Dette værk er downloadet fra Marinehistorisk Selskabs hjemmeside

Marinehistorisk Selskab er et af Danmarks førende selskaber for formidling af dansk og international maritim historie.

For at støtte forskningen i og formidlingen af dette vigtige emne har selskabet digitaliseret en mængde kilder til dansk og international maritim historie, som stilles til rådighed for alle interesserede via foreningens hjemmeside www.marinehist.dk

Støt dansk marinehistorie - Bliv medlem af Marinehistorisk Selskab.

Som medlem af Marinehistorisk Selskab modtager du bladet Marinehistorisk Tidsskrift og får lejlighed til at deltage i den række af foredrag om maritime emner, som selskabet også står for.

Se mere om foredragene her: https://marinehist.dk/?page_id=7

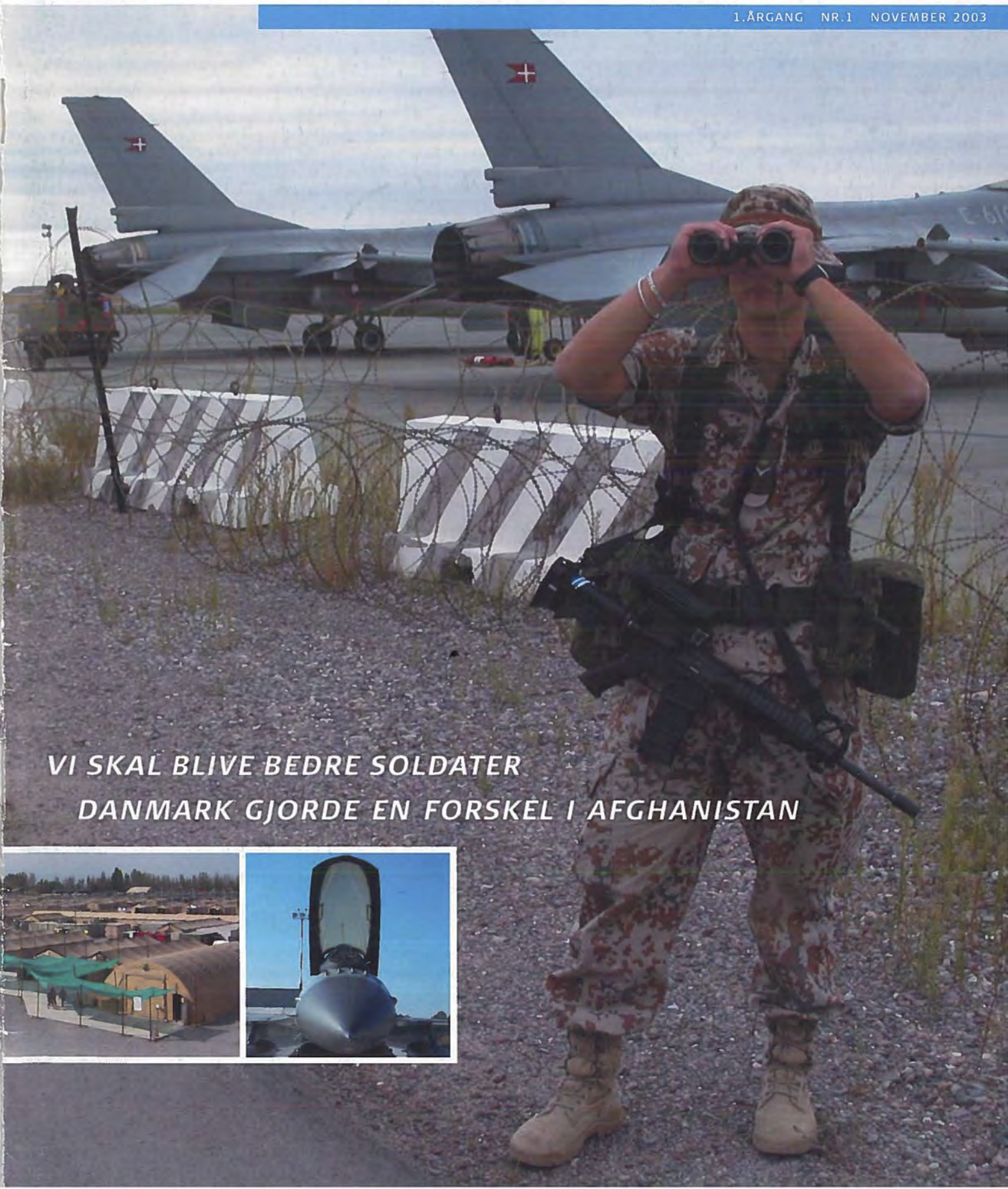
Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Flyvevåbnet

til Flyvevåbnets medarbejdere

1.ÅRGANG NR.1 NOVEMBER 2003



VI SKAL BLIVE BEDRE SOLDATER

DANMARK GJORDE EN FORSKEL I AFGHANISTAN

FLYVEVÅBNET til Flyvevåbnets medarbejdere

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR
Oberst Søren Falk-Portved
Stabschef ved Flyvertaktisk Kommando
Telefon: 99 62 49 50, lokal 5101

CHEFREDAKTØR
Arne Bach Nielsen
Flyvertaktisk Kommando
Telefon: 99 62 49 50, lokal 5116
Mobil: 40 80 17 72
Fax: 99 62 49 52
E-m@il: bladet-flyvevaabnet@mil.dk
Intranet: bladet-flyvevaabnet

READAKTØR FOR FLYVEMATERIELKOMMANDOEN
Anders Paaskesen
Flyvematerielkommandoen
Flyvestation Værløse
3500 Værløse
Telefon: 44 78 20 26

POSTADRESSE
Flyvevåbnet, til Flyvevåbnets medarbejdere
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

LAYOUT
re:public
Laplandsgade 4, 1 sal
2300 København S

TRYK
Printdevision

OPLAG: 6.600

FORSIDEBILLEDE
Foto: Arne Bach Nielsen

Flyverkonstabel Daniel Lock på en af sine sidste vagter i Manas, Kirgisistan.
1. oktober tog han hjem efter tre måneders tjeneste i sikkerhedsstyrken.

Indholdet i bladet kan frit citeres
med angivelse af kilde.

Bladet kan downloades fra følgende internetsider
www.ftk.dk
www.fmk.dk

UDGIVER

Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

Flyvematerielkommandoen
Postboks 130
3500 Værløse

INDHOLD

03 Flyvevåbnet i forandring
04 Vi skal blive bedre soldater
08 Over Nordsøen - med én motor
10 Manas set i bakspejlet
12 Danmark gjorde en forskel i Afghanistan
13 Fint samarbejde med danskerne
14 De hjemlige rutiner venter flytankeren
15 Tiden er fløjet afsted - hvad nu?
15 Parade afsluttede milepæl
16 På skarp mission - Tanker må fortrænges
18 Vinderen af navnekonkurrencen
18 Eskadrille 724 oprettet formelt
19 Fly til fremtidens behov
20 Immun over for slips og lange titler
22 First flight forude
24 Testpilot med helikopterblik
26 Nato Air Meet 2003 - Nye udfordringer, nye erfaringer
28 Ingen grus i maskineriet
30 Afdøde mindet på Flyvevåbnets fødselsdag
30 Kirken samler soldaterne
31 Præsten der fløj kampfly

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

FLYVEVÅBNET I FORANDRING

Foto: Brian Jacobsen, Pilottjenesten Flyvestation Skrydstrup

Flyvevåbnet befinder sig midt i en forandringsproces med nye krav, opgaver og muligheder. Det er ikke en opgave, der kan klares i en håndevending. Flyvevåbnet er en arbejdsplads med over 6000 ansatte, og de fleste af os kom til Flyvevåbnet i en tid med helt andre krav og opgaver end i dag. Det traditionelle trusselbillede er væk, og internationale opgaver med deltagelse i konfliktløsninger og fredsbevarende missioner overalt på kloden står nu i første række. De udfordringer skal vi vænne os til og lære at håndtere. Både som organisation og som ansatte i Flyvevåbnet. Heldigvis kan vi konstatere, at vi er godt på vej. Seneste har vores engagement i Operation Enduring Freedom fra flyvebasen i Manas i Kirgisistan været et bevis på, at det danske flyvevåben kan indgå som en seriøs og pålidelig partner i internationale operationer. Flere af os har haft følelse af at være lidt til eksamen, men heldigvis har vi høstet stor anerkendelse for vores deltagelse i operationerne over Afghanistan. Vi har med andre ord bestået med en karakter, vi kan være stolte af. Det gælder piloter og teknikere, der har været med i første række i Manas, men i høj grad også sagsbehandlere, ingeniører, flymekanikere og håndværkere i FMK, på hovedværkstederne og på flyvestationerne i Danmark. Uden en solid opbakning og et tæt samarbejde mellem "dem herhjemme" og "dem derude", kunne vi ikke have løst opgaven så flot, som vi har gjort. De vellykkede operationer kan derfor også ses som et udtryk for det gode samarbejde, der i dag er mellem FMK og FTK. Begge organisationer står midt i omstruktureringer, som har til formål at gøre Flyvevåbnet endnu bedre rustet til at deltage i lignende operationer i fremtiden. Fornyelsen af Flyvevåbnet finder også sted på andre og meget synlige områder. Allerede næste år ankommer tre nye transportmaskiner og de første af 14 nye helikoptere til Flyvevåbnet. De fleste af vores F-16 har været gennem en omfattende opdatering, der har gjort dem til nogle af de mest avancerede jagerfly i verden. Alt i alt er det danske flyvevåben i en meget gunstig situation med gode muligheder for at gøre en forskel - næsten uanset hvor i verden, det måtte blive aktuelt. Læs mere om nyanskaffelserne og Flyvevåbnets fremtid på de følgende sider.

God fornøjelse med det nye blad. □

VI SKAL BLIVE BEDRE SOLDATER

AF ERIK MORSING

De seneste års internationale operationer har forbedret samarbejdet mellem FTK og FMK, så det nu i højere grad fremstår som en samlet enhed mener både Leif Simonsen (tv), chef for FTK og generalmajor Klaus Axelsen, chef for FMK.

HVAD ER DEN STØRSTE UDFORDRING FOR FLYVEVÅBNET LIGE NU?

SIM: At få omdannet Flyvevåbnet fra at være et garnisons Flyvevåben til at blive en rigtig Expeditionary Air Force. At lære, at vi ikke blot er et nationalt forsvar, men at vi skal ud i verden. Det er en dramatisk ændring af vores hverdag. Og her tænker jeg ikke kun på materiellet, men i høj grad på personellet. De skal vænne sig til, at det ikke er et 8-16 job at være i Flyvevåbnet. Den tilvænning er ikke et problem for alle i Flyvevåbnet, men det er noget helt andet at omstille sig fra at være en del af et traditionelt dansk forsvar til at blive en Expeditionary soldier, der skal kunne klare sig over hele verden. Der er mange udfordringer i det.

HVORFOR ER DET ET PROBLEM FOR PERSONELLET AT SKULLE VÆNNE SIG TIL DET?

SIM: Vi har mange i Flyvevåbnet med lang erfaring og mange dygtige teknikere, men vi har for høj en gennemsnitsalder. Vi mangler ganske enkelt yngre kræfter. Vi mangler de eventyrlystne unge, der stadig gerne vil ud og prøve noget ud over det sædvanlige og som ikke er bundet af for mange ting hjemme. Mange af os har alene på grund af de skærpede helbredskrav, når man skal sendes ud i international tjeneste, vanskeligt ved at opfylde kravene til en Expeditionary soldier.

LÆGGER DEN HØJE GENNEMSNITSALDER BEGRÆNSNINGER PÅ FLYVEVÅBNETS EVNE TIL AT OPFYLDE FORPLIGTELSERNE SOM EKSPEDITIONARY AIR FORCE?

SIM: Vi har ikke problemer med at gennemføre operationer på det niveau, vi hidtil har haft opgaver på. Men spørgsmålet er, om vi kan holde på personellet, hvis vi begynder på en livsstil med hyppige udsendelser. Derfor er det vigtigt, at der er et klart mønster for, hvornår man er på beredskab, og hvornår man har fri. Man skal være helt klar over, hvornår man kan blive udsendt, og det er et mønster og en planlægning, vi ikke helt har på plads endnu.

HVILKEN BETYDNING HAR DET HAFT FOR ANSATTE I FLYVEVÅBNET AT BLIVE UDSENDT?

SIM: Man kommer ud med høj løftet hale, men hen imod midten af perioden begynder folk at synes, det er lidt træls. Man savner dem derhjemme. Den slags skal vi også blive bedre til at håndtere.

HVOR TÆT HAR VI PÅ DE INTERNATIONALE OPERATIONER VÆRET PÅ FLYVEVÅBNETS MAKSIMALE KAPACITET?

KAX: Manas-operationen har været en meget stor opgave, som vi har løst med ganske få fly. På et år har vi fløjet 372 missioner i Afghanistan, og den opgave har vi gennemført meget professionelt både operativt og logistisk. Men udover seks fly på Manas,

"Ansatte i Flyvevåbnet skal omstille sig fra at være 8-16 soldater til at blive Expeditionary soldiers," mener generalmajor Leif Simonsen (SIM), chef for Flyvertaktisk Kommando (FTK) og generalmajor Klaus Axelsen (KAX), chef for Flyvematerielkommandoen (FMK).

KLAUS AXELSEN:
Det nytter ikke noget at skære kapaciteten ned under en produktionsevne på ca. 12.400 flyvetimer i snit med F-16, for så kan vi ikke på sigt løse de opgaver, som samfundet beder os om.

har vi haft fem fly i Italien (Allied Force) og 10 fly på Øvelse STRONG RESOLVE i Polen i samme periode. Antallet af fly var ikke det mest krævende, men derimod antallet af lokationer. Det lykkedes med succes, og det skyldes ikke mindst, at vi har haft et meget tæt samarbejde mellem FTK og FMK. Operationer af den slags har sat fokus på, at vi i Flyvevåbnet ikke må have begreber som "dem" og "os", men alle siger "vi". Flyvevåbnet er både FTK og FMK, men når det kommer til at løse opgaverne, så gør vi tingene sammen.

TIDLIGERE HAVDE FMK ET LIDT KEDELIGT RY I FTK SOM ET FORSINKENDE LED?

SIM: I mange tilfælde har det nok mest været drillerier, selv om der selvfølgelig altid kan blive nogle diskussionspunkter, når man har nogle behov, som den anden part ikke kan opfylde.

KAX: Jeg er enig i, at det i mange tilfælde mest har haft karakter af drillerier, men selvfølgelig har den slags også et skær af reel baggrund, når man begynder at hakke på hinanden. Men internationale operationer kræver et meget tæt samarbejde, og det har helt givet også gavnet samarbejdet mellem FMK og FTK. Det er nødvendigt, at vi i et fælles forum kan prioritere opgaverne.

SIM: Det er noget ganske særligt, at være ude i en operation, hvor vi har opgaver 24 timer i døgnet alle ugens syv dage. Det stiller helt specielle krav – også til dem herhjemme.

KAX: Omlægning til Expeditionary Air Force har nødvendiggjort, at vi i langt større omfang må planlægge logistikken. Det har vi gjort i et godt samarbejde, hvor vi i dag har en fælles opfattelse af ansvarsfordelingen mellem FTK og FMK. I FMK støtter vi en styrkelse af FTK's indsats. Det er de operative opgaver, der styrer behovet for logistik.

SIM: Vi var ikke i tvivl om, at vi kunne løse opgaven i Manas. Men jeg er ret stolt af, at vi som er så lille et flyvevåben kunne fungere så godt, som vi rent faktisk kunne. Vi fløj 4.400 timer ud fra Ganci Air Base ved Manas og hver gang et fly har fløjet 300 timer skal det hjem til eftersyn i Danmark. Hele den proces med at få det til at passe, så flyene kommer ud og hjem på de rigtige tidspunkter, og at de udsendte hele tiden har fly til rådighed, den har vi løst perfekt.

KAX: En forudsætning for, at vi også i fremtiden kan få succes med de internationale operationer og har et godt samarbejde i Flyvevåbnet er også, at vi er helt klar over vores opgaver og vores mission. Det har vi brugt en del tid på at få snakket igennem internt i FMK, og er nået frem til at få defineret vores mission, der i korthed går ud på, at "FMK anskaffer og vedligeholder materiel og støtter luftoperationer effektivt". Det er vigtigt, at man bruger tid på at tale om den slags, for det er jo mennesker, det hele står og falder med. Og vi skal alle være klar over, hvilken rolle vi har og hvilke ting, der holder os sammen. Medarbejderne skal være klar

Klaus Axelsen (tv), FMK og Leif Simonsen, FTK glæder sig over, at de internationale operationer har styrket det daglige samarbejde mellem FTK og FMK og har givet en ny forståelse for hinandens arbejdsvilkår og behov.

over, hvad god medarbejderadfærd er, og lederne skal vide præcist, hvad god lederadfærd er. Tag for eksempel et ord som loyalitet – hvad forstår vi ved det? Det er vigtigt at tale om det med jævne mellemrum. Og den snak er også noget, vi skal have med FTK.

SIM: Den proces har vi også taget fat på i FTK.

HVAD HAR I LÆRT AF OPERATIONEN I MANAS-KIRGISISTAN?

SIM: At vi har brug for at få genindført nogle af de traditionelle militære dyder, som vi har glemt. Vores befalingsmænd skal ikke kun være en gode supervisorer i flydokken, men skal også være dygtige militære befalingsmænd.

ER DET DISCIPLIN, DER MANGLER?

SIM: Nej, der er måske en lille smule militær kammeratstøtte og ordreformidling, der er gået tabt hen ad vejen. Jeg tænker mere på, at når vi er ude i verden, og nogle flyversoldater bliver beskudt, så skal de være sikre på, at den person med den højeste grad også er i stand til at tage kommandoen og få dem sikkert ud af situationen. Den del af pakken skal vi nok have skærpet lidt.

EFFEKTIVITET OG PRINCIPPET OM MEST-MULIGT-FOR-PENGENE KAN BETYDE, AT FMK MISTER ARBEJDSOPGAVER MED FLYVEDLIGEHOLDELSE, HVIS PRIVATE VIRKSOMHEDER KAN GØRE DET BEDRE?

KAX: Overordnet har vi en opgave i at sikre, at samfundet får det maksimale ud af de ressourcer, som Flyvevåbnet får stillet til rådighed. Det bør vi hele tiden holde os for øje. Når man for eksempel oplader et fly på en bestemt måde, så bør man hele tiden stille sig selv spørgsmålet, om det nu er den rigtige måde at gøre det på. Det er klart, at man hele tiden må se, hvor tingene blive gjort bedst under hensyn til pris, kvalitet og forsyningssikkerhed.

SIM: Ja, og under hensyn til det militære beredskab. Man kan ikke bare effektivisere ud i alle hjørner uden at tage hensyn til det militære beredskab.

KAX: Når vi taler om C-130J og de nye Challenger, så vil den tunge vedligeholdelse finde sted ude i byen, for det har vist sig, at det – alt taget i betragtning - er det billigste. Men anderledes gælder det for helikopterne. Her mangler vi endnu et grundlag at træffe den rigtige beslutning på. Men jeg vil godt understrege, at Hovedværksted Værløse har en meget kompetent medarbejderstab og et engagement, der gør, at de stiller op på alle tidspunkter, når det er nødvendigt. Det er også et aspekt, som vi skal holde os for øje.

SIM: Vi har jo ofte behovet for, at tingene kan laves her og nu uden forsinkelser. Det kan være vanskeligt at udlicitere sikkerheden for, at det så også kan ske her og nu i alle situationer.

KAX: Vi udbyder faktisk ganske meget i licitation allerede nu. Vi har jo kontrakter til en værdi af flere hundrede millioner kroner ude i byen.

NU ER DER TALE OM AT LÆGGE MATERIELKOMMANDOERNE I FORSVARET SAMMEN. VIL DET GAVNE FTK?

KAX: FMK har gang i et organisationsudviklingsprojekt, hvor vi samler kapaciteterne i nogle forretningsområder. De kan sagtens arbejde for en anden ledelse, hvis det skulle blive aktuelt. Hvis man ønsker en Forsvarets Materieltjeneste, så laver vi det. Vi gør det bedst muligt med det, vi nu engang har, men det er jo ikke vedtaget politisk endnu at samle materielkommandoerne i en enhed.

SIM: Vi har gang i mange udviklingsprojekter i Forsvaret, der alle har til formål at blive mere effektive.

VILLE DET IKKE VÆRE MERE OPTIMALT FOR UDNYTTELSEN AF RESSOURCERNE, HVIS POLITIKERNE IKKE BLANDEDE SIG I, HVORNÅR DER SKAL KØBES NYE FLY OG HVILKE FLY, DER SKAL KØBES, MEN UDELUKKENDE STILLEDE KRAV TIL DE OPGAVER, I SKULLE LØSE?

SIM: Det kunne man selvfølgelig godt ønske sig som chef i Flyvevåbnet, men det er nok ikke en realistisk model. Vi har i dag en meget lykkelig situation med forsvarsforlig, der løber i fem år, og det er en stor fordel.

I HAR HAFT MANGE SPECIALISTER OG HAR KUNNET LØSE ALLE TYPER AF OPGAVER INDTIL NU, MEN ER FREMTIDENS DANSKE FLYVEVÅBEN IKKE ET, HVOR MAN BLIVER GOD TIL AT LØSE NOGLE FÅ GANSKE BESTEMTE OPGAVER?

SIM: Nej, det mener jeg ikke. Jeg ser ingen opgaver, vi ikke stadig kan løse. Nu skal vi bare kunne gøre det mange steder i verden.

LEIF SIMONSEN:
Jeg ser ingen opgaver, vi ikke sta dig kan løse. Nu skal vi bare kunne gøre det mange steder i verden

FLYVEVÅBNET HAR EN MÅLSÆTNING OM AT FLYVE GODT 12.000 TIMER OM ÅRET, MEN SELV OM I HAR FLØJET SÅ MEGET I AFGHANISTAN, SÅ ER DET KUN BLEVET TIL GODT 10.000 TIMER MED DE DANSKE F-16 DET SIDSTE ÅR, SÅ I HAR VEL IKKE LEVET OP TIL MÅLSÆTNINGEN?

SIM: Det er ikke en målsætning, vi skal nå endnu. Det afhænger af vores opgaver. Vi kan flyve så mange timer, hvis det bliver nødvendigt, men har manglet uddannede piloter.

KAX: Det er vigtigt at holde fast i, hvad strukturens behov er under en normal bemanding af piloter og teknikere. Det nytter ikke noget at skære kapaciteten ned under en produktionsevne på ca. 12.400 flyvetimer i snit med F-16, for så kan vi ikke på sigt løse de opgaver, som samfundet beder os om.

DER ER ALTSÅ MED ANDRE ORD EN NØJE SAMMENHÆNG MELLEM DE 12.400 FLYVETIMER OG SÅ DE 62 F-16 DANMARK HAR EFTER DE SENESTE NEDSKÆRINGER?

SIM: Ja, det er der. Vi må huske på, at F-16 løbende gennemgår en modernisering og eftersyn, som binder en del af flyvene på gulvet i hangaren.

SÅ ER VI TILBAGE TIL SPØRGSMÅLET OM, HVOR TÆT VI HAR VÆRET PÅ FLYVEVÅBNETS KAPACITET. DER VAR JO TALE OM, AT DANMARK OGSÅ SKULLE BIDRAGE MED FLY TIL OPERATIONERNE I IRAK SAMTIDIG MED OPGAVERNE I AFGHANISTAN. KUNNE I HAVE KLARET DET?

SIM: Pilotmanglen er først ved at løse sig nu. Vi har nyuddannet og omskolet piloter til F-16 de sidste år, og det binder stadig en del ressourcer – både fly og piloter. Vi kunne nok have klaret et lidt højere aktivitetsniveau, men skulle vi have haft gang i helt nye operationer for eksempel i Irak, så havde vi måtte stoppe det uddannelsesprogram af nye piloter, som jo skal gavne os på længere sigt. Flere operationer havde forsinket omskolingen.

HVAD HAR I ELLERS FÅET UD AF OPERATIONEN I MANAS?

KAX: Må jeg pege på det gode samarbejde, vi har haft med Holland og Norge i Manas. Sådant et samarbejde kommer ikke ud af ingenting. Det kræver tillid, vi skal kende hinanden godt og have en indstilling om, at vi hjælper hinanden. Den indstilling er udvidet til også at omfatte andre lande. Det er fremtiden, at vi søger ind i koalitioner. Ingen kan klare sig alene. Selv ikke USA. Derfor er der ingen tvivl om, at USA har sat stort pris på den aflastning, de har fået fra blandt andet Danmark ved Afghanistan-operationen. Vi hører meget ros fra amerikansk side, og det er ikke tomme ord.

SIM: De udsendte danskere var meget vellidte og dygtige til at samarbejde med andre. Danskerne har ry for at være alsidige og opfindsomme. Her kommer vores høje alder måske ind som noget positivt. Havde man et problem i lejren, var der altid en dansker, der kunne løse det. Vi føler, vi har været en lille smule til eksamen i Afghanistan. Ikke kun i forhold til os selv, men også i forhold til vores koalitionspartnere.

I KUNNE UDEN PROBLEMER HAVE FORTSAT ET HALVT ÅR ENDNU?

SIM: Ja, det kunne vi godt. Men vi er ikke bemandet til at være ude i meget lange perioder med denne kapacitet. Det slider for meget på folk. Vi har en formel for vores kapacitet. Hvis vi skal være ude i meget lang tid – i flere år - så skal vi have mindst fem hold, og det har vi ikke i dag. Ideen er, at har man været ude i seks måneder, så skal man være hjemme i to år, og det kræver mindst fem hold.

AFGHANISTAN ER ALTSÅ ET EKSEMPEL PÅ EN TYPE INTERNATIONAL OPGAVE, DER PASSER GODT TIL DET DANSKE FLYVEVÅBEN?

SIM: Det passede meget godt til os. Vi kan selvfølgelig godt klare noget mere skarpt end det, vi lavede derude. Vi afleverede jo ikke våben på hver mission, men gav jordstyrkerne en kontinuerlig sikkerhed for at vi kunne hjælpe med det tungere skyts, hvis nødvendigt.

KAX: Nej, og lufttruslen var jo ikke en betydende faktor i Afghanistan. Hvis den havde været det, så kræver det andre typer missioner, som er langt mere krævende. □

OVER NORDSØEN – MED ÉN MOTOR

AF ARNE BACH NIELSEN

TO AF FLYVESKOLENS T-17 FLY VAR UDSTILLET UNDER THE ROYAL INTERNATIONAL AIR TATTOO PÅ DEN ENGELSKE FLYVESTATION VED FAIRFORD. FLYENE MELLEMLANDEDE PÅ TUREN DEROVER I HOLLAND, MENS DER PÅ HJEMTUREN BLEV FLØJET NON-STOP FRA ENGLAND.

Flyene accellererede synkront på Karups asfaltbane, snart var de i luften, og kursen blev sat mod sydvest. Det var onsdag den 16. juni klokken 8.47.

Det flade, sommerklædte Danmark tog sig godt ud fra 500 meters højde. Et indbydende landskab med farvestrålende marker, der egner sig godt til en nødlanding, hvis motoren skulle gøre knuder.

Men sikkerhedsnettet forsvandt, da flyene forlod den jyske vestkyst ved Esbjerg. Besætningerne var nu overladt til en velsnurrende propel - eller i værste fald til deres maritime overlevelsesudstyr.

VELSMURT MOTOR

Piloterne, der lettede på en solbeskinnet og varm formiddag, blev over Vadehavet mødt af lave skyer og dårlig sigt. De valgte derfor at krybe ned i godt 150 meters højde.

Men skylaget blev tyndere, jo tættere flyene kom den hollandske kyst, og de Frisiske Øer blev da også passeret i klart solskin.

De to grønne småfly med Dannebrog på halefinnen landede sidst på formiddagen i Lelystad-lufthavnen. Efter T-17'erne og besætningen var tanket (frokost), gav asfalten i tulipan-landet slip på flyene, der satte kursen mod vest. Inden den hollandske kyst slap sit tag, kunne besætningen gennem varmedisen betragte Amsterdam fra 800 meters højde.

Jo, der er meget vand mellem Holland og England, men de to T-17 fly passerede den engelske kyst med motorerne spindende som en lille kat.

Piloterne landede deres små maskiner i Norwich på Englands østkyst. Her blev der blev tanket. Kort tid efter var de på vingerne igen og fløj ind i landet. Det flade østengelske landskab på ruten minder en del om det danske med masser af marker. Sikkerhedsnettet var atter spændt ud.

1. *Over det nordligste Holland. Kursen er sat mod Lelystad.*
2. *For at holde sig inden for sikkerhedsmarginen måtte der tankes undervejs på udturen. B. Munch som tankpasser. Der var selvbetjening i Lelystad i Holland.*
3. *Sikkerhed og atter sikkerhed. B. Munch inspicerer sin T-17 inden afgang fra Flyveskolen. Redningsvesten er allerede taget på.*

Hen på eftermiddagen landede T-17'erne på Mildenhall Airbase. Her hvilede mandskabet ud natten over og fortsatte næste formiddag mod deres mål, Fairford.

Allerede ved ankomsten var Fairford indvaderet af alt hvad der kan flyve. Det kunne ses fra luften og ikke mindst på jorden. En follow me-bil guidede de små danske fly gennem det et sandt virvar af store og mindre fly.

HAVØRKEN

Efter en weekend med larm fra alskens flyvemaskiner hængende i ørene var det danskernes tur til at komme i luften. Nu skulle de hjem. Mandag den 21. juli steg de om bord i deres T-17'ere, og snart var Fairford ude af syne. Nu gik det stærkt østover. Også på hjemturen blev der tanket i Norwich. Her kastede besætningen atter sit blik på vejrudsigten. Den lovede piloterne 15 knobs rygvind. Det vil sige, at turen kan tages tværs over Nordsøen, direkte.

Som sagt så gjort. Englands kyst gled bagud, og forude var der bare så langt øjet rakte - vand. De eneste fastboende, mandskabet mødte i denne hav-ørken, var boreplatformene.

Efter knap tre timers havudsigt skimtede besætningen en lang hvid stribe i horisonten. Det var klitterne på Jyllands vestkyst. Kysten blev passeret i 500 meters højde over badegæsterne, der boltrede sig på stranden. Flyene fortsatte ind over Jylland med de betryggende marker under sig. De to T-17'ere landede på ny i Karup efter at have besøgt Holland og England - uden så meget som et host fra motorerne. □

Foto: Alle Bøje Nielsen

Lige ankommet til Fairford, hvor der ventede en kølig velkomst i vejrmæssig forstand. Fra venstre I. Jensen, K. Gregersen, S. Bonfils og B. Munch.

DE VAR MED: PREMIERLØJTNANT K. GREGERSEN, PILOT PREMIERLØJTNANT B. MUNCH, PILOT PREMIERLØJTNANT S. BONFILS, PILOT SENIOR SERGENT I. JENSEN , KLARMELDER ALLE FRA FLYVESKOLEN

T-17

MOTOR:	Lycoming boxermotor på 200 HK	HØJDE:	2,60 meter
MAXHASTIGHED:	360 km/timen	RÆKKEVIDDE:	700 km
MARCHHASTIGHED:	190 km/timen	GLIDETAL:	8
TOPHØJDE:	4300 meter	FABRIK:	Saab-Scania, Sverige
VÆGT:	1200 kg		
SPÆNDVIDDE:	8,85 meter		
LÆNGDE:	7,00 meter		

MANAS SET I BAKSPEJLET

AF JAN HALLIN

Flyvevåbnets engagement i Kirgisistan begyndte med en henvendelse fra den amerikanske regering til Folketinget om at bidrage med luftstøtte til terrorkrigen i Afghanistan. I første omgang besluttede folketinget at sende et Hercules-transportfly og et laste- og lossehold i et halvt år fra februar 2002 og derefter et F-16 bidrag og en sikkerhedsstyrke i tilsvarende et halvt år.

Ved årsskiftet 2003 var Flyvevåbnet i fuld gang med at planlægge hjemtagelsen af F-16 bidraget, da Folketinget fik en ny henvendelse fra den amerikanske regering, der bad om en forlængelse af det danske F-16 bidrag. Tilsvarende henvendelser fik Norge og Holland, der ligesom Danmark hver især havde bidraget med først et Hercules-transportfly og derefter seks F-16 kampfly. Danmark og Holland besluttede at opfylde amerikanernes ønske og forlænge opholdet med et halvt år, mens nordmændene ikke så sig i stand til at forlænge deres bidrag.

Flyvevåbnets deltagelse i Operation Enduring Freedom har på mange måder været en svendeprøve for Flyvevåbnet og dets udsendte medarbejdere i at flytte en del af Flyvevåbnet til et fjernt land, som flere knapt nok anede eksistensen af. Men opgaverne er blevet løst med en blanding af faglighed og pionerånd, som har resulteret i en række værdifulde erfaringer for eftertiden.

FORSKÅNET FOR DRÆBTE

Med få undtagelser er missionen forløbet uden større problemer. Indtil fire dage før missionens officielle afslutning havde ingen udsendte danskere pådraget sig skader af nogen betydning, men lørdag 27. september blev tre danske soldater kvæstet i en trafikulykke, mens de kørte i en taxa mellem basen og hovedstaden Bishkek.

Ingen danskere er til dato blevet dræbt i forbindelse med Flyvevåbnets engagement i terrorkampen – og heller ingen fly er gået tabt, selvom det var tæt på en enkelt gang. Under en rutinemæssig mission i december 2002 måtte to danske F-16 fly vende om og lande på Bagram-basen i Afghanistan, da dårligt vejr umuliggjorde landing på hjembasen i Kirgisistan. Af forskellige årsager blev landingsafløbet på den vanskelige bane for

Foto: Jonni Quist Nygaard

langt, hvorefter piloten skød sig ud med katapulten, mens flyet forsatte ud i et minefelt for enden af landingsbanen. Piloten slap uskadt, mens flyet blev beskadiget. Flyet blev siden bugseret til hovedværkstedet i Aalborg med henblik på reparation.

Mindre dramatisk var det, da et F-16 fly i april 2003 sprængte et dæk under starten fra Manas. Piloten afbrød missionen og landede uden problemer, men omgivet af et stort sikkerhedsopbud.

HUMANITÆRT ARBEJDE

Flere af de danske soldater har under deres ophold i Kirgisistan involveret sig i flere former for humanitært arbejde i lokalområdet. Blandt tiltagene har været indsamling af tøj og legetøj fra Danmark til kirgisiske børn. Der har været indsamling af penge til et hjem for pensionister. Og der har været iværksat et større projekt med at indrette edb-lokaler på en nærtliggende skole. Derudover har danskerne sammen med hollændere og nordmænd finansieret et nyt tag til den samme skole, idet taget flere steder var ved at brase sammen af råd.

Det humanitære arbejde har udover at sprede glæde i det fattige lokalsamfund samtidigt været med til at samle folkene på basen. Dertil kommer at det humanitære arbejde for mange har været en meningsfuld fritidsbeskæftigelse på et sted, der ellers ikke levner mange muligheder for at adsprede sig efter de tolv timer lange arbejdsdage. En mere indirekte form for økonomisk støtte til den lokale befolkning har danskerne bidraget til i form af ansættelser af kirgisisk personale til forskellige funktioner i lejren. For eksempel har messen og caféen været bemandet med unge kirgisere, som på den måde har fået finansieret deres studier.

ERFARINGER TIL BRUG FOR FREMTIDEN

Med sig hjem fra Kirgisistan medbringer Flyvevåbnet en række erfaringer til brug for fremtidige operationer. Hvor Flyvevåbnet hidtil har planlagt efter at operere fra hjemlige baser – eller i det

Foto: Jonni Quist Nygaard

mindste fra kendte baser i Europa eller USA, så har Flyvevåbnet siden slutningen af 1990'erne arbejdet på at omstille sig til at løse internationale opgaver langt uden for NATOs nærområde. Aktiviteterne i Kirgisistan blev Flyvevåbnets svendestykke i den omstillingsproces.

De høstede erfaringer handler blandt andet om, hvordan man får en miniudgave af en dansk flyvestation til at fungere under fremmedartede forhold og langt væk hjemmefra. Manas-basen i Kirgisistan ligger 4500 km i fugleflugt fra København – og alt skulle flyves ind eller købes lokalt. Dagligdagen har været præget af et tæt samarbejde med norske og hollandske enheder i det såkaldte EPAF-samarbejde (European Participating Air Forces). For piloterne har der været en særlig udfordring i at flyve de lange missioner. I gennemsnit har piloterne siddet knapt seks timer i det trange cockpit for hver mission. En enkelt pilot nåede endda op på at tilbringe 12 timer i luften. Derudover har det været en prøvelse for alle de udsendte at undvære familien i de tre måneder, som en udsendelsesperiode typisk har varet. □

DANMARK GJORDE EN FORSKEL I AFGHANISTAN

AF ARNE BACH NIELSEN

DETACHEMENTCHEFEN, OBERST MICHAEL FLEISCHER, UDTRYKKER I INTERVIEW SIN TILFREDSHED MED DEN DANSKE INDSATS I OPERATION ENDURING FREEDOM.

Flyvevåbnet står stærkt internationalt, mener Michael Fleischer.

HVORDAN SER DU PÅ DANSK DELTAGELSE I MISSIONEN?

Jeg mener, vi er alle pengene værd hernede. Vi har gjort en forskel. De stakkels mennesker, der bor i Afghanistan har fået en chance i den periode, vi har haft mulighed for at trykke al Qaida og Taliban. Jeg er glad for at være med til at have gjort en forskel, og jeg er stolt på nationens vegne over, vi har været med.

HVAD ER DANSK SUCCESKRITERIE FOR MISSIONEN EFTER DIN MENING?

At personellets sikkerhed bliver varetaget godt og operationer gennemføres sikkert, i skøn samdrægtighed. Således at alle kommer uskadte hjem, både fysisk og psykisk. Og at opgaven, vi har fået tildelt er blevet løst på meget tilfredsstillende vis.
(Interviewet er lavet få dage før trafikulykken, hvor tre danske soldater blev kvæstet. red.)

HVAD HAR FLYVEVÅBNET LÆRT AF MISSIONEN?

Rigtigt meget. Vi har lært lige så meget, som vi lærte i Italien i forbindelse med Kosovo-krigen. Vi har fundet ud af, at vi stadig kan måle os med de bedste. Vi leverer en vare, der er efterspurgt. Vi er velanskrevne hos vores koalisionspartnere.

Vi ser en del af personellet, der vokser med opgaven og udviser en entusiasme og kampånd, som vi måske ikke ser så meget af til dagligt. Det en stor fornøjelse som chef at se, hvordan folk klarer det.

ER DU DEN SAMME CHEF, NÅR DU KOMMER TIL SKRYDSTRUP IGEN?

Nej, jeg bliver selvfølgelig påvirket af at være et sted som her. Der er vel ingen, der kommer upåvirket hjem.

Men det er på en anden side anstrengende at være chef hernede i forhold til derhjemme. Det er hårdt at være på 24 timer hver eneste dag. Men det er jo opgaven; det er det jeg får løn for. Det sætter dagligdagen i relief, at hérnede bliver der kastet bomber. Nogle gange føler jeg, der er ret stor forskel på den virkelige verden, som vi føler, vi befinder os i hér, og den dagligdag vi lever derhjemme. Dér synes jeg, vi ofte fokuserer på uvæsentlige ting og lever i et stramt bureaukratisk system. Et system, hvor man ikke til dagligt er opmærksom på, at tingene kan være anderledes. Så kommer man herned og finder ud af: jo, tingene kan være anderledes.

HAR MANDSKABET BÅDE HER OG HJEMME ERKENDT, AT FREMTIDEN MÅSKE HEDDER JÆVNLIG UDSENDELSE?

Jeg tror, mange inden for Flyvevåbnet, hvor F-16 strukturen er forankret, er endnu mere opmærksom på, at udsendelse bliver en del af vores fremtidige produkt. De er klar over, at vi skal kunne levere flystyrker i et eller andet omfang, måske langt væk. Kirgisistan var for os et ukendt sted for to år siden. Vi kommer ned og finder ud af, at vi godt kan flyve hernede fra og få tingene til at virke.

Men inden vi pudser glorien, må vi ikke glemme, at hvis ikke amerikanerne var her, ville vi ikke kunne operere her. De leverer jo alt: lufttankning, logistik, lejren og mange andre ting. Vi er kun en lille del af koalitionen. Men det er dét, koalitionen er til for. At hver yder sit bidrag. Men USA er så afgjort storebroderen.

HVORDAN HAR DU DET MED, VI TAGER HJEM?

Det bliver godt, at afslutte en mission, der til den tid forhåbentligt er gået godt. Vi får en masse erfaringer med i bagagen, vi kan bruge i fremtidige operationer.

Manas har været et godt sted at gøre tjeneste. Lejren er udmærket, operationerne forløber fornuftigt, folk trives, lokalbefolkningen er venligt stemt og klimaet er absolut acceptabelt, når man har vænnet sig til det.

HVORDAN HAR SAMARBEJDET VÆRET MED DE ANDRE EPAF-LANDE?

Jeg synes, samarbejdet er forløbet problemfrit. Jeg har nemt ved at snakke med vores samarbejdspartnere. Vi er gode til at støtte og hjælpe hinanden. Og så lærer vi en smule af de særpræg, de andre nationer har. Så indretter vi os efter dét, og de indretter sig lidt efter vores særpræg.

Nogle nationer har noget de specielt er gode til eller har materiel, andre ikke har. For eksempel har vi en 16 tons gaffeltruck, som er vældig efterspurgt. Vi er den eneste nation, der har en stor gaffeltruck. Men det er noget, der allerede er aftalt hjemmefra. Selv om amerikanerne har en kæmpestruktur, er der altid noget, de ikke har. For eksempel en mågejæger, som vi har med, og som gør god gavn. Det er endnu et eksempel på, at samlet står vi stærkere. □

HOLLANDSK CHEF: FINT SAMARBEJDE MED DANSKERNE

AF ARNE BACH NIELSEN

A. Stubkjær fra Flyvestation Aalborg i afskedens stund med en hollandsk kollega.

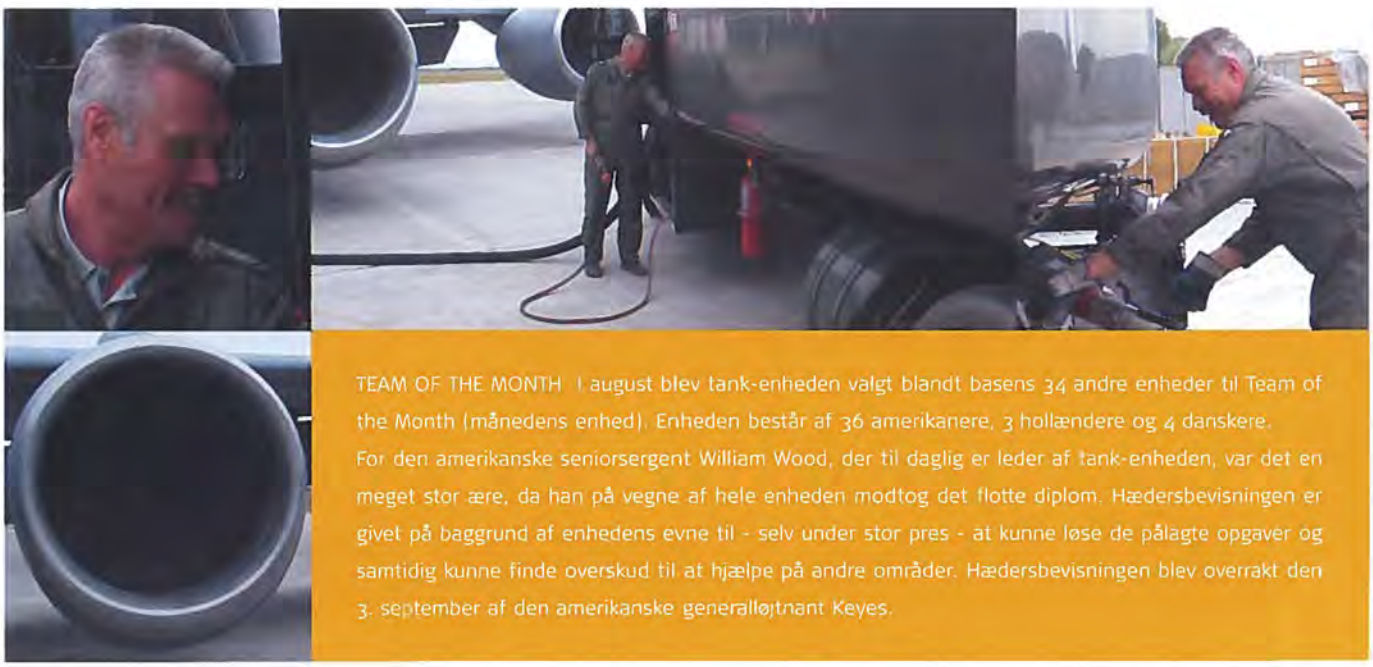
- Det er godt at have fælles ressourcer at trække på. Det gør, at hver nation slipper for at fragte alt fra kuglepenne til fly-reservedele de tusindvis af kilometer til Manas, siger den hollandske detachementchef, oberstløjtnant Jack Goenje.

Hollænderne og danskerne har inden for rammerne af EPAF (European Participating Air Forces) (Europæiske deltagende flyvevåbner) samarbejdet om at dele visse mængder af materiel.

- Vi har delt F-16 dele og våben. Vi har lånt telte af hinanden, når det har knebet. Danskerne pakker det meste af vores grej ned, og vi stiller KDC-10 fly til rådighed. Et godt eksempel på at gøre hinanden tjenester på, siger Jack Goenje. □

DE HJEMLIGE RUTINER VENTER FLYTANKEREN

AF ARNE BACH NIELSEN



TEAM OF THE MONTH I august blev tank-enheden valgt blandt basens 34 andre enheder til Team of the Month (månedens enhed). Enheden består af 36 amerikanere, 3 hollændere og 4 danskere. For den amerikanske seniorsergent William Wood, der til daglig er leder af tank-enheden, var det en meget stor ære, da han på vegne af hele enheden modtog det flotte diplom. Hædersbevisningen er givet på baggrund af enhedens evne til - selv under stor pres - at kunne løse de pålagte opgaver og samtidig kunne finde overskud til at hjælpe på andre områder. Hædersbevisningen blev overrakt den 3. september af den amerikanske generalløjtnant Keyes.

- Det er nemmere at være flytanker i Danmark end hernede. Hjemme arbejder vi meget selvstændigt. Her skal vi altid melde, hvor vi er, og vores foresatte kommer tit og kontrollerer, om vi laver det vi skal, siger sergent Egon Selch, der til daglig er flytanker på Flyvestation Skrydstrup. Men efterhånden har Egon Selch og hans kolleger i højere grad fået lov at passe sig selv og deres arbejde.

- De har forstået, vi kan vores job, fortæller han med tilfreds stemmeføring.

Det er med blandede følelser Egon Selch rejser hjem. For hans vedkommende blev det til et halvt år på Manas, idet han overtog en tur for en kollega.

- Selvfølgelig glæder jeg mig til at komme hjem og se familien, men det bliver også vemodigt at tage herfra. For det sidste hold er det bedste af de tre, jeg har været sammen med, siger flytankeren med let sønderjysk accent.

Han forventer, at det bliver tamt at komme hjem til Skrydstrup. På Manas sker der hele tiden en masse. Der er noget længere mellem flyene, der skal tankes på den hjemlige flyvestation.

- Jeg mener ikke, jeg har noget med hjem fra Manas-jobbet, som jeg umiddelbart kan bruge derhjemme. Dertil er arbejdsgangene for forskellige, siger Egon Selch men stopper eftertænksomt op. - Jo, det skulle lige være tålmodighed. Jeg har lært, at tingene kører bedst, hvis man væbner sig med tålmodighed, hvis man arbejder sammen med andre nationer. Det må også kunne bruges i andre sammenhænge.

Egon Selch har tidligere gjort tjeneste på Cypern og på Grazzanise-basen i Italien under Kosovo-krigen. Han rejser gerne igen uden for Danmarks grænser, hvis han bliver spurgt.

- Jeg er lidt af en eventyrer. Jeg vil gerne se og opleve verden, mens jeg kan, påpeger Egon Selch. □

1. *Tanker tanker tanker (læs: flytanker fylder brændstof på tankfly). Her er der et KC-135 fly, der får fyldt på. Blandt andre kunder tæller F-16, C-130, B-747, C-5 og KDC-10.*

2. *Efter et halvt år i tank-enheden på Manas kender Egon Selch rutinerne ud og ind, når han som her fylder sin tankbil op.*

TIDEN ER FLØJET AFSTED - HVAD NU?

AF ARNE BACH NIELSEN

Daniel Lock på patrulje. Efter hjemkomsten har han stillet kikkerten ind på fremtiden.

Foto: Arne Bach Nielsen

- Vagterne er talte. Om en uge er jeg på vej hjem, siger flyverkonstabel Daniel Lock, der gør tjeneste ved sikkerhedsstyrken på Manas-basen. Det er sidst i september.

Han ser frem til at se familie og venner, som han har været afskåret fra i tre måneder. Men han er glad for, han valgte at opleve Manas.

- Opholdet har været godt. Jeg synes, lejrens tilbud er i orden. Man kan motionere, se film, få sig en øl eller tage på tur. Jeg ved, der var nogle, der havde det skidt under det seneste udgangsforbud (basen var lukket i tre uger grundet terrortrussel. red), men mig rørte det ikke synderligt. Der er så mange ting, man kan lave inden for hegnet, siger Daniel Lock.

Men han erkender, at det måske er den beskedne fritid mellem vagterne, der gør, at han er tolerant over for lejrlivet.

Dagvagterne har været på 11 timer og nattevagterne på 13. Og der var få fridage mellem vagtperioderne.

- Trods de lange vagter er tiden gået hurtigt hernede. Der har været så mange ting, jeg gerne ville have oplevet, for eksempel en tur på hesteryg. Tiden smuttede; jeg når det ikke, ærgrer han sig. Men han er glad for den river-rafting-tur, han nåede.

Det tidligere Flynyt har i numrene 2 og 4 2003 fulgt den 21-årige Daniel Lock, der kom ind som værnepligtig i februar. Et af hans store ønsker var at komme til Manas. Ved hjemkomsten vaklede han endnu mellem at blive ansat i Forsvaret eller søge job eller uddannelse i det civile. Men han vil under alle omstændigheder beholde sin 4-årige rådighedskontrakt. □

PARADE AFSLUTTEDE MILEPÆL

AF ARNE BACH NIELSEN

Der blev trykket hånd 224 gange og lige så mange gange anbragte chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen, Forsvarets Medalje på en uniform. Dét antal danske soldater var trukket op i geled ved paraden, der markerede afslutningen af det danske bidrag til Operation Enduring Freedom, kampen i Afghanistan mod terror.

Flyvestation Skrydstrup var vært ved paraden den 24. oktober. 71 soldater, der også havde gjort sig fortjent til medaljen, havde af forskellige årsager ikke mulighed for at være til stede. Til tonerne fra Slesvigske Musikkorps blev der sat punktum for Flyvevåbnets historiske indsats i Centralasien.

Leif Simonsen lagde i sin tale vægt på, at det danske personel, der har været udstationeret til Kirgisistan og Afghanistan, har været meget engageret og løftet opgaven professionelt. □

Foto: Jan Kjær, Flyvestation Skrydstrup

PÅ SKARP MISSION - TANKER MÅ FORTRÆNGES

AF ARNE BACH NIELSEN

De to danske F-16 piloter landede for en time siden på Manas-basen. Det er mandag den 22. september. Endnu engang er der logget flyvetimer over Afghanistan. Bomberne blev siddende under vingerne denne gang, men den ene af piloterne afleverede sin våbenlast for fire dagen over Afghanistan.

Piloterne ønsker ikke deres navne frem og benævnes som A og B.

HVORDAN ER DET AT KASTE BOMBER MOD ET LEVENDE MÅL?

A: Da jeg smed bomberne forleden gjorde jeg mig ingen tanker om, at det var noget levende. Jeg koncentrerer mig kun om at få brugt mit system rigtigt og ramme det, jeg skal. Tanken om, at jeg kan slå mennesker ihjel, *er* bearbejdet hjemmefra.

B: Jeg er fuldstændig enig. Vi er hernede i en god sags tjeneste. Vores tilstedeværelse hér bygger på den 11. september, hvor flere tusinde blev dræbt af terrorrister.

Vores bomber er meget præcise, og når vi bliver klareret til at bombe, er der ingen tvivl. Vi rammer ikke vore egne styrker på jorden, ingen civile, ingen kvinder og børn. Fjenden er en gang forbrydere.

I FLYVER RUNDT MED ÉN MOTOR. HVOR TIT TÆNKER I PÅ DÉT AT FALDE NED I FJENDELAND.

A: Uha. Jeg tænker helst ikke over det. Men jeg husker, at før den første tur tænkte jeg meget over det aftenen forinden, hvis der skulle ske et eller andet med flyet.

DET MÅ VÆRE VÆRRE OM NATTEN?

B: Meget værre. Især på de første ture hernede, inden man lærer ruten at kende. Når ruten går over bjergene, er det rart at vide, hvor der ikke er bjerge. Så ved man, hvilken vej man skal dreje, for ikke at glide ind i bjergene. For at komme til at hænge på en bjergtop i en faldskærm om natten - det tror jeg er træls.

SNAKKER I MED FAMILIEN?

B: Den glæder sig til, vi kommer hjem.

A: Hjem i god behold!

B: Selvfølgelig tænker familien også på faren - men vi snakker ikke så meget om det.

I HAR VEL OGSÅ JERES GODE OPLEVELSER, NÅR I ER DERUDE?

B: Der er helt anderledes at flyve over Europa, hvor bjergene ikke er så høje. Hernede er bjergene himmelhøje, og de kommer helt op til os. Og når man ser på kortet, ja, så ligger de helt oppe i godt otte kilometers højde. Det er nogle ret voldsomme sten. Og der er sne på dem alle. Men det er flot, især når det er skyfrit. Det sker ofte, at skyerne ligger og dækker bjergene, hvor så de store tinder stikker op gennem skyerne.

Foto: Arne Bach Nielsen

A: Der har været en ny scene hver gang, jeg har fløjet. Det er lyset og skyerne, der ændrer sig.

B: Og om natten, når der er måneskin. Det er bare flot.

A: Alene det at flyve over det brune, sandede Afghanistan er en speciel oplevelse.

ER MAN BANGE FOR, OM MAN ER GOD NOK. ENS CHEFS ØJNE HVILER VEL PÅ EN?

B: Operationerne hernede er utroligt rutineprægede. Det er kun lige de første ture, der stiller de største krav til en. Lige indtil man finder ud af, hvordan det foregår.

NÅR I HOLDER JERES DEBRIEFING EFTER EN MISSION, ER DER OGSÅ NOGET, DER SKAL LÆSSES AF?

A: Det kommer oppe i teltet bagefter, hvor vi kan snakke om en oplevelse, hvis der har været en.

HVORDAN ER JERES TURNUS?

B: Vi tilsigter, at vi flyver nogenlunde lige meget, men her er milimeterdemokrati en by i Rusland. I det store billede er der ingen, der har været spændt mere for end andre.

HVOR LANGE ER JERES MISSIONER?

B: De varer typisk fra fem til måske syv timer. Men det er ikke noget problem at sidde i flyet i så lang tid.

A: Det er slet ikke så slemt, som jeg havde forestillet mig hjemmefra.

B: Man sidder godt og hviler kroppen på de rigtige steder. Det føles ikke anstrengende.

FLYVER I MED HOLLÆNDERNE, SOM ER JERES NÆRMESTE KOALITIONSPARTNER?

B: Nej, men hollændernes og vores operationsmønster er det samme. Det er rart at kunne snakke dansk sammen - hvis det værste skulle ske. □

VINDEREN AF NAVNEKONKURRENCEN

AF ARNE BACH NIELSEN

Kenneth Kastberg (tv.) modtager præmien for sit forslag af det nye blads ansvarshavende redaktør oberst Søren Falk-Portved.

Som tidligere annonceret via intra- og internettet udskrev redaktionsudvalget i august en konkurrence for et nyt navn, der skulle afløse FLYNYT. Der var udloddet seks flasker rødvin til den, hvis forslag redaktionsudvalget synes var bedst.

Det blev kaptajn Kenneth W. Kastberg, der kunne indkassere flaskerne med den ædle druesaft. Kaptajnen, der gør tjeneste i Flyvertaktisk Kommando, begrunder sit forslag på denne måde:

"Det nye medarbejderblad i Forsvaret hedder Forsvaret – til Forsvarets medarbejdere. Mit forslag går i al sin enkelthed ud på at kalde vores blad for 'Flyvevåbnet - til flyvevåbnets medarbejdere'. Titlen er derved rammende for både FTK og FMK myndighedsområder".

Redaktionsudvalget ønsker Kenneth W. Kastberg tillykke. □

ESKADRILLE 724 OPRETTET FORMELT

AF ARNE BACH NIELSEN

Cayuse- og Fennec-helikopternes faste base rykkede i juni måned 70 kilometer nordpå til Karup.

Ved en parade torsdag den. 7 august blev Flyvevåbnet en eskadrille rigere. Paraden markerede den formelle oprettelse af Eskadrille 724. Den nye eskadrille huser observations- og angrebs-helikopterne, der siden den 2. juni har opereret fra Flyvestation Karup. Indtil da fløj helikopterne fra den nu nedlagte Flyvestation Vandel, hvor de var underlagt Hærens Flyvetjeneste.

Forsvarschef Hans Jesper Helsø, der overdrog enheden til Flyvevåbnet, sluttede i forlængelse af sin tale med ordene:

- Jeg erklærer hermed Hærens Flyvetjeneste for nedlagt. Jeg beordrer hermed Eskadrille 724 oprettet.

Personellet, der flyver og servicerer de grønne Cayuse- og Fennec-helikoptere, kom denne dag under Flyvertaktisk Kommandos myndighedsområde og dermed til Flyvevåbnet.

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen, sagde blandt andet i sin tale:

- Flyvertaktisk Kommando overtager i dag et reelt kommandoansvar for det tidligere Hærens Flyvetjeneste, nu som Eskadrille 724. Vi overtager gerne det ansvar og gør det med en klar forståelse af, at der fortsat også er et betydeligt ansvar ved Hærens Operative Kommando. Dette nødvendige samarbejde vil vi gå ind i helt uden reservationer, og vores erfaringer tilsiger kun, at det vil blive tæt og godt. □

FLY TIL FREMTIDENS BEHOV

AF CAMILLA ROSENGAARD

Flyvevåbnet har formelt fået ejerskab til tre nye Hercules transportfly af typen C130J-30. Uddannelse af piloter begynder i februar, mens flyene ankommer til Flyvestation Aalborg den 1. april 2004.

Knap tre år efter, at Flyvevåbnet underskrev kontrakt om levering af tre nye C130J-30 Hercules transportfly med den amerikanske flyproducent Lockheed Martin, er flyene overgået til dansk ejerskab. Det skete den 21. oktober klokken 15.00 dansk tid ved den såkaldte title transfer, der indebærer, at Flyvevåbnet opnår ejerskab til flyene, og producenten til gengæld får udbetalt den sidste rate af købssummen på knap 2,2 mia. kroner.

Med den formelle overdragelse af flyene på plads kan den sidste del af kontrakten sættes på skinner – nemlig uddannelse af piloter og hjemtagning af de tre Hercules-fly. I februar påbegynder et hold danske piloter og loadmastere et gennemgribende uddannelsesprogram omfattende simulatortræning og flyvninger fra Dobbins Airbase i Atlanta, USA. Tillige uddannes et antal fly

mekanikere og elektrikere. Træningsprogrammet løber frem til den endelige levering til Danmark den 1. april. Hjemtagningen sker til Flyvestation Aalborg, hvor der vil stå nye hangarer klar til de tre transportfly. Flytningen af transporteskadrillen fra Værløse til flyvestationen i det nordjyske bliver en realitet, når de tre transportfly ankommer i april næste år.

Med underskrivelsen af title transfer er salget af Flyvevåbnets nuværende tre transportfly af typen C130H ligeledes tidsfastsat. Som et led i kontrakten skal flyene leveres tilbage til Lockheed Martin. Flyene overdrages til producenten ca. et halvt år efter modtagelsen af det sidste C-130J-30 fly.

STØRRE SIKKERHED OG VOLUME

Med C130J-30 er Flyvevåbnet rustet til at udføre de opgaver, som de fremtidige internationale operationer vil byde på. Desuden har C130J-30 en lastekapacitet, der er 30 procent større end de gamle C-130 transportfly. C130J-30 er længere og kan derfor rumme mere gods. Til trods for den øgede kapacitet forbruger de nye fly 15 procent mindre brændstof end C130H på grund af forbedrede motorer. Endelig er flyene hurtigere og nemmere at laste i kraft af et automatiseret system til håndtering af gods.

- Den større volume har været et helt centralt krav til det nye fly. C130J-30 kan ikke fragte en større maximumvægt end vores nuværende transportfly, men det afgørende er, at der er plads til mere gods, siger Ida Ferlov, projektingeniør på indkøbet af de tre fly.

Mens selve C130J-30's struktur ligner Flyvevåbnets eksisterende transportflys, er avionicsdelen helt nyudviklet, og udstyret med helt nye, mere moderne motorer.

- Flyene er topmoderne og højteknologiske. Rent teknologisk kan man godt sammenligne dem med F-16. De har for eksempel også et head-up display, det vil sige en glasplade foran piloten, hvorpå alle fly-data projiceres, siger Ida Ferlov. □

C130J-30 I TAL

C130J-30 er et såkaldt mellem- til langdistance militært transportfly med en længde på godt 34 meter og en højde på lidt over 11 meter.

Vingespannet udgør 40 meter.

Flyet er udstyret med fire motorer.

C130J-30 har en maksimal flyvehastighed på ca. 630 km/t., og ved en last med 10,5 tons gods og knap 21 tons brændstof har det en maksimal rækkevidde på 5.700 km.

Flyet kan transportere 128 soldater eller 92 faldskærmssoldater.

IMMUN OVER FOR SLIPS OG LANGE TITLER

AF CAMILLA ROSENGAARD

Med sin underskrift bekræftede ingeniør i Flyvevåbnet, Ida Ferlov, at Danmark er blevet ejer af tre nye C130J Hercules-transportfly til en samlet værdi af 2,2 mia. kroner. Ida Ferlov har haft ansvaret for at gennemgå flyene for fejl, inden de overdrages til det danske flyvevåben.

Der er langt fra Værløse til Marietta lidt udenfor Atlanta, USA, hvor flyproducenten Lockheed Martin bygger sine nye C-130J transportfly. Ikke desto mindre har FMK's 33-årige projektingeniør Ida Ferlov været fast pendler på ruten i de sidste mange uger. Hun har haft rollen som Flyvevåbnets øjne og øre i hele den periode, hvor den amerikanske flyproducent har testet de tre nye fly for fejl. Afprøvningsprogrammet, der har omfattet såvel testflyvninger som afprøvninger på jorden, blev påbegyndt 11. juli i år. Det blev afsluttet med, at Ida Ferlov den 21. oktober satte sin underskrift på de såkaldte title transfer-dokumenter, der indebærer, at flyene formelt overgår til dansk ejerskab.

Afprøvningsperioden har budt på lidt af hvert. Flyene var ikke ligefrem fejlfri, da de blev præsenteret for Ida Ferlov og resten af testteamet bestående af flymekaniker Poul Nielsen, major John Blågreen, testingeniør Lasse Kronsted, kaptajn Per Toft samt de to piloter kaptajn Jens Østergaard Jensen med pilotnavnet JØT og testpiloten kaptajn Steen Hørdum, der lyder pilotnavnet TEM.

Det har været Ida Ferlovs opgave at forhandle med den amerikanske flyproducent for at få udbedret alle de fejl, som det danske hold kunne konstatere. Ansvaret og tidspresset har været til at tage at føle på. De tre fly udgjorde en investering på 2,2 mia. kroner, og det var selvfølgelig uacceptabelt, hvis alle fejl ikke blev rettet. Samtidig skulle papirerne underskrives i oktober, så et omfattende træningsprogram af danske piloter til at flyve de nye fly kunne komme i gang, og flyene kunne blive leveret efter planen den 1. april 2004. Det har krævet solid forhandlingsteknik, flyteknisk indsigt og en god portion gå-på-mod at få producenten til at følge kontrakten til punkt og prikke. Ida Ferlov lider ikke ligefrem af berøringsangst overfor nye udfordringer, og med en alsidig uddannelse i bagagen lykkedes det hende at sætte dagsordnen i Marietta. Men det kostede nattesøvn for både Ida Ferlov og Lockheed Martins flymekanikere, der måtte tage nætterne i brug for at få flyene gjort klar til overdragelsen.

INGENIØR OG HALVT FLYMEKANIKER

Ida Ferlov fandt kun ved et tilfælde ud af, at flys komplekse maskineri er så fascinerende, at det er værd at bruge sit liv på. Hun er uddannet teknikumingeniør fra Københavns Teknikum i 1994, og gik fra studiet ud i et job som konstruktionsingeniør i FL Smith. Der sad hun og "kedede sig i et helt år", før hun faldt over en annonce for et job som ingeniør i SAS. Hun kom til jobsamtale, men fik ikke stillingen, fordi hendes viden om fly på daværende tidspunkt kunne ligge i flyværkstedets mindste møtrik. I løbet af jobsamtalen fik hun dog snuset så meget til området, at sagen var afgjort. Ida Ferlov havde fået bacillen. Fremtiden skulle handle om fly. Derfor så hun stort på sin gode ingeniørløn og gik i lære som flymekaniker i SAS.

- Min mand klappede ikke ligefrem af mig, da jeg meddelte, at jeg ville være lærling. Men jeg ville arbejde med fly, fordi det er et område, hvor man får valuta for pengene. Det er ansvaret og udfordringen, der trækker. Og så har jeg altid været interesseret i mekanik og motorer. Jeg måtte erkende, at jeg havde behov for praktisk indsigt i, hvordan fly fungerer, siger Ida Ferlov. Hun havde færdiggjort halvdelen af uddannelsen som flymekaniker, da hendes barselsorlov efter det første barn var afsluttet. SAS krævede, at hun skulle fortsætte med at arbejde på skiftehold, hvilket var arbejdsbetingelser hun ikke kunne forene med familieliv og et lille barn.

- Selvom jeg ikke fuldførte uddannelsen, lærte jeg det, som jeg havde behov for. Jeg har opnået tilstrækkelig viden og indsigt til at kunne tale samme sprog som svendene på værkstedet, og det har været til stor gavn for mig, at jeg i nogle år gik og fik sorte fingre hos SAS og på Skolen for Luftfartsuddannelse i Kastrup, siger Ida Ferlov.

Indsigten i flys tekniske finurligheder betød, at Ida Ferlov var selvskreven til en stilling som systemingeniør i FMK med ansvar for C130H, der blev opslået i foråret 1998. Som en naturlig del af jobbet blev hun hurtigt involveret i Flyvevåbnets arbejde med indkøb af nye transportfly.

Siden Flyvevåbnet i december 2000 indgik kontrakt med Lockheed Martin på tre fly af typen C130J samt en option på et fjerde fly af samme type, har Ida Ferlov i sin egenskab af projektleder haft ansvaret for, at kontrakten blev ført ud i livet.

- Det har været en stor opgave at løfte. I lange perioder har jeg været ene mand på projektet med rigtig mange ting at se til. Men det har også været utrolig facinerende på helt tæt hold at følge udviklingen fra papir til flyvemaskine, siger Ida Ferlov.

15 LOCKHEED-FIDUSER PÅ RAD OG RÆKKE

Det er ikke sædvanlig procedure, at køberen af Lockheed Martin-fly er til stede, når flyene gennemgår afprøvningsprogrammet. Sædvanligvis bliver kontrollen af testen varetaget af det uafhængige amerikanske organ Defence Contact Management Agency. Men Flyvevåbnet ønskede at gå grundigere til værks og lod derfor Ida Ferlov og Poul Nielsen inspicere flyene. Det skulle vise sig at være en god investering. De to danskere fandt nemlig mere end 300 fejl på de tre maskiner. Blandt andet fandt de ud af, at flere af ledningerne på et af flyene sad løse, hvilket kan bringe flysikkerheden i fare.

- Vi påtalte selvfølgelig straks de løse ledninger og bad om at få dem rettet med det samme. Så blev jeg mødt af 15 Lockheed Martin-fiduser med slips og lange titler. Men det kunne jeg jo ikke bruge til noget. Det var min opgave at få fejlfri fly med hjem, siger Ida Ferlov.

- I første omgang var de ikke indstillet på at rette den fejl så hurtigt, som vi ville have det. Så måtte jeg jo sige, at vi stoppede for i dag, så jeg kunne komme hjem og tænke mig om. Det nytter jo ikke at lade sig mærke med noget over for en stærk forhandlingspartner. Det skulle også vise sig at være den rigtige strategi. Lockheed Martin indkaldte i hvert fald alt, hvad der kunne kravle og gå af personale, som brugte hele natten på at kontrollere ledninger, siger Ida Ferlov.

PING PONG MED POUL

Flymekaniker Poul Nielsen har været Ida Ferlovs tro væbner igennem hele forløbet. Uden den mindste antydning af falsk beskedenhed konstaterer hun, at mens hun har haft myndigheden til at give grønt lys for title transfer, har Poul Nielsen haft ekspertisen. Som flymekaniker på Hovedværksted Værløse i knap 30 år kender han C130H's motorer og mekanik som sin egen bukselomme. Det har været en stor hjælp, fordi C130J's struktur i høj grad minder om Flyvevåbnets nuværende Hercules-fly.

- Poul og jeg er altid enige. Han har været en uundværlig sparringspartner i det her forløb. Poul ved præcis, hvad han skal kigge efter. Derfor kan vi også sige, at de tre fly allerede har været igennem deres første store eftersyn. Det er betryggende at vide, siger Ida Ferlov, der ånder friere efter, at flyene formelt er blevet overdraget til Flyvevåbnet. Hun nyder at kunne tilbringe mere tid med sin mand og tre børn, nu hvor hun ikke længere skal ligge i fast rutefart mellem Værløse og Marietta. □

Ida Ferlov har en baggrund som ingeniør og en uafsluttet uddannelse som flymekanikker i SAS. Hun søgte til Flyvevåbnet, fordi hun efter eget udsagn kedede sig i sit gamle job.

Ida Ferlov har deltaget i en række testflyvninger og en grundig gennemgang af hvert enkelt fly sammen med flymekaniker Poul Nielsen fra Hovedværksted Værløse.

Med sin underskrift accepterer Ida Ferlov på det danske Flyvevåbens vegne, at flyene lever op til det aftalte. Fra Lockheed Martin underskriver Ross Reynolds, vice president for C-130J programmet.

FIRST FLIGHT FORUDE

AF CAMILLA ROSENGAARD

Med henblik på internationale operationer langt fra Danmarks grænser er helikopteren designet, så den både kan operere i højder og i meget stærk varme.

KNAPT TO ÅR EFTER FLYVEVÅBNET SKREV KONTRAKT OM ANSKAFFELSE AF 14 NYE HELIKOPTERE AF TYPEN EH101, ER FIRST FLIGHT TÆT PÅ AT BLIVE GENNEMFØRT I SYDENGLAND.

En helikopters første flyvetur – first flight – er på mange måder en ilddåb for den højteknologiske og komplekse maskine, som en moderne helikopter er. Selv om first flight kun er første led i et omfattende testprogram af helikopteren, har det kostet tusindvis af arbejdstimer overhovedet at nå dertil, hvor den danske version af EH101 for første gang kan gå på vingerne for at tage en sviptur ud over det bakkede sydengelske landskab.

Historien om EH101 tog sin begyndelse i midten af 1990'erne, da det blev klart, at Flyvevåbnets redningshelikopter S-61 efter 40 års tjeneste i løbet af få år ville være klar til helikopterkirkegården.

- Vi begyndte allerede at overveje købet for 8 - 9 år siden. Det var blevet stadig vanskeligere at skaffe reservedele til S-61. Vi vidste jo også, at det ville blive en tidskrævende opgave overhovedet at vælge afløseren til vores nuværende helikopter. For slet ikke at tale om den tid, der går med at forhandle en kontrakt på plads, bygge helikopteren efter de specifikke danske krav, samt teste og indfase den. I al den tid har vi skullet holde S-61 flydende, siger afdelingsingeniør i Flyvematerielkommandoen, Jørgen Petersen. Han er leder af den projektgruppe, der skal føre kontrakten ud i livet.

Flyvevåbnet skrev ved udgangen af 2001 kontrakt med det italiensk-engelske konsortium AgustaWestland på 14 helikoptere. Inden da havde Danmark deltaget i et fælles nordisk program – det såkaldte Nordic Standard Helicopter Program - for indkøb af helikoptere til hele Norden. Danmark trak sig i foråret 2001 ud af programmet, da de andre nordiske landes krav til en fremtidig helikopter var væsenligt forskellige fra Flyvevåbnets behov.

FREMTIDENS FORSVAR

Udover vanskelighederne med at skaffe reservedele til S-61 skabte det voksende danske engagement i internationale forsvarsopgaver også behov for fornyelse af Flyvevåbnets helikopterflåde. Ud af de 14 nye helikoptere skal otte udføre redningsoperationer, mens de resterende seks skal anvendes til taktisk troppetransport og dermed indgå som et vigtigt led i løsningen af opgaver på internationale missioner i fremtiden.

AgustaWestland har også leveret helikoptere af typen EH101 til Storbritannien, Italien, Japan og Canada. Det portugisiske Flyvevåben får leveret 12 helikoptere samtidig med Danmark. Ønsket om at kunne samarbejde tæt med andre nationers flyvevåben – blandt andet Royal Air Force i England - har også haft indflydelse på det danske valg af EH101.

Med henblik på internationale operationer langt fra Danmarks grænser er helikopteren designet, så den både kan klare store højder og stærk varme.

- Luften bliver tynd jo højere, man kommer til vejrs samt ved høje temperaturer. Det har mange helikoptere vanskeligt ved at klare, hvilket man også oplevede i forbindelse med krigen i Irak. EH101 er designet til at kunne flyve i meget tynd luft, så Forsvaret vil kunne bruge dem i både bjergrige og meget varme egne, siger testpilot og deltager i projektgruppen Lars-Henrik Thorngreen med pilotnavnet SUN.

Foto: AgustaWestland

Flyvevåbnets nye helikopter, EH101, skal både anvendes til redningsoperationer og taktiske troppetransporter.

Flyvevåbnets nye helikopter har tre motorer i modsætning til S-61's to. Ved troppetransporter giver den tredje motor en bedre beskyttelse, da helikopteren sagtens kan flyve videre i tilfælde af, at den ene motor – for eksempel ved fjendtlig beskydning – skulle sætte ud.

KAN NÅ YDERSTE OLIEPLATFORME

EH101's brændstoftanke kan rumme knap 4.100 kilo brændstof. Kapaciteten er dermed mere end dobbelt så stor som den nuværende helikopters. Det har selvfølgelig betydning for helikopterens rækkevidde.

- Vi vurderer, at vi med EH101 kan nå de yderste olieplatforme i Nordsøen. Det kan vi ikke i dag, uden at skulle tanke derude. Vi vil også kunne flyve redningsoperationer, selvom det er hård frost. Der er nemlig varmelegemer i rotorbladene. Det har S-61 ikke. I valget af helikoptertype har vi skelet meget til helikopterens rækkevidde og evne til at operere under strenge klimaforhold, siger Jørgen Petersen.

First flight er snart et afsluttet kapitel. Men alligevel varer det endnu nogle måneder, før de første fem nye helikoptere kan trille ind bag den grønne portdug på Flyvestation Karup. AgustaWestland leverer fem helikoptere fra august næste år til årsskiftet, yderligere fem i løbet af 2005, mens de resterende fire skal leveres i løbet af foråret 2006. Først i løbet af 2006 vil S-61 være helt udfaset, og så er Flyvevåbnet i besiddelse af en splinterny helikopterflåde. □

Foto: AgustaWestland

EH101's rækkevidde og evne til at operere under strenge klimatiske forhold betyder blandt andet, at helikopteren kan nå de yderste olieplatforme i Nordsøen i alt slags vejr.

RÆKKEVIDEN ER NÆSTEN FORDOBLET

EH101 har en maksimum startvægt på 15,6 ton. Den er 22,8 meter lang og 6,6 meter høj. Rotorhovedet er 18,6 meter i diameter. Umiddelbart er EH101 ikke udstyret med foldbart rotorhoved, men Flyvevåbnet anskaffer ekstra konverteringssæt, så en mindre del af helikopterne kan udstyres med rotorhoveder, der kan foldes. Det er især vigtigt, når helikopteren ved fremtidige internationale missioner skal opbevares i hangaren på et af Søværnets støtteskibe.

Ved redningsmissioner kan helikopteren udover de seks besætningsmedlemmer, der er nødvendige ved en redningsopgave, rumme otte personer plus patientbårer samt udstyr til patientbehandling. Ved troppetransport er der kun behov for tre besætningsmedlemmer. Derudover kan helikopteren rumme 16 fuldt udrustede personer.

Som noget nyt i forhold til S-61 kan Flyvevåbnet på den nye helikopter montere udstyr til faldskærmsdrop, maskingeværer samt en meget avanceret selvbeskyttelse mod beskydning på den nye helikopter.

EH101 kan flyve ved en hastighed af 275 km/t. Den har en rækkevidde på 531 kilometer ved eftersøgninger af én forsvunden person. Rækkevidden er noget mindre – 415 km – ved eftersøgning af et større antal personer. EH101's rækkevidde er lige knap fordoblet i forhold til rækkevidden af Flyvevåbnets nuværende helikopter S-61.

TESTPILOT MED HELIKOPTERBLIK

AF CAMILLA ROSENGAARD

VIDEN, TÅLMODIGHED OG OVERBLIK ER NØGLEORD, NÅR TESTPILOT LARS-HENRIK THORNGREEN MED PILOTNAVNET SUN SKAL SIKRE, AT FLYVEVÅBNETS NYE HELIKOPTER, EH101, KAN LEVE OP TIL DE DANSKE KRAV.

I næsten to år har testpilot Lars-Henrik Thorngreen været på konstant rutefart mellem Italien, England og Danmark. Hans mission er at få skræddersyet EH101, så den matcher de helt specifikke danske behov og krav. Det indebærer, at han både skal kunne gennemskue detaljerne i det teknisk komplekse computersystem, der holder en moderne helikopter på vingerne, og være i stand til rent flyvemæssigt at bringe en helikopter ud i ekstremerne. De sidste par år har dog budt på flere møder end flyvetimer. Den danske version af EH101 skal nemlig først gennem sin første testflyvning i midten af december. Hidtil har Thorngreen været travlt optaget af at deltage i udviklingen af helikopteren og kigge ingeniører, teknikere og designere hos producenten - det italiensk-engelske konsortium AgustaWestland - over skulderen. Den 36-årige pilot ryster ikke på hånden over, at han spiller en så vigtig rolle i et indkøb til tre mia. kroner.

"SELVFØLGELIG KAN MAN I EN SEN NATTETIME TÆNKE PÅ, OM DER ER UHENSIGTSMÆSSIGE TING OG DETALJER, MAN IKKE HAR OPDAGET. MEN SÅDAN VIL DET ALTID VÆRE, NÅR MAN GÅR IND I SÅ STORT ET PROJEKT," SIGER LARS-HENRIK THORNGREEN.

- Jeg har investeret så meget tid i det her arbejde, at EH101 er blevet min baby. Jeg ved, at for hver gang, jeg udfører en ekstra times arbejde, får vi en bedre helikopter. Det er nu, at det gælder. Om et år vil det være for sent. Vi regner med, at skulle anvende denne helikopter lige så længe som den nuværende S-61, Flyvevåbnet indkøbte i 1960. Den sidste eskadrillechef er altså ikke født endnu. Hans forældre har ikke engang mødt hinanden endnu. Så der er god grund til at hænge i, siger Lars-Henrik Thorngreen.

VIDEN FRA BEGGE VERDENER

Seks af de 14 helikoptere, som Flyvevåbnet har købt, skal bruges til taktiske troppetransporter, mens de resterende otte skal anvendes som redningshelikoptere. EH101 skal derfor opfylde både operative og beredskabsmæssige behov.

Lars-Henrik Thorngreen har erfaring fra både Hæren og Flyvevåbnet, og det kommer ham til gavn i hans arbejde. Som pilot har han en utraditionel baggrund, fordi han i første omgang blev indrulleret som konstabel i Hæren i 1986 og efterfølgende blev officer. I 1992 blev han pilot og fløj Fennec-helikopter ved Hærens Flyvetjeneste i flere år. Først i 1997 blev han overført til Flyvevåbnet, hvor han blev omskolet til at flyve den nuværende

Lars-Henrik Thorngreens er ligeglad med skåltaler. Hans håb er, at EH101 vil blive godt modtaget af de besætninger, som skal flyve helikopteren.

helikopter S-61. I 2001 fik han mulighed for at tage en uddannelse som testpilot i Californien.

"JEG HAR OPERATIV ERFARING FRA HÆREN OG HAR OGSÅ VÆRET PÅ BEREDSKABSOPERATIONER I FLYVEVÅBNETS REGI. DERFOR KENDER JEG TIL BEGGE VERDENERS BEHOV. DET ER EN FORDEL I ARBEJDET MED UDVIKLINGEN AF EH101. MEN GENERELT FORSØGER VI AT INDDRAGE BRUGERNE MEST MULIGT. FOR EKSEMPEL INDGÅR BÅDE REDDERE OG LÆGER I DET DAGLIGE UDVIKLINGSARBEJDE. FOR OS ER BRUGERNE I CENTRUM HELE TIDEN. DET ER DE IKKE VANT TIL AT SE PÅ FABRIKKEN I ENGLAND."

HELIKOPTER PÅ PRØVE

EH101 er langt fra en hyldevare, der blot bliver kørt ud af hangaren og leveret til køberen. Da Flyvevåbnet i 2001 underskrev kontrakten med AgustaWestland, lå der mange måneders udviklingsarbejde forude. Så umiddelbart efter, at Lars-Henrik Thorngreen havde afsluttet sin uddannelse på National Test Pilot School i Californien, fik han brug for sin nye viden.

- Som test-pilot skal jeg kunne se muligheder i nye systemer og være i stand til at rive mig løs fra det, jeg kender. Det har været min opgave at tænke helt forfra. Ikke mindst avionics-delen – det software-system, der styrer helikopteren - er nyudviklet til os. Derfor har der været mange diskussioner med designerne

I den kommende tid skal AgustaWestland gennemteste helikopteren for at bevise, at den lever op til Flyvevåbnets krav. Lars-Henrik Thorngreen skal deltage for at sikre, at alt går korrekt til.

Lars-Henrik Thorngreen, SUN, har viet to år af sit liv på udviklingen af den danske version af EH101. Den 36-årige pilot ryster ikke på hånden over, at han spiller en så vigtig rolle i et indkøb til tre mia. kroner.

om, hvad der har kunnet lade sig gøre uden EH101, siger Lars-Henrik Thorngreen.

Selv om EH101 er tæt på at gennemgå first flight, er den langt fra flyvefærdig. I de kommende seks måneder skal AgustaWestland gennemteste helikopteren for at bevise, at den lever op til de 1.800 krav, som Flyvevåbnet har stillet til helikopteren. Lars-Henrik Thorngreen skal være med på sidelinien for at sikre, at alt går korrekt til.

"DET ER I VORES INTERESSE AT VÆRE TIL STEDE, NÅR TESTEN UDFØRES FOR AT KUNNE KONTROLLERE, AT ALLE KRAV BLIVER OPFYLDT. DER VIL VÆRE EN STOR DEL AF FLYVNINGERNE, SOM VI HÅBER PÅ, AT JEG KAN GENNEMFØRE, FORDI DET VIL GIVE OS EN MASSE INFORMATIONER OM VORES HELIKOPTER. IKKE KUN FOR AT SE OM HELIKOPTEREN ER I ORDEN, MEN OGSÅ FOR AT FINDE UD AF OM DER ER TING, SOM ER UHENSIGTSMÆSSIGE, OG SOM VI GERNE SKULLE HAVE RETTET. DESUDEN KAN VI HURTIGT FÅ UDARBEJDET EN LISTE, DER ANGIVER ALT DET, DER SKAL ÆNDRES, NÅR HELIKOPTEREN ENGANG SKAL OPDATERES."

Han vurderer, at testprogrammet vil omfatte omtrent 100 flyvetimer.

PREMIERENERVER

Lars-Henrik Thorngreen har viet to år af sit liv på udviklingen af den danske version af EH101. Han har i hundredevis af overarbejdstimer og er givetvis den person i Flyvevåbnet, som kender helikopteren allerbedst. Som enhver nybagt forældre håber han, at det vil gå øjestenen godt ude i verden.

- Jeg er ligeglad med skåltalerne. For mig er det afgørende, at helikopteren bliver godt modtaget af de besætninger, der skal flyve den. Kort tid efter, at S-61 i sin tid blev introduceret, kom den på en opgave, som piloterne kun kunne løse, fordi de havde fået en ny helikopter. Jeg håber, at den nye helikopter bliver lige så godt modtaget. Jeg tror, der vil opstå situationer, hvor piloterne vil kunne sige: Vi havde ikke kunnet løse denne opgave uden EH101. □

NATO AIR MEET 2003 - NYE UDFORDRINGER, NYE ERFARINGER

AF ULRIK MARSCHALL

Træning med ungarske MiG-29, tjekkiske L-159 ALCA og polske SU-22 jagerfly var blandt de mange oplevelser, som de danske soldater kunne tage med hjem fra dette års Nato Air Meet 2003 (NAM 2003). Danmark deltog i øvelsen med fire F-16 jagerfly, ét C-130 transportfly og omkring 60 personer. Det var et af de nye medlemslande, Polen, der lagde baser og luftrum til i perioden 5.-19. september 2003.

Danmark var vært for NAM i år 2000, og her deltog polske styrker for første gang. Derfor var det imponerende, at Polen blot tre år senere selv kunne stå for et vellykket arrangement af denne størrelse. Både i antal fløjne missioner og antal deltagere overgik dette års Nato Air Meet det forgangne års øvelse med 30 procent.
Formålet med den årlige Nato-øvelse er at træne det indbyrdes samarbejde mellem de deltagende Nato-nationer og på den måde

styrke evnen til at kunne løse internationale operationer i fællesskab. Dette var der blandt andet behov for i 1999, hvor Nato var ansvarlig for luftoperationerne over Kosovo, hvor det danske Flyvevåben også deltog. Danmark har gennem en årrække været fast deltager i Nato Air Meet, og de danske piloters internationale erfaring var derfor efterspurgt hver dag, når der skulle udpeges ledere for de bestemte missioner.

TIDLIGERE "FJENDEFLY" MED I MISSIONERNE

Fokus under NAM koncentrerer sig omkring de såkaldte Composite Air Operations, COMAO, hvor piloterne træner i at løse forskellige luftoperationer ved at optimere brugen af de luftstyrker, som er til rådighed. I år udgjorde tilstedeværelsen af tre nye medlemslande en ekstra udfordring for missionsplanlæggerne, da disse tre lande medbragte fly og materiel, der hverken traditionelt eller historisk har indgået i Natos flystyrker tidligere. Det vil sige, at de danske piloter høstede en mængde erfaring om fordele og ulemper ved fly fra de østeuropæiske lande, der engang udgjorde en del af Warszawa-pagtens flyflåde.

Størstedelen af de danske F-16 piloter medbragte solid erfaring fra operationerne i enten Kosovo eller Afghanistan. Alligevel lærte de meget af hver enkelt mission under øvelsen, og ofte blev detaljer fra enkelte missioner diskuteret flere timer efter landing. Men det er også en af grundtankerne med NAM.

ALLE HØSTER ERFARING

For at alle skal få mest muligt ud af flyvningerne er missionerne planlagt således, at de mest erfarne Nato-piloter udfører de mest krævende missioner og de mindre erfarne piloter udfører de

mindre krævende missioner. Alle missioner bliver afsluttet med en detaljeret debriefing, hvor alle piloter deltager, og hvor missionerne bliver gennemgået minut for minut. Denne høje prioritering af tilbagemeldingsprocessen sikrer, at alle piloter får noget at tage "med sig hjem" og dermed blive bedre til næste mission.

AFSLAPPET OG PROFESSIONEL HOLDNING

Den professionelle og samtidig afslappede måde opgaver gribes an og løses på, er nok kendetegnende for Flyvevåbnets personel generelt, men i særdeleshed også for besætningen på det danske Hercules-fly, der er vant til lidt af hvert. Gennem de seneste 10-15 år er de jævnlige besøg til Færøerne og Grønland blevet suppleret med talrige missioner til Balkan, Afghanistan og senest Irak. Under dette års NAM deltog Eskadrille 721 den ene af ugerne med deres C-130 Hercules tranportfly. I løbet af den uge nåede de

både at øve tæt formationsflyvning i lav højde samt nedkastning af forsyninger fra luften. Også her blev missionerne lærerige, da der skulle samarbejdes med en ungarsk besætning i et Antonov AN-26 transportfly, som aldrig havde deltaget i internationale øvelser. Med en professional indstilling og dygtige færdigheder efterlod ungarerne et overbevisende indtryk hos den danske besætning.

TEKNISK SERVICE PÅ TVÆRS AF GRÆNSER

På flyvebasen i Poznan, hvor alle jagerflyene holdt til, benyttede en del af flyteknikerne tiden til at uddanne og blive uddannet i procedurerne for at tage imod udvalgte jagerfly og sende dem afsted igen. 12 danske teknikere blev således uddannet på forskellige flytyper lige fra tyske Tornado-fly til polske MiG-29 fly, og danskerne uddannede selv 25 udenlandske kollegaer på de danske F-16 fly. Et af formålene med Cross Service, som dette uddannelses-"program" hedder, er, at man ved at udveksle viden om disse procedurer, sikrer at der er teknikere på baser rundt om i Europa, der kender til de danske F-16 fly, hvis det skulle blive nødvendigt for en af dem at mellemlande på en af baserne.

Efter to ugers intens træning og samarbejde kunne danskerne vende tilbage til deres dagligdag igen. De havde løst opgaven flot, og de havde bevist, at de seneste års erfaring med deployering af enheder fra Flyvevåbnet til udlandet, har været en god investering, da det sikkert ikke er sidste gang, at Flyvevåbnet vil komme til at operere under fremmede himmelstrøg.

Næste år er Tyrkiet vært for Nato Air Meet. □

1. *F-16 fly så langt øjet rækker*
2. *Et af de nye Tjekkiske fly studeres på tæt hold*
3. *Flyteknikerne nyder vejret samtidig med at F-16 gøres klar til mission*
4. *Den danske delegation ved velkomstceremonien*
5. *Et af øvelsesmissilerne afmonteres*
6. *Et teknisk problem diskuteres*
7. *Et sidste check inden F-16 startes op*
8. *C-130 Hercules lastes i Skrydstrup inden afgang til Poznan, Polen*
9. *En brændstoftank på F-16 er utæt og skal fixes inden næste mission*
10. *Der var også mulighed for at kigge nærmere på de gamle MIG-21 "Fishbed" fly*
11. *Cross-Service uddannelse af tyske teknikere*

INGEN GRUS I MASKINERIET

AF CAMILLA ROSENGAARD

FLYVEVÅBNETS CHALLENGER BESTOD GRUSPRØVEN EN SENSOMMERDAG PÅ VERDENS NORDLIGSTE FLYVEPLADS, STATION NORD I GRØNLAND.

Isbjergene stod som flot bagtæppe på et ellers isfrit hav, da Flyvevåbnets Challenger 604 i slutningen af august landede på Station Nord på Grønlands nordspids små 900 kilometer syd for Nordpolen. Landingsbanen på flyvestationen består af grus, hvilket flyet ikke hidtil har været certificeret til at lande på. Forud for den vellykkede landing på Grønland er gået to års udviklingsarbejde på Hovedværksted Værløse for at få frembragt det rette udstyr til at beskytte flyet mod banens grus og småsten.

FLYVEVÅBNETS FORNEMMELSE FOR GRUS

Flyvevåbnets har på grund af sine mangeårige aktiviteter på Grønland en stor indsigt i, hvordan overfladen på en grusbane reagerer ved en landing. Trods Flyvevåbnets fornemmelse for grus tog det dog en rum tid for håndværkere og ingeniører på Hovedværksted Værløse at finde den optimale beskyttelse. Det skulle vise sig, at columbusægget var en nylonkost med blå børster.

- Udviklingsarbejde foregår sædvanligvis i spring. Efter mange diskussioner på værkstedet blev vi enige om, at nylon var det rette materiale at sætte omkring næsehjulet. En blød flade tager nemlig energien ud af småstenene. På et tidspunkt fik vi den idé, at en gummikost ville udgøre den bedste beskyttelse. Der er en indre fiktion i en kost, som lægger småstenene døde, siger ingeniør i Flyvematerielkommandoen og leder af Challenger-projektet Ole Christoffersen, der fulgte testen på Grønland tæt.

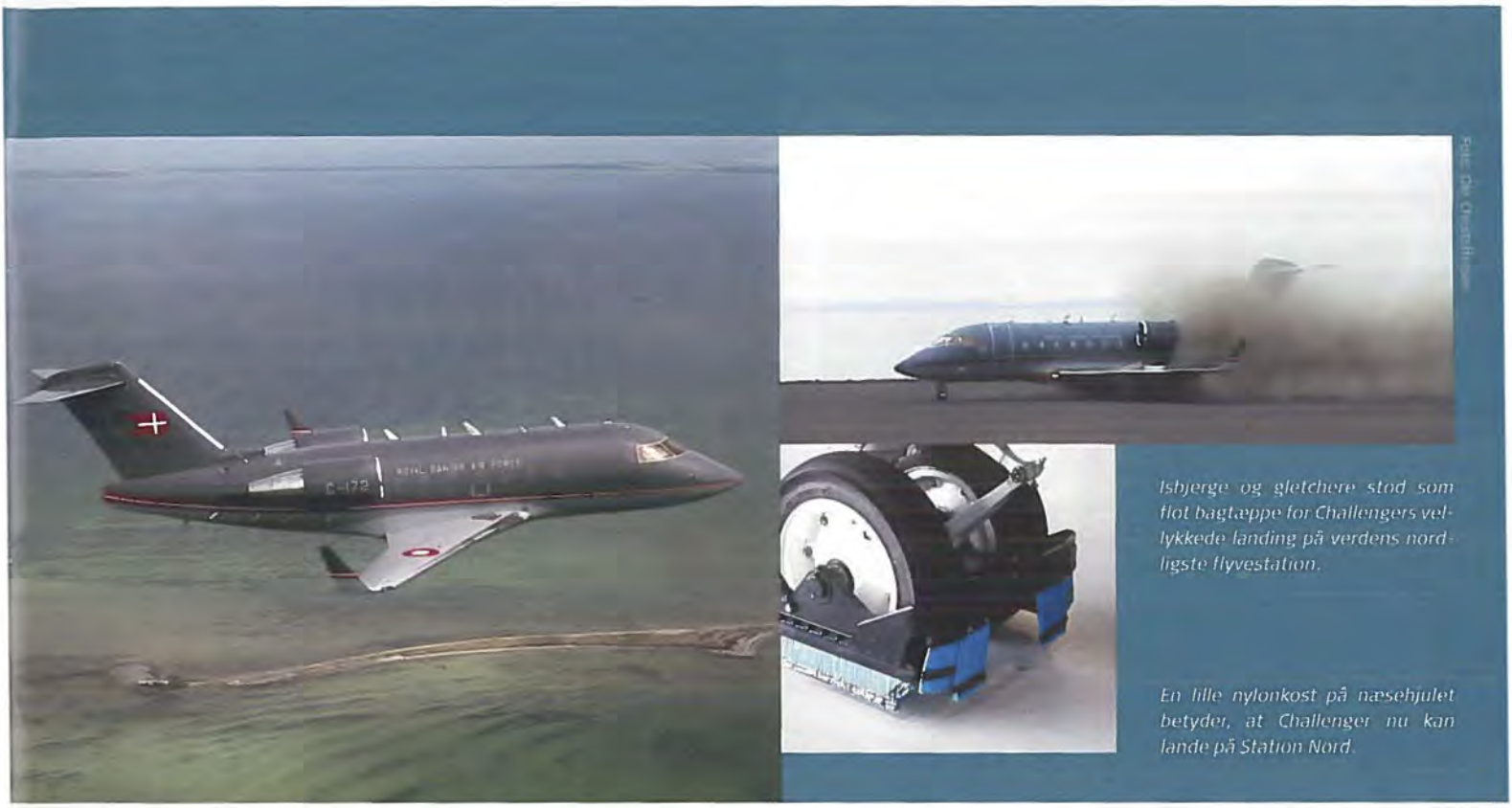
Udover gummikosten rundt om Challenger-flyets næsehjul, består Værløse-folkenes opskrift på beskyttelse mod grus og sten i et lag af gummihud under flyets maling, beskyttelsesskjolde foran understelsbenene samt beskyttelsesfilm over antennerne og over de såkaldte "flaps" på flyets vinger.

STØV I COCKPITTET

Pilot Ole Ramsby, der lyder pilotnavnet BYM, sad bag roret i Challenger-flyet, da den store dag for testflyvningen endelig oprandt. Det var hans ansvar, at vurdere om forholdene på Station Nord var sikre nok til at lande flyet på flyvestationen.

"TESTEN SKULLE GENNEMFØRES MED SÅ LILLE EN RISIKO FOR FLY OG BESÆTNINGSMEDLEMMER SOM OVERHOVEDET MULIGT. DER MÅTTE FOR EKSEMPEL IKKE LIGGE IS, SNE ELLER VAND PÅ BANEN, FORDI DET VILLE ØGE RISIKOEN FOR, AT HJULENE SANK I. VI SKULLE FLYVE VISUELT, SÅ DET VAR VIGTIGT, AT SIGTBARHEDEN VAR I ORDEN. SKYBASEN MÅTTE IKKE VÆRE FOR LAV. VI VILLE UNDGÅ AT FLYVE TIL NOGLE GRÆNSER, HVOR VI FØRST KUNNE SE BANEN I SIDSTE ØJEBLIK," SIGER OLE RAMSBY.

Ved den første egentlige landing satte Ramsby flyet ned på landingsbanen ved en hastighed på 245 km/t. For at undgå at bruge



Ishjerge og gletchere stod som flot bagtæppe for Challengers vellykkede landing på verdens nordligste flyvestation.

En lille nylonkost på næsehjulet betyder, at Challenger nu kan lande på Station Nord.

hjulbremsen for kraftigt på grund af faren for at synke ned i banen, brugte han motorbremsen, indtil flyet nåede en hastighed af 110 km/t. Den procedure gav støv i cockpittet.

"JEG BAD ANDENPILOTEN OM AT KIGGE UD AF VINDUET FOR AT HOLDE ØJE MED, OM MOTOREN BEGYNDTE AT SUGE GRUS OG STØV IND. I DET ØJEBLIK, AT VI ERKENDER, AT DEN GØR DET, GÅR DER KUN ET SPLITSEKUND FØR, HELE FLYET ER INDHYLLET I EN KÆMPE STØVSKY. VI STOPPER BRUGEN AF MOTORBREMSEN MED DET SAMME, MEN DET TAGER 3-4 SEKUNDER FOR SYSTEMET AT DEAKTIVERE SIG HELT. MOTOREN NÅR AT SUGE EN HEL DEL GRUS OG STØV IND. VIA AIR CONDITION-SYSTEMET, NÅR DET HURTIGT OS I COCKPITTET," SIGER OLE RAMSBY.

Efter første landing bliver flyet grundigt undersøgt for eventuelle skader. Ikke mindst dæk og motorens turbineblade bliver nøje inspiceret. Hele testholdet evaluerer desuden landingen på den video, som folkene på jorden har optaget. Alle er enige om, at det er sikkert at fortsætte forsøget.

Efter yderligere tre landinger fandt testholdet frem til, at motorbremsen skulle gå i tomgang indtil, flyet har en hastighed af 110 km/t.

- Ved kun at have motorbremsen aktiveret i tomgang, undgik vi at få støv og grus ind i motoren, men sikrede at systemet hurtigt var klar til brug, hvis en uventet situation skulle opstå. Efter fire starter og landinger uden komplikationer havde vi bevist, at udstyret til beskyttelse mod grus fungerede efter hensigten, og at vi kan beflyve Station Nord forsvarligt, siger Ole Ramsby, der efter hjemkomsten fra Grønland er gået i gang med at udfærdige en fast procedure for, hvordan piloter skal lande Challenger på en grusbane. □

AFDØDE MINDET PÅ FLYVEVÅBNETS FØDSELSDAG

AF ARNE BACH NIELSEN

I 2000 blev Viborg Domkirke tilknyttet Flyvevåbnet, således Flyvevåbnets officielle gudstjenester bliver holdt dér. På Flyvevåbnets 50-årsdag blev mindesmærket ved domkirken afsløret af HKH Kronprinsen.

Flyvevåbnet fyldte 1. oktober 53 år. Siden 2000 er der på dagen blevet nedlagt en krans ved Viborg Domkirke til ære for de, der mistede livet i Flyvevåbnets tjeneste.

Flyverpræst Christian Jensen talte om sorgen og savnet hos familien og kollegerne. Efter en kort bøn lagde to værnepligtige kransen ved den mindesmærket, der bærer indskriften:

MEDENS VI MED TROFAST SIND
SÆTTER AL VOR GERNING IND.
TIL MINDE OM JER DER SATTE LIVET TIL
I FLYVEVÅBNETS TJENESTE.

KIRKEN SAMLER SOLDATERNE

AF ARNE BACH NIELSEN

- Kan man være kristen og samtidig smide med bomber? Ja, det kan man, sagde feltpræsten og fortsatte - Når først man har vendt begge kinder til, og det onde tager over i den grad, kan det blive nødvendigt at fjerne det.

Feltpræst Kaj Ross-Hansen gjorde i sin prædiken etisk status over den indsats, Flyvevåbnets soldater har leveret gennem det sidste års tid. Han mener, der er brug for, soldaterne samles og får nogle budskaber i fællesskab.

- Soldaterne kommer her ofte, selv om de sjældent eller aldrig kommer i kirken derhjemme, siger Kaj Ross-Hansen.

Han mener, at gudstjenesterne er med til at øge fællesskabet. Higen efter fællesskab er mere udbredt, når folk er hjemmefra.

- Jeg går af og til i kirke derhjemme, siger Kristian Pedersen, der er civil telegrafist. - Men jeg kommer blandt andet her, fordi Kaj er god at snakke med om alt. Og så kan jeg godt lide hans korte og klare prædiker.

Premierløjtnant Henrik Lyse Hansen kommer kun i kirken derhjemme til jul, brylluper og så videre.

- Men her har jeg været til gudstjeneste hver eneste søndag - undtagen en enkelt, siger han. - Jeg tænker ikke så meget over det; det er nærmest blevet et ritual. Det er fællesskabet, der trækker.

Under gudstjenesten måtte feltpræsten flere gange ...(jet-støj)... holde pause, når jagerflyene tog af sted med buldrende efterbrændere.

Feltpræsten holdt søndag den 21. september sin sidste prædiken. En snes danske soldater var samlet om gudstjenesten i det lille kirketelt på Manas-basen.

Traditionen tro sluttedes der af med kirkekaffe og lagkage. Der blev hyggesnakket i krogene, og feltpræstens ord under gudstjenesten blev vendt under uformelle former. □

PRÆSTEN DER FLØJ KAMPFLY

AF ARNE BACH NIELSEN

- Jeg har altid vidst lige fra folkeskolen, at jeg ville være præst. Alligevel søgte jeg ind som pilot i Flyvevåbnet - og blev det. Sådan fortæller Kaj Ross-Hansen, der gjorde tjeneste fra midten af august til udgangen af september som flyverpræst på Manas-basen. På spørgsmålet om hvorfor han ikke begyndte på teologistudiet, da han fik studenterhuen, svarer han, at han siden drengeårene har haft en ubændig trang til at flyve.Han husker endnu den eufori, han havde i kroppen, da han i 1960 slap gennem nåleøjet til optagelsen på Flyveskolen i Avnø. Han kom senere til at flyve blandt andet altvejrs-jageren F 86 D.

Men selv om han kom ind på Flyveskolen, havde Kaj Ross-Hansen målrettet taget den klassiske sproglige studentereksamen - han ville læse teologi, når tiden var inde.

FLØJ OG STUDEREDE SIDE OM SIDE

Da kontrakten med Flyvevåbnet udløb i 1966 kastede Kaj Ross-Hansen sig endelig over teologien. Samtidigt tegnede han kontrakt som reserveofficer med speciale som Forward Air Controller. Men i 1969 kløede flyvefingeren igen, og denne gang var det lysten til at flyve helikopter, der var drivkraften bag hans beslutning. Også denne gang opnåede han, hvad han ville. Han kom straks til Eskadrille 722 i Værløse og fløj redningshelikopter. På vagterne fik han tid til også at læse teologi.

- I 1974 skulle der skæres en pilot i eskadrillen, og det blev altså mig, siger præsten uden ærgelse i stemmen. Endelig kunne han fuldføre sin teologiske uddannelse.

Men der skulle penge til. Kaj Ross-Hansen brugte sine flyveevner som civil instruktør ved Århus Luftfart. I sommerferierne 1968-69 fik han sin indkomst ved at sprøjte marker fra luften.

Den 15. juni 1977 blev Kaj Ross-Hansen ordineret og har været præst siden. Siden 1992 har han haft sit embede i Skrydstrup sogn og har gennem mange år været tilknyttet Forsvaret.

VENDER IKKE KINDEN TIL

Præsten lægger ikke fingrene imellem, når han omtaler fjenden. Og over for personellet har han gjort meget for at retfærdiggøre Operation Enduring Freedom:

Flyverpræsten under feltgudstjeneste i Manas. Han er i sit es, når han kan koble biblens ord sammen med den kendte hverdag.

- Jeg har personligt oplevet Sarajevo i granatregn. Det er forbandet, at verden skal være sådan. Men vi skal bekæmpe det onde, hvor det er. Det mener jeg af hele mit hjerte. Det er noget, jeg har snakket med hele personellet om. For det er ikke bare piloterne, der smider bomberne, der har "skyld". Det er os alle, der har andel i denne mission. Og jeg forsøger at fortælle personellet, at der ikke er tale om "skyld". Det er en ond fjende, der skal pacificeres. Vi har gjort det klart for fjenden, at hvis han overskrider nogle grænser, bliver han stoppet. Vi kæmper med åbent visir og lægger os ikke i bagholdsangreb.

KOM TIL MANAS PÅ OVERTID

Egentlig skulle Kaj Ross-Hansen gå, da han blev 60. Han ved egentlig ikke hvordan det gik til, men han fik lov at blive til udgangen af den måned, han fylder 62.

- Jeg er umådelig glad for denne tur. Det bliver min sortie, siger han og lægger stolt tryk på ordet sortie. - Jeg vil se på turen med udelt begejstring resten af livet. Det er så spændende herude. □

Kaj Ross-Hansen er født i 1942 i Haderslev. Han er gift, har fire børn og et barnebarn. Hans fritids interesser spænder over: Teologi, Flyvning (er aktiv fritidspilot), Rejser (til historiske steder), Biavl og Jagt

1960	Optaget på Flyveskolen
1961	Flyveskole i Canada
1962	I trainingsflighten på Flyvestation Aalborg
1963-1966	Jagerpilot i Eskadrille 728 på Flyvestation Skrydstrup
1966-1969	Teologi på Århus Universitet
1969-1974	Helikopterpilot i Eskadrille 722 på Flyvestation Værløse
1974-1977	Teologi på Århus Universitet
1977-	Sognepræst
1984	Sømandspræst i New York
1987	Feltpræst på Cypern
1994	Feltpræst i Sarajevo
2003	Flyverpræst i Manas

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000182686