



Flyvevåbnet

til Flyvevåbnets medarbejdere



2. ÅRGANG NR. 7 DECEMBER 2004

**Oplevelser langt fra familien
Civil og militær alliance mod branden i Kolding**



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-mail: 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: (Privatfoto)

Flyveroverkonstabel Thomas Blanke fra Flyvevåbnets Fototjeneste måtte lægge kameraet fra sig, da en bevogtningsopgave ved et stort ammunitionsområde nær den afghanske hovedstad, Kabul, krævede alle hænder.

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 stiller krav
- 04 Oplevelser langt fra familien
- 05 Generalprøve for premierløjtnant i Irak
- 06 Bedre service til soldaten "på egen hånd"
- 07 God læreplads for fremtidige missioner
- 08 Med kamera som våben
- 09 Jeg må be' om dit sværd, tak
- 10 Når alarmen lyder
- 11 Multijob giver lange arbejdsdage
- 12 Civil og militær alliance mod branden i Kolding
- 14 To redningscentraler bliver til
- 15 Forsvarsministeren på besøg i FMKén
- 16 FMK har sat kursen
- 18 Fra topledelse til selvledelse
- 19 Forandringsagent på Hoh Chi Minh-stien
- 20 Matrix erstatter regelrette kommandoveje
- 22 Flyvevåbnet får den fjerde Hercules under vingen
- 22 Hvad synes du om Bladet Flyvevåbnet
- 23 At blive udsendt stiller krav
- 24 Bombekast sparer menneskeliv
- 27 Lærerige luftkampe over Tyrkiet
- 30 Søens oplevelser førte til job som F-16-klarmelder

EXPEDITIONARY AIR FORCE STILLER KRAV

- OGSÅ TIL FLYVEVÅBNET SOM ORGANISATION!

AF OBERST PER PUGHOLM OLSEN
STABSCHEF VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO



Den igangværende omstilling af Flyvevåbnet fra et garnisonsflyvevåben til et Expeditionary Air Force stiller ikke blot krav til hver enkelt af os med hensyn til professionalisme og grundlæggende militære færdigheder. Omstillingen stiller også store krav til Flyvevåbnet som organisation. Helt grundlæggende skal vi gennemføre den målrettede uddannelses- og træningsaktivitet, der er nødvendig for, at vi effektivt kan indsætte Flyvevåbnets enheder i verdenens brændpunkter. Gennemførelse af uddannelses- og træningsaktiviteter er i og for sig ikke noget nyt. Vi har jo altid forberedt os på en evt. krigsopgave.

Det nye er imidlertid, at den konkrete konflikt, som vi evt. skal indsættes i, er uforudsigelig, tillige med at varslings tiden kan være ganske kort. Hertil kommer at opgaverne skal løses fjernt fra Danmark, samtidig med at det daglige liv fortsætter herhjemme. Dette stiller ganske særlige krav til vores evne til at støtte såvel jer, der udsendes, som jeres familie før, under og efter en aktuel international operation. De seneste års operationer har givet os en vis erfaring på dette område. Der er dog fortsat et stykke vej endnu, inden vi er i stand til at håndtere dette fuldt tilfredsstillende på alle områder. Dette gælder ikke mindst ved udsendelse af enkeltpersoner. Her er kravene nemlig i praksis endnu større end ved udsendelse af samlede flyvevåbenbidrag. Ved udsendelse af enkeltpersoner er der nemlig ikke pr. automatik et

Det er forståeligt, at støvet rejser sig i nogles univers og tingene bliver uoverskuelige, når de sendes ud i en international mission. Derfor vil soldaten, der udsendes som enkeltmand i det fremmede, fremover få en central kontaktperson, der guider vedkommende og genskaber "sigtbarheden" gennem hele forløbet.

socialt netværk i form af andre kollegaer og deres familier i samme situation. Hertil kommer, at vi som organisation hidtil har haft mindre fokus på udsendelse af enkeltpersoner, da disse udsendelser ikke automatisk inddrager det samlede flyvevåben i samme udstrækning som udsendelse af større flyvevåbenbidrag, lige som enkeltudsendte normalt underlægges andre organisationer.

Som organisation og arbejdsplads vil vi imidlertid acceptere nøjagtig den samme forpligtigelse over for hver enkelt af jer uagtet om I udsendes som en del af et større, samlet FLV bidrag eller som enkeltpersoner udsendt i andet regi. Vi skal derfor gøre en ekstra indsats for at opfylde denne forpligtigelse! □



Det Kongelige Garnisonsbibliotek



100000487656

L8 FLV 53223
1/12-04

UDSENDT TIL AFGHANISTAN - OPLEVELSER LANGT FRA FAMILIEN

AF ARNE BACH NIELSEN

I Kabul International Airport (KAIA) ses der flyvevåbendistinktioner på ørkenuniformerne. Det er tre brand- og redningsfolk, en militærpolitimand, en flyveleder og en såkaldt Commander Support Group, der har taget en tårn på tre måneder i det krigsplagede land, sidstnævnte en periode på seks måneder. De seks personer ud af et internationalt bidrag på omkring 260 mand fordelt på 24 nationer i KAIA lyder måske af lidt. Men det er vitale funktioner, de seks flyvere sidder i. Flyvevåbnet har derudover blandt andet en fotograf og en videofotograf udsendt til Afghanistan, men uden for KAIA's regi.

KAIA er underlagt Nato's operation kaldet International Security Assistance Force forkortet ISAF, der et led i krigen mod terror og for stabiliseringen af Afghanistan.

- Jeg foretrækker at blive inde i lejren. Det er min kone også mest tryk ved. Jeg har heller ikke det store behov for at komme udenfor og se Kabuls gader. Jeg har 24 timers vagt på brandstationen og 24 timers fri. Man får hurtigt opbygget en hverdag, og jeg keder mig sjældent. Men det er en oplevelse for livet, at være en del af begivenhederne hernede, siger Finn, der slår sine folder til dagligt på brandstationen på Flyvestation Skrydstrup, når han ikke lige er i Litauen eller Afghanistan.

Det kan også sagtens lade sig gøre at leve sin dagligdag inden for hegnet. Tre gratis måltider om dagen, der kan ringes og mailles hjem, post sendes og modtages i lejren, hospital, biograf, motionsrum, barer (max. to øl pr. dag) og gratis vasketøjsordning er blot nogle af faciliteterne i KAIA-lejren.



Mary-Ann



Bjarne



Finn



Michael

Men Afghanistan, er det ikke noget med krig og livsfare? Svaret er både ja og nej. Og denne indstilling har danskerne, der arbejder i Kabul, haft, allerede inden de rejste fra familien til dette urolige hjørne af verden.

Ja, fordi KAIA, hvor de danske soldater fra Flyvevåbnet gør tjeneste, ligger i et område, der er truet af terroranslag, minefare og raketangreb. Et angreb kan dukke op målrettet eller tilfældigt.

Nej, fordi når de sikkerhedsregler, der er udstukket af ISAF, følges, minimeres risikoen for at komme til skade betragteligt. Sikkerhedsforanstaltningerne i KAIA og Kabul er enorme, og soldaterne føler sig da også trygge, især inden for lejrens hegn.

- Jeg forsøger derimod at komme ud så meget som muligt, siger Mary-Ann og fortsætter:

- Jeg ignorerer langt fra risikoen, der kan være ved at køre ud blandt civilbefolkningen. Men hvis jeg ikke følte mig tryk, ville jeg forblive i lejren, ikke mindst af hensyn til mine børn. Den afghanske befolkning har altid optrådt venligt over for mine kolleger og mig, når vi har været i selve Kabul. Men det er klart, at lørdagens angreb (lørdag den 23. oktober blev tre islandske soldater såret i Kabul by under et angreb med håndgranater.Red.) får én til at tænke mere over forholdene. Men jeg føler mig privilegeret ved at få lov til at opleve tingene hernede.

FREDELIG OG SPÆNDENDE DAGLIGDAG

Men det kan da også være svært at fornemme, at der er et truselsbillede i dagligdagen. De fattige folk langs gaderne, der bugner af børn, boder og usle boliger, har tilsyneladende travlt med deres hverdag, og levner knapt ISAF-køretøjerne et løftet øjenbryn, der til stadighed ses i Kabul-billedet.

Livet i lejren er præget af travlhed, men også generelt af fred. Men alle danskerne har oplevet raketter, der har slået ned i nærheden af lejren.



Foto: Arne Bach Nielsen

Den 27. oktober fik fem af flyverne overrakt ISAF-medaljen af chefen for KAIA, oberst Sigurdsson, ved en parade sammen med andre nationaliteter. Det var en påskønnelse for det udmærkede arbejde, de udfører, og som giver Kabul International Airport og dermed stabiliseringen af Afghanistan et skub i den rigtige retning for hver dag der går, som chefen udtrykte det i sin tale ved paraden.

Carsten

- Første gang blev jeg bange. Men da jeg ved, at det er tilfældigt, hvor raketterne rammer, føler jeg mig rolig. Men selvfølgelig sidder den da i baghovedet, og jeg har da også været i beskyttelsesrum et par gange, når raketalarmen har lydt. Men jeg vil da stadig gerne ud at opleve livet på den anden siden af pigtråden – bare sikkerheden er i orden, fortæller Carsten. □

Debut som udsendt - GENERALPRØVE FOR PREMIERLØJTNANT I IRAK AF ARNE BACH NIELSEN

Har rollen som fighter allocator og rollen som forhandler med et irakisk byråd om elektricitet noget som helst med hinanden at gøre. Ja, når personen er premierløjtnant Anders Nygaard fra Kontrol- og Luftforsvarscenter Vest. Fra februar til august skiftede han sine sorte snøresko ud med de sandfarvede ørkenstøvler og drog til den danske lejr ved Basra i det sydlige Irak. Gennem sit halve år i det krigsplagede ørkenland arbejdede han inden for Civil Military Cooperation, det såkaldte CIMIC, der et bindeled mellem militæret og den civile befolkning, der er med til at afstive samfundets infrastruktur.

- Temperaturen lå jævnt hen på 50 grader, somme tider for varmt til at vores aircondition virkede. Det var som at stå foran en føntørrer, man bare ikke kunne slukke. Her indså jeg, hvor me-



Foto: Perival foto

Anders Nygaard har lige været med til at sikre en lokal beboer i byen Jahanam strøm i huset. Der var stor tilfredshed i husstanden.

get det betyder, at være i god form. Der var adskillige, der ikke kunne vænne sig til varmen og måtte tage en enkeltbillet hjem, fortæller Anders Nygaard.

Beskydning, vejrbomber og stenkast var ofte hans og kollegernes følgesvend, men også dét vænnede han sig til i nogen grad.

- Selv om vi ikke sjældent havnede i krydsild mellem rivaliserende stammer, forekom det os på en eller anden måde usandsynligt, at vi kunne blive skudt. Ofte skal der ikke mere til, at en ko går ind på en anden klans mark, eller striden står om en gasflaske, før klankampene antændes, fortæller Anders Nygaard.

- Personligt har det været spændende oplevelse, og efter jeg har set leveforholdene for store dele af den irakiske befolkning, må jeg sige, at vi har det godt i Danmark. Professionelt set har jeg fået prøvet mig selv af både fysisk og psykisk under de vanskelige forhold. Nu ved jeg, at jeg kan klare mig. Også hvis der bliver en anden gang, hvor jeg måske får folk under min kommando i modsætning til denne gang, påpeger Anders Nygaard. □

BEDRE SERVICE TIL SOLDATEN "PÅ EGEN HÅND"

AF ARNE BACH NIELSEN

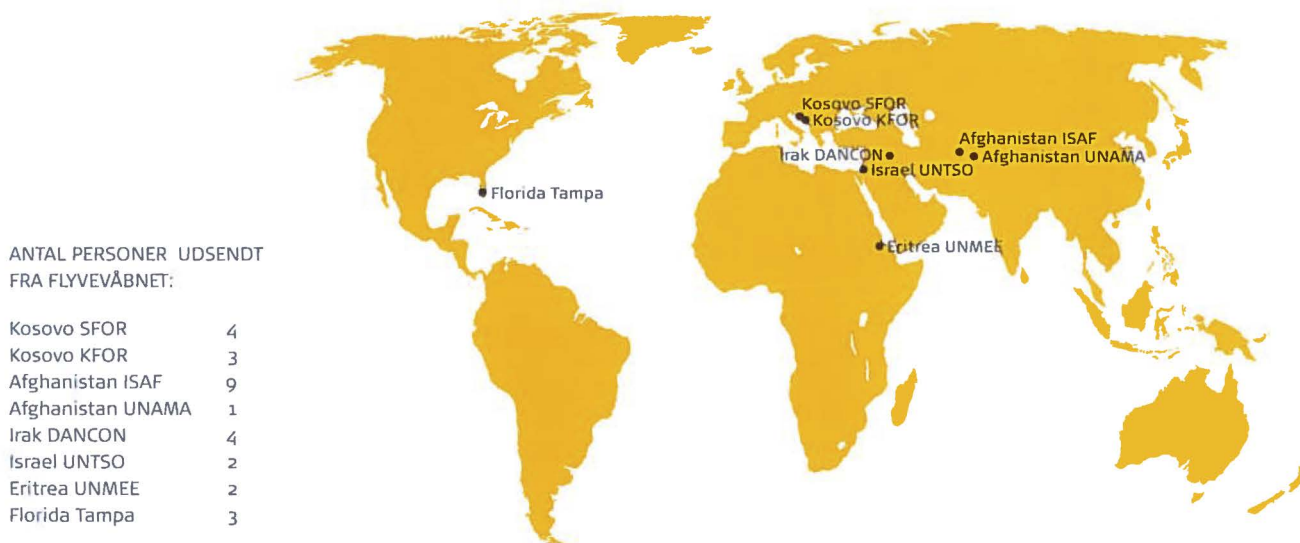
- At den udsendte har én og samme kontaktperson, der tager sig af al information og sagsbehandling, er en af grundpillerne, når Flyvertaktisk Kommandos (FTK) varetage af enkeltmandsudsendinger struktureres yderligere. Vi har ikke været tilstrækkelige proaktive, når det drejer sig om at være guide og yde service for soldaten, der sendes ud "på egen hånd", erkender major Morten G. Larsen. Han er, hvad enkeltmandsudsendinger angår, netop udpeget som hovedansvarlig sagsbehandler i FTK, nærmere bestemt i Operationsplanlægningssektionen (IPP), der hører under Indsættelsesdivisionsen (I-DIV).

Den udsendte skal tildeles en kontaktperson, i daglig tale POC, der udpeges blandt medarbejdere i IPP, med henblik på at vedkommende for eksempel behøver information, eller en aktion skal tages - uanset tidspunkt på døgnet. Dette gælder både før, under og efter missionen i udlandet. På denne måde er der altid en velkendt livline til FTK, uanset om soldaten udsendes af andet værn, FN, OSCE eller for eksempel fra en Nato-stab.

iklædning, missionsorienteret uddannelse, hjælp til alt det praktiske og ikke mindst information og atter information i den udstrækning, vi har facts. Alt dette skal fremgå af et direktiv, som i praksis vil fungere som en FTK-huskeliste, understreger Morten Larsen. Indholdet af direktivet fastlægges naturligvis i samarbejde med øvrige sektioner i FTK og med baggrund i tidligere udsendes erfaringer.

Varigheden af, hvor længe soldaten skal være i det fremmede, afhænger blandt andet af, hvor lang tid det hjemlige tjenestested kan undvære sin medarbejder og hvordan, tjenesten i missionsområdet er skruet sammen.

FTK lægger stor vægt på, at den enkelte har de bedst tænkelige muligheder for at planlægge sin og familiens hverdag i forbindelse med en udsending. Af samme grund begynder vores forberedelse, herunder udvælgelse af medarbejdere med de ønskede kvalifikationer, straks efter, vi har fået henvendelse om, at der er brug for en flyvenvåbenssoldat uden for landets grænser. I det



Hidtil har mange kunnet mærke en væsentlig forskel på service-niveauet mellem at blive udsendt som medlem af et samlet større kontingent og sendt ud alene eventuelt med få kolleger. Manas-operationen under Operation Enduring Freedom fra 2002 til 2003 er et eksempel på, hvordan ting som rejseforanstaltning, vaccinationer, iklædning og udrustning, missionsorienteret uddannelse, briefings og kontakt til pårørende langt hen ad vejen var lagt i faste rammer, uden den enkelte selv skulle opstøve disse praktiske ting.

- Vi arbejder på, at der fra nu af skal iværksættes samme forberedelse for den, der bliver udsendt som enkeltmand. Han eller hun skal ikke være kasterbold mellem egen enhed, FTK og eksempelvis Danilog. Den udpegede POC vil være ansvarlig for, at FTK tilbyder vedkommende en pakke, der blandt andet indeholder en generel briefing blandt andet hos FTK's efterretningssektion,

øjeblik en medarbejder med de rette kvalifikationer kan udpeges, kontaktes vedkommende af den udpegede POC og det videre forløb fastlægges.

- Vi har til stadighed brug for kritik fra udsendte medarbejdere, for at vi kan gøre vores arbejde bedre til gavn for alle de, der udsendes, siger Morten Larsen. Derfor vil en debriefing hos den udpegede POC efter endt udsending også indeholde en registrering af de Lessons Identified, som den enkelte eventuelt har noteret sig undervejs i missionen, siger Morten Larsen. Han lægger samtidigt vægt på, at positiv kritik også er vigtig. Hvorfor lave de ting om, der fungerer ganske fornuftigt.

Det absolut primære sigte er at gøre soldaten så tryk og så velforberedt som omstændighederne tillader og undgå, at han eller hun overlades til sig selv, når der skal skabes overblik over den forestående udsending. □

FLYVELEDEREN I KABUL TOWER -

GOD LÆREPLADS FOR FREMTIDIGE MISSIONER

AF ARNE BACH NIELSEN



Carsten sammen med tårnets afghanske mine-koordinator, der koordinerer minerydning og flyvesikkerhed. Hovedbanens sikkerhedszone er – paradoksalt nok – plaget af miner og ueksploderet ammunition.

- Kontroltårnets personel i Kabul International Airport (KAIA) har kun radio at gøre med, når selv de tungeste transportfly skal starte og lande i den afghanske hovedstad. Der er hverken radar eller anlæg til anflyvning og landing. Derfor kan lufthavnen kun beflyves under de visuelle vejrforhold. Ydermere skal der tages hensyn til vilde hunde på hovedbanen og børnenes drager i luften. Det gør det meget specielt at arbejde i tårnet hernede i forhold til flyvestationen derhjemme, siger Carsten, der er flyveleder og udsendt tre måneder til KAIA.

Det giver til tider en tilstand af autonomi, selv om trafikken afvikles inden for en kontrolzone, hvor piloterne skal efterkomme instruktionerne fra flyvelederne. Sprogproblemerne mellem piloter og flyveledere er én af forklaringerne. Manglende overholdelse af procedurerne er en anden.

- For eksempel i sidste uge kaldte et fly med ISAF-soldater ombord op på finalen til bane 29. Men det var den modsatte bane, der var i brug, og proceduren er, at der kaldes op til tårnet, inden lufthavnen anflyves. Idet et andet fly var under start i den modsatte ende, blev flyet på finalen omgående beordret til at afbryde landingen og tage en runde over byen. Dette resulterede i nogle krappe drej i lav højde over Kabul by, fortæller Carsten. (Artiklens forfatter var om bord i samme fly og kunne fra lav højde under G-påvirkning betragte legende børn, fodgængere og cyklister i Kabuls nussede gader).

UFORUDSIGELIGE FLYVEMØNSTRE

Carsten fremhæver, at det er stor forskel på at arbejde som flyveleder i Kabul i forhold til hjemme i Karup. Hernede skal flyvelederne i langt højere grad være årvågne, fordi det uventede er en flittig gæst i KAIA.

Selv om der flyves i en kontrolzone, er det piloterne selv, der er ansvarlige for, at flyvesikkerheden overholdes. Det står i bestemmelserne. Men flyvelederne ser ikke sjældent, at et fly dukker op i et andet verdenshjørne, end piloten har meldt, og det kræver hurtig koordination fra tårnet. Ofte skyldes det, at piloten sprogligt eksempelvis tager fejl af From East og Eastbound (Fra Øst og Østgående).

Eller som når et Herculesfly rapporterer, at det er på finale, og der sker følgende:

- Rapporterer et fly finale, forventes normalt en lige anflyvning. Men denne Hercules foretog uventet en såkaldt taktisk anflyvning med kraftige manøvrer for at undgå eventuel beskydning. Så i stedet fløj han lavt hen over byen og imod reglerne hen over en nærliggende ISAF-lejr. Da piloten mente, han blev belyst med infrarødt lys, smed han flares, uheldigvis ud over lejren, og antændte nogle telte. Lejrchefen ringede og skældte os ud over, at vi havde givet tilladelse til, at flyet overfløj lejren. Men piloten havde jo handlet på egen hånd, og det siger noget om det autonome miljø, der hersker hernede, fortæller Carsten.

Også afghanerne opererer fra KAIA med deres lette transportfly og helikoptere. Piloterne kan ikke et ord engelsk, og derfor er der en tolk i tårnet til at forbinde flyvelederne og de afghanske piloter. Men denne procedure er så forsinkende, at den reelt intet er værd.

ALT ANDET END HJEMLIGE VILKÅR

På spørgsmålet om, hvor mange nationer, der arbejder i tårnet, river Carsten et badge af jakken og tæller flagene.

- 11 nationer, svarer han.

Han forklarer, at flyvelederne i tårnet er tæt knyttet sammen. Der er tale om team-ånd både i og uden for tjenesten. Det internationale islæt træder frem på en positiv måde.

- Jeg ser jobbet her som en stor udfordring. Jeg betragter det som en god læreplads, hvor jeg får prøvet at arbejde under primitive forhold. Det giver mig en ballast, hvis jeg igen skal på en mission i udlandet, siger Carsten, der har rang af oversergent.

Carsten har fragmentationsvest, hjelm og riffel, når han er på nattevagt. KAIA's kontroltårn ligger uden for selve militærlejren, og derfor er særlige regler gældende for tårnpersonellet hvad udrustning angår.

- Jeg var på vagt, da jeg oplevede mit første raketangreb hernede. Selv under et raketangreb skal visse operative funktioner forblive bemandede. Tårnet er én af dem. Det var en ubehagelig oplevelse, selv om jeg godt vidste, at det er tilfældigt, hvor de ikke-styrbare raketter rammer. Men også dét værner man sig til, siger den erfarne flyveleder. □

MED KAMERA SOM VÅBEN

AF ARNE BACH NIELSEN

Flyvevåbnets Fototjeneste laver optagelser, der bliver sendt i afghansk tv og fotos til en gratis-avis, der bliver uddelt i Kabuls gader. Fotografernes fotos finder også vej til powerpoint-skærmene, når den militære ledelse holder briefings. Fototjenesten har i øjeblikket både en videofotograf og fotograf udsendt til Kabul.

Avisen udgives af International Security Assistance Force (ISAF), der i Nato-regi kæmper mod terrorismen og for stabiliseringen i Afghanistan. Sada-e Azadi, eller ISAF News, som avisen hedder, er ligesom tv-spottene information til lokalbefolkningen i Kabul og omegn om ISAF's opgaver og tiltag i det krigshærgede land. Avisen udgives cirka hver tiende dag i 250.000 eksemplarer, og eksempelvis var temaet i en oktober-udgave det nyligt overståede præsidentvalg i Afghanistan.



Selv om de lokale og Peter ikke forstår ét ord af hinandens sprog, er den afghanske venlighed svær at komme udenom, som her hos en tæppehandler.

- Avisen bliver nærmest revet ud af hænderne på de ISAF-folk, der kører rundt og fordeler den. Jeg er altid blevet modtaget venligt, når jeg er ude at fotografere. Jeg har lært at sige Sada-e Azadi, når jeg henvender mig til mennesker på gaden. Folk stiller gerne op, og børnene er vilde, når jeg møder op med et kamera. Og det kan være et problem, for det gør det svært at fotografere folk i en autentisk situation. Omvendt er det sådan, at mange kvinder gemmer sig og forsvinder uden for linsens rækkevidde, siger Peter, der står for de faste billeder.

De to fotografer arbejder under Kabul Multinational Brigade, og underafdelingen, de arbejder i, har blandt andet til opgave at holde kontakt med lokalbefolkningen. Af den grund er der ansat blandt andet tre lokale journalister og en lokal medredaktør.



Peter tv. og Michael studerer gratis-avisen Sada-e Azadi eller ISAF News, som Fototjenesten leverer billeder til.

- Det er en underlig fornemmelse at være på job med kameraet ude i Kabuls gader, mens de andre sikrer mig med deres våben. Vi skal alle være bevæbnet, bære fragmentationsvest, og have hjelmen inden for rækkevidde, når vi er ude i byen. Det gør, jeg tænker over tingene, men sådan er arbejdsvilkårene, fortæller Peter, der kom til Kabul i begyndelsen af oktober.

FREMTID MED FOTOGRAFER I ØRKENUNIFORM

Michael, der står for videooptagelserne, fortæller:

- Tv'et når ud til mange, og her betyder analfabetismen intet. Afghansk tv sender spots om ISAF's arbejde og opgaver to-tre gange om ugen af knap fem minutters varighed. Jeg skal kun lave optagelserne, ikke redigere. Desuden er der lige ankommet et fransk tv-hold, der også skal levere tv-stof til ISAF.

Det er meningen, at Flyvevåbnets Fototjeneste kun skal udfylde et hul på selve videosiden, indtil Forsvarets Tv forventes at tage over med denne opgave.

- Til gengæld satser vi på, at vi kan stille fotografer til ISAF fremover, idet fuldt uddannede fotografer er en efterspurgt vare også i de kredse. Endnu har der ikke været problemer med at få frivillige til at tage til Afghanistan, og jeg er da også selv klar til at tage en tørn, siger seniorsergent Jerry Andersen, der er daglig leder af Flyvevåbnets Fototjeneste i Karup. □

MP PÅ JOB I KABUL -

- JEG MÅ BE' OM DIT SVÆRD, TAK

AF ARNE BACH NIELSEN

Allerede klokken 6.10 sad den røde baret på Michaels hoved. Udgangspunktet for dagens første opgave i Kabul International Airport (KAIA) var en tragisk hændelse et par dage tidligere. To franske soldater var blevet dræbt i et færdselsuheld i Kabul. Soldaternes kister skulle ved en fransk parade bringes om bord på et transportfly og flyves hjem til Frankrig.

Som militærpolitimand (MP) dirigerede Michael behændigt trafikken rundt ved hovedvagten ved KAIA, så kortegen med kisterne, der ankom fra det franske hovedkvarter, kunne komme frem uhindret af trafikken, ligesom han sørgede, for at der var fri passage gennem vagten.



Foto: Arne Bach Nielsen

Bestemt men venligt foretager Michael elektronisk kropsvisitering på de afrejsende flypassagerer.

- Det er trist, når folk skal hjem på den måde. For et par uger siden var det en italiener, der døde i trafikken. Man kan roligt sige, at trafikulturen i Kabul lader en masse tilbage at ønske. Men på en eller anden måde synes jeg, det ville være mere trist, hvis de var dræbt af skud, miner eller raketangreb, siger den 45-årige oversergent.

I KAIA arbejder han på Nato's MP-station med fire belgiske kolleger, hvor Michael er næstkommanderende. Udover de fem Nato-MP'ere er der i KAIA fire franske og fire hollandske.

Klokken 9.50 var han klar til dagens næste opgave. Sikkerhedscheck på soldater, der skulle flyve ud af Kabul. Det foregår på nøjagtigt samme måde som i en civil lufthavn. Bagage og håndbagage bliver gennemlyst for knive og andre effekter, der ikke må medtages i fly, ligesom passagerer bliver kropsvisiteret

med metaldetektor. Denne dag blev der kun én kniv konfiskeret, hvorimod der var tyve i ugen forinden.

- Folk er efterhånden ved at lære, at de ikke må tage knive, der er ulovlige i deres hjemland, med i flyet. Også selv om knivene ligger i flyets lastrum. At vi tidligere har måttet konfiskere mange knive fra afrejsende passagerer, tror jeg, skyldes passagerens uvidenhed, siger Michael.

Ved hjælp af kemiske hjælpemidler er det også muligt for MP'erne at kontrollere passagererne for narko. En handling, der sættes i gang ved en begrundet mistanke.

- Jeg har endnu ikke været med til at opspore narko, men man må huske på, at Afghanistan er mere end leveringsdygtig i narko – og våben for den sags skyld, fortæller Michael.

ALT INDEN FOR POLITIARBEJDE

Da den sidste passager var ude af terminalen og på vej mod flyet, var Michaels faste planer for dagens opgaver slut. Men det betyder langt fra, at hans arbejdsdag er slut. Han har ingen mulighed for at vide, hvad resten af dagen bringer.

- Jeg kan blive kaldt ud til et trafikuheld uden for lejren med implicerede KAIA-folk. Jeg skal sørge for at opretholde ro og orden i lejren, derunder sørge for at udskænkingsstederne lukker til tiden. Jeg skal tage mig af indbrud og vold, ja snart sagt alt, hvad der er på kant med loven og reglerne for adfærd, fortæller Michael.

Som en kuriositet blev han under en minerydning kaldt ud til feltet, idet minerydderne havde stødt på et lig, mens de gravede. Det viste sig, at det nærmest var et skelet, sandsynligvis fra den afghanske-sovjetiske krig i firserne. Men Michael skrev alligevel rapport og overlod sagen til det afghanske politi, idet det var et internt anliggende.

- Jeg har været her to måneder og har en måneds tid tilbage i KAIA. Mange af opgaverne har været rigtigt spændende, og tiden er gået hurtigt. Men jeg mener, at en udsendelsesperiode, der rækker ud over tre måneder, ville for mig være i overkanten rent familiemæssigt, fremhæver den solbrændte MP'er. □

NÅR ALARMEN LYDER

AF ARNE BACH NIELSEN



Crash-alarmen lød med én dags mellemrum, da en Antonov og en Hercules ikke kunne standse ved banebegrænsningen og fortsatte ud i et potentielt minefelt. Ingen kom alvorligt til skade. Men brand- og redningsfolkenes adrenalinpumper blev startet op, da de rykkede ud til havaristerne.

- Rent brand- og redningsmæssigt er det som at arbejde derhjemme. Og dog. I Kabul International Airport (KAIA) skal vi være opmærksom på, hvor vi kører på grund af minefaren. Hernede er der mange miner i græsarealerne på lufthavnens område, og vi kan ikke umiddelbart køre hen til en havarist, der er havnet uden for banen, siger Bjarne, der som brandmand gør tjeneste i det afghanske.

Det er langt fra hver dag, at brandfolk rykker ud til et havare-ret fly, som de danske brandmænd i (KAIA) gjorde i september, da et russisk Antonov 24-fly kørte ud over baneenden i Kabul. Og endnu sjældnere er det, at et andet fly dagen efter også kører ud over baneenden og "lander" få meter fra gårsdagens havarist. Plus at adgang til flyene kun kan foregå via flyenes slæbespor, fordi området uden for banen er et potentielt minefelt, er der vist kun få, der oplever i sit i liv. Men ikke desto mindre var de tre danske brandfolk i KAIA særdeles tæt på disse begivenheder.

Men ikke alle vagter er så dramatiske. De tre flyverspecialister Mary-Ann, Bjarne og Finn står ansigt til ansigt med deres udenlandske kolleger med 24 timers mellemrum, når de møder på arbejde. De har deres dagligdag på brandstationen sammen med syv andre nationer, der tilsammen udgør 35 mand.

Ved hvert vagtskifte stiller vagtholdet op på række, hvor den svenske vagtholdsleder briefer om dagens program, og endnu en arbejdsdag i den afghanske hovedstad tager sin begyndelse. Der bliver udstukket poster, og Bjarne og Finn var denne dag chauffører på hver af de 36 tons tunge Eagle-brandbiler, der i øvrigt har kørt rundt på danske flyvestationer, og hvor tre styks er købt af Nato og fragtet til Kabul.

Chaufførerne checker olie såvel på køremotor som på pumpe-motor. Vand- og skumbeholdning, kompressor, hydraulikpumpe, generator, redningsudstyr, lys og andre vitale ting bliver nøje kontrolleret, inden brandbilen er klar. Herefter er vagtholdet, der består af cirka femten mand, klar til indsats, hvis alarmen lyder.

Mary-Ann, der ellers er brandmand på lige fod med de andre, havde den sidste uges tid trukket tårnvagten på grund af lidt lungebetændelse, som betød, at hun ikke kunne indsættes som



Bjarne kontrollerer vand- og skumbeholdning rutinemæssigt, når vagten er begyndt.

røgdykker. Tårnet hos brandstationen er en slags alarmcentral, som koordinerer mellem blandt andet tårnet og brandstationens indsatsleder.

- Også her er det noget anderledes at arbejde end derhjemme. Sprogproblemer er hyppigt forekommende, siger Mary-Ann og fortsætter:

- På min hjemlige flyvestation trykker jeg bare på en knap, så har jeg direkte forbindelse til for eksempel kontroltårnet. Men her må jeg nøjes med en radio, som oven i købet er upålidelig, men heldigvis er nye (måske) på vej. Hvis jeg skal alarmere, griber jeg megafonen, der udsender en hyletone og holder den rettet mod trappeskakten, så brandfolkene kan høre den nedenunder. Samtidigt taster jeg min radio og holder foran megafonen, så alle på frekvensen samtidigt får alarmeringen. Lidt Storm P-agtigt, men det virker.

- Det er naturligvis nogle andre forhold at arbejde under end derhjemme. Hver nation har sin måde at gøre tingene på, og det accepterer vi, selv om vi godt kan være uenige, siger de tre brandfolk og nikker til hinanden. □

MULTIJOB GIVER LANGE ARBEJDSDAGE

AF ARNE BACH NIELSEN

Det er en blandet landhandel, som Lars er uddeler for. Oberstløjtnanten arbejder som Commander Support Group i Kabul International Airport (KAIA). Et job, som navnet antyder, yder støtte til diverse og forskelligartede funktioner.

- For at tage et eksempel står der i min jobbeskrivelse, at jeg skal forvalte kvadratmeterne her i lejren. Selv om der kun er omkring 260 faste medarbejdere i KAIA, skal man tænke på, at der alt i alt er 1700 folk i hele lejren, når de deployerede fly og den franske bataljon er talt med. Det giver altså nogle pladsproblemer, og kvadratmeterne bliver "dyre", siger Lars.



Foto: Arne Bach Nielsen

Lars er ikke bange for selv at tage fat, når som her en vandtank skal sættes af ved kontrollårnet. Det er ophængt til kranen, der forberedes

Kommunikationssektionen er han også ansvarlig for, og lejrfaciliteterne hører også til hans område. Det vil sige, at han er daglig ansvarlig for kontrakterne med de firmaer, der leverer el, vand og kloakanordninger. Ingeniør-sektionen, der står for entreprenørarbejdet i KAIA, hører også under Lars' vinger. Nato's del af militærpolitiet, messefaciliteter, kontrakt med leverandører af mad, chef for velfærdstjenesten og kontakt med lejrens PX'ere, der er et slags varehus for soldaterne, er med til at fylde Lars' kaskethylde til bristepunktet.

- I min sektion har jeg 50 militære og 40 civile personer "i mit brød", siger han og fortsætter:

- De civile er lokale afghanere, og det er ofte dygtige unge mennesker, der kan engelsk.

Lars forklarer også, hvordan seks procent af PX'ernes og messernes omsætning skal gå til velfærd; det vil sige, at eksempelvis motionscenter, fodbold- og volleyballbane samt velfærdstelefoner bliver finansieret gennem denne kanal.

Lars er ansvarlig for al indkvartering i KAIA. De 150 Nato-indkvarteringscontainere plus badecontainerne bliver administreret af ham, og så er der også lige nogle hangarer, han skal holde styr på.

ER STOLT AF KOLLEGERNE

Men der er også plads til de mere bløde værdier hos Lars. Selv om danskerne i KAIA er underlagt Det Danske Kontingent (DANCON), der ligger nogle få kilometer fra lufthavnen, indtager han indtil en vis grænse rollen som Ældste Danske Officer for sine fem kolleger i KAIA.

- Vi seks hernede har et godt sammenhold, og tonen er munter. Men når det triste dukker frem, som nu for nylig da en kollegas mor blev alvorligt syg, måtte der handles - og det hurtigt. Ved at jeg omgik de officielle kanaler en smule, sad kollegaen i flyet på vej hjem allerede en times tid efter, siger Lars. Han lægger



Foto: Arne Bach Nielsen

vægt på, at personalet fortjener at få en god behandling, og at folk skal glæde sig til at gå på arbejde hver dag.

- Mine danske kolleger er professionelle folk, der kan deres kram. Engelsk volder dem ingen problemer; nogle taler tilmed tysk. Og sidst men ikke mindst er de med til at vise det danske kendetegn for fleksibilitet og dét at kunne tage et initiativ, siger Lars.

Han understreger, at de fleste jobs kan klares med en 3-månedersudsendelse, idet det ofte er de samme ting, der skal laves, hvadenten soldaten er ude eller hjemme.

- Hvis man er ude i seks måneder, bliver der et hul, mens man er hjemme på orlov. Kontinuiteten forbliver intakt, ved at afløseren kommer, når de tre måneder er gået. Dog vil jeg sige, at for eksempel mit eget job her kræver en 6-måneders periode, fordi det er så komplekst, påpeger Lars. □

CIVIL OG MILITÆR ALLIANCE MOD BRANDEN I KOLDING

AF ARNE BACH NIELSEN



Flyvevåbnets brandfolk i infernoet den første nat. Læg mærke til pilen, der peger på en af Eagle-brandbilerne, der er i færd med at bane yderligere vej ind i fabrikken, hvorefter de fire brandfolk i forgrunden er klar til at rykke ind og fortsætte slukningen. Til venstre for Eagle'n ses to containere indeholdende 20 tons fyrværkeri.



For første gang i nyere tid skulle totalforsvaret i Danmark bestå sin prøve over for en større katastrofe. Branden i fyrværkerifabrikken i Kolding, der begyndte onsdag den 3. november, fordrede intenst samarbejde mellem de civile myndigheder som brandvæsen, politi og Forsvaret. For Flyvevåbnets vedkommende var det tre Eagle-brandkøretøjer fra Flyvestation Skrydstrup, der var de første aktører i katastrofeområdet. Eagle'rne, der ankom til flammehelvedet onsdag eftermiddag, er designet til at slukke flybrande. Vandkanonen har en kastelængde på helt op til 70 meter, og det gør den velegnet til indsættelse mod en storbrand.

- Kort efter vi kom til brandstedet, lød der to store eksplosioner, der fik den 30 tons tunge brandbil til at duve. Jeg så politifolk, der blev blæst omkuld. Vi er dybt taknemmelige for, at myndighederne hurtigt valgte at evakuere de omkringboende. Alternativet ville vi nødtigt tænke på, siger Peter Caspersen.

Han var indsatsleder for de tre Eagle-brandbiler, og var den første fra Flyvevåbnets brand- og redningstjenester, der nåede

frem til Kolding for at støtte det civile brandvæsen med at slukke storbranden i fyrværkerifabrikken. Opgaven lød på at skabe en korridor ind i den brændende fabrik og sikre indsatsstyrken i hele området mod eksplosioner samt skabe vished for skæbnen hos eventuelle mennesker, der måtte være fanget i fabrikken. Eagle'n kan kaste sine 8.000 liter vand 70 meter, og dens besætninger er vant til at tænke taktisk. At bruge almindelige brandslanger er uhyre tidskrævende, idet der skal slukkes for vandet, hver gang en slange skal forlænges. Da Flyvevåbnets brandmandskab havde sikret en korridor ind i fabrikken, var vejen banet for de civile brandmænd, der kunne begynde deres del af slukningsarbejdet.

KORPSÅND OG KAMMERATSKAB

- Naturligvis er det ikke helt ufarligt at gå ind i infernoet, men vi spiller ikke hasard med sikkerheden. For hver meter vi rykker ind, sikrer vi os samtidigt, at der er en vej ud, og vi holder godt øje med hinanden. Det krævede utrolig dyb koncentration, mens vi kæmpede os vej ind i fabrikken, og vi afløste hinanden gennem

En af Flyvevåbnets S-61 Sikorsky-helikoptere var i luften med Forsvarets TV, som tog billeder af katastrofeområdet.



Foto: Forsvarets TV



Foto: Forsvarets TV

OPGØRELSE OVER FLYVEVÅBNETS BIDRAG

2004-11-03:

- FSNSKP støttede med 14 mand og 3 Eagle Chrashtendere fra 1630 til næste dag.
- SAR SKP fløj i området med gentagne landinger i terræn, samt landing på Vamdrup Lufthavn, hvor besætningen hentede 2 politifolk, der fotodækkede katastrofen. Flyvetid 1:30t med S - 61 redningshelikopter.

2004-11-04:

- FSNSKP: 9 mand fra kl. 0630 samt 01 x Eagle Chrashtender til af løsning for FSNSKP personel og Chrashtendere. Fra kl. 20.30 reduceres personel fra 9 til 6 mand.
- FSNSKP udsender ekstra Eagle som ankommer til Kolding ca. kl. 14.30.
- S - 61 helikopter flyvning med folk fra Forsvarets TV. Flyvningen ud gik fra Skrydstrup. Flyvetid 1:10t.

2004-11-05:

- FSNSKP med 5 brandfolk til afløsning for FSNSKP personel.
- 2 Eagle Chrashtender.
- F-16 Recce fly indsat med 2 fly à 60 min.
- H-500 til transport af fotomateriale fra Aalborg til Kolding, flyvetid 2:25 t.

2004-11-06

- FSNSKP med 5 brandfolk
- 2 Eagle Chrashtender

Støtten afsluttes kl. 16.30.

Total antal mandtimer på brand- og redningsmandskab er opgjort til 642 timer.

- Episoden bekræftede, at vi som kolleger kan stole på hinanden. Alene dét giver den ro, der skal til for, at vi kan yde den nødvendige indsats, og hvor sikkerheden er i orden, understreger den erfarne brandmand. Skrydstrup-folkene blev efter halvandet døgn afløst af deres kolleger fra henholdsvis flyvestationerne i Karup og Aalborg, der ligeledes ydede en fortræffelig indsats i samarbejde med det civile brandvæsen fra nær og fjern. Der var kram og glæde i luften over at det første hold var i god behold, da den første afløsning fandt sted.

BRED VIFTE AF MILITÆRT BIDRAG.

En af Flyvevåbnets redningshelikoptere blev på brandens første dag sendt til katastrofeområdet og kunne fra luften rapportere om de mange brande til politiet. Senere landede den på den nærliggende Vamdrup Flyveplads, hvor den holdt klar i tilfælde af sårede, der skulle evakueres. Det blev heldigvis ikke tilfældet.

Eskadrille 724 i Karup holdt klar med en let observationshelikopter, såfremt politiet eller brandvæsenets indsatsledelse ønskede et overblik fra luften. Helikopteren blev dog på jorden. Der var udstedt flyveforbud tæt på ulykkesstedet.

F-16-fly gik om fredagen på vingerne med optisk og termisk fotoudstyr til at kortlægge katastrofeområdet.

Hæren deltog også aktivt med ammunitionsryddere og to pansrede bjærningskampvogne.

Den fælles civile og militære indsats mod katastrofen i Kolding er et godt eksempel på, hvordan de specielle kapaciteter inden for det civile og militære beredskab kommer til sin ret, når der trækkes på samme hammel. □

hele natten, fortæller Peter Caspersen, der ligesom sine kolleger ikke havde lukket et øje natten til torsdagen. Til gengæld blev der drukket strømme af vand. Mange af hans kolleger meldte sig frivilligt hjemmefra for at komme til Kolding for at afløse sine hårdt- arbejdende kolleger.

TO REDNINGSCENTRALER BLIVER TIL ÉN

AF SUSANNE BØGH MORTENSEN

Med det nye forsvarsforlig har der været stor fokus på de opgaver, det danske forsvar skal deltage i på den internationale scene, men også de hjemlige funktioner står over for strukturforandringer, der kan forbedre den måde, opgaverne løses på. Et af de nye tiltag bliver at sammenlægge Flyvevåbnets og Søværnets redningscentraler, i daglig tale kaldet henholdsvis RCC og MRCC. Den nye fælles redningscentral kommer til at hedde Joint Rescue Coordination Center (JRCC) og får til huse i Søværnets Operative kommando i Århus. Det er også herfra, det nuværende MRCC opererer.

ROSER FRA REDNINGSCENTRALERNES CHEFER

Når det drejer sig om de operative opgaver, er der absolut kun lovord og positive meldinger fra de to redningscentralers chefer.

Hidtil har de to redningscentraler kommunikeret over telefonen, når de i fællesskab har løst redningsopgaver.

Normalt foregår det på den måde, at MRCC anmoder om assistance hos RCC, hvis der er brug for helikoptere til en redning ude på havet. Det er så RCC, der dirigerer opgaven videre til Eskadrille 722, som er Flyvevåbnets helikopter-redningstjeneste. Dette ekstra led i forretningsgangen bliver skåret væk, når centralerne lægges sammen.

- Det er en ubetinget fordel, at indsatstiden bliver forkortet. Der er ofte tale om dyrebare minutter i forbindelse med en redningsaktion. Sammenlægningen vil reducere den tid, der går, fra alarmen kommer ind, og til vi kan yde hjælp, lyder det fra RCCs chef, major Ove Urup-Madsen. Ligeledes understreger han, at de to centralers fremtidige erfaringsudveksling kan få en kæmpeeffekt.

- Der vil sidde fire mennesker med hver sit speciale sammen på vagt. Derved kan vi lære en masse af hinanden, fortsætter Ove Urup-Madsen.

Chefen for MRCC, orlogskaptajn Per E. Hansen, deler denne opfattelse og siger, at selvom samarbejdet indtil nu har fungeret upåklageligt, forventer han en ekstra gevinst i form af den viden, de fremover kan dele med hinanden. Han mener, at en af de væsentligste fordele ved omstruktureringen af redningscentralerne er, at man i JRCC vil opnå at arbejde ud fra en fælles situationsforståelse.

- Jeg tror, vi alle kender den leg, hvor man skal fortælle sidemanden en historie, hvorefter han skal fortælle den videre til næste mand. Når historien har gået i ring, kan man se, hvad der kommer ud af den til sidst. Hver gang tingene skal overleveres fra person til person, får det en ny vinkel. Men når de mennesker, der er på vagt, får samme adgang til de oplysninger, der kommer

ind, vil de sidde med den samme situationsforståelse og kan agere ud fra et fælles udgangspunkt, forudser Per E. Hansen.

- Mine medarbejdere glæder sig, de kan godt se, at den her sammenlægning er noget virkeligt positivt. De venter sig meget af at kunne tage de drøftelser med sidemanden, som de nu bliver nødt til at foretage over telefonen, siger han og fortsætter:

- I den kommende tid skal RCC og MRCC i gang med det store forarbejde, der skal gøres, inden de endeligt kan flytte sammen.



Forliget betyder, at det snart er slut for oversergent Jenny Skytte og kaptajn Carsten Mathiesen at trække vagter i redningscentralen i Karup. Snart vil sømænd og flyvere sidde sammen i Århus og dermed optimere redningsindsatsen i Danmark.

INGEN ROSER UDEN TORNE

For de fjorten personer, der i dag er ansat ved RCC i Flyvertaktisk Kommando, vil sammenlægningen uundgåeligt betyde store ændringer på det personlige plan. Ove Urup-Madsen fortæller, at alle medarbejderne, fra et operativt synspunkt, sagtens kan se det fornuftige i sammenlægningen.

- Men der også er et familiært bagland, der skal tages hensyn til. Derfor efterlyser jeg hurtigst muligt en beordring af personalet. Det vil give den enkelte medarbejder mulighed for at melde ud, om han eller hun ønsker at følge med til Århus eller ej. Jeg forstår godt, at der er meget der skal overvejes, når familien skal rykkes op med rode, siger Ove Urup-Madsen. Selv vil han meget gerne med til den jyske hovedstad, og han lægger heller ikke skjul på, at han brænder for den fremtidige opgave. □

FORSVARSMINISTEREN PÅ BESØG I FMK

AF CAMILLA ROSENGAARD

FORSVARSMINISTER SØREN GADE LAGDE VEJEN FORBI FMK'S CENTRALLEDELSE TORS DAG DEN 7. OKTOBER. HER BLEV HAN ORIENTERET OM VIGTIGE MATERIELPROJEKTER I FLYVEVÅBNET. IKKE MINDST OM INDKØBET AF DET FJERDE HERCULES TRANSPORTFLY, SOM BLEV GENNEMFØRT ET HALVT DØGN FØR MINISTERENS BESØG.

ET STORT MINISTER-TILLYKKE

Selvom Søren Gade efter mødet måtte haste videre til Christiansborg, hvor han skulle i politisk samråd, havde den jyske venstrepolitiker alligevel tid til at lægge vejen forbi FMK's Forretningsområde Transport- og Inspektionsfly for at overbringe medarbej-



Foto: Jens Erik Rasmussen, FMK

Forsvarsminister Søren Gade udtrykte under sit besøg i FMK forståelse for, at en effektiv støttestruktur er forudsætningen for, at internationale operationer lykkes.



Foto: Jens Erik Rasmussen, FMK

"Beslutningen om at købe det fjerde Hercules transportfly var én af de ting, som var med til at få forsvarsforliget til at falde på plads. Derfor er det godt, at det er lykkedes jer at få forhandlet en god kontrakt hjem," sagde Søren Gade henvendt til medarbejderne i Forretningsområde Transportfly. Her ses ministeren sammen med kaptajn Torben Pilemand og forretningsområdechef Klavs Andersen.

På få timer blev forsvarsminister Søren Gade under et besøg den 7. oktober i FMK Centralledelse orienteret om vigtige materielprojekter i Flyvevåbnet. Chef for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Klaus L. Axelsen, gav ligeledes ministeren en briefing om FMK som organisation og om den fremtid, som organisationen står overfor.

- Jeg bruger sådan et besøg til at orientere ministeren om vores politisk interessante projekter og til at give ham en grundopfattelse af FMK og medarbejderne ud fra mit eget billede af FMK som en engageret organisation med motiverede medarbejdere, som ministeren kan regne med, forklarer Klaus L. Axelsen.

Flyvematerielkommandoens chef var især glad for, at Søren Gade under mødet udtrykte stor forståelse for, at en effektiv støttestruktur er forudsætningen for, at operationer - ikke mindst de internationale - lykkes.

derne et personligt tillykke med den netop indgåede kontrakt på det fjerde transportfly af typen C130-30.

Forsvarets politiske chef lagde ikke mindst vægt på, at det fjerde Hercules-fly havde været en central brik, da forsvarsforliget skulle på plads.

- Under forhandlingerne om forliget stod det hurtigt klart for mig, at der var et stort politisk ønske om at få mere løftekapacitet. Beslutningen om at købe det fjerde Hercules transportfly var én af de ting, som var med til at få forliget til at falde på plads. Derfor er det godt, at det er lykkedes jer at få forhandlet en god kontrakt hjem. Det er glædeligt med de ekstra fordelagtige vilkår, som I har fået med i kontrakten, sagde Søren Gade henvendt til Forretningsområdets medarbejdere. □

FMK HAR SAT KURSEN

AF CAMILLA ROSENGAARD



FMK'S VÆRDIGRUNDLAG HAR FUNGERET SOM ORGANISATIONENS PEJLEMÆRKE I ET ÅR. DE SEKS VÆRDIER HAR VÆRET DET FASTE HOLDEPUNKT I EN USIKKER TID.

- Vi er røget ud i et kæmpe stormvejr, der betyder usikkerhed for fremtiden, sagde generalmajor Klaus L. Axelsen (KAX), da han den 5. december 2003 præsenterede FMK's værdigrundlag for de mange fremmødte FMK'ere i Hangar 6 i Værløse.

Siden KAX holdt sin tale i Hangar 6, har forandringens vinde ganske rigtig blæst for fuld styrke. Centralledelsen har lagt sin organisation om, og i forbindelse med forsvarsforliget i juni blev det blandt andet besluttet, at Hovedværksted Værløse skal lukke, det jordbaserede luftforsvar, JBL, skrottes og at de tre materielkommandoer FMK, SMK og HMAK skal fusionere i en fælles Materieltjeneste - FMT. Forandring og stormvejr har det med andre ord ikke skortet på. Men måske netop derfor er FMK's seks værdier også kommet i spil i det forløbne år.

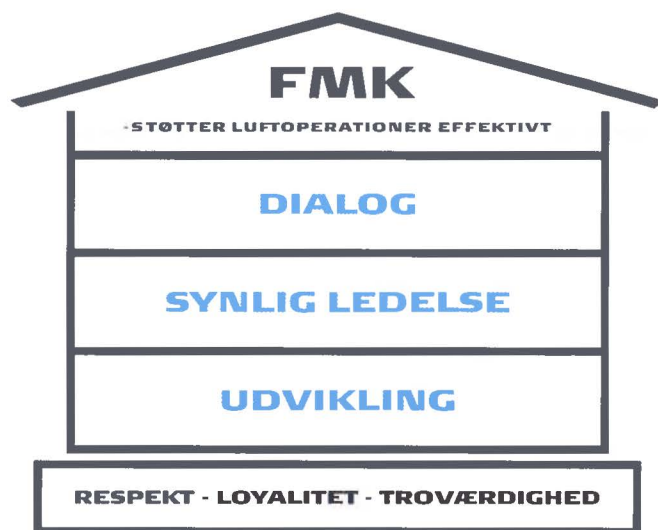
- Værdigrundlaget har været på agendaen mange steder i organisationen. Den praktiske implementering af værdigrundlaget rykker sig hurtigt nogen steder og langsommere i andre hjørner af FMK. Sådan vil det altid være. Men jeg fornemmer, at værdigrundlaget bruges for eksempel til at løse konflikter med, siger chef for Flyvematerielkommandens Planlægningsafdeling, oberstløjtnant Klavs Mundt, som karakteriserer introduktionen af FMK's værdigrundlag som en enestående mulighed for udvikling.

- Værdigrundlaget og den chefuddannelse, som alle chefer i organisationen har gennemgået, bringer FMK på fuld omgangshøjde med virksomheder, som vi gerne vil sammenligne os med.

Det ruster os til fremtiden og til FMT. Det er vigtigt, at projektet fremtidssikrer os. Ikke mindst i disse dage, hvor vi ser planerne for afviklingen af FMK, siger Klavs Mundt.

TIDEN ER MODEN TIL VÆRDIBASERET LEDELSE

FMK's værdigrundlag groede frem nedefra og er et resultat af indgående drøftelser i alle afdelinger og sektioner i FMK. I løbet af sommeren 2003 blev et oplæg på ti værdier diskuteret i hver en krog af FMK. Det blev drøftet, hvordan værdierne skulle prioriteres og fortolkes, samt hvilke krav værdigrundlaget stillede til henholdsvis chefer og medarbejdere. Det var første gang, at FMK



Respekt, loyalitet og troværdighed udgør fundamentet for det daglige arbejde i FMK, der gennem udvikling, synlig ledelse og dialog skal løfte FMK's mission - at støtte luftoperationer effektivt.

VÆRDIERNE VOKSEDE OP NEDEFRÅ

Mens udarbejdelsen af FMK's vision og mission skete ovenfra, blev FMK's værdigrundlag til gennem en proces nedefra. Sidst i maj 2003 blev diskussionen af værdigrundlaget skudt i gang på et ledelsesmøde med deltagelse af sektionschefer og medarbejderrepræsentanter for de lokale samarbejdsudvalg samt Fællessamarbejdsudvalget. På mødet blev et oplæg på i alt ti værdier lanceret. Siden gik hver sektion og afdeling i FMK i gang med at diskutere, hvilke værdierne de synes var vigtige i forhold til netop deres virkelighed. Det resulterede i færdige oplæg, der blev afleveret i september 2003. Siden blev de mange oplæg skrevet sammen i Projektgruppen for Ledelsesudvikling.

engagerede medarbejderne i en decideret værdidebat, der omfattede alle ansatte i hele organisationen. Men for mange medarbejdere i FMK var værdierne på ingen måde sort tale.

- De fleste steder i FMK var værdier en integreret del af hverdagen - også før, vi satte dem til debat. Men efter at vi har diskuteret, hvilke værdier vi værdsætter, og hvad vi forstår ved dem og efter, at vi har udarbejdet et decideret værdigrundlag, så er værdierne blevet mere synlige også som ledelsesværktøj, fastslår Klavs Mundt, som vurderer, at tiden i høj grad er moden til at anvende værdigrundlaget i ledelsesøjemed.

- Mange medarbejdere forventer, at værdier er en integreret del af den måde, vi leder på. Det hænger i høj grad sammen med den måde, hvorpå det omkringliggende samfund ser ud. Vi har bevæget os fra et industrisamfund over et informationssamfund til i dag at befinde os i et netværkssamfund. Regler og forordninger var ledelsesværktøjet i industrisamfundet. Mål- og rammestyring kom i fokus som ledelsesredskaber i informationssamfundet. I dagens netværkssamfund er fokus igen skiftet. Vi må forholde os til værdier, siger Klavs Mundt.

- Netværkssamfundet har flere karakteristika. Det er komplekst. Forandringer sker med rivende hast. Og i netværkssamfundet er individet i centrum som aldrig før. Alle har adgang til enorme mængder information i realtid. Og de kan dele den med

FMK'S VÆRDIGRUNDLAG

De tre værdier respekt, loyalitet og troværdighed har siden 5. december sidste år udgjort fundamentet for FMK's daglige arbejde. Gennem de tre værdier udvikling, dialog og synlig ledelse skal medarbejderne løfte organisationens mission - at støtte luftoperationer effektivt.



Foto: Jørgen Erik Rasmussen, FMK

"Værdigrundlaget og den chefuddannelse, som alle chefer i organisationen har gennemgået, bringer FMK på fuld omgangshøjde med virksomheder, som vi gerne vil sammenligne os med. Det ruster os til fremtiden og til FMT," siger chef for Flyvematerielkommandoens Planlægningsafdeling, oberstløjtnant Klavs Mundt.

stort set alle. Vi kan ydermere ikke skjule os. Slet ikke som en offentlig virksomhed. Vi skal gøre det rigtige rigtigt og helst første gang. Derfor skal ledelsen sætte rammerne i form af en vision og mission, så alle ved, hvorfor vi er her, og hvor vi vil bevæge os hen. Medarbejderen kan og skal i langt højere grad end tidligere lede sig selv i forhold til et fælles værdigrundlag, som han eller hun selv har været med til at udarbejde, siger Klavs Mundt.

FORANKRINGEN AF VÆRDIGRUNDLAGET SKAL MÅLES

Lige siden værdidebatten blev søsat i foråret 2003, har det været planen at måle forankringen af værdigrundlaget i Centralledelsen. Det sker ved, at alle medarbejdere i Centralledelsen i løbet af december 2004 i et spørgeskema får mulighed for at vurdere efterlevelsen af værdigrundlaget på alle niveauer af organisationen. I overensstemmelse med værdiernes ånd skal medarbejdere ikke kun besvare, hvor godt deres chef efterlever værdigrundlaget, men også svare på i hvor høj grad kolleger og de selv lever op til FMK's seks værdier.

- Værdigrundlaget skal være forankret i det daglige arbejde. Det er fint med plakater og foldere, der beskriver værdierne, men det er i dagligdagen, at værdigrundlaget skal komme til udtryk. Klimamålingen skal vise i hvilken grad, at vi gør brug af alt det, som vi har lært i det seneste år, siger Klavs Mundt. □

FRA TOPLEDELSE TIL SELVLEDELSE

AF CAMILLA ROSENGAARD

MINDRE SAGSBEHANDLING OG MERE COACHING AF MEDARBEJDERNE. DET ER OPSKRIFTEN PÅ DEN NYE LEDELSESSTIL I FMK CENTRALLEDELSE. SEKTIONSCHEF GILLIAN WINSLEY HAR DERFOR UDDELEGERET MERE ANSVAR TIL SINE MEDARBEJDERE.

Loyalitet er en af de FMK-værdier, som for alvor er blevet synlig i Indkøbskontor Fly i FMK's Logistik Division. Det hænger sammen med, at medarbejderne har fået mere ansvar og i højere grad end tidligere får mulighed for selv at træffe beslutninger på deres egne sagsområder. Sektionschef Gillian Winsley, der for bare et halvt år siden gerne ville føre ordet, når afgørelserne skulle træffes, har uddelegeret en del af beslutningskompetencen til sine medarbejdere.

når de er til møde. Når vi er ude, så står vi sammen. Hvis der så er behov for at kritisere en beslutning, så må man gøre det hjemme i sektionen. Det har været vigtigt at slå fast, siger Gillian Winsley.

CHEFUDDANNELSE EN ØJENÅBNER

I forbindelse med udarbejdelsen af FMK vision, mission og værdigrundlag samt reorganisering af FMK Centralledelse blev det besluttet, at alle chefer i FMK skulle igennem en chefuddannelse, der forløb fra januar til juni i år. Det er første gang, at FMK har afholdt et samlet uddannelsesprogram for sine ledende medarbejdere. Gillian Winsley karakteriserer chefuddannelsen som et vendepunkt.



Foto: Ole Steen Brants

Alle chefer i FMK var på chefuddannelse i forbindelse med udarbejdelse af FMK's vision, mission og værdigrundlag.

"Det er vigtigt at tage cheffrollen på sig og kalde sig det, som man er. Hvis man gør det, er det nemmere at instruere medarbejderne i, hvordan de løser vanskelige opgaver," siger sektionschef i Indkøbskontor Fly, Gillian Winsley.

- I dag går medarbejderne for eksempel alene til en del møder, hvor der skal træffes beslutninger. Jeg siger til dem, at de har min fulde opbakning, og at jeg tror på, at de træffer de rigtige beslutninger. Og det har faktisk vist sig at være tilfældet. Det ville jeg ikke have haft det nemt ved for et halvt år siden, hvor jeg tog teten i forhold til alle beslutninger store som små, siger Gillian Winsley.

At uddelegere ansvar som chef og at være parat til at tage det som medarbejder kræver loyalitet fra begge sider.

- Vi diskuterer sædvanligvis beslutningerne igennem inden, at de tager af sted til møde. De får min opbakning, og så forventer jeg også, at de bakker loyalt op om sektionen og om hinanden,

- Jeg havde fungeret som officiel chef for sektionen siden august 2003, og det var helt kanon, at få nogle ledelsesværktøjer efter, at jeg selv havde høstet nogle erfaringer med chefjobbet, forklarer Gillian Winsley, som ikke mindst har fået øjnene op for, at respekten for forskelligheder er helt nødvendig, når man sidder i chefstolen.

- På chefuddannelsen blev vi præsenteret for de typer indikatorer, som karakteriserer forskellige mennesker. På den måde fik vi som chefer indsigt i at forstå andre menneskers adfærd og reaktionsmønstre. Jeg er selv meget talende, udadvendt og hurtig til at træffe beslutninger. Det gik op for mig, at ved at blive bedre til at holde pauser og ikke opfatte tavshed som pinlig kunne jeg

komme mine medarbejdere i møde, siger Gillian Winsley, som dog grinende konstaterer, at det med tavsheden ikke falder hende så nemt.

DEN INSTRUERENDE CHEF

Som et led i uddannelsen blev kursisterne trænet i at coache og vejlede andre. Coaching er forudsætningen for, at medarbejderne kan få mere ansvar, og det er et af de redskaber, som Gillian Winsley har taget med sig hjem fra chefuddannelsen. Det har bevirket, at hun har opgivet at være "sagsbehandlerchef" og i stedet er blevet mere "chef chef".



Foto: Jeppe Erik Rasmussen, FMK

- Det er vigtigt at tage cheffollen på sig og kalde sig det, som man er. Hvis man gør det, er det nemmere at instruere medarbejderne i, hvordan de løser vanskelige opgaver, hjælpe dem på vej og komme med gode ideer, men selv lade dem finde resultatet. Tidligere ville jeg nok selv have taget opgaven og løst den, siger Gillian Winsley, som vurderer, at der er blevet flere udfordrende opgaver for hendes sektion efter reorganiseringen er blevet gennemført.

- Teknisk Division har ændret sig meget. Vi har fået et bedre samarbejde. De overordnede projektplaner betyder, at vi kommer ind på et meget tidligere tidspunkt, når kontrakter skal indgås. Det giver os flere muligheder, når vi skal løse en opgave, konstaterer Gillian Winsley. □

FORANDRINGSAGENT PÅ HOH CHI MINH-STIEN

AF CAMILLA ROSENGAARD



Foto: Jeppe Erik Rasmussen, FMK

REORGANISERINGEN AF FMK CENTRALLEDELSE BLEV PLANLAGT OVENFRA, MEN FORANDRINGEN BLEV I HØJ GRAD DREVET FREM NEDEFRA AF SÅVEL OFFICIELLE SOM UOFFICIELLE FORANDRINGSAGENTER.

CIVILINGENIØR EIGIL TAMS VAR EN AF DE UOFFICIELLE FORANDRINGSAGENTER.

Civilingeniør Eigil Tams står i dag i spidsen for en nyskabelse i FMK-regi nemlig Teknisk Divisions Projektstøttesektion (TDP) også kaldet projektkontoret. Den fire mand store enhed under Staben syner muligvis ikke af meget, men projektkontoret er på mange måder udtryk for den organisationsudvikling, som FMK Centralledelse har gennemført.

Projekter er omdrejningspunktet for en stor del af det arbejde, som udføres i virksomheder, der som FMK Centralledelse er organiseret efter en matrix-model. Derfor er projektkontoret sat i verden for bl.a. at støtte projektlederne i arbejdet med overordnede projektplaner.

Eigil Tams har i flere år haft med udarbejdelse af projektplaner at gøre i Signalteknisk Afdeling, hvor han bl.a. var med til at skrive den første vejledning for overordnet projektstyring. Da han hørte toner om, at der var en større organisationsændring i vente, var han vaks ved havelågen og trak på de uformelle netværk, som han havde opbygget igennem sine 35 år i FMK.

- Jeg vidste, at der var et stort behov for at få styrket kompetencerne inden for projektstyring. Derfor samlede jeg en gruppe erfarne projektledere i FMK, og bad dem om gode ideer til, hvordan vi kunne forbedre rammerne omkring projektstyring, og hvilke opgaver et projektkontor kunne løse, siger Eigil Tams, der af samme årsag var velforberedt, da ledelsen besluttede at etablere projektkontoret som en selvstændig enhed.

Projektkontorets chef vurderer, at de mange uformelle netværk i organisationen, det der undertiden kaldes FMK's Hoh Chi Minhstier, har været en af årsagerne til, at organisationsændringen er lykkedes i praksis.

fortsættes på side 20

Fortsat fra side 19 ...

- Jeg henvender mig og sparrer helt intuitivt med de personer, som jeg ved har interesse for forandring. Derfor vil jeg også mene, at der både har været officielle og uofficielle forandringsagenter i FMK. De officielle forandringsagenter har været udnævnt af ledelsen, mens de uofficielle har været med til at drive forandring frem af ren og skær interesse, siger Eigil Tams, som på beskeden vis forklarer sin egen lyst til at puste til forandringsprocessen:

- Efter 35 år i FMK føler jeg nok lidt for foretagendet og vil gerne være med til at påvirke det og trække i en ny retning.

OPSPARET BEHOV FOR FORANDRING

Igennem de mere end tre årtier Eigil Tams har arbejdet i Flyvevåbnet har der ikke været radikale ændringer af FMK Centralledelse, og han peger på flere årsager til, at organisationsændringen finder sted nu.

- Vi havde nok et opsparet behov for forandring. Mens samfundet omkring os har ændret sig, har vi kun foretaget mindre justeringer. Desuden har FMT allerede i lang tid spøgt i baggrunden, og som organisation havde vi behov for at forberede os på en sammenlægning. Der er også en trend i tiden om, at virksomheder som vores skal være mere projektorienterede, og det kræver en ny organisation, siger Eigil Tams, der desuden mener, at Flyvevåbnets udvikling fra at være et garnisonsflyvevåben til at være et "Expeditionary Air Force" også har stillet krav om, at FMK forandrede sig.

INFORMATION AFGØRENDE FOR FORANDRING

Som aktiv deltager i Centralledelsens organisationsændring er Eigil Tams ikke i tvivl om, at grundig og løbende information om forandringsprojektet kombineret med en forståelse for, hvorfor organisationsændringen er nødvendig, er afgørende for, at forandringen lykkes.

- En vellykket forandringsproces er grundet i en forståelse og accept hos medarbejdere på alle niveauer. Derfor er det vigtigt at bruge tid på diskussionerne om årsagerne til, at ændringer er nødvendige. En organisationsændring, som udelukkende er topstyret, vil i mine øjne ikke være velfungerende, siger Eigil Tams, der vurderer, at netop kombinationen af topstyring og påvirkning "fra gulvet" for eksempel via forandringsagenterne har fungeret efter hensigten. □



MATRIX ERSTATTER REGELRETTE KOMMANDOVEJE

AF CAMILLA ROSENGAARD

FLYVEMATERIELKOMMANDOENS CENTRALLEDELSE ER BLEVET ORGANISERET EFTER EN FORRETNINGSOMRÅDESTRUKTUR, SOM BYGGER PÅ EN MATRIXLIGNENDE ORGANISATIONSMODEL.

Siden den 1. august i år har hver enkelt medarbejder i Budget- og driftssektionen i FMK's Økonomiafdeling fået ansvar for at holde tæt kontakt med "kunderne" i Teknisk Division. Det forventes, at konsulenterne i Økonomiafdelingen er opsøgende i forhold til kunderne og selv kommer med forslag til, hvordan arbejdsgange kan gøres mere effektive og nye styringsværktøjer kan tages i brug til gavn for hele Flyvevåbnet. Medarbejderne i Økonomiafdelingen skal med andre ord konstant have FMK's mission om at støtte luftoperationer effektivt for øje. Økonomiafdelingens medarbejdere er ét eksempel på, hvordan arbejdet tilrettelægges, og hvilken rolle medarbejderne har i en matrixorganisation.

- Økonomimedarbejderne har Økonomiafdelingen som basisorganisation. Det er her, de opbygger og vedligeholder deres kompetencer, som skal sættes i brug i andre dele af organisationen. En matrixorganisation er netop defineret ved, at medarbejderne opbygger kompetencer ét sted og bruger dem flere steder. Formålet med en matrixorganisation er, at den enkelte medarbejders særlige kompetencer kan hjælpe kolleger overalt i organisationen, siger FMK's HR-konsulent Ole Steen Brams, der har hjulpet FMK Centralledelse gennem reorganiseringen.



Foto: Flyvevåbnets Fællesmedie, Nord

Ole Steen Brams påpeger, at Centralledelsen er organiseret efter en såkaldt svag matrixmodel, fordi medarbejderne i de enkelte forretningsområder i Teknisk Division primært støtter deres eget forretningsområde. I en stærk matrix-model vil alle medarbejdere i princippet indgå i flere organisatoriske grupperinger, der som FMK's økonomimedarbejdere deler viden på kryds og tværs af organisationen.

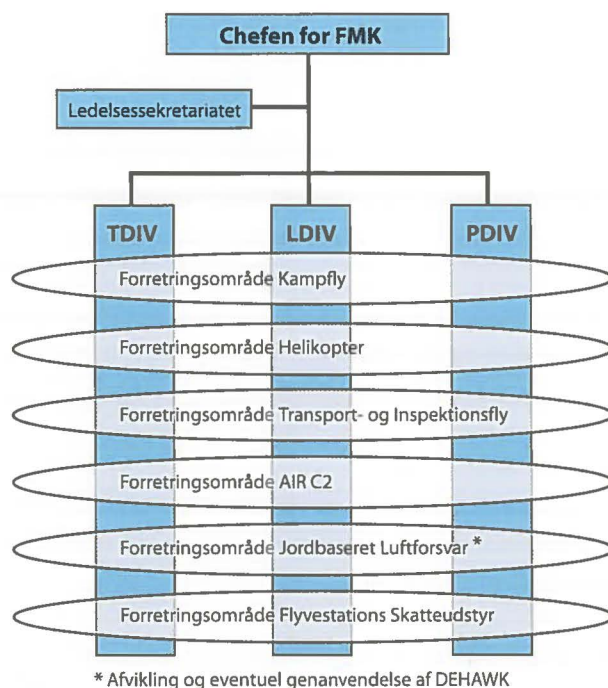
EN MATRIX MED VÆRDIER

Centralledelsens matrix-organisation blev en realitet den 1. august 2004. Forud for det tidspunkt gik et stort arbejde med at definere en vision og mission samt et værdigrundlag for FMK. En matrix-model fungerer nemlig bedst med værdibaserede retningslinier.

- Ved at introducere matrixmodellen går forbindelserne ikke kun op og ned i hierarkiet, men lige så meget på kryds og tværs af organisationen. Det betyder også, at medarbejdernes ansvar forandres. I stedet for at have ansvaret for de opgaver som de tidligere modtog fra deres chef, er de nu også ansvarlige for at løse de opgaver, de modtager direkte fra deres kunder. Denne udvidelse af den enkelte medarbejders ansvar fungerer bedst, hvis alle medarbejdere forstår virksomhedens overordnede opgaver og mål, samt deres egen rolle i forhold til helheden, siger Ole Steen Brams.

PLANLÆGNING SKAL AFLØSE BRANDSLUKNING

I den nye struktur har FMK afsat flere ressourcer til den strategiske planlægning for at styrke det strategiske overblik over opgaver og ressourcer.



FMK Centralledelse er blevet organiseret i en forretningsområde-struktur, der er organiseret i forhold til Flyvevåbnets materielsystemer.

- Den nye organisation kræver større opmærksomhed med hensyn til allokering af ressourcer. Ved at løfte kvaliteten af FMK handlings- og seks års programmer målretter FMK sit ressourceforbrug i forhold til de opgaver, som Forsvaret og Flyvevåbnet prioriterer. På denne måde får medarbejderne et langt bedre og mere realistisk overblik over, hvilke ressourcer han råder over hvornår. Den øgede klarhed over opgavernes placering og intensitet giver medarbejdere et væsentligt mere solidt fundament for deres kursus- og ferieplanlægning, forklarer Ole Steen Brams.

UDFORDRINGER FOR MEDARBEJDEREN

I en matrix-organisation er den store udfordring for den enkelte medarbejder at håndtere flere forskellige relationer. Som medarbejder skal man i langt højere grad være opsøgende og tænke på, hvilke behov ens kunder har. Uanset om de er interne eller eksterne.

- Koordination og samarbejde er nøglebegreber i en matrix-organisation. Den enkelte medarbejder skal stille sine kompetencer til rådighed for flere forskellige grupperinger i organisationen, og det kræver gode kommunikations- og samarbejdsevner. Til gengæld får medarbejderne adgang til flere gode kolleger og dermed mere direkte adgang til opgaverne. Ved at være tættere på sine kunder får medarbejderne også et bedre overblik over opgaverne og dermed langt mere frihed til at planlægge sit eget arbejdsliv så længe, at det sker i forhold til helheden, siger Ole Steen Brams. □

FLYVEVÅBNET FÅR DEN FJERDE HERCULES UNDER VINGEN

AF CAMILLA ROSENGAARD

FLYVEMATERIELKOMMANDOEN HAR UNDER HÅRDT TIDSPRES SKREVET KONTRAKT MED AMERIKANSKE LOCKHEED MARTIN OM KØB AF DET FJERDE HERCULES TRANSPORTFLY.

Natten til den 7. oktober dansk tid kunne Flyvevåbnet glæde sig over, at det fjerde Hercules transportfly af typen C130J-30 på papiret er blevet indlemmet i flåden.

I den operative del af Flyvevåbnet forventer chef for Eskadrille 721 major Henrik Kanstrup (LAN) at opnå større driftssikkerhed i kraft af det fjerde Hercules-fly.



"Vi opnår større forsyningssikkerhed og en langt mere fleksibel flåde ved at erhverve det fjerde transportfly. Begge dele er centrale, når vi skal gennemføre operationer, der i stigende grad bliver internationale," siger chef for FMK, generalmajor Klaus L. Axelsen.

- Den operative kapacitet er klart forøget. Det betyder, at vi får en større driftssikkerhed til glæde for vores kunder i og uden for Forsvaret. C130J er et sikkert fly at anvende i områder, hvor der er en trussel. Dermed får kunderne også løst deres opgaver under bedre sikkerhedsforhold, siger Henrik Kanstrup.

Glæden over et godt stykke kontrakt- og indkøbsarbejde var heller ikke til at tage fejl af hos chef for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Klaus L. Axelsen, som ikke var sen til at fremhæve betydningen af det fjerde fly.

- Vi opnår større forsyningssikkerhed og en langt mere fleksibel flåde ved at erhverve det fjerde transportfly. Desuden har vi grundstrukturen på besætnings- og værkstedsområdet i forvejen. Selvom den skal justeres en smule, når vi får det fjerde fly, siger Klaus L. Axelsen.

TIMEGLASSETS SAND VED AT RINDE UD

Forhandlingerne med Lockheed Martin i Marietta, USA, blev gennemført af projektleder i Forretningsområde Transport og Inspektionsfly (TT) ingeniør Ida Ferlov og chef for Flyvematerielkommandoens Handelsafdeling Bjarke Heiberg-Lürgensen, som desuden var bistået af Kontraktsektionens Kirsten Skipper og TT's medarbejder kaptajn Torben Pilemand. Timeglassets sand var tæt ved at løbe ud for danskerne, fordi de skulle udnytte den option, der var på det fjerde fly. Hvis ikke optionen blev udnyttet, ville flyet blive dyrere. Flyvevåbnet fik option på køb af et fjerde fly, da de tre første transportfly af typen C130J-30 blev indkøbt.

- Optionen udløb ved udgangen af maj i år, men da ingen vidste, hvordan forligsforhandlingerne ville ende, blev optionen for-

længet til 31. juli i år. Kontrakten skulle forhandles på plads senest 60 dage efter 31. juli, forklarer chef for FMK's Forretningsområde Transport- og Inspektionsfly, Klavs Andersen.

- På grund af knaster i forhandlingsforløbet endte det med, at den endelige kontrakt for indkøb af det fjerde fly først kom på plads seks dage efter fristens udløb, siger Klavs Andersen, der dog understreger, at overskridelsen af fristen skete i enighed med Lockheed Martin. □

Læserundersøgelse i februar -

HVAD SYNES DU OM BLADET FLYVEVÅBNET

- til Flyvevåbnets medarbejdere

Da bladet nu har rundet sin ét-års fødselsdag, og idet redaktionsudvalget ønsker, at gøre bladet så vedkommende og læseværdigt for medarbejderne som muligt, finder vi det hensigtsmæssigt at høre læsernes mening.

Al begyndelse er svær, og udvalget har naturligvis overvejet, om det gør det rigtige. Har vi ramt dét, der interesserer medarbejderne. Er bladet læsevenligt, mangler der stofområder eller hvad det nu kan være.

Derfor iværksættes en læserundersøgelse i bladet, der udgaves til februar 2005. Formen af undersøgelsen er endnu ikke fastlagt i detaljer, men brug af intranet og spørgeskema i bladet er i tankerne.

AT BLIVE UDSENDT STILLER KRAV

AF ARNE BACH NIELSEN

Fra sin polstrede kontorstol herhjemme med kaffekruset inden for komfortabel rækkevidde og til fysisk arbejde i 40 graders varme iført ABC-dragt er selvsagt en forskel af den anden verden. Men ikke desto mindre kan det være to af arbejdsmiljøerne for den samme medarbejder.

Det er indlysende, at helbredet og soldaterhåndværket skal være i orden, når soldaten sendes ud i en international mission. Derfor fokuseres der i højere grad på personellets fysiske tilstand og den generelle militære efteruddannelse (GME) i forhold til tidligere.



Foto: Arne Bach Nielsen

I dagens Expeditionary Air Force er det særdeles relevant, at de gamle soldatermæssige "dyder" bliver opfyldt. Der bliver lige-frem tale om en form for checkliste for den enkelte medarbejder. På listen skal de enkelte punkter, eksempelvis færdigheder inden for skydning, ABC-tjeneste og førstehjælp, være vinget af, for at vedkommende kan pakke rygsækken og tage ud i en international mission. De fysiske krav skal være indfriet af den enkelte, ligesom lægechecket skal vise, at medarbejderen er egnet til at blive sendt uden for landets grænser til en mission.

GME-KRAV - NU MED KONSEKvens

Når der opsættes krav, skal der også være konsekvens, hvis den enkeltes præstation ligger under de fastsatte krav. Hvis eksempelvis hullernes placering på skydeskiven er for dårlige under en kontrolskydning, er det muligt for soldaten at træne under kyn-dig vejledning og herefter gå op til en ny kontrolskydning.

På samme måde skal for eksempel ABC-masken være på plads inden for ni sekunder, og når der tales om sanitetstjenesten, skal soldaten honorere et niveau svarende til bronzemærke. I tilfælde af ikke bestået,

skal vedkommende ved selvstudie forbedre sin kunnen og gå op til en ny prøve. Tingene skal være i orden inden den missionsori-enteret uddannelse, så der udelukkende kan koncentreres om lokale forhold, kultur og klima i et missionsområde.

Hidtil har basis-GME'en røvet meget tid under de missionsori-enteret uddannelser, som det var tilfældet under Manas-forbe-redelserne. Fremover skal det være en selvfølge, at disse ting er i orden, når personalet møder op til disse uddannelser.

Det er tanken, at personalet i fremtiden skal igennem to gange én uges GME om året, fordelt på forår og efterår. For per-sonel, der gennem øvelser og anden tjeneste udfører GME-disci-pliner, kan disse to ugers GME reduceres eller falde helt væk.

HJÆLP TIL TRÆNING

Også de fysiske krav skal være honoreret, inden de fremmede strøg kan indtages. Gennem enten 3000 meter løb, 20 km cyk-ling eller 8 km gang gennemføres træningstilstandsprøven. Her-



Foto: Mikkel Ingebjerg, Flyvevåbnets fototjeneste

udover kan den enkelte myndighed gennemføre ergometertest, der måler personens muskelarbejde, eller vedkommende kan gennemføre orienteringsløb til bronze efter terrænsportsmær-ket. Udfra personernes alder er der forskel på kravene. Også en muskelprøve for for- og rygside skal gennemføres for alle.

Brand- og redningspersonel er omfattet af skærpede krav til fysikken, de såkaldte funktionsrelaterede krav. Tilsvarende krav for militærpoliti, bevogtningsassistenter og hundeførere er un-der udarbejdelse.

I tilfælde af manglende beståen bliver der for den enkelte planlagt et træningsforløb, som skal følges, indtil medarbejderen kan klare kravene.

En fin fysisk form giver som bekendt velvære i det daglige og kædet sammen med gode grundlæggende militære færdigheder er det alt andet lige med til at give soldaten større sikkerhed i et missionsområde. □

LIVE WEAPONS DELIVERY 2004 -

BOMBEKAST SPARER MENNESKELIV

AF ARNE BACH NIELSEN

Den sorte prik i horisonten skruer igen publikums forventninger i vejret. Prikken bliver tættere på til et F-16 fly, der med høj hastighed smider sine seks MK82-bomber.

Fra publikumsrampen iagttages de lydløse lysglimt ude fra de fjerntliggende gamle køretøjer på skydeområdet. Det giver et glib i flere af tilskuerne, da luften sekunder efter flænges af bombebragene i takt med, jorden skælver under fødderne, og lufttrykket fra nedslagene får buksebenene til at flagre.

Atter var der gang i Live Weapon Delivery på Kallemærsk Hede ved Oksbøl i dagene 20. til 24. september. Øvelsen træned piloterne i at bruge bombevåbnet under realistiske forhold og så præcist som muligt.

- Det er ikke bare piloterne, der trænes. Under øvelsen bliver selve våbensystemet og ammunitionen funktionsafprøvet. Vi flyver ikke taktisk ind til målet; vi flyver "blot" ind og smider bomberne. Men alligevel er det meget realistisk, og det har da



1. Sikkerheden er i højsædet, når der flyves og kastes bomber på Kallemærsk Hede. Flyet er indsat ved billedmanipulation



2. Flyverkonstabel Jan Kaas Mortensen fra den Centrale Ammunitionstjeneste på Flyvestation Aalborg i færd med at montere en armeringswire til en anordning, der gør, at piloten kan vælge om bomben skal detonere eller ej, når den kastes.

3. Her afleveres de ikke styrbare MK-82-bomber. Resultatet af foregående bombekast taler for sig selv. (Manipuleret billede).

også en psykologisk virkning på mig, at det er skarp ammunition vi flyver rundt med og kaster, siger premierløjtnant Lars Hoffmann fra Eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg.

BOMBER OG SIKKERHED FORENELIGE STØRRELSER

Sikkerheden er altafgørende for, at det er muligt at kaste skarpe bomber i et land af Danmarks størrelse. Ruten fra flyvestationen til kasteområdet foregår altid over tyndt befolkede områder eller vand. Lars Hoffmann forklarer, at det er usandsynligt, at en bombe tabes i luften. Men skulle det ske, vil den ikke være armeret, men kan naturligvis i kraft af sin vægt gøre skade på landjorden.

Inden flyet ankommer til kasteområdet, kalder piloten op til Range Safety Officer (RSO), der er områdets sikkerhedsofficer. Piloten oplyser om, hvilke og hvor mange våben han har med. Ansvarer for, at vejrværdierne er i orden, og der i øvrigt er klar

styrede. Red.). Der skal tages højde for indtrængningsvinklen på målet, sikkerhedshøjde for ikke selv at blive ramt af fragmenter fra eksplosionerne, og højde og hastighed skal være i orden, forklarer Lars Hoffmann, mens han viser en tabel over angrebsparametre.

- Det er enklere med brugen af laserstyrede bomber, fortsætter han.

F-16 flyet kan påmonteres en såkaldt LANTIRN-kapsel, der sender en laserstråle ned på målet. Den laser-styrede GBU-12-bombe bruger så laserstrålen til at finde sit mål, og det sker med en træfsikkerhed inden for få meter.

MAND PÅ JORDEN TRODS HØJTEKNOLOGI

Når piloten går på vingerne mod en opgave, er oplysningerne om målet så opdaterede, som det nu er muligt. Alligevel kan mål være så uspecificerede, fortsættes på side 26



bane for flyet til at komme ind og smide sin våbenlast, ligger hos RSO, der instruerer piloten via radio. Når piloten hører RSO'ens "You are cleared hot" i sin hjelm, går han ind og laver sit angreb. Piloten kan uanset vejret ramme præcist med sin dødbringende last ved hjælp af flyets navigationssystem. Men af hensyn til sikkerheden skal vejret under øvelsen tillade, at piloten kan se sit mål. Derfor er der missioner, der er blevet aflyst, ligesom fly har vendt hjem igen med bomberne under vingerne. Der løbes ingen risici.

- Det er lidt af et kompliceret regnestykke, når vi skal bombe med de dumme jernbomber (bomber der blot falder og ikke er



at det kan være nødvendigt at have en mand på stedet til at udtage et eller flere mål. Det er Forward Air Controller's (FAC) opgave at udpege netop dét skovhjørne, hvor fjenden er gået i stil-ling eller netop dén bygning, hvor fjenden opbevarer sit sprængstof, for at bruge et par eksempler. Altså situationer, hvor piloten umuligt kan kende alle detaljer, når han tager af sted på opgaven. Her træder FAC'en i stedet for LANTIRN og lyser med laser på selve målet, mens han over radioen guider flyet til hvor, bomben skal kastes.

FAC'en, der ligger fysisk tæt på målet, er af gode grunde nødt til at kende våbenvirkningen af det, der kastes. Han kan på den baggrund beslutte sig for en bestemt angrebsretning.

- En tragisk hændelse under Kosovo-konflikten kunne have været undgået, hvis en FAC havde været til stede, da de allierede skulle fjerne en bro. Piloten udløste sin bombe mod broen, som han skulle. Hvad han ikke kunne vide, var at i det samme var et civilt tog i færd med at krydse broen. Mange civile omkom. En FAC eller to på stedet ville kunne høre og se toget og dermed sandsynligvis forhindret katastrofen, fortæller Lars Hoffmann.

ØVELSEN MED TIL AT SKÅNE CIVILE

De store ildkamps tid er ikke, hvad de har været. Krigen, som den for tiden udkæmpes i Afghanistan, bygger på specialstyrker. Det vil sige, at disse styrker i stort omfang opsøger og lokaliserer fjendegrupper, hvorefter de rekvirerer flystøtte. Da kampflyene

takket være tankflyene i forvejen befinder sig i luftrummet over Afghanistan, kan de i løbet af meget kort tid være fremme og uskadeliggøre fjenden. På grund af at specialstyrkerne og FAC befinder sig i synsafstand fra fjenden, kan de udpege målene helt nøjagtigt, så det undgås, at civile og egne styrker bombes.

Naturligvis er det opsigtsvækkende, når bomberne brager i Vestjylland hvert år, og hvor hundredvis af civile tilskuere søger mod den store publikumsplatform. Men baggrunden for 'showet' er, at piloterne får den træning, der er nødvendig, for netop at kunne ramme fjenden og for netop at undgå civile og egne tab. □



LANTIRN står for Low Altitude Navigation and Targeting Infra Red for Night. Systemet kan monteres på danske F-16 fly, hvor de anvendes til at styre GBU-12-bomberne mod deres mål.

GBU er forkortelsen for Guided Bomb Unit. Disse bomber retter ved hjælp af styrefinner sig mod målet, guidet af en laserstråle afsendt fra enten flyets egen LANTIRN eller fra Forward Air Controller'en. Disse bombers anvendelighed begrænses af skydække.

NATO AIR MEET 2004 -

LÆRERIGE LUFTKAMPE OVER TYRKIET

AF ARNE BACH NIELSEN



Foto: Arne Bach Nielsen

F-16 FLYENE FORLADER DERES STANDPLADS VED FLIGHTLINEN MED KURS MOD STARTBANEN. MOTORERNES INFERNALSKE LARM FÅR EN TIL AT SENDE EN VENLIG TANKE TIL HØREVÆRNETS OPFINDER. GENNEM VARMEDISEN FLIMRER DEN HEFTIGE AKTIVITET AF FLY PÅ KRYDS OG TVÆRS, OG FLYVELEDERNE I TÅRNET HAR VIRKELIG FÅET DERES SAG FOR. CIRKA 1500 SOLDATER FRA 16 NATO-LANDE SKAL FÅ HELE DET KOMPLEKSE SCENARIO TIL AT GÅ OP I EN HØJERE ENHED.

Klarmelderne holder et sidste øje med flyene, inden de taxier ud til start. Skulle piloten finde fejl i sidste øjeblik, vil han blinke med landingslyset for at få klarmelderens opmærksomhed.

REALISTISK SETUP

På Konya-basen i Tyrkiet blev Nato Air Meet 2004, eller i folkesmunde NAM 2004, afholdt i september. Syv danske F-16 fly har taget turen til den anatolske højslette, hvor de blander sig med cirka 80 andre Nato-fly. Øvelsen sætter fokus på piloternes taktiske træning og ikke mindst samarbejdet mellem piloterne fra de mange forskellige nationer.

- Øvelsen er meget realistisk. Vi får afprøvet procedurerne, som vi kan komme ud for i en virkelig kampsituation. Det er vigtigt at kunne koordinere og samarbejde med andre Nato-fly i et måske fjernt land, siger F-16 piloten SAL.

BÅDE VEN OG FJENDE

Under missionerne bliver landene inddelt i to hold, som henholdsvis skal angribe og forsvare et område, der er udpeget som operationsfelt. Holdene kaldes henholdsvis Red Air og Blue Air, hvor Red Air indtager fjenderollen. På dagens mission er Danmark på Red Air holdet, sammen med blandt andet Portugal, Ungarn, Rumænien og Grækenland. Holdet råder over 20 fly, der er en blanding af F-16, MIG-21, MIG-29. Red Air skal forsvare et område, som Blue Air angriber. Alle nationerne spiller skiftevis ven og fjende.

Specielt til dagens øvelse defineres flyenes våbensystemer, som om de var MIG-fly. Helt konkret betyder det, at der er systemer i F-16 jagerne, som de ikke må benytte under øvelsen. Red Air råder over et af Nato's AWACS-fly, der er en flyvende radar-

station, en lufttanker og to Jammer-fly, der forstyrrer flyenes radiokommunikation.

Både Red Air og Blue Air bruger en dag til at planlægge den taktik, der skal bruges dagen efter, når missionerne går på vingerne. For danskernes vedkommende gælder det om prøve at forudse hvor og hvordan Blue Air angriber.

MINUTIØS ANALYSE GIVER GOD VIDEN

Efter knapt to timers koncentreret luftkamp vender de fem danske piloter tilbage til Konya-basen. Men det er langt fra ensbetydende med fyraften. Der er lige en debriefing, der skal gennemarbejdes. Piloterne gennemser flyenes video og danner sig et foreløbigt indtryk af, hvordan deres præstationer har været.

Men det store forkromede overblik over, hvordan missionen er forløbet, får de første et par timer senere. Alle piloterne fra Red og Blue Air samles i den store biograf, hvor der hver dag er premiere på resultatet af en ny mission.

På tre lærreder vises henholdsvis radarbilledet fra AWACS-flyet, en powerpoint-grafik med flyenes bevægelser og en pointtavle. Med andre ord tegnes missionen, som den i virkeligheden er foregået, sekund for sekund. Grafikken med flyenes bevægelser kører kun sekunder ad gangen, fordi piloterne hele tiden råber stop. Der er lige den og den detalje, der skal drøftes nærmere. På den måde bliver den enkelte opmærksom på, hvad der er godt, og hvad der kan gøres bedre. fortsættes på side 28

Fortsat fra side 27 ...

- Det gør ikke så meget, at vi som Red Air bliver "skudt ned". Det drejer sig blandt andet om at straffe Blue Air's fejltagelser, forklarer SAL.

UDDANNER PÅ HINANDENS FLY

NAM 2004 er andet og mere end jagerpiloternes træning. Cross Service-folk uddanner andre nationers teknikere til at foretage inspektioner på F-16 flyet. Det er praktisk, at en nation kan servicere, hvis et dansk fly skal mellemlande på en base i udlandet. Det fungerer også omvendt, hvor danske teknikere bliver "omskolet" til udenlandske fly.

Teknikerstaben består af avionics-folk, der tager sig af flyets elektroniske udstyr, elektrikere, våben-folk, mandskab til at servicere flyets styresystem, plademænd, motor-folk og klarmeldere.

Til at holde flyene i luften kræves der også de rigtige reservedele.

- Man kan aldrig være sikker på, at det er det rigtige, man har fået med. Husk på, vi kan jo ikke tage højde for alt. Og der er også begrænsninger på, hvor meget vi kan have med. Alle har jo en ønseseddel over ting, de vil have med, men de lærer efterhånden at prioritere, siger flyveroverkonstabel Peter Simonsen, der selv er avionics-mand på Flyvestation Aalborg.



1. Türk Yıldızları eller Turkish Stars, om man vil, imponerede den sidste dag med et forrygende show. Det dygtige tyrkiske opvisningshold sørgede for en festlig udgang af Nato Air Meet 2004.
2. Flyet står på jorden og højdemåleren viser, at Konya-basen ligger 3500 fod over havet.

3. Det er Konya-basens egne tankbiler, der sørger for at hælde brændstof på de tørstige danske F-16 fly.
4. Der er kun få centimeter at give af, når godset skal om bord i Hercules'en. Læg mærke til den tyrkiske truckfører, der kun har øjnene på den erfarne loadmasters hånd.



Foto: Anne Bach Nielsen



Foto: Anne Bach Nielsen

Nato Air Meet blev første gang afholdt i Spanien i 1998 og har været holdt hvert år siden. NAM 2004 blev holdt fra den 4. til den 16. september på Konya-basen i Tyrkiet.

GODT RESULTAT TRODS KRAFTIG SYGDOM

Det danske hold har igen bevist, at Flyvevåbnet markerer sig godt i internationalt selskab. Holdet har ellers haft oddsene stik imod sig. Samtlige af danskerne på nær én har været ramt af maveonde under øvelsen. Sygdommen havde i den grad bidt sig fast, så ni danske flyvninger måtte aflyses, da piloterne på skift har holdt sengen. Også andre nationer har været hårdt ramt.

For at være sikker på at kunne få alle syv F-16 fly med hjem, har der været sendt to ekstra piloter til Konya i tilfælde af sygdom. Heldigvis blev der ikke brug for dem.

Holdånden ved årets NAM var i top, og på trods af at medarbejderne var særdeles medtaget af sygdommen, leverede de et flot resultat af det danske bidrag til Nato Air Meet 2004. Et resultat, der kendetegner den professionalisme, som Flyvevåbnets udenlandske samarbejdspartnere har lagt og lægger mærke til.



SØENS OPLEVELSER FØRTE TIL JOB SOM F-16-KLARMELDER

AF ARNE BACH NIELSEN



Da Jeanne Clausen havde lagt folkeskolens bøger fra sig, påmønstrede hun skoleskibet Danmark, og hun blev hurtigt bidt af at sejle. Efter et halvt år på søen med skoleskibet gik hun om bord på øvelsesskibet H.C. Andersen, og derefter fandt hun det naturligt at søge ind i Søværnet. Trods det tjener hun i dag sit brød som klarmelder på F-16-flyene på Flyvestation Skrydstrup.

- Jeg begyndte i Søværnet i 1987 som minegast. Jeg fik snart øjnene op for al mekanikken, og på Beskytteren tog jeg da også mit svendebrev som maskinearbejder, siger den 35-årige klarmelder. Undervejs fik hun lyst til at skrue på Lynx-helikoptererne om bord, men flymekanikerstillingerne i Søværnet var på det tidspunkt fyldt op.

Det resulterede, at Jeanne Clausen søgte ind som flymekaniker i Flyvevåbnet, og i 1995 kunne hun skifte uniformen ud til den lyseblå.

- Jeg blev utroligt flot modtaget i dokken, da jeg kom til Skrydstrup. Mange havde talt om, at det ville blive nyt og spændende med en pige på værkstedet. Men jeg fik ikke særbehandling, og det vil jeg også meget frabede mig, understreger Jeanne Clausen.

GODE KOLLEGER MERE END VÆRDIFULDE

Efter en række år som flymekaniker trængte hun til et afbræk. Det førte til, at hun 5. september kunne træde frem på flight-linen som klarmelder på F-16-flyene.

- Jeg er meget glad for mit arbejde, og det er interessant at følge flyet hele vejen fra at være adskilt og til, jeg laver de aller-sidste check på linen. Der er procedurer for alt, og det sidste, jeg foretager mig, inden flyet ruller ud til start, er et check af Emergency Power Unit med piloten og eventuelt får fjernet mis-sil-cover'et. Efter endt flyvning hører jeg først og fremmest piloten efter, om han har observeret fejl. Jeg går en tur rundt om flyet for blandt andet at se, om det har været ramt af fugle, eller der er opstået andre skader. Derefter gør jeg klar til næste flyvning fortæller Jeanne Clausen og fortsætter:

- Jeg er glad for mit arbejde. Det skyldes i højeste grad mine kolleger og den stemning, der hersker på min arbejdsplads. Der er kontant afregning med det samme, hvis man har lavet noget

I fritiden er det Jeanne Clausens to drenge, der er i højsædet. Der bliver også tid til hendes to irsk setter-hunde. Endelig dyrker hun lidt boksning og lidt motorcykel, som hun selv siger.

Jeanne Clausen lægger ikke skjul på, at hun godt kunne tænke sig selv at sidde på bagsædet i et F-16-fly en dag.



- På inspektionsskibet havde jeg ansvaret for brændstofs-kvaliteten på Lynx'en, og derfor ville piloterne og teknikerne gerne have mig med ud at flyve. Så var de sikre på, at jeg havde gjort mit job ordentlig, siger Jeanne Clausen med glimt i øjet og smil på læben.

skidt. Men kollegerne er også gavmilde med roserne, når man har lavet noget godt. For eksempel under OPEVAL (Operational Evaluation. Red.) i sommer mærkede jeg, hvor meget en hånd på skulderen betyder for én. Gode kolleger er alfa og omega.

LANG UDSTATIONERING HÅRDT FOR PRIVATLIVET

OPEVAL'en fører naturligt samtalen over på dét at blive udsendt til internationale opgaver. Jeanne Clausen har endnu ikke været sendt ud, men er godt klar over, at med sin nye status som klar-melder er muligheden, for det sker, forøget.

- Mine drenge er fem og seks år, så jeg vil helst vente nogle år endnu. Jeg erkender, at jeg er nødt til at tage én dag ad gangen. Men jeg har jo allerede måttet tage stilling til, hvordan mine børn

kan blive passet, hvis jeg skal være væk i kortere eller længere tid. Der er alverdens ting, der skal forberedes på hjemmefronten, ikke bare på det praktiske område men også med hensyn til familien, der skal forberedes på, at jeg skal være væk i lang tid, påpeger Jeanne Clausen og fremhæver samtidigt, at tre måneder i udlandet kan være temmelig uoverskueligt.

Som sejrende på skoleskib og i Søværnet synes hun, at oplevelserne har været mange, og øjnene får en ekstra glans, når hun fortæller om sine ture omkring Færøerne.

- Skal jeg ud i en international mission, følger der naturligvis gode oplevelser med. Men jeg ville ønske, at turene til udlandet kunne reduceres til måske en tre-seks uger. Tre måneder er rigtig lang tid, når tingene derhjemme fortsat skal spille, fremhæver Jeanne Clausen. □

