, der var i stand til at modtage og betjene alle kendte flytyper.

23. oktober forlod de sidste anlægsfolk Thule, men 400 mand blev efterladt som „caretaker-force“ igennem vinteren 1951/52, og næste forår vendte hovedstyrken tilbage og gjorde i løbet

af sommeren en ny formidabel indsats for at udbygge basen til de foreskrevne normer.

I det foregående har vi beskæftiget os med Thule-områdets militærhistoriske baggrund og i forbindelse hermed anskueliggjort, hvorfor USA besluttede at etablere denne kæmpebase på dansk jord. Vi har endvidere set, hvorledes Operation „Blue Jay“ blev planlagt og gennemført, og vil herefter i det følgende gå over til at omtale, hvad TAB i de forløbne 25 år er blevet anvendt til og har været udgangspunkt for.

Medens beflyvningen af TAB hidtil så godt som udelukkende var foregået med transportfly, tog den operative fase for alvor sin begyndelse 9. september 1952, da fire F-94B, altvejrjagere fra „59th Fighter Interceptor Squadron“ (FIS) for første gang landede på TAB. Denne enhed indgik umiddelbart i luftforsvaret af området, og man havde dermed introduceret en stående flyvestyrke i Nordgrønland, omend af begrænset størrelse.

Jagernes mission var at afskære, identificere og om nødvendigt nedskyde ukendte fly, som formodedes at udgøre en trussel enten mod basen eller mod det nordamerikanske kontinent. Fly og besætninger var på beredskab døgnet rundt, og det var beordret, at enheden skulle kunne sende 2 fly i luften i løbet af maksimum 5 minutter, såfremt et uidentificeret mål blev varslet.

Varslingsopgaven blev varetaget af „931st Aircraft Control and Warning Squadron“, som var blevet oprettet på TAB samtidig med at jagerne tilgik.

Kontrol- og varslingsstationen blev oprindelig etableret på selve basen, men blev senere flyttet til „North Mountain“ og senere igen til „Pingorssuit Mountain“ (P – mountain) ca. 34 km syd for basen.

To fremskudte radarstationer blev samtidig etableret på Indlandsisen henholdsvis 150 km mod nord og 300 km mod øst, men på grund af meget store omkostninger i forbindelse med drift, vedligeholdelse og forsyning af disse stationer blev de efter kort tids forløb opgivet og nedlagt.

I løbet af 1953 opstillede US Army et nærluftforsvar bestående af 75 mm og 90 mm antiluftskyts i en ring omkring basen, og senere i 1958 indgik tillige 4 NIKE/HERCULES batterier. Disse SAM-enheder (Surface to Air Missiles) var kædet sammen med de øvrige luftforsvarskomponenter igennem kontrol- og varslingssystemet, således at kombinationen af SAM og antiluftskyts kunne tilvejebringe en effektiv indre sikring af Thule-området, såfremt fjendtlige fly skulle penetrere den ydre ring bestående af luftforsvarsjagerne.

Op gennem halvtredserne var skiftende „Fighter Interceptor Squadrons“ stationeret på TAB først med 12 stk. F-94B, STARFIRE og senere med 12 stk. F-89D, SCORPION. Endelig i 1958 indgik 327 FIS, der var udrustet med det supersoniske fly: F-102, DELTA DAGGER. Dette fly kunne medføre både styrbare luft-til-luft missiler og standard raketter.

I foråret 1960 blev 327 FIS nedlagt, og TAB var en tid uden jagerbeskyttelse, men det amerikanske forsvars øverste

ledelse fandt, at dette var en forhastet beslutning, og i juni samme år blev 332 FIS udrustet med F-102 med henblik på at blive udstationeret til TAB, når eskadrillen var blevet operativ. En forkommando genoptog beredskabet i juli, medens selve eskadrillen ankom i august. 332 FIS forblev herefter stationeret på TAB i næsten 5 år, men 30. juli 1965 blev eskadrillen nedlagt, og Thule har herefter været uden jagerforsvar fra sommeren 1965.

Thule Air Base blev dog ikke etableret af hensyn til luftforsvaret af Nordgrønland. Basens hovedopgave fra 1953–59 var at virke som operationsbase for de strategiske fly med hensyn til aeronautisk „back up“ og anden form for påkrævet støtte af operativ, teknisk og logistisk art.

B-47, STRATOJET, som var USAF's primære strategiske bombefly i denne periode, var som tidligere omtalt ikke i stand til at angribe mål i Sovjetunionen og vende tilbage til USA uden at skulle tankes undervejs, og dette var, som læseren vil kunne erindre, hovedårsagen til, at TAB blev bygget.

„Strategic Air Command“ (SAC) opretholdt i de følgende år et stående beredskab med KC-97 tankfly, der blev forlagt til og fra TAB i henhold til et fastlagt program, således at disse fly til enhver tid døgnet rundt kunne sendes i luften eller omdirigeres til at foretage påkrævede optankninger af B-47 flyene.

Da TAB 1. november 1952 officielt blev erklæret operationsklar, overtog USAF samtidig det fulde ansvar for

basen fra „Corps of Engineers“. Samme dag landede fire B-36, der var blevet forlagt fra Ellsworth AFB, South Dakota for at deltage i den første større SAC-øvelse udført fra TAB. Op gennem halvtredserne opererede B-36 og B-47 øvelsesmæssigt ind og ud af TAB, men det var og blev tankflyene, der udførte hovedparten af de operative missioner.

4. maj 1955 blev KC-97 fast stationeret på TAB, og dette blev begyndelsen til et regelmæssigt operationsmønster, hvor tankflyene som oftest forblev udstationeret i perioder af 2–3 måneders varighed. I forbindelse med større øvelser el. lign. forlagde SAC dog undertiden 2 hele eskadriller tankfly til TAB for at simulere en aktuel beredskabssituation. „40'th Air Refueling Squadron“ var den sidste enhed, der blev tilkommanderet basen, og denne forlod TAB 9. januar 1959.

Udover jagerfly og tankfly havde „Military Airlift Command“ (MAC) i en årrække stationeret 2 RC-54 og 2 redningshelikoptere på pladsen, som bl. a. varetog intern transport til og fra Søndre Strømfjord og Kanak. Hovedformålet med helikopterne var dog i de senere år nøje knyttet til „US Coast Guard“'s drift af LORAN-stationen på Cape Athol. Da denne station blev lukket i 1974, forelå der således ikke længere militært behov for at råde over luftfartøjer i området, og helikopterne blev derfor trukket tilbage. Tilsvarende var de to C-54 udgået, da USAF et par år tidligere ophørte med at operere med typen.

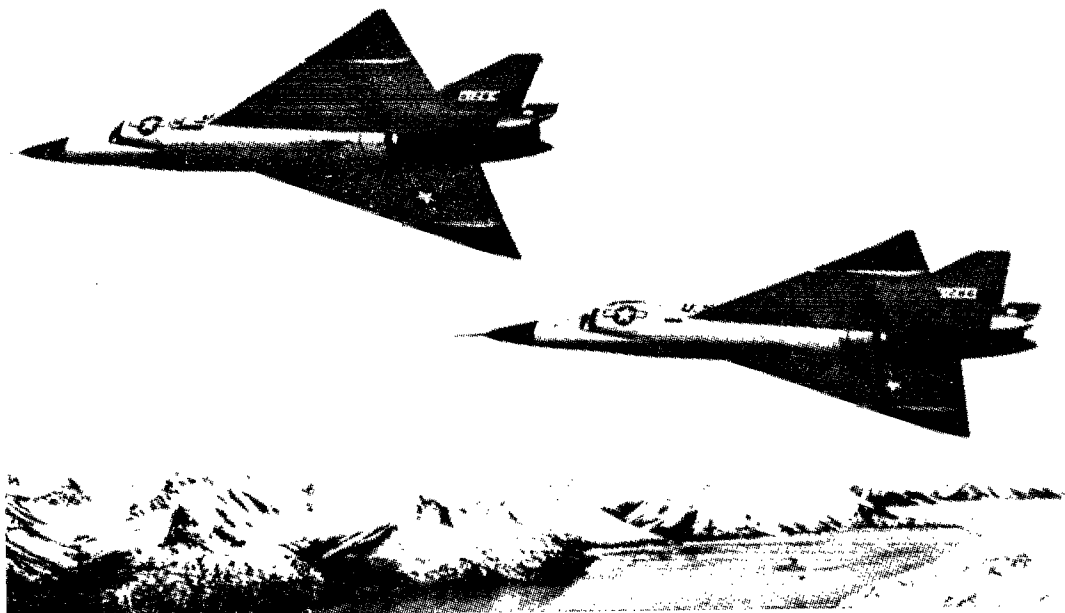
Udviklingen af B-52, STRATOFORTRESS, som havde langt større aktionsradius end B-47, ændrede og reducerede SAC's behov for fremskudte baser og tankfly på afgørende måde. I mellemtiden havde Sovjet satset på opbygningen af et strategisk raketvåben bestående af interkontinentale ballistiske missiler (ICBM), der nu stillede USA overfor et alvorligt varslingsproblem.

I januar 1958 gik USA ind for at opføre BMEWS (Ballistic Missile Early Warning System), der i henhold til de tekniske specifikationer skulle være i stand til at give minimum 15 minutters varsel i tilfælde af et uvarslet sovjetisk angreb. Dette varsel skulle være tilstrækkeligt til at give SAC's virkemidler frist til at komme i luften både for så vidt angår ICMB og strategiske fly.

For at opnå tilstrækkelig dækning måtte der opføres ialt 3 BMEWS-stationer, der havde en gunstig indbyrdes placering, og efter en detaljeret undersøgelse blev følgende lokaliteter valgt: Thule Air Base, Greenland – Clear, Alaska – Fylingdales Moor, United Kingdom.

Størsteparten af konstruktionsarbejdet på TAB foregik i løbet af 1958–59 på „J – site“, som er beliggende ca. 20 km nordøst for selve basen. Det var i løbet af denne anlægsperiode, at TAB nåede sin maksimale bemanning med ca. 10.000 personer engageret i Thule-området. BMEWS radaren var operationsklar i januar 1961, og den havde da kostet ca. 425 millioner dollars.

BMEWS baserer sig på 4 antenner, som hver er ca. 120×50 meter, og som er i stand til at registrere objekter i rum-



F-102, DELTA DAGGER på øvelsesflyvning i nærheden af Thule Air Base. Fra 1958-65 indgik denne jagertype i luftforsvaret af Thule-området og dermed af det nordamerikanske kontinent.

met på størrelse med en fodbold i en afstand af 5.000 km. Objekterne kan evalueres og deres bestemmelsessted beregnes ved hjælp af en avanceret computer. Varslingen går primært til „North American Air Defense Command Center“, som er placeret dybt inde i Cheyenne Mountain, Colorado, men bliver ligeledes sendt til „National Defense Headquarters“, Ottawa, Canada, „RAF Strike Command Control Center“, England og „Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) i Belgien.

BMEWS varsling af et ICMB-angreb vil sætte SAC i stand til at affyre sine gengældelsesvåben og få størstepar-

ten af de strategiske bombestyrker i luften, før affyringsramper og flyvepladser kan blive ramt. Denne ændring i opgaver, som TAB undergik fra at være en frem-skudt operationsbase for SAC-fly til at være en vital varslingsbase, indebar, at TAB pr. 1. juli 1960 overgik fra at være underlagt SAC til at være underlagt „Aerospace Defense Command“ (ADCOM).

Udover at udføre de primære opgaver, der som omtalt består i støtte til SAC, luftforsvar og varsling, har man med udgangspunkt i TAB gennem årene udført talrige andre opgaver. Som omtalt

tidligere var det med TAB som operationsbase og omladestation, at man så tidligt som i 1947-49 anlagde de canadiske stationer: EUREKA, RESOLUTE og ISACHSEN, og senere var det igen med TAB som indfaldsvej og støttepunkt, at ALERT og STATION NORD blev bygget.

Herudover er et meget stort antal videnskabelige ekspeditioner udgået fra TAB, men det vil føre for vidt at udrede, hvilken enorm betydning basen i denne forbindelse har haft. Det skal dog nævnes, at TAB har været logistikbase for navnkundige projekter som: „City under the Icecap“ (Camp Century), T-3 (Fletcher Island), „Snow Man“, „Mint Julep“, „Ground Hog“ og „Pole Hop“ m. fl.

TAB befinder sig nu i en art statisk (stabiliseret) situation. Der foregår ikke længere de mange spændende projekter, og bemanningen er gradvis blevet reduceret fra 5.000 mand i begyndelsen af tresserne til et totalt antal ansatte i 1977 på ca. 1440. Af disse er kun 240 militært personel, medens resten (ca. 1200) er civile ansat på kontrakt. Af de 1200 er ca. 800 danske og 400 amerikanere. Hovedparten af danskerne arbejder for

„Danish Arctic Contractors“ (DAC), som har kontrakt med US Air Force om at varetage de fleste service prægede funktioner på basen. Det civile amerikanske personel vedligeholder BMEWS og leder en satellitsporingsstation samt driver et antal installationer på basen f. eks. „Base Supply“, „Commissary“ og sensitive „Communications“.

Efterhånden som bemanningen er mindsket er mange bygninger blevet lukket, og i et bestemt område i den nordvestlige del af basen er en hel bydel blevet langtids konserveret. Til trods for disse tegn på tilbagegang er der ingen planer om at lukke basen, da de nuværende opgaver forventes at være relevante og påkrævede inden for overskuelig fremtid.

Hertil kommer, at TAB i henhold til gældende forsvarsplaner fortsat har som opgave at være operationsbase for en KC-135 tankfly styrke, hvis størrelse ikke er nærmere specificeret. I tilslutning hertil skal TAB endvidere yde støtte til strategiske operationer, som omstændighederne måtte gøre det nødvendigt eller ønskeligt at iværksætte under hensyn til verdenssituationens udvikling.