



Flyvevåbnet

til Flyvevåbnets medarbejdere



2. ÅRGANG NR. 8 FEBRUAR 2005

AFSÆT TIL DET NYE FLYVEVÅBEN
AFSKED MED DET JORDBASEREDE LUFTFORSVAR



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: Brian Jacobsen, Flyvevåbnets Fototjeneste Syd

Menneske, metal og mega afstand til hjemmet. Tre delkoncepter i Flyvevåbnet, man heller ikke kommer uden om i fremtiden. Mange har allerede taget forskud på Flyvevåbnets omstillingsproces i og med at have været udstationeret langt uden for Danmarks grænser som her i Kirgisistan.

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	2005 - starten på en ny epoke i Flyvevåbnets historie
04	Et nyt blad vendes
07	På vej med værdigrundlag for Flyvevåbnet
08	Afsæt til det nye flyvevåben
10	På job i Asien efter tsunamien
11	Nye tider på catwalk'en
12	Hercules verden rundt
15	Dansk F-16-fly 25 år
16	Effektiv vej fra hylde til fly
18	Fra værnsværksted til videnscenter
20	Om lidt er det forbi
22	Det jordbaserede luftforsvar i noter
23	Raketter muligvis på museum
24	Flittig dame på vej mod de 40 år
26	FLOS goes expeditionary
27	Flyvevåbnets ambulancer rykker op i superligaen
28	Flyvende ambulancetransport
30	Endeligt farvel til de gamle Herculesfly
30	Den tidligere Flyvestation Værløse solgt
31	Flyvevåbnets sidste værnepligtige sergent

Bladet udkommer den første hverdag i :

februar, april, juni, august, oktober og december

2005 – STARTEN PÅ EN NY EPOKE I FLYVEVÅBNETS HISTORIE

AF OBERST PER PUGHOLM OLSEN
STABSCHEF VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO



Foto: Flyvevåbnets Fotoligningsbureau

ÅRSSKIFTET 2004 / 2005 ER PÅ MANGE MÅDER EN SKELSÆTTENDE BEGIVENHED.

For det første betyder årsskiftet 2004 / 2005, at vi tager hul på den nye forsvarsforligsperiode dækkende 2005 – 2009. Med den politiske godkendelse 10. december 2004 af det forligsgrundlag, som vi udarbejdede sidste år, skal vi nu i gang med den omfattende implementeringsproces, der i løbet af de næste år endegyldigt vil ændre Flyvevåbnet fra et garnisonsflyvevåben til et Expeditionary Air Force. Dette er en proces, der ikke blot omfatter fysiske forandringer i form af, at vore nuværende organisationer ændres med dertil hørende flytninger. Det er også en proces, der på mange områder kræver, at vi ændrer såvel vores opfattelse af os selv som organisation som en række af vore nuværende kulturer og traditioner. Den politiske godkendelse af det konsoliderede forligsgrundlag gør det nu også muligt at orientere mere detaljeret om andet end blot Flyvevåbnets egen fremtid, men også fremtiden for resten af Forsvaret, herunder især de funktionelle tjenester.

Flodbølgekatastrofen i Asien viser, hvor hurtigt begivenheder kan medføre, at Flyvevåbnet sender medarbejdere langt uden for landets grænser.

For det andet vil vi nok altid forbinde årsskiftet 2004 / 2005 med flodbølgekatastrofen i Asien – en begivenhed der endnu engang har bevist, at der kun er én ting, der overstiger fantasien, nemlig virkeligheden. På samme måde som tidligere skelsættende begivenheder har medført indsættelse af Flyvevåbnet i Kosovo og Afghanistan, så har flodbølgekatastrofen igen sendt Flyvevåbnet ud under nye himmelstrøg, nemlig næsten halvejs rundt om jorden til Thailand og Indonesien. I skrivende stund har vi således ét C-130J-30 fly indsat i den luftbro, der skal flyve forsyninger ind til katastrofeområdet Banda Aceh på nordspidsen af Sumatra i Indonesien, tillige med at det har været overvejet at indsatte såvel et laste- / lossehold til transportfly som fire Fennec-helikoptere. Beredvilligheden til at løse disse opgaver, der for nogles vedkommende betød afrejse til Asien med få timers varsel midt i juleferien og uden angivelse af hjemkomsttidspunkt, varslers godt for korpsånden i fremtidens Expeditionary Air Force.

Vel mødt til et nyt og udfordrende år i Flyvevåbnet. □



ET NYT BLAD VENDES

AF GENERALMAJOR LEIF SIMONSEN, CHEF FOR FLYVERTAKTISK KOMMANDO



Ikke kun i dette årets første blad til Flyvevåbnets medarbejdere og deres familier. I sandhed er det også et nyt blad, der vendes for vort alle sammens flyvevåben. Reelt er det "side ét" for vort fremtidige flyvevåben. Regering og folketing har ønsket, at vi omstiller os til mere internationale opgaver i fremtiden. Flyvevåbnet er klar!

Fra 2005 starter forandringen hen imod det nye danske flyvevåben. Et flyvevåben som er gearet til fremtiden. Alle myndigheder og mange af medarbejderne i Flyvevåbnet var dybt involveret i denne planlægningsproces, som meget detaljeret har beskrevet, dimensioneret, beregnet og vurderet vores fremtidige struktur. Hele arbejdet er blevet gennemført med en uhørt grad af entusiasme, kreativitet og fantastisk samarbejde styret af Flyvertaktisk Kommandos (FTK) stab. Well done - til hele Flyvevåbnet for en helt eksemplarisk proces, for meget hårdt arbejde og for et godt produkt.

En del af processen i det nye år vil blive en fuldstændig reformulering af Flyvevåbnets mission, etablering af en vision for vor udvikling og ud fra denne udarbejdelse af et værdigrundlag, som skal danne grundlag for fremtidens værdibaserede ledelses- og samarbejdsform. Dette arbejde skal i den endelige form kunne fremstå som en kontrakt mellem ledelsen og medarbejderne om,

hvad begge parter skal bidrage med, for at Flyvevåbnet også i fremtiden kan være den dybt professionelle militære organisation, som tager hånd om sine medarbejdere i det daglige arbejde og under missioner. Processen vil indebære aktiv deltagelse af alle medarbejdere.

Det er min vurdering, at Flyvevåbnet på langt de fleste områder kommer styrket ud af forligsprocessen. Vore enheder bliver fokuseret på de opgaver, regering og Folketinget ønsker, vi skal løse.

TILBAGEBLIK OVER ÅRET DER GIK

Der er også god grund til at kigge tilbage på 2004 og glæde sig over den indsats, vi i fællesskab har gjort for vort flyvevåben. Resultaterne taler for sig selv:

På Aalborg er vi nu på plads med de store anlæg til transportflyeskadrillen. Det er blevet et fantastisk flot projekt. Eskadrillen fortsatte før, under og efter denne flytning blot med flyvninger til alle verdens brændpunkter samtidig med, at den skulle have nye Hercules, samt holde de gamle Hercules og Gulfstream i luften. F-16 deltog med vanlig høj standard i de daglige rutiner. Well done.

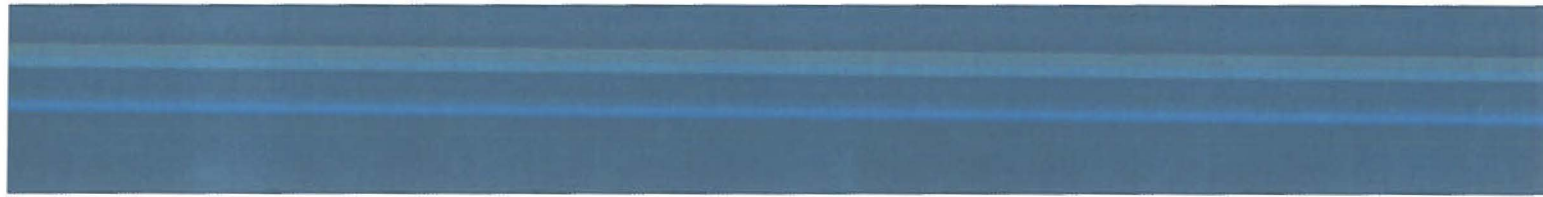


Foto: Thomas Blanes, Flyvevåbnets Fotoklub



Foto: Flyvevåbnets Fotoklub

Flyvevåbnets Eagle-brandbiler har i løbet af året været noget i vælten. Ikke alene på vores flyvestationer, men også i Kabul International Airport, hvor flyvevåbenmedarbejdere udover at have trukket vagter på brandstationen også gennem hele året har uddannet mange nationers brandmænd.

Under brandkatastrofen i Kolding var vores Eagle'r i forreste linie – på grund af Eagle'ns overlegne kapacitet og ikke mindst vore brandmænds professionalisme.

På Karup gennemførte vi et fantastisk projekt, hvor vi nu huser hele Forsvarets helikopterflåde og alle helikopterenheder. Flytningen blev gennemført smidigt og professionelt, og flyvningerne blev stort set gennemført upåvirket. At vi har været i stand til at holde SAR-beredskabet intakt, opretholdt Lynx i Nordatlanten og haft politiberedskabet på plads samtidigt med de øvrige flyvninger skyldes udelukkende en fantastisk indsats domineret af fleksibilitet, kreativitet og almindeligt hårdt arbejde. Karup er også klar til at modtage de nye EH-101-helikoptere samt modificere Fennec til at overtage H-500's rolle, når de i årets løb tages ud af drift. Well done.

Skrydstrup har, støttet af resten af Flyvevåbnet, gennemført en succesfuld mission til suverænitetshævdelse af luftrummet over de tre baltiske lande. Flyvestationen har også været igennem den mest omfattende Tactical Evaluation, der nogensinde er

gennemført i Danmark. For første gang i fuld expeditionary model. Flyvestationen har gennemført dette samtidig med en stor produktion vedrørende omskoling og den traditionelle professionelle træning, om end der nok var en smule forventning om, at der var behov for noget konsolidering efter den lange mission til Kirgisistan. Well done.

Kontrol og Luftforsvarsgruppen har måttet etablere det største både mentale og fysiske omstillingsberedskab af alle. Kontrolsiden har omorganiseret store dele af sit område. Området er markant omfattet af omstilling jf. det netop besluttede forlig. Trods dét er luftrumsovervågningen, suverænitetshævdelsen og den nødvendige træning for hele Flyvevåbnet gennemført professionelt uden den mindste afbrydelse. Well done.

For det jordbaserede luftforsvar startede året med en netop vellykket operativ igangsættelse af DEHAWK i Kontrol- og Luftforsvarscenter Vest, med personalet i øst helt klar til at gennemføre den samme proces. Det blev desværre hurtigt klart, at der var grus i maskineriet, og med forsvarsforliget midt på året blev det besluttet, at vort netop moderniserede og meget kapable jordbaserede luftforsvarssystem ikke kunne finansieres i det nye forsvar. Det var et chok for alle og uforståeligt for mange. Men vi måtte naturligvis se fremad.

fortsættes på side 6



Foto: Forsvarsforliget, Forsvarsministeriets Medlemskontor, 2004



Foto: Forsvarsforliget, Forsvarsministeriets Medlemskontor, 2004

Modellen blev en langsom nedtrapning af al øvelsesaktivitet og en vemodig nedpakning af systemet, medens vi venter på den endelige konsolidering og beslutning om, hvordan vi bedst kan anvende den store gruppe af militære professionelle, som nu må skifte tjeneste.

Skolerne har som sædvanligt gennemført produktionen professionelt og sikkert. Alle fire skoler har været dybt involveret i udviklingen af det nye flyvevåben, som på dramatisk måde vil ændre vor skolestruktur.

Endelig har FTK Stab gjort sit bedste for at knytte trådene sammen til at løse opgaverne, således at alle vore samarbejdspartnere har været bedst muligt tilfreds. Ved siden af de daglige rutiner har FTK Stab været omdrejningspunktet for det nye forlig.

MEDARBEJDERNE ER VORES VIGTIGSTE RESSOURCE

Forandringer er en udfordring for en organisation som vor, der skal indrette sig efter krav i en hel verden under forandring.

Forsvarsforliget udmøntede sig i, at vort netop moderniserede og meget kapable jordbaserede luftforsvarssystem ikke kunne finansieres i det nye forsvar. Det var et chok for alle og uforståeligt for mange.

Omstilling er for personalet den eneste mulige vej til at bevare et meningsfyldt arbejde; men det er ofte ikke behageligt. Det er faktisk ofte årsag til dramatiske ændringer både arbejdsmæssigt og privat for den enkelte og hele familier. Derfor har der også i årets løb været grund til ængstelse og bekymring for fremtiden for rigtig mange. Mange skal flytte, mange vil vælge at leve et pendlerliv, mange skal ændre tjenestefunktion, de fleste skal tilvænne sig nye opgaver og enkelte – forhåbentligt meget få – vil vælge at forlade Flyvevåbnet. Men det er som sagt vor hensigt at gennemføre alle disse forandringer i dialog med og med hensyn til den enkeltes særlige problemer.

Tak for en god indsats i 2004, og lad os stå sammen om at skabe det nye fremtidens flyvevåben i året der kommer. □

PÅ VEJ MED VÆRDIGRUNDLAG FOR FLYVEVÅBNET

AF ARNE BACH NIELSEN



Foto: Flyvevåbnets ledelses-staf

At Flyvevåbnet fremover vil være repræsenteret i internationale missioner i højere grad end tidligere kommer også til at præge soldatens hverdag.

For at give forandringsprocessen et fokus og dermed skabe et fælles grundlag for både ledelse og medarbejder i Flyvevåbnet, har Flyvertaktisk Kommando's ledelse iværksat et arbejde med at udvikle en vision og et værdigrundlag for Flyvevåbnet. Hensigten er, at dette arbejde skal bringes ud til alle medarbejdere på alle niveauer i Flyvevåbnet således, at medarbejderne dels forholder sig til Flyvevåbnets vision og værdigrundlag og dels får opstillet mål for deres eget arbejdsområde. Udviklingen af vision og værdigrundlag startes op i begyndelsen af 2005 og forventes gennemført i løbet af 2006.

- En del af processen i det nye år vil blive en fuldstændig reformulering af Flyvevåbnets mission, etablering af en vision for vores udvikling og ud fra denne udarbejdelse af et værdigrundlag, som skal være basis for fremtidens værdibaserede arbejdsform. Dette arbejde skal i den endelige form kunne fremstå som en kontrakt mellem ledelsen og medarbejderne om, hvad begge parter skal bidrage med, for at Flyvevåbnets også i fremtiden kan være den dybt professionelle militære organisation, som tager hånd om sine medarbejdere i det daglige arbejde og under missioner. Processen vil indebære aktiv deltagelse af alle medarbejdere, skrev chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen, i sit julebrev 2004 til Flyvevåbnets medarbejdere.

□

Arbejdet med at udvikle en vision og et værdigrundlag skal i sin endelige form fremstå som en kontrakt mellem ledelsen og medarbejderne og være med til at fungere som bro mellem disse. (Manipuleret foto)

Et formuleret værdigrundlag – hva' skal vi med dét? Mange vil nok mene, at deres værdigrundlag i forhold til Flyvevåbnet er ok, og så er det oven i købet deres egen sag.

Den fremtidige struktur og mission i Flyvevåbnet vil for mange og på mange måder være en hvid plet på landkortet. Risikoen, for at omstillingen kan blive et kænguruhop uden sikkerhed for, hvor medarbejderen lander, skal minimeres til det mindst mulige. Et fælles værdigrundlag kan blive ét af holdepunkterne, når den ansatte skal finde sine ben i en til tider turbulent ansættelses-situation.

AFSÆT TIL DET NYE FLYVEVÅBEN

AF ARNE BACH NIELSEN

"AFTALE OM FORSVARETS ORDNING 2005 – 2009

10-06-2004 KL. 17:45

DER ER I DAG INDGÅET AFTALE OM FORSVARETS ORDNING FRA 2005 – 2009 MELLEM VENSTRE, DET KONSERVATIVE FOLKEPARTI, SOCIALDEMOKRATIET, DANSK FOLKEPARTI, DET RADIKALE VENSTRE OG KRISTENDEMOKRATERNE."

Chefen for sektionen, major Palle N. Mikkelsen siger:

- FIMP sidder som edderkoppen i spindet og trækker i trådene, i forhold til at styre og koordinere forligsimpliceringsprocessen og følge op på uddelegerede opgaver. Selvfølgelig skal de konkrete ting, som forligsteksten foreskriver såsom oprettelse og nedlæggelse af enheder, besættelse af nye stillinger, anskaffelse og afhændelse af materiel og bygninger med mere, føres ud i li-



Her er holdet i Flyvevåbnets Forligsimpliceringssektion. Fra venstre kaptajn Christian Biering, seniorsergent Lotte K. Jensen og major Palle N. Mikkelsen. Alle tre er headhunted til sektionen ud fra deres erfaring og kompetencer fra lignende opgaver og fra det forberedende arbejde op til forliget.

Klik ind på forligsportalen på FTK's hjemmeside på intranettet

Sådan indledte Forsvarsministeriet sin pressemeddelelse den 10. juni i fjor. Siden har Forsvarets medarbejdere vidst, at enheder skulle nedlægges, nye dannes, medarbejdere indgå i værnssælles myndigheder, hvoraf nogle forflyttes til andre landsdele.

Flyvevåbnet er i fuld gang med at implementere forliget i detaljer - eller populært sagt, sætte kød og blod på historiens største omstilling af det lyseblå værn.

Til formålet har Flyvertaktisk Kommando (FTK) oprettet en projektorganisation, der som primær opgave skal gennemføre forsvarsforliget i Flyvevåbnet på bedste måde.

Projektorganisationen er under daglig ledelse af den nyoprettede sektion i FTK, Forligsimpliceringssektionen, forkortet FIMP.

vet. Det vanskeligste er altid den menneskelige side. Men det er mig meget magtpåliggende, at tingene bliver gennemført med fokus på det menneskelige i størst mulig udstrækning, det kan lade sig gøre. Usikkerhed med hensyn til at skifte arbejde og / eller udsigten til at skulle rive familien op med rode og flytte til en anden landsdel vil for de fleste forståeligt nok kunne give nogle søvnløse nætter.

ÅBENHED ET NØGLEORDET

Flyvevåbnet har valgt at køre forligsprocessen som åben. På intranettets velbesøgte forligsportal har processen løbende kunne følges og vil det fortsat. Medarbejderne fik mulighed for at udtrykke deres ønsker om deres placering i Flyvevåbnets fremtidige struktur. Selv om ønskesedlen af naturlige årsager ikke indeholdt en garanti for at få det ønskede job, er den alligevel et godt redskab til den kommende planlægning, som uundgåeligt vil påvirke den endelige personelplan.

Flyvevåbnets omstilling vil influere på mange medarbejderes og deres familiers hverdag. Mange skal ringe til flyttefirmaer, mens andre vælger pendlerlivet. Adskillige skal på skolebænken og sætte sig ind i en ny tjenestegren. Forliget skal jo gennemføres med den tidslinie, der er vedtaget, samtidigt med at Flyvevåbnet gradvis kan øge de operative opgaver og opretholde den daglige produktion.

- Men når vi taler om åben proces, mener vi også en tovejs-kommunikation. Som supplement til ønskesedlerne vil personelforvalterne gå i dialog med den enkelte for at klarlægge vedkommendes ønsker, muligheder og eventuelle særlige problemer. På den måde kan der i fællesskab arbejdes hen i mod den bedste løsning, siger Palle Mikkelsen.



KONTAKT FIMP:

Major Palle N. Mikkelsen
FTK-FIMP001 Tlf. 97101550 / 5340

Kaptajn Christian Biering
FTK-FIMP004 Tlf. 97101550 / 5341

Seniorsergent Lotte K. Jensen
FTK-FIMP007 Tlf. 97101550 / 5342

OPGAVERNE FOR FIMP:

- Styre og koordinere forligsimpliciteringsprocessen og følge op på uddelegerede opgaver.
- Løbende justere forligsimpliciteringsplanen.
- Efterleve FKO direktiver, koordinere med og rapportere til FKO.
- Internt koordinere sagsbehandling i relation til forligsimplicitering i FTK basisorganisation.
- Udstikke implementeringsdirektiver samt styre og koordinere i forhold til FLV NIV III.
- Tilsikre at økonomiske rammer for forligsimplicitering overholdes i samarbejde med FTK basisorganisation.
- Støtte FTK basisorganisation i udarbejdelse af 6-Årsprogram og Handlingsplan.
- Udarbejde og vedligeholde en intern og eksternt kommunikationsplan i samarbejde med FTK Ledelsessekretariat.
- Kommunikere MED medarbejderne internt i Flyvevåbnet om forligsimpliciteringsprocessen.
- Informere den resterende del af Forsvar om Flyvevåbnets forligsimpliciteringsproces.
- Informere eksterne interessenter.

SJÆLEN SKAL KUNNE FØLGE MED

Implementeringsgrundlaget for Flyvevåbnet, som nu er godkendt af Forsvarskommandoen (FKO) og Folketinget, er det samme i forhold til det meget omfattende oplæg, som FTK's projektgruppe har udarbejdet og fremsendt til FKO.

- Vi er nu blevet ramt af virkeligheden, forstået på den måde at nu er ærmerne smøget op, og forsvarsforligets tekst skal føres ud i livet. Jeg mener, at for personellet ved enhederne, der er berørt af den kommende omstilling, er det bedst at ændringerne sker så hurtigt som muligt. Men det må ikke ske hurtigere, end at medarbejderne kan følge med på det menneskelige plan, siger Palle Mikkelsen.

Forsvarskommandoen har indført en ordning, der hedder "Plan for Gennemførelse af Personeltilpasninger" (PGP). Ordningen beskriver blandt andet løn- og ansættelsesforhold, mobilitet, fleksibilitet, omstilling i og uden for Forsvaret og personelbegunstigelser ved afsked. Detaljer kan læses på forligsportalen.

Bladet vil i kommende numre give en mere konkret status, efterhånden som de enkelte bestanddele – herunder ikke mindst det personelrelaterede - i forsvarsforliget implementeres. □

PÅ JOB I ASIEN EFTER TSUNAMIEN

REDIGERET AF ARNE BACH NIELSEN

Flyvevåbnets andel i arbejdet efter flodbølgekatastrofen i Sydøstasien begyndte lige inden nytår, da et C-130 Herculesfly fløj til den thailandske hovedstad, Bangkok, for at hente omkomne danske hjem.

Også militærpoliti (MP) fra Flyvevåbnet har deltaget i arbejdet for at afhjælpe de tragiske forhold. De har hjulpet til i eftersøgningen af savnede danskere i katastrofeområdet. MP'erne var med for at bevogte flyet.

- Det blev hurtigt klart, efter at vi landede i Thailand, at der var soldater nok til at bevogte flyet hernede. Vi har derfor brugt tiden på at hjælpe politiet med at lede efter savnede danskere på byens hospitaler, fortæller MP og flyverspecialist René Michaelsen fra Bangkok.

Siden er et dansk Herculesfly indgået luftbroen, der forsyner de mange nødstedte på Sumatra efter flodbølgen kort før nytår. Det danske bidrag består af et transportfly og cirka 18 mand, som opererer fra basen Subang i Malaysia. FN forestår planlægningen af flyvningerne til Sumatra.



OPLEVEDE DØD OG ELENDRIGHED

Oversergent Morten Holm, der til daglig gør tjeneste i AMCE-skadrillen på Flyvestation Karup skriver fra Malaysia:

- Jeg forlod Subang Air Base 1220 lokal malaysisk tid og efter at have fløjet halvanden time, i forholdsvis lav højde og med et lejlighedsvis sug i iltmasken, landede jeg med et malaysisk C-130-transportfly i Banda Aceh, Indonesien.

Min opgave var at lave det, som vi kalder en Site Survey, som vil sige, at jeg skulle undersøge alle forholdene i lufthavnen med henblik på at vurdere muligheden/behovet for at indsætte et dansk Air Movement Control Element (AMCE), der er et laste & losse-hold, som kan støtte den FN-ledede humanitære indsats i området.

Jeg har oplevet kaos før - men aldrig i dette omfang. Lufthavnen er delt i en civil og en militær del, hvor den humanitære

indsats sker på den militære del af lufthavnen. Flyene starter og lander i en uendelighed, og materiel og nødhjælp hober sig op på losserampen. Folkene, der tager sig af dette, kæmper en uretfærdig kamp mod tiden og manglen på materiel. Flere nationer, heriblandt USA, Australien, Malaysia og England deler opgaven med at laste og losse flyene, men grundet manglende koordinering og styring, afsætningsplads og lagerfaciliteter vanskeliggøres opgaven betragteligt.



Kaaset taler for sig selv.

Kampånd er der dog trods indkvarteringsforhold, der ikke er meget bedre end lokalbefolkningens - men det er ok, vi kan ikke tilade os at klage.

Her stod jeg så, mutters alene og skulle få et overblik og komme i kontakt med beslutningstagerne. Men først måtte jeg finde en løsning på min egen indkvarteringssituation. Amerikanerne kunne måske tilbyde mig en lille firkant, men kunne ikke love noget. Pludselig kom åbenbaringen - en orange bil fra beredskabsstyrelsen. Flinke folk, som uden tøven tilbød mig mad og husly i deres lille lejr inde i byen. Så efter at have afsluttet arbejdet i lufthavnen begav vi os af sted. Beredskabsstyrelsen opstiller et felthospital på et område ved det medicinske fakultet i Banda Aceh. Det var både spændende, men også rystende oplevelser, de kunne berette om.

Dagen efter fik jeg dog selv syn for sagen. Store dele af byen er totalt raseret af tsunamien, og hvor den ikke kunne nå, har jordskælvet taget over. Der bliver stadig gravet lig frem af ruinerne og op af mudderet. De bliver placeret i vejsider og midterrabatter, nogle i bodybags, andre uden - til senere opsamling og transport til massegravene.

Jeg valgte ikke at tage billeder af det syn - det kan ses i tv og aviser. Det, jeg så derude, har brændt sig fast på nethinden og i hukommelsen og har bevist, at naturen kan vi ikke kæmpe imod.

□

NYT UNIFORMSSYSTEM - NYE TIDER PÅ CATWALK'EN

AF ARNE BACH NIELSEN

Omstilling – ny struktur – værdigrundlag. Jo, Flyvevåbnet forandres mærkbart. Det vil også ses på en mere håndgribelig måde. Flyvevåbnets medarbejdere får nyt uniformssystem. Flyvevåbnets Uniformsudvalg har længe arbejdet med det nye uniformssystem, der langsomt er på vej ind i personellets klædeskabe.

Implementeringen vil ske i takt med, at genstandene kommer på lager, forventeligt startende i 2. kvartal 2005.

SÅDAN BLIVER MEDARBEJDERNE KLÆDT I FREMTIDEN

Kampuniform M/84 med tilbehør inklusive to stk. Kampskjorte M/89.

Stationsuniform M/72 (Tjenesteuniform M/80 (K)) med tilbehør. Der arbejdes på en modernisering med hensyn til stofkvalitet og størrelsessystem. Hertil kan anvendes Stationsfrakke M/75 eller Parka M/84.

Kampuniform, let M/01, der har samme sløringsmønster som kampuniform, men samme stof som ørkenuniform. Hertil kan anvendes Skjorte M/84, grøn, Kampskjorte M/89 og grøn eller hvid T-shirt.

Tjenestebukser M/84, camouflagen. Hertil kan anvendes Kampuniformsjakke M/84 eller M/01 og skjorte M/84, grøn.

HOVEDBEKLÆDNING:

Kasket M/51, som anvendes til M/72.

Baret M/58, flyverblå, som kan bæres til alle uniformer.

Felthue M/84, også kendt som bøllehatten. Den anvendes til Kampuniform M/84 og M/01.

Regntøj M/96: Ombytning er iværksat.

Støvler: Ombytning af to par støvler m/58 til et par Kampstøvler M/03 og et par Sommerstøvler M/02 er iværksat. □



Foto: Flyvevåbnets fotograf

Sådan vil vi se flyvevåbensoldaten fremover. Baretten er den mest iøjnefaldende ændring ved det nye uniformssystem.



HERCULES VERDEN RUNDT

AF CAMILLA ROSENGAARD

SIDEN DE NYE HERCULES C130J TRANSPORTFLY BLEV INDLEMMET I FLYVEVÅBNET, HAR FLYENE INDTAGET DEN HALVE KLODE. NU PLANLÆGGER FMK FREMTIDENS OPDATERINGER AF DEN HØJTEKNOLOGISKE MASKINE.

Selvom Flyvevåbnets Hercules C130J først for alvor afløste C130H i det tidlige efterår 2004, har de tre Hercules transportfly alligevel været den halve klode rundt fra Grønland og Island i nord til Irak, Ægypten, Sudan og Etiopien i syd. C130J har tillige været uundværlig i forhold til at støtte de danske aktiviteter i Østersøstaten Litauen, og senest har flyet bistået med at bringe nødhjælp ud til katastroferamte områder på Sri Lanka og Sumatra samt i Malaysia og Thailand.

Flyene har bortset fra nogle mindre funktionelle ting, som skulle rettes, fungeret tilnærmelsesvist problemfrit på de mange ture, og siden de tre maskiner landede på Flyvestation Aalborg i henholdsvis marts og april 2004, har FMK som planlagt kunne koncentrere sig om at gennemføre en lang række systemafprøvninger.

- Der er nogle få test, som udestår. Blandt andet er der dele af flyets radiopakke, som vi endnu ikke har fået fuldstændig afprøvet. Men per 1. april i år venter vi, at alle systemer er gennemprøvet, og FMK kan give flyene den tekniske klarmelding, siger kaptajn i forretningsområde transport- og inspektionsfly, FMK, Torben Pilemand.

NAVIGATIONSSYSTEM I BRUG PÅ NORD

En af de væsentlige afprøvninger fandt sted på Station Nord i december, hvor FMK/FTK skulle afprøve om flyenes navigationssystem virkede så langt nordpå. Det var ikke den ekstreme kulde, som vakte bekymring, men mere en uvished om navigationssystemet kunne alignes – det vil sige opjusteres – så højt mod nord.

- Vi har gennemført en operativ afprøvning og kan konstatere, at systemet virker. Det har vi rapporteret til leverandøren af navigationssystemet, som vi dermed håber vil medvirke til en generel certificering af navigationssystemet til nordlige egne med ekstreme kuldegrader, forklarer Torben Pilemand.

FJERDE HERCULES I EN NYERE KONFIGURATION

I forbindelse med forsvarsforliget i 2004 blev det besluttet at øge Flyvevåbnets løftekapacitet med et fjerde Hercules transportfly. Kontrakten på det fjerde fly blev som omtalt i sidste nummer af Flyvevåbnet forhandlet på plads med Lockheed Martin i oktober. Nu arbejder FMK på at få en nyere konfiguration af flyet hjem, end den de nuværende tre C130J har.

- Det fjerde fly kommer efter planen ud fra produktionslinien i oktober 2007. Dermed bliver flyet produceret meget tæt på det tidspunkt, hvor de tre nuværende fly skal gennemgå blok 6.1 opdatering. Det giver derfor mening at forsøge at få det nye fly hjem som blok 6.1, siger Torben Pilemand.



Foto: Flyvevåbnets fotograferende Nord



Foto: Flyvevåbnets fotograferende Nord

TÆT PARLØB MED FTK

C130J er en teknologisk avanceret maskine, som i stil med F-16 løbende skal modificeres for fortsat at kunne leve op til de krav, som de operative brugere og Flyvevåbnets internationale samarbejdspartnere stiller.

Den førstkommande konfiguration med betegnelsen 6.1 skal gennemføres i 2007/8, mens den efterfølgende blokopdatering 7.0, som FMK i tæt samarbejde med FTK allerede nu er ved at definere indholdet af, skal gennemføres i 2009. Desuden planlægger FMK og FTK en certificering med betegnelsen Reduced

Som den første myndighed afprøvede Flyvevåbnet om C130J's navigationsystem også fungerede langt nordpå. Afprøvningen på Station Nord blev gennemført med succes.

Vertical Separation Minima (RVSM), som gør flyet i stand til at halvere den vertikale afstand på 2.000 fod, som C130J i dag skal have til andre fly, når det opererer. RVSM stiller i sagens natur meget skrappe krav til det udstyr, der måler flyets højde og position. Flyvevåbnet forventer at have gennemført RVSM-certificeringen ved udgangen af 2005.

fortsættes på side 14

Fortsat fra side 13 ...

FREMTIDIGE OPDATERINGER AF C130J

Fuldstændig ligesom F-16 løbende er blevet modificeret, skal C130J i løbet af hele flyets levetid igennem en række såkaldte blokopdateringer for, at de operative brugere hele tiden råder over et højteknologisk fly. C130J skal i gennemsnit igennem en ny blokopdatering hvert 2-3 år.

På nuværende tidspunkt er FMK ved at planlægge den første blokopdatering ved navn blok 6.1, som skal gennemføres i 2007/8. Desuden er FMK/FTK allerede nu i færd med at definere indholdet af blok 7.0, som flyet efter planen skal gennemgå i 2009.



Foto: Flyvevåbnet, Forsvaret

Foto: Flyvevåbnet, Forsvaret

Arbejdet med både blok-opdatering og RVSM-certificering foregår i et tæt parløb med FTK for hele tiden at afstemme operative behov med tekniske krav.

C130J har i de seneste måneder krydset adskillige breddegrader for at gennemføre lufttransport. Blandt andet har flyene været uundværlige i forbindelse med Flyvevåbnets aktiviteter i Østersøstaten Litauen.

- Vi har et utrolig givtigt samarbejde med FTK, som sikrer, at vi får en afbalanceret løsning, der tager hensyn til både den operative og den tekniske side. Vi ser ikke helt det samme tætte parløb mellem ingeniørsiden og de operative brugere blandt de øvrige C-130J-brugere i international sammenhæng, siger Torben Pilemand. □



C130J har allerede lagt en del mil bag sig og været den halve klode rundt fra Grønland og Island til Irak, Sudan og Etiopien. Senest har C130J fløjet nødhjælp til katastroferamte områder på Sumatra og Sri Lanka samt Thailand og Malaysia.

DANSK F-16-FLY 25 ÅR

AF ARNE BACH NIELSEN



F-16 Fighting Falcon i luften i forbindelse med Eskadrille 727's 50-års jubilæum.

Idet markeringen af 25-års jubilæet blev afholdt på Flyvestation Skrydstrup den 18. januar, som desværre lå efter bladets deadline, vil vi bringe et større indslag om det danske F-16 Fighting Falconfly i april-nummeret, hvor der naturligvis også er stof fra markeringen af jubilæet på Flyvestation Skrydstrup.

Den 18. januar 1980 landede kampflyet F-16 Fighting Falcon på Flyvestation Skrydstrup for første gang. Det synlige bevis på det, der blev kaldt århundredets våbenhandel. Det foregik under ret stor bevågenhed, for alle skulle se det nye vidunder, høre om det og vænne sig til den måde, som man nu kunne begynde at operere på. Med kun ét fly til rådighed var det selvsagt ikke større taktiske ambitioner, der blev opfyldt. Nej, det drejede sig i al beskedenhed om – for alt involveret personel – med passende afmålte skridt at få lært så meget som muligt så hurtigt som muligt, og der var både teknisk og operativ rift om flyet.

Denne egenskab gør, at flyet er meget manøvreedygtigt og kan meget lave krappe drej, og hægte de mere konventionelle fly af vognen under en luftkamp.

Motorkraft i forhold til vægt var en anden ny ting. Udover at give flyet sin fart understøtter den kraftige motor også flyets manøvreegenskaber. Set med datidens øjne er motoren i øvrigt uhørt økonomisk i sit brændstofforbrug, indtil efterbrænderen bliver tændt. Motoren efterlader ingen røgfane, som for de ældre motorer. Den er også mere støjsvag.

F-16 FIGHTING FALCON produceret af General Dynamics

Antal	68
Max. fart	1160 knob
Besætning	1
Længde	10,1 m
Spændvidde	15,1 m
Højde	5,1 m
Aktionsradius	500 sømil
Bevæbning	6-løbet 20 mm kanon Bomber Raketter Missiler
6 F-16 udfases	

Flyvestation Skrydstrup var udpeget til at modtage F-16 til erstatning for sine F-100 Super Sabre, og Eskadrille 727 var først med F-16.

REVOLUTIONERENDE TEKNIK

Som noget nyt i forhold til Flyvevåbnets tidligere jagerfly var F-16-flyet aerodynamisk "ustabilt". Det vil sige, at hvis det ikke var for flyets styrecomputer, ville flyet have været umuligt at flyve.

SKARPE MISSIONER I UDLANDET

Det danske kampfly fik sin ilddåb i 1999, da der for første gang i Flyvevåbnets historie blev kastet bomber mod en fjende. Det skete mod Serbien under Kosovokrigen. De danske F-16-fly opererede fra den italienske flyvestation i Grazzanise.

Fra oktober 2002 og et år frem var de danske kampfly igen på skarp mission. Denne gang over Afghanistan, hvor Danmark deltog i alliancen, der bekæmper terroristerne i det centralasiatiske bjergland. Flyene og tilhørende støttepersonel var udstationeret på Ganci Air Base i Manas, Kirgisistan.

Senest har danske F-16-fly opereret uden for landets grænser i 2004 over Estland, Letland og Litauen, hvor de har afpatruljeret det baltiske luftrum. Det skete efter landene blev optaget i Nato samme år. Flyene var stationeret på Siauliai-basen i Litauen.

Næste gang skal de danske F-16-fly på mission i ... Hvem ved? Det er en urolig verden, vi lever i. □

EFFEKTIV VEJ FRA HYLDE TIL FLY

AF CAMILLA ROSENGAARD

FORSVARET FÅR EN HELT NY CENTRAL LAGERSTRUKTUR, DER SKAL GØRE STUMPERNES VEJ FRA HYLDE TIL FLY BÅDE HURTIGERE OG BILLIGERE.

I forbindelse med forsvarsforliget i juni 2004 blev det besluttet at samle de tre værns parallelle lager- og distributionsstruktur i én fælles virksomhed for hele Forsvaret. Den fælles struktur bliver en realitet startende fra 1. januar 2006, når Forsvarets Depot- og Distributionsstruktur, FDD, bliver en myndighed under Forsvarets Materieltjeneste, FMT.

- Der er god fornuft i at samle Forsvarets lager og distribution i én organisation. Ved at sammenlægge de tre værns nuværende aktiviteter kan vi spare mange ressourcer, der derpå kan frigives til operative formål, fastslår oberst i Projektgruppe FMT, Niels Bundsgaard.

For at opnå en rentabel lager- og distributionsstruktur, som samtidig kan opfylde kundernes behov, er det ikke nok blot at lægge de tre værns lager- og distributionssystem sammen. Derfor har Projektgruppe FMT nøje undersøgt stumper og reservedeles rejse fra leverandørens produktionshal over lagerhylden,

til de bliver taget endeligt i brug i operativ tjeneste. Desuden har Projektgruppen studeret, hvordan store private virksomheder som for eksempel butikskæden Netto har opbygget deres lager- og distributionssystem.

Resultatet har været entydigt: Det kan bedst betale sig at have ét centralt lager, hvorfra langt hovedparten af varerne bliver transporteret til brugerne efter behov. Antallet af lagre i Forsvaret vil derfor i fremtiden blive reduceret. Det er nemlig dyrere at have lagerkapacitet end at transportere sine varer på landevejene.

FDD kommer i hovedtræk til at bestå af et materielhoveddepot i Skrydstrup og et uniformshoveddepot i Hjørring kombineret med 16 såkaldte udleverende depoter på de største tjenestesteder som for eksempel flyvestationerne i Aalborg, Karup og Skrydstrup. Desuden vil FDD omfatte to ubemandede lagerhoteller i Brødeskov og Korsør til opbevaring af varer, der kun bruges meget lidt, men som det alligevel er nødvendigt at have på lager. FTK's egne værksteder, der sørger for den daglige vedligeholdelse og drift af materielssystemer, vil naturligvis også råde over mindre lagre til opbevaring af værktøj, reservedele m.v.

FTK I CENTRUM

FMT's motto "effektiv støtte døgnet rundt" vil ligge til grund for alle FDD's aktiviteter. Det betyder, at kunderne i FTK og i de øvrige værn hele tiden vil være i fokus.

- Når FDD-strukturen er fuldt implementeret i 2007 vil vi næsten have halveret antallet af årsværk i forhold til den eksisterende struktur, hvor hvert værn varetager sine egne lager- og distributionsaktiviteter. Derfor vil FTK og de andre operative myndigheder naturligvis få en anderledes service end i dag, men vi arbejder generelt med at kunne levere varer fra dag til dag, og er der tale om kritiske behov vil vi kunne levere inden for timer, understreger Niels Bundsgaard, der påpeger, at dialog og tæt samarbejde mellem operative enheder og FDD bliver meget vigtigt i fremtiden.

- For at understøtte samarbejdet med FTK etablerer vi et logistik situationscenter i FMT Centralledelse. Her vil kunderne om nødvendigt kunne henvende sig døgnet rundt, tilføjer major i Projektgruppe FMT, Bjørn Boesen.

Der er meget at spare ved at forkorte rejsetiden for stumper og reservedele og gøre ruten fra leverandør til slutbruger mere direkte.





Foto: Flyvevåbnets Fotolænsse Nord

FMT's motto "effektiv støtte døgnet rundt" vil ligge til grund for alle FDD's aktiviteter. Det betyder, at kunderne i FTK og i de øvrige værn hele tiden vil være i fokus.

AGUSTAWESTLAND PÅ KARUP

De centralt oplagte varer ved FDD skal udgøre det "sikkerhedslager", som kan imødegå lange og manglende leverancer fra forsvarets eksterne leverandører og dermed sikre, at den planlagte produktion i Flyvevåbnet og i resten af Forsvaret fortsat kan gennemføres. Såfremt leveringstider kan effektiviseres eller leverancer kan ske direkte til brugeren fra leverandøren vil "sikkerhedslagerets" størrelse kunne minimeres og ressourcer spares.

FMT vil derfor fremover samarbejde meget tæt med leverandørerne af Flyvevåbnets materielsystemer om etablering af direkte forsyningskæder i lighed med FMK's aftale om at få leverandøren af Flyvevåbnets nye helikoptere Merlin Joint Supporter til at levere stumper og reservedele direkte til de operative brugere på Flyvestation Karup. Det kan lade sig gøre ved, at leverandøren af helikopterne, britisk-italienske AugustaWestland, etablerer et depot på selve flyvestationen, hvor helikopterne skal operere fra.

- AugustaWestland lejer sig ind i en bygning på Flyvestation Karup. Dermed kan teknikerne i de operative enheder hente stumper og komponenter direkte fra leverandøren uden, at Forsvarets skal binde ressourcer i lageropbevaring, forklarer Bjørn Boesen. □

Ét lager for hele Forsvaret

Den 1. januar 2006 bliver Forsvarets Depot- og Distributionsstruktur, FDD, en myndighed. Det betyder, at Forsvaret påbegynder etableringen af én samlet lagerstruktur og ét fælles distributionssystem. FDD afløser de tre værns parallelle depot- og distributionsstrukturer.

FDD vil blandt andet bestå af 16 udleverende depoter på de største tjenestesteder i Forsvaret. Disse depoter vil omfatte op til 5.000 varenumre og opfylde brugernes behov her og nu. De udleverende depoter vil blive suppleret af seks ammunitionshoveddepoter samt et bemandet materielhoveddepot i Skrydstrup og et bemandet uniformshoveddepot i Hjørring, der vil være i stand til at forsyne kunderne døgnet rundt inden for 24 timer. For at sikre den bedste service af de operative myndigheder opretter FMT Centralledelse et logistisk situationscenter, der kan varetage al kontakt mellem FDD og kunderne.



FRA VÆRNSVÆRKSTED TIL VIDENSCENTER

AF CAMILLA ROSENGAARD

FRA DEN 1. JULI 2006 FÅR FORSVARET EN FORENKLET VÆRKSTEDS-TRUKTUR, HVOR KOMPETENCERNE SAMLES OG VÆRKSTEDERNE SKAL LØSE OPGAVER PÅ TVÆRS AF DE TRE VÆRN.

Deltagelse i internationale operationer rykkede med forsvarsforliget i juni sidste år højere op på Forsvarets dagsorden. Det betyder blandt andet, at der er behov for en enklere og mere fleksibel værkstedsstruktur, hvor kompetencer og opgaver samles i værnsfælles enheder. For at opfylde de mål etablerer Forsvarets Materieltjeneste, FMT, en ny værkstedstruktur, der træder i kraft den 1. juli 2006.

- Vi har undersøgt, hvordan man løser denne type opgaver i civile virksomheder, der er sammenlignelige med vores. Ved at bruge moderne ledelsesprincipper og etablere en enklere værkstedstruktur kan vi nedbringe omkostningerne og derved frigøre ressourcer til operative operationer, siger oberst i Projektgruppe FMT Niels Bundsgaard.

BRUGER- OG VÆRKSTEDSNIVEAU FUSIONERER

Fra den 1. juli 2006 fusionerer det nuværende bruger- og værkstedsniveau i én myndighed ved navn Vedligeholdelsesniveau I (VN I). Medarbejderne i VN I vil som i dag fortrinsvis være militære. Det betyder, at de i forbindelse med internationale operationer både skal være soldater og teknikere. VN I får ansvaret for at holde fly og andet materiel i drift gennem løbende vedligeholdelse og mindre eftersyn. Som udgangspunkt skal VN I-personel også selv kunne tage sig af alle opgaver forbundet med daglig drift under internationale operationer.

- Det er planen, at alle teknikere i eskadrillerne og på flyvestationernes værksteder skal have de samme faglige kompetencer. Det mål kan opnås ved at etablere en rotationsordning for eskadrilleteknikere og værkstedsteknikere. Vi opnår den størst mulige fleksibilitet, når alle teknikere er lige gode til at løse alle VN I-opgaver, siger major i Projektgruppe FMT Bjørn Boesen.



Den nuværende værnsopdelte værkstedsstruktur bliver afløst af en opdeling efter kompetencer.

Vedligeholdelsesniveau II - også kaldet Værksted Danmark - får til opgave at klare de større planlagte eftersyn og stå for opdatering og modifikation af for eksempel F-16 og C130J.

SAMARBEJDE MELLEM VN I OG VN II

Vedligeholdelsesniveau II - også kaldet Værksted Danmark - får til opgave at klare de større planlagte eftersyn og stå for opdatering og modifikation af for eksempel F-16 kampfly og C130J transportfly. Desuden skal Værksted Danmark tage sig af reparation af komplicerede materielsystemer som for eksempel radarudstyr. VN II-personel, der primært er civilt, skal ikke mindst i forbindelse med internationale operationer hjælpe udsendt VN I-personel.

- Vi skal udnytte vores kapaciteter så optimalt som overhovedet muligt. Derfor skal der være en belastningsudjævning mellem VN I og VN II. Det gælder også i forbindelse med internationale operationer, hvor udsendte teknikere får mulighed for at sende defekte komponenter hjem til reparation hos VN II. Der kan også være særlige tilfælde, hvor VN II-personel i regi af specielle udrykkelhold tager ud i felten. For eksempel som det skete ved uheldet i Afghanistan, hvor en F-16 forulykkede i et minefelt i december 2002, siger Bjørn Boesen.

Selvom VN I i dagligdagen skal stå for at holde fly på vingerne og alt andet materiel i drift, understreger Niels Bundsgaard, at det er Værksted Danmark og dermed FMT, som har det endelige ansvar.

- FMT får det faglige ansvar. FMT skal for eksempel udarbejde alle vedligeholdelsesforeskrifter og stå for dokumentation. VN I-teknikeren skal skrue på fly og løse sin opgave, men FMT har det funktionelle ansvar.

NATIONALE VIDENSCENTRE

Et kardinalpunkt i den nye værkstedstruktur er, at kompetencer på VN II-niveau samles i bestemte centre. Det betyder, at den nuværende værnsopdelte værkstedstruktur i fremtiden bliver afløst af en kompetenceopdelte struktur, hvor opgaver og spidskompetencer samles i nationale videnscentre.

For eksempel får Aalborg et overfladecenter, der skal tage sig af overfladebehandling af såvel Flyvevåbnets fly, Søværnets skibe og dele af Hærens våbensystemer. Forsvarets laboratorium, der vil omfatte alle tre værns nuværende laboratorier under ét, får til huse i Værløse. I Brødskov etablerer FMT et nationalt videnscenter for elektronik og højteknologiske kommunikationssystemer på tværs af de tre værn. På hjulkøretøjsområdet har det af hensyn til mængden af køretøjer været nødvendigt at etablere flere regionale værksteder, som så løser opgaver for alle tre værn.

- Det er afgørende, at vi i fremtiden tænker værnsfælles og koncentrerer os om at samle vores spidskompetencer. Det er FMT's kunder bedst tjent med, fastslår Niels Bundsgaard. □



Billede af radar til DEHAWK-systemet.

OM LIDT ER DET FORBI

AF ANDERS V. FRIDBERG

TIL TONERNE AF *OM LIDT BLI'R HER STILLE* BLEV EN STOLT EPOKE I FLYVEVÅBNETS HISTORIE AFSLUTTET, DA DET JORDBASEREDE LUFTFORSVAR BLEV NEDLAGT. NEDLÆGGELSESPARADEN VAR PRÆGET AF BÅDE VEMOD OG ÆRGELSE.

En stor del af det personel, der gjorde tjeneste ved en af de seks HAWK-eskadriller den dag i juni 2004, da det blev besluttet at nedlægge Flyvevåbnets del af det jordbaserede luftforsvar (JBL), har allerede fundet andre arbejdspladser i eller uden for Forsvaret. Alligevel var der fuldt hus i gymnastiksalen på Flyvestation Skalsstrup, da det jordbaserede luftforsvar ved en parade den 11. januar 2005 formelt blev erklæret nedlagt. Omkring 300 soldater fra eskadrillerne deltog i paraden, der blev overværet af mange nuværende og tidligere chefer fra Flyvevåbnet, gæster fra det omgivende civile samfund, personel fra både Kontrol- og Luftforsvarsgruppens andre enheder og fra Flyvestation Skalsstrup i øvrigt. Nedlæggelsesparaden blev indledt med en kavalgade, hvor billeder fra det jordbaserede luftforsvars 45-årige historie blev vist til toner af lettere melankolsk musik. Salen var

Den velkendte radar til DEHAWK-systemet har strukket hals for sidste gang.

stille, mens billeder fra NIKE's, HAWK's og eskadrillernes historie både herhjemme og i udlandet gled forbi. Enkelte billeder, blandt andet af lastbiler i mudder til over akslerne i Polen under Strong Resolve i 2002, fremkaldte spredt mumlen, men stilheden og eftertænksomheden var dominerende ind til de sidste billeder. Her skiftede musikken til Kim Larsens sang "om lidt bli'r her stille" og enkelte sang dæmpet med på de kendte toner, mens billeder af våbensystemer under udfasning effektivt satte streg under, at en epoke i Flyvevåbnets og i Forsvarets historie uigenkaldeligt er forbi.

RAKETTER FRA USA

Det jordbaserede luftforsvars historie begyndte i 1956, da Danmark fik tilbudt fire NIKE-luftværnsraketsbatterier af USA. Våbensystemet blev i første omgang placeret i hæren og i 1960, efter uddannelse og træning af operatørerne i Texas og Alabama i USA, blev batterierne med de langtrækkende raketter meldt operative og opstillet omkring hovedstaden. Allerede i 1962 blev raketbatterierne, inklusive hovedparten af de officerer, der var i 10.

Luftværnsafdeling, overført til Flyvevåbnet, hvor hærofficererne, efter sigende, forholdsvis hurtigt blev en del af kulturen i det lyseblå værn. I 1961 tilbød amerikanerne Danmark fire HAWK-batterier, og de blev i 1964 etableret som fire HAWK-eskadriller i Flyvevåbnet. I begyndelsen af 1980'erne blev det stationære NIKE-system udfaset, og Danmark anskaffede yderligere fire HAWK-eskadriller. HAWK-systemet er løbende blevet modificeret for at kunne holde trit med truslerne og de teknologiske muligheder, og så sent som i 2003 blev HAWK-eskadrillerne meldt operative som DEHAWK-eskadriller, efter en særdeles omfattende dansk modifikation af det gamle, men stadig kapable og anerkendte missilsystem. I forbindelse med forsvarsforliget for perioden 1999-2004 blev to af de otte HAWK-eskadriller nedlagt og andre blev flyttet til nye sites, mens Luftværnsgruppen blev lagt sammen med Kontrol- og Varslingsgruppen i Kontrol- og Luftforsvarsgruppen. Både DEHAWK, de nye sites og den nye organisation nåede kun at blive en parentes i luftforsvarets historie, for allerede i foråret 2004 blev det kendt, at hele Flyvevåbnets del af det jordbaserede luftforsvar stod til at blive prioriteret væk i det forlig, som blev indgået i sommeren 2004.

MANGLENDE OFFENTLIG DEBAT

I sin tale til paraden lagde chefen for Kontrol- og Luftforsvarsgruppen, oberst Jens Sannom ikke skjul på, at det var en sorgens dag for Flyvevåbnet. Obersten orienterede om, at den sidste Golfkrig havde vist behovet for et luftforsvarssystem som HAWK, at specialister i Nato beklagede nedlæggelsen af det netop opdaterede danske missilsystem. De sammenlignede beslutningen om at beholde et luftforsvarssystem som Stinger, mens DEHAWK blev skrottet, med at en stor bilfabrik nedlagde sit Formel 1-hold og bevarede sit Gokart-hold. Samtidig beklagede oberst Sannom, at befolkningen ikke havde fået mulighed for at gennemskue konsekvenserne af forsvarsforliget, fordi myndighedspersoner ikke offentligt måtte kritisere de forslag, der lå bag forliget.



Fra det jordbaserede luftforsvars storhedstid. Billedet er fra værnepligtiges hjemsendelse fra Eskadrille 542 i november 1999. Holdet var det andet sidste, der blev hjemsendt

OMSTILLING ET KENDT VILKÅR

Det var chefen for Flyvertaktisk Kommandos, generalmajor Leif Simonsen, tunge hverv at erklære det jordbaserede luftforsvar for nedlagt. Men inden det kom så vidt, havde han også udtrykt ærgelse over, at Flyvevåbnet ikke fik mulighed for at bevise, at DEHAWK kunne have været et godt bidrag til det nye expeditionary flyvevåben og forsvar i det hele taget. Men Leif Simonsen lagde også vægt på, at det i et større perspektiv er glædeligt, at blandt andet de våbensystemer, som har indgået i det jordbaserede luftforsvar har været med til at skabe en sikkerhedspolitisk situation, hvor Danmark kan tillade sig at vælge effektive kapaciteter fra.

Både general Simonsen og oberst Sannom talte om de menneskelige aspekter af nedlæggelsen, blandt andet det forhold, at en stor del af det sjællandske personel ikke ønsker at følge med til Karup, hvor Flyvevåbnet ellers har brug for dem i både den nye Air Control Wing, der etableres ved indgangen til 2006 og den nye Expeditionary Combat Support Wing, der ligeledes skal etableres. Leif Simonsen slog fast, at Flyvevåbnet vil tage størst muligt hensyn til hver enkelt medarbejder i forbindelse med den vanskelige omstilling, men han slog mere optimistisk også fast, at store omstillinger har et været et grundvilkår for personellet i hele det jordbaserede luftforsvars historie. Det har personellet derfor erfaring med.

SLUT VED NÆSTE ÅRSSKIFTE

Selv om de seks DEHAWK-eskadriller nu formelt er historie, vil de i realiteten fortsat eksistere i en periode. Eskadrille 533 bliver efter planerne lukket 1. juli, mens de to andre vestlige eskadriller i første omgang bliver lagt sammen allerede i begyndelsen af februar, for endeligt at blive lukket ved årsskiftet. På Sjælland bliver de tre eskadriller lagt sammen i Tune og ligeledes lukket ved årsskiftet. Det er endnu uklart, hvad der skal ske med eskadrillernes materiel. Noget forventes at kunne bruges andre steder i Forsvaret, noget vil formentlig blive solgt, og noget vil ende som skrot. En midlertidig Vartningsorganisation af ældre medarbejdere med under tre år til pensionering, vil tage sig af vedligeholdelsen, når eskadrillerne helt er forbi. Den resterende del af Kontrol- og Luftforsvarsgruppen, vil indgå i den nye Air Control Wing. Flyvestation Skalsstrup bliver overtaget af Forsvarets Sundhedstjeneste. □

DET JORDBASEREDE LUFTFORSVAR I NOTER

1957	Danmark tilbydes og accepterer at modtage fire NIKE-enheder som våbenhjælp.
2 FEB 1959	10. Luftværnsafdeling med 1.- 4. batteri formeres.
6 MAJ 1959	NIKE overdrages officielt til Danmark.
APR 1960	De fire batterier klarmeldes og gennemfører første Annual Service Practice (ASP). Her affyrer hvert batteri én HERCULES og to AJAX - alle succesfulde.
2 JUL 1962	NIKE overføres til Flyvevåbnet. Luftværnsgruppen med raketeskadrillerne 531-534 samt 530 (Raketoperations central) formeres.
1964	Eskadrille 534 modificeres og får bl.a. en High Power Acquisition Radar samt en Target Ranging Radar, og har herved et Anti Tactical Ballistic System.
3 JUL 1964	Danmark har modtaget tilbud om fire HAWK-eskadriller som våbenhjælp. Personellet begynder uddannelse i USA. Personellet formeres inden uddannelsen som en HAWK-afdeling med stab og eskadrille 541-544.
8 OKT 1964	HAWK-eskadrillerne oprettes officielt, og materiellet overdrages til Danmark.
1969	NIKE AJAX udfases.
1970	Target Ranging Radar tildeles eskadrille 531 - 533.
1971	HAWK-eskadrillerne gennemgår Inspection Repair As Necessary (IRAN).
1975-1978	HAWK modificeres til Improved HAWK.
1975	NIKE får SAMCAP modifikation.
1977	NIKE får IFF/SIF modifikation.
12 AUG 81	1. forsvarsforlig, der bl.a. omfatter udfasning af NIKE og leje af fire HAWK-eskadriller.
1981	NIKE-eskadrillerne 531 og 532 nedlægges.
1982	HAWK gennemgår Product Improvement Programme.
1 MAR 1983	NIKE-eskadrillerne 533 og 534 nedlægges.
1 MAR 1983	HAWK-eskadrillerne 531 og 532 oprettes.
1 OKT 1984	HAWK Afdeling Vest oprettes.
1 JUN 1985	HAWK-eskadrille 533 oprettes.
1 FEB 1986	HAWK-eskadrille 534 oprettes.
15 AUG 85	HAWK Afdeling Vest, Eskadrille 531 og Eskadrille 532 flytter vest for Storebælt. Indledningsvis i midlertidige stillinger, idet eskadrillerne forventes at flytte til Odense pr. 1 SEP 1987.
1 SEP 1987	Eskadrille 533 og 534 flytter til henholdsvis Flyvestation Skrydstrup og Flyvestation Karup. Samme dato flyttes HAWK Afdeling Vest fra Odense til Flyvestation Karup.
1 jan 1989	HAWK Afdeling Øst oprettes i det tidligere NIKE-afskydningsområde i Tune.
1989-1991	HAWK-eskadrillerne modificeres til Product Improvement Programme phase II standard.
1995	DEHAWK-projektet startes.
1999	Første prototype DEHAWK operativ.
2000	Eskadrille 531 og 541 nedlægges.
2000	Første testskydning med DEHAWK i Frankrig.
1 maj 2001	Luftværnsgruppen nedlægges og sammenlægges med Kontrol- og Varslingsgruppen. De to sammenlagte enheder benævnes herefter Kontrol- og Luftforsvarsgruppen. (KLG)
2001-2002	DEHAWK-våbensystemet tildeles eskadrillerne.
2004	Forsvarsforliget udmønter sig i, at det jordbaserede luftforsvar nedlægges.
11 jan 2005	Det jordbaserede luftforsvar nedlægges officielt ved en parade på Flyvestation Skalsstrup.

RAKETTER MULIGVIS PÅ MUSEUM

AF ARNE BACH NIELSEN



Der arbejdes på, at raketterne igen skal pege mod himlen i det nu rømede anlæg ved Stevnens Klint.



Villy Petersen (tv) og Bøggild Lohse under godmodige drillerier med hensyn til, om det er HAWK-raketten i forgrunden eller NIKE-raketten bagerst, der er mest fortræffelig.

DET JORDBASEREDE LUFTFORSVAR (JBL) BLIVER MULIGVIS BEVARET – MEN KUN SOM MUSEUM.

Affyringsramper med sine raketter rettet mod himlen kan muligvis i fremtiden igen ses ved Stevnensfort. Dog kun i museumsregi.

- Klokken er fem minutter i tolv med hensyn til at bevare både historien og materiel, der i en menneskealder har kendetegnet det jordbaserede luftforsvar, siger chefsergent Villy Petersen, der er HAWK-mand men som nu arbejder på fuld tid med at koordinere aktiviteterne, når materialet skal indsamles. Omkring 40 personer fordelt i hele Kontrol- og Luftforsvarsgruppen (KLG) støvsuger værksteder og magasiner for raketdele, konsoller, radarer, køretøjer, kabler, telte, radioer og praktisk talt alt mellem himmel og jord, der har været brugt i NIKE- eller HAWK-enheden. Alt imens bliver der stået på hoved i kasser og skabe for at finde gamle billeder og publikationer, der kan være med til at belyse æraen inden for det danske jordbaserede luftforsvar.

- Det indsamlede materiale skulle helst gå op i en højere enhed, og hvad kunne være bedre end at genskabe raketopstillinger i et autentisk miljø, siger chefsergent Bøggild Lohse, der som gammel NIKE-mand også arbejder på fuld tid for at være medkoordinator på projektet. Når han henviser til et autentisk miljø, er det fordi, det er planen, at museet skal placeres på den nu nedlagte Eskadrille 541 ved Stevnensfort, hvor anlægget med jordvoldene stadig er intakt.

DEN KOLDE KRIG VISES FREM

- JBL-museet, som vi meget håber på bliver realiseret, skal kobles sammen med koldkrigsmuseet, som er den underjordiske del af Stevnensfort. I de to kilometer lange gange gravet ind i Stevnens

Klint vil vi forsøge at bevare den unikke historie om fortet, som husede Sundets Marinedistrikt, fortæller museumsinspektør Helle Schummel fra Østsjællands Museum, hvis vinger museet vil komme ind under. Hun ser meget positivt på, at koldkrigsmuseet også kommer til at omfatte det jordbaserede luftforsvar, så der bliver tale om et integreret museum. Hun fortæller, at der er lavet beregninger over billetindtægter, at tilskud fra kulturministeriet og kommunen er inde i billedet, og at der tages skridt til at søge om midler hos fonde. Stevnens Kommune, som ejer arealet, har endnu ikke afklaret, hvad der skal ske med det.

FRIVILLIGE PENSIONISTER

Bliver raketmuseet til noget, bliver der brug for en stor frivillig indsats, når det skal opbygges, og materiel skal renoveres og vedligeholdes. Det er tanken, at selve raketafdelingen skal være åben fra påske til efteråret. Uden for åbningssæsonen skal udstillingsgenstandene indendørs og have en overhaling, så de er klar til næste sæson. Det vil give en god mulighed for pensionerede JBL-folk igen kan få fingrene ned og skrue i det velkendte raketgrej.

- Jeg håber, det kan være med til at give grobund for en egentlig forening, hvor vi også kan samles om bidrage med historisk kildemateriale, udbrede kendskabet til JBL og udveksle billeder og avisudklip, siger Villy Petersen.

Der påregnes afholdt stiftende generalforsamling den 17. marts 2005. □



FLITTIG DAME PÅ VEJ MOD DE 40 ÅR

AF CAMILLA ROSENGAARD

FLYVEVÅBNETS REDNINGSHELIKOPTER S-61 ER EN ÆLDRE DAME. IKKE DESTO MINDRE HAR HUN FORTSAT MANGE MIL I SIG.

Selvom Sikorsky S-61 har været i det danske flyvevåbens tjeneste i knap 40 år, er helikopteren alligevel stadig going strong. I de kommende år vil de første nye helikoptere af typen EH101 afløse S-61, men ikke desto mindre har den flittigt anvendte helikopter fortsat mange mil foran sig.

Den danske helikopter af typen S-61, som har fløjet længst, har knap 16.000 timer bag sig. Derfor er jeg overbevist om, at de danske helikoptere vil kunne flyve i flere år endnu, siger major i Forretningsområde Helikopter Bjarne Andersen.

Flyvevåbnets otte helikoptere har til sammen fløjet lidt mere end 114.000 timer i de seneste 40 år. Ifølge planen skal den første af helikopterne udfases primo 2005. Den bliver overgivet til Flyvevåbnets Historiske Samling, som planlægger at føre den tilbage til sit oprindelige karakteristiske udseende med orange næse. Når den er blevet restaureret, skal den udstilles på godset Egeskov på Fyn. Den anden helikopter, der udfases, vil blive bevaret i sin nuværende konfiguration og får til huse på Stauning Flymuseum.

- Når vi udfaser helikopterne er vi selvfølgelig meget omhyggelige med at genbruge dem. Hver en stump, som kan bruges til at vedligeholde de øvrige helikoptere, vil selvfølgelig blive pillet af de to fly, som vi udfaser, understreger Bjarne Andersen.



Foto: Air Power



Foto: Flyvevåbnets kabin

1. Den første af Flyvevåbnets otte S-61 er ved at blive udfaset. Flyvevåbnets Historiske Samling vil føre helikopteren tilbage til sit karakteristiske udseende med orange næse fra begyndelsen af 1970'erne.

2. Den 4. januar 2005 fløj U-276 sin sidste tur fra vagt på Flyvestation Aalborg til Flyvestation Værløse for som den første af Flyvevåbnets helikoptere af typen S-61 at blive udfaset. Besætningen var Kaptajn O. Andersen (LEN), premierløjtnant J.H. Kristensen (DIT) og seniorsergent K. Hansen.

S-61 HISTORISK SET

I 1964 skrev Flyvevåbnet kontrakt på levering af otte styk S-61 Sea King helikoptere med den amerikanske producent Sikorsky. Den 10. april 1965 ankom den allerførste helikopter med skib til Frihavnen i København. Den blev transporteret til Flyvestation Værløse, hvor den blev samlet. Den 27. august 1965 kom den sidste af i alt otte helikoptere.

Den 6. maj 1965 gik den første af Flyvevåbnets helikoptere i luften over Værløse. Efter intens omskoling af personel gik den første S-61 på SAR-vagt på Flyvestation Aalborg den 4. januar 1966. Flyvevåbnet har mistet én af sine helikoptere ved et tragisk havari i Vadehavet den 10. februar 1968. Hele besætningen på fem mand omkom. I juni 1970 fik Flyvevåbnet en erstatning for den forliste helikopter.

I gennem sine knap 40 år i Flyvevåbnets tjeneste har S-61 gennemgået en række opdateringer. Hovedværksted Værløse har blandt andet monteret en FLIR-antenne, radar og et isskjold, som forhindrer is og havsalt i at trænge ind i motorerne. Motorerne er blevet modificeret fra 1200 til 1400 hestekræfter. Og i begyndelsen af 1980'erne har alle otte fly fået monteret en elektrisk hoist. I begyndelsen af 1990'erne blev S-61 modificeret med nyt computerbaseret navigationssystem og nyt udstyr til kabinen.

PRÆSIDENTENS FORETRUKNE HELIKOPTER

Sikorsky S-61 er anvendt over hele verden. En af de mest kendte af slagsen er formentlig præsident George Bush's flaskegrønne helikopter, som jævnligt lander på plænen foran Det Hvide Hus. Denne model ligner den danske model, men også Malaysia, den canadiske marine og flere civile firmaer flyver med samme type som den danske. Der er i øjeblikket cirka 200 operative S-61. Heraf er ca. 80 militære. Den britiske producent Westland, der har licens til at producere S-61, har leveret helikoptere til bl.a. den norske redningstjeneste og Flyvevåbnet i Tyskland, Belgien, og Storbritannien. Denne model er kun benævnt Sea King. Det forholdsvis store antal helikoptere gør det fortsat muligt at opdrive reservedele.

- Vi kan godt skaffe reservedele. Der er lidt længere ventetid på leverancen af nogle reservedele end på andre. Men nogle virksomheder især i Canada har specialiseret sig i produktion og vedligeholdelse af reservedele til S-61, forklarer Bjarne Andersen. □



Foto: Tidskrift

Flyvevåbnets otte Sikorsky S-61 har tilbagelagt 114.000 flyvetimer. Mange civile helikoptere af samme type har fløjet mere end dobbelt så langt.

FLOS GOES EXPEDITIONARY

AF MOGENS SAABY NIELSEN

Flyvevåbnets Officerssskole (FLOS) har i hele november måned 2004 undervist på International Air Force Captains Course i Vilnius, Litauen. Kurset kan sammenlignes med det danske VUT I/L. Kursusdeltagerne bestod af premierløjtnanter og kaptajner fra de tre baltiske lande. Kurset varede 16 uger. Kurset er det første af sin art og er udviklet af balterne selv. Det indeholder mange interessante områder, som for eksempel ledelse & management, medietræning, krigshistorie samt en række emner inden for "air power". Dele af kurset er støttet af instruktører fra Tyskland, Storbritannien og Danmark.

FLOS gennemførte, med støtte af majorerne E.B. Markussen, Forsvarsakademiet, M. Veirum, Forsvarskommandoen og R. Wieck-Hansen, Flyvestation Skrydstrup, operativ og logistisk undervisning på det operative niveau.

Elevforudsætningerne inden for disse områder var naturligt nok begrænsede, men de forudgående ni ugers uddannelse inden vores ankomst må have været udbytterige, for vi blev mødt af 15 velmotiverede elever, der mestrede engelsk udmærket. Deres taktiske kendskab til luftoperationer, der blev givet af en oberstløjtnant fra det tyske flyvevåben gjorde det muligt at "indtræde på det operative niveau" uden problemer.

GLÆDE OVER SELVSTÆNDIGHED

Selve kurset fandt sted på den litauiske officerssskole, hvor vi også var indkvarteret i et nyistandsat "officers hotel" med ganske udmærkede forhold. Det var muligt at spise i skolens store kantine med store portioner god "dagligmad". Man skulle lige vænne sig til at få farsret med kartofler eller lignende til morgenmad, men ellers god og nærende mad, som i øvrigt er en del af kadetternes løn under uddannelsen.

Selve undervisnings- og kontorfaciliteterne var fine med adgang til internet og Microsoft XP software, så det gav overhovedet ingen problemer.

Endelig skal omtales den gæstfrihed, vi har oplevet. De litauiske kursusledere var utrættelige i deres anstrengelser for, at vi skulle føle os hjemme. Vi blev blandt meget andet inviteret på sightseeings, herunder besøg i KGB's berygtede fangekælder og henrettelsesrum, som nu er museum. Der forstår man tydeligt, hvorfor trangen til at komme videre fra sovjettiden er så fremherskende.

ELEVERNE RUSTET TIL AT BLIVE SENDT UD

Undervisningen blev gennemført som klasseundervisning samt en del syndikatarbejde. Det var på forhånd aftalt, at undervisningen var baseret på vores egen flyvevåben-doktrin, inklusiv analysemodel, for indsættelse af air power på det operative niveau.



Officerssskolens indgang med undervisningsbygning i baggrunden.

Det var en stor fordel, da denne model er grundigt afprøvet i de sidste 8 – 9 år på FLOS i VUT I/L-uddannelsen. Modellen er formentlig ikke særlig kendt "ude i Nato", hvor modeller fra diverse Allied Joint Publications er mere fremherskende. Jeg er dog stadig af den opfattelse, at denne analysemodel er særdeles anvendelig, ikke mindst i undervisningssammenhæng. Træning i denne model skaber meget gode forudsætninger for at indgå som planlægger ved udsendelse i en international operation. Samtidigt fandt udarbejdelse og præsentation af de forskellige opgaveløsninger sted på engelsk.

Samlet set blev eleverne godt rustet til udsendelse, hvilket også var et vigtigt punkt for deltagerne. Erkendelsen af, at det varer længe, før de tre baltiske lande kan indgå med materiel i en expeditionary operation, var klart til stede, men så meget desto vigtigere var det for balterne, at evnen og muligheden for at tilbyde personel i sådanne sammenhænge er til stede.

Niveaet af indlæringen oversteg langt det, der var forventet på forhånd. Eleverne fremlagde en række meget velargumenterede løsninger, hvor doktrinen, analysemodellen og deres sunde fornuft var det bærende. En særdeles positiv oplevelse.

MULIGT COMEBACK

Afslutningsvis har det været en stor oplevelse at gennemføre dette projekt. Som underviser føler jeg virkelig, at vi gør en lille forskel. Der var heldigvis tilmeldt mange elever, og litauerne har da også spurgt, om vi vil komme igen næste år. Det er hensigten, at balterne efter endnu ét år med FLOS-støtte selv skal kunne forestå uddannelsen. Jeg håber derfor, at højere myndigheder stadig har vilje til og mulighed for at prioritere øststøttesamarbejdet. Det vil være ærgerligt at stoppe for tidligt, når nu anstrengelserne begynder at bære frugt. □

FLYVEVÅBNETS AMBULANCER RYKKER OP I SUPERLIGAEN

AF SUSANNE BØGH MORTENSEN

De gamle militærgrønne ambulancer har gjort det godt, men nu er de faldet for alderskriteriet, og Flyvevåbnet har indkøbt syv nye ambulancer.

Foreløbig står de flunkende nye side om side i den store hangar på Flyvestation Aalborg. Nummerpladerne blev monteret kort før årsskiftet, og kilometertælleren har ikke passeret de 100. Men snart skal de være mere end blot til pynt, når de skal ud at gøre gavn på de tre jyske flyvestationer i Karup, Aalborg og Skrydstrup.

Der er her tale om Flyvevåbnets fire nye ambulancer, som afløser de gamle VW M253 syncro, der med deres 17 år har nået pensionsalderen. Udover de fire ambulancer, som Flyvevåbnet allerede har fået under tag, bliver der i løbet af 2005 yderligere leveret tre styks. Mærket på ambulancerne er Mercedes sprinter 316, der er blevet ombygget til en topmoderne ambulance på Hårby Karosserifabrik. Ambulancerne indgår som en del af det beredskab, der skal være til stede på en flyvestation.

FORARBEJDET HAR TAGET TO ÅR

Mange vil måske tro, at når man får brug for nye ambulancer, ja, så går man da bare ud og køber dem. Men helt så enkelt foregår det ikke. Seniorsergent Ole Runager oplyser, at fra beslutningen blev taget i Flyvevåbnets Sanitetsudvalg, og til ambulancerne blev leveret, er der gået godt to år. Ole Runager har været faglig konsulent på projektet, og i samarbejde med repræsentanter fra Hærens Materiel Kommando og Flyvertaktisk Kommando har han udarbejdet de operative brugerkrav, der dannede grundlag for den licitation, som Hårby Karosserifabrik fik i foråret 2004.



- Før vi kunne udlicitere ombygningsopgaven, skulle vi i projektgruppen definere i alle detaljer, hvad ambulancerne skal kunne. Det vil sige, at vi på papiret skulle have fuldstændig overblik over, hvilke behov den ombyggede Mercedes Sprinter skal opfylde.

Derfor har jeg snakket med en del folk fra Falck og Københavns Brandvæsen for at få nærmere klarhed over, hvad der er godt, og hvad der er mindre godt på de ambulancer, der kører rundt i det civile Danmark, siger Ole Runager, som også har været på "studietur" til Samsø, hvor de er i besiddelse af Danmarks eneste civile terrængående ambulance. Disse erfaringer, som kollegerne i det civile beredskab har gjort sig, indgik i overvejelserne, da detaljerne for indretning og udstyr skulle defineres. Resultatet af projektgruppens arbejde er en type ambulance, der er udstyret med det nyeste og mest moderne udstyr, man har til brug for til behandling i ambulancen, den såkaldte præhospitale behandling.

MANGE FORBEDRINGER

Der er ifølge Ole Runager en mængde fordele ved de nye ambulancer i forhold til de gamle, der vil blive udfaset i takt med, at de nye bliver operative på Flyvestationerne i Aalborg, Karup og Skrydstrup.

- For det første er der automatgear, hvilket betyder, at chaufføren ikke behøver at flytte hænderne fra rattet. Ligeledes betjenes samtlige horn og blink fra rattet, hvilket giver en øget sikkerhed under kørslen. Også behandleren, der sidder bag ved patienten, kan blive i sit sæde, idet ambulancen er sådan indrettet, at alle funktioner kan foretages fra den plads, selvom han sidder spændt fast i sin sikkerhedssele, siger Ole Runager. Han forklarer, at behandlerens plads er placeret således, at det under hele transporten er muligt at have øjenkontakt med patienten, hvilket øger trykindsfølelsen hos den syge.

Derudover kan nævnes at arbejdsforholdene for læge og sygepasser er blevet væsentligt forbedret, idet der er øget ståhøjde, bærelejet kan nivelleres og flyttes rundt i kabinen, så det er muligt for to personer at stå på hver sin side af båret, og endelig kan personalet bestemme, hvilken temperatur, der skal være i ambulancen.

OPGAVERNE PÅ FLYVESTATIONER

Ambulancerne er tilknyttet infirmerierne på de respektive flyvestationer, og deres primære opgave er at indgå som en del af beredskabet. Derudover rykker læge, sygepasser og ambulance ud til de ulykker og sygdomstilfælde, der også opstår på flyvestationerne. Dette kan for eksempel dreje sig om hjertestop, tilskadekomne faldskærmsudspringere og astmatilfælde.

Ole Runager fortæller til sidst, at han vurderer, at de er fuldt operative hen i mod slutningen af året, når de endelige monteringer har fundet sted. □

FLYVENDE AMBULANCETRANSPORT

AF SUSANNE BØGH MORTENSEN

Flyvevåbnet har sit eget Airevacuation (AIREVAC)-element, som rykker ud, når syge og sårede soldater skal hjem til behandling i Danmark.

Airevac-elementet har tidsmæssigt en forholdsvis kort historie med en alder på bare ni år, men har i disse år været på Færøerne, i Grønland, Italien, Kuwait, England og Eritrea for bare at nævne en håndfuld. Airevac-elementets hovedopgave er at hente sårede og syge soldater i udlandet for derefter at bringe dem hjem til behandling i Danmark.



Patienterne kan transporteres i en specialbygget container, der passer ind i flyet.

Baggrunden for at tage initiativ til Airevac-elementet opstod, efter at 24 danske soldater blev såret efter at været blevet beskudt i en dansk lejr i Eksjugoslavien. Hjemtransporten af soldaterne foregik over to døgn og blev foretaget i et Gulfstreamfly. Det gik godt, men efter denne hændelse stod det klart, at der var et behov for en egentlig enhed, der kunne stå standby 24 timer i døgn og rykke velforberedt ud.

AIREVAC'ENS PERSONALE

Airevac-elementets to fastansatte er lederen læge Palle Neumann og seniorsergent Ole Runager, der siden 1988 har været sanitetsbefalingsmand. Derudover er 21 personer på rådighedskontrakt tilknyttet. Det drejer sig om seks læger, seks sygeplejersker og ni sygepassere, som til daglig er ansat i det civile sundhedsvæsen.

Airevac'en er placeret på Flyvestation Aalborg. Sammen med infirmeriet og krigssanitetstjenesten udgør den sanitetseskadrillen 690.

Som andre dele af Flyvevåbnet står Airevac-elementet også over for strukturforandringer. De tre elementer i sanitetseskadrillen splittes op, og infirmeridriften overgår til Forsvarets Sundhedstjeneste. For Airevac'en kommer fremtiden til at ligge ved den nyoprettede Combat Support Wing, hvor den bibeholder navnet Eskadrille 690.



Airevac kan også foregå ved, at patienterne forbliver i ambulancen, der køres ombord i Herculesflyet.

MANGE TYPER MISSIONER

Ole Runager viser rundt i hangaren, hvor alt materiellet og det medicinske udstyr ligger parat.

- Vi er cirka ude på otte-ti missioner om året. Det kan være alt muligt fra benskader til hjerteanfald. Vi har hentet en soldat, der havde været ude for et trafikuheld i Irak, og vi har fløjet en respiratorpatient fra Skopje til Rigshospitalet. Men vi hjælper også med civile tilfælde, hvis vi kan. Vi flyver for eksempel en del børn fra Grønland med brandsår til Rigshospitalet, siger Ole Runager. (Grønlænderne har som regel elopvarmet vand i hannerne, og temperaturen på vandet er ofte over 80 grader, hvilket betyder en øget risiko for skoldning. Red.)

Airevac-elementet råder over to ambulancer, der kan gå ind i et Herculesfly. De blev i 1998 specialbygget til opgaven. Oftest

er det ambulancerne, der bliver brugt på missionerne, idet det er yderst sjældent, at der er behov for at flytte flere patienter ad gangen. Men udover ambulancerne råder Airevac'en over fire såkaldte moduler, der hver kan rumme tolv bårer. Ligeledes kan et Hercules fly rumme to af disse moduler.

To moduler kan sammenkobles i flyet, således at man opnår en patientstue med en kapacitet til 24 patienter. Det er i disse moduler muligt at opnå en temperatur, der er fuldstændig uafhængig af temperaturen i flyet. De, der har prøvet at flyve i et Her-



Udover at hente syge og sårede soldater i udlandet flyver Airevac-elementet også i specielle tilfælde med civile som her i Grønland.

culesfly, ved at støjen er øredøvende, helt præcist omkring 110 decibel. Men denne støj er reduceret inde i modulerne, og derfor kan patienter og personale undgå at bære høreværn, hvilket selvfølgelig letter kommunikationen.

HØJTIDER ER INGEN HINDRING FOR UDRYKNING

Ole Runager har selv været med på omkring 100 missioner, og da han aldrig ved, hvornår det sker, er der flere gange, hvor han har måttet ringe til sin kone og sige, at han nok ikke nåede hjem til aftensmaden. Airevac'en rykker ud til jul, påske og pinse. Og selvom det er svært at få Ole Runager til at sige det direkte, kan man mærke, at han er glad for at være med til at gøre en forskel for de mennesker, der har brug for at komme i behandling i trygge hjemlige rammer.

PETER IVERSEN VAR I OKTOBER 2002 UDE FOR EN ULYKKE OG BLEV TRANSPORTERET TIL DANMARK AF FLYVEVÅBNETS AIREVAC-ELEMENT.

Til daglig arbejder Peter Iversen som flyverspecialist ved våbenværkstedet på Flyvestation Skrydstrup.

- Vi var ved at pakke det sidste sammen, efter at vi havde deltaget i en øvelse i Grazzanise i Italien. Vi manglede bare at læsse de sidste aluminiumsstiger, og jeg bad chaufføren i gaffeltrucken



Peter Iversen er i dag tilbage i sin dagligdag efter det alvorlige uheld i Italien.

om at køre over og hjælpe til med at spænde dem fast. Da jeg er på vej ned af den ni tons tunge gaffeltruck, sker der det, at han kører og drejer på samme tid, og derved lander det ene baghjul på min højre fod. Jeg besvimede, og da jeg kom til bevidsthed, så jeg på min fod og begyndte at råbe og skrig. Jeg havde ellers sikkerhedssko på, men læderet på skoen var fuldstændig flået op, og skoen stod ved siden af på betonen, siger den 52-årige flyverspecialist Peter Iversen.

HUMØRET VAR PÅ NULPUNKTET

Peter Iversen fortæller videre, at kollegerne fik ringet efter en ambulance, og derefter blev han kørt til et hospital i byen Capua. Det næste døgn blev en smertefuld prøvelse for ham. Hverken læger eller sygeplejersker var i stand til at tale engelsk, så han måtte bare håbe på, at personalet vidste, hvad de gjorde.

fortsættes på side 30

Fortsat fra side 29 ...

Først prøvede lægerne at trække storetåen på plads, og da det ikke lykkedes, fik han en bedøvende sprøjte i ryggen og blev derefter kørt på en operationsstue, hvor lægerne indopererede en stang i foden. Dernæst fik han benet indbundet i gips til knæet og kørt på en stue.

Peter Iversen beskriver situationen således:

- Der var ingen vinduer på stuen, og malingen var skallet af væggene. Jeg måtte ikke få noget at drikke og spise, og jeg forstod ingenting af, hvad de sagde. Jeg har altid troet, at jeg var en psykisk stærk person, men næste morgen var mit humør helt nede på nulpunktet. Og jeg havde bestemt, at jeg ville bede nogle af kollegerne om at gøre noget, så jeg kunne komme til Danmark.

RØRT DA HAN SÅ CHALLENGEREN ANKOMME

Kollegerne havde allerede dagen før taget kontakt hjem til Flyvevåbnets Airevac-element i Danmark, og de kunne fortælle Peter Iversen, at der samme eftermiddag ville komme et Challengerfly, der ville bringe ham hjem.

Peter Iversen er en mand med begge ben på jorden, og han vil helst se tingene, før han tror på dem. Men han indrømmer gerne, at han blev rørt, da flyet landede og kørte op foran hangaren.

- Da jeg kunne se lyset fra den Challenger, fik jeg en klump i halsen, fortæller han. Med ombord fra Danmark var der en læge og en sygepasser til at tilse Peter Iversen på tilbagevejen.

De sørgede for, at han blev spændt fast på en bære i flyet og fik noget smertestillende medicin, som hurtigt fik smerterne i benet til at forsvinde. Luftkaptajnen havde på forhånd lovet ham, at hjemturen ville gå hurtigt, og Peter Iversen husker nøje, at flyet landede i Værløse efter to timer og fem minutter. Han forklarer, at det betød utrolig meget for ham, at han kunne komme hjem så hurtigt, efter at ulykken havde fundet sted.

- Det er i hvert fald godt at vide, at den mulighed findes, siger Peter Iversen.

Til sidst fortæller flyverspecialisten, at han kom på Rigshospitalet, hvor han tilbragte en uge. Derefter vendte han hjem til det sønderjydske, hvor han igen blev opereret. □

LÆSERUNDERSØGELSE UDSKUDT

I forrige nummer af bladet stod der, at der vil blive iværksat en læserundersøgelse i netop denne udgave.

Redaktionsudvalget har erkendt, at sådan en undersøgelse kræver mere og grundigere forberedelse end som så, hvorfor det er besluttet at udskyde undersøgelsen til snarest muligt.



Foto: Arne Borch Nielsen

ENDELIGT FARVEL TIL DE GAMLE HERCULESFLY

Fredag den 17. december 2004 kl. 09.18 lettede den sidste forhenværende danske C-130H fra Værløse.

Flyene blev overdraget fra Lockheed Martin til det ægyptiske flyvevåben mandag den 13. december 2004. Personale fra Hovedværksted Værløse og Flyvestation Aalborg har en stor del af æren for at de gamle Hercules var klar til overdragelsen og udflyvningen fra Værløse.

De efterfølgende dage blev flyene og reservedelene inspiceret, pakket og loaded. Hercules flyene har været Flyvevåbnets arbejdsheste siden 1975, hvor de afløste C-47 og C-54.

Opgaverne har spændt fra fuel lift, medevac, taktiske missioner samt troppe- og godstransport. Flyet har været indsat i verdens brændpunkter som for eksempel Afrika, Afghanistan og Irak.

Peter Laustsen

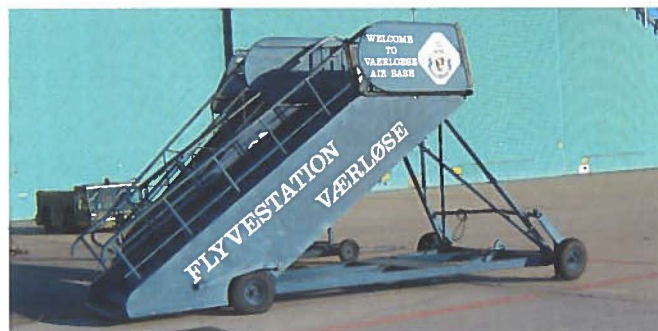


Foto: Arne Borch Nielsen

DEN TIDLIGERE FLYVESTATION VÆRLØSE SOLGT

Der skal bygges på den tidligere Flyvestation Værløse. Der er hverken tale om nye hangarer eller andre militære faciliteter. Derimod bliver der tale om boliger. Et ejendomsselskab har købt dele af flyvestationen for 180 mio. kr.

Eskadrille Værløse, som det nu hedder, er dog stadig bemandet med folk i tårnet, vagter, automekanikere og brand- og redningsfolk, ligesom Værløse fortsat huser Flyvevåbnets Specialskole og Flyvematerielkommandoens Centralledelse og Hovedværksted Værløse et stykke tid endnu.

FLYVEVÅBNETS SIDSTE VÆRNEPLIGTIGE SERGENT

AF BRIAN ALBREKTSSEN

Jeg blev indkaldt til Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) i februar 2002, og efter 34 måneder som værnepligtig i Flyvevåbnet sluttede min værnepligtstjeneste i oktober 2004. Jeg har altså været værnepligtig betydelig længere end den gennemsnitlige værnepligtige. Grunden til den lange værnepligtstid er at jeg har været værnepligtig sergent, og derefter har jeg siddet i Værnepligtsrådet.



Foto: Flyvevåbnets fotoljeneste

Med Brian Albrektsen er der sat punktum for den værnepligtige sergent i Flyvevåbnet. Forsvaret har taget afsked med mobiliseringsstyrken. (Arkiv foto)

Oprindeligt var jeg indkaldt til 17 måneders tjeneste, så jeg præsterede at fordoble min værnepligtstid. Ganske frivilligt endda. For at kunne sidde i Værnepligtsrådet blev det nødvendigt for mig at frivilligt forlænge min værnepligt. Det gjorde jeg tre gange. Nu lyder det måske som om, at soldaten frivilligt kan forlænge sin værnepligt et uendeligt antal gange, men sådan forholder det sig ikke. Man kan kun være værnepligtig i 27 måneder, men sergenterne har en mulighed for at forlænge med yderligere ni måneder. Tiden passer med den tid, der er tilbragt på sergentskolen.

FORDOMME AFLIVET

Min tid som værnepligtig ved FFOS har været meget spændende. Noget af det jeg husker bedst, er nok de første dage på sergentskolen. Her kom vel en af de større konflikter, jeg har oplevet. Det var en klasse, der bestod af halvt værnepligtige og halvt konstabler. Vi havde hver sin opfattelse af, hvordan tingene skulle være, og hvordan vi skulle gebærde os. Det var til tider svært at forene vores synspunkter. Men det lykkedes os at aflive fordommene og arbejde sammen. Men når jeg tænker tilbage på den tid, er det vel nok dér, jeg har lært mest om Flyvevåbnets holdning og mentalitet.

Næsten et år efter jeg selv begyndte som værnepligtig, tog jeg imod et nyt værnepligtshold. Tænk, at jeg nu stod med ansvaret

for en gruppe, som jeg skulle være med til at uddanne til soldater. Var jeg moden nok til denne opgave, og kunne jeg klare det? Men det viste sig, at jeg ikke havde noget at frygte, og at jeg godt kunne klare opgaven.

- Sergent Albrektsen, er du ironman?

Bemærkningen faldt på en øvelse, hvor vi skulle forskyde i fuld ABC-påklædning. Det var så fedt at høre og gav mig et rigtigt overskud.

Efter enkeltmandsuddannelsen kom vi til funktionsuddannelsen. Her var jeg sektionsfører ude ved RAOS (Restoration of Aircraft Operating Surface). Det kan nok siges, at det var en betydelig anderledes verden end den, man var vant til under enkeltmandsuddannelsen. Jeg var dog på intet tidspunkt i tvivl om, at min sektion havde en god tid og fik lært en masse.

VALGT TIL VÆRNEPLIGTSRÅDET

Jeg var også talsmand for de værnepligtige sergenter, og på den måde stiftede jeg bekendtskab med Værnepligtsrådet i form af diverse møder. Jeg var med til landsmødet i april sidste år på Flyvestation Aalborg, hvor jeg blev opfordret til at stille op til rådet. Efter mange overvejelser besluttede jeg mig for at gøre det. Når jeg fik mig selv overbevist om at stille op, var det for at bringe noget mere flyvevåben ind i rådet, for jeg kunne høre at mange af de problemer, der blev diskuteret, var meget hær-tunge.

Nu var det ikke for at jeg havde den største valggruppe, i og med at STRUKo4 sparede værnepligten i Flyvevåbnet væk. Men faktisk kan jeg sige, at jeg har en endnu større opgave, for jeg skulle sørge for at minde alle om, at der igen ville komme værnepligtige til Flyvevåbnet.

SLUT MED VÆRNEPLIGTIGE SERGENTER

Med mit ophør i Værnepligtsrådet sagde Flyvevåbnet også farvel til den sidste værnepligtige sergent nogensinde. Da det nye forsvarsforlig blev indgået, havde politikerne valgt at nedlægge mobiliseringsstyrken, til fordel for en større indsats i udlandet. Når mobiliseringsstyrken er nedlagt, er der heller ikke noget behov for at uddanne værnepligtige sergenter, for deres funktion er jo at blive uddannet og så stå klar ved en eventuel mobilisering.

At man har afskaffet den værnepligtige sergent til fordel for en erfaren sergent, kan jeg kun se fordelene ved. Jeg er overbevist om, at den erfarne sergent kan undervise og føre langt bedre end den værnepligtige sergent, samt at Flyvevåbnets holdninger og værdier vil blive bedre overført til de kommende værnepligtige. □

