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.4 JUNI 2004

FLYVEVÅBNET HURTIGT PÅ PLADS I BALTIKUM

EXPEDITIONARY AIR FORCE OMFATTER ALLE I FLYVEVÅBNET

FLYVEVÅBNET til Flyvevåbnets medarbejdere

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR
Oberst Per Pugholm Olsen
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: Lotte Bank-Nielsen, Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste

Søndag den 28. marts på Flyvestation Aalborg, hvor brandfolkene midlertidigt må vende ryggen til deres hjemlige dagligdag. Der vil gå tre måneder, inden de igen kan betragte en af Flyvevåbnets redningshelikoptere. Hercules'en i baggrunden er næsten færdiglastet og klar til at flyve støttepersonel til Litauen, hvor det stort set har fået samme opgaver som herhjemme - men under helt andre forhold.

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 Expeditionary Air Force omfatter alle i Flyvevåbnet
04 Eksport af know-how og udstyr til Baltikum
06 Flyvevåbnet baner vejen
08 Flyvevåbnet hurtigt på plads i Baltikum
11 Flyvevåbnet læser til eksamen
11 Syv nye medlemmer i Nato-familien
12 Eksamensfeber før OPEVAL
14 Efter bilulykken i Manas – Miraklet holdt audiens
15 Hercules fik VIP-modtagelse
16 Kronprinsparret hyldet af Forsvaret
19 Hercules toptrimmet til elektronisk krig
20 100-års jubilar er state of the art
23 Dansk kamppilot i amerikansk flyverdragt
23 Forskudt udgivelse af bladet
23 Redaktionen beklager
24 Præcisionsbomber på pletten
27 FFOS tager socialt ansvar alvorligt
28 Værnepligten kan være et kvalitetsstempel
31 Baltikum er hans andet kontor

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Oberst Per Pugholm Olsen, stabschef ved Flyvertaktisk Kommando:

EXPEDITIONARY AIR FORCE OMFATTER ALLE I FLYVEVÅBNET

Oberst Per Pugholm Olsen

Et af de udtryk, der bruges igen og igen i den forsvarspolitiske debat, er begrebet "transformation". Udtrykket dækker omstillingen af NATO's militære enheder - fra store, stedbundne og stationære strukturer beregnet til det fælles forsvar af NATO territorium - til moderne, fleksible, deployerbare og indsatsklare militære enheder beregnet til indsættelse overalt i verden. Begrebet "transformation" kan derfor med rette også anvendes for den omstilling af dansk forsvar, og dermed Flyvevåbnet, som fremgår af Regeringens oplæg til nyt forsvarsforlig. Dette oplæg har nemlig fokus på opstilling af deployerbare styrker til internationale operationer.

Behovet for transformation – eller omstilling - udspringer af den ændrede sikkerhedspolitiske situation, hvor den netop overståede udvidelse af NATO og EU har genforenet Europa i kølvandet på afslutningen af Den Kolde Krig. Danmarks situation er således ændret fra frontliniestat til baglandsområde. Kombineret med fraværet af en konventionel militær trussel mod europæisk område medfører dette, at Danmark nu befinder sig i en enestående sikkerhedspolitisk situation. Denne situation muliggør en fundamental ændring af Forsvarets opgavekompleks ved nedlæggelse af territorialforsvaret og fokusering af Forsvarets ressourcer mod opstilling af helstøbte militære enheder til løsning af internationale opgaver – en ændring der er nødvendig, hvis Forsvaret fortsat skal være relevant!

Som nytiltrådt stabschef i FTK ser jeg frem til de kommende års udfordring med at indfri visionen om omstilling af Flyvevåbnet fra garnisionsflyvevåben til et Expeditionary Air Force fuldt ud.

Et hurtigt tilbageblik over de sidste ti år viser, at vi allerede er kommet langt med denne omstillingsproces. Der er eksempelvis langt - fra den første opstilling af en spinkel organisation til støtte for vores bidrag til NATO's umiddelbare reaktionsstyrker, en styrke med 12 kampfly, der var baseret på at rykke ind på en standard flyvestation inden for NATO-område - til indsættelse af den expeditionary kampflykapacitet, som Flyvevåbnet råder over i dag: Et kampfly-bidrag opstillet til – og afprøvet i – global indsættelse!

En af de væsentligste erfaringer fra de seneste år er, at det ikke er nok alene at fokusere på våbenbidraget, såsom eksempelvis selve F-16 kampflybidraget. Der er behov for også at fokusere på den dertil hørende støttestruktur. Virkeliggørelsen af dette afspejles bl.a. i Regeringens forslag om at oprette en "Expeditionary Communications and Combat Support Wing" i Flyvevåbnet samt i vores nuværende engagement i de baltiske lande, hvor vi støtter NATO i udførelse af Air Policing. Her er det p.t. netop ikke F-16 fly, vi støtter med, men derimod dele af det vi normalt forbinder med støttestrukturen bag disse.

Der er således i mit sind ingen tvivl om, at de kommende års indfrielse af visionen om et Expeditionary Air Force vil inddrage hver og en af os i Flyvevåbnet. □

EKSPORT AF KNOW-HOW OG UDSTYR TIL BALTIKUM

AF ARNE BACH NIELSEN

Banens tilstand på Ämari-basen i Estland taler for sig selv. Ikke just en godbid for et F-16 fly, der let kunne få en sten galt i halsen. Banen blev lukket for civil trafik i 2003.

I Estland står sneslyngen i sommervarmen og venter på vintervejr.

Dansk øststøtte bidrager til målet om at skabe et fungerende forsvar i fortrinsvis i Estland, Letland og Litauen. Støtten medvirker til at gøre landene til troværdige Nato-partnere. Et tiltag, der understøtter den danske sikkerheds- og udenrigspolitik i Østersø-området og Østeuropa. Igennem årene har der fra dansk side været afsat omkring 90 mill. kroner om året til øststøtten.

Pengene bevilges af Folketinget, men holdes uden for forsvarsbudgettet. Omkring 90 procent af øststøtten er ydet til Baltikum. Støtten vil blive reduceret i 2004 og yderligere i 2005, idet der er grænser for, hvor mange projekter, der kan gennemføres. Det hjælper ikke at "oversvømme" et land med assistance.

Af Forsvarets ressourcer bruges der omkring 100 årsværk i personaleforbrug. Hundredevis af danske medarbejdere bliver på den måde involveret i samarbejdet, mens det drejer sig om tusindvis i modtagerlandet. Østsamarbejdet blev iværksat i begyndelsen af 1993.

I praksis prioriteres den danske indsats hen imod at rådgive og træne det baltiske personel samt at donere udstyr.

BIKINI – NU OGSÅ I BALTIKUM

Flyvevåbnet yder også sin indsats på den anden side af Østersøen. Eksempelvist trænger de tre landes flyvevåben til at udvikles inden for eftersøgnings- og redningstjenesten, eller Search and Rescue (SAR), som det betegnes internationalt. Hvert år er der et stort behov for livreddende operationer i de tre kystlande.

I 2003 var der ni baltiske instruktør-elever med ved den danske Bikini-øvelse, overlevelsesøvelsen i Ebeltoft Vig. De havde da været med i tre år og er nu færdiguddannede. I juni er der planlagt en baltisk Bikini-øvelse i Litauen, hvor balterne selv skal gennemføre øvelsen i at overleve på vand. Der vil blandt andet blive brugt flåder, veste og dragter, der er doneret af Danmark.

Endvidere sendes der to danske supervisorer, der skal overvåge det rent sikkerhedsmæssige, mens øvelsen gennemføres af balterne selv.

IKKE BARE ALTING FORÆRENDE

En stor del af de tre tidligere sovjetiske republikkers militær skal startes op fra bunden. Eksempelvis har det danske flyvevåben en stor finger med i spillet, når Ämari-basen uden for Tallinn i Estland skal bringes op til standard. Frem for at donor-nationerne kommer og presser "gode råd og idéer" ned over hovedet på esterne, skal den estiske forsvarsledelse komme med et katalog over, hvad de selv synes, der skal til for at få luftbasen opgraderet til et acceptabelt niveau.

- Herefter studerer vi nøje kataloget og ser, hvad der er muligt og hensigtsmæssigt ud fra de midler vi har. For eksempel trænger startbanen på Amrai-basen til en gennemgribende renovering. Det vil koste i omegnen af 50 mill. kroner. Den slags investeringer ligger langt ud over, hvad Danmark kan præstere. Den slags projekter inden for infrastrukturen må landene selv tage sig af, siger major Ove Urup-Madsen, der øststøtte-koordinator i Flyvertaktisk Kommando.

I modsætning til her hjemme er det en stor storkebestand i de baltiske lande. En stork som her på en flyvestation kan let gøre skade på et fly.

På Ämari-basen i Estland et gamle tårn fra sovjettiden (tv.) er nu afløst af et nyt og moderne (th.).

NATO PATRULJERER OVER TIDLIGERE FJENDEOMRÅDE

Et projekt inden for radarovervågning af det baltiske luftrum er færdiggjort. Det kaldes i daglig tale BALTNET, der står for Baltic Air Surveillance Network. Der bliver dog stadig assisteret med instruktører og træning, for at følge projektet helt til døre.

Da de tre baltiske lande sammen med fire andre lande trådte ind som nye medlemmer af Nato den 29. marts 2004, var den øjeblikkelige og synlige effekt, at fire belgiske F-16 Fighting Falcon fly blev udstationeret på den litauiske Siauliai-base, hvor de skal håndhæve suveræniteten i luftrummet over Baltikum. Også det danske flyvevåben bidrager til denne operation, som man kan læse om på de følgende sider.

VÆRDINORMER SOM EKSPORTVARE

Store lande som USA og Storbritanien hører sammen med mindre Nato-lande også til blandt bidragsyderne. Sverige og Finland bidrager sammen med Danmark anseligt til balternes militære genopbygning.

Udover at øststøtten gavner modtagerlandene, høster Danmark også frugt af samarbejdet. Forsvaret får ad denne vej opbygget en erfaring og ekspertise, når det gælder internationalt samarbejde.

Udover den gængse pakke med rådgivning, træning og udstyr forsøger danskerne også at eksportere de danske demokratiske og sociale værdinormer til balterne. Soldaterne i de tre tidligere sovjetrepublikker har været vant til en anden omgangstone og -form end den, de danske kollegaer har levet med de sidste 20-30 år.

Ove Urup-Madsen siger:

- Vi bruger den mere uformelle omgangsform, som vi kender her hjemmefra. Det har vist sig, at det motiverer balterne og effektiviserer deres indsats og initiativ. Samtidig forsøger vi at indføre nogle af vores pædagogiske ledelsesprincipper. Men det er en proces, der kræver en kolossal mental omvæltning hos vores baltiske kolleger. Det tager tid, og Rom blev jo ikke bygget på én dag. Men især de unge er ret hurtige til at omstille sig til den nye omgangsform, og jeg oplever dem som topmotiverede. □

FLYVEVÅBNET BANER VEJEN

AF CAMILLA ROSENGAARD

Flyvevåbnets aktiviteter i Baltikum har skabt så gode relationer i regionen, at banen er kridtet op for andre aktører.
Danmarks hjælp til flyvevåbnet i de tre baltiske lande omsættes nu til klingende mønt for danske virksomheder.

Siden 1995 har det danske flyvevåben bistået med hjælp til etablering af et egentligt flyvevåben i de tre Østersøstater Estland, Letland og Litauen i form af donationer af materiel. I den forbindelse har danske leverandører fået en fod indenfor på det baltiske marked og skabt gode kontakter blandt andet her i Riga, Letland.

De tre Østersøstater Estland, Letland og Litauen er 2. april trådt ind i NATO. At blive budt velkommen i de vestlige allieredes klub har betydet, at de tre lande nu kan ånde friere. De tre tidligere Sovjetrepublikker, der før 1991 var underlagt Moskvas jernnæve, har de sidste 13 år skulle finde deres egne ben – også på det forsvarsmæssige område.

Siden 1995 har Flyvevåbnet bistået med hjælp til etablering af et egentligt flyvevåben i hver af de tre stater i form af donationer af materiel. Flyvematerielkommandoen (FMK) har fungeret som bindeleddet, når alt fra tæpper og uniformer til redningsudstyr og lastbiler er blevet doneret til balterne.

Nu er de baltiske lande kommet så meget på fode, at de selv skal ud for at investere i materiel. Rednings- og sikkerhedsudstyr har i sagens natur første prioritet. Det gavner blandt andet den danske producent af redningsudstyr Viking Life-Saving Equipment. Litauerne har afleveret en ordre på 100 pilotdragter, mens letterne venter snarest muligt at indgive ordre på omkring 30 pilotdragter. Ordrens samlede beløb er ca. en kvart mio. kroner.

- Der er ingen tvivl om, at vi har haft stor gavn af de kontakter, som Flyvevåbnet har opbygget gennem knap ti års aktiviteter i Baltikum. Den type kontakter kan man ikke sætte en egentlig pris på, men de er værdifulde, fastslår Vilhelm Hauschildt, salgschef i Viking.

Den ansvarlige for FMK's donationer siden 1995 Erik Sisbo understreger, at FMK udelukkende har stået for introduktioner af private virksomheder til cheferne for Flyvevåbnet i de tre lande.

- Et af Flyvevåbnets principper har altid været ikke at blande sig i den erhvervsmæssige og politiske situation i landene. Det har aldrig været vores opgave at pådutte dem noget. Derfor tror jeg også, at det er lykkedes os at give dem hjælp til selvhjælp. Vi har respekteret dem, og det giver sig nu udslag i, at de gerne vil blive ved med at handle med danskere, siger Erik Sisbo.

TID TIL AT OPBYGGE TILLID

I 2001 donerede Flyvevåbnet redningsudstyr, der bl.a. omfattede pilotdragter, redningsveste, enmandspilotflåder samt reservedele til Flyvevåbnet i de tre baltiske lande. Hovedparten af den leverance stammede fra Viking, som dermed fik fodfæste på det baltiske marked.

- Det var en stor hjælp, at flyvevåbnet i landene fik kendskab til os. Vi fik lejlighed til at bevise, at de kunne stole på os. Vi gjorde meget ud af at levere det rigtige antal reservedele og

Sammen med en række andre lande trådte de tre Østersøstater Estland, Letland og Litauen per 2. april ind i NATO. De baltiske lande er kommet så meget på fode økonomisk, at de nu selv skal ud for at investere i materiel. Det gavner blandt andet danske virksomheder.

På SAR-seminarerne gennemspiller deltagerne scenarier for forskellige beredskabssituationer. Civile firmaer som for eksempel Viking og International Tools får lejlighed til at præsentere deres sikkerhedsudstyr på seminarerne.

følge op på de behov, som modtagerne af hjælpen havde. Derfor har de haft gode erfaringer med os, og det er ikke så overraskende, at de vælger os igen, siger Vilhelm Hauschildt. Han understreger, at et tæt samarbejde med FMK gjorde det muligt at levere det rigtige antal reservedele.

- FMK kontrollerede sin statistik for, hvad Flyvevåbnet plejede at bruge af reservedele til de enkelte produkter. Det gav et godt grundlag for os, da vi skulle finde ud af, hvilken vare balterne kunne have glæde af, siger Vilhelm Hauschildt.

EN FOD I PORTEN TIL BALTIKUM

Budgetterne i de tre Østersøstater er meget små. Derfor er det primært sikkerhedsudstyr, som Flyvevåbnet i de tre lande prioriterer først. Udover Viking har den Kolding-baserede virksomhed Lifelight opnået kontrakt på redningsudstyr. Mens de to leverandører har fået konkrete kontrakter i hus, har andre virksomheder taget opstilling i kulissen. De har fået fodfæste på markedet via FMK-donationer og venter nu på, at økonomien bliver bedre i Baltikum. En af disse virksomheder er International Tools, der udelukkende sælger værktøj til reparation af militære og civile fly.

- I øjeblikket har vi ikke kunnet lande kontrakter, fordi budgetterne er for små i de tre lande. Men vi er glade for, at vi via FMK har fået mulighed for at opbygge gode relationer til Flyvevåbnet i hvert af landene. Vi regner nemlig med, at landene med deres indtræden i NATO vil få støtte fra de gamle NATO-lande til indkøb af nyt materiel, siger Claus Glimsager, adm. dir. i International Tools.

SALG PÅ SAR-SEMINARER

Erik Sisbo har blandt andet været med til at arrangere såkaldte Seach and Rescue (SAR) -seminarer i de baltiske lande. På seminarerne gennemspiller deltagerne scenarier for forskellige beredskabssituationer. De danske og baltiske deltagere giver på seminarerne hver deres bud på, hvordan de ville tackle en beredskabsmæssig situation. På den måde udveksles viden. På seminaret får civile firmaer som for eksempel Viking eller International Tools lejlighed til at præsentere deres produkter.

- Det er ikke til at sige, hvilken betydning Vikings deltagelse i SAR-seminarerne har haft. Men vi vurderer, at det er en god salgsmulighed, siger Vilhelm Hauschildt.

- Vi har deltaget i SAR-seminarerne, der har været en god platform for at få skabt kontakt til de rigtige folk i Baltikum. Vi betragter det som en investering i fremtiden, siger Claus Glimsager. □

FLYVEVÅBNET HURTIGT PÅ PLADS I BALTIKUM

AF ARNE BACH NIELSEN

Foto: Arne Bach Nielsen

Der var gensidig sympati ved første blik mellem de litauiske og danske brandfolk.

Den 29. marts ankom køretøjerne, der skal understøtte Flyvevåbnets bidrag til Nato's Balticum Air Policing. To brandbiler, en tankbil, to personbiler, en pick-up, en lastbil, en stor fejemaskine samt en indsatsbil fra Brand- og Redningstjenesten blev kørt i land i havnebyen Kleipeda i Litauen. Derfra blev køretøjerne af dansk personel, der samme formiddag var blevet landsat af et C-130H Hercules-fly, kørt til den litauiske Siauliai-base 150 km længere inde i landet.

Det litauiske militærpoliti sørgede for at sikre fri passage for konvojen ud af den travle havneby ved at holde med snurrende udrykningsblink i lyskrydsene.

Hen under aften kørte den danske konvoj ind gennem vagten på Siauliai-basen. Køretøjerne skulle henstilles og aflåses, inden soldaterne kunne holde fyraften. Først klokken 21 kunne de holde fri og begynde at checke ind på deres hotel. Ni folk tog næste morgen videre til Riga i Letland, hvor de straks satte i værk med at etablere et såkaldt BAK-12-anlæg, som populært sagt er en line tværs over landingsbanen, der kan fange et løbsk fly. Basen skal bruges som alternativ landingsplads for flyene, i tilfælde af Siauliai-basen ikke er brugbar.

DER UNDERVISES OGSÅ

Alle mand i Litauen var i fuld gang med at etablere deres positioner den 30. marts. Litauen-holdet består af ti brandfolk, tre jordudstyrsfolk, tre tankvognsoperatører, en presseofficer, en regnskabsmand, en forsyningsmand og en logistik-officer. I Letland er der tre BAK-12-specialister og en logistikofficer.

Efter en nats hårdt tiltrængt søvn var Flyvevåbnets soldater i Litauen i fuld gang med at forberede deres fremtidige tjeneste på Siauliai-basen. Brandfolkene mødte deres litauiske kolleger, som de skal arbejde sammen med. Endvidere skal danskerne ud-

De tre baltiske lande besidder ikke ressourcer (kampfly med tilhørende støttestruktur) til at gennemføre Air Policing i eget luftrum. I forbindelse med deres optagelse i Nato i april besluttede Nato midlertidigt at støtte de baltiske lande for en 3-måneders periode, hvorfor flere europæiske lande sendte styrkebidrag til Baltikum for at bidrage til at håndhæve landenes suverænitet i luften. Fire belgiske F-16 fly ankom den 29. marts.

De danske brandfolk demonstrerer Rosenbauer-brandbilen for deres litauiske kolleger.

Flyverspecialist A.K.A. Pedersen og flyverspecialist J. Johansen i færd med at tanke et belgisk F-16 fly.

danne litauerne i brandbekæmpelse og evakuering på F-16 flyene. Der skal uddannes i specifikke ting ved F-16 som det farlige stof hydrazin, luftindtag og udstødning. Endvidere lærer de at sikre canopy og sæde, så de ikke kommer til at udløse sprængladningerne på anordningerne.

- Der er allerede en fantastisk stemning ude på brandstationen. Litauerne er overordentlig positive. Faciliteterne på brandstationen lader noget tilbage at ønske, men der er faciliteter, så vi kan lave kaffe og lidt mad. Vi skal gå vagt sammen med de litauiske brandfolk, og vi tager selvfølgelig rundstykker med til dem om morgenen, og mon ikke det kan blive til et par hyggelige sammenkomster med dem under vores ophold, sagde oversergent Vagn Jensen en af de første dage. Til dagligt er han indsatsleder på Flyvestation Aalborg.

TOPMOTIVEREDE SOLDATER

Tankvognsoperatørerne og jordudstyrsfolkene var også godt i gang med at indtage deres pladser, og i det lille danske hovedkvarter kimede mobilerne om kap, og sproget skiftede hele tiden mellem engelsk og dansk iblandet litauisk. Alt sammen i et inferno af rungende støj i de snævre lokaler.

Samtidig knoklede en tekniker med at sætte internet og radionet op, der nu for længst er etableret.

Alle var indstillet på at gå på med krum hals, så hele det danske bidrag kan blive operationelt så hurtigt som muligt.

ENDELIG OPERATIV

Allerede den 31. marts var de danske flyvevåben-soldater erklæret operative og dermed underlagt det belgiske detachement på Siauliai-basen. Brand- og redningstjenesten startede denne morgen deres vagtturnus, der opererer på døgnbasis.

fortsættes på side 10

Fortsat fra side 9 ...

Siauliai-basen var en af Sovjetunionens største baser under den kolde krig. Da russerne forlod basen, efter Litauen blev selvstændig, blev basen efterladt i en særdeles ringe forfatning, hvilket den stadig bære præg af en halv snes år efter. Men bygningerne tager efterhånden langsomt - meget langsomt - form i retning af noget lidt bedre. De danske soldater er velmotiverede, også når det gælder om at motivere litauerne til selv at være med til at forbedre tingenes tilstand.

De danske køretøjer linet op på havneområdet i Kleipeda.

Dansk tankvogn parkeret i gammel sovjetisk shelter. Det er major Morten G. Larsen, der står i den litauiske forårssol. Han var leder af Enable Team og har været med til at bane vejen for den praktiske udførelse af dansk deltagelse.

Samme formiddag var der planlagt at flyve med fire belgiske F-16 fly, der på samme tid skulle flyve hen over Vilnius, Riga og Tallinn for at markere, at de tre baltiske lande er optaget i Nato. Der blev dog ikke fløjet, idet man med de civile luftfartmyndigheder ikke var helt afklaret med rettighederne i luftrummet. Senere er alle tre hovedstæder dog passeret på de enkelte træningsmissioner. 1. april 2004 blev der gjort klar og den første familiarization flight (kendskabsflyvning) startede.

Brandfolkene linede op på sidelinien, klar til indsats. Tankvognsoperatørerne var klar til at fylde på de tørstige fly. Det lokale flybrændstof er blevet minutiøst kontrolleret, men skal dog justeres med additiver, så kvaliteten nu er, som Nato-standarderne kræver det og dermed i orden for F-16. Fejemaskinen kan tårnet bare rekvirere, så den er bogstaveligt talt på banen hver dag.

I Riga i Letland var der lidt forsinkelse med at få fly-indfangningsanlægget stillet op. Jorden skulle først kontrolleres for nedgravede kabler, inden der kunne hamres spyd ned. Men det var operativt i løbet af et par dage.

Siden er der kommet endnu en brandbil og en stor støvsuger til at rense startbanen for sten. Banen er plaget af porøs beton og dermed en del løse sten, der kan gøre stor skade, hvis de suges ind i flyenes motorer. Men denne del er også under kontrol. Banen kontrolleres efter hver start og landing og fejes og støvsuges såfremt det skønnes nødvendigt. Det er nu kun en lille håndfuld sten der skal fjernes fra banen, hvor der i begyndelsen kunne opsamles fem fyldte spande.

Pr. 28. april er der fløjet mere end 50 missioner og tanket næsten 300.000 liter brændstof. Jo, det er blevet dagligdag for en snes danskere i Baltikum.

Da redaktionen sluttede, behandlede Folketinget et forslag om at sende danske F-16 til Baltikum fra starten af juli 2004. □

FLYVEVÅBNET LÆSER TIL EKSAMEN

AF KAVEH SHAMSHIRI, FLYVERTAKTISK KOMMANDO

I uge 16 gennemførte Flyvestation Aalborg Generel Militær Efteruddannelse (GME), hvor blandt andet våbenlære, posttjeneste, førstehjælp og signaltjeneste var at finde på skemaet. Cirka 150 tjenestegørende personer deltog i GME, hvor de fik genopfrisket de grundlæggende militære færdigheder.

Udover de teoretiske lektioner, var uddannelsesdagene krydret med en velplanlagt handlebane, som overgik fantasien hvad effekter og kreativitet angår. Handlebanen var blandt andet præget af røg, brand og et færdselsuheld. Alt sammen var det med til at øge deltagernes motivation og indlæring.

Selve baggrunden for denne GME er, at Danmark er tilmeldt Nato Reaction Force. Øvelsen skulle forberede deltagerne til Nato Operational Evaluation (OPEVAL), der finder sted i juni. Det er Nato, der iværksætter OPEVAL, hvor de grundlæggende færdigheder hos medlemslandenes tilmeldte styrker evalueres. Det er personel fra andre Nato-lande, der checker de danske styrker. Flyvestation Skrydstrup afholdt en lignende GME i februar. PRE-OPEVAL, den fælles generalprøve i april, var det sidste større tiltag, inden OPEVAL løber af stablen i juni.

Flyvestation Aalborg har fået hjælp fra Flyvevåbnets reservepersonel, da denne GME skulle planlægges og gennemføres. Reservepersonellet bliver indkaldt i perioder med ekstra aktivitet som for eksempel GME, hvor de er med til at støtte Flyvevåbnets personel i at løse deres opgaver. □

Ambulancen kan være timer undervejs. Det er vigtigt at kunne give førstehjælp under feltmæssige forhold.

Flyvevåbnets ruster sig til internationale opgaver. Det kræver, at personellet er i stand til at imødegå de begivenheder, soldaten kan komme ud for. Her øves der brandbekæmpelse under en Generel Militær Efteruddannelse afholdt på Flyvestation Aalborg i april.

SYV NYE MEDLEMMER I NATO-FAMILIEN

AF ARNE BACH NIELSEN

Bulgarien, Estland, Letland, Litauen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien er formelt indtrådt i Nato-alliancen. Det skete den 29. marts 2004. Det var den femte og hidtil største udvidelse i alliancens historie.

Ved en ceremoni den 2. april ved Nato-hovedkvarteret i Bruxelles gled de syv nye flag til tops til tonerne af de respektive nationalhymner.

- Tiltrædelsen af de nye lande demonstrerer, at princippet om frihed er ukuelig, sagde Nato's generalsekretær Jaap de Hoop Scheffer.

Nato har en åben dør-politik over for udvidelse af alliancen. Ethvert europæisk land, der lever op til Nato's principper og med mulighed for at bidrage til sikkerheden, kan blive medlem af the North Atlantic Treaty Organization.

Nato udvider formentlig igen. P.t. er Albanien, Kroatien og Makedonien at finde i den såkaldte Membership Action Plan, der assisterer ansøgerlande med at imødekomme Nato's standarder og forberede et muligt medlemskab. □

EKSAMENSFEBER FØR OPEVAL

AF LOUISE KOLIND OG FINN HJORTSHØJ, FLYVERTAKTISK KOMMANDO
REDIGERET AF ARNE BACH NIELSEN

Der var realisme i luften på Flyvestation Skrydstrup i den sidste uge af april, da omkring 400 soldater fra Flyvevåbnets F-16-reaktionsstyrker var udsendt til den fiktive flyvebase Scorpion. De "udsendte" skulle sikre, at F-16-flyene sikkert og effektivt kunne operere.

Det var generalprøven på OPEVAL (Operational Evaluation), en operationel evaluering udført af Nato, af de danske styrker til sommer. Styrkerne fungerede i sine respektive funktioner, som var de udsendt i en international mission.

NATO'S EVALUERING AF REAKTIONSSTYRKEN KAN FÅ STOR BETYDNING FOR FLYVEVÅBNETS FREMTIDIGE ROLLE.

Ofte og uventet indtraf der hændelser af enhver art. Øvelsen gjorde det muligt at erkende eventuelle problemområder, inden den "rigtige" evaluering i juni. Området summede af aktivitet med en opsætning, der kunne sammenlignes med Flyvevåbnets deltagelse i Operation Enduring Freedom på Manas-basen i Kirgisistan.

At holde en flyvebase fuldt operativt indebærer en masse funktioner inden for bevogtning, patruljering, sanitet, administration, indkvartering, velfærdstjeneste, militærpoliti, specialister i atomar, biologisk, kemisk krigsførelse og sprængstoffer. Og ikke mindst et tungt logistik-element og en operativ kerne. F-16-reaktionsstyrkerne er sammensat af både fast personel i Flyvevåbnet og rådighedspersonel, hvoraf nogle allerede har høstet missionserfaringer fra Flyvevåbnets udsendelse til Kirgisistan sidste år.

DER REPARERES PÅ FELTFOD

Under skarpe flyoperationer kan fly blive beskadiget af antiluftskyts og missiler. Skaderne får ikke altid fatale følger, men kan reducere og begrænse flyets operationelle muligheder. For at afbøde skaderne og for at få det beskadigede fly gjort operationsklar, har enheden opstillet et hold for Aircraft Battle Damage Repair, eller på dansk kampskadereparation for fly. Holdet består af veluddannede specialister, der reparerer fly, der er beskadiget som følge af en kamphandling. Der er selvfølgelig reparationer, der nødvendigvis kræver større faciliteter end blot et nødtørftigt værksted i felten.

Under øvelsen gennemførte et Aircraft Battle Damage Repair-hold en opgave på et udfaset F-104 Starfighter-fly, der var blevet påført en strukturskade i kroppen. Denne skade betød, at der måtte udføres pladearbejde for at tætne hullet. Hullet blev rettet til, og en metalplade blev indsat og nittet fast. Flyets indvendige dele så som ledningsnet og hydraulik-systemer kunne

1. *Flyets repareres nødtørftigt under feltmæssige forhold.*
2. *Et tiltrængt hvil midt i den hektiske øvelse. Yderst til højre ses dukken Harry, der er en erfaren herre inden for reaktionsstyrkerne. Han oplevede blandt andet at blive kidnappet af hollænderne på Manas-basen.*
3. *Også de firbenede soldater deltog i øvelsen.*
4. *Seniorsergenterne Finn Hjortshøj (tv.) og Leif Lorentzen nåede akkurat at hælde deres mad op, inden der udbrød gasalarm. Der gik to timer, inden de fik noget at spise.*
5. *Piloterne er klar til øjeblikkelig indsats.*

også være beskadiget, og ligeledes her kan en reparation være nødvendig Da skaderne er udbedret, var flyet igen operationsklart.

PIGTRÅD OG STÅLPLADER ER OGSÅ SIKKERHED

Ved en af kontrolposterne på en indfaldsvej til F-16-området herskede der nogle dage hektisk aktivitet. Der blev udført gravearbejder, og den ene rulle med pigtråd efter den anden blev lagt ud. En formiddag blev aktiviteten yderligere skærpet i området, og det manuelle gravearbejde blev indstillet. Dog kun for at blive genoptaget af gravemaskiner og buldozere, der nu bar præg af et egentlig entrepenørarbejde. Dét så en smule "mistænkeligt" ud. En egentlig undersøgelse af aktiviteterne af sikkerhedsstyrken måtte iværksættes. Det viste sig, at de ihærdige mennesker var i gang med at etablere en mindre parkeringsplads; eller nærmere betegnet et visitationsområde til store køretøjer, forinden de kunne få adgang til området.

Der blev hamret, banket og bakset med pigtrådsruller, men alt foregik med godt humør, selvom vejret ikke var det bedste.

- Vi venter på at få leveret nogle stålplader, der skal lægges oven på sandet for at stabilisere overfladen. Ellers vil de tunge køretøjer fuldstændig ødelægge strukturen, og det vil være skønne spildte kræfter, sagde flyverkonstabel K. Marrup. Arbejdet så nydeligt ud og virkede efter hensigten.

Må Nato's evalueringsrapport for OPEVAL konkludere det samme for hele øvelsen i juni. □

EFTER BILULYKKEN I MANAS –
MIRAKLET HOLDT AUDIENS

AF ARNE BACH NIELSEN

- Please slow down! SLOW DOWN, råbte soldaterne til de to kirgisiske taxachauffører, der med 150 km/t ræsede om kap med hinanden. Enten forstod chaufførerne ikke engelsk, eller også var de blot ligeglade. Jagten udspillede sig på den hullede vej en mørk aften mellem hovedstaden Bishkek og Manas-basen i Kirgisistan. Den uansvarlige kørsel var dømt til at gå rigtigt galt – og det gjorde den også.

Den ene af de to kirgisiske taxachauffører mistede herredømmet efter at have strejfet den anden.

- Jeg mærker påkørslen og ser lygterne fra den anden taxa forsvinde ud over rabatten. Jeg er straks klar over hvad der er sket. Alligevel tager det et minuts tid at få chaufføren til at vende om, siger flyverkonstabel Tom Borre. De fire konstabler i bilen, der med nød og næppe holdt sig på vejen, fór ængstelige ud i rabatten for at komme deres nødstedte kammerater til undsætning.

De fandt deres tre kolleger i den havarerede bil slemt tilredte. Rune Wellnitz, Daniel Askbo og Mogens Hansen. På henholdsvis 20, 23 og 24 år.

Fra venstre Rune Wellnitz, Daniel Askbo og Mogens Hansen. Ulykken skete to dage inden, de skulle hjem efter at have været udsendt i forbindelse med Operation Enduring Freedom.

SER NU FREMAD

Sidst i april, hvor de mødtes på Flyvestation Skrydstrup, var de ved hver især at tegne sig en fremtid efter episoden, der var tæt på at koste dem deres liv og førlighed.

Mogens Hansen brækkede ryggen to steder og en hofteskål med efterfølgende smertehelvede.

- Jeg rejser mig ved det træ, hvor jeg er faldet. Jeg vil foreløbig bevare min rådighedskontrakt og vil gerne udstationeres igen. Jeg oplever at vi gør en forskel, når vi er ude, siger Mogens Hansen. Han har tidligere været udsendt til Kosovo.

Daniel Askbo "slap" med en hjernerystelse. Han er allerede i fuld gang med at uddanne sig til reserveofficer i Hæren.

- Herefter vil jeg søge et civilt job, men har ikke noget imod at blive udsendt igen, fastslår Daniel Askbo.

Rune Wellnitz var meget tæt at miste livet. Han kom først til bevidsthed to måneder efter ulykken. Han fortæller:

- Jeg fik punkteret en lunge eller to. Efter at være udskrevet fra hospitalet har jeg gået til genoptræning for en hjerneskade, jeg pådrog mig. Men efter et halv år på genoptræningscenter trængte jeg at komme væk fra hvide kitler og fysioterapeuter, så jeg tog på højskole. Fra juni skal jeg genoptrænes intensivt gennem seks måneder. Derefter vil jeg gerne læse medicin.

Rune Wellnitz har stadig efter eget udsagn en smule talebesvær, ligesom han døjer lidt med finmotorikken.

- Men jeg har psykologernes ord for, at mit intellekt er intakt. Hukommelsen og min logiske sans fungerer, siger den spinkle unge mand kvikt med et smil om munden.

Oberst Michael Fleischer, der var dansk detachementschef i Manas, da ulykken skete, havde begivenheden meget tæt inde på livet. Han siger:

Det er ikke mindre end et mirakel, at de unge mennesker står her i dag. Jeg er sikker på, Vorherre holdt hånden over dem.

ÆNDREDE LIVSSYN

- Jeg er meget opmærksom på, at folk kører ordentligt – inklusiv mig selv, siger Daniel Askbo. Det sidste, han husker, var bilen, der lettede fra vejen, hvor den efterfølgende rullede rundt flere gange.

- Jeg plejer ikke at være overtroisk. Men det sidste jeg gjorde, inden jeg satte mig ind i taxaen, var at give nogle penge til en gammel dame, der stod og tiggede uden for et varehus. Noget jeg ellers sjældent gør. Jeg tror, en eller anden har holdt hånden over os. Jeg er efter ulykken kommet til at tænke mere over dét, at vi bør behandle hinanden ordentligt, siger Mogens Hansen med alvorlig mine.

- Jeg har tit lavet nogle sindsyge ting og været intolerant. Når jeg tænker på, hvor tæt på døden jeg var, ser jeg nu i endnu højere grad livet som en gave. Jeg kan mærke, min tolerancetærskel er sværere at overskride. Jeg mener, vi mennesker er til for at hjælpe hinanden, og det vil min forhåbentlige fremtidige lægegerning være en eksponent for, fortæller Rune Wellnitz.

De tre tidligere Manas-soldater fremhæver deres dybe tak til deres fire kolleger. De mener samstemmende, at deres indsats, da ulykken indtraf, reddede deres liv. □

HERCULES FIK VIP-MODTAGELSE

AF CAMILLA ROSENGAARD

Forsvarschefen general Hans Jesper Helsø, chefen for FMK generalmajor Klaus L. Axelsen overværede sammen med chefen for FTK generalmajor Leif Simonsen Lockheed Martins overdragelse af de tre fly til Flyvevåbnet. Også USA's ambassadør i Danmark Stuart Bernstein deltog i seancen.

FLYVEVÅBNETS CHEFER HAVDE SELSKAB AF FORSVARSCHEFEN, DEN AMERIKANSKE AMBASSADØR OG REPRÆSENTANTER FRA DANSK ERHVERVSLIV, DA LOCKHEED MARTIN DEN 1. APRIL OFFICIELT OVERDROG TRE NYE HERCULES TRANSPORTFLY TIL FLYVEVÅBNET.

Fornemme gæster strømmede den 1. april til Flyvestation Aalborg fra København i øst til Georgia i Vest. Anledningen var, at den amerikanske flyproducent Lockheed Martin denne dag formelt overdrog tre nye Hercules-fly af typen C130J-30 til det danske flyvevåben. De opstillede stolerækker i Hangar 650 var tæt besat med flyverblå uniformer, men enkelte ejere af Søværnets marineblå og Hærens grønne uniformsjakker havde også taget vejen forbi flyvestationen i det nordjyske. Blandt dem var forsvarschef general Hans Jesper Helsø, som havde taget en fridag fra de hektiske forligsdrøftelser om fremtidens forsvar, for at sige goddag til Danmarks nye materielinvestering på ca. 2,2 mia. kroner.

Forsvarschefen havde dog ikke forladt de strategiske tanker om forsvarets fremtidige indretning. I sin tale fokuserede han især på, hvilken central rolle de nye topteknologiske transportfly spiller i et forsvar, der i langt højere grad end tidligere skal ud på internationale operationer i verdens brændpunkter.

- Nye transportfly er meget vigtige for hele Forsvaret. Vi skal ud der, hvor vi kan gøre en forskel. De gamle Hercules-fly har tjent os godt. Hvem husker ikke Sarajevo-ekspressen, der hjalp Bosniens befolkning? Eller indsatsen i Afghanistan. Hercules-flyene har mange gange bragt vores styrker sikkert frem til bestemmelsesstedet, sagde Jesper Helsø, der hæftede sig ved, at flyene takket være den moderne teknologi både er fremtidssikrede og blandt verdens bedste transportfly.

KAPACITETEN ER IKKE ØGET

Chefen for Flyvematerielkommandoen (FMK) generalmajor Klaus L. Axelsen glædede sig i sin tale over, at Flyvevåbnet med de tre nye fly får en væsentlig forøget rækkevidde samtidig med, at flyene har et brændstofforbrug, der er 15% mindre end på de gamle fly. Desuden kan flyene transportere mere gods, fordi flyenes lastrum er 35% større end de eksisterende flys. Men Klaus L. Axelsen slog også fast, at Flyvevåbnets kapacitet ikke er øget med de nye fly.

- De gamle Hercules-fly udfases i efteråret 2004. Indtil da vil Flyvevåbnet operere med både de nye og de gamle fly, men samlet set vil vores kapacitet ikke overstige tre fly. Vi har besætninger til tre fly, hvoraf nogle er under omskoling til de nye fly. Vi har desuden en lang række indfasningsaktiviteter, der gør, at de nye Hercules-fly ikke kan deltage i opgaveløsningen før medio 2004, sagde Klaus L. Axelsen. □

KRONPRINSPARRET HYLDET AF FORSVARET

Af Kaveh Shamshiri, Flyvertaktisk Kommando

Foto: Henning Kristensen, Fototjenesten Flyvestation Aalborg

Stemningen blandt de mange tilskuere på Langelinie var præget af begejstring, glæde og klapsalver, da Forsvaret fejrede Kronprinsparret med en parade og udstilling på dagen for Danmarks befrielse, den 5. maj. Baggrunden for udstillingen var at markere det kongelige bryllup ni dage senere, ikke mindst på grund af den tilknytning Hans Kongelige Højhed Kronprinsen har til Forsvaret. Paraden som foregik til lands, til vands og i luften blev overværet af H.K.H. Kronprins Frederik og frk. Mary Donaldson, samt øvrige medlemmer af den kongelige familie. De mange gæster benyttede dagen og det gode vejr til at fejre Kronprinsparret og derudover at få set Forsvarets materiel, udstillinger, aktiviteter og opvisninger.

TIL LANDS OG I LUFTEN

I æreskommandoen deltog såvel Hæren, Søværnet, Hjemmeværnet og Flyvevåbnet. Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen, stod i spidsen for Flyvevåbnets bidrag til paraden på denne historiske dag. Derudover blev Kronprinsparret også hyldet i luften af Flyvevåbnet. Der blev fløjet i formation, hvor F-16 fly, de helt nye C-130J Hercules fly, T-17 træ-

Frk. Mary Donaldson fik ni dage inden sit bryllup med Kronprinsen stiftet bekendtskab med store dele af det danske forsvar på Langelinie.

Sammen med H.K.H. Kronprinsen inspicerer Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen, Flyvevåbnets parade på Langelinie.

Det smukke vejr gjorde sit til, at F-16 formationen tog sig godt ud.

ningsfly, Challenger og Gulfstream-flyene, Sea King redningshelikoptere og Fennec-helikoptere deltog. Såvel børn som voksne strakte hals, da den flotte formation fløj forbi, alt i mens der blev saluteret, så det bragede i det meste af København.

OMFANGSRIG UDSTILLING

På Langeliniekajen var Flyvevåbnet flot repræsenteret med såvel personel samt materiel, til glæde for de mange gæster. Flyvevåbnets udstilling bestod af:

F-16 flyet nr. E-174 fra Eskadrille 727 med et arsenal bestående af missiler, bomber og maskinkanon, DEHAWK-missiler, bevogtningshunde, brandkøretøj af typen Eagle6, ambulance fra AIR-EVAC og BATMOBIL'en, der er en mobil enhed til overvågning af luftrum samt kontrol af fly. Cayuse- og Fennec-helikopter, Sweet Little 16 F-16 modelfly samt TUT, der er et F-104 modelfly, indtog også udstillingsarealet.

De mange børn var tydeligt begejstret for de to modelfly, hvor de iført pilothjelm, kunne tage plads i "cockpittet", med hjælp fra L.B. Sørensen fra Eskadrille 726. Beviset herpå var dels køen af småbørn, der ventede på, at det skulle blive deres tur, og dels de mange glade børneansigter, der lyste op, når de blev anbragt i modelflyene.

For at bringe realisme ud til flyentusiasterne kunne man også se et ægte F-16 fly. I et telt ved siden af flyet, var alle dets våbendele udstillet. Her kunne man for eksempel se F-16 flyets maskinkanon, varmsøgende missiler samt en satellitstyret bombe af typen GPU-31. Især maskinkanonen tiltræk de mange gæsters opmærksomhed, og M.B. Kristensen fra Eskadrille 726 svarede med glæde på de mange spørgsmål. Ifølge M.B. Kristensen havde dagen været præget af mange glade mennesker, og han synes, det var spændende at kunne være med til at repræsentere Flyvevåbnet på denne særlige dag.

fortsættes på side 18

Fortsat fra side 17 ...

Fennec-helikopteren fra Eskadrille 724 i Karup boltrede sig rigtigt få meter over bolværket. I baggrunden ses Cayuse-helikopteren fra samme eskadrille.

TRAK MANGE INTERESSEREDE GÆSTER

Interesserede kunne også hoppe ind i førersædet af et Eagle6 brandkøretøj, eller de kunne se DEHAWK-missilerne på nært hold. Dagen bød også på opvisning med bevogtningshunde og redningsdemonstration med Flyvevåbnets Sea King redningshelikopter. Udover at demonstrere hvordan helikopteren kan samle nødstedte i vand op, kunne gæsterne også se, hvor manøvredygtig den forholdsvis store helikopter er.

Forsvarets hyldest til Kronprinsparret var en succes og en ting er sikkert; Flyvevåbnets udstilling var velbesøgt.

Ifølge M.B. Kristensen burde Forsvaret afholde lignende arrangementer hvert år. Ud fra de mange besøgende at dømme, så er den danske befolkning begejstret for arrangementer, hvor Forsvaret fremviser sit materiel. □

Den lille F-16 model var et hit hos børnene.

HERCULES TOPTRIMMET TIL ELEKTRONISK KRIG

AF CAMILA ROSENGAARD

Med Electronic Warfare-systemet er C130J-30 i stand til at modstå angreb fra missiler. Lysbomber er et af de systemer, som C130J-30 har fået installeret. Det skal forvirre missiler på vej mod flyet. Systemet er i stand til at identificere hvilken missiltype, der er på vej mod flyet. Hercules kan kaste forskellige antal lysbomber fra forskellige steder på flyet.

FLYVEVÅBNETS TRE NYE HERCULES-TRANSPORTFLY ER BLEVET TRIMMET TIL AT MODSTÅ DIVERSE ANGREB FRA FJENDTLIGE MISSILER OG FLY.

Lysbomber, chaff, optiske sensorer og snusende radarer skal alle være med til at beskytte Flyvevåbnets nye Hercules-fly, når de i fremtiden skal transportere mandskab og materiel sikkert ud på fjendtligtsindede breddegrader. De fire systemer er alle elementer i en samlepakke under betegnelsen Electronic Warfare, som netop er blevet installeret og er under afprøvning på de nye fly. Under ledelse af Flyvematerielkommandoen (FMK) har Flyvestation Aalborg med assistance fra Hovedværkstederne stået for installering af det topteknologiske system.

ILDKUGLER SKAL FORVIRRE FJENDEN

Lysbomber er et af de systemer, som C130J-30 har fået installeret. Det skal forvirre missiler på vej mod flyet, så missilet bliver guidet forbi flyveren. Systemet er i stand til at identificere hvilken missiltype, der er på vej mod flyet og derpå kaste det rette antal lysbomber i de rigtige intervaller fra de rigtige steder på flyet. Der er forskellige stationer på flyet, hvorfra besætningen kan affyre lyskuglerne. Det er også med til at yde maksimal beskyttelse af flyet.

Det såkaldte chaff, der består af sølvpapirstrimler, er i stand til at jamme en radar. På mange måder fungerer chaff på samme måde som lysbomberne.

- Ved at skyde chaff ud er det muligt at forvirre radarstyrede missiler. Hvis chaff virker efter hensigten, leder det missilet på afveje væk fra flyet, siger flight test engineer i FMK, ingeniør Lasse Kronsted Pedersen.

OPTISKE SPORHUNDE

Electronic Warfare omfatter også optiske sensorer, der sidder en række forskellige steder udenpå flyet. Sensorerne holder hele tiden øje med luftrummet omkring flyet og registrerer alle bevægelser. De optiske sensorer kan straks meddele piloten, om der er et missil på vej mod flyet.

Den såkaldte radar warning receiver supplerer de optiske sensorer. Receiveren lytter hele tiden på, hvad der er af radarstråling på flyet. Den er også så smart indrettet, at den er i stand til at snuse til radarstrålingen og ud fra det identificere, om det er fjendtligtsindet radar, der har kig på flyet. Radar warning receiver suppleres af et såkaldt radar jamming-system.

- Radar jammer-systemet snuser på, hvad der ligger af signaler. Hvis det er en fjendtligtsindet radar, der har sat lås på flyet for at skyde det ned, så kan flyet sende radarstråling tilbage med det formål at jamme den fjendtlige radarstråling, siger Lasse Kronsted Petersen.

Lysbomber, chaff, optiske sensorer, radar warning receiver og radar jammer systemet er alle samlet i det såkaldte Electronic Warfare Management System, som koordinerer oplysninger fra alle systemerne og sørger for, at de rigtige informationer bliver præsenteret for piloterne. □

100-ÅRS JUBILAR ER STATE OF THE ART

AF CAMILLA ROSENGAARD

RADAREN RUNDER I ÅR DE 100. TEKNOLOGIEN HAR UDVIKLET SIG MED RIVENDE FART SIDEN ANDEN VERDENSKRIG. I DISSE ÅR TAGER FLYVEVÅBNET IGEN ET KVANTESPRING PÅ RADARFRONTEN.

Under en hvid kuppel på Radarhoved Skagen arbejdes der i øjeblikket på højtryk for at få en højteknologisk radar til at fungere. En ny 3D-radar snurrer allerede lystigt på prøve under kuplen. Og om kort tid er det alvor, så sender 3D-radaren Grenens eksisterende radarsystem på pension.

- I Skagen har vi i øjeblikket det nye radarsystem under meget tæt observation. I april og maj er vi i gang med et afprøvningsprogram. Det omfatter blandt andet en række testflyvninger med Flyvevåbnets egne fly med henblik på, at afprøve om radaren observerer det, som den skal, forklarer major i Flyvemateriel-kommandoens Signalteknisk Afdeling, Jørgen Houlberg Nielsen.

3D-radaren erstatter den gamle søgeradar fra 1970'erne og højdefinderen, der stammer helt tilbage fra 1960'erne. Søgeradaren er i stand til at måle retning og afstand på et bestemt ob-

RADARTEKNOLOGIEN KORT OG GODT

En radar består i korte træk af en radiosender og en radiomodtager. Radiobølger udsendes via en antenne. Idet radiobølgerne når deres mål, reflekteres ekkoer, som antennen opfanger. Der eksisterer to typer radarer. Den ene type er de såkaldte pulsradarer, der kan bestemme afstanden til et mål ved at beregne tidsforsinkelsen mellem et udsendt signal og et modtaget ekko. Den anden type radar er Dopplerradaren, som kan måle et bevægeligt måls hastighed og retning ved at udsende et kontinuerligt signal og derpå måle frekvensen af det modtagne ekko.

1. *NATO har siden den kolde krig haft en radarlinie, der løber fra Nordnorge i nord til Tyrkiet i syd. Radarlinien er kendt under betegnelsen NADGE. Radarhoved Skagen er en af grundpillerne i NADGE.*

2. *3D-radaren erstatter den gamle søgeradar fra 1970'erne og højdefinderen, der stammer helt tilbage fra 1960'erne på radarstationerne i Skagen, Multebjerg og Skrydstrup. Længst fremme er Radarhoved Skagen, hvor 3D-radaren i øjeblikket er i et afprøvningsprogram.*

3. *Denne tyske Wurzburg radar fra 1943 holdt nazisterne orienteret om placeringen af de allieredes bombefly.*

4. *Radarteknologien har forbedret sikkerheden for skibsfarten markant. Hvis Titanic havde været udstyret med en radar, ville skibet sandsynligvis ikke have kollideret med et isbjerg og gået til bunds på sin jomfrurejse i 1912.*

5. *I 1938 opstillede englænderne en lang række radarer ved navn Chain Home i Sydengland for at holde øje med de krigeriske gemytter på kontinentet. Udviklingen i radarteknologien tog tigerspring under krigen. Chain Home var håbløst forældet ved krigens slutning.*

jekt, mens højdefinderen måler retning og højde. Tilsammen giver de to radarer et samlet tredimensionelt billede. Den nye 3D-radar er i stand til at integrere de to radarers egenskaber og er, set i forhold til de eksisterende danske radarsystemer, et meget komplekst system.

- Vi har at gøre med en radar, der kan karakteriseres som state of the art. Det vil sige et system, der ligger helt ude på grænsen af, hvad der er teknisk muligt i øjeblikket. Den nye 3D-radar er smækfyldt med software. Der er tusindvis af små softwareklumper, der skal spille sammen. Mens de fleste funktionaliteter i de gamle radaranlæg blev udført af hardware, anvender 3D-radaren både software og hardware, hvilket selvfølgelig er med til at komplicere tingene meget, siger Jørgen Houlberg Nielsen.

Når radarstationen på Danmarks top er blevet bragt ind i det nye årtusind, står radarstationerne i Multebjerg og i Skrydstrup for tur. Ifølge Jørgen Houlberg Nielsen forventer Flyvevåbnet, at kunne tage 3D-radarer i brug i Multebjerg og i Skrydstrup fra 2007 eller 2008.

HÜLSMEYER RYGER UD I GLEMSLENS MØRKE

At vi her i 2004 kan fejre 100 året for radaren, har vi den tyske ingeniør Christian Hülsmeyer at takke for. Hülsmeyer opdagede i begyndelsen af forrige århundrede principperne i radarteknologien, og i 1904 lader han et såkaldt "telemobiloskop" patentere. Christian Hülsmeyers opfindelse, der ifølge patentet er et "apparat til detektion af forhindringer og til skibsnavigation", var en tidlig model af nutidens radar. Den tyske ingeniør ryger dog hurtigt ud i glemslens mørke. Årsagen er, at den tyske radar nok kunne observere genstande, men den kunne ikke afgøre afstanden til dem.

Små tredive år senere er problemet med at måle afstand løst. Radiomodtagerne er blevet så meget bedre, at radarteknologien igen kommer ud af skyggen, og der kommer for alvor fokus på, hvordan teknikken kan bruges.

fortsættes på side 22

Fortsat fra side 21 ...

1930'erne står i oprustningens tegn, og både på de allieredes og nazisternes side er der en bevidsthed om, at radaren vil være et trumfkort i en krigssituation. Under indtryk af Hitlers højlydte sabelraslen opstiller englænderne i 1938 en række radarer kaldet Chain Home i det sydlige England. Chain Home overvåger luftrummet over den Engelske Kanal.

SKÆBNENS DAG I STILLEHAVET

Selvom der har været turbo på udviklingen af radaren i 1930'erne, er teknologien dog fortsat forholdsvis primitiv i begyndelsen af Anden Verdenskrig.

- Radaren kunne dengang ikke identificere flyene. Det var derfor ikke muligt at skelne mellem ven og fjende, siger ingeniør i FMK Jørgen Kragh.

PATENTSCHRIFT

Nr 165545

CHR HULSMEYER in DÜSSELDORF

Fig. 1.

Allerede i 1904 patenterede den tyske ingeniør Christian Hülsmeyer den første model af det, vi i dag kender som en radar.

Den primitive teknologi betyder, at krigens aktører ikke mener, at de helt kan stole på radarens observationer. Det var tilfældet den 7. december 1941, da japanerne gik til angreb på den amerikanske Stillehavsbase Pearl Harbor. Godt en halv time før de japanske bomber regnede ned over den strategisk vigtige amerikanske base, havde den vagthavende officer på basens radarstation modtaget radarinformationer om, at uidentificerede fly var på vej mod basen. Men officeren stolede ganske enkelt ikke på de informationer, som radaren havde opfanget og valgte derfor at negligere radarobservationerne. En af de vigtige lektier, som amerikanerne lærte af den blodige morgen på den frodige stillehavsø, var at stole på radarens observationer. I årene der følger bliver der også mere grund til at tage radarbillederne seriøst. Radaren udviklede sig med rivende fart i de fem krigsår. Blandt andet udvikles radarens evne til at identificere fly. Dermed bliver det muligt at skelne ven fra fjende.

NØGLEPOSITION I NADGE

I 1954-55 blev det danske flyvevåbens radarnetværk opbygget. Amerikanerne donerede på daværende tidspunkt fem faste radarstationer som våbenhjælp til Danmark. De blev opstillet på Bornholm, i Multebjerg i Nordsjælland, i Skovhuse ved Vordingborg, i Skydstrup og Skagen. Desuden råder Danmark over en radarstation på Færøerne, som primært rapporterer til vores britiske naboer. I dag er radaren ved Vordingborg nedlagt, mens de fire andre radarer fortsat rapporterer om deres observationer til de to danske kontrolcentre i henholdsvis Vedbæk og Karup.

NATO har siden den kolde krig haft en radarlinie, der løber fra Nordnorge i nord til Tyrkiet i syd. Radarlinien er kendt under betegnelsen NADGE (Nato Air Defence Ground Environment). Systemet, der stammer fra begyndelsen af 1970'erne, er det gamle skjold mod øst samt NATO's nord- og sydflanker. De danske radarstationer har traditionelt spillet en vigtig rolle i NADGE.

- Danmark havde rent strategisk en vigtig placering som en slags prop i Østersøen. Vi havde mulighed for at holde øje med den russiske Østersøflåde. Radaren på Bornholm havde også stor efterretningsmæssig betydning under den kolde krig. Blandt andet kunne Bornholmerradaren i foråret 1968 notere, at der på den anden side af jerntæppet var stor trafik af fly på vej mod syd. Det skulle senere vise sig, at det var russerne, der rykkede ind i Tjekkoslovakiet, fortæller Jørgen Kragh.

TERRORISTER I KIKKERTEN

Også i dag spiller radaren en stor rolle i overvågningen af den meget intense flytrafik. Uden den moderne radarteknologi ville den omfattende flytrafik slet ikke være mulig.

Også som et værn mod terrorister er radaren en nøglespiller. I Danmark udveksler Flyvevåbnets fire radarstationer observationer med civile radarer. Det er ikke tilfældet i USA, hvilket var en af årsagerne til, at terrorister kunne anvende et passagerfly som missil mod World Trade Center den 11. september 2001.

- Terroristerne var i stand til at slukke for den sender i flyet, der rapporterer om flyets placering til de civile radarer. Derfor forsvandt de fire kaprede fly fra radarskærmene i de civile kontroltårne. Man vidste ikke, hvor de var. Det vil ikke kunne ske i Danmark, hvor Flyvevåbnet udveksler oplysninger med de civile kontrolcentre, siger Jørgen Kragh. Han oplyser, at amerikanerne nu har fjernet den sender i alle fly, der gjorde det muligt for de arabiske terrorister, at forsvinde fra skærmene i de civile overvågningstårne.

EN NY VAKS SKAWBO

Tilbage under kuplen på Grenen knokler danske teknikere og italienske ingeniører med at få Flyvevåbnets 3D-radar i drift. Når den splinternye teknik på et tidspunkt kører på skinner, bliver den nye skawbo Danmarks vågne øje på luftrummet over Nordsøen, Skagerrak og Kattegat, der for de to sidstes vedkommende på det mere jordnære plan tørner sammen i hvide bølgeskvulp for enden af Grenen. □

DANSK KAMPPILOT I AMERIKANSK FLYVERDRAGT

AF JAN HALLIN, FLYVERTAKTISK KOMMANDO

CAPTAIN KIM JENSEN MED FLYVERNAVNET IME ER UDVEKSLINGSPILOT I 4TH FIGHTER SQUADRON FRA UTAH.

Da danske F-16 fly i midten af marts landede på Nellis Air Force Base i Nevada for at deltage i øvelsen Red Flag, var der en dansk pilot på jorden som blev særligt glad for at se flyene med dannebrog på halen. Få minutter forinden var han selv landet i et amerikansk F-16 fly.

Captain Kim Jensen med flyvernavnet IME har siden oktober 2003 været dansk udvekslingspilot i den amerikanske jagereskadrille 4th Fighter Squadron på Hilde Air Force Base i Utah.

- Det har været fedt at møde mine gamle eskadrille-kammerater på Red Flag, selvom det forholdsvis kort tid siden jeg tog herover. Og sjovt nok har danskerne og min eskadrille har fået tildelt lokaler ved siden af hinanden under øvelsen, fortæller han.

- Jeg kan godt lide miljøet herovre og at alt er større end hjemme i Danmark. Du har simpelthen så mange muligheder på én gang herovre, fortæller IME om årsagen til at han søgte til USA efter blot et år som uddannet pilot ved Eskadrille 726 i Aalborg.

MULIGHEDERNES LAND

- Du kan køre en tur ud i ørkenen eller tage op i bjergene og stå på ski. Eller du kan tage ud til vandet og surfe, hvis du har lyst til det. Samtidig ville jeg gerne ud at opleve verdenen, siger han.

- De amerikanske piloter har fra første dag accepteret mig som en af dem. Her skifter alle piloter eskadrille hvert tredje år, så de er vant til at få nye folk ind hele tiden, fortæller han.

Udvekslingsperioden løber til udgangen af 2006. Hvad der skal ske efter den tid er fortsat et åbent spørgsmål, men han vil gerne forlænge kontrakten med endnu en periode. □

FORSKUDT UDGIVELSE AF BLADET

Såfremt der indgås et forsvarsforlig inden sommerferien, har Flyvevåbnets ledelse besluttet, at august-nummeret rykkes frem og bliver udgivet så hurtigt som muligt efter indgåelse af et nyt forlig. Dette for at medarbejderne får kendskab til forligets konsekvenser for Flyvevåbnet så hurtigt som muligt.

Det vil sige, at der ikke bliver udgivet et blad pr. 1. august. Derefter udkommer det næste pr. 1. oktober, og frekvensen af bladets udgivelse vil være tilbage i vante gænge igen.

Bladet udkommer i øvrigt seks gange om året, februar, april, juni, august, oktober og december. Redaktionen vil tilstræbe, at bladet er læseren i hænde den første hverdag i udgivelsesmåneden. □

REDAKTIONEN BEKLAGER

I bladet Flyvevåbnet nr. 3 i artiklen "Orden i uniformen" blev Henrik Lundstein benævnt som oberst og som tjenstgørende ved Kontrol- og Luftforsvarsgruppen.

Vi skal berigtige, at Henrik Lundstein er oberstløjtnant og tjenstgørende ved Flyvevåbnets Officersskole. □

PRÆCISIONSBOMBER PÅ PLETTEN

AF CAMILLA ROSENGAARD

DET DANSKE FLYVEVÅBEN HAR SOM DET FØRSTE I EUROPA OPNÅET KAPACITET TIL AT AFLEVERE SATELLITSTYREDE PRÆCISIONSBOMBER DØGNET RUNDT OG I ALT SLAGS VEJR.

Der var spænding i luften på øvelsesterrænet ved Flyvestation Ørland nær Trondhjem i Norge den 24. marts i år.

- Vejret var klart, husker F-16 testpilot C. C. Rasmussen med pilotnavnet MIR.

MIR's mission var også klar: Han skulle på Flyvevåbnets vegne demonstrere evnen til at kaste en satellitstyret præcisionsbombe. Hvis missionen lykkedes, ville Danmark være den første europæiske nation med kapacitet til at præcisionsbombe med denne type bomber. Bomberne af typen JDAM kan navigere indenfor en nøjagtighed af 7-10 meter uanset sigtbarheden.

Operationen med MIR bag rorpinden var den første rigtige test af de satellitstyrede bomber under realistiske operative forhold. Testen kaldes Operational Test and Evaluation (OT&E). Nogle uger før havde producenterne Lockheed Martin og Boeing gennemført en såkaldt Developmental Test and Evaluation, hvor de havde kastet to bomber under meget omhyggeligt kontrollerede testforhold på Edwards Air Force Base i Californien. Det klappede for amerikanerne. Nu var det danskernes tur.

ALLE TRAK PÅ SAMME HAMMEL

Da MIR spændte sig op i cockpittet på sin F-16 for at gå i luften med de to 2000 pund tunge JDAM-bomber under de grå vinger, var der forud gået detaljeret planlægning og et stort arbejde for, at missionen skulle lykkes.

- Der var 25 mand med på basen. Vi havde bl.a. folk til at planlægge missionen, indkode koderne i den datakassette, som sættes i jagerflyet forud for missionen. Desuden deltog piloterne HOF, POL og SOL foruden våben- og avionicsfolk og andre teknikere fra både Flyvestation Aalborg og Skrydstrup. De sørgede for, at alt fungerede, som det skulle. I forbindelse med øvelsen måtte teknikerne for eksempel pludselig skifte en F-16-motor, fordi de opdagede en revne. Men hensigten med denne type øvelser er også, at alle led i kæden skal testes. Det vil sige fra, at man får sin missionsordre i eskadrilleområdet til, at bomben rammer målet. Kæden er jo aldrig stærkere end det svageste led, og derfor skal testforholdene være så realistiske som mulige, så de svage led bliver synlige, siger MIR. Han understreger, at alle deltog i testen med stor professionalisme. En betryggende kendsgerning, der giver ro til at bevare overblik og koncentration, når piloten påbegynder sin himmelflugt.

Holdet der fik tingene til at køre. Udover piloter var der folk til at planlægge missionen, indkode koderme i datakasetten, våben- og avionicsfolk samt teknikere fra Flyvestationerne i Aalborg og Skrydstrup.

Bomben har en lille GPS-antenne siddende uden for vingen, så den uforstyrret kan "snakke med" satellitterne. I det øjeblik piloten når frem til målfeltet og aktiverer bomben, bliver den styret til målet ved hjælp af satellitsignaler, og flyet kan derpå vende hjem.

SATELLITSNAK

På øvelsesterrænet i Norge havde en person på jorden, en såkaldt Forward Air Controller (FAC) brugt en laser til på forhånd at udpege målet og udregne koordinaterne for bombemålet med sin håndholdte GPS-modtager. De udregnede koordinater sendes i løbet af få sekunder til flyet via Datalink.

- Det spændende ved dette system er, at man på en meget hurtig måde kan overføre information. Dermed er det blevet muligt at arbejde sammen med folk på jorden på en meget effektiv måde, siger chef for F-16 sektionen i FMK Kai Poulsen.

Det er ikke altid nødvendigt at samarbejde med en person på jorden for at anvende de satellitstyrede bomber. Det er også muligt at planlægge missionen hjemmefra ved at indtaste oplysninger om målets koordinater på en datakassette, der sættes i flyet. Når piloten efterfølgende går i luften, etablerer han forbindelse til bomben, der orienterer sig om sin position ved at modtage satellitsignaler og få informationer om målets koordinater fra datakassetten. Bomben har en lille GPS-antenne siddende uden for vingen, så den uforstyrret kan "snakke med" satellitterne. I det øjeblik piloten når frem til målområdet og afleverer bomben, bliver den styret til målet ved hjælp af satellitsignalerne, og flyet kan derpå vende hjem.

fortsættes på side 26

F-16 FÅR STØRRE OPERATIV VÆRDI

Kapaciteten til at anvende det satellitstyrede bombesystem JDAM (Joint Direct Attack Munitions) bliver indbygget i F-16 i forbindelse med den såkaldte Mid Life Update (MLU) M3 opdatering, som er den næste store forbedring af jagerflyet. Selve JDAM bombekittet bliver monteret på Flyvevåbnets normale 2000 punds bomber. JDAM's GPS-modtager og styrefinner sidder i bombens haleparti. Selvom de GPS-styrede bomber kan agere uanset vejrforholdene, er det ikke tanken, at de skal erstatte de meget præcise laserstyrede bomber.

- De laserstyrede bomber, som blandt andet blev anvendt i Afghanistan, er meget nøjagtige. De rammer indenfor 1-2 meter fra et givent mål. Men de kan kun bruges, hvis sigtbarheden er så god, at piloten kan se målet. Derfor er det en fordel, at kunne anvende begge bombesystemer. Flyene har fået en større operativ værdi, siger Kai Poulsen.

Fortsat fra side 25 ...

SÅDAN BRUGES PRÆCISIONSBOMBER

- Missionen planlægges hjemmefra
- Målets koordinater lægges ind på en datakassette
- Bomber og datakassette sættes på flyet
- På vej til målet sætter piloten strøm til bomben, som henter oplysninger om målets koordinater fra flyet og om sin position fra satellitterne
- Piloten afleverer én eller flere bomber, som finder vej til målet ved satellitternes hjælp
- Flyet returnerer

AMERIKANERNE HOLDT KODERNE FOR SIG SELV

Danmark er det første af de fire europæiske F-16 nationer, der afprøver de satellitstyrede bomber. Men hele forsøget er finansieret af de fem nationer Holland, Belgien, Norge og Danmark i fællesskab. Allerede i 2000 besluttede det danske flyvevåben at anskaffe JDAM-systemet. Og derfor var det naturligt, at det blev danskerne, som skulle lede hele projektet.

I forbindelse med indkøb og implementering af de GPS-styrede bomber stod Danmark over for en særlig udfordring, da det amerikanske forsvarsministerium pludselig nægtede at udlevere den type GPS-koder, der i JDAM-sammenhæng er nøglen til hurtig udnyttelse af GPS-systemets positionsoplysninger ved kast af bomben.

- Det var så højt klassificeret, at amerikanerne ønskede at begrænse anvendelsen af koderne til eget brug. Da vi forstod, at vi ikke kunne rokke ved den beslutning, måtte vi finde en løsning i fællesskab med Boeing, siger Kai Poulsen.

Løsningen blev at aktivere en lille antenne i bagenden af bomben, allerede mens bomben sidder under vingen. Det får den til at fungere fuldstændig som om, de særlige amerikanske GPS-koder var til rådighed. Den eneste forskel er blot, at bomben undervejs i en kort periode skal hente strøm fra flyet for at kommunikere med GPS-satelliterne.

- Som øvelsen i Norge bekræfter, påvirker vores system på ingen måde den præcision, hvormed vi kan kaste bomberne. Den eneste forskel i forhold til amerikanerne er, at piloten skal aktivere bomben, så den kan hente strøm fra flyet og orientere sig i forhold til satellitterne, siger Flyvematerielkommandoens ansvarlige for anskaffelse af JDAM-systemet, Michael Buch.

ÉT SEKUND TIL AT TRYKKE PÅ KNAPPEN

MIR kastede bomberne én ad gangen af to omgange. De blev begge kastet på 10 kilometers afstand fra målet i en højde af fem kilometer. I princippet tillader bombesystemet, at piloten har en vis manøvrefrihed i forhold til, hvordan bomberne bliver kastet. Men på turen i Norge skulle MIR tage ekstra forholdsregler.

- JDAM er et våben, der kan flyve meget langt, og det har det, som vi kalder et stort footprint. Det vil sige, at den dækker et stort område nede på jorden. Derfor var vi meget forsigtige, og jeg havde kun lov til at aflevere bomben inden for ét sekund. I krigstid ville piloten typisk have op til et minut til at smide bomben. Men vi har selvfølgelig stor interesse i ikke at yde skade på nogen under øvelsen, siger MIR.

BOMBER TIL HØJRE OG MISSILER TIL VENSTRE

Selvom tiden var yderst knap, fik MIR smidt sin bombe. Nede på jorden kunne Kai Poulsen med stor tilfredshed konstatere, at præcisionsbomberne ramte plet.

- Begge bomber ramte inden for en nøjagtighed af få meter fra målområdets centrum. Det er så nøjagtigt, som det kan blive. En 2000 punds bombe laver et krater med en diameter på ca 30 meter. Derfor rammer begge bomber plet, hvis de er inden for en afstand af 7-10 meter fra målet. I dette tilfælde var træfningen så nøjagtig, at bombelegemerne i målet i praksis rørte hinanden, forklarer Kai Polusen.

Også MIR var imponeret over jagerflyets nye kapacitet.

- Med det nye bombesystem får piloten så meget råderum, at han kan kaste med bomber til højre og skyde med luft-til-luft missiler til venstre. Systemet er så nemt at anvende, så piloten sagtens kan bevare overblikket til at gøre andre ting. Det er enorm forbedring, siger MIR. □

FFOS TAGER SOCIALT ANSVAR ALVORLIGT

AF ARNE BACH NIELSEN

SIDEN 1999 HAR FFOS TAGET ET SOCIALT ANSVAR OG DELTAGET I AFKLARING OG BESKÆFTIGELSE AF EN LANG RÆKKE PERSONER PÅ SÆRLIGE VILKÅR. FØRST I "PAPIRLØST" PARTNERSKAB MED JOBCENTER KARUP OG SIDEN MED FORMIDLINGSCENTRET I VIBORG.

FORMIDLINGSCENTRET DER ARBEJDER PÅ TVÆRS AF KOMMUNEGRÆNSERNE SAMARBEJDER TÆT MED ERHVERVSLIVET, ORGANISATIONERNE OG UDDANNELSESSTEDERNE.

Fra venstre chefsergent Niels Egholm, der har den tætte kontakt til de ansatte i fleksjobbene, virksomhedskonsulent Henning Fonnesbæk, Lene Laursen, major Svend Aage Randrup og chefen for FFOS Gert Bierbaum.

Fem personer på fleksjob gør hverdagen lettere for medarbejderne på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) – og ikke mindst for dem selv. FFOS har siden 1. marts – og som de første i Flyvevåbnet – indgået en såkaldt partnerskabsaftale med Formidlingscentret i Viborg. Aftalen gør det muligt for folk, der af forskellige årsager midlertidigt er hægtet af arbejdsmarkedet, at vende tilbage til et job.

Dårlig ryg og andre skavanker kan være skyld i, at der må holdes en jobmæssig pause. De ramte kan have svært ved at finde en arbejdsplads, hvor de gradvist kan genindtage et job. Men netop den gradvise tilbagevenden til arbejdet bliver indfriet af partnerskabsaftalerne.

- Vi er glade for vores ansatte i fleksjob. Der bliver ryddet sne, slået græs, ordnet post, pudset vinduer, brygget kaffe, opsamlet affald og lavet alverdens ting, siger major Svend Aage Randrup, der er chef for skolens forvaltnings- og støtteafdeling. Han understreger, at det er meget tilfredsstillende at opleve, hvordan de går på med krum hals og yder en god indsats efter evne for, at de selv kan komme videre og helst tilbage på arbejdsmarkedet.

- Samtidigt bidrager de til en god stemning på skolen. Der ryger tit en munter bemærkning gennem luften, fortsætter han.

PÅ RETTE HYLDE

- Jeg har i tre år været ansat i fleksjob på FFOS, siger 30-årige Lene Laursen, der har en kronisk lidelse. Hun arbejder i skolens køkken, ordner lærerværelset, bager og sørger for meget af det praktiske ved arrangementer og møder.

Hun har haft sin lidelse i seks år. Indtil fleksjobbet på FFOS har hun eksperimenteret med, hvor meget hun arbejdsmæssigt kunne holde til. Hun har selv fundet frem til, at 25 timer er en passende arbejdsuge for hende.

- Da jeg for eksempel arbejdede i et varehus, var min ydeevne jo også dér begrænset. Men det havde kunderne naturligvis ingen mulighed for at se. Og det havde jeg det dårligt med. Her på FFOS kender folk mig. De kender min baggrund, og jeg er glad for at de, accepterer den. Står det til mig, bliver jeg gerne ved med at arbejde her.

UDEN BEREGNING

De ansatte på fleksjob får løn efter den overenskomst, der er gældende for deres respektive fagorganisationer.

På spørgsmålet om at ordningen koster vel en del penge, svarer Svend Aage Randrup:

- Nej, for Forsvaret er det "gratis". Forstået på den måde, at Forsvaret som statsvirksomhed betaler til en central pulje, der finansierer ordningen. Det vil sige, vi betaler for det, uanset om vi bruger det eller ej. □

VÆRNEPLIGTEN KAN VÆRE ET KVALITETSSTEMPEL

AF MORTEN FREDSLUND, FREELANCE JOURNALIST

Disciplin, kammeratskab, point til universitetet og et rigtig godt kendskab til, hvordan man gør rent er de vigtigste ting, man ifølge Boris Nazarian får med sig hjem efter værnepligt i Flyvevåbnet.

Unge nydanskere, der aftjener deres værnepligt i Forsvaret, sender et godt signal til kommende arbejdsgivere. Men kvalitetsstemplet må ikke stå alene, mener den 20-årige armener, Boris Nazarian

Disciplin, point til universitetet og ikke mindst et rigtig godt kammeratskab bliver fremhævet, når 20-årige Boris Nazarian Namagardi skal opsummere, hvad han får med sig hjem efter knap fem måneders værnepligt ved Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole på Flyvestation Karup.

- Og så lærer man at gøre rent i en sådan grad, at vi burde have et bevis, der kvalificerer os til et job hos ISS. Alt bliver pudset og poleret ned til mindste detalje, griner Boris Nazarian Namagardi, da vi sætter ham stævne midt under delingens skydeøvelse med let maskingevær på den midtjyske flyvestation.

Boris Nazarian Namagardi indgik på et af de allersidste hold værnepligtige i Flyvevåbnet i 2003, hvor man på grund af strukturændringer først igen vil optage nye værnepligtige i 2005.

- Namagardi er navnet på den landsby, som min farfar stammer fra, og til daglig bruger jeg kun Nazarian som efternavn, siger Boris med et charmerende smil.

Han er født i Iran af armenske forældre, flyttede senere til Armenien, og kom til Danmark som tre-årig i 1986 som en konsekvens af krigen mellem Irak og Iran. Efter 10. klasse tog Boris den tre-årige Højere Handelseksamen, inden han kom på session og meldte sig frivilligt til at aftjene sin værnepligt i Flyvevåbnet.

PÅ FIREMANDSSTUE

- Jeg trængte til at opleve noget andet end de input, jeg har fået på skolebænken. Og Flyvevåbnets korte værnepligt på fire en halv måned passer mig fint, da jeg gerne vil en tur til USA og arbejde, inden jeg skal læse videre. Men nu, hvor vi snart skal hjemsendes, ville de fleste i delingen nu alligevel gerne have forlænget opholdet, hvis det var muligt. For vi er kommet til at lære hinanden godt at kende. Kammeratskabet er rigtig godt, og vi har lært at få løst opgaverne i fællesskab og i en fart, så vi kan lave sjov bagefter, siger Boris, der under værnepligten deler stue med tre andre værnepligtige.

Boris Nazarian mener, det være en fordel at have en anden baggrund end flertallet, da han kommer i kontakt med mange, som vil vide hvor han kommer fra.

Boris er ortodoks kristen, og inden lyset på firemandsstuen slukkes, beder han aftenbøn, stående med halvt udstrakte arme og opadvendte håndflader.

- Mine værelseskammerater kiggede da lidt i starten. Men senere har de spurgt ind til, hvad min tro går ud på, og på KFUM-soldaterhjemmet har bestyreren fortalt om de forskellige retninger inden for kristendommen. Personligt er jeg helt åben om min tro, som også betyder, at jeg bærer et kors om halsen. Men det gør mange af de andre i delingen jo også, og jeg har ikke oplevet nogen form for diskrimination herinde fortæller Boris og tilføjer:

- Tværtimod kan det være en fordel at have en anden baggrund end flertallet. For mange kommer og spørger, hvem jeg er, og hvor jeg kommer fra, når de ser mit navneskilt. Og så får vi en snak om det, og det er jo en god måde at komme i kontakt med andre på. Samtidig er det med til at nedbryde mange af de fordomme om hinanden, som både findes hos danskere og andengenerationsindvandrere, siger Boris.

VENNERNE STILLER SPØRGSMÅL

Han har både mange danske venner og venner med indvandrerbaggrund, som spørger nysgerrigt til hans oplevelser i trøjen, når han er hjemme på orlov i hjembyen Horsens.

- De synes, det er vældig sjovt, når jeg viser dem, hvad jeg har lært af eksercits. Og jeg føler, at mange af mine indvandrevenner er en smule jaloux, når jeg fortæller om mine oplevelser. Selv om det lyder provokerende og ikke kan lade sig gøre i virkeligheden, ville det efter min mening være en god idé at tvinge alle unge andengenerationsindvandrere til at aftjene værnepligt. For jeg tror ikke, at der findes andre steder, hvor man lærer så meget om hinanden på så kort tid som under værnepligten. Det er en god måde at nedbryde fordomme på og vise, at man godt kan arbejde og bo sammen - uanset hvilken baggrund man har. Alle uanset baggrund har vi vores særheder, som man lærer at respektere og til dels at indrette sig efter. Forskellene er jo slet ikke så store, og jeg tror, alle tager herfra med et andet og mere nuanceret syn på andre mennesker. Det gælder både andengenerationsindvandrere og mine danske kammerater i delingen, som i øvrigt spiser mere kebab end mig, siger Boris og klukgriner, så hans sorte krøller hopper op og ned.

fortsættes på side 30

Fortsat fra side 29 ...

Flyvestation Karup danner de fysiske rammer for Flyvevåbnets værnepligtsuddannelse. Her finder man også skydebaner, hvor soldaterne uddannes på blandt andet let maskingevær. Foto: Karsten Weirup

IKKE LIGE POPULÆRT

Boris Nazarian mener dog, at det kræver en massiv informationsindsats og en større holdningsændring i invandrerkredse, hvis antallet af nydanskere i Forsvaret skal op på et niveau, der afspejler den etniske sammensætning i det civile samfund.

- Husk på at mange indvandrere er flygtet fra lande, hvor der har hersket krig, eller hvor landet er styret af et militærdiktatur. I de kredse er det ikke velset at være soldat. Så her skal forældrene oplyses om, hvad Forsvaret i Danmark står for, og hvilke muligheder man har i Forsvaret, mener Boris, der efter værnepligten vil et halvt år til USA og derefter vil læse sprog og økonomi på Syddansk Universitet.

Han fik udelukkende positiv opbakning fra sine egne forældre, inden han traf valget om at aftjene sin værnepligt.

- Et armensk ordsprog siger, at det er godt for en ung mand at aftjene sin værnepligt. Og min far har altid pointeret, at kombinationen af diplomat og kriger er en god egenskab at besidde. Desuden syntes mine forældre også, det kunne være godt for mig at lære noget disciplin. Det kan jeg godt følge dem i, for her inde har jeg lært, at det har konsekvenser, hvis jeg ikke møder til tiden. I det hele taget nytter det ikke at være lige så doven, som man er det i det civile samfund. Jeg har også lært om autoriteter – at der er nogen, der bestemmer. I det hele taget har jeg lært at stå på egne ben, siger Boris, der også mener, at hans tid i trøjen kan gavne hans fremtidige karriere.

Der er ingen tvivl om, at en række firmaer betragter det som et kvalitetsstempel, at man frivilligt har aftjent sin værnepligt. Det sender et signal om, at der er tale om mennesker, der vil tage sig lidt sammen. Det viser også, at man er i stand til at leve og arbejde tæt sammen med andre mennesker. Og det er noget, de fleste virksomheder sætter pris på. Værnepligten må bare ikke gå hen og blive et altafgørende kvalitetsstempel. For der er jo masser af andre ting, der spiller ind, når man skal vurdere et menneskes egenskaber, personlighed og kvaliteter, siger Boris, inden han må tilbage til sine kammerater og det lette maskingevær på skydebanen. □

BALTIKUM ER HANS ANDET KONTOR

AF ARNE BACH NIELSEN

Med sikker hånd forhandler Jørgen Klink (tv) de sidste ting på plads med de litauiske myndigheder på den råkolde kaj i havnebyen Klaipeda. Denne gang i marts måned drejede det sig om en håndfuld af Flyvevåbnets køretøjer, der skulle sluses ind i landet og køres videre til Siauliai-basen.

- Jeg har været i Estland 10 gange, Letland 16 og Litauen 27, kommer det troligt fra Jørgen Klink. Som speditør i Flyvemateriel-kommandoen (FMK) har han siden midten af 1990'erne åbnet mange døre i de baltiske lande, nogle døre på klem andre på vid gab.

- Det er klart, at med det antal forhandlinger og speditioner, jeg har stået for, bliver det lidt nemmere for hver gang, siger den 53-årige speditør, der gerne indrømmer, at han har lagt en bid af sit hjerte i Baltikum. Jørgen Klink understreger, at det er en fordel at kende lidt til balternes tænkemåde.

- Så ved man, hvordan man skal sætte ind, hvis tingene går for trægt, og jeg forstår også lidt af sprogene, fortæller han. Desuden er det også blevet til et par private baltiske venner.

RIG PÅ OPLEVELSER

1993 var året, der blev Jørgen Klinks første møde med Flyvevåbnet. Det var i Forsyningsdepot Værløse, hvor han blev leder af speditionen. Da forsyningsdepotetet lukkede i 2001 rykkede han ind i logistik-afdelingen i FMK som kontorfuldmægtig. Dér arbejdede han stort set med det samme som før, men operationsområdet blev udvidet – væsentligt. Udover de talløse rejser til Baltikum, blev han også kastet ud i Operation Enduring Freedom og sad som planlægger i logistik-cellen i Eindhoven, da Air Movement Control Element skulle til Manas-basen i Kirgisistan i 2002. Siden var speditions-eksperten et par gange på Manas, når militært grej skulle ind eller ud af landet.

Han husker en morsom episode, hvor han var med til at sikre, at dronningen kom ud at flyve.

- Gulfstream-flyet, der skulle anvendes til den royale flyvning, stod og manglede en reservel. Reservedelen blev sendt fra Canada. Samme dag, som dronningen skulle flyve klokken 14, stod jeg i London klokken 7 om morgenen. Jeg var sendt over for at sikre, at reservedelen kom med det rigtige fly. Klokken 11 stod jeg i Kastrup, hvor en Værløse-mand var klar til at tage imod reservedelen. Det royale fly afgik til tiden, fortæller Jørgen Klink med en det-er-sådan-noget-man-husker-stemme.

SPORTSSKADE GAV MERE TID TIL FAMILIEN

Ellers mener Jørgen Klink, at hans rejselyst bliver dækket ind gennem hans arbejde. Men en tur til varme himmelstrøg sammen med sin kone går han ikke af vejen for. Han nævner Lanzarote flere gange.

Hans to døtre er rimelige svømmere, som han selv udtrykker det, og på den måde blev han hvirvlet ind svømmeklubbens foreningsliv og har fungeret både som dommer og overdommer på landsplan.

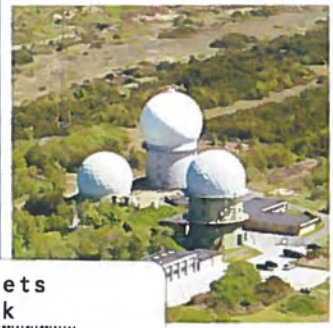
Også på håndboldbanen har han ladet fløjten lyde, men det blev slut med at selv at dyrke sport, da han sprang en akillessene som fodboldspiller.

Det giver ham dog noget mere tid sammen med familien, som nu også tæller et barnebarn.

HYGGER SIG MIDT I DEN TRAVLE HVERDAG

Men på arbejdet er der som regel fuld fart på.

- Jeg passede indtil for nylig næsten to jobs. Mit nuværende arbejde i FMK og så en del af mit gamle job med at servicere transportflyene i Værløse, når gods skulle ekspederes og skulle de rigtige steder hen. Men jeg hygger mig med mit arbejde, selv om vi har rivende travlt, siger den erfarne speditør. □



Flyvevåbnets
Bibliotek
392000177313