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.2 FEBRUAR 2004

FØRST PÅ FREMTIDENS NETVÆRK

SLUT MED VÆRLØSE SOM OPERATIV FLYVESTATION

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

REDAKTØR 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
Printdivision

OPLAG: 9.600

FORSIDEBILLEDE
Foto: Eskil Nielsen-Ferreira, Flyvevåbnets Fototjeneste

Et af Eskadrille 721's Challenger-fly parkeret på Flyvestation Værløse, der endnu kan kaldes hjembasen. Men fra 1. april er residensen flyttet til Flyvestation Aalborg.

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	Turbulent punktum for epoke i Værløse
04	Først på fremtidens netværk
06	Link-16 i luften for første gang
08	Slut med Værløse som operativ flyvestation
10	Vejledning fører til nyt job
11	Prioriterer familiens tryghed og siger op
12	Usikkerheden ulmer
12	Afskediget knokler for de ansatte
13	Forandringens vinde blæser med kulingstyrke
14	Det er ikke så ringe endda
15	Eskadrille 722 er landet på heden
16	Pilotens sladrehank sidder i en bunker
17	Danmarks rekord i at dirigere fly
18	F-16 fejrer 30 år i den absolutte superliga
20	Dansk formationsleder i amerikansk flyshow
22	Kassen skal stemme ved udgangen af 2004
23	Batmobilen drøner fremtiden i møde
24	Fokus på værdierne
26	Helikoptervedligeholdelse i udbud
28	Konkurrence
28	Pause for værnepligtige i Flyvevåbnet
29	Flyvevåbnets Soldaterforening – Dialog mellem for- og nutid
30	Materiellets mand

TURBULENT PUNKTUM FOR EPOKE I VÆRLØSE

At ændre en aktiv og fuld operativ flyvestation til en lille enhed med begrænsede opgaver, kræver selvsagt omkostninger – på det menneskelige, arbejdsmæssige og økonomiske plan. Tvivlen ligger ikke i, at det er vores opgave at føre politikernes beslutninger ud i livet, men snarere i hvordan.

Der er blevet gjort meget for at afbøde virkningerne hos den enkelte. Mange er berørt af denne ændring, som skal være på plads 1. april i år. Personelforvalterne har arbejdet på højtryk for at genplacere Værløse-folk i andre stillinger i Flyvevåbnet. Personale- og servicekontoret på Flyvestation Værløse har bakket op med jobansøgninger og vejledninger til kompetencegivende kurser og dermed hjulpet mange af de afskedigede frem til et nyt job uden for hegnet. Der har været besigtigelsesture til Jylland for den ansatte og familien. Det er tiltag, der alt i alt skulle gøre fremtiden lettere og mere forudsigelig for de berørte.

Men selv om der bliver gjort meget, kan man aldrig sige, at tingene er gjort godt nok. Det kan altid gøres bedre. Nu bliver dét at gennemføre sådanne store forandringer aldrig rutine – heldigvis. Sådanne processer er oftest uden facitliste, og der må undertiden handles per konduite. Flytningen frustrerer naturligt nok mange, der står i vadestedet. Skal de rykke familien op med rode, sige op med efterfølgende usikker økonomi, belaste familielivet ved at pendle eller føre andre markante reformer i deres hverdag ud i livet? Valget er svært.

Omkring 80 procent af Flyvestation Værløses ansattes fremtidige stillinger var allerede på plads i december 2001. En del af den nuværende usikkerhed går på den endelige struktur for de nye helikoptere EH-101 og transportfly C-130J, der holder deres indtog i Flyvevåbnet i år. Challenger-flyet bliver endvidere færdigmodificeret, og der vil naturligvis også ske ændringer her.

Det er positivt at se den professionalisme, loyalitet og energi, den enkelte medarbejder lægger for dagen, midt i en for de fleste meget turbulent tid. Der bliver arbejdet ekstra meget, for operationerne og det daglige arbejde skal køre videre, sideløbende med der pakkes. Opgaverne bliver udført. Det er et led i vores kultur. Der sættes en ære i, at tingene hænger sammen. Det er det, der kendetegner et godt flyvevåben og en god arbejdsplads.

For personel, der bærer denne specielle flyvevåbenkultur med sig, ligger der en hverdag, der bliver god, indholdsrig og fuld af udfordringer. □

FØRST PÅ FREMTIDENS NETVÆRK

AF MICHALA PAULLI

MED INSTALLATIONEN AF KOMMUNIKATIONSSYSTEMET LINK 16 PÅ TO F16-FLY HAR FLYVEVÅBNET SOM DE FØRSTE I DET DANSKE FORSVAR TAGET HUL PÅ FREMTIDENS INTERNATIONALE MILITÆRSAMARBEJDE – OGSÅ KALDET NETWORK CENTRIC WARFARE. ELLER PÅ DANSK: NETVÆRKBASEREDE OPERATIONER.

På Flyvestation Aalborg står to Eskadrille 726-fly, der netop er blevet udstyret med et helt unikt kommunikationssystem. Umiddelbart ligner de to helt almindelige F16-jagere, men de kan rent faktisk noget, ingen andre enheder i dansk forsvar kan endnu. En speciel boks med avanceret radioudstyr gør flyene i stand til at indgå direkte i det internationale Network Centric Warfare-samarbejde (NCW), der er baseret på netværk og vidensdeling. Systemet, som de to fly har fået monteret, kaldes Link-16 og er en forudsætning for at deltage i NCW. Og dermed har Flyvevåbnet lagt sig i spidsen hvad angår at kunne deltage i fremtidens internationale netværksbaserede operationer.

- Flyvevåbnet er på det her område teknologisk foran resten af Forsvaret. Da det blev besluttet i Forsvaret, at Danmark skal kunne deltage i NCW-operationer, bestemte vi i Flyvevåbnet, at vi ville satse på at få installeret Link 16 i vores F16-fly. Fordi vi mener, det er nødvendigt for at være en troværdig bidragsyder i fremtidige internationale operationer, siger chef for F16-sektionen i Flyvematerielkommandoen, Kai E. Poulsen.

ET SAMLET LUFTBILLEDE

Kort fortalt handler NCW om at udnytte teknologiens muligheder for hurtigt at indsamle, behandle og dele store mængder information i et stærkt og fleksibelt netværk. Idéen er således at fly, skibe, kampvogne og alle øvrige enheder i en given operation uanset nationalitet, er koblet op på samme netværk og dermed deler den samme viden. Som for eksempel de præcise koordinater på, hvor et fjendtligt fly er, eller nøjagtig hvilken position fjendens kampvogne befinder sig på.

- Den informationsteknologiske udvikling i dag gør, at vi kan flytte store mængder data hurtigt og effektivt. Og det er præcis det, man udnytter i NCW. Tanken er, at alle enheder i en operation deler samme viden. Jo mere præcis information du har om dine fjender – for eksempel position og identifikation – jo mere effektivt og præcist kan du bekæmpe dem, fortæller Kai E. Poulsen.

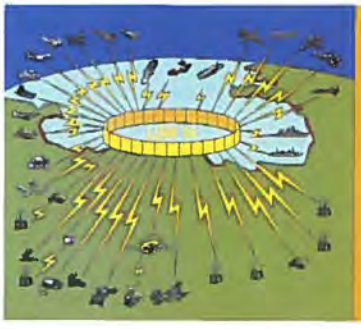
INTERNATIONALE TRÆNINGSFORLØB

De to F16-frontløbere fra Aalborg skal deltage i to såkaldte OT&E – Operation Test & Evaluation sammen med F16-fly fra henholdsvis Norge, Holland, Belgien og USA. Her vil man med mange aktører på land, til vands og i luften teste selve netværket og samarbejdet mellem enhederne. I marts foregår det i Norge nær Trondhiem og i august i Nevada, USA. Her bliver det en større affære med deltagelse af amerikanske AWACS og F15.

BOKS MED MULIGHEDER

For at et fly, en kampvogn, et skib eller en anden enhed kan blive en del af NCW-systemet kræver det en såkaldt MIDS-boks med radioudstyr, der kan opfange, håndtere og sende data til og fra alle enheder i netværket. Boksen er i princippet den samme, hvad enten det drejer sig om et fly, et skib eller en kampvogn. En pilot i et fly og en kaptajn på et skib har ikke nødvendigvis behov for de samme informationer, selvom alle informationerne i princippet er tilgængelige i hver eneste boks. Derfor sætter man på forhånd systemet op efter behov, så det passer til den pågældende enhed. I dette tilfælde et F16-fly.

Med boksen monteret og tændt har piloten adgang til det fælles netværk. Hvad han tidligere kun kunne høre i sit headset og enten måtte skrive ned eller prøve at danne sig et oversigtsbil-



Link-16-systemet fungerer på den måde, at boksene i de enkelte enheder kommunikerer med hinanden. I løbet af en given periode skiftevis modtager og sender den enkelte boks data til de øvrige på netværket. På den måde minimeres forsinkelsen, og alle er automatisk helt up to date med situationen. Det er den samme boks, der installeres i alle enheder, og som det fremgår af illustrationen kan så at sige alle typer enheder være med.

"Når informationerne lynhurtigt kan sendes til den anden side af Jorden, er det ikke længere nødvendigt at have det operative hovedkvarter liggende tæt på kampområdet. Det gør det faktisk billigere at føre krig," siger chef for F16-sektionen i FMK, Kai E. Poulsen.

LINK-16 OG SIKKERHEDEN

Selvom man under en operation gerne vil dele informationer indbyrdes, er man selvfølgelig ikke interesserede i at dele dem med fjenden. Men ifølge chef for F16-sektionen i Flyvematerielkommandoen Kai E. Poulsen er det heller ikke en risiko med denne type netværk:

"FOR DET FØRSTE ER AL INFORMATIONEN KRYPTERET MED KODER, DER SKIFTER HVER DAG. OG FOR DET ANDET BESTÅR NETVÆRKET AF MANGE FORBINDELSER ELLER KANALER I FORSKELLIGE NIVEAUER. SKULLE DET LYKKES NOGEN AT FORSTYRRE NETTET MED EN FORM FOR STØJSENDERANLÆG, ELLER BLIVER NETTET PÅ ANDEN MÅDE ANGREBET, SÅ KAN MAN ALTSÅ AFSKÆRE EN ENKELT KANAL ELLER ET ENKELT NIVEAU OG DERMED BEGRÆNSE SKADERNE."

lede af inde i hovedet, får han nu alt sammen serveret direkte på en skærm i cockpittet. Eller på indersiden af visiret i de sidste nye hjelme med indbygget skærm. Han har således ikke alene overblik over det, der ligger inden for hans eget syns- eller radarfelt – han kan også se det, de andre deltagere i operationen kan se. En sådan ekstra viden giver flere fordele. For det første er den enkelte pilot ikke så afhængig af, at ligge meget tæt på de andre fly i formationen. For det andet giver det samlet bedre mulighed for at sætte ind med overraskelsesangreb: Den der angriber kan 'se' fjendens nøjagtige position uden selv at være synlig for fjenden. På den måde kan man også mindske tab i egne rækker. Og for det tredje fortæller systemet piloten, hvem der er ven, og hvem der er fjende.

Og i følge Kai E. Poulsen er det ikke kun ude i kampområdet, at Link-16 og NCW giver fordele:

- Tag for eksempel Irak-krigen. Med NCW ville det ikke have været nødvendigt at have nær så meget mandskab og nær så meget materiel udstationeret. Når informationerne lynhurtigt kan sendes til den anden side af Jorden, er det ikke længere nødvendigt at have det operative hovedkvarter liggende tæt på kampområdet. Det gør det faktisk billigere at føre krig, siger han.

I NATOS TJENESTE

NCW er et internationalt samarbejde primært i NATO-regi, og målet for det fremtidige militære samarbejde i alliancen er, at alle skal deltage i NCW. Det gælder også Danmark, hvor alle værn i

fortsættes på side 6

Når alle enhederne i en operation – for eksempel fly, skibe og hovedkvarteret på jorden – har fået installeret NCW-systemet, kan de koble sig op på det samme netværk og dermed nemt og hurtigt dele informationer. Som for eksempel de præcise koordinater på fjenden eller et radarbillede over et specifikt område.

Fortsat fra side 5 ...

det danske forsvar på sigt skal integrere NCW-systemerne i de enheder, der fremover skal kunne deltage i NATO-operationer.

Det er nødvendigt, at alle, der vil indgå i fremtidige fælles operationer, sørger for at få integreret NCW. I Sverige for eksempel har man allerede en plan for gennemførelsen, og her i Danmark er vi i også i fuld gang med en planlægningsfase inden for Forsvaret. Integrationen kræver, at vi indkøber det avancerede kom-

Med Link-16 går piloten fra en synsvinkel på 60° til et meget større luftbillede på skærmen i cockpittet. Hvor han tidligere kun fik data fra sin egen radar ind på skærmen, får han nu også automatisk præsenteret data fra de andre enheder. Det er med andre ord blevet svært for fjenden at gemme sig.

munikationsudstyr, og indkøbene indgår i vores oplæg til det kommende forsvarsforlig. Processen løber således i to faser: Indkøb og integration.

Efter planen skal foreløbig 38 af Flyvevåbnets F16-fly have installeret Link-16 i forbindelse med M3-opdateringerne. Kit med alt nødvendigt udstyr til en omgang Link-16-installation hentes fra USA hjem til Hovedværksted Aalborg, hvor systemet installeres. Kittet til næste fly ankommer i maj/juli, og det tager cirka 4 måneder sammen med øvrige ændringer at montere Link-16. □

LINK-16 I LUFTEN FOR FØRSTE GANG

AF MICHALA PAULLI

TIRSDAG DEN 20. JANUAR KL. 15.00 LETTEDE TESTPILOT CASPER B. NIELSEN ALIAS PEL FRA FLYVESTATION AALBORG MED ET HELT SPECIELT F16 FLY. FLYET ER DET ENE AF DE TO F16-JAGERE, DER SOM DE FØRSTE ENHEDER I FORSVARET ER BLEVET UDSTYRET MED KOMMUNIKATIONSSYSTEMET LINK-16.

Det tog ikke meget mere end en god halv time, men det var vigtige minutter for Flyvevåbnet. Da testpilot Casper B. Nielsen, der lyder pilotnavnet PEL, sammen med makkeren HOF gik på vingerne en råkold tirsdag eftermiddag i januar, var det i en ikke helt almindelig F16. Flyet havde lige forladt Hovedværksted Aalborg efter en veloverstået M3-opdatering og efterfølgende installation af Link-16. Link16 er et avanceret kommunikationssystem, der gør flyet i stand til at indgå i fremtidige internationale netværksbaserede krigsoperationer (NCW – Network Centric Warfare), hvor alle enheder lige fra skibe til kampvogne og fly er koblet op på samme net og hele tiden har adgang til hinandens viden.

- Det var en helt fantastisk fornemmelse endelig at prøve det her i virkeligheden. Alene det, at det virker efter, at vi har arbejdet på det i så mange år. Jeg har selvfølgelig mange gange prøvet systemet af i simulatoren på fabrikken, men det her er trods alt noget andet, siger testpilot Casper B. Nielsen, der til daglig lyder pilotnavnet PEL.

LINK-16 EN FORUDSÆTNING

PEL har efterhånden igennem et par år deltaget i arbejdet med at udvikle og teste Link-16-systemet, som kort fortalt består af en indbygget boks med et kommunikationssystem, der sætter flyet i stand til at dele informationer som for eksempel en fjendes koordinater eller et radarbillede med alle andre enheder i et stort netværk. Man ser så at sige det, alle de andre ser og praktisk talt samtidigt. Link-16 er intet mindre end en forudsætning for at deltage i internationale operationer, der baserer sig på NCW, og det er planen, at alle danske værn skal installere Link-16 i de forskellige enheder. Med de to F16 i Aalborg danner Flyvevåbnet altså fortroppen.

ET SYSTEM MED STORE FORDELE

Den forbedrede kommunikation, der følger med Link-16 og NCW forandrer grundlæggende vilkårene for moderne krigsførelse, men systemerne udgør også en mindre revolution for en F16-pilot i sit cockpit.

35-årige Casper B. Nielsen (t.h.) med pilotnavnet PEL har været testpilot siden 2000. Han har været med til at udvikle og teste Link-16, som han her netop har været ude at teste for første gang sammen med makkeren L. Hoffmann.

Med Link-16 modtager piloten langt flere oplysninger end tidligere, og i stedet for kun at høre dem via hovedtelefoner i hjelmen, får han dem overskueligt præsenteret på skærmen til venstre i cockpittet. Oplysningerne kommer fra de andre enheder i netværket, og piloten ser på den måde også det, de andre ser.

- Uden Link-16 har man kun sin egen radar, det man selv kan se og de informationer, man modtager via hovedtelefonerne i hjelmen. Det betyder, at du enten må skrive ned undervejs eller danne dig et overblik inde i hovedet. Og det er faktisk noget af det sværeste ved at lære at flyve – at lære at kombinere de informationer, du hører, og skabe de rigtige billeder inde i hovedet. Det behøver man ikke længere bekymre sig om, for med Link-16 får du billederne serveret direkte på skærmen foran dig. Du har lige pludselig en form for et Gods Eye-billede, og det er en kæmpe fordel, siger PEL.

Link-16 giver en række kontante fordele, når F16-flyet er på mission i samarbejde med andre.

- Vi flyver altid i formation, men tidligere var det nødvendigt hele tiden at kunne se hinanden. Nu kan vi operere med større afstand mellem os. Og det giver en frihed i operationerne, forklarer testpiloten og fortsætter:

- Det nye kommunikationssystem kan også kende forskel på ven og fjende. Piloten kan hele tiden på skærmen følge alle, der befinder sig i nærheden af ham, og dukker der nogen op der ikke er med i netværket, får de automatisk en anden farve på skærmen. Det giver overblik og mindsker dermed risikoen for, at man bliver ubehageligt overrasket af fjenden men også for, at man kommer til at ramme en af sine egne.

DER SKAL TO TIL TANGO

Når man nu er de eneste, der har fået installeret Link-16, er der ikke mulighed for virkelig at teste systemet igennem. Det ville i sagens natur kræve, at man havde mindst et par andre Link-16-enheder at lege med. Så Casper B. Nielsen måtte på tirsdagens flyvetur nøjes at med afprøve, om alle installationer fungerede, om boksen kunne sende og modtage signaler som ønsket. Dagens konklusion blev, at teknikerne på Hovedværksted Aalborg har gjort deres arbejde godt gennem det sidste halve år: Link-16 fungerede upåklageligt.

- Det var en helt fantastisk fornemmelse endelig at prøve Link-16 i virkeligheden, siger PEL. □

SLUT MED VÆRLØSE SOM OPERATIV FLYVESTATION

AF ARNE BACH NIELSEN

"Flyvestation Værløse lukker" er en replik, der er hørt tusindvis af gange – ikke mindst på det seneste. Udsagnet er nu ikke rigtigt. Men når flyvestationen 1. april er reduceret med cirka 90 procent til ned omkring 80 mand, kan det sagtens føles sådan. Fra operativ flyvestation overgår Værløse til AFIS Værløse. AFIS er en forkortelse af Aerodrome Flight Information Service og er altså en service, der informerer luftfartøjerne om flyvemæssige forhold, når der startes og landes på en flyveplads.

Det vil sige, der også i fremtiden flyves til og fra Værløse – men i væsentlig mindre omfang. Allerede den 7. januar flyttede redningseskadrillen, Eskadrille 722, sammen med Søværnets Helikoptertjeneste sine helikoptere til Karup. Dertil skal lægges, at den 1. april rømmes transporteskadrillens, Eskadrille 721's, faciliteter i Værløse, hvor den flytter til Flyvestation Aalborg.

Der vil stadig være stationeret en redningshelikopter fra Eskadrille 722 på flyvestationen, således at Sjælland og Østersøområdet stadig er dækket af det danske redningsberedskab.

Flyvestation Værløse vil forblive operativ frem til, at transporteskadrillen, Eskadrille 721, flyttes den 1. april i år.

80 BLIVER TILBAGE

Flyvestationen har hidtil beskæftiget en stor organisation, der støtter de flyvende enheder med blandt andet vedligeholdelse af fly, udstyr, bygninger og meget andet.

Uddrag af Forsvarsministeriets pressemeddelelse af 16. juni 2000:

"FLYVESTATION VÆRLØSE NEDLÆGGES SOM OPERATIV FLYVESTATION. PARTIERNE BAG FORSVARSFORLIGET HAR BESLUTTET AT GENNEMFØRE PROJEKTET VEDRØRENDE NEDLÆGGELSE AF FLYVESTATION VÆRLØSE SOM OPERATIV FLYVESTATION SOM OPRINDELIGT PLANLAGT."

Flyvestationens ansatte har haft og har fortsat særdeles travlt. Foruden at holde det daglige arbejde gående skal også der pakkes. Det kræver også en stor indsats at indhente overblik over, hvad der skal pakkes og hvornår. Det er klart, at når der køres operativt til det sidste, kan værktøj og reservedele ikke bare pakkes ned. Det samme gælder for hele det adminstrative instrument.

I runde tal er 240 stillingsnormer flyttet til Karup, 220 normer flytter med Eskadrille 721 til Aalborg, 130 ud af 170 civile medar-

Efter 1. april er det som gæst C-130 Hercules flyet optræder i Værløse.

Det er begrænset, hvor mange gange Challenger-flyet fremover bliver tanket på den sjællandske flyvestation.

Der vil stadig blive ydet service til flyene fra tårnet i Værløse. Men ikke af René Vittrup. Han er afskediget, men forsøger at få sit militære flyvelederbevis konverteret til et civilt.

bejdere er blevet fyret, og endelig bliver 80 medarbejdere tilbage for at drive AFIS Værløse.

BUKET AF OPGAVER

Eskadrille 721's og 722's aktiviteter har været flyvestationens kerneproduktion.

Udover kerneproduktionen har Flyvestation Værløse løst en række andre opgaver, som ofte skyldes den geografiske placering ved landets hovedstad. Her kan eksempelvis nævnes støtte ved statsbesøg, støtte til politiet i såvel daglig træning som ved topmøder, orienteringer om Flyvevåbnet for presse og organisationer, kulisse for danske film – opgaverne er mangeartede og ikke altid forudsigelige.

Det er hensigten, at den kommende AFIS Værløse skal etableres omkring flyfeltet, hvilket medfører at nord-lejren kan afhændes. Resultatet bliver, at "Lejren ved Værløse" efter knapt 100 år som militært område, igen kan overgå til det civile samfund.

Hvad der skal ske med dette historiske og skønne område er i skrivende stund uvist, men der er stor politisk interesse for området.

LIVET GÅR VIDERE

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at tonen hos mange af medarbejderne på Flyvestation Værløse de seneste mange måneder har været præget af mismod. Det at Flyvestation Værløse nedlægges som operativ flyvestation, er en kolbøtte i de berørtes hverdag. På de følgende sider vises der eksempler på, hvordan et udsnit af medarbejdere har tacklet deres nye situation. □

Uddrag af Forsvarsministeriets pressemeddelelse af 16. juni 2000:

"BESLUTNINGEN BETYDER AT:

- ESKADRILLE 721 (TRANSPORT- OG INSPEKTIONSFLY) FLYTTES FRA VÆRLØSE TIL FLYVESTATION AALBORG.
- ESKADRILLE 722 (REDNINGSHELIKOPTERE) OG SØVÆRNETS FLYVETJENESTE FLYTTES FRA VÆRLØSE TIL FLYVESTATION KARUP.

NEDLÆGGELSEN ER EN DEL AF FORSVARSFORLIGET FOR PERIODEN 2000-2004, SOM BLEV INDGÅET SIDSTE ÅR... NÅR NEDLÆGGELSEN ER GENNEMFØRT FULDT UD, RESULTERER DET I EN ÅRLIG DRIFTSBESPARELSE PÅ OMKRING 115 MILLIONER KRONER (I 1999-PRISER)."

VEJLEDNING FØRER TIL NYT JOB

AF ARNE BACH NIELSEN

- Jeg møder folk, der på grund af flyvestationens omlægning er bitre og meget kede af det ved første samtale, siger Flemming Rydahl, der er job- og uddannelsesvejleder. Han har kontrakt med Flyvestation Værløse for at afbøde konsekvenserne for de afskedigede.

- Om jeg har tid. Du kommer bare, siger Flemming Rydahl og er klar til at hjælpe en ansat videre.

Plakaten, der hænger rundt omkring på flyvestationen, har sin virkning, når man tager antallet af besøg på Personale- og Servicekontoret i betragtning.

Hans kontor i bygning 15 er flittigt besøgt af personel, der ønsker råd og vejledning til at finde et nyt job.

- Der er folk, der kommer med en ønskeseddel og gerne vil have drømmejobbet. Trylle kan jeg jo ikke, så jeg må af og til starte med at dæmpe forventningerne hos vedkommende, understreger Flemming Rydahl.

- Vi hjælper med jobansøgninger og rådgiver omkring AMU-kurser, der giver kompetence. Vi har erfaring for, at kompetence giver job både i det private og det offentlige, siger Flemming Rydahl. Der er afsat en sum penge til kurser for de, der bliver afskediget ved udgangen af december 2003 og marts 2004.

Lidt længere nede af gangen findes en netcafé, hvor folk kan søge job og indlægge deres cv på internettet.

Der kommer også folk ind, der beder om hjælp til at søge job, selv om de ikke er fyrede, men fordi de er usikre på næste forsvarsforlig, siger Flemming Rydahl.

Allerede nu er der mange, der har fået job på det private arbejdsmarked. Mange er gået i gang med efteruddannelse, der giver et kompetenceløft

- Målet er, at vi har en afklaring for 90 procent af de ansatte, når flyvestationen lukker som operativ station, siger Flemming Rydahl og uddyber:

- Ved afklaring forstås, at vedkommende har fået andet job i Forsvaret, har fået job uden for flyvestationen, er gået på pension eller ikke ønsker hjælp. I december var der en afklaringsprocent på 92. □

PRIORITERER FAMILIENS TRYGHED OG SIGER OP

AF ARNE BACH NIELSEN

- Jeg har bidt i det sure æble og siger op, siger Thomas Rydahl, der sidder i lufttransporttjenesten på Flyvestation Værløse. Han er ellers tilbudt et job i Karup inden for raketoperation.

- Jeg kan kende et Hawk-missil, når jeg ser et, og det er vist dét, griner den 34-årige oversergent.

der ligger ham lige for. Han har været assisterende sikkerhedsofficer på flyvestationen gennem de sidste fire år, har masser af sikkerhedsuddannelse og kurser i bevogtningstjenesten, ligesom han har været faglærer på sergentskolen. I december var det blevet til et par jobsamtaler i det civile.

Thomas Rydahls tætte bånd til Flyvevåbnets transportflyvninger slutter den 1. april.

Raket-jobbet finder han i orden men erkender, at hans geografiske mobilitet kan ligge på et lille sted. Konen har et godt job som ejendomsmægler, og hendes løn er naturligvis uundværlig for det fælles hjem i Ringsted.

- Jeg ville gerne have været med Eskadrille 721 til Aalborg, men det vil slet ikke kunne hænge sammen privat. Jeg ville have dårlig samvittighed over for familien, hvis jeg skulle væk 4-5 dage om ugen, siger Thomas Rydahl.

VIL BRUGE SINE MILITÆRE ERFARINGER

Det er derfor en enten-eller-beslutning for Thomas Rydahl, men han har ikke fortrudt.

- Jeg har selv været negativ, og det kom som et chok, da det blev besluttet, at Flyvestation Værløse skulle lukke som operativ station. Jeg har trods alt båret uniformen i 15 år, så det er et spring ud på halvdybt vand. Men i dag ser jeg mit kommende civile liv som en udfordring, siger Thomas Rydahl.

Han er gået i gang med at søge nyt job. En stilling som sikkerhedsleder eller lignende i det civile erhvervsliv er noget af det,

KAN LI' FLEKSIBELT ARBEJDE

Thomas Rydahl er fleksibel, når det drejer sig om arbejdstider. En egenskab han har oparbejdet gennem de sidste to år, hvor han har ageret blæksprutte i lufttransporttjenesten. Han er vant til, at tingene skal hænge sammen. Hver gang transportflyene skal til udlandet, ligger der som regel mange timers forberedelse for Thomas Rydahl. Han sørger blandt andet for, at flyveprogrammet kan gennemføres, når det sammenholdes med flyenes eftersynsterminer. Der skal være besætninger til flyene, der skal bestilles hoteller, indhentes diplomatiske klareringer og alverdens småting, som ikke har noget med den egentlige flyvning at gøre. Det betyder, at han ikke sidder i et 8-16 job. At blive hevet ud af sengen klokken to om natten for at forberede en medical evacuation har han også prøvet.

- Jeg finder det charmerende at arbejde på denne måde, og jeg håber, at min fleksibilitet på det område kan komme mig til gode i det civile, siger den snart tidligere oversergent. □

USIKKERHEDEN ULMER

AF ARNE BACH NIELSEN

Brandstationen på Flyvestation Værløse lukker også, trods det at der stadig vil blive fløjet derfra. Men redningshelikopteren kræver ikke brandberedskab, og det samme gælder for færgeflyvninger til og fra hovedværkstedet. Der vil blive indkaldt brandfolk andre steder fra, hvis en flyvning kræver brandberedskab. Der bliver to mand tilbage til at vedligeholde køretøjerne.

- Vi andre bliver spredt for alle vinde, siger flyverspecialist Henning Hilstrand.

Men han og to kolleger får lov at blive i Værløse. De overgår til bevogtningen. Som 50-årig er Henning Hilstrand for gammel til jobbet som brandmand i Kastrup Lufthavn, og det er det samme billede for Københavns Brandvæsen, og uanset erfaring dispenseres der ikke. Men flere af hans kolleger fortsætter som brandmænd på jyske flyvestationer.

- Hvis jeg skulle på den anden side af Storebælt, skulle konen også flytte. Med alt det bøvl det giver. At pendle er ikke mig, for det vil køre familien i smadder, siger Henning Hilstrand.

Gennem 28 år har Henning Hilstrand ydet sit bidrag til flyvesikkerheden ved holde klar til øjeblikkelig indsats, når flyene letter og lander.

- Det har stået klart i fire år, at Flyvestation Værløse skal lukke som operativ station, men jeg synes ikke, det er godt nok, at vi først et halvt år inden lukningen får at vide, hvor vi skal hen, siger Henning Hilstrand roligt.

Selv om han er sikret job nu, er han usikker på fremtiden. Ingen ved, hvad det næste forsvarsforlig byder på af nedskæringer.

- Jeg kan ikke vide, hvor jeg er om eksempelvis to år, siger den snart forhenværende brandmand. □

AFSKEDIGET KNOKLER FOR DE ANSATTE

AF ARNE BACH NIELSEN

Karina Petersen forlader sin stilling på rejsekontoret på Flyvestation Værløse den 1. april. Hun er sagt op. Hun var igennem samme tur for tre år siden, da hun blev ramt af nedskæringer i Forsvarets Bygningstjeneste.

- Jeg er ked af, at Værløse lukker. Det er en rigtig god arbejdsplads, siger den 38-årige overassistent. Og hun ved, hvad hun taler om. Hun agerer rejsebureau for flyvestationens ansatte og har en stor kontaktflade i kraft af sit job.

Karina Petersen har prøvet lidt af hvert. Hun har haft kontorjob i bilbranchen, passet børn, stået på fabrik og vikarieret på kontor.

I tre år har Karina Petersen styret Flyvestation Værløses rejsevirksomhed fra bygning 7. Hvad hendes nye arbejdsplads hedder, vidste hun ikke i december.

- Jobbet her er meget anderledes, hvor jeg bruger meget tid på at booke fly og hoteller. Jeg kan godt li', der er gang i den, fortæller Karina Petersen, hvis kontor er prydet med plakater udefra, ikke mindst fra Grønland.

Der er ikke så mange af Flyvestation Værløses egne folk, der kommer på rejsekontoret mere. Mange har allerede forladt flyvestationen og fået andre stillinger både i Forsvaret og i det civile. Derimod er der mange fra Jylland, der kommer hos Karina Petersen for at få klaret rejseordrer. Mange af jyderne træder i stedet for Værløse-folkene, der er rejst.

- Det betyder, at jeg må knokle til det sidste. Folk skal naturligvis have den service, de fortjener, understreger Karina Petersen.

I december var Karina Petersens fremtid endnu ikke afklaret. Hun søger med lys og lygte inden for en rimelig radius af Jyllinge, hvor hun bor med familien. □

FORANDRINGENS VINDE BLÆSER MED KULINGSTYRKE

AF ARNE BACH NIELSEN

- Jeg modtog Hercules-flyene i 1975, og når jeg flytter med eskadrillen til Aalborg, er det for at aflevere flyene til fabrikken igen, siger oversergent Bo Gerdes, godt nok med et glimt i øjet. Han er dokchef i hangar 46. Han har valgt at arbejde i Aalborg og bo i Slaglslunde. I sin nordjyske fritid skal han bo på en båd i Nibe.

For Bo Gerdes og hans kolleger bliver omvæltningen særlig markant. Udover at hans arbejdsplads flytter den 1. april, bliver Flyvevåbnets nye C-130J Hercules-fly samtidigt overdraget til Eskadrille 721. Allerede i januar er syv mand, en tredjedel af arbejdsstyrken i hangar 46, taget på kursus i USA for at blive uddannet på de nye fly. Når kollegerne efter et halvt år vender hjem, tager syv andre af sted, mens den sidste tredjedel holder de gamle Hercules-fly vedlige, indtil de leveres tilbage til fabrikken. Midt i det hele skal der også pakkes - alt fra skruetrækkere til stilladser og reservedele.

- Jeg ser et særdeles travlt forår foran mig, siger Bo Gerdes.

Allerede i efteråret mærkede flymekanikerne følgerne af, at Forsyningsdepot Værløse drejede nøglen. Nu skulle reservedele til flyene hentes ved hoveddepotet i Skrydstrup Det vil sige, det koster både tid og penge at få stumperne leveret. Hvis det skal gå stærkt bliver et T-17 fly eller en helikopter sendt i luften for at hente delene.

Bo Gerdes startede som flymekaniker på gulvet, siden klarmelder, flymaskinist og nu dokchef. Han finder et 8-16 job trivielt. Han kan godt li', der sker noget. De skiftende arbejdstider gør det muligt at pendle mellem de to landsdele.

- Når flyene skal være klar, skal de være klar. Sådan har det altid været, og det bliver det ved med. Det har tit betydet, jeg har knoklet i døgndrift. Men det er en fed måde at arbejde på, understreger Bo Gerdes. □

Det bliver mere end et par værktøjskasser, der skal pakkes og flyttes.

Bo Gerdes ser frem til de nye Hercules-fly. Eksempelvis tager det en dag at skifte propel på den gamle udgave, mens det kan ordnes på to timer på den nye.

Det bliver et noget andet instrumentpanel end dette, Bo Gerdes skal lære at servicere på den nye Hercules C-130J.

SJÆLLÆNDER SLÅET SIG NED I JYLLAND -

DET ER IKK' SÅ RINGE ENDDA

AF ARNE BACH NIELSEN

- Det var noget af en omvæltning, men til det bedre. Jeg flyttede fra den hektiske storby til det rolige Ikast med manden og vores børn på tre og ni, siger flyverspecialist Pia Becker. Hun og manden solgte andelslejligheden i København og købte et dejligt hus på 254 kvadratmeter i det midtjyske.

Pia Becker ønskede at være på forkant med tilværelsen, så hun havde allerede undersøgt nogle muligheder for et nyt job for cirka et års tid siden. I første omgang blev hun tilbudt et job i henholdsvis Vedbæk og Skalstrup. Hun kunne altså blive på Sjælland, men sagde nej tak. Det var ikke godt nok for hende.

- Begge job på Sjælland medførte, at jeg skulle omskoles til et job i Kontrol- og Luftforsvarsgruppen. Men med min administrative uddannelse og mange års erfaring ville det være synd at spilde min administrative ekspertise, siger Pia Becker beskedent.

Indtil juni 2003 sagsbehandlede hun arbejdstid i hovedkvarteret på Flyvestation Værløse. Det var en midlertidig stilling, hun skulle bestride i to år. Det var meningen, at hun derefter skulle vende tilbage til sit gamle job. I mellemtiden sneg 1. april 2004 sig tættere og tættere på, og Pia Becker blev tilbudt en fast stilling ved Operationsafdelingen på Flyvestation Karup. Hun sagde ja, og hendes ønske om en stilling på afdelingsniveau i det operative felt blev dermed opfyldt.

DEJLIGT GO'DAW FRA NABOERNE

- Min mand var dengang på VUT og vidste, at han på et eller andet tidspunkt skulle til Jylland. Vi håber, at han kan fortsætte med at gøre tjeneste i Jylland, selv om officerer flytter noget rundt, fortæller Pia Becker.

Deres ældste dreng protesterede og frygtede den dag, han skulle sige farvel til sine venner. Her et halvt år efter er han omgivet af nye venner og tager ivrigt del i Ikast's fritidstilbud.

Også på villavejen i Ikast befinder Pia Becker sig godt. Hun bed mærke i, hvordan naboerne kom med blomster, da "københavnerparret" flyttede ind i uld-byen. Det med blomsterne ville vist aldrig være sket i København, selvom de havde et godt nabo-skab, hvor de kom fra, mener hun. Men samtidigt lægger hun ikke skjul på, at det var en blandet fornøjelse at sidde mutters alene med børnene nytårsaften, mens hendes mand var på vagt. Da savnede hun de gamle venner.

Pia Becker mener, at teksten matcher godt med hendes egen oplevelse af modtagelsen i det jyske. Skiltet hænger ved indgangen til hendes arbejdsplads.

- Jeg er med i en kørepulje, som er meget udbredt herovre. Det gør jo også, at man kommer til at kende arbejdskollegaer på en lidt anden måde, end når man kun lige arbejder ved samme enhed, fortæller Pia Becker.

Men hun er heller ikke bleg for en gang imellem at tage de 22 kilometer til Karup og tilbage igen på cykel langs den smukke rute gennem skov og marker. Men det bliver dog kun om sommeren.

POSITIV FORANDRING

- Jeg har nogle alle tiders kolleger her i Karup. Og selv om mit arbejde hér er noget rutinepræget i forhold til det i Værløse, bekommer det mig vel, da jeg jo hele tiden har vidst, at stillingen på hovedkvarteret i Værløse var for en periode af to år. Vi har en fin dialog på kontoret, og det er rart med nogle sparringspartnere, siger den smilende flyverspecialist.

Pia Becker, der begyndte i Flyvevåbnet i 1987, har siden konstabelskolen arbejdet på Flyvestation Værløse ved både en eskadrille, på værksted, i Materielafdelingen og Stationsafdelingen, og det har givet lidt forandringer.

- Jeg har også altid været glad for forandringer. Jeg synes, de er med til at holde mig i gang, så jeg er særdeles glad for, at min mand og jeg besluttede at udfordre det jyske, understreger Pia Becker. □

ESKADRILLE 722 ER LANDET PÅ HEDEN

Af Arne Bach Nielsen

Det mørke og kolde vejr var nærmest symbolsk for den nostalgiske stemning i Værløse, da Eskadrille 722 gjorde sine helikoptere klar til at flyve til Jylland.

Vejret var klaret op, da helikopterne landede lige inden en smuk solnedgang i Karup.

TÅGEN LÅ TÆT PÅ VÆRLØSE, MEN DEN VAR INGEN HINDRING FOR AT HELIKOPTERNE LETTEDE.

Onsdag den 7. januar var store flyttedag for Flyvevåbnets S-61 Sikorsky-helikoptere og Søværnets Lynx-helikoptere.

Eskadrille 722 og Søværnets Helikoptertjeneste (tidligere Søværnets Flyvetjeneste) flyttede fra deres respektive domiciler på Flyvestation Værløse til Flyvestation Karup. Helikopterne skiftede bopæl en dag forsinket, idet isslag på den planlagte flyttedag holdt helikopterne på jorden.

Men den 7. om morgenen mødte den sidste rest af personellet i Eskadrille 722 op på Værløse. Det var de besætninger, som var afsat til at skulle flyve helikopterne til Karup. Der var stor optimisme at spore, til trods for en meget lav sigtbarhed, men her viste helikopterne sin virkelige styrke til næsten at kunne flyve i alt slags vejr.

Redningsberedskabet forbliver uændret. Der vil fortsat, i alle døgnets 24 timer året rundt, være tre helikoptere på vagt - en i Skrydstrup, en i Aalborg og en på Sjælland på Flyvestation Værløse. Desuden er der under ekstreme vejrforhold også en på Bornholm.

FORSVARETS HELIKOPTER-FAMILIE SAMLET

Med helikopterne flyttede omkring 160 nye arbejdspladser til Karup. Hertil kan lægges cirka 150 i forbindelse med Hærens helikoptere, der flyttede fra Vandel til Karup i juni sidste år. Hermed er alle Forsvarets helikoptere samlet på Flyvestation Karup.

Flyvestation Karups chef, oberst Søren Møller Poulsen, bød i sin tale velkommen til de nye medarbejdere, hvorefter han fremlagde en kort historisk gennemgang af de danske helikoptertjenester. Han lagde samtidigt vægt på, at han så frem til de nye EH101-helikoptere, der gradvist skal afløse Sikorsky'erne. Den første af de 14 EH101'ere ankommer efter planen i sensommeren i år.

Helikopterne blev ved en ceremoni den 8. januar formelt overdraget til Flyvestation Karup.

EN EPOKE ER SLUT

En del af personellet fra Flyvestation Værløse havde valgt at trodse vejret og var taget til eskadrillen for at tage afsked med helikopterne. Mange havde svært ved at forstå, at det nu definitivt var slut med Eskadrille 722 og Søværnets Flyvetjeneste på Værløse.

Selvom der fortsat vil være udstationeret en redningshelikopter på Værløse vil det jo aldrig være helt det samme, og dagen var en klar markering af, at Værløse er gået ind i sidste fase af afviklingen af Flyvestation Værløse som operativ Flyvestation. □

PILOTENS SLADREHANK SIDDER I EN BUNKER

AF ARNE BACH NIELSEN

Seniorsergent Brian Pedersen på sin arbejdsplads i Kontrol- og Luftforsvarscenter Vest.

Her bor Kontrol- og Luftforsvarscenter Vest. Fra den gamle, men nyrenoverede bunker på Flyvestation Karup ledes flyene mod deres mål.

DER FINDES TO KONTROL- OG LUFTFORSVARSCENTRE I DANMARK. DE BENÆVNES GEOGRAFISK SOM HENHOLDSVIS ØST OG VEST. DISSE PRODUCERER TIL EN HVER TID DET FULDE LUFTBILLEDE OVER DANSK ANSVARSOMRÅDE.

Det ergonomisk korrekte headset rettes for gud-ved-hvilken-gang til på hovedet, stolen justeres og med et par rutinerede dansetrin med fingrene hen over display-tastaturet er seniorsergent Brian K. Bach Pedersen klar til at modtage sit F-16 fly på radarskærmen. Han er intercept controller, hvilket vil sige en radaroperatør, der dirigerer fly rundt i luftrummet under militære missioner.

Det er den 7. januar i operationsrummet hos Kontrol- og Luftforsvarscenter Vest i den gamle bunker 1137 i Karup. Brian Pedersen skal denne gang guide et F-16 fly fra Eskadrille 730 på Flyvestation Skrydstrup til et nærmere bestemt område i Nordsøen. F-16 piloten skal dér møde to "fjentlige" fly og tage kampen op. Men inden piloten kommer så langt, er han nødt til nøjagtigt at vide, hvor hans modstandere befinder sig.

F-16 flyet er for få minutter siden startet fra Flyvestation Skrydstrup på denne grå og råkolde dag. I cockpittet sidder kaptajn Jacob Barfoed med pilotnavnet COB. Han har netop sat kursen vestover og navigerer fint ved egen hjælp. Men flyets radar når ikke så langt, at COB endnu kan se de "fjentlige" fly på hans egen skærm.

Men Brian Pedersen ser flyene tydeligt på sin radarskærm. Også COB's fly, der endnu ikke har sluppet den jyske vestkyst. Den garvede intercept controller laver et rutinecheck med F-16'eren, hvor der blandt andet checkes mængden af brændstof ombord, at pilotens iltsystem er slået til, og at anti-g-dragten er tilsluttet.

LÆRER AF HINANDEN

Al korrespondance, såvel internt som eksternt, under missionen bliver båndet. Det samme gælder for en video af skærmbilledet.

- På den måde er det muligt at gennemgå missionerne og blive bedre til de ting, der er gået mindre godt. Vi taler ofte med piloterne bagefter, og det er noget vi begge parter har gavn og glæde af. For selv om der naturligvis er procedurer for alting, har folk som regel deres egen måde at gøre tingene på. Det gælder både for intercept controllere og piloter, siger Brian Pedersen.

ALTID FULD KONTROL OVER FLYENE

Brian Pedersen dirigerer COB ud mod sine modstandere, der har splittet sig op, så der faktisk er to mål. COB kan nu se modstanderne visuelt og går i nærkamp med dem. Intercept controlleren holder et vågent øje med flyene men forholder sig ellers passivt.

DANMARKSREKORD I AT DIRIGERE FLY

AF ARNE BACH NIELSEN

F-16 flyet fra Flyvestation Skrydstrup er klar til at blive serviceret af Kontrol- og Luftforsvarscenter Vest.

HVAD ER ET SET-UP

Et set-up er fra det tidspunkt, hvor en intercept controller (radar-operatøren, der dirigerer flyet) guider et fly mod et mål og varer indtil målet er nedkæmpet. Der kan forekomme adskillige set-ups på en enkelt mission, idet der begyndes forfra, når målet er blevet nedkæmpet.

Selv om Brian Pedersen efter 44 år bag radarskærmen har rutinen i sig, kræver hver mission nøje årvågenhed. Dette er for at de medvirkende får det optimale udbytte missionen og ikke mindst at flyvesikkerheden er i top.

Den absolutte danmarksrekord i set-ups tilhører utvivlsomt seniorsergent Brian K. Bach Pedersen i Kontrol- og Luftforsvarscenter Vest. Lige efter nytår stod der 12.019 set-ups i hans logbog. Dermed ligger han flere tusinde set-ups foran nærmeste konkurrent.

Men Brian Pedersen har også været med siden damp-radarens tid, som han spøgefuldt kalder den. Han begyndte i kontrol- og varslingstjenesten i 1961, og når han pensioneres ved udgangen af året, har han gjort tjeneste i 44 år og 11 måneder. Han kom ind med Flyvevåbnets allerførste konstabelhold.

- Missionerne i gamle dage var ikke altid nemme at styre. Det skyldtes både radarskærmens mangel på akkuratesse set i forhold til vores skærme i dag, men også jagernes flyveegenskaber dengang. Vindhastigheden kunne snildt komme op på 100 - 150 knob i 30.000 fod, og når en Hawker Hunter skulle lave et drej, kunne den let drive, når den lagde maven op mod vinden. Det skulle man så som radaroperatør prøve at forudse og kompensere for. Men sådan opfører en F-16 sig ikke i dag, fortæller Brian Pedersen.

Han har gjort tjeneste i Skagen i langt de fleste år i sin karriere, og det var også dér han kom fra, da han tiltrådte i Karup sidste sommer.

- Jeg er en tilfreds mand, når jeg går på pension. Jeg slutter min karriere på en rigtig god arbejdsplads. Indrømmet, jeg har hængt med næbbet, da det stod klart, jeg skulle flytte fra Skagen. Men nu har arbejdsglæden ramt mig igen med fuld styrke. Jeg føler suset igen. Her sker så meget, siger Brian Pedersen. □

Han er klar til at dirigere COB, hvis han beder om det. Men selve luftkampen foregår visuelt og så hurtigt, at piloten bedst selv kan håndtere situationen.

Flyene kommer væk fra hinanden, og COB beder Brian Pedersen om at dirigere ham hen til "fjenden" igen. Det gentager sig nogle gange i den næste lille times tid, indtil COB får tilladelse til at vende næsen hjemad igen.

KOMPLEKS ARBEJDSOMRÅDE

I andre missioner, hvor intercept controlleren opererer, kan det typisk være med fly, der kæmper med hinanden én mod én, to mod to, to mod flere og så videre. Det samme gælder for COMAO (Composite Air Operations); det vil sige at flere forskellige typer fly arbejder sammen i én mission. Det kan være escort-fly sammen med bombemaskiner og jamming-fly, som elektronisk forstyrrer fjendens radar og/eller kommunikationsmidler. Intercept controlleren, træder også til, når der flyves med LANTIRN, som står for Low Altitude Navigation and Targeting Infrared for Night. Det er en anordning, der gør, at piloten kan "se" om natten. Når der lufttankes, er intercept controlleren også at finde ved sin skærm. Og alt sammen kan naturligvis ligeså godt foregå om dagen såvel om natten. □

F-16 FEJRER 30 ÅR I DEN ABSOLUTTE SUPERLIGA

AF ARNE BACH NIELSEN

DEN 21. JANUAR 1974 VISTE DET FØRSTE F-16 FIGHTING FALCON KAMPFLY SIN SILHUET PÅ HIMLEN. DEN 2. FEBRUAR FOR 30 ÅR SIDEN FLØJ FLYET FOR FØRSTE GANG I 90 MINUTTER. DET ER BLEVET TIL TUSINDVIS AF TIMER GENNEM DISSE 30 ÅR.

Under bugen på det danske F-16 fly ses LANTIRN, der står for Low Altitude Navigation and Targeting InfraRed for Night. Beholderen indeholder en laser og to kameraer - et almindeligt videokamera og et varmesøgende infrarødt kamera - samt diverse elektronik og et computerprogram. Piloten kan derfor udpege målet uanset om det er dag eller nat. De to kameraer kan skelne detaljer ned til en størrelse på to meter, selvom flyet befinder sig 20 km fra målet.

F-16 FIGHTING FALCON KOM DANMARK I PERIODEN 1980-1983.
DET FØRSTE EKSEMPLAR LANDEDE DEN 18. JANUAR 1980 PÅ FLYVESTATION SKRYDSTRUP MED DAVÆRENDE CHEF FOR ESKADRILLE 727, MAJOR CHR. HVIDT, VED PINDEN OG DEN DAVÆRENDE FORSVARSCHEF, GENERAL KNUD JØRGENSEN I BAGSÆDET.

Det første danske F-16 fly kom her til landet i 1980 og det sidste i 1983. Flyene ventes udfaset i årene 2015 – 20. Til den tid har de fløjet i godt 35 år; det vil sige over halvdelen af Flyvevåbnets - til den tid - historie.

Flyet har gennem i en lang årrække været operativ konkurrencedygtig og overgår klart sine forgængere i det danske flyvevåben.

I dag er de danske F-16 fly, sammenholdt med dets våbensystem og piloternes uddannelse, i den absolutte elite på verdensplan. Flyet er "interoperable"; det vil sige, at det kan det samme som vore allierede, bruge samme våbensystemer, og operationsprocedurerne er de samme som Flyvevåbnets partnere.

Den danske F-16 kapacitet er en internationalt attraktiv og efterspurgt vare. Det endelige bevis, ligger i den anerkendelse, Danmark høstede i forbindelsen med luftstøtte til operationerne i Afghanistan i 2002-03.

KAMPEVNEN SKÆRPES TIL STADIGHED

Alle tilbageværende F-16, der tæller 39 ensædet og 13 tosædet fly, har været i gennem Mid-Life-Update (MLU). Det er en opdatering, der bringer nutidens teknologi ind i flyet. Man må tænke på, at da de danske fly blev udviklet i midten af 1970'erne, var det med den teknologi, ingeniørene rådede over den gang. I løbet af 1990'erne kom der gang i MLU, hvor størstedelen af flyets elektroniske dele blev erstattet med tidsvarende teknik. Det er nok værd at tænke på, hvad der er sket inden for computer-teknologien i løbet af de mellemliggende tyve år. En hjørnesten i opdateringen er indretningen af cockpittet, der giver piloten et langt større overblik over instrumenterne og øger hans effektivitet.

Selv om de danske F-16 fly er over tyve år, er er deres effektivitet og teknologi fremragende og i verdensklasse.

Der lægges mærke til den danske F-16 kapacitet i udlandet.

Selv om MLU har fremtidssikret F-16 flyet en 10-15 år frem fra nu, stopper udviklingen ikke her. Der vil fremover iværksættes forbedringer til at fremme F-16 flyets kampevne. For eksempel har det danske flyvevåben som de første i Europa fået installeret et hjelmmonteret sigte i F-16 fly og foretaget yderligere tekniske tilpasninger, der gør danske F-16 fly til de mest moderne i Europa.

Også en avanceret datalink, der kan udveksle taktiske informationer mellem piloten og relevante enheder i en mission er ved at blive udviklet til de danske F-16 fly.

Det er beregnet, at et F-16 fly kan flyve 6500 - 7000 timer, inden strukturen er slidt op. De danske F-16 fly har i dag et gennemsnit på 3308 flyvetimer. □

ET HJELMMONTERET SIGTE ER ET SIGTESYSTEM, DER MONTERES PÅ PILOTENS FLYVEHJELM, MEN TILLIGE ER FORBUNDET TIL FLYETS ELEKTRONISKE SYSTEMER, SÅLEDES AT FLYET REELT VED, HVOR PILOTEN HAR RETTET SIT BLIK OG DERMED KAN TILPASSE INFORMATION TIL PILOTEN HEREFTER.

DERMED KAN PILOTEN FOR EKSEMPEL SE ET FLY PÅ SIN SIDE, HVOREFTER SIGTET FASTLÅSER DETTE FLY, SELVOM PILOTEN IKKE KIGGER PÅ DET HELE TIDEN.

DA FLYETS COMPUTERE NU MED STOR NØJAGTIGHED VED, HVOR PILOTEN RETTER SIT BLIK HEN, KAN DE REAGERE PÅ DENNE INFORMATION, OG PILOTEN KAN HURTIGT REAGERE PÅ EN TRUSSEL VED AT LÅSE RADAREN PÅ MÅLET OG AFFYRE ET STYRET MISSIL.

INDTIL NU ER DET KOMPLICEREDE ARBEJDE MED AT INSTALLERE SIGTET I FÅ FLY DEMONSTRERET SYSTEMETS GODE KVALITETER.

DANSK FORMATIONSLEDER I AMERIKANSK FLYSHOW

AF JESPER JENSEN, SEP. INSTRUKTØR PÅ EURO-NATO JOINT JET PILOT TRAINING (ENJJPT)

Den 17. december 1903 smed to brødrene Wright en mønt i luften for at finde ud af, hvem der skal have æren for den første tur i en maskine, der er tungere end luft. Det blev Wilbur Wright, som skrev sig ind i historiebøgerne.

100 år senere blev den skelsættende begivenhed markeret på det samme sted, som det skete i 1903 – The Outer Banks, også kendt som Kitty Hawk i North Carolina. I dag knejser et monument på stedet med brødrenes navne, og ved siden af ligger et museum og et lille civilt flyvefelt.

Jeg var så heldig at blive kontaktperson og formationsleder for denne begivenhed og i den forbindelse repræsentere Sheppard Air Force Base. Det viste sig, at jeg var den eneste ikke-amerikaner, som var en del af hele dette show.

Vi ankom til Seymour-Johnson Air Force Base, hvor det dårlige vejr satte sit præg. Det var en af de sjældne gange, hvor vi faktisk lavede en anflyvning i vejrminima. I 300 fod kom vi ud af skyerne, og det øsede ned. "Fantastisk" start på en uge med såkaldte fly-bys (forbi-flyvninger).

LUFTEN VAR TYK AF FLY

Mandag den 15. december mødte vi op klokken otte til et koordinationsmøde. Vi fik at vide, at der på publikumssiden var udsolgt. Mellem 35.000 og 40.000 interesserede mennesker var mødt op på den lille strand.

Om mandagen var det Militær Erkendelses Dag, en dag hvor der kun vil være fly-bys af militære fly. For at sætte det lidt i perspektiv, var der ét fly-by hvert 90. sekund. Det amerikanske flyvevåben er meget stort og imponerende, men lidt stift.

Vi lettede klokken ti for at gå i venteposition tyve minutter efter. Det var en smuk dag, og sigtbarheden var fantastisk. Der var tolv ventepositioner, og heldigvis fik vi et af de to, som lå over land. Det gjorde det hele lidt nemmere, idet vores navigationsmidler består af et 50 år gammelt system, som ikke virker derude under 3.500 fod, og et stopur.

Fly-by'et gik efter bogen og vi ramte målet på klokkeslaget. At flyve tilbage til basen efter dette forekom egentlig begivenhedsløs, men det var alligevel sjovt at lytte til, hvor hårdt flyvelederen i tårnet arbejdede.

BELØNNET MED MIDDAG

Tirsdag den 16. december var det "100 Aviation Pioneers appreciation"-dag. En dag, hvor både nuværende og historiske maskiner lavede fly-bys, ofte med personer, der har betydet noget specielt for flyvningen. Måneastronauten Bill Anderson kunne

1. *Ross Perots jet (i forgrunden) og Jesper Jensen i formation.*

2. *"Mig og mit fly": I USA bliver alle piloter tildelt et fly med deres navn på. Det er ikke nødvendigvis det, man flyver på missionerne. Men det her er "mit".*

3. *"Strike og mig". Strike (th) er vores sektionschef, og han var den, jeg fløj sammen med til North Carolina.*

4. *Splash, Strike, Ross Perot, Jesper Jensen, Birdman og Rhino. Det var de seks, der fløj i formation sammen.*

5. *Jesper Jensen i luften over North Carolina.*

blandt andet tælles sammen med Charles "Chuck" Yeager, der er kendt som første mand gennem lydmuren.

Ved flyene dukkede en mand op, der hedder Ross Perot Jr. Han er en af USA's rigeste mænd, og desuden ejer han et toptunet T-38 fly. Hans pilot og partner er en gut, der til dagligt bliver kaldt Birdman. Han arbejder på deltid som instruktørpilot på T-38 flyet på ENJJPT. Vi fik hilst, grint og snakket, og besluttede os for at flyve i formation til ventepositionen. Selve fly-by'et gik godt, og bagefter blev vi inviteret ud til middag, hvor det viste sig, at Ross Perot Jr. var meget tilfreds med vores initiativ til lidt formationsflyvning. Han viste sin taknemmelighed ved at tage os med på den dyreste restaurant i området og betalte derefter det hele. Om aftenen sad han og fortalte om Danmark, hvor det kom frem, at han samarbejder med A.P. Møller, og at han i øvrigt er med i Joint Strike Fighter-projektet. Jeg blev inviteret til middag i Dallas i januar, så jeg kunne komme til at møde nogle landsmænd. De er nu venlige de amerikanere.

NØD FLYSHOWET – PÅ TV

Aftenen gik godt, og den 17. december var vi alle klar til den store dag, men ak nej. Vejrguderne var ikke med os, og selve dagen var præget af et rigtigt møgvejr med lave skyer og isforhold ned til 5.000 fod. Jeg ringede hjem Sheppard Airforce Base og fik tilladelse til at bruge VFR-minimaer (vejrminima for visuel flyveregler) i stedet for de fastsatte regler for fly-shows. Desværre syntes ledelsen for fly-showet, at dét indeholdt lidt for meget dansk fleksibilitet og besluttede sig for, at det kun blev Stealth-fly, canadiske Snowbirds, amerikanske Thunderbirds og Air Force 1, der er præsidentens fly, der måtte lave fly-bys ved opvisningen. Efter al den megen planlægning og arbejde, endte vi med at sidde som resten af verdenen - at se det på tv.

Men stort var det, og jeg er meget glad for at have været en del af det hele. Trods alt er det kun én gang hvert 100. år, det bliver fejret med prompt og pragt. Og desuden blev den danske fane holdt højt; jeg har fået overbevidst en masse amerikanere om, at Danmark slet ikke er så lille endda, og det sikkert er meget fornuftigt at have os med som partnere. □

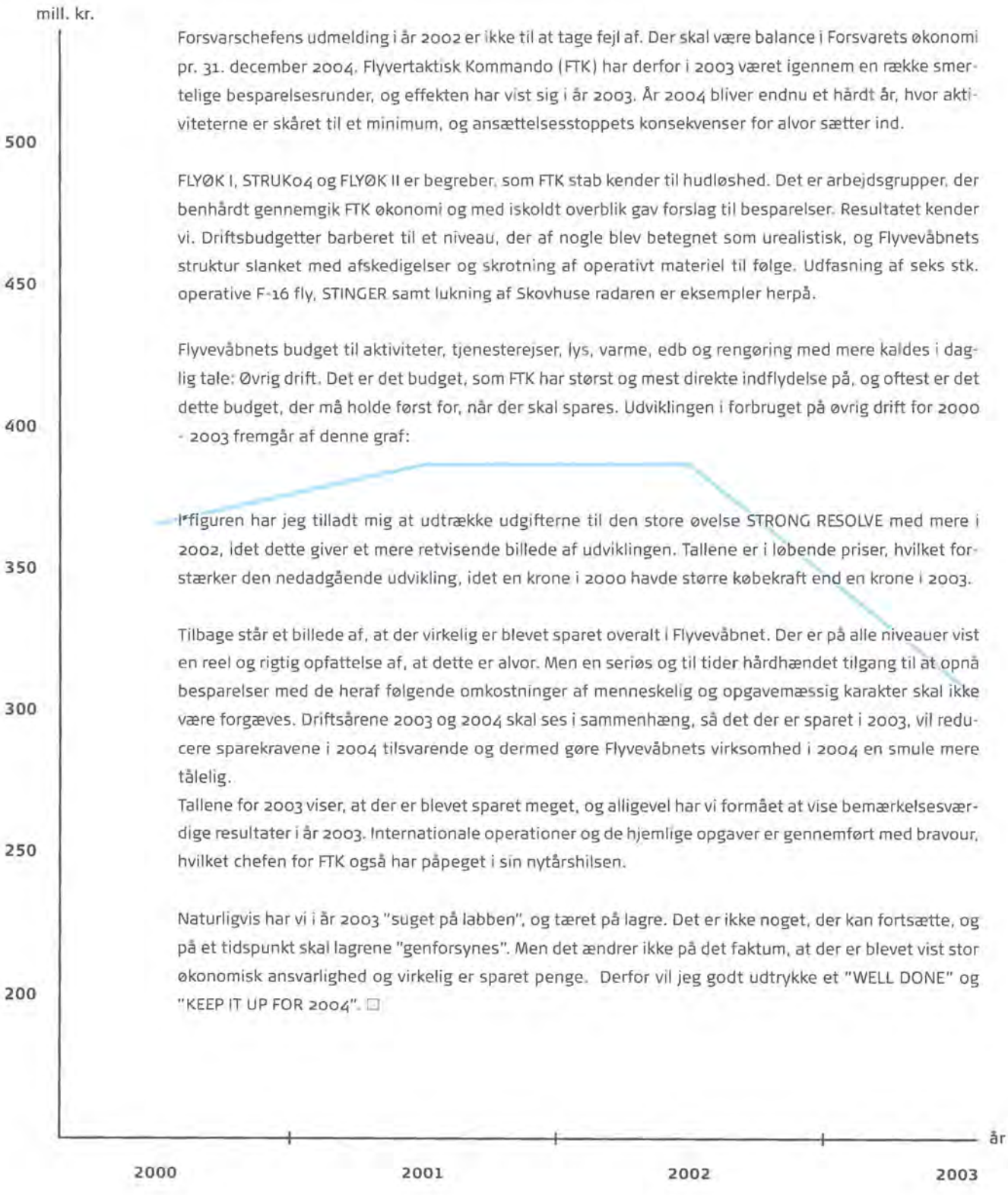
"KASSEN SKAL STEMME VED UDGANGEN AF 2004"

AF SØREN FALK-PORTVED, STABSCHEF VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO

Forsvarschefens udmelding i år 2002 er ikke til at tage fejl af. Der skal være balance i Forsvarets økonomi pr. 31. december 2004. Flyvertaktisk Kommando (FTK) har derfor i 2003 været igennem en række smertelige besparelsesrunder, og effekten har vist sig i år 2003. År 2004 bliver endnu et hårdt år, hvor aktiviteterne er skåret til et minimum, og ansættelsesstoppets konsekvenser for alvor sætter ind.

FLYØK I, STRUK04 og FLYØK II er begreber, som FTK stab kender til hudløshed. Det er arbejdsgrupper, der benhårdt gennemgik FTK økonomi og med iskoldt overblik gav forslag til besparelser. Resultatet kender vi. Driftsbudgetter barberet til et niveau, der af nogle blev betegnet som urealistisk, og Flyvevåbnets struktur slanket med afskedigelser og skrotning af operativt materiel til følge. Udfasning af seks stk. operative F-16 fly, STINGER samt lukning af Skovhuse radaren er eksempler herpå.

Flyvevåbnets budget til aktiviteter, tjenesterejser, lys, varme, edb og rengøring med mere kaldes i daglig tale: Øvrig drift. Det er det budget, som FTK har størst og mest direkte indflydelse på, og oftest er det dette budget, der må holde først for, når der skal spares. Udviklingen i forbruget på øvrig drift for 2000 - 2003 fremgår af denne graf:



I figuren har jeg tilladt mig at udtrække udgifterne til den store øvelse STRONG RESOLVE med mere i 2002, idet dette giver et mere retvisende billede af udviklingen. Tallene er i løbende priser, hvilket forstærker den nedadgående udvikling, idet en krone i 2000 havde større købekraft end en krone i 2003.

Tilbage står et billede af, at der virkelig er blevet sparet overalt i Flyvevåbnet. Der er på alle niveauer vist en reel og rigtig opfattelse af, at dette er alvor. Men en seriøs og til tider hårdhændet tilgang til at opnå besparelser med de heraf følgende omkostninger af menneskelig og opgavemæssig karakter skal ikke være forgæves. Driftsårene 2003 og 2004 skal ses i sammenhæng, så det der er sparet i 2003, vil reducere sparekravene i 2004 tilsvarende og dermed gøre Flyvevåbnets virksomhed i 2004 en smule mere tålelig.

Tallene for 2003 viser, at der er blevet sparet meget, og alligevel har vi formået at vise bemærkelsesværdige resultater i år 2003. Internationale operationer og de hjemlige opgaver er gennemført med bravour, hvilket chefen for FTK også har påpeget i sin nytårshilsen.

Naturligvis har vi i år 2003 "suget på labben", og tæret på lagre. Det er ikke noget, der kan fortsætte, og på et tidspunkt skal lagrene "genforsynes". Men det ændrer ikke på det faktum, at der er blevet vist stor økonomisk ansvarlighed og virkelig er sparet penge. Derfor vil jeg godt udtrykke et "WELL DONE" og "KEEP IT UP FOR 2004". □

BATMOBILEN DRØNER FREMTIDEN I MØDE

AF ARNE BACH NIELSEN

Er Kontrol- og Luftforsvarsgruppen (KLG) indehaver af en Batmobil og er gået til filmen? Nej, KLG holder sig ude af Hollywoods studier, men ellers er den go' nok.

I 1998 kom den, Batmobilen. Den er et mobilt svar på en kontrol- og varslingsenhed, på engelsk Control- and Reporting Center. For en kontrol- og varslingsmand er det klart, at ordet "flagermus" – på engelsk bat – må indgå i navnet, da flagermusen symboliserer, at der bruges radar. Altså at radarbølger tilbagekastes i stedet for flagermusens højfrekvente lyde. Batmobilen består af tre containere på hver sin lastbil med antennemast og generator på trailere. Containerne indeholder tilsammen ni arbejdspositioner.

Batmobilens logo. "Gotham" er Batmobilens kaldesignal, når den er ude at operere. Alle Batman-fans ved, at "Gotham" er byen, hvor tingene sker. MOBILE ASACS står for Mobile Air Surveillance and Control System, eller på dansk Mobilt Luftovervågnings- og Kontrol system.

Batmobilen på øvelse i Polen. Det er en såkaldt DEHAWK RAC 3D-radar, der her leverer signalerne til det mobile operationsrum.

I bugen på Batmobilen. Medarbejderne må vente med at brede sig, til de kommer hjem i deres faste operationsrum.

Batmobilen var oprindeligt tænkt som en skole- og undervisningsenhed, men med tiden har den været ude at blive luftet. Den har blandt andet ydet operativ indsats under Strong Resolve 2002 i Polen, været udstationeret til Tactical Fighter Weaponry, Nato Air Meet, STUD LUFT og Åbent Hus 2002 i Værløse.

Men i det daglige lever den sit stille liv, hvor den fortrinsvist bruges til at teste software inden for Nato's kontrol- og varslingsudstyr.

KAN BRUGE MANGE TYPER RADARER

Det mobile operationsrum kan fodres med data fra radaren fra en DEHAWK-enhed. Denne radar har dog kun en begrænset rækkevidde målt i forhold til de permanente radarer, der står ved radarhovederne i Danmark. Det er dog også muligt at "tappe" radarhovedernes signaler og lægge dem ind i Batmobilens system. Endvidere vil Batmobilens operatører fremadrettet blive i stand til at modtage radarbilleder fra Nato's luftbårne radarer, de såkaldte AWACS-fly; det som allerede nu er muligt via de faste radarer. Fra 2005 og to år frem bliver der anskaffet to nye mobile radarer. De erstatter radarerne i Skrydstrup og Multebjerg. Den ene vil blive "ægte" mobil, idet den bliver tilsluttet reaktionsstyrkerne og tages med under eventuel udsendelse til en mission.

KLARER MANGE OPGAVER

Batmobilen beviste sine kvaliteter allerede under øvelse Strong Resolve i Polen for to år siden. Efter canadierne forlod øvelsen, stod Batmobilen alene tilbage med opgaverne at opbygge et identificeret luftbillede over øvelsesområdet, udføre kontrol over luftforsvarsenheder, kontrollere både defensive og offensive missioner, sikre at flysikkerhed blev overholdt i øvelsesområdet samt at samarbejde med AWACS-flyene. Det var en ordentlig mundfuld, som langt oversteg de opgaver, Batmobilen hidtil havde løst. Godt hjulpet af de teknikere, der knoklede med at installere det nødvendige ekstraudstyr til de mange opgaver, lykkedes det at klare de pålagte opgaver tilfredsstillende.

Batmobilen har vist sig som en fremtidig del af et effektivt og seriøst stykke værktøj, der både fungerer i felten og under fremmede himmelstrøg. □

FOKUS PÅ VÆRDIERNE

AF MICHALA PAULLI

SEKS NØJE UDVALGTE OG GENNEMARBEJDEDE VÆRDIER DANNER I FÆLLESSKAB FLYVEMATERIELKOMMANDOENS NYE VÆRDIGRUNDLAG. I DECEMBER BLEV DE PRÆSENTERET FOR MEDARBEJDERE OG OMVERDEN.

Respekt, loyalitet og troværdighed. Udvikling, dialog og synlig ledelse. Sådan lyder de seks værdier, der tilsammen danner Flyvematerielkommandoens nye værdigrundlag. Og sådan blev værdierne fredag den 5. december præsenteret for materieltjenestens medarbejdere rundt omkring i det ganske land.

- Vi har i fællesskab fundet frem til seks værdier, som vi mener giver udtryk for, hvordan vi ønsker at være som chefer, ledere, medarbejdere og som virksomhed. Værdierne udtrykker nogle fælles grundholdninger, som vi mener, er karakteristiske for Flyvematerielkommandoen, sagde chefen for materieltjenesten, generalmajor Klaus G. Axelsen, til de små 300 medarbejdere fra Hovedværksted Værløse og Centralledelsen, der fredag var samlet til værdifest i den store Hangar 6 i Værløse. Generalmajoren kaldte dagen en mærkedag i Flyvematerielkommandoens historie og værdigrundlaget et fælles håndslag på det, man gerne vil i organisationen.

"RESPEKT, LOYALITET OG TROVÆRDIGHED UDGØR FUNDAMENTET FOR VORES DAGLIGE ARBEJDE OG DEN INDSATS DER GENNEM UDVIKLING, DIALOG OG SYNLIG LEDELSE SIKRER, AT VI KAN LØFTE VORES MISSION UDTRYKT VED MOTTOET "FMK STØTTER LUFTOPERATIONER EFFEKTIVT," SIGER KLAUS G. AXELSEN.

Offentliggørelsen af Flyvematerielkommandoens værdigrundlag sker i en turbulent tid, hvor fremtiden for materieltjenestens ansatte er usikker:

"VI ER RØGET UD I ET KÆMPE STORMVEJR, DER BETYDER USIKKERHED OM FREMTIDEN. OM HVAD DER SKER MED FLYVEVÅBENET, MED VORES CENTRALLEDELSE OG MED HOVEDVÆRKSTED VÆRLØSE. UANSET HVAD SOM SKER, SÅ HAR VI EN VIGTIG OPGAVE: AT VÆRE MED TIL AT SKABE FRED OG SIKKERHED I VERDEN, HVILKET DER ER RIGELIGT BEHOV FOR. LIV OG ARBEJDE LEVES OG LAVES – OG LAD OS DOG GØRE DET ORDENTLIGT," SIGER KLAUS G. AXELSEN.

FOKUS PÅ MEDARBEJDEREN

En af tankerne med værdigrundlaget er, at det stræber efter at respektere medarbejdernes forskellighed. Medarbejderen skal både anerkendes som menneske og for den individuelle faglige kompetence, som han eller hun besidder

Med anerkendelsen følger naturligvis et ansvar. Værdigrundlaget taler derfor også for, at både chefer og medarbejdere er loyale over for de beslutninger, der træffes i stort og småt. Og for at man sørger for at få informeret om forhold, der ændrer grundlaget for beslutninger. Medarbejderne skal således være villige til at dele deres viden med hinanden og åbne for lytte til andre. Med andre ord skal værdigrundlaget give grobund for samhørighed på arbejdspladsen. Når opgaverne forandres, skal medarbejderne desuden være åbne for at udnytte mulighederne frem for at se begrænsningerne.

DET STORE VÆRDIARBEJDE

Forud for afsløringen af værdigrundlaget ligger et omfattende arbejde, der begyndte i 2001 med en brugerundersøgelse, en holdningsundersøgelse og en arbejdspladsvurdering. Undersøgelserne pegede blandt andet på, at medarbejderne ønskede en mere synlig ledelse og bedre information. Derfor oprettede man en speciel arbejdsgruppe, Projektgruppe Ledelsesudvikling (PGL),

Ledelsen skal være synlig, og alle i Flyvematerielkommandoen har et fælles ansvar for at dialogen mellem medarbejderne og ledelsen er god og konstruktiv. På billedet ses sektionschef Søren Holmes og flymekaniker Tom Clausen.

- Vi har i fællesskab fundet frem til seks værdier, som vi mener giver udtryk for, hvordan vi ønsker at være som chefer, ledere og medarbejdere og som virksomhed, lød det fra generalmajor Klaus G. Axelsen, da han præsenterede Flyvematerielkommandoens værdigrundlag.

i foråret 2002 for at sikre en effektiv ledelsesudvikling i Flyvematerielkommandoens centralledelse. For at imødegå kritikken fra undersøgelserne udarbejdede PGL og ledelsen på et seminar i april 2003 en mission og en vision for hele Flyvematerielkommandoen. Missionen og visionen dannede efterfølgende grundlag for arbejdet med at udarbejde og få formuleret det fælles værdigrundlag. Et væsentligt element i den proces var at inddrage den enkelte medarbejder – blandt andet i form af lokale debatmøder i organisationen. Og 5. december var værdigrundlaget således klar til at se dagens lys.

ANDET OG MERE END ORD

For generalmajor Klaus G. Axelsen er det væsentligt at få slået fast, at værdigrundlaget er andet og mere end blot ord på et stykke papir:

"DET HER ER NOGET, VI SKAL LEVE EFTER TIL DAGLIG OG BRUGE SOM REDSKABER. TAG FOR EKSEMPEL VÆRDIEN DIALOG. HVIS DER ER NOGET GALT, SÅ SKAL DET LIGGE FØRST FOR, AT MAN SØRGER FOR AT TALE SAMMEN OG LYTTE TIL HINANDEN. DET ER EGENTLIG GANSKE ENKELT," SIGER KLAUS G. AXELSEN.

I Flyvematerielkommandoens ledelse er man desuden opmærksom på vigtigheden af at følge op på initiativerne i værdigrundlaget. For mere konkrete bud på, hvad der vil blive gjort for at følge op, henviste generalmajoren til 13 formulerede punkter, som ledelsen vil fokusere på i den kommende tid. Det drejer sig blandt andet om målrettet kompetenceudvikling af både ledere og medarbejdere og konsekvent anvendelse af udviklings- og resultatmål.

- I slutningen af 2004 vil der blive foretaget en ny medarbejderundersøgelse, så vi kan se, om vi er på rette vej. □

Fredag den 5. december blev Flyvematerielkommandoens nye værdigrundlag præsenteret samlet for de mange fremmødte medarbejdere fra Hovedværksted Værløse, Centralledelsen og POL-Divisionen.

VISION

Flyvematerielkommandoen anerkendes som en konkurrencedygtig og troværdig logistisk samarbejdspartner, der leverer aftalte ydelser til tiden og i tilstrækkelig kvalitet.

MISSION

Flyvematerielkommandoen er en moderne logistisk virksomhed, der anskaffer og vedligeholder materiel og forsyninger til støtte for luftforsvarets luftoperationer.

VÆRDIGRUNDLAG

De tre grundlæggende værdier respekt, loyalitet og troværdighed er fundamentet for den indsats, der gennem udvikling, dialog og synlig ledelse skal løfte Flyvematerielkommandoens mission.

HELIKOPTERVEDLIGEHOLDELSE I UDBUD

AF MICHALA PAULLI

Teknikerne på Hovedværkstederne bliver ikke blandet ind i udbudsmaterialet. Først når Flyvematerielkommandoen skal udarbejde sit eget tilbud på helikoptervedligeholdelsen, kommer den faglige ekspertise fra værkstederne på banen. Her arbejder Jan Madsen, Thomas Hammershøi og Per Henriksen fra Hovedværksted Værløse på en Lynx helikopter.

MED VIRKNING FRA 2006 BLIVER DEN TUNGE VEDLIGEHOLDELSE AF FLYVEVÅBNETS HELIKOPTERE UDLICITERET. ARBEJDET MED UDBUDSMATERIALET ER I FULD GANG, OG SAMTIDIG FORBEREDER FLYVEMATERIELKOMMANDOEN SIG PÅ SELV AT BYDE IND PÅ OPGAVEN.

Regeringens overordnede ønske om, at flere offentlige opgaver skal udliciteres, berører naturligvis også Forsvaret. Derfor har et udvalg bestående af blandt andre chefer fra Flyvertaktisk Kommando, Flyvematerielkommandoen samt teknikere på Flyvestation Værløse foreslået Forsvarskommandoen og Forsvarsministeriet, at vedligeholdelsen af Forsvarets helikoptere skal sendes i udbud med virkning fra 2006. Det er arbejdet på helikopterne af typerne Fennec, Lynx samt de 14 nye EH 101, som en række potentielle danske og udenlandske leverandører får mulighed for at byde ind på i løbet af de kommende år.

- Det er den såkaldte tunge vedligeholdelse, det drejer sig om. Det vil sige vedligeholdelse af komponenter som for eksempel gearboxe og motorer, forskellige former for strukturreparationer, modifikationer og større eftersyn. Den daglige vedligeholdelse og mindre eftersyn skal fortsat udføres ude på flyvestationerne, fortæller major i Flyvematerielkommandoens Flytekniske Afdeling, Bjørn Boesen.

DET STORE PUSLESPIL

Bjørn Boesen har sammen med en lang række eksperter været med til at danne grundlaget for, at beslutningen om udliciteringen af helikoptervedligeholdelsen blev truffet, og han deltager i udarbejdelsen af det omfattende udbudsmateriale, som han forventer, bliver sendt ud til over 15 leverandører inklusive Flyvematrielkommandoens egne hovedværksteder i midten af 2004. I prækvalifikationsrunden er de potentielle leverandører nøje analyseret og udvalgt på forhånd, og de inviteres til at byde ind, fordi de forventes at have de fornødne forudsætninger for at kunne løse vedligeholdelsesopgaven. Enten som hovedleverandør eller som leverandør af enkelte dele i den meget omfattende samling af kravspecifikationer, som udbudsmaterialet består af. Og hvis man vil sikre sig en del af vedligeholdelsen, er det ikke nok, at kunne levere godt og billigt arbejde. Driftsikkerheden er vigtig, og det er et overordnet krav til eventuelle kommende leverandører, at de skal kunne levere varen i mange år frem.

- Det er noget af et puslespil, vi skal have til at passe sammen her, og der er mange løsningsmodeller og kombinationsmuligheder. Opgaven bliver, på baggrund af de tilbud vi får, at finde frem til den optimale løsning, siger Bjørn Boesen, der vurderer, at udliciteringsopgaverne samlet set vil beløbe sig til flere hundrede millioner kroner.

FORSVARET BYDER IND

Samtidig med beslutningen om udlicitering af helikoptervedligeholdet blev det vedtaget, at Flyvematerielkommandoen skal afgive et såkaldt kontrolbud, hvilket vil sige, at Forsvaret reelt byder ind på sin egen opgave. Og det er ifølge Bjørn Boesen en fordel:

Frem til 2006 foregår vedligeholdelsen af Forsvarets Lynx helikoptere på Hovedværkstedet i Værløse. Hvad der sker herefter afhænger af udbudsrunden og dermed hvem, der bedst og billigst kan løse opgaven.

- Vedligeholdelsen af helikopterne er et meget komplekst område at overskue, da det drejer sig om forskellige helikoptere med mange forskellige teknologier. Vi har indtil nu ikke haft mulighed for samlet at vurdere, om opgaven løses bedst og billigst i Forsvaret eller igennem eksterne leverandører, men med udbudsrunden får vi mulighed for at se vore egne arbejdsprocesser efter i sømmene og afgive et optimalt og realistisk kontrolbud, siger han.

Og viser det sig, at Forsvaret selv - helt eller delvist - bedst og billigst kan løse vedligeholdelsesopgaven, så er det i følge Bjørn Boesen sandsynligt, at opgaven bliver liggende hos Forsvaret selv:

- Vi tjekker med de private: Er vi billigere eller dyrere? Hvis det viser sig, at vi selv kan løse opgaven bedst og billigst, er det meget sandsynligt, at opgaven forbliver på vores egne hovedværksteder, siger han.

Selvom både udbudsmaterialet og kontrolbuddet skal udarbejdes primært af Flyvematerielkommandoen, er der ifølge major Bjørn Boesen ingen fare for sammenblanding:

- Vi sørger for at have rene linier i mellem de to ting. Selvom det er ansatte i Flyvematerielkommandoen, der arbejder på begge dele, er der ingen sammenblanding mellem de to projekter. Medarbejderne med den store faglige ekspertise ude på Hovedværkstederne involveres ikke i udbudsmaterialet. De bruges udelukkende i forbindelse med udarbejdelsen af kontrolbuddet.

Bjørn Boesen forventer, at de første tilbud løber ind i begyndelsen af 2005, når leverandørerne har haft fire til fem måneder til at se på udbudsmaterialet og få afgivet eventuelle tilbud. Umiddelbart derefter vil et udvalg sandsynligvis bestående af chefer, teknikere og jurister fra Flyvematerielkommandoen vurdere materialet og beslutte hvilken eller hvilke leverandører, der fra 2006 skal stå for den tunge vedligeholdelse af Forsvarets helikoptere. En proces, der selvsagt vil blive fulgt nøje af ledelsen i Flyvertaktisk Kommando. □

KONKURRENCE

HVAD SKAL FORSVARET NYE HELIKOPTER HEDDE?

Flyvertaktisk Kommando (FTK) og Flyvematerielkommandoen (FMK) har i samarbejde udskrevet en konkurrence om at finde et nyt navn til Forsvarets nye helikopter EH-101, som påbegyndes leveret til Forsvaret i august/september 2004.

Præmie:

Vinderen får mulighed for sammen med CH/ FTK og CH/ FMK m.fl. at navngive helikopteren og overvære "First Flight" med flystel nr. 03, som er det første fly, der leveres til Forsvaret. Dette arrangement er planlagt til 17. maj 2004 og finder sted i England.

Dommerkomitéen vil bestå af cheferne for FTK og FMK.

Forslag sendes via intranettet på adressen FMK-LESEK202 KN K. Nielsen.

KRITERIER FOR NAVNGIVNING:

- Leverancen af EH-101 bliver formentlig den sidste leverance af et nyt fly, som FMK i nuværende selvstændige organisatoriske form kommer til at gennemføre. Det er derfor væsentligt, at den æra som FMK har repræsenteret på en eller anden måde markeres ved navngivningen.
- Dette kunne markeres ved, at FMK nye Værdigrundlag; FMK - støtter luftoperationer effektivt (herunder mission, vision samt de underliggende værdier) reflekteres i navnet.
- EH-101's dobbeltrolle som rednings- og taktisk troppetransporthelikopter bør ligeledes reflekteres i navnet.
- Det er ønskeligt, at et kommende navn består af to ord, maksimalt tre.
- Forslag bør være begrundet.
- Deltagere i konkurrencen er personel ansat i Flyvevåbnet.
- Termin for indkomne forslag er 15. marts 2004.

PAUSE FOR VÆRNEPLIGTIGE I FLYVEVÅBNET

AF ARNE BACH NIELSEN

Værnepligtige fra FFOS blev udsendt til Manas, Kirgisistan. Forinden gennemgik de en fjortendages specialuddannelse på FFOS. Her ses de sammen med resten af hold 4.

Der er sat punktum for værnepligtige menige i flyvevåben-regi frem til medio 2005.

Det sidste hold på 50 værnepligtige menige blev hjemsendt lige før jul, hvor de afleverede alt deres udstyr efter fem måneders værnepligt. Onsdag den 17. december var de klar til at nyde deres juleferie.

Inden der bliver taget helt afsked med de menige havde Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) arrangeret en forældredag. Forældrene havde fredag den 12. december mulighed for at opleve, hvordan et stueeftersyn foregår, at se Flyvevåbnets helikoptere på tæt hold og smage feltrationerne, deres sønner og døtre nærmest havde levet af på det sidste.

Samtidigt med de værnepligtige menige blev hjemsendt, afsluttede ni løjtnanter af reserven og atten sergenter deres uddannelse efter henholdsvis 17 og 11 måneders skiften mellem skolebænk og praktik.

FFOS uddannede sidste år værnepligtige, hvoraf 21 sluttede tjenesten som udsendt til sikringsstyrken i Manas, Kirgisistan, under Operation Enduring Freedom. □

FLYVEVÅBNETS SOLDATERFORENING – DIALOG MELLEM FOR- OG NUTID

AF ERNST KRONVOLD FREDERIKSEN, FORMAND FOR FORENINGENS PR-UDVALG

Menig H.J. Sørensen fik i december overrakt et ur af Flemming Raalund, formand for Flyvevåbnets Soldaterforening. Uret blev givet for blandt andet fighter-instinkt, gå-på-mod og godt kammeratskab. Det var H.J. Sørensens holdkammerater, der havde valgt ham til at modtage soldaterforeningens hædersbevis.

FORENINGENS FORMÅL.

"FORENINGEN ER PARTIPOLITISK UAFHÆNGIG OG HAR TIL FORMÅL AT SAMLE ALLE, DER STÅR ELLER HAR STÅET I NUMMER ELLER HAR VÆRET TJENSTGØRENDE VED FLYVEVÅBNET, HÆRENS FLYVERTROPPER, MARINENS FLYVEVÆSEN, FLYVERHJEMMEVÆRNET OG MEDLEMMER AF TJENESTESTEDSKORPSET TILKNYTTET FLYVEVÅBNET."

31 UD AF 77 VÆRNEPLIGTIGE, DER AFSLUTTEDE DERES UDDANNELSE I DECEMBER, MELDTE SIG IND I FLYVEVÅBNETS SOLDATERFORENING.

Når man ved en flyveopvisning en sjælden gang ser et jagerfly fra omkring 1940 - det år Flyvevåbnets Soldaterforening blev stiftet - må man beundre modet hos de piloter, der fløj dem. At de turde.

Når man ved samme lejlighed præsenteres for nutidens fly, F-16, redningshelikoptere, Hercules og så videre, forbløffes man også over, hvad piloterne kan få dem til at gøre. At de tør.

Men det mest iøjnefaldende er den udvikling, der er sket på de godt og vel tres år.

Som en forening, der skal være samlingspunkt for de mennesker, der i samme tidsrum på en eller anden måde har været beskæftiget med de flyvende maskiner eller i det "våben", de tilhører, må Flyvevåbnets Soldaterforening også løbende kunne omstille sig til nye vilkår. Fra og med dette nummer af Flyvevåbnet- til Flyvevåbnets medarbejdere vil foreningens medlemmer få bladet tilsendt. De vil dermed få en "direkte linie" til Flyvevåbnet og holde sig orienteret om, hvad der nu og i fremtiden sker i værnet. Det vil styrke det i forvejen gode samarbejde mellem Flyvevåbnet og soldaterforeningen. For god ordens skyld skal det nævnes, at soldaterforeningen afholder enhver ekstraudgift til trykning og fordeling af det øgede oplag.

Soldaterforeningens blad "Propel" udkom for sidste gang i december i fjor efter tres år på bagen. En hjemmeside med samme titel bliver dog opretholdt.

For en generation eller to siden kunne alle mænd fortælle historier fra deres soldatertid, men i dag skal de unge næsten vinde i lotteriet for at blive indkaldt til militæret. Det betyder færre potentielle medlemmer til Flyvevåbnets Soldaterforening, og blandt andet derfor har repræsentantskabet besluttet at reducere antallet af afdelinger til fem, én på hver flyvestation. De hidtidige afdelinger rundt i landet fortsætter som underafdelinger af en af de nye afdelinger.

Værnepligtige og ansatte ved Flyvevåbnet rekrutteres som altid fra hele landet.

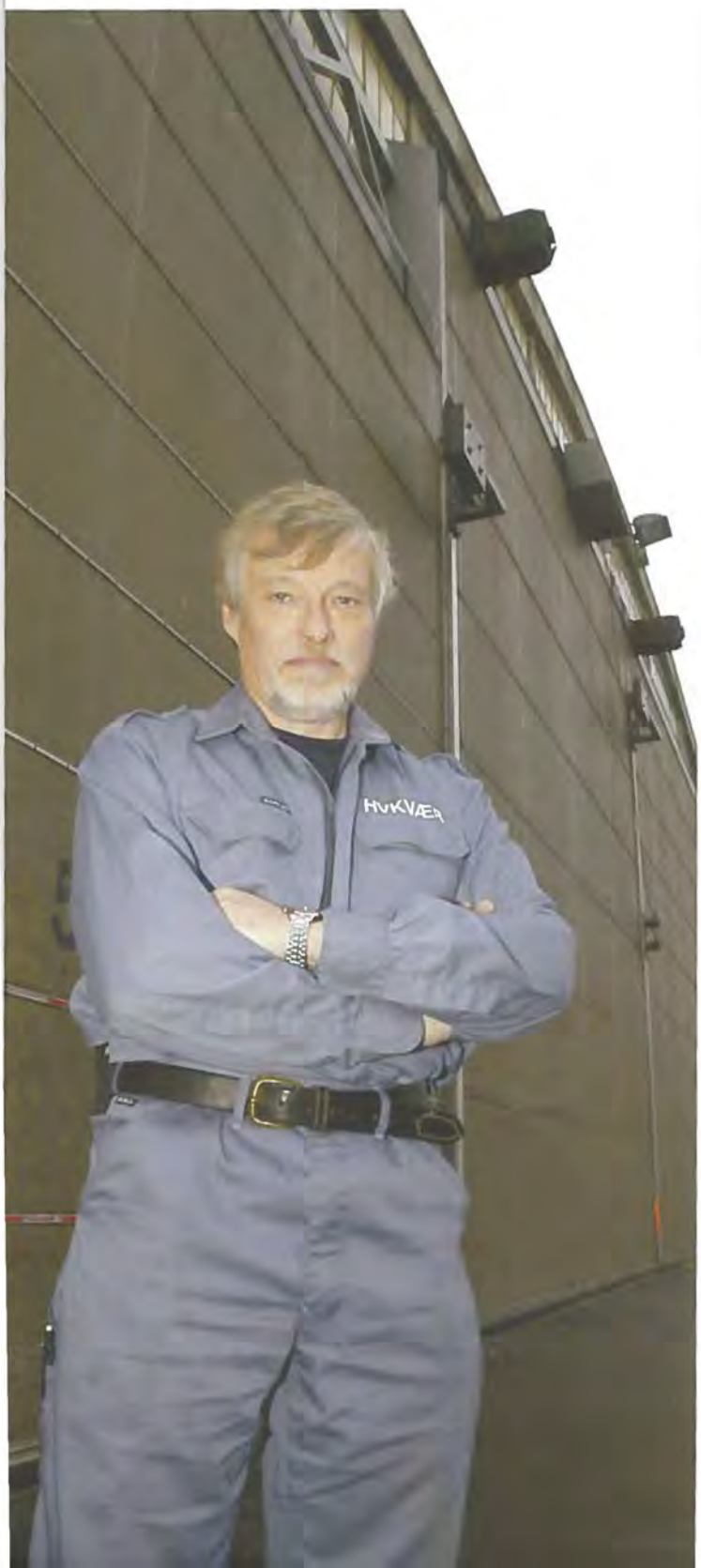
I "gamle dage", hvor vi var mange, var der altid et par eller en flok soldaterkammerater i nærheden, men vil de træffes i dag, må de finde et fælles mødested. Og hvad er vel mere naturligt at vælge end den flyvestation, hvor de har tilbragt en tid sammen. Når vi mødes ved jubilæerne hvert femte år, er det spændende for os at se og høre, hvordan livet er på vores gamle flyvestation i dag. Men det er mit indtryk, at det er lige så interessant for dem, som fortæller og viser rundt, at høre, hvordan det var for 20, 30, 40 og 50 år siden.

Og jeg ser det som en væsentlig mission for Flyvevåbnets Soldaterforening at være bindeled mellem nutidens og fortidens Flyvevåben, samtidigt med at vi i soldaterforeningen er med til at udbrede kendskabet til Flyvevåbnet i den danske befolkning. Tjenstgørende i Flyvevåbnet i dag kan også blive medlem, og indmeldelse kan ske direkte på Flyvevåbnets Soldaterforenings hjemmeside www.propel.dk.

Som fremtidig redaktør af PROPEL glæder jeg mig til samarbejdet. □

MATERIELLETS MAND

AF MICHALA PAULLI



HAN ER ÉN BLANDT MANGE FAGFOLK PÅ HOVEDVÆRKSTED VÆRLØSE OG NOGET HELT FOR SIG SELV. 51-ÅRIGE NIELS SCHULTZ HAR VÆRET LANGT OMKRING, OG HAN KAN MERE END DE FLESTE, NÅR DET HANDLER OM BEVINGET MATERIEL.

Ude i Hangar 6 på Hovedværksted Værløse lægger en stor S-61 redningshelikopter an til det årlige hovedeftersyn. Op langs siderne kravler tunge stilladser, alle døre og luger står åbne, og indeni, ovenpå og under helikopteren er mekanikere og elektrikere travlt beskæftigede med at afprøve, justere og montere. En af dem er den 51-årige Niels Schultz – en ikke helt almindelig medarbejder på hovedværkstedet.

ALTMULIGMANDEN NIELS

Han kan skifte en turbinemotor på en redningshelikopter, lægge ledninger i et Hercules fly og bearbejde aluminiumsplader til flyskrog. Niels Schultz kan faktisk lidt af det hele. Oprindeligt blev den garvede værkstedsrotte udlært automekaniker - tilbage i 1973. Men vingerne trak mere end bilerne, så Niels Schultz tog en treårig flymekanikeruddannelse som konstabel i Flyvevåbnet. Han blev i Forsvaret i en årrække som mekaniker, hvilket blandt andet bragte ham til Grønland med Hercules i to gange seks uger, før han i 1978 trængte til luftforandring:

- Jeg var rigtig glad for arbejdet, men jeg var ved at stifte familie, og der var en hel del rejseaktivitet med Hercules i sigte. Og så ville jeg gerne ud og prøve noget af alt det, jeg havde lært. Så derfor sagde jeg ja til et job som flymekaniker hos Sterling Airways i Kastrup, fortæller han.

På grund af meget skifteholdsarbejde hos Sterling blev det dog kun til et års tid, før Niels Schultz vendte tilbage til Forsvaret – nu i civil og på Hovedværksted Værløse. Denne gang blev det til syv år på Motorværkstedet, hvor han blandt andet vedligeholdt de Merlin flymotorer, der senere blev installeret i Centurion-kampvognene. Til trods for at han det sidste halvandet år havde en betroet stilling med ansvaret for, at materiellet var 100 procent i or-

Det er ikke kun på Hovedværkstedet, at Niels Schultz er en alsidig mand – heller ikke i fritiden har han problemer med at få tiden til at gå. Han bor i Frederikssund sammen med Birthe, der har fire børn med fra et tidligere ægteskab. Niels Schultz har også selv fire styk, og med tiden er familien blevet forøget med hele 7 børnebørn. Ellers står fritiden på Frederiks-sund Vikingespil, hvor Niels Schultz i det årlige teaterstykke agerer vikingekriger, arbejde på Frederikssund Festival, folkedans, badminton og hvad den aktive familiemand ellers finder plads til i sin travle tilværelse.

den, når det forlod værkstedet, blev det igen tid til en smuttur udenfor Forsvarets mure. Smutturen blev på tre-fire år og inkluderede først et job som kvalitetskontrollant hos Dansk Industri Syndikat, hvor han kontrollerede, at alt fra elektronik til toiletpapir var i orden i forhold til leveringsbetingelserne. Og dernæst tjansen som lastvognsmekaniker hos HT. Her polstrede han sæder, fiksede mekanikken og meget andet. Men da han i forbindelse med snakken om at privatisere HT sidst i firserne blev tilbudt et job som buschauffør, sagde Niels Schultz stop:

- Det kunne jeg alligevel ikke se mig selv som! Så jeg tog herud og snakkede med de gamle kolleger på Hovedværkstedet. De havde hørt om privatiseringen i HT og havde faktisk allerede arrangeret en samtale for mig med overværkmester Andby. Den gik jeg til, og en time efter var jeg ansat. De kendte mig derude, og jeg kunne jo jobbet, fortæller han.

FRA MEKANIK TIL ELEKTRONIK

Det var i 1989 og Niels Schultz har været i Værløse lige siden. Først som flymekaniker, hvor han skilte mekanikken ad og samlede den igen på Motorværkstedet. I begyndelsen af halvfemserne skiftede han kurs og søgte et job som flyelektriker på elværkstedet – et job han fik. Interessen for at rode med el har altid været der, og kombineret med el-erfaringen fra flymekanikeruddannelsen var han kvalificeret til jobbet. Niels Schultz var efterhånden blevet en alsidig og erfaren værksteds-rotte:

- Jeg har også en del erfaring som klejnsmed, altså med at lave ting i metal. Og sammen med alt det andet giver det mig en indsigt i hele flyet, som man vist ikke ser så ofte, vurderer han.

DET GRÅ GULD

For en værkstedsmedarbejder i sin bedste alder ser fremtiden med de forventede reduceringer på Hovedværksted Værløse ikke alt for lys ud. I modsætning til de fleste af hans kolleger, der er meget specialiserede inden for et afgrænset område, for eksempel flymekanik, er Niels Schultz noget af en altmuligmand. Desuden har han siden 1995 fungeret som tillidsmand for de 17 flyelektrikere på Hovedværksted Værløse – et arbejde han i dag bruger omkring halvdelen af sin arbejdstid på. Men selvom Niels Schultz kan lidt af hvert med en værktøjskasse, så er han jo kommet op i årene, og han kan godt være lidt bekymret, når han kigger frem.

- Personligt tror jeg ikke, at der går mere end to-tre år, før det er slut for mit vedkommende. Jeg kan selvfølgelig en masse forskelligt og er ikke bange for at skifte job, men det er alligevel ikke en situation, jeg har det særligt godt med, siger Niels Schultz og tilføjer med et skævt smil:

- Selvom jeg jo tilhører 'Det Grå Guld', der efter sigende er sikret fast arbejde. □

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000183496