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. 6 OKTOBER 2004

TOTALFORSVARET EFFEKTIVISERES VIA ØGET SAMARBEJDE

HØJT OG SKRÆDDERSYET BEREDSKAB NØDVENDIGT

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
Postboks 130
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

FORSIDE BILLEDE
Foto: Eskil J. Nielsen-Ferreira

Flyvevåbnets redningseskadrille er startklar hvert eneste minut året rundt. S-61 Sikorsky'en er en ægte fuldblods redningshelikopter, der hvert år redder adskillige mennesker fra bølgernes livtag i de danske farvande.

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 Gammel vin på nye flasker
04 Øget samarbejde effektiviserer
06 Luftrummets vagthund giver hals
08 Små helikoptere luftens universalværktøj
09 Eskadrille 722 yder hjælp på kryds og tværs
10 Flyvevåbnet arbejder for havmiljøet
12 Højt og skræddersyet beredskab nødvendigt
14 Flyvevåbnet bidrager til stor F-16 slagstyrke
15 Eksamensbeviset i hus
16 Luftens politibetjent i Baltikum
18 Forberedelse i udlandet gøres bedre
19 Dugfriske nyheder fra Kabul
19 Klik ind på Flyvevåbnets fremtid
20 Flyvevåbnet vinker farvel til C130H
21 Operativ jomfrutur for Hercules C-130J
22 En slider siger stop
24 Challenger parat til G-III's opgaver
26 F-16 for fremtiden
28 10-årig fødselar er optimist
29 EH-101 døbes Merlin Joint Supporter
30 Menneskeligt værdifuldt at blive udsendt

FLYVEVÅBNETS BIDRAG TIL TOTALFORSVARET –

GAMMEL VIN PÅ NYE FLASKER

AF OBERST PER PUGHOLM OLSEN, STABSCHEF VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO

DET NYE FORSVARSFORLIG MEDFØRER, AT DANSK FORSVAR SKAL STYRKE KAPACITETEN PÅ TO CENTRALE OMRÅDER: FOR DET FØRSTE DE INTERNATIONALE DEPLOYERBARE MILITÆRE KAPACITETER OG FOR DET ANDET BIDRAG TIL TOTALFORSVARET, HERUNDER EVNEN TIL AT IMØDEGÅ TERRORHANDLINGER OG DERES VIRKNINGER.

Begrebet "Totalforsvar" har hidtil betegnet de samarbejdsstrukturer, der var etableret mellem Forsvaret, politiet, redningsberedskabet og det civile beredskab i krise og krig. Disse myndigheder skulle sikre, at samfundets samlede ressourcer blev anvendt rationelt og koordineret. Disse samarbejdsstrukturer, der var snævert forbundet med Den Kolde Krig, er løbende blevet udviklet siden dens afslutning. De anvendes nu i tilfælde, hvor der ved større ulykker og katastrofer, herunder terrorhandlinger, er behov for gensidig bistand mellem de involverede myndigheder.

I lyset af terrorhandlingerne den 11. september 2001 er der kommet fornyet fokus på behovet for totalforsvar. Samtidig er vilkårene for totalforsvaret ændret. Det er sket som følge af, at de skarpe grænser er nedtonet mellem på den ene side fredstid og på den anden side katastrofe, krise og krig. Der er således behov for, at opgaverne for totalforsvaret kan løses på en smidig og hensigtsmæssig måde, samtidigt med, at såvel den civile som den militære hverdag fortsætter på fredstidsvilkår.

At blive omstillet fra et garnisionsflyvevåben til et "Expeditionary Air Force" har længe været på Flyvevåbnets dagsorden. Men hvad omfatter bidrag til totalforsvaret, herunder evnen til at imødegå terrorhandlinger og deres virkninger, egentligt? For Flyvevåbnet omfatter dette langt hen ad vejen, at Flyvevåbnets normale fredstidsopgaver føres videre, dog i et tættere samarbejde med totalforsvarets andre aktører. Det være sig overvågning af dansk luftrum, F-16 afvisningsberedskabet, den helikopterbaserede eftersøgnings- og redningstjeneste, den flybårne havmiljøovervågning samt støtte til totalforsvarets andre aktører, herunder i særdeleshed politiet. Herudover omfatter Flyvevåbnets bidrag til dette område noget nyt, nemlig uddannelse af totalforsvars-værnepligtige.

Løsning af de internationale opgaver og totalforsvarsopgaverne er tæt forbundne. For det første skal de begge sikre Danmark mod de nye trusler såsom terrorisme. For det andet vil det ofte være de samme enheder, der løser disse opgaver – sideløbende eller forskudt i tid og rum. Eksempelvis vil vi i løbet af et par år skulle udføre såvel den nationale eftersøgnings- og redningsopgave, ligesom vi internationalt vil skulle indsætte helikoptere til taktisk troppetransport under anvendelse af den samlede EH-101 struktur i Eskadrille 722.

Alle Flyvevåbnets operative wings og en stor del af Flyvevåbnets skolestruktur vil således permanent være engageret i totalforsvaret. Uagtet at fokus for den kommende transformation af Flyvevåbnet ligger på, at de internationale kapaciteter skal etableres, må vi stadig huske, at vi samtidigt skal kunne løse vores opgaver i regi af totalforsvaret. □

11/10-04
Det Kongelige Garnisonsbibliotek
53223
100000486419
L8 FLV

FOKUS PÅ TOTALFORSVARET –

ØGET SAMARBEJDE EFFEKTIVISERER

AF PER PUGHOLM OLSEN

De nye direkte trusler har en helt anden form end den hidtidige konventionelle militære trussel. Varslingstiden er kort, faren er i perioder konstant, angreb kan gennemføres af irregulære styrker eller civile, og de kan være rettet direkte mod såvel militære som civile mål. Truslen ligger i det uhåndgribelige, det usikre og det uforudsigelige. Det kræver, at det nationale beredskab er dimensioneret og struktureret til opgaven med at imødegå og afhjælpe konsekvenserne af et eventuelt angreb.

Dette omfatter for forsvaret blandt andet:

- Forebyggende indsats, der blandt andet omfatter bevogtning af nøglepunkter og vitale samfundsinstallationer, skærpet overvågning og efterretningsmæssigt bidrag. Forsvaret kan også eskorte skibe, ligesom det kan gribe ind over for fly, der måtte have fjendtlige motiver. Hertil kommer særlig assistance til politiet og Told & Skat.
- Den afhjælpende indsats omfatter blandt andet katastrofehjælp, bevogtning, opretholdelse af ro og orden, evakuering, etablering af nødlejre, rensning af forurenede områder med videre.

Sideløbende hermed er der kommet øget fokus på olieforurening af dansk havmiljø, blandt andet som følge af den øgede skibstrafik i og omkring de danske farvande. Endvidere forstærkes oven-

nævnte forhold ved, at danske rettigheder i den udvidede økonomiske zone bliver hævdet, hvorved kravet inden for Forsvarets kapacitet øges inden for suverænitetshævdelse.

DEN FOREBYGGENDE INDSATS

Overvågning, opholdskontrol/suverænitetshævdelse, bevogtning samt indsats mod krænkelser er et væsentligt element i totalforsvarets forebyggende indsats.

På landterritoriet varetages denne opgave af politiet og Told & Skat. Såfremt der er behov for yderligere kapacitet, kan politiet anmode Forsvaret om at bidrage med personel og materiel til for eksempel at overvåge, indhente efterretninger og udføre bevogtningsopgaver.

På søterritoriet varetages opgaven af Søværnet. Søværnet løser opgaven ved blandt andet at overvåge dansk og tilstødende søterritorium på permanent basis. Ud over dette opretholder Søværnet et skibsbaseret indsatsberedskab, der med kort varsel kan indsættes, hvis dansk søterritorium krænkes. Herudover varetager Søværnet en lang række opgaver i relation til sikkerheden for den civile skibstrafik og øvrige maritime anliggender i danske farvande.

En af Flyvevåbnets opgaver er at overvåge dansk og tilstødende luftrum på permanent basis. Ud over det opretholdes et afvisningberedskab med jagerfly, der med kort varsel kan sættes ind, hvis dansk luftrum krænkes. Såfremt dansk luftrum skønnes truet, kan afvisningsberedskabet udbygges med en permanent stationering af jagerfly i luften, også kaldet Combat Air Patrol. Det samme gælder, hvis dansk territorium via dansk luftrum bliver truet à la terrorangrebet den 11. september 2001 i USA.

DEN AFHJÆLPENDE INDSATS

Den afhjælpende indsats i regi af Totalforsvaret omfatter en lang række forskellige elementer. Det er blandt andet:

REDNINGSINDSATS

Under redningsindsats anvendes det kommunale og det statslige redningsberedskab med støtte fra politi og Forsvaret.

BEVOGTNING

Bevogtningsopgaver i relation til det afhjælpende beredskab gennemføres af politiet med støtte fra Forsvaret.

HAVMILJØBEREDSKABET - OLIEFORURENINGSBEREDSKAB

Søværnet overvåger havmiljøet i forhold til olieforurening. Dette suppleres med flybåren overvågning udført af Flyvevåbnet. Søværnets og Flyvevåbnets helikoptere indgår tillige som en væsentlig del af havmiljøberedskabet ved at kunne kontrollere meldinger og optage olieprøver.

Søværnet besidder tillige kapacitet til at opsamle større mængder olie på havet.

Såfremt en olieforurening når danske strande, rydder det statslige og kommunale beredskab efterfølgende op.

EFTERSØGNING OG REDNING

Eftersøgnings- og redningsopgaven på landterritoriet varetages af Politiet, der om nødvendigt kan støttes af Forsvaret.

Eftersøgnings- og redningsopgaven i relation til sø- og luftterritoriet varetages af Forsvaret via den maritime redningscentral i Søværnets Operative Kommando og flyredningscentralen i Flyvertaktisk Kommando.

SAMARBEJDE ER VEJEN FREM

De nye trusler går på tværs af de geografiske og etablerede administrative grænser mellem myndighedsudøvere. At imødegå truslerne kræver derfor fælles løsninger, og at der koordineres tæt mellem de nationale ansvarlige myndigheder (politiet, det kommunale og statslige redningsberedskab samt Forsvaret).

Flyvevåbnet indgår allerede i dag et tæt samarbejde på totalforsvarsområdet, herunder i særdeleshed med Søværnet. Dette samarbejde styrkes som følge af det nye forsvarsforlig ved at sammenlægge den maritime redningscentral i Søværnets Operative Kommando og flyredningscentralen i Flyvertaktisk Kommando til en fælles redningscentral placeret i Søværnets Operative Kommando. I lyset af den øgede fokus på totalforsvarsopgaverne kan sammenlægningen ses som første skridt i retning af et tættere samarbejde på totalforsvarsområdet. □

LUFTRUMMETS VAGTHUND GIVER HALS

AF ARNE BACH NIELSEN

1

Det er roen, der er fremherskende i operationsrummet, hvor farverig kunst på de lyse vægge har fjernet det sidste af militær atmosfære. I det rummelige lokale er der linet snesevis af computerskærme op på de stilbare borde. Men sammenholdt med den halve snes mennesker, der er på vagt, efterlader det en følelse af et afdæmpet aktivitetsniveau. Men virkeligheden er en ganske anden i operationsrummet hos Kontrol- og Luftforsvarscenter Vest (KLC-V) i Karup.

Det samlede identificerede radarbillede er fremkommet ved en fusion mellem forskellige radarkilder:

Radarhovederne i Skagen, Skrydstrup, Multebjerg og Bornholm. Kystradarer, Air Traffic Control-radarer og Airborne Warning and Control System (AWACS), der er luftbårne radarer, der kan se meget lavtgående fly.

Hver eneste lille prik med tilhørende tal- og bogstavskode på computerskærmen bliver nøje overvåget af det vagthavende personel. Eller sagt på en anden måde, der er styr på hvert evigt eneste fly, der bevæger sig i dansk luftrum. Det betegnes som det samlede identificerede radarbillede.

DET UNORMALE KRÆVER DER REAGERES

- Alle fly, vi ser på skærmen, skal identificeres, hvert minut året rundt. Hvis ikke vi kan det umiddelbart, reagerer vi yderligere for at skaffe klarhed over flyets identitet og handlemønster, siger seniorsergent Steffen R. Nielsen, KLC-V og fortsætter:

- Det er det ikke noget nyt i. Sådan var det som bekendt også under den kolde krig. Men især efter den 11. september 2001 har overvågningen af luftrummet ændret fokus.

Han forklarer, at det i visse situationer kan være nødvendigt at vide mere end dét, at prikken blot er ruteflyet fra København til Stockholm eksempelvis.

- Hvis flyet pludselig over Sverige vender om med kurs mod København, reagerer vi prompte for at få klarlagt, hvad årsagen kan være. Det kan være der er tale om en flykapring, men det kan også være noget mere banalt som problemer med kabinetrykket.

1. *Det er et ansvarsfuldt job at være Fighter Allocator. Premierløjtnant Kim Krogh i KLC-V har i denne situation det overordnede ansvar for, at de militære fly holdes klar af hinanden og undgår at kollidere.*

2. *Som udgangspunkt rykker afvisningsberedskabet altid ud med to fly, akkurat som der er to politibetjente i en patruljevogn.*

Hvis det blot drejer sig om tekniske problemer, vil en kontakt til tårnet i Kastrup normalt være nok, som så vil tage den fornødne aktion, siger Steffen Nielsen.

Men afviger et fly i nævneværdig grad fra sin flyveplan, undlader at svare på radioen eller squawke, eller på anden måde udviser atypisk adfærd, bliver hændelsen omgående rapporteret til Combined Air Operations Centre 1 (CAOC 1) ved Viborg. Det er dansk personel i CAOC 1, der i Danmark har myndigheden for dansk luftrum, og dermed har hjemmel til at beslutte, hvad der skal foretages i en given situation. CAOC 1 kan eksempelvis beordre afvisningsberedskabet på vingerne.

Luftrummet over Danmark bliver overvåget af to Kontrol- og Luftforsvarscentre, benævnt henholdsvis Øst og Vest. KLC-Øst i Vedbæk bliver på baggrund af forsvarsforliget nedlagt. Herefter bliver der kun et center tilbage i Danmark, KLC-Vest i Karup.

Fra enten Flyvestation Aalborg eller Skrydstrup, der skiftes til at have afvisningsberedskabet, bliver der sendt F-16 fly i luften for bogstaveligt talt at se på sagerne. Forbliver radioopkald til det "mistænkelige" fly ubesvarede, vil piloterne gøre brug af luftens fingersprog. Forskellige manøvrer med flyet og brug af lys udgør et internationalt tegnsæt, som er kendt – eller burde være – af alle piloter også inden for civil luftfart. Alt efter hvordan det undersøgte fly reagerer, vil vagthavende Controller i CAOC 1 beslutte, hvad der videre skal ske.

Undertiden ønsker et civilt fly assistance af afvisningsberedskabet. Det kan være ved mistanke om et eksploderet dæk under start eller mistanke om genstande, der er faldet af flyet. Her vil F-16 piloten normalt flyve tæt på det civile fly og visuelt konstatere, om flyet er intakt eller ej, så lufthavnen kan iværksætte behørig beredskab, når flyet lander.

DER TRÆNES I DET "UTÆNKELIGE"

At et fly kapres eller en anden dramatisk situation opstår, er heldigvis noget, der kun forbliver som fiktion hos de fleste, der arbejder med at overvåge luftrum. Men ikke desto mindre sejler medarbejderne i KLC-V med skruen dybt i vandet, når det drejer sig om viden og færdigheder til at tackle forskellige former for kriser i fuglenes element.

En realistisk software, der køres på radarkonsollerne, kan få sveden til at drive af selv den mest drevne operatør. Ikke nok med der er lagt scenarier ind, der er programmeret forud, næh, det er også muligt for kollegerne via programmet at spille med fra "fjendens" side. Dette er med til at skærpe det uforusigelige i en situation, som netop er det sværeste at håndtere. □

SMÅ HELIKOPTERE ER LUFTENS UNIVERSALVÆRKTØJ

AF ARNE BACH NIELSEN

De kan lande over alt; på almindelige veje, på hustage, på skibe og tæt på master, kabler, antenner og lignende. Der er tale om Eskadrille 724's Fennec- og Cayuse-helikoptere.

Og de kan flyve over alt. Ja, helt ned til to meters højde. På timebasis koster det rundt regnet en sjettedel at flyve med de små helikoptere sammenlignet med en Sikorsky-helikopter. Penge indgår som bekendt også som en dimensionerende faktor. Disse

Observatøren i helikopteren har et optimalt udsyn fra luften, når der søges efter en person. Vidtstrækkende marker og søer kan i løbet af ganske kort tid afsøges for personer eller større spor. Helikopterne er hurtige og smidige og kan lande de fleste steder, hvis det bliver nødvendigt. Derimod kan løvskovene om sommeren bedst afsøges af politiets hundepatruljer. Men en eftersøgning koordineres naturligvis altid mellem politiet og helikopteren.

SOM FØLGE AF DET NYE FORSVARSFORLIG VENTES CAYUSE-HELIKOPTERNE UDFASET I LØBET AF 2005. DE OPGAVER, DEN HAR UDFØRT GENNEM ÅRENE, OVERFØRES TIL FENNEC-HELIKOPTERNE.

Eskadrille 724's helikoptere kan landsætte specialstyrker de fleste steder.

åbenlyse fordele har samfundet draget fordel af i mange år, og helikopterne vil fortsat bidrage til totalforsvaret af Danmark.

FLEKSIBEL MOD TERROR

Fennec-helikopteren har mange muligheder indbygget i sig i forbindelse med bekæmpelse af terror. Den kan lande helt tæt på begivenhederne under en truende eller igangværende terroraktion. Herunder hører også et tæt samarbejde med og indsættelse af eliteenheder fra aktionsstyrken.

Nøglepersoner kan i løbet af minutter bringes hen, hvor det er hensigtsmæssigt.

Med helikopteren som observationsplatform kan en begivenhed iagttages og rapporteres. Der kan bruges både optisk og termisk udstyr, og ved hjælp af lysforstærkningsudstyr er det også muligt at se om natten.

Har et terrorangreb fundet sted, kan helikopteren lande tæt ved gerningsstedet og effektivt evakuere personer herunder sårede. På kort tid kan den flyve sanitetsmateriel, udstyr til brandslukning og andet lettere materiel frem til stedet.

FLYVENDE POLITIBIL

Eskadrille 724 flyver cirka 700 timer om året for politiet. Personer eftersøges, bygninger og bydele overvåges i forbindelse med eksempelvis topmøder, og trafikken kontrolleres.

Hvem har ikke set dem hænge over trafikerede veje for at spotte fartsyndere eller for at overvåge og via politiet bløde motorvejens trafikale blodpropper op

- Helikopteren som observationsplatform er et effektivt instrument til at tage de virkelige grove fartsyndere. Fra luften ser man nemt med det blotte øje de biler, der med høj hastighed overhaler konstant. Via et stopur og de gule T'er på vejen måles hastigheden og via radio meldes synderen til politiets stop-hold på jorden, forklarer flyverløjtnant Mads Tønnesen, der er pilot i Eskadrille 724.

TIL KAMP FOR MILJØET

- En halv sæk kunstgødning eller en bunke sten samlet på en gårdsplads afgiver stråling nok til, at vi kan se det på vores fintfølende måleinstrument, siger Ulrik Kørcher fra Beredskabsstyrelsen. Han arbejder med det såkaldte Airborne Gammaray Spectrometry-udstyr (AGS), der med mellemrum monteres i en Fennec-helikopter på Flyvestation Karup.

Det superfølsomme udstyr måler og registrerer den naturlige baggrundsstråling i Danmark. Registreringen, der aflæses på et danmarkskort med detaljerede farvekoder, skal danne sammenligningsgrundlag, hvis landet skulle blive forurenet af radioaktivitet, eksempelvis ved udslip fra

fortsættes på side 11

ESKADRILLE 722 YDER HJÆLP PÅ KRYDS OG TVÆRS

AF SUSANNE BØGH MORTENSEN

Eskadrille 722 råder over otte S-61'ere, som bliver brugt til patienttransporter, redningsaktioner, eftersøgninger, pumpeassistance, farvandsovervågning, flyvning for miljøstyrelsen, flyvning for Rigspolitichefen og øvrige transportopgaver. Hvervene er mange, lige fra den forholdsvis udramatiske transport af en

VIDSTE DU AT:

- Besætningerne er på vagt på SAR-stationen tre døgn ad gangen, lægen dog kun ét.
- En SAR-besætning består af to piloter, en tekniker, en redder, en radiooperatør og en læge.
- S-61'eren blev brugt i en redningsaktion første gang i 1965, da den i Kattegat samlede 19 besætningsmedlemmer op, der var nødlandet med en C-54 fly.

- Døgnet rundt i 365 dage om året står en helikopter i højt beredskab i henholdsvis Værløse, Aalborg og Skrydstrup.
- Eskadrille 722 er Flyvevåbnets Redningshelikoptertjeneste. Den har til huse på Flyvestation Karup.

øboer, der har brækket et ben, til en kompliceret redning af en fisker, der er forlist med sin kutter. Men fællesnævneren for opgaverne er at yde hjælp til mennesker i nød. Meget af arbejdet bliver udført i tæt samarbejde med civile instanser som Falck og politi. For eksempel arbejdede eskadrillen sammen med politiet under forårets royale bryllup. Redningsaktioner over vand foregår i samarbejde med Søværnets Operative Kommando, som kontakter Flyvevåbnet, når der er behov for en helikopter til at løse opgaven.

Udover den nævnte type opgaver kan eskadrillen også træde hjælpende til, hvis der skulle ske en katastrofe, oplyser Carsten Rasmussen, der er chef for Eskadrille 722.

- Så kan vi med meget kort varsel flyve lægehold og medicin ud til stedet, ligesom det vil være muligt at evakuere patienter, tilføjer han.

NYE HELIKOPTERE – NYE OPGAVER

S-61'eren er snart klar til at gå på pension, og til at afløse dén har Flyvevåbnet indkøbt fjorten helikoptere af typen EH-101, som i de kommende år overtager hovedrollen i det danske helikopterberedskab. Otte af disse bliver indrettet med ganske særligt lægeudstyr og skal grundlæggende bruges til Search And Rescue-opgaver. De resterende seks helikoptere får en anden primær rolle og bliver udrustet med våben og udstyr til elektronisk krigsførelse. Og fra at være en enhed, der som sin hovedopgave yder støtte til det civile samfund på dansk territorium, skal eskadrillen nu indstille sig på en international dimension i arbejdet. Tidligere har eskadrillen aldrig været sendt ud, men i takt med at Danmark har øget sit bidrag til internationale missioner, bliver der også brug for at kunne fragte mandskab ind og ud af kriseområder med helikoptere, også kaldet taktisk troppetransport.

- Det er en ny type opgave for Eskadrille 722. Og fra mandskabets side kræver det en stor evne og villighed til at omstille sig. Det gælder mentalt, men også på det operative plan er der brug for forandringer for at kunne leve op til fremtidens krav, fortæller Carsten Rasmussen og fortsætter:

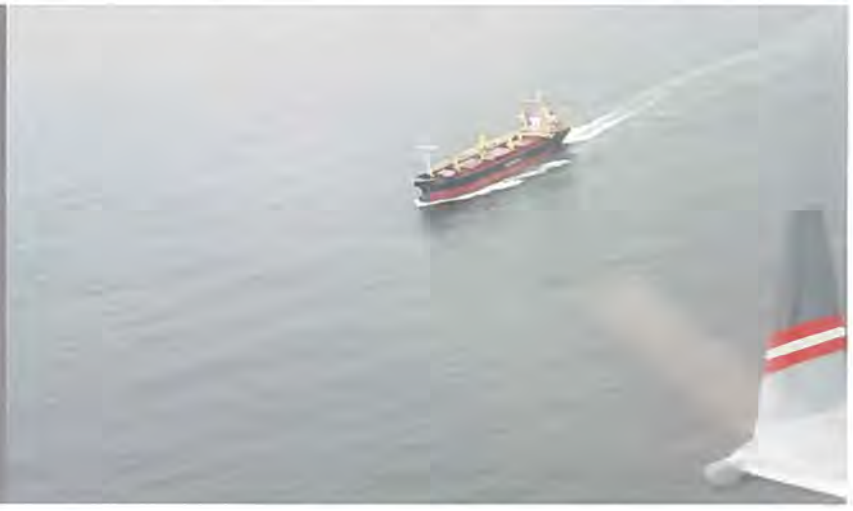
- Jeg kommer til at råde over 28 besætninger, som alle skal være rustede til at udføre både SAR-arbejde og til at blive sendt ud i internationale missioner. Alle skal igennem øvelser, hvor der trænes med både danske og udenlandske hærenheder. Desuden vil der blive sat fokus på elementære militære færdigheder, som skydning, ABC og førstehjælp. Det er en meget fin opgave, der er blevet pålagt eskadrille 722. □

FLYVEVÅBNET ARBEJDER FOR HAVMILJØET

AF ARNE BACH NIELSEN

Danmark er som bekendt omsluttet af et meget trafikeret havområde, og billeder af olieindsmurte fugle og sorte plamager på strandene ses da også med jævne mellemrum i medierne. Det er derfor nødvendigt, at de danske myndigheder gør, hvad de kan, for at minimere olieforureningen. For at begrænse skibenes trang til at udlede olie i havet, betyder tilstedeværelsen af et miljøfly i luften meget. Alligevel hænder det, at olien på havet først konstateres, når synderen er over alle bjerge.

HAVMILJØET ER ET INTERNATIONALT ANLIGGENDE. DERFOR SAMARBEJDER DANMARK MED EN HEL RÆKKE AF LANDE I REGIONEN FOR AT SIKRE DE MARITIME OMGIVELSER.



Drivende olie kan opdages via satellitfotos, visuelt til vands, fra luften eller inde fra land. Fælles for alle rapporteringer er, at de ender hos Søværnets Operative Kommando (SOK) i Århus, der tager stilling til, hvad der skal gøres i hvert enkelt tilfælde.

FRA UDSLIP TIL RETSSAG

Lad se på et realistisk eksempel på Flyvevåbnets rolle, når olie ledes ud i havet. Et F-16 fly på en træningsflyvning over Kattegat observerer et skib med en stor oliepøl "på slæb" 20 kilometer nord for Anholt. Piloten rapporterer over radioen til Flyvevåbnets redningscentral i Karup, der straks giver meldingen videre til SOK. Da der i forvejen er et Challenger-fly på vingerne i forbindelse med rutinemæssig miljøflyvning, kan SOK beordre det til selve stedet for at dokumentere udslippet. Flyvevåbnets Challenger-fly bliver sendt afsted mod positionen med det glinsende stads på overfladen. Det konstateres, at skibet, der sejler i området, er kilden til forureningen. To store slanger ud over skibssiden spyer den sorte masse ud i bølgen knap så blå.

Challenger'en går ned i lav højde. Under krappe drej klistrer linserne sig til flyet små vinduer, når besætningen tager billeder og video, der senere skal bruges som dokumentation under en eventuel retssag. Et opkald på radioen til den ikke så miljøbevidste kaptajn gør ham opmærksom på, at han lækker olie. Endvidere giver samtalen mellem kaptajnen og flyet klarhed over, hvor skibet kommer fra, hvor det skal hen, rederiets og kaptajnens navn samt andre relevante forhold.

Når hændelsen er dokumenteret, er det tid at få et overblik over forureningen. SLAR'en viser på en skærm et radarbillede af skibet og oliepølen. Også position og tidspunkt bliver registreret. SLAR står for Side Looking Airborne Radar, og som navnet antyder, "kigger" den i et bredt bælte på hver side af flyet.

Det kan være svært om ikke umuligt at se, om det er olie, eller om det blot er kølvandet, der er bag skibet. Det kræver en garvet observatør at afgøre det.

Ved hjælp af en såkaldt Infrarød/Ultraviolet Line Scanner, hvis sensor sidder under flyet, analyseres olien. Via en lidt kompliceret procedure afslører oliens farvespektrum, hvor udbredt forureningen er og hvilke mængder, der er tale om.

Der bliver altid anslået et minimum og et maximum for mængden af olie, der er ledt ud i havet. Af hensyn til at et bevis kan holde vand i en retssag, fastslås den "officielle" udledning fra skibet til en mængde, der under alle omstændigheder kan føres bevis for i retten. For at sikre at miljøskibene nu også kommer med tilstrækkeligt antal flydespærringer, pumper og andet materiel opgives også en maximal vurdering af hvor mange tons olie, der skal samles op.

Fra Flyvestation Aalborg ankommer en S- 61 Sikorsky-helikopter til gerningsstedet. En beholder fires ned i oliesumpen og

tager en klat af skidtet med op igen. Olien bliver sendt til Dansk Miljøundersøgelse, hvor den analyseres. Olier har ofte forskellige egenskaber. Derfor kan en prøve af den opsamlede olie sammenlignes med en olieprøve taget på skibet, når denne har lagt til kaj. Der er også mulighed for at borde skibet i rum sø.

Alt bevismateriale samles hos SOK, der sender det videre til Forsvarskommandoen, der fører sagen.

I SEPTEMBER BLEV GULFSTREAM-FLYET UDFASET, HVOREFTER CHALLENGER-FLYET HELT HAR OVERTAGET MILJØFLYVNINGEN. SIDSTNÆVNTE HAR MERE MODERNE UDSTYR, DER ER UNDER STADIG UDVIKLING.

Sådan gengiver SLAR'en situationen, når en miljøsynder tages på fersk gerning.

FLYET EN PERFEKT PLATFORM FOR EFTERSØGNING

Flyvevåbnet skal flyve 500 timer om året i forbindelse med havmiljø. Så der eftersøges for olieforurening rutinemæssigt. Skibstrafikken i danske og tilstødende farvande er tæt, og Nordsøens boreplatforme er også en potentiel trussel mod havmiljøet.

Takket være SLAR'en, der jo kigger langt ud til begge sider af flyet, kan der afsøges for olieforurening over et kæmpemæssigt areal. SLAR'ens data kan gemmes, og på den måde kan en situation med oliespild på havet kortlægges. Disse data bliver naturligvis suppleret af foto- og videodokumentation.

Det kræver et trænet øje for besætningen ombord på Challenger'en at skelne, hvad der er skidt, og hvad der er kanel. Fiskeolie på havets overflade, der er et hyppigt fænomen, fremkommer ved, at fiskene i kutternes net bliver så sammenpressede, at olien presses ud. Fiskeolien tager naturen sig selv af. Kalk og mudder bliver også dumpet fra skibene, og endelig er farvandene ofte befængt med alger om sommeren. For at skelne det alt sammen fra hinanden, kræver det et skarpt øje – og ikke mindst erfaring – hos mandskabet, der flyver for miljøet. □

Fortsat fra side 8 ...

atomkraftværker eller ved terroraktioner. Måles der for radioaktivt nedfald i et mistænkt område, er det forholdsvist let at få be- eller afkræftet forureningen ved at sammeligne et "før og nu"-billede.

Der blev anskaffet to AGS-udstyr i 1992 på baggrund af Tjernobyl-ulykken seks år tidligere.

Ulrik Kørcher, der er viceberedskabsmester i Beredskabsstyrelsen Sydjylland, er på denne tur i august under uddannelse til at bruge AGS-udstyret, som ses bag ved. I baggrunden er det flyverløjtnant Lars Binderup fra Eskadrille 724, der er "chauffør" på dagens mission.

Fennec-helikopteren er velegnet til at flyve med AGS-udstyret, der fylder nogenlunde det samme som en flyttekasse på højkant. Helikopterens lave driftsomkostninger medvirker til, at så stort et område af landet som muligt kan blive dækket.

Men det er trods alt et stort – og kostbart – projekt, hvis hele Danmark skal dækkes. Foreløbig er kun tre større områder dækket, nemlig områderne omkring Thisted og Holstebro samt hele Bornholm. I uge 34 påbegyndte Beredskabsstyrelsen at måle og registrere egnen omkring Viborg.

Ved miljøkatastrofer i øvrigt som for eksempel ved udslip af olie og stormflod kan helikopteren assistere Søværnets Operative Kommando samt Beredskabsstyrelsen med at styre og kontrollere indsatsen fra luften. Lettere materiel til at imødegå miljøkatastrofer kan fremføres hurtigt til stedet.

Med den politiske beslutning om at videreføre 8 Fennec-helikoptere vil samfundet fortsat have den ekspertise og det professionelle samarbejde, der gennem lang tid er oparbejdet imellem helikoptertjenesten og politiet samt det øvrige samfund. □

EXPEDITIONARY COMBAT SUPPORT WING -

HØJT OG SKRÆDDERSYET BEREDSKAB NØDVENDIGT

AF ARNE BACH NIELSEN

Med kampfly, helikoptere, transportfly og mobil radarstation, eller en kombination af disse, bliver Flyvevåbnet i fremtiden i stand til at rykke ud til internationale missioner med kort varsel. At det overhovedet kan lade sig gøre, skyldes at støttefunktionerne er i top. Der skal transporteres materiel, etableres lejrfaciliteter, og bevogtning skal være på plads. Desuden skal kommunikationsapparatet være i orden, og sidst men ikke mindst skal hele sanitetsområdet opfyldes. På baggrund af forsvarsforliget oprettes derfor en femte wing, den såkaldte Combat Support Wing (CSW), som bliver en vigtig forudsætning for den operative virksomhed.

OPERATIONER HAR HAFT SIN PRIS

Jamen, Flyvevåbnet har da altid kunnet indfri disse krav. Tænk blot på Italien, Kirgisistan og Litauen, tænker mange måske. Det er rigtigt, at Flyvevåbnets personel har løftet opgaven godt under internationale missioner. Men omkostningerne har da også været til at få øje på.

Under missionerne er kostbar tid gået med at få dele af funktionerne op at stå, fordi alle har sin måde at gøre tingene på. Hidtil har Flyvevåbnet rekrutteret eksempelvis et par teknikere fra én flyvestation, andre teknikere fra en anden, en bevogtningsmand hist og kommunikationsfolk pist - lidt af tilfældighedsprincippet.

Udstyr lige fra hæftemaskiner til våben og telte har hidtil skulle skrabes sammen fra forskellige enheder. Det har tit givet planlæggerne grå hår i hovedet, da de jo ikke bare kan ribbe en enhed for ting, som den selv skal bruge.

Også mandskabet har betalt en pris. Mange udsendte har været sendt til udlandet med ganske kort varsel. Dette har tit afskåret den enkelte fra at planlægge børnepasning og alverdens andre ting på hjemmefronten tilfredsstillende.

SÆRDELES HØJT OG POTENT BEREDSKAB

Den nye wing retter effektivt op på de omtalte knaster. CSW kommer til at omfatte omkring 600 mand, heraf cirka 150 rådighedsfolk. Resten er fastansatte, som til dagligt eksempelvis bevogter en flyvestation, kører vagthold inden for kommunikation, er flyveleder eller er automekaniker.

Fælles for dem er, at de bliver øremærkede til internationale operationer. Lige så vel som en pilot skal opretholde sin flyvestatus, skal soldaterne i CSW opretholde sin udsendelsesstatus. Den sikres ved, at de årligt gennemfører øvelser og taktisk træning.

En stor del af de fastansatte vil indgå i Combat Support Group. Det betyder, at de udelukkende træner og forbereder sig til at blive sendt ud. Kontinuitet forstærker løsningen af opgaverne.

Alle i CSW vil indgå i en fastlagt turnusordning, så den enkelte på forhånd ved, hvornår han eller hun kan stå for tur til udlandet. De danske flyvere i wing'en indgår i et meget højt beredskab, helt ned til fem dage.

Containere i metervis vil stå klar med alt inden for materiel til CSW's støttefunktioner. På den måde undgås det, at planlæggerne skal ud at finde stumperne hist og her forud for en international mission.

Folk fra sikringsstyrken vil kunne være på plads i udlandet i løbet af få dage og kan straks ved ankomsten være med til at sikre basen, herunder arbejde sammen med udlandske kolleger.

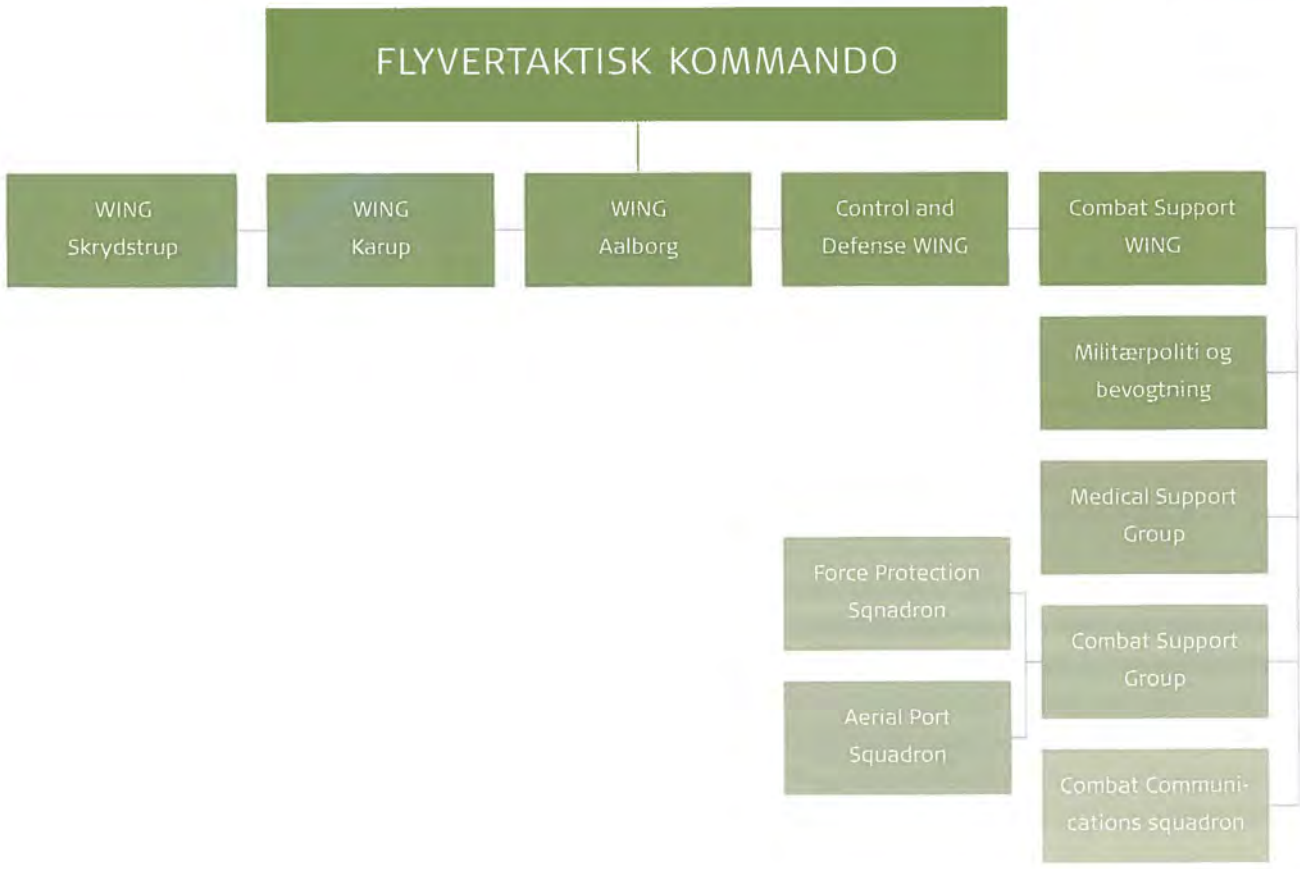
FLEKSIBLE ENHEDER

Udover det høje beredskab bliver den modulopbyggede CSW meget fleksibel. Ét eller flere enheder af wing'en kan vælges ud og sendes på en opgave. For eksempel kan Medical Support Group stille med en container indrettet som et mobilt felthospital. Containeren skubbes ind i et Hercules transportfly og kan timer senere indsættes tusinder af kilometer fra Danmark. Idet Medical Support Group har samme beredskabsstruktur som de øvrige elementer kan læger og sygeplejersker udsendes med fem dages varsel.

På samme måde kan Militærpoliti og bevogtning, Force Protection, Combat Communications og Expeditionary Aerial Port Squadrons vælges ud til en specifik opgave.

Sikkerheden for danske udsendte soldater er i højsædet. Personellets samarbejde inden for den kommende CSW vil blive en væsentlig faktor for, at alle kan vende hjem i god behold. Denne fasttømrede indsats i en international mission, som CSW bliver, vil styrke niveauet både inden for det operative og sikkerhedsmæssige. □

Med godt kendskab til hinanden kan mandskabet i løbet af kort tid få lastet et mobilt hospital på et Hercules transportfly, hvorefter det flyves – ja, hvorhen det skal være.



FLYVEVÅBNET BIDRAGER TIL STOR F-16-SLAGSTYRKE

AF CAMILLA ROSENGAARD

ET FRUGTBART SAMARBEJDE

Det fælles europæiske F-16-samarbejde EPAF, European Participating Air Forces, har fungeret i knap tre årtier. Danmark, Norge, Holland, Belgien og Portugal har siden midten af 1970'erne samarbejdet om udviklingen af F-16 fly. Blandt andet har landene koordineret opdateringer af flyene og indkøb af våben. Operationelle test af ny teknologi er ofte blevet afholdt i fællesskab, ligesom personel på såvel teknisk som operationelt niveau i store træk har samme uddannelsesmæssige baggrund.

Med etablering af EPAF-landenes nye European Expeditionary Air Wing bidrager Danmark til en slagstærk F-16-styrke.

FLYVEVÅBNET OPRETTER SAMMEN MED DE FIRE ØVRIGE EPAF-LANDE EN EUROPEAN EXPEDITIONARY AIR WING TIL LØSNING AF INTERNATIONALE OPGAVER. DERMED BIDRAGER DANMARK TIL EN SLAGSTÆRK F-16-STYRKE.

Når flere små lande slår sig sammen, kan de pludselig udgøre en vigtig spiller på den internationale scene. Det er lige netop tilfældet på området for kampfly, hvor flyvevåbnene i de fem EPAF-lande Danmark, Norge, Holland, Belgien og Portugal nu har etableret en EPAF Expeditionary Air Wing til indsættelse ved løsning af internationale opgaver over hele verden. Dermed har NATO fået en mere effektiv og fleksibel F-16-styrke.

Den nye EPAF Expeditionary Air Wing er en formalisering af et samarbejde, der har eksisteret i mere end 25 år. I de seneste to år har landene arbejdet målrettet på at få det juridiske grundlag i orden, så de fem flyvevåben hurtigt kan stille med en styrke, når NATO har behov for det.

- Aftalen betyder, at vi er i stand til at opstille en fælles F-16 styrke i løbet af meget kort tid. Landene kan stille med personel og materiel i den størrelsesorden, de magter, og har politisk vilje bag. Der er tale om en integreret enhed. Derfor behøver hvert enkelt land ikke at stille med alle kapaciteter. EPAF-samarbejdet giver os en meget stor fleksibilitet i styrkemål, siger Kai Poulsen, chef for Forretningsområde kampfly i Flyvematerielkommandoen.

KAN STILLE MED 36 FLY

Den nye aftale er ikke kommet i stand over night. Landene har samarbejdet, siden de sammen med USA i midten af 1970'erne stod over for deltagelse i udviklingen af det mest moderne kampfly nogensinde.

- På det tidspunkt lå det på ingen måde i kortene, at vi skulle kunne rykke ud sammen. EPAF-samarbejdet handlede dengang om at synkronisere opdateringer og samarbejde om øvelser. Men det har udviklet sig stødt i takt med, at trusselsbilledet er totalt forandret, og vi ikke udelukkende har behov for at forsvare territoriet, siger Kai Poulsen. Han påpeger, at samarbejdet har betydet, at landene bruger samme reservedele, samme våbensystemer og samme vedligeholdelsesteknologi. Uddannelsesmæssigt er både det operative og tekniske personel på samme niveau. Derfor har det primært været et spørgsmål om at få det juridiske aftalegrundlag i orden forud for underskrivelsen af samarbejdsaftalen ved NATO-mødet i Tyrkiet den 9. juli.

Flyvevåbnet i de fem lande kan ifølge Kai Poulsen stille med 36 fly når som helst og hvor som helst til hvad som helst på kloden.

- Med denne kapacitet bliver vi taget langt mere alvorligt som samarbejdspartner end, hvis vi udelukkende kunne stille med det danske bidrag. Vi råder nu over en slagkraftig, fleksibel og troværdig styrke, der tilmed er billigere at operere med end, hvis vi blot kunne tilbyde en enlig dansk styrke, understreger Kai Poulsen. □

OPEVAL -
EKSAMENSBEVISET I HUS

AF ARNE BACH NIELSEN

Et simuleret angreb med nervegas har fundet sted. Den tyske og belgiske dommer vurderer, om soldaterne håndterer situationen korrekt. Hvad siger læseren?

Manas-stemningen fra Kirgisistan var i højeste grad tilstede. Med checkpoints, pigtråd, skudsikre afskærmninger, containerby, brølende kampfly, et duftende madtelt og vrimlende trafik af danske grønklædte soldater med deres camouflagemalede ansigter. Scenen kunne have været fra et goldt ørkenlandskab med bjerge i baggrunden, men uden for pigtråden bølgede de frodige sønderjyske kornmarker.

Det var de ydre rammer for Nato's Operational Evalution, til dagligt kaldt OPEVAL, der fra den 20. til den 23. juni gik for sig på Flyvestation Skrydstrup.

Flyvevåbnets danske bidrag til F-16 Nato's High Readiness Force stillede med cirka 450 folk, der blev målt og vejet af 109 multinationale kampdommere fra Allied Air Forces North (AIRNORTH).

NYT EXPEDITIONARY KONCEPT

Det var otte år siden, at det lyseblå værn sidst havde været under OPEVAL-dommernes skarpe lup. Men tilbage i 1996 var scenariet et andet. Dengang skulle soldaterne operere fra en såkaldt Nato Standard Base, hvor al infrastruktur, der hører en flyvestation til, i forvejen var til stede.

Men under denne seneste OPEVAL var scenens bagtæppe skiftet ud med det, der kaldes Host Nation Support Low-base. Det vil sige, at værtsbasens faciliteter er begrænsede. Som Flyvevåbnets nye expeditionary rolle tegner sig for fremtiden, kan en sådan base let falde i tråd med den virkelighed, danskerne skal operere under uden for landets grænser.

MISSIONERNE FULDFØRT

Deltagerne i OPEVAL beviste, at de kan operere fra en Host Nation Support Low-base. Der skulle konstrueres efterretningsbilleder, missionsplanlægning udføres, og flyene skulle klargøres, herunder tankning og montering af våben. Startbanen skulle være ryddet, brandfolkene holde i klar-position, og sikkerheds-

Iklædt den kanonvarme "Michelin-dragt" er det sergent Kenneth Jørgensen, der demonstrerer, hvordan en potentiel bombe skal håndteres. I baggrunden evaluerer chefsergent Niels F. Andersen hans indsats sammen med en belgisk dommer.

styrken skulle holde basen fri for demonstranter og anden indtrængen. Det var blot nogle af tingene, der skulle være i orden, for at kampflyene kunne komme på vingerne og føre missionen ud i livet. Alt dette krævede sine specialister, der professionelt sørgede for, at missionerne fik et anerkendende nik fra dommerne.

MALURT I BÆGERET

- Om end bedømmelsen af enheden ikke blev karakteriseret utilfredsstillende, faldt det overordnede resultat en del under det niveau, Flyvevåbnet har som målsætning, hedder det blandt andet i et arbejdsoplæg til en såkaldt Task Force Opeval Analyse. Gruppen er nedsat for at undersøge, hvorledes tiltag inden for uddannelse, øvelse, ressourcer og organisation sikrer, at Flyvevåbnets styrkebidrag til fulde opfylder nationale forventninger og Nato's krav til reaktionsstyrker, særlig med henblik på deltagelse i Nato Response Force.

Erfaringsgrundlaget for netop denne type OPEVAL var begrænset set i lyset af tiden, der var gået siden sidste bedømmelse og ikke mindst det nye expeditionary koncept.

Men takket være professionelle og motiverede deltagere under OPEVAL er Flyvevåbnet dog stadig en del af Nato High Readiness Force og er klar til at blive sendt ud, når politikerne beslutter det. □

NATO I TIDLIGERE WAPA-OMRÅDE –

LUFTENS POLITIBETJENT I BALTIKUM

AF ARNE BACH NIELSEN

Det er litauiske vagter, der passer på de danske F-16 fly.

PÅ SIAULIAI-BASEN I LITAUEN OVERTOG FLYVEVÅBNET DEN 1. JULI PATRULJERINGEN AF DET BALTISKE LUFTRUM EFTER BELGIEN, DER LAGDE GRUNDSTENEN TIL NATO'S BIDRAG FOR SEKS MÅNEDER SIDEN, DA DE TRE BALTISKE LANDE BLEV OPTAGET I NATO. BALTERNE HAR ENDNU IKKE SELV KAPACITETER TIL AT PATRULJERE OVER EGET LUFTRUM.

ALLEREDE I APRIL STILLEDE FLYVEVÅBNET MED EN SNES MENNESKER TIL AT UNDERSTØTTE BELGIERNES BIDRAG. DET VAR HOVEDSAGELIGT BRANDFOLK, BAK-12 FOLK OG FLYTANKERE MED TILHØRENDE MATERIEL.

HVEM DER DEN 1. OKTOBER SKAL AFPATRULJERE BALTIKUM EFTER DANSKERNE, VAR VED REDAKTIONENS SLUTNING ENDNU IKKE OFFENTLIGGJORT.

Så blev det danskernes tur. Flyvevåbnet overtog den 1. juli opgaven med at patruljere over Estland, Letland og Litauen, det såkaldte Baltic Air Policing. Belgierne pakkede stadig sammen, mens Flyvevåbnet allerede samme eftermiddag skrev historie. Det skete ved at gå på vingerne fra den tidligere Sovjet-base beliggende ved byen Siauliai i Litauen. Det var piloterne kaptajn Niels Andersen og kaptajn Søren Sørensen, der sad bag pinden, da de glødende efterbrændere forsvandt i horisonten.

- Take-off var en hoppende oplevelse. Flyet slipper den ujævne startbane ved godt 250 km/t, og banen kalder kraftige rystelser frem, skrev Søren Sørensen blandt andet i nyhedsbrevet Air Policing Baltic's, der har de udsendtes pårørende som målgruppe. Turen var en træningsflyvning og gik nordpå til den estiske hovedstad Tallinn, senere til den lettiske hovedstad Riga. Begge lufthavne blev anfløjet, dog uden landing. Men det danske F-16 bidrag fik meldt sin ankomst. 48 missioner og i alt 112 flyvetimer over Baltikum var de tørre tal, da redaktionen sluttede den 20. september.

Nu sender man ikke bare fem fly og seks piloter til Litauen, og så er det dét. Nej, omkring 60 mennesker bliver også udsendt. Det er teknikere, brandfolk, flytankere, missionsplanlæggere, en meteorolog, kommunikationsfolk, flyveledere med mere.

Foto: Peter Carstens, Brand- og redningsinstruktør, Flystation Skrydstrup

En hurtig indsats fra de danske brandfolk begrænsede skaden på det litauiske transportfly.

Foto: Anne Mark Nielsen

Det er hårdt arbejde at få spydene i jorden, når BAK-12 indfangningsanlægget skal etableres.

- Et komplet lager til F-16 fly, generatorer, køleanlæg, en forsyningscontainer, solide hangartelte, olieprodukter og alverdens ting inden for jordudstyr er blot nogle af ingredienserne, der skal til, når det danske flyvevåben på Nato's vegne skal håndhæve suveræniteten i luftrummet over Baltikum, siger seniorsergent John Vergo, fra Flyvestations Skrydstrups deployeringssektion.

302 kubikmeter containerplads var der brug for til fragt af godset. I alt 300 meter vogntog blev sluset ind i fragtfærgen i Fredericia, hvor skibet ankom den 27. juni til den litauiske havneby Kleipeda. Udstyret, der skal holde F-16 flyene i luften over de baltiske lande, blev kørt derfra til Siauliai-basen.

DRAMATISK START FOR BRANDFOLKENE

For de nyankomne brandfolk var 1. juli den første arbejdsdag. Og jo, de kom på arbejde. Et litauisk transportfly, en Antonov 26, landede med så varme bremser, at ild og røg stod ud fra højre hovedhjul. Oversergent Lotte Thomsen, der var på vagt i tårnet, forsøgte forgæves at få kontakt med det litauiske brandhold, der er ansvarlig for brandslukning på deres egne fly. Den snarrådige flyveleder så sig nødsaget til at alarmere de danske brandfolk. Seniorsergent Sejer Borring, der er indsatsleder, sendte straks sine folk til flyfeltet med sirener og blå blink. Brandfolkene var snart fremme ved havaristen, hvor besætningen endnu ikke var evakueret fra det brændende fly. Ilden blev hurtigt slukket, og kort efter overdrog Sejer Borring ansvaret til de lokale brandfolk.

- Vi har det godt herovre, og det er mig magtpåliggende, at soldaterne kommer hjem med en god oplevelse, siger major Birger Wold, der er detachementschef hos det danske bidrag. Han forsætter:

- Vi har opnået et fint forhold til den lokale befolkning. Alligevel skal man ikke overrende en god vært, så vi tager også på udflugter til andre byer og seværdigheder, hvor der ligger spændende oplevelser og venter. Det er gode og professionelle folk, jeg har med at gøre, som forstår at løse opgaven og have det rart ved siden af. Det er vigtigt for Flyvevåbnet, at soldaterne får nogle gode oplevelser med hjem, som også kan deles med familierne. □

HOTELLER I LITAUEN -

FORBEREDELSE I UDLANDET GØRES BEDRE

AF ARNE BACH NIELSEN

Rørene gennemskyldes med 70 grader varmt vand, og holdes varmtvandstemperaturen efterfølgende på 55 grader eller derover, undgås de sundhedsfarlige legionella-bakterier. Det var et led i kontrakten, som Flyvevåbnet havde indgået med hotellet, hvor hold 1 til Baltic Air Policing blev indkvarteret. Umiddelbart efter mandskabet var flyttet ind på hotellet, blev det konstateret, at varmtvandstemperaturen kun var hævet til 50 grader med legionella i badevandet til følge. Et badeforbud blev omgående en realitet. Forholdet blev påtalt for hotelledelsen, men virkningen af påtalen over for hotelledelsen efterlod meget at ønske.

Dog kunne problemet være fjernet ved at montere nogle simple filtre, som blandt andet bruges i vid udstrækning under de sydligere himmelstrøg.

Hotellets eneste håndslukker.

DANSKERNE I BRANDFÆLDE

Efterfølgende viste et nyt og betydeligt mere omfattende problem sig.

- Desværre viste brandsikkerheden sig at være dybt kritisabel på det hotel, vi alle var indkvarteret på, fortæller indsatsleder fra Brand- og Redningstjenesten Keld Stokkendal.

Han og flere andre af de 66 flyvere, der boede på hotellet, erfarede, at brandsikkerheden på hotellet var under al kritik. En grundigere gennemgang afslørede en lang række meget kritisable punkter. Blandt andet var der kun én håndslukker på det 14-etagers hotel. Der var defekte eller manglende koblinger til slangerne i brandskabene; nogle var endda helt tomme. Låste nødudgange, manglende flugtvejsskilte, og brandhaneventiler, der ikke kunne åbnes var også at føje til mangellisten. Flere af disse fejl og mangler ville være umuligt at udbedre, idet det ville gribe omfattende ind i det bygningsmæssige.

På baggrund af disse brandmæssige ulovligheder besluttede detachementschefen major Jørgen Jørgensen, at mandskabet pakkede sine ting og flyttede til andre hoteller.

- Nu findes der jo ikke lige et hotel, der her og nu kan indlogere 66 mand og for øvrigt de næste 3 måneder frem i tiden, heller ikke i Danmark for den sags skyld. Derfor blev det et stort puslespil at få alle skrevet ind på hotelværelser, nogle gange to i samme rum, på forskellige hoteller i byen og den nærmeste omegn. Flere måtte flytte op til fem eller seks gange.

- Langt de fleste tog selve udflytningen fra det første hotel med køligt overblik. Det kunne jo efter omstændighederne ikke være anderledes, siger seniorsergent Keld Stokkendal, der selv har boet på tre hoteller i sin tre ugers tjeneste i det baltiske.

Miljøinspektør i Flyvertaktisk Kommando, seniorsergent Knud Poulsen siger, at når der aftales med hotellet, at temperaturen på badevandet skal hæves for at slippe af med legionellaen, og hotellet ignorerer den, så opstår der et problem. På samme måde blev brandsikkerheden et åbent spørgsmål, som hotellet heller ikke kunne eller ville gøre noget ved.

- At hotellet ser stort på de indgåede aftaler, kan jo faktuelt først konstateres, når personellet er flyttet ind. Da problemet blev kendt i Flyvertaktisk Kommando, blev der også straks reageret. Et hold blev sendt til Litauen for at finde andre hoteller og indgå nye kontrakter, fortæller Knud Poulsen.

FREMTIDEN BYDER PÅ BEDRE PLANLÆGNING

Knud Poulsen understreger, at tingene vil blive bedre og mere strukturerede i fremtiden. Forsvarsministeriet har for nyligt udsendt en miljøstrategi. Den siger, at der inden udgangen af 2004 skal være udarbejdet en miljøhåndbog for udsendte danske enheder, samt at der skal være udpeget en miljøleder til at tage sig af arbejdet.

Knud Poulsen deltager i en arbejdsgruppe, der er i færd med at udarbejde et forslag til "Forsvarets miljøhåndbog", der dækker arbejdsmiljø, det ydre miljø og hygiejne under internationale missioner.

Indledningsvis omhandler håndbogen kun driftsfasen, der bliver meget detaljeret med procedurer, der let kan tilpasses den enkelte mission. For eksempel bliver der procedurer for regelmæssige gennemgange og kontrol af både brandsikkerhed, vandkvalitet, førstehjælpsremedier og hygiejneforhold.

På sigt vil håndbogen også omhandle procedurer og retningslinjer for planlægnings- og afslutningsfasen.

- Det er Flyvertaktisk Kommandos holdning, at der skal skabes så gode og sikre forhold for Flyvevåbnets medarbejdere som muligt, når de udsendes. Erfaringerne fra Litauen indgår allerede nu i fremtidige Site Surveys, ligesom de selvfølgelig indgår i arbejdet med miljøhåndbogen, understreger Knud Poulsen. □

DUGFRISKE NYHEDER FRA KABUL

AF ARNE BACH NIELSEN

- Jeg husker, da jeg fortalte dem, at jeg sandsynligvis skulle til Afghanistan i tre måneder. Der kom lige et par spørgsmål som: "Er det noget du selv vil, Mor?" "Er det farligt?" "Er du hjemme til jul?" Jeg svarede som følger: "Ja, det vil jeg gerne"... "Ja, det kan være farligt, men hvis man følger de regler der er derude, så skulle det være okay"... og "Ja, jeg regner med at være hjemme til jul." Det var det. Ikke flere spørgsmål den dag.

Sådan skriver flyverspecialist Mary-Ann blandt andet, der til dagligt slår sine folder som brandmand i Karup, på www.ftk.dk.

Ja, hvad med børnene, når Mary-Ann rejser tre måneder til Afghanistan. Og hvem skal passe hunden, kattene og guldfiskene. Dette plus mange af tankerne, hun gør sig i forbindelse med familien, tjenesten og sikkerheden i Afghanistan, fortæller den 44-årige enlige mor på Flyvertaktisk Kommandos hjemmeside.

Fra august til december er Mary-Ann at finde i Kabuls internationale lufthavn. Hun er gået positivt ind i opgaven, og ikke nok med det. Hun har på eget initiativ lovet at skrive løbende til www.ftk.dk og dele sine oplevelser fra det urolige land med sine landsmænd. □

Mary-Ann foran det enorme Antonov fly, der tidligere på året fløj "hendes" brandbiler til Kabul. Flyvevåbnet solgte tre Eagles til Nato, som nu kører rundt i Kabuls lufthavn. Så lidt hjemligt bliver det dog.

KLIK IND PÅ FLYVEVÅBNETS FREMTID

På Flyvevåbnets forligsportal kan medarbejderne nu løbende klikke sig frem til oplysninger om, hvordan og ikke mindst hvornår forsvarsforliget kommer til at berøre de forligsberørte tjenestesteder.

- Formålet med portalen er at orientere så godt som muligt, men det vil endnu ikke være muligt for den enkelte person at få overblik over, det der er mest interessant for ham/hende. Nemlig: Hvad sker der med min stilling, hvad sker der med mig?, skriver chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen, blandt andet i sin indledning på portalen.

FTK åbenhed er noget nyt og banebrydende, men denne åbenhed medfører også, at man som medarbejder bør forholde sig til, at det er udkast og forslag til et nyt flyvevåben, der arbejdes på, og at dette er betinget af endelig godkendelse fra henholdsvis Forsvarskommandoen og de politiske forligspartier. □

Forligsportalen findes på FTK's intranetside.

FLYVEVÅBNET VINKER FARVEL TIL C130H

AF CAMILLA ROSENGAARD

FLYVEVÅBNET UDFASER TRE TRANSPORTFLY AF MODELLEN C130H PER 1. OKTOBER. FLYENE TILBAGESÆLGES TIL LOCKHEED MARTIN.

Flyvevåbnets tre transportfly af typen C130H har fløjet deres sidste tur over Nordatlanten med danske piloter bag rorpinden. Den 1. oktober bliver de tre fly ifølge kontrakten med flyets producent amerikanske Lockheed Martin tilbagesolgt til producenten.

Flyene skal stå klar den 1. oktober uden tekniske anmærkninger, og de 29 år gamle fly, der i sin tid overtog opgaven med at transportere gods og passagerer fra transportflyet C47, har holdt teknikere i både Aalborg og Værløse travlt beskæftiget i de seneste måneder. Udfasning til tiden har været første prioritet igennem lang tid. Det lykkes ifølge chef for Eskadrille 721, Henrik R. Kanstrup med pilotnavnet LAN, men udfasningsplanen har været stram, fordi der uundgåeligt er mange fejl at rette på så gamle fly.

- Det er ikke kommet som nogen overraskelse. Fly, der er næsten 30 år gamle, har selvfølgelig flere fejl end nye fly, konstaterer Henrik R. Kanstrup.

Den 1. oktober udfaser Flyvevåbnet sine tre transportfly af typen C130H. Flyene tilbagesælges ifølge kontrakten til Lockheed Martin.

GLÆDE OVER NYE FLY

Samtidig med at udfasningen af C130H har skabt travlhed i både det nordjyske og på Sjælland, har der også været ekstraopgaver forbundet med indfasning af de tre nye transportfly af typen C130J-30. Blandt andet har Eskadrille 721, Flyvertaktisk Kommando (FTK) og Flyvematerielkommandoen (FMK) testet udstyret til elektronisk krigsførelse, så de nye fly så hurtigt som muligt kan løse alle typer opgaver. Desuden er fire ud af syv besætninger blevet omskolet til de nye fly.

Resterende besætninger skal omskoles i England efter 1. oktober. Besætningerne er generelt meget begejstrede for de nye fly

- Flyene er blevet modtaget meget positivt. De kan flyve længere og hurtigere og med mere gods. Vi er meget glade for, at vi nu får endnu et fly som en del af det nye forsvarsforlig. Der er i hvert fald ingen tvivl om, at der er rigtig mange opgaver til de fly, siger Henrik R. Kanstrup.

PUSLESPIL AT FÅ FLY KLAR

Det er FMK, der forestår klargøringen af C130H før den endelige overdragelse til kunden, Lockheed Martin, som dog i forbindelse med overdragelsen selv skal inspicere fly, reservedele, dokumentation samt deltage i flyvning med hvert af flyene.

INGEN SOFTWAREFEJL PÅ DANSKE C130J-30

Der blev blæst om de tre nye danske transportfly af typen C130J-30, da det amerikanske nyhedsbureau Bloomberg News i midten af maj kunne oplyse, at det amerikanske forsvarsministerium havde opgivet at sætte 53 fly af typen C130J i drift på grund af fejl. Bloomberg News kunne på daværende tidspunkt citere en endnu ikke offentliggjort Pentagon-rapport for, at flyene ikke levede op til "operationelle krav".

Eftersom Danmark netop havde modtaget tre transportfly af samme type til en samlet værdi af 2,2 mia. kroner, udbad Folketingets forsvarsudvalg sig straks en forklaring af forsvarsminister Søren Gade. På daværende tidspunkt havde forsvarsministeren ikke kendskab til redegørelsens indhold, men kunne i en pressemeddelelse fastslå, at "forholdet vedrørende flyets operative mangler reflekterer problemområder tidligere i flyets udviklingsprogram".

Det har vist sig at holde stik. Pentagonrapporten er nu offentliggjort. De fejl, der var årsag til, at amerikanerne ikke fuldt benyttede deres 53 fly i operativ tjeneste, var knyttet til tidlige versioner af flyets softwarekonfiguration fra 2000 og 2001. De danske fly er udstyret med den nyeste softwarekonfiguration ved navn 5.4. I den konfiguration er alle de tidligere fejl rettet.

Ifølge Peter Laustsen, der er systemansvarlig for C-130H-flyene og har stået for udfasningsforløbet i FMK, foregår der dog et stort arbejde, før FMK er klar til, at Lockheed Martin i forbindelse med overdragelse kan inspicere fly, reservedele, dokumentation samt deltage i flyvning med hvert af flyene.

- Det har været noget af et puslespil at sikre, at alle tre fly er flyveklar til overdragelsen til Lockheed Martin. Reservedelene skal være i orden, og vi skal sikre, at al den krævede dokumentation er til stede. Samtidig har selve overdragelsen af flyene skulle planlægges i samarbejde med FTK, Flyvestation Aalborg og Hovedværksted Værløse, siger Peter Laustsen fra Forretningsområde Transport- og Inspektionsfly i FMK. □

OPERATIV JOMFRUTUR FOR HERCULES C-130J

AF ARNE BACH NIELSEN

Det var som mødet med en fabriksny bil. Jo, udenpå skinnede lakken, og indvendigt duftede alting som nyt. Cockpittet med dets skærme og digitale instrumenter mindede i større grad om et kontrolrum end om et cockpit.

Den nye Hercules C-130J-30, eller J-modellen som den ofte bliver kaldt til dagligt, debuterede den 5. juli ved at flyve med passagerer – oven i købet til udlandet. B-536 stod der under Dannebrogsflaget på halefinnen.

Med kaptajn Torben Rosengren og premierløjtnant Morten Zillmer ved styregrejerne landede flyet på den noget ujævne landingsbane på Siauliai-basen i Litauen. Under taxi til standpladsen fornægtede den velkendte Hercules-lyd sig ikke, ligesom petroliumslugten fra motorernes udstødning var til at kende. Noget *var* altså ved det gamle.

- Selv om det er en historisk flyvning, føler jeg ikke noget særligt i dag. Det er ligesom alle de andre gange, jeg har fløjet den nye J-model, sagde Torben Rosengren, der har fløjet mange timer på det nye fly.

ler leverer mærkbart mere kraft end de gamle. I løbet af nogle minutter havde motorerne sørget for, at B-536 lå i 28.000 fod med vestlig kurs, og inden længe blev Østersø-kysten passeret.

På sin operative jomfrurejse afsatte flyet passagerer på flyvestationerne Skrydstrup og Karup, hvorefter besætningen landede og sluttede sin arbejdsdag hjemme på Flyvestation Aalborg. Flyvevåbnets nye transportkapacitet havde indledt en ny æra med et lille men historisk skridt. □

B-536 lander på den litauiske Siauliai-base på sin første operative jomfrurejse.

Den nye Hercules C-130J parkeret på den tidligere sovjetiske flybase i Litauen.

Ellers ligner C-130J'eren sin forgænger, næsten til forveksling. Det fornemmes, når der trædes ind i lastrummet. De blottede rør og kabler langs loft og vægge, de røde net-sæder, der er monteret på langs og surringsbeslagene i gulvet får den garvede Hercules-passager til at føle sig hjemme. Men det fornemmes, at der er mere plads end i den gamle, volumenmæssigt cirka 30 procent.

De velkendte sikkerhedsseler blev låst med et klik, og de små gule ørepropper blev taget ud af den sorte æske, hvorefter motorerne en efter en blev startet op. Den nye Hercules synes leveringsdygtig i ligeså megen støj som i de gamle. At passagererne måtte holde ekstra fat i sædet, da flyet accelererede under start, vidnede om at motorerne sammen med de seks-bladede propel-

HERCULES C-130J VAR DEN 5. JULI I LITAUEN FOR AT HENTE DET SÅKALDTE ENABLE TEAM HJEM. DER VAR DEROVRE FOR AT FORBEREDE DET DANSKE F-16 BIDRAG I FORBINDELSE MED BALTIC AIR POLICING. DET VAR DEN FØRSTE EGENTLIGE OPGAVE, SOM DET NYE FLY UDFØRTE.

PÅ DAVÆRENDE TIDSPUNKT VAR FLYETS SELVBESKYTTELSESUDSTYR IKKE ERKLÆRET OPERATIVT, MEN KUNNE UDEN PROBLEMER FLYVE I ET FREDELIGT OMRÅDE SOM BALTIKUM.

EN SLIDER SIGER STOP

AF CAMILLA ROSENGAARD

Flyvevåbnets Gulfstream er i pressen ofte blevet beskrevet som 'Dronningens fly'. Maskinen har mange gange stået til rådighed for majestæten og hendes familie. Blandt andet når dronningens besøg er gået til Grønland.

FLYVEVÅBNETS GULFSTREAM III-FLY UDFASES VED UDGANGEN AF SEPTEMBER. FLYET HAR SIDEN 1982 LØST OPGAVER I FORBINDELSE MED HAVMILJØOVERVÅGNING, FISKERIINSPEKTION, EFTERSØGNINGER, VIP-TRANSPORTER OG TRANSPORT AF GODS. DESUDEN HAR FLYET BIDRAGET TIL DANSK GRUNDFORSKNING.

Da Siriuspatruljen for år tilbage slog lejr på det, der efter nogle timer til patruljens gru skulle vise sig at være en drivende isflage, var Flyvevåbnets Gulfstream på pletten. Efter mange timers eftersøgning fandt flyets besætning patruljen flydende rundt i Kennedy-kanalen mellem Grønland og Canada.

- Da vi fandt dem, kom en af Grønlandsflys helikoptere, som Grønlands Kommando (GLK) havde alarmeret. Den var i stand til at undsætte Siriuspatruljen. Desværre gik slæde og hunde tabt, men vi var rigtig glade for, at eftersøgningen lykkedes, og vi bidrog til at redde menneskeliv, siger radiooperatør oversergent Bent Jørgensen også kaldet JEN. Siden 1987 har han lagt 3.000 flyvetimer bag sig som radiooperatør på Gulfstreamen.

Siriuspatruljens medlemmer er ikke ene om at kunne glæde sig over den solide flyvemaskine, der i mere end tyve år har trodset den arktiske kulde.

- For nogle år siden var jeg med til at kaste iltforsyninger ned på det højeste punkt på indlandsisen tre kilometer over havets overflade. Her havde et internationalt forskerhold slået lejr for at foretage iskerneboringer, men en af deltagerne havde behov for nødilt, hvorpå Gulfstreamen blev alarmeret, forklarer Bent Jørgensen, som med et vist vemod vinker farvel til den solide flyver, der nyder stor popularitet blandt piloter og besætningsmedlemmer.

DANMARKS ØJE PÅ NORDATLANTEN

Flyvevåbnets Gulfstream er i pressen ofte blevet beskrevet som 'Dronningens fly'. Den koksgrå maskine med plads til 19 passagerer har tilbagelagt mange kilometer med majestæten og hendes familie ombord. Flyet har ikke mindst været en trofast følgesvend, når dronningen har besøgt Grønland og Færøerne.

Udover flyvninger med medlemmer af kongehuset og regeringen har Gulfstream holdt et vågent øje med fiskeriet i dansk farvand. Ved brug af den avancerede radar i flyets næse har Flyvevåbnet været i stand til nøje at overvåge fiskerizonerne i Nordatlanten. Også overvågning af havmiljøet har Gulfstreamflyet taget sig af, siden det i 1982 ankom til Danmark fra producenten Gulfstream Aerospace Corporation i Georgia i USA.

- Flyet afløste den meget populære DC-3'er og var ikke særligt eftertragtet blandt flyets besætninger til at begynde med. Men det har ændret sig siden da. Flyet har vist sig at være yderst tolerant overfor selv meget barske klimaforhold. Det kan flyve højt og hurtigt og er desuden utrolig robust og har kunnet løse alle de opgaver, som Flyvevåbnet har haft behov for, siger ingeniør i Flyvematerielkommandoen, Hans Rasmussen.

UDVIKLET TIL AT FLYVE MED F-16-MOTORER

De danske Gulfstream-fly blev indkøbt og kom til landet, mens forholdet mellem Øst og Vest allermest mindede om sibirisk permafrost. Derfor er flyene udstyret med en meget bred cargodør, udviklet specielt til Flyvevåbnet.

- Cargodøren blev dimensioneret i forhold til en F-16 motor. Det var tanken, at flyene skulle kunne transportere motorer til reparation i USA, hvis der blev behov for det i en eventuel kon-

Gulfstream har været i stand til at løse alle de opgaver, som Flyvevåbnet har haft behov for. Mange besætningsmedlemmer heriblandt radiooperatør Bent Jørgensen (JEN) vinker med vemod farvel til den koksgrå slider.

Teknikere på Hovedværksted Værløse har været dygtige til at tilpasse Gulfstream til Flyvevåbnets særlige behov. Blandt andet blev flyet i sin tid certificeret, så det kan lande på grusbane på Station Nord på Grønland.

fliktsituation. Men heldigvis kom russerne aldrig, så flyene er ikke blevet brugt til det formål. Til gengæld viste den brede cargodør sig meget anvendelig ved for eksempel sygetransporter fra Grønland. Det er nemt at få en båre eller en kuvøse igennem den brede dør og ombord på flyet, siger Hans Rasmussen. Selvom flyene aldrig fik en F-16 motor ombord, har de fløjet med blandt andet motorer og roterblade til Lynx-helikoptere.

TILPASNING TIL FLYVEVÅBNETS BEHOV

Hovedværksted Værløse har igennem tiden udviklet, forbedret og effektiviseret flyet, så det har opfyldt Flyvevåbnets behov. Værløses folk sørgede for eksempel for, at få flyet certificeret til at lande på grus. De modificerede hjulene på flyet, så dækkene ikke tabte tryk i forbindelse med operationer i det ekstremt barske arktiske klima på Grønland. Netop denne modifikation har producenten af flyet taget til sig.

- Hovedværksted Værløse har udviklet og ombygget alt fra kaffemaskineholdere til instrumenter i cockpittet. Blandt andet har værkstedets medarbejdere selv foretaget inspektioner for rust i beslagene på flyets haleparti. En sådan inspektion omfatter, at man tager hele halen af flyet. Noget der ellers kun foretages to steder i USA og ét sted i England. Men på grund af et højt fagligt niveau og en god portion snusfornuft klarede Hovedværksted Værløse også den opgave, siger Hans Rasmussen.

Et andet vigtigt Værløse-projekt har været udviklingen af flyets SLAR-antenne til fiskeri- og havmiljøovervågning. Sammen med Danmarks Tekniske Universitet (DTU) udviklede FMK desuden en antenne, der er baseret på en helt ny og banebrydende form for teknologi. Den såkaldte ISAR-radar kan ved at indhente store mængder af data monitorere alle typer områder – for eksempel et kampområde eller bevægelige mål. Teknologien har også et civilt aspekt, idet radaren også egner sig til at monitorere landskaber - for eksempel et ørkenlandskab, der breder sig.

UDFASNING EFTER 22 ÅR

Baggrunden for, at G-III udfases og afløses af Challenger, er, at det ene af Flyvevåbnets tre Gulfstream-fly forulykkede på Færøerne den 3. august 1996. I kølvandet på den begivenhed bevilgede Folketinget penge til indkøb af et nyt fly, der kunne løse de samme opgaver som G-III. Valget af afløseren faldt på Challenger 604. I forbindelse med det efterfølgende forsvarsforlig blev det besluttet, at de to resterende Gulfstream III-fly med halenumrene F-313 og F-249 blev erstattet med yderligere to Challenger-fly.

- I forhold til Challenger er flyet både dyrt og vanskeligt at vedligeholde. G-III stod foran en omfattende opdatering. Derfor gav det mening at erstatte Gulfstream med Challenger, siger Hans Rasmussen. Han peger også på, at flyet ikke er så brændstofmæssigt økonomisk som Challenger. Desuden støjer de to Rolls-Royce-motorer så meget, at flyet ikke kan lande i og lette fra lufthavne i flere europæiske hovedstæder.

De to Gulfstream III-fly, der har fløjet deres sidste tur, blev sat til salg i foråret 2003. Hans Rasmussen forventer, at flyet er udfaset eller overdraget til ny ejer inden udgangen af i år. □

CHALLENGER PARAT TIL G-III'S OPGAVER

AF CAMILLA ROSENGAARD

CHALLENGER HAR LØST HAVMILJØOPGAVER I FIRE ÅR. NU OVERTAGER FLYET OGSÅ OPGAVEN MED FISKERIINSPEKTION FRA G-III, SOM UDFASES.

Siden 2000 har Challenger taget sig af havmiljøovervågning i det syddanske område. Flyet har ligeledes fløjet VIP-transporter. Nu er flyet klar til også at overtage opgaverne med fiskeriinspektion fra Gulfstreamen, der takker af efter 22 år i Flyvevåbnets tjeneste.

Challenger's SLAR-radar, der er monteret under bugen på flyet, har igennem fire år holdt et vågent øje med havmiljøet. Således har Challengeren siden 2000 fløjet knap 1100 timers havmiljøovervågning ud af det samlede produktionsmål på 2000 timer. SLAR-radaren er en driftsikker og solid radar, der er bredt anvendt i hele Europa. Men når Challenger både skal tage sig af havmiljøovervågning og fiskeriinspektion, vil SLAR-radaren blive erstattet af radaren ved navn SAR (Synthetic Aperture Radar) og en FLIR (Forward Looking Infra Red), som sidder under flyet. I FLIR'en er der indbygget tre kameraer – to infrarøde kameraer og et digitalt videokamera. Den nye radar har en evne til både at kigge frem og til siderne. Dermed er det muligt at identificere miljø- og fiskerisyndere. Den nye radar bliver taget i brug, fordi den er mere fleksibel end SLAR-radaren.

OMFATTENDE AFPRØVNING AF RADAR

Der har været tekniske vanskeligheder med udvikling af den nye radar. Derfor er tidspunktet for Challengers afløsning af G-III i forhold til fiskeriinspektion blevet udsat. Men efter en række omfattende afprøvninger, der har stået på i 2003 og i begyndelsen af 2004, er de tekniske fejl ved radaren rettet, og Challenger er parat til også at stå for fiskeriinspektion.

- De tekniske fejl, der forhindrede en egentlig ibrugtagning til fiskeriinspektion, er fundet og rettet i forbindelse med den omfattende afprøvning af radaren. Nu bliver radaren taget i brug af Flyvertaktisk Kommando, og så forventer vi, at skulle følge op med justeringer og tilpasninger i 2005 efter brugerne har indhentet erfaringer med udstyret, siger chef for Forretningsområde Transport- og Inspektionsfly i FMK, Klavs Andersen.

Foto: Henning Kristensen, Flyvevåbnets Fotojournalist Nord

Siden 2000 har Challenger taget sig af havmiljøovervågning i det syddanske område. Nu er flyet klar til også at overtage opgaverne med fiskeriinspektion fra Gulfstreamen.

Alle tre Challenger-fly vil være klar til at løse de opgaver, som Gulfstream har varetaget, inden udgangen af i år.

CHALLENGERS NYE RADAR

Challengers nye radar ved navn SAR (Synthetic Aperture Radar) og en FLIR (Forward Looking Infra Red) sidder under flyet. FLIR'ens to infrarøde kameraer kan se varme legemer på havets overflade. Dermed kan flyet for eksempel spotte et skib, der lukker olie ud på havet. Det skyldes, at olie dæmper bølgerne (det kan radaren se), og at det har en anden temperatur end havvandet (det kan FLIR'en se). FLIR'ens visuelle kamera er udstyret med et såkaldt spotter scoop, der fungerer som at sætte en stjernekikkert for øjet. Dermed bliver det for eksempel muligt at læse et skibs navn på en sømils afstand. Selve FLIR & navigationskonsollen er udviklet i Værløse. Den ydre skal og forskellige enkelte elementer er købt, men det store arbejde har bestået i integration og trækning af ledninger.

ALLE FLY KLAR I ÅR

Det er den canadiske virksomhed Fields Aviation, der står for modifikation af alle tre Challenger-fly, så de er i stand til at anvende den nye radar. Det tredje og sidste fly gennemgår modifikation i september. Derpå skal de konsol-sæt, der er blevet samlet på Hovedværksted Værløse, opstilles i flyenes kabine. Flyvevåbnet råder over to konsol-sæt, der i stil med radaren kan opstilles og fjernes afhængig af, hvilken type opgave flyet skal løse. Det ene konsol-sæt er allerede klar nu, mens det andet vil blive opstillet og taget i brug inden udgangen af 2004. Det sidste udestående er, at der skal trækkes ledninger i flyene for, at radaren kan anvendes. Også her er det første fly nu klar.

- Alle tre fly vil være klar til at løse de opgaver, som Gulfstream har varetaget, inden udgangen af i år, fastslår Klavs Andersen, som understreger de mange fordele ved Challenger-flyet.

- Challenger anvender halvt så meget brændstof som Gulfstream. Flyet er billigere at vedligeholde, og det overholder de miljøkrav, som mange store lufthavne stiller til motorernes støjniveau. Desuden kan Challenger i modsætning til Gulfstream overholde de tekniske luftrumskrav, som vi ved, der vil komme i fremtiden, siger Klavs Andersen. □

CHALLENGER TILPASSET DANSKE BEHOV

Hovedværksted Værløse har spillet en aktiv rolle for at tilpasse de tre Challenger-fly til de danske behov. En af værkstedets største opgaver har været udvikling af de to konsol-sæt til flyets kabine. Konsollerne er forbundet til den nye SAR- og FLIR-radar, som sidder under flyet. Medarbejdere på Hovedværksted Værløse har også lavet de stolemonteringer, som operatøren af navigationskonsollen sidder på inde i flyet.

Ud over konsollen har Værkstedet blandt andet udviklet udstyr, så Challenger er blevet certificeret til at lande på en grusbane. Værkstedet står også bag udviklingen af en såkaldt dropsliske i aluminium, der gør det muligt at smide pakker med for eksempel redningsudstyr ud af flyets bagagedør.

F-16 FOR FREMTIDEN

AF CAMILLA ROSENGAARD

DANSKE JAGERFLY HAR EN ÅRELANG TRADITION FOR AT TILHØRE DEN EUROPÆISKE SUPERLIGA. DEN STATUS BLIVER BEVARET I DEN KOMMENDE FORLIGSPERIODE, HVOR FLYENE BLIVER UDRUSTET, SÅ DE FORTSAT KAN SPILLE EN FREMTRÆDENDE ROLLE I ET EXPEDITIONARY AIR FORCE.

Siden Danmark den 18. januar 1980 fik leveret den første F-16, har den spidssnudede jager repræsenteret den teknologiske spydspids i Flyvevåbnet. Danmark deltog allerede, før det første fly satte sine hjul på dansk grund, i udviklingsprogrammet i USA med blandt andet en testpilot og en flytest-ingeniør. Siden har Flyvevåbnet gentagne gange opdateret flyet, så de danske fly repræsenterer en attraktiv samarbejdspartner for andre NATO-lande. Den status vil flyene bevare i fremtiden takket være de investeringer, som er foretaget i det indeværende forsvarsforlig og dem, der er lagt op til i den kommende forligsperiode.

Lige i øjeblikket er Flyvevåbnet ved at udmønte de sidste investeringer, som er indeholdt i det nuværende forlig. Hovedværksted Aalborg er i gang med M3-opdatering, der blandt andet omfatter installering af hjelmmonteret sigte og systemet for taktisk datalink ved navn Link 16 i flyene. Testresultaterne af dette udstyr har allerede levet op til forventningerne.

- Vi har erfaret, at det hjelmmonterede sigte er en endnu bedre kapacitet end først forventet. Piloten bliver informeret rumligt om retningen til andre fly direkte på hjelmen. Det har betydning i forhold til, hvor hurtigt han kan reagere. Det er også til stor nytte, når der skal flyves i formation. Link 16 er ligeledes en kapacitet, der løbende giver piloten en oversigt over situationen. Det betyder, at han ikke selv skal bruge energi og tid på selv at skabe det overblik, men kan koncentrere sig om andre ting, forklarer chef for Forretningsområde Kampfly i Flyvematerielkommandoen, Kai Poulsen.

LINK 16 BLIVER BINDELED

Den første operationelle test (OT & E) af Link 16 på danske fly blev gennemført med succes i Norge i marts. I juli indgik FMK en kontrakt på 14 millioner USD med det amerikanske firma Data Link Systems (DLS) om leverance af Link 16 terminaler til Flyvevåbnets F-16 fly. På sigt skal Link 16 udgøre bindeleddet mellem kampenheder til vands, til lands og i luften. Link 16 bliver kommunikationsvejen for fremtidens netværksbaserede operationer også kaldet Network Centric Warfare.

I den kommende forligsperiode skal F-16 gennemgå opdateringerne M4 og M5. Det sikrer, at danske F-16 fortsat bliver betragtet som et troværdigt bidrag til løsning af internationale konflikter.

- I første omgang har vi valgt at koncentrere os om luftbilledet. Derfor installerer vi Link 16 i kampflyene. Men det er klart, at skal systemet bruges optimalt, så skal vi have så mange enheder tilkoblet systemet som overhovedet muligt. Man kan sammenligne det med mobiltelefoni. Det er jo alt andet lige mere interessant at have en mobiltelefon, hvis andre også har det, siger Kai Poulsen. Han understreger, at Flyvevåbnet ved at indkøbe Link 16 efterkommer et ønske fra NATO om, at alle enheder i teknologisk henseende udvikler sig i en retning, så de kan deltage i netværksbaserede operationer. M3-opdateringen omfatter ligeledes indførelsen af et missilvarslingssystem, der nu er indkøbt, men først leveres om et par år.

Hjelmmonteret sigte har vist sig at være en endnu bedre kapacitet end først forventet. Piloten kan blandt andet se andre fly direkte på hjelmen. Det har betydning i forhold til, hvor hurtigt han kan reagere.

De danske F-16 fly er ved at få installeret Link 16. På sigt skal Link 16 udgøre bindeleddet mellem kampenheder til vands, til lands og i luften. Link 16 bliver dermed kommunikationsvejen for fremtidens netværksbaserede operationer.

OPDATERINGER I NY FORLIGSPERIODE

I den kommende forligsperiode skal F-16 gennemgå opdateringerne M4 og M5. Hvad M5-programmet mere præcist skal indeholde, er i øjeblikket ved at blive forhandlet på plads EPAF-landene imellem.

- M4 og M5 repræsenterer en gradvis udvikling hen mod at skabe grundlaget for Network Centric Warfare. Først skal vi dog have korrigeret de fejl og mangler, som vi har erfaret, der er ved hjelmmonteret sigte. Desuden vil vi gerne udvide hjelmens kapacitet, siger Kai Poulsen. Han oplyser, at der i forbindelse med M4- og M5-opdateringerne i høj grad er tale om installering af nye software-systemer, ikke om en decideret ombygning af flyene.

I den kommende forligsperiode er der også afsat midler til en opdatering af det GPS-system, Flyvevåbnet bruger. Dermed bliver det kompatibelt med det nye amerikanske GPS-system, der blandt andet har flere frekvenser. Fortsat modernisering af F-16 til elektronisk krigsførelse er ligeledes højt på dagsordenen i den nye forligsperiode.

STØRRE KRAV OM FLEKSIBILITET

Fremtidens operationer skal være netværksbaserede, integrerede og ikke mindst fleksible. Det stiller krav til de våbensystemer, som Flyvevåbnet skal indkøbe i de kommende år.

- For at kunne levere et troværdigt bidrag til internationale operationer skal vores våbensystemer være præcise. De skal kunne operere såvel dag som nat uanset vejrforhold, og de skal være både kort- og langtrækkende, siger Kai Poulsen.

Som et eksempel på et våbensystem, der opfylder nogle af disse krav, nævner Kai Poulsen det infrarøde kortrækkende missil AIM-9X, som Flyvevåbnet har indkøbt 100 styk af. Missilet er specielt velegnet til brug sammen med hjelmmonteret sigte. Flyvevåbnet har ligeledes langtrækkende missiler i kikkerten, blandt andet krydsermissilet JASSM, der kan ramme mål på flere hundrede kilometers afstand med få meters nøjagtighed.

- Et sådant missil vil kunne anvendes i begyndelsen af en krigsperiode, hvor der er behov for at kunne anvende våben uden selv at være i farezonen. På grund af kampflys store fleksibilitet, vil et sådan våbensystem kunne bringes til anvendelse kort tid efter, at beslutningen om operationen er truffet, siger Kai Poulsen. □

CAOC 1 -
10-ÅRIG FØDSELAR ER OPTIMIST

AF OBERST U. RENN, CHIEF OPERATIONS PLANS VED CAOC 1

Den 1. oktober 1994 blev NATO's kommandostruktur ændret fundamentalt. Det var de vigtigste organisatoriske ændringer, siden NATO-hovedkvarteret i Danmark blev oprettet i 1961 og 1962, og ændringerne var den første større reaktion på den kolde krigs ophør og den nye sikkerhedspolitiske situation. Kommandovejene og kommandoernes opgaver og ansvarsområder blev ændret, gamle hovedkvarterer blev lukket og nye dannet. Et af de nye var Interim Combined Air Operations Centre 1 (ICAOC 1) i Finderup, hvis opgave var at forbedre kommando og kontrol inden for luftoperationer fra hovedkvarterer på det operative niveau helt ned til enhedsniveau.

Det er CAOC 1, der sender danske F-16 fly på vingerne i dansk luftrum. Her ses ét af slagsen over Christiansø.

Også Nato's luftbårne radarstationer, AWACS-flyene, er under CAOC 1's kommando, når de flyver i dansk luftrum.

VERDENSSITUATIONEN ÆNDREDE NATO'S STRUKTUR

I tidens løb blev der på grund af ændringer i den internationale sikkerhedspolitiske situation foretaget yderligere ændringer i NATOs strategi, opgaver og ansvarsområder, og i sidste ende også i kommandostrukturen. I 2000 blev NATO's nordvestlige og centrale region afløst af en større nordregion. Dette betød, at flere hovedkvarterer blev lukket, og andre fik nye navne og ansvarsområder. Afløseren for BALTAP, den nye Joint Command Northeast, indgik ikke længere direkte i kommandovejen for luftoperationer. I stedet blev den reorganiserede luftoperationskommando på det operative niveau, som nu kom til at hedde Commander Air Forces Northern Europe (COMAIRNORTH), den eneste chef for alle luftstyrker i nordregionen. Som udtryk for at CAOC-konceptet var blevet godkendt, og at CAOC'erne skulle vedblive at være et vigtigt led i kommandovejen, blev 'I'-et fjernet fra deres navne.

MULTINATIONAL CAOC 1

I dag er CAOC 1 én af 10 CAOC'er i NATO. Det er en af de små CAOC'er med kun 66 stillinger, som rundes op til i alt ca. 75 medlemmer ved hjælp af frivillige nationale bidrag, specielt fra værtsnationen Danmark. Fra begyndelsen har CAOC'erne ikke været bemandet og finansieret af NATO som sådan, men af små grupper af 'deltagende nationer' med forskellig sammensætning for hver CAOC. For så vidt angår CAOC 1 er de deltagende nationer Danmark, Tyskland, Holland, Norge, Polen og Storbritannien.

CAOC'EN ER OGSÅ EXPEDITIONARY

I fredstid varetager CAOC 1 på vegne af CH/FTK det daglige ansvar for luftrumskontrol i luftrummet over Danmark og de tilstødende farvande. CAOC 1 skal tillige være parat til at føre taktisk kommando og kontrol over tildelte luftstyrker i krise og krigstid. Luftrumskontrollen hænger tæt sammen med den danske suverænitetshævdelse, og det forudsættes derfor, at chefen samt det luftforsvarsmæssige nøglepersonel både har et dansk ansvar og et NATO-ansvar. I tilfælde af krise kan CAOC 1 personel enten deployere som et samlet hold med forstærkning fra andre CAOC'er eller som enkeltpersoner til forstærkning af andre organisationer. Sidstnævnte foregår i øjeblikket i forbindelse med den internationale stabiliseringsstyrke i Afghanistan (ISAF).

FINDERUP BOOM'ER MED UDVIDELSER

I NATOs nye planer for kommando og kontrol på luftoperationsområdet i de første årtier af det 21. århundrede indgår kun fire stationære og to deployerbare CAOC'er. En af de nye stationære CAOC'er vil blive bygget i Finderup inden år 2008, baseret på den nuværende CAOC.

fortsættes på side 29

EH-101 DØBES MERLIN JOINT SUPPORTER

AF CAMILLA ROSENGAARD

Den heldige vinder af Flyvevåbnets konkurrence om at finde et navn til Forsvarets nye helikopter EH101 er fundet. Kaptajn Jan Stokholms forslag – Merlin Joint Supporter – blev foretrukket ud af i alt mange bud fra ansatte i Flyvevåbnet.

Vinder af Flyvevåbnets konkurrence om at finde et nyt navn til EH-101, kaptajn Jan Stokholm, lod sig inspirere af Joint Strike Fighter (JSF), da han skulle give sit bud.

LOD SIG INSPIRERE AF JSF

Den stolte vinder mente selv, at han havde givet et seriøst input, men han blev alligevel glædeligt overrasket.

- Jeg forventede på ingen måde at vinde konkurrencen. Alle medarbejdere i Flyvevåbnet kunne jo deltage, men det er dejligt, at min idé blev foretrukket, konstaterer Jan Stokholm, som i en årrække samarbejdede tæt med JSF-projektgruppen. Netop det samarbejde blev inspirationskilden for det nye navn.

- Helikopteren skal støtte alle værn. Derfor skulle navnet betegne noget fælles. Ordet Joint i Joint Strike Fighter står netop for noget værnsfælles. Det gav mig ideen til at navnet skulle omfatte Joint, imens Supporter netop betegner helikopterens støttende funktion, forklarer Jan Stokholm, som også lagde vægt på, at helikopteren er et meget avanceret og fleksibelt system, der skal kunne bruges til mange forskellige opgaver.

- Navnet skulle også afspejle, at helikopteren både skal fungere som redningshelikopter, transportere tropper og løse opgaver på Søværnets skibe. Desuden skal det kunne bruges internationalt. Derfor er det engelsk, siger Jan Stokholm, og netop her var der samklang mellem kaptajnen og Flyvevåbnets generaler K.L. Axelsen fra FMK og Leif Simonsen fra FTK, som udgjorde dommerkomitéen i konkurrencen.

- Der har været stor interesse for denne konkurrence, hvilket vel bedst illustreres ved, at der også er kommet forslag fra Danske Division. Det er vi meget taknemmelige for, men da vi læste Jan Stokholms forslag og begrundelsen for dette, kunne vi se en helhed, som ikke var til at komme udenom. De nye helikoptere skal jo netop støtte alle tre værn, og derfor lå navnet Joint Supporter lige for - og derfor blev det valgt, siger chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor K.L. Axelsen. □

Fortsat fra side 28 ...

Opgaverne vil stort set være uændrede, men på grund af lukningen af andre CAOC'er vil luftrumskontrolområdet blive flerdoblet, og det forventes, at der vil blive et stærkt øget behov for deployering af personel til kriseoperationer til støtte for deployerbare CAOC'er. For at være bedre udrustet til det øgede ansvar vil CAOC'en i Finderup vokse til omtrent dobbelt størrelse på bemandingssiden, det vil modtage nyt kommando- og kontrolmateriel, og et større byggeriprojekt vil blive igangsat. I forbindelse hermed vil NATO overtage ansvaret for bemanding og finansiering, hvilket kan betyde, at flere NATO-nationer bliver repræsenteret i Finderup.

LYS FREMTID

Så for CAOC 1 er det et lykkeligt 10-årsjubilæum. Kommando- og kontrolkonceptet for luftoperationer, som CAOC 1 er repræsentant for, har vist sit værd, og der venter CAOC'en i Finderup en fremtid med udfordringer i form at krævende udvidelser både med hensyn til fysisk størrelse og opgaver. □

BRANDMAND I AFGHANISTAN:

MENNESKELIGT VÆRDIFULDT AT BLIVE UDSENDT

AF ARNE BACH NIELSEN

Peter Caspersen var i juli udsendt til Siauliai basen, da bladet Flyvevåbnet interviewede ham. Dér uddannede han brand- og redningspersonel fra Estland, Letland og Litauen i procedurer på F-16 flyet. At være udsendt ser han først og fremmest som en opgave.
- Oplevelserne kommer helt af sig selv, siger han.

- Og hér ser vi de lokale mineryddere, som udfører deres arbejde uden moderne apparatur... Igen kan du se de store russiske transportfly... Læg mærke til skyerne og bjergene, det var virkelig en flot dag.

Med rolig, engageret stemmeføring sidder Peter Caspersen og viser billeder frem på sin bærbare. Åndeligt set er han næsten tilbage i Afghanistan, mens hans finger stepper hen over pc'ens skifteknap for at vise flere billeder fra det krigshærgede land.

Den 49-årige seniorsergent mødte på Flyvevåbnets Konstabelskole den 18. august 1980. Lige siden konstabelskolen har han gået i Brand- og Redningstjenesten på Flyvestation Skrydstrup – indtil påsken i år.

Efter godt 23 år i Flyvevåbnet kom Peter Caspersen for første gang til at gøre tjeneste uden for brandstationens relative trygge rammer. Tidligere på året drog han to gange til Afghanistan, hvor han skulle undervise Nato-brandfolk i brand- og redningstjeneste. Han var af sted i henholdsvis én og to uger.

FORBEREDELSE ER IKKE MINDST INFORMATION

Brandmanden lægger stor vægt på ærlig information, inden folk udsendes. Han mener, at der under ingen omstændigheder hverken må pyntes eller bagatelliseres, når forholdene i missionsområdet skal beskrives. Det gælder om troværdighed.

Han anser det for vigtigt, at de, der skal udsendes, får så meget information som muligt af folk, der tidligere har været af sted i samme område. Brugen af digitale kameraer er et godt supplement til strømmen af oplysninger.

Inden afgang til udlandet, hvor køjesækken med hjelm og rene sokker snøres til, har soldaten trænet og repeteret færdigheder.

- Men det er udelukkende færdigheder som soldat, der trænes. Forskellen på at være redningsassistent i Skrydstrup og i Kabul er enorm. Enkelte ting bør trænes intensivt, inden folk sendes ud. For eksempel ville det være på sin plads at træne, hvordan der skal indsættes mod brand i store fly. I Kabul starter og lander der rigtige store fly, og intensiteten er enorm, siger Peter Caspersen.

KOLLEGERNE OG HJEMMETØRNEN

Hjemme på brandstationen i Skrydstrup trækkes der ekstra vagter, når kolleger sendes ud i en mission.

- Jeg fandt hurtigt ud af, at det er den udsendte, der har det lettest frem for kollegerne derhjemme. Da jeg var i Afghanistan havde jeg kun én opgave at koncentrere mig om, mens kammeraterne derhjemme måtte tage vores vagter plus deres egne. Jeg er ret stolt af de kolleger, der tager denne hårde tørn uden så meget som at kny. Gode kolleger derhjemme er ikke kun guld værd; de er simpelthen uundværlige, påpeger Peter Caspersen.

PETER CASPERSEN ER UDDANNELSESLEDER VED BRAND- OG REDNINGSTJENESTEN PÅ FLYVESTATION SKRYDSTRUP.

I FRITIDEN ER HAN PÅ MANGE MÅDER ENGAGERET I LOKALOMRÅDET, BLANDT ANDET I VOJENS FRIVILLIGE BRANDVÆRN. HAN ARBEJDER OGSÅ FOR DYRENES VELFÆRD, HVOR DEN MEST HÅNDGRIBELIGE INDSATS ER AT TAGE SIG AF VANRØGTEDE OG MISHANDLEDE HESTE.

KABUL I STEDET FOR VUT

- Når man en stjernebesat aften sidder på en sandsæk i Afghanistan og snakker med en makker, bliver man nemt filosofisk. Vores drillerier og pjat udvikler sig tit til en dybere samtale, hvor problemerne, familien, og ja, selve livet bliver diskuteret. Man kommer ofte meget tæt på hinanden. Jeg er ikke helt den samme, efter jeg kom hjem. Jeg føler i højere grad end før en sund og hjertelig respekt for mine kolleger.

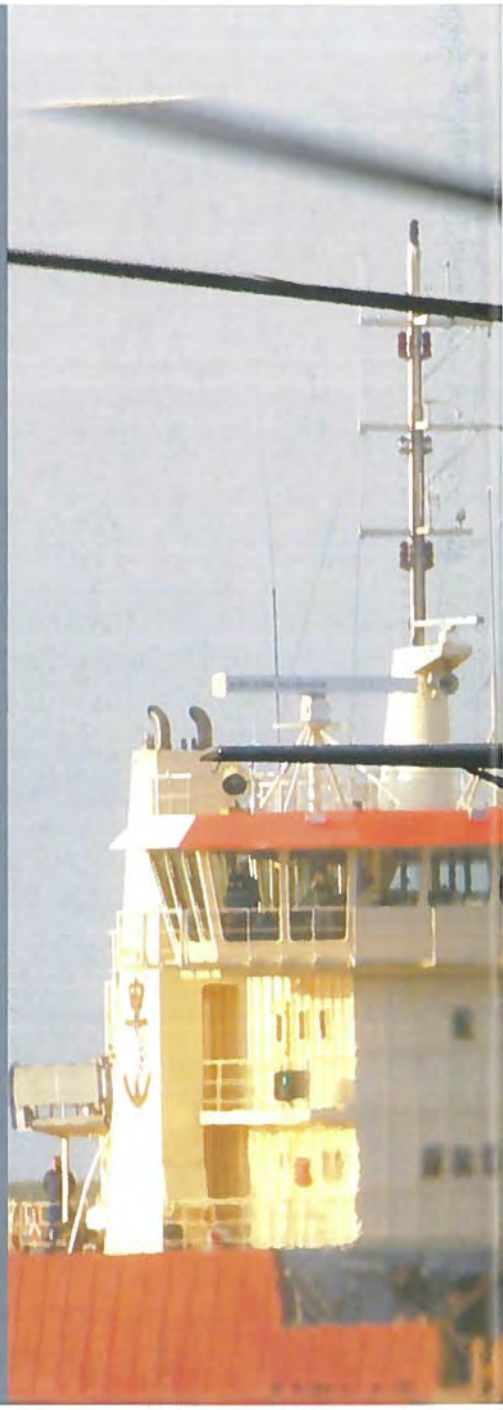
"JEG HAR EN RANK RYG OG ER STOLT AF MIT TJENESTEFELT OG MINE KOLLEGER I FLYVEVÅBNETS BRAND- OG REDNINGSTJENESTE"

Når man er langt hjemmefra bliver arbejdskammeraterne ens "familie". Når jeg har læst Flyvevåbnets værdigrundlag på papiret, må jeg sige, at værdierne praktiseres i virkeligheden under de forhold, jeg har mødt i Afghanistan. For eksempel flyver vi forbi hinanden derhjemme og afleverer et hastigt "god morgen" hver dag, hvor vi i Afghanistan tog os mere tid til hver morgen at give håndtryk til hver enkelt nære kollega. Jeg vover den påstand, at meget af undervisningen inden for Forsvarets ledelsesprincipper kan erstattes med en tur til eksempelvis Kabul, fremhæver Peter Caspersen.

SAMARBEJDE BYDENDE NØDVENDIGT

- I Afghanistan kom jeg til en hel anden verden. Fysisk, ja. Men ikke mindst mentalt. Jeg oplevede, hvordan jeg værdsatte mine kolleger i endnu højere grad end derhjemme. Dernede skulle tingene fungere efter princippet: hvis man ikke har hvad man skal bruge, må man bruge hvad man har, siger Peter Caspersen.

Han fortæller, hvordan alle tager fat om en fælles opgave, hvad enten det drejer sig om en konstabel eller oberstløjtnant. Kommandovejen distanceres, selv om princippet om, hvem der bestemmer, holdes intakt.

Peter Caspersen fortsætter:

- Jeg synes, det er ærgerligt, at man skal til udlandet for at finde ud af at opleve den form for samarbejde. Derhjemme er det ofte uvæsentlige småting, der irriterer os. På den hjemlige arbejdsplads er grads- og faggrænserne meget udtalte. Det har været sundt for mig at komme ud og arbejde under helt andre forhold. Jeg tror, det vil gælde for de fleste. □