



Flyvevåbnet

til Flyvevåbnets medarbejdere



2. ÅRGANG NR. 12 DECEMBER 2005

FRA KOLDKRIGEN TIL DE VARME LANDE

FLARE SKAL BESKYTTE FENNEC I IRAK



FLYVEVÅBNET til Flyvevåbnets medarbejdere

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR

Oberst Kurt Nørup Refsgaard

Fungerende stabschef, 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: ftk-bladet-flyvevaabnet

REDAKTØR FOR FLYVEMATERIELKOMMANDOEN

Anders Paaskesen

Flyvematerielkommandoen

Flyvestation Værløse

3500 Værløse

Telefon: 44 78 20 26

POSTADRESSE

Flyvevåbnet, til Flyvevåbnets medarbejdere

Flyvertaktisk Kommando

7470 Karup J

LAYOUT

re:public

Laplandsgade 4, 1 sal

2300 København S

TRYK

Printdivision

OPLAG: 9.600

FORSIDEBILLEDE

Foto: Peter Staggemeier, Flyvevåbnets Fototjeneste

Fennec-helikopter under udstationeringen i Basra lufthavn. Det kraftige lys, der ses under helikopteren, er naturgas, der brændes af ved oliefelter.

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



Flyvematerielkommando
Postboks 130
3500 Værløse

INDHOLD

- 3 Fra koldkrigen til de varme lande
- 4 Flyvestationerne består, men...
- 5 Flyvevåbnets nye kampstøtteenhed
- 6 Goddag til Air Control Wing – farvel til KLG
- 8 Farvel til Marktime
- 9 Den lille enhed med den store betydning
- 10 Reservister sætter hinanden multinationalt stævne
- 11 På kurs mod katastrofeområdet
- 12 Danskeres sikkerhed øget
- 14 Flare skal beskytte Fennec i Irak
- 17 Iraks militær genopbygges med dansk hjælp
- 20 Familien med på mission
- 21 Pårørende mødes privat
- 22 Flyvevåbnets første totalforsvarsværnepligtige
- 23 Gæve piger i trøjen
- 24 Danmarks første kvindelige jagerpilot
- 25 Flyvning og fest
- 25 Hjemmebygget F16-simulator med blåt stempel
- 26 Hjælp i nøden er rykket tættere på
- 28 Brandøvelser tæt på virkeligheden
- 31 Bidt af helikoptere

Bladet udkommer den første hverdag i
februar, april, juni, august, oktober og december

FRA KOLDKRIGEN TIL DE VARME LANDE

AF OBERST KURT NORUP REFSGAARD,
FUNKERENDE STABSCHEF VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste

I KØLVANDET PÅ SOVJETUNIONENS SAMMENBRUD NÅEDE DEN KOLDE KRIG SMELTEPUNKTET. WARZAWAPAGTENS OPLØSNING VAR PLUDSELIGT ET FAKTUM. DET GAV ANLEDNING TIL MERE END ET TRÆK PÅ SMILEBÅNDET, HVIS NOGEN DENGANG DRISTEDE SIG TIL AT SPÅ, AT ØSTEUPÆISKE LANDE TI ÅR SENERE SKULLE BLIVE MEDLEM AF NATO. DANMARKS MEDLEMSKAB AF NATO FORMEDE I ÅRTIER EFTER ANDEN VERDENSKRIG FORSVARETS OPBYGNING.

Flyvevåbnet blev siden sin oprettelse i 1950 sat i tjeneste til at forsvare dansk territorium under tæt samarbejde med andre Nato-lande.

De danske flyvestationer rummede kapaciteter med stor relevans for datidens koldkrigsscenario. En god geografisk spredning af flyvestationer – med de mangesidede opgaver de nu engang havde – gjorde Danmark mindre sårbart over for et angreb fra øst.

Kontrol- og varslingstjenesterne var langt fremme i skoene, når det gjaldt et til enhver tid identificeret luftbillede af dansk interesseområde.

Et solidt jordbaseret luftforsvar, der senere blev mobilt, var kraftigt medvirkende til at neddrøse truslen over for fjendtlige flyangreb.

Det gamle trusselsbillede dannede grundlaget for den tidligere struktur og træning for landets forsvar. Det var ting, der langt hen ad vejen lænede sig op af standarderne inden for Nato, som vi var helt afhængige af i tilfælde af, at det værste skulle ske.

Vi fik under den kolde krig aldrig brug for den egentlige krigsmæssige træning inden for Danmarks grænser. Heldigvis.

Men den kolde krig kunne have blevet dødelig alvor. Magtbalancen mellem øst og vest var vel nok den mest fredsstabiliserende faktor. Vores høje niveau af uddannelse og beredskab har gjort sit til verdensfreden. Et tak skal lyde til jer, der på denne måde har været med til at sikre freden i vores verdenskrog.

NY VERDEN

Som bekendt har freden i andre regioner af verden trange kår. Derfor har det internationale samfund påtaget sig opgaver, der skal lette befolkningens vilkår i betrængte områder.

Flyvevåbnet har siden sin egentlige udsendelsesdebut i forbindelse med Kosovo-konflikten i 1999 accelereret sit internationale engagement. Operationer fra Kirgisistan, Litauen, Sydøstasien, Afghanistan, Irak og senest Pakistan vidner om Flyvevåbnets fingeraftryk på verdenskortet, som bladet har skrevet/skriver om. Operationerne medvirker til at skabe fred og demokrati, eller de yder humanitær bistand.

Det er klart, at en så voldsom omstilling af opgaverne, set i relation til den kolde krig, kræver en ændring af Flyvevåbnets struktur.

Air Transport Wing Aalborg, Helicopter Wing Karup og Fighter Wing Skrydstrup får hver deres skræddersyede struktur, der passer til deres operative opgaver – ikke mindst i internationalt regi.

Air Control Wing vil i fremtiden ikke bare kunne overvåge og kontrollere luftrummet over Danmark. Om tre år vil denne wing kunne det samme under fremmede himmelstrøg.

Combat Support Wing er med til at danne grundlag for, at de ovennævnte enheder kan udsendes. Wing'en yder bevogtning, kommunikation, medicinsk service og opstilling af lejr for blot at nævne nogle af de mange opgaver, wing'en kan påtage sig.

For mange vil omstillingen uundgåeligt ikke blive problemfri, når man bevæger sig ud i så stor en omvæltning, som hverdagen fremover vil byde på. Forsvarsforliget, som det er vedtaget, er for alvor ved at konkretisere sig i forhold til den nye verden.

Der hersker ingen tvivl om, at der venter store, men også spændende udfordringer i de nye enheder.

FLYVESTATIONERNE BESTÅR, MEN...

AF ARNE BACH NIELSEN



Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste Nord

Flyvestation Ålborg



Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste

Flyvestation Karup



Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste Syd

Flyvestation Skrydstrup

FLYVESTATIONERNE BESTÅR OGSÅ EFTER NYTÅR, MEN KUN SOM NAVN FOR ETABLISSEMENTET. DE NYE WING-BETEGNELSER, DER FORMELT INDFØRES EFTER ÅRSSKIFTET, REFERERER TIL SELVE OPGAVEN, SOM DE RESPEKTIVE WINGS FÅR. ALTSÅ AIR TRANSPORT WING AALBORG, HELICOPTER WING KARUP OG FIGHTER WING SKRYDSTRUP, MEN DET ER LANGT FRA KUN ET SPØRGSMÅL OM EN NY ETIKETTE PÅ ENHEDERNE. DEN NYE STRUKTUR HÆNGER SAMMEN MED NYE OPGAVER.

De tre jyske flyvestationer har som andre af Flyvevåbnets enheder længe været under indflyvning til wing-strukturen. Det er ensbetydende med, at når medarbejderne møder på arbejde efter nytår, er det ikke en total ny verden, de møder. De ved allerede, hvad det indebærer at arbejde i den nye struktur.

Wing'ens opgave bliver alene operativ. Enheden skal kun koncentrere sig om sit operative virke. Chefen kan lægge meget af det administrative ansvar for overordnede personelspørgsmål, bygningsvedligeholdelse, cafeteriadrift med videre fra sig. Wing'en bliver så at sige blot en 'logerende' på flyvestationen, hvor Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste er værten.

I Air Transport Wing Aalborg bliver det Eskadrille 721, der leverer kerneproduktionen. Wing'ens operations group rykker snart ind i den nyrenoverede bygning lige over for det nuværende hovedkvarter. Det betyder, at hele wing'ens operationsdel bliver samlet under ét tag. Materieldelen er allerede samlet i det store hangarkompleks med udsigt til Limfjorden.

- Det er kedeligt, at F-16-flyene skal forlade Aalborg. Men omvendt ser vi frem til, at flyene forlader hangaren. Så får vi meget større råderum, siger seniorsergent Peter Beck, der er flymekaniker på Challenger-flyet.

I Karup er den nye organisation forsinket, men midtjyderne vil være fremme ved målstregen ved årsskiftet. Forsinkelsen skyldes, at tovholderne har været skiftet ud et par gange grundet udsendelse i international mission og VUT. Planen for de fysiske rammer er på plads, men der forudses problemer med ressourcerne, når it og telefonerne omlægges.

I Skrydstrup er store dele af wing'ens organisation allerede etableret. For eksempel er staben stort set samlet på flyvestationens hovedkvarter.

Inden jul forventes der lidt mere bulder over Vojens' hustage, når Flyvestation Skrydstrup hilser 'mojn' til Aalborgs F-16-flåde, der kommer for at slå sig permanent ned på den sønderjyske flyvestation. Dog forbliver noget af vedligeholdelsen af flyene i Aalborg.

FLYVEVÅBNETS NYE KAMPSTØTTEENHED

AF LONE FREDERIKSEN



Også Flyvevåbnets ambulancer kan udsendes til internationale missioner i regi af Combat Support Wing. Det er seniorsergent Ole Runager bag rattet i Kabul, Afghanistan.

COMBAT SUPPORT WING ER EN NY ENHED OPRETTET SOM FØLGE AF FORSVARSFORLIGET. DEN RIGTIGE FØDSELS DAG ER DEN 1. JANUAR 2006, MEN ENHEDEN ER ALLEREDE SÅ SMÅT OPPE AT STÅ.

Siden februar i år har hjulene været i gang for at etablere den nye wing i flyvevåbnet, Combat Support Wing (CSW). Som navnet antyder, er CSW's primære opgave at yde støtte til flyvevåbnets deployerbare styrkebidrag, det vil sige at stille med de operative støttekapaciteter, der er nødvendige, for at de våbenspecifikke kapaciteter kan løse deres opgave. Det gælder både hjemme i Danmark og ved udsendelser.

KLAR TIL AT RYKKE UD I VERDEN

CSW's kapaciteter er så fleksible, at et aktuelt bidrag kan sammensættes optimalt, enten som støtte til Flyvevåbnets enheder eller udsendt som et selvstændigt bidrag. Kapaciteterne er opstillet således, at de med kort varsel kan indgå i operationer med høj intensitet under vanskelige og omskiftelige vilkår. Den høje grad af fleksibilitet skyldes især, at de allerede eksisterende kapaciteter er samlet under CSW, hvor deres opstilling er målrettet mod deployering. Det giver væsentlige synergieffekter:

- Fordelen er, at man ikke skal frekventere flere steder i Flyvevåbnet for at samle folk til et bidrag, men kun ét sted, som er dedikeret til formålet, og så undgår man at tynde ud i enhederne, siger chefen for Implementeringsgruppen Combat Support Wing, oberstløjtnant Gert Bierbaum. Han forklarer, at en anden fordel er samtræningen:

- I CSW's underlagte enheders uddannelse indgår enkeltmandsuddannelse, enhedsuddannelse (gruppe-, delings- og eskadrilleniveau) og samtræning med Flyvevåbnets øvrige ud-

sendelsesbare kapaciteter, så venstre hånd ved, hvad højre hånd laver. Før i tiden var problemet, at når man plukkede folk fra de forskellige enheder, så var de ikke i stand til at arbejde sammen som en fasttømret professionel enhed.

WING MED VOKSEVÆRK

CSW skal være en enhed med 456 fastansatte og 213 reaktionsstyrkekontrakter, og alle i staben kan udsendes. Staben sagsbehandler og udarbejder direktiver for CSW som helhed, og sagsbehandlingen falder inden for områderne opstilling, indsættelse og ressourcer.

CSW er i sin hjemlige ramme spredt over et stort areal, hovedsagelig på Flyvestation Karup, og råder desuden over en lang række bygninger og hangarer rundt om på både Flyvestation Karup og Flyvestation Aalborg. På materielsiden er CSW en stor forretning, og når wing'en til næste år er operativ, kommer CSW til at råde over 250 køretøjer, 1400 våben, 100 containere og 150 telte, herunder én lejr-let. Sidstnævnte er en teltlejr, der er hurtig at stille op, hvis der er brug for en lejr i kortere tid, for eksempel ved fem dages beredskab. Hvis lejren får en længere varighed, kan den udbygges med containere.

COMBAT SUPPORT WINGS ESKADRILLER

- Combat Communications Squadron (Eskadrille 615)
- Force Protection Squadron (Eskadrille 660)
- Combat Service Support Squadron (Eskadrille 680)
- Medical Support Aeromedical Evacuation Squadron (Eskadrille 690)
- Medical Support Role 1 Squadron (Eskadrille 691)

GODDAG TIL AIR CONTROL WING – FARVEL TIL KLG

AF ARNE BACH NIELSEN

KONTROL OG VARSLING I DANMARK FÅR NYT ANSIGT EFTER NYTÅR. KONTROL- OG LUFTFORSVARSGRUPPEN (KLG) NEDLÆGGES VED ÅRSSKIFTET. DET JORDBASEREDE LUFTFORSVAR BLEV SOM BEKENDT NEDLAGT FORMELT I JANUAR 2005, MEN KONTROL- OG VARSLINGS-DELEN AF KLG VIDEREFØRES I DEN NYE AIR CONTROL WING – OM END I ANDEN FORM.

En af de store hjørnesten, når kontrol- og varslings-tjenesten omlægges, er lukningen af Control and Reporting Center (CRC) i Vedbæk. For fremtiden vil der kun være én CRC, som befinder sig i Karup. Herfra overvåges og kontrolleres luftrummet over Danmark. Men ikke mindst er årsskiftet 2005/06 et skelsættende tidspunkt, idet at Air Control Wing (ACW) ser dagens lys.

"EXPEDITIONARY" FREMTID

ACW's opgave er, som navnet antyder, fortsat at overvåge og kontrollere dansk luftrum. Men opgaven kommer også til at ligge uden for landets grænser. Flyvevåbnet vil efter planen fra 2008 kunne udsende en mobil CRC med radarsensorer og operationsrum, og hvad der ellers hører til. Og det er ikke småting, der skal køres i stilling, når den mobile enhed skal rykke ud.

Telte og containere, radarsensorer, operationsrum, værk-

Her kører RAC-radaren fra borde fra et russisk Antonov-transportfly i Kabul International Airport, hvor den siden i sommer har højnet flyvesikkerheden væsentligt.



Foto: Kontrol- og Luftforsvarsgruppen

stedsfaciliteter, lagerplads, kontorer og eventuelt indkvartering med videre skal kunne udsendes. Dette stiller blandt andet store krav til vedligeholdelse af materiellet.

Personellet skal takket være kontinuerlig træning være i stand til at tage tønnen under fremmede himmelstrøg med fem dages varsel. Og der er tale om en høj standard af træning. CRC-personellet skal være uddannet i en bred vifte af opgaver, og der skal kunne anvendes et stort antal forskellige linksystemer, for at kunne spille sammen med alliancepartneres systemer.

Det kræver syv vagthold at operere med den faste CRC i Karup 24 timer i døgnet året rundt, og fire vagthold til at operere den mobile CRC. Personellet ved Air Control Wing'en vil med mellemrum rotere mellem den faste og den mobile CRC; så alle er opdaterede på alt udstyr og procedurer.

- Det er vigtigt, at den faste og mobile CRC er samlet på ét sted, for at personellet ikke behøver at flytte, når der roteres imellem tjenesterne, og der kan ydes gensidig støtte CRC'erne imellem. En tidligere Nato- beslutning, der vil reducere antallet af kontrol- og kommandocentre, betyder, at der kun skal være ét center i Danmark. Da bunkeren i Vedbæk er for lille til at huse en sådan CRC efter Nato-standarder, var det logisk at beslutte at lukke Kontrol- og Varslingscenter Øst, forklarer oberst Jens Sannom, chef for KLG.

Han vedgår, at det ser i øjeblikket problematisk ud med at få stillingerne besat i den kommende ACW.

- Vi må erkende, at vi har haft meget svært ved at få folk til at flytte med til Karup, men blandt andet rekruttering og omskoling af andre personelgrupper til kontrol- og varslings-tjenesten er tiltag, vi arbejder på, som kan rette op på personsituationen, siger Jens Sannom. Han oplyser, at det er på høje tid at tage hånd om problemet nu, hvis den mobile CRC skal være klar til udsendelse ved udgangen af 2008.

FLEXIBEL RADARFLÅDE

Om få år bliver de eksisterende radarer ved radarhovederne Multebjerg og Skrydstrup erstattet af mobile radarer. Disse skal både kunne fungere som afløsning for de eksisterende ældre stationære radarer på de to omtalte radarhoveder, men skal også kunne sendes ud som et internationalt bidrag.

Når en af de faste radarer er 'ude at rejse' vil en eller flere af de såkaldte RAC-radarer fra det nedlagte DEHAWK-system kunne overtage den tomme plads, så det identificerede luftbillede over Danmark til enhver tid er intakt.



Foto: Kontrol- og Luftforsvarsgruppen

BATMOBILEN, der er Flyvevåbnets nuværende mobile CRC, bruges i høj grad til at udvikle det endelige koncept, for den mobile enhed.

Allerede nu har har RAC-radaren, som beskrevet i tidligere numre af bladet, haft kæmpe succes som hjælpemiddel for flyvelederne i Kabul International Airport.

Jens Sannom spår radarerne, som ellers var forventet overflødiggjorte, gode fremtidsmuligheder.

- Vi har i alt 16 radarer. Fire er tilgået Hærens luftforsvar, tre er delvist kannibaliserede, og vi arbejder på at råde over mindst seks radarer til at udfylde hullerne, når de nye mobile sensorer er udsendt. Derudover skal radarerne bruges til træning af personallet ved den mobile CRC i ind- og udland og som et muligt bidrag til forbedring af flyvesikkerheden ved lufthavne i forbindelse med internationale operationer, siger Jens Sannom.

NEDLÆGGELSE GIVER ARBEJDE

Godt 30 KLG-medarbejdere, der har få år tilbage inden pensioneringen, er blevet tilbudt at blive i Skalsstrup. Her skal de

vedligeholde det 'gamle' DEHAWK-materiel, inden dets skæbne er endelig afgjort. Noget sælges, noget destrueres eller ophugges, mens andet genbruges. Desuden forudses dette personel at skulle yde støtte til de fortsatte opgaver i Skalsstrup med videre.

Ud over at materiellet skal holdes teknisk vedlige, er der meget, der skal pakkes, forsendes og i det hele taget holdes styr på.

Spøgelset fra det nedlagte jordbaserede luftforsvar vil hemsøge Skalsstrup-egnen i nogen tid endnu – i regi af Air Control Wing. □

Forsvarets Sundhedstjeneste, inklusive Forsvarets Gymnastikskole, rykker ind i nogle af bygningerne, når Kontrol- og Luftforsvarsgruppen forlader stedet. Kursuscenter med støtefaciliteter videreføres indledningsvist med personel, der refererer til ACW i Karup, indtil Forsvarets Etablisementstjeneste overtager denne opgave fra 1. januar 2007.

CRC VEDBÆK LUKKER – FARVEL TIL MARKTIME

AF MORTEN SCHEEL



Der var trængsel ved hegnet uden for bunkeren, da mange valgte at sige farvel til Control and Reporting Center Vedbæk.

- SILVER ONE, THIS IS MARKTIME. THE NUMBER ONE CRC IN DENMARK IS SIGNING OFF. MAYBE FOREVER.

FREDAG DEN 30. SEPTEMBER BLEV DAGEN, HVOR CONTROL AND REPORTING CENTER VEDBÆK (CRC VEDBÆK), MED KALDENAVNET MARKTIME, OFFICIELT BLEV NEDLAGT, OG DERMED ER ENDNU EN ÆRA I FLYVEVÅBNETS HISTORIE FORBI. NEDLÆGGELSEN BLEV MARKERET MED EN RECEPTION, HVOR NUVÆRENDE OG TIDLIGERE MEDARBEJDERE HAVDE MULIGHED FOR AT SIGE ENDELIGT FARVEL TIL ENHEDEN.

Der var mange, der valgte at lægge vejen forbi Vedbæk denne fredag, hvilket fortæller, at det er en højt skattet enhed med et tæt sammenhold, der nu må lukke som konsekvens af det seneste forsvarsforlig.

Til lejligheden var der opstillet storskærm og højttalere, så deltagerne med egne øjne og ører kunne følge den sidste mission, i form af en F-16-overflyvning. Hvis piloten havde kunnet se ansigtsudtrykkene på de mange receptionsgæster, da han med rokkende vinger fløj over bunkeren, ville han have kunnet se indtil flere fugtige øjne. Da overflyvningen var udført, lød meldingen til operatørerne over radioen:

- Her er en hilsen fra alle piloter i Danmark, med mange tak for et rigtigt godt stykke arbejde.

Gennem mere end 40 år har det været enhedens opgave at håndhæve suveræniteten i luftrummet over Danmark. 24 timer i døgnet, året rundt, har operatører og teknikere sørget for at levere et konstant opdateret luftbillede til beslutningstagerne, samt dirigeret indsættelsen af jagerfly og raketenheder. For en

CRC er der ikke den store forskel på krig og fredstid. Hver dag har personallet haft ansvar for menneskeliv og dyrt isenkram, når militære fly skulle styres på kryds og tværs af et i forvejen tæt trafikeret luftrum.

CRC Vedbæk har været med til mangt og meget, og ikke mindst engagementet i den Kolde Krig huskes som intense perioder i bunkeren. I lange perioder var CRC Vedbæk Danmarks primære CRC, uagtet at de jyske Kontrol og Varslingsenheder muligvis husker historien anderledes. Op igennem tresserne og halvfjerdserne kunne flyvning i Østersøen være en dramatisk operation, og CRC Vedbæk har fulgt mange fly ud til Østersøen omkring Bornholm, og tilbage til sikkerheden i dansk luftrum.

Ingen der lagde vej forbi bunkeren i ugerne op til receptionen, kan have undgået at bemærke en lettere trykket stemning. Datoen for CRC'ens operative endeligt havde længe været kendt, men naturligvis blev denne kendsgerning endnu mere nærværende i dagene op til den officielle ceremoni. For flere af de nuværende medarbejdere har bunkeren under Henrikholms Allé været deres faste arbejdsplads gennem mere end 30 år, så det er forståeligt, at mange har haft svært ved at forestille sig, at det en dag skulle ende. Siden forliget blev indgået, har mange valgt at tage deres afsked, og der kommer stadig flere til.

Når den sidste bygning i Vedbæksområdet står rømmet ved årsskiftet, vil under 20 procent af den oprindelige medarbejderstab være flyttet med til Karup, vurderer chefen for Kontrol- og Luftforsvarscenter Øst, oberstløjtnant Finn Johansen. □

EXPEDITIONARY AIR STAFF – DEN LILLE ENHED MED DEN STORE BETYDNING

AF ARNE BACH NIELSEN

NÅR MEDARBEJDERNE I EXPEDITIONARY AIR STAFF (EAS) MØDER PÅ ARBEJDE EFTER NYTÅR, ER DE KLAR TIL AT RYKKE UD. OPGAVERNE HOS DENNE NYE – OG MINDSTE – NIVEAU III-MYNDIGHED LIGGER HOVEDSAGELIGT I OG UNDER FREMMEDE HIMMELSTRØG. DET ER PRIMÆRT PLANLÆGNING OG FØRING AF LUFTOPERATIONER I NETVÆRKSBASEREDE MILJØER, DER STÅR PÅ EAS' ARBEJDSSEDEL.

EAS-folkenes uddannelse er skræddersyet til, at de kan indgå i Nato's operationscentre under blandt andet store luftoperationer. Det er en kapacitet, som Nato har efterlyst hos medlemslandene. Tidligere var det lidt efter skrabe-sammen-metoden, når disse stillinger skulle bemandes.

EAS kan forventes at blive indsat i internationale operationer ikke alene i flyvevåben-regi men også i værnssfælles rammer.

EAS kan eksempelvis nøjes med at udsende enkelte elementer af enheden eller udsende folk som enkeltpersoner, alt efter hvad situationen kræver.

Endelig bliver EAS Flyvevåbnets kompetencecenter inden for Air Command and Control, det man andre steder kalder Center of Excellence.

HOVEDOPGAVER FOR EXPEDITIONARY AIR STAFF:

- EAS kan indgå i et føringsselement i Combined Joint-operationer på Joint Force Air Component, Combined Air Operation Centre eller tilsvarende niveau, som er Nato-ledet eller ledet af USA.
- EAS kan indgå som et samlet selvstændigt element eller på enkelte funktioner med koalitions partnere.
- Operationstyperne kan blandt andre være Collective Defence Operations (CDO) og non-article 5 Crisis Response Operations (CRO).
- Selvstændigt indsættelse primært i forbindelse med humanitær indsats i forbindelse med udsendelse af danske luftmilitære bidrag.
- EAS kan optræde som kernestab ved værnssfælles opgaveløsning.
- EAS tilmeldes Nato High Readiness Force og Nato Response Force.

EXPEDITIONARY AIR STAFF BESTÅR AF SEKTIONER INDEN FOR:

- Administration
- Operation
- Logistik
- Planlægning og policy
- Træning og øvelse

Hertil lægges en efterretnings- og informatiksektion. Disse bliver dog "lånt udefra".

19 m/k'er står der på den lille enheds bemandingsliste. Det er målet, at syv af disse skal stå klar til at blive udsendt med fem dages varsel. Der er imidlertid problemer med at fylde pladserne op. Ved redaktionens slutning i uge 45 var der tilgængeligt fem personer til EAS.

Personerne kommer fra forskellige dele af Flyvevåbnet, men får en solid uddannelse. For det operative personels vedkommende er store øvelser med mange fly på vingerne en kærkommen lejlighed til at høste erfaring af. □



Grænk: Flyvevåbnets Fotoljenest

RESERVISTER SÆTTER HINANDEN MULTINATIONALT STÆVNE

AF AXEL GRØNDAHL KRISTIANSEN



Forreste række nr. fem og seks fra venstre OL-R A.G. Kristiansen og OL T.O. Nielsen.

INTERNATIONAL AIR RESERVE SYMPOSIUM (IARS) ER EN FORSAMLING AF REPRÆSENTANTER FOR CHIEFS OF AIR RESERVES FRA DE VESTLIGE OG NEUTRALE LANDES FLYVEVÅBNER. SIDEN 1992 HAR IARS MØDTE HVERT ÅR I ET AF MEDLEMSLANDENE FOR AT UDVEKSLER ERFARINGER OM RESERVESTYRKERNE I DE RESPEKTIVE LANDES FLYVEVÅBEN. I ALT DELTOG 13 LANDE.

Fokus i år var lagt på en briefing om det britiske Royal Auxiliary Air Force (RAuxF)-system efterfulgt af briefinger fra de deltagende lande.

De enkelte nationer briefede om brugen af reservisterne, og det er imponerende at se, hvordan mange nationer netop nu anvender reserven. Her kommer nogle udvalgte observationer, som kan give os andre inspiration for det hjemlige arbejde med reservens forhold.

SCHWEIZ:

Milits kontra professionel forsvar:

I følge Encyclopedia Britannica er 'Militia' en "Military organisation of citizens, with limited military training, which is available for emergency service, usually for local defense"

Schweiz vedkender sig definitionen, og fremhæver, at 'Schweiz har ingen hær – Schweiz er en hær'.

STORBRITANIEN:

Generalmajor Duke of Westminster – som vi kendte fra CIORs første Symposium i Wien 2004 - arbejder i UKs Forsvarsministerium på at skabe et "Total Force Concept" med en "High Readiness Reserve". I FTK har vi parallelt talt om "High Commitment" kontrakter og "Vinduesmodel" for vitale designinger i samme tråd. Duke of Westminster ser tre store opgaver for reserven:

1. Rekruttering (færre melder sig p.t.)
2. Fastholdelse
3. Træning

Han finder det nødvendigt at gøre op med eksisterende dogmer og siger:

- Der laves gode hamburgers af hellige køer.

Royal Air Force (RAF) har i nogle år arbejdet med 'Sponsored Reserve Program', hvor kantinedrift, kørsel, vejrtjeneste, lufttanking med videre udliciteres, mod at det civile firma forpligter sig til, at specifikke medarbejdere melder sig ind i RAuxF. Det har efterhånden resulteret i konkrete aktiviteter. Mest kendt er lufttankerflåde-programmet. Til lufttankningen forventer RAF, at en kontrakt skal vare op til 25 år mod til gengæld at tillade det civile firma ret til at sælge ledig tanker-kapacitet til andre NATO-lande.

USA:

US Air National Guard (ANG) var repræsenteret ved chefen selv, general Davis James III. ANG har p.t. en størrelse på 106.800 soldater fra hver eneste delstat.

ANG leverer for tiden 34 procent af USA's flyvevåbenmissioner for 7 % af dets flyvevåbens budget – vel at mærke, indtil ANG bliver indkaldt. Herefter er prisen den samme som USAF. 25 procent af jager- og tankfly i Afghanistan kommer p.t. fra ANG.

HOLLAND:

General Dirk Starink, chef for det hollandske flyvevåben, har nu blot 500 officerer i reserven, men benytter fortsat specialister - endda med ret høj rang, og som er integreret med regulære styrker.

Holland efterspørger en ny vært for International Junior Officer Leadership Development Seminar (IJOLDS), et junior leadership training programme, som har kørt nogle år, og som egner sig til at give vore unge reserveofficerer international erfaring på en uges træning. Danmark havde i år sendt to unge premierløjtnanter af reserven til IJOLDS i Holland.

TYSKLAND:

General Wolfgang Schiffer fra det tyske flyvevåben kan ligeledes berette, at reserven nu er integreret i de regulære styrker (Luftwaffe). Der fokuseres på Civil Military Coordination (CIMIC) og specialister. I internationale operationer i 2005 anvendes 8,9 procent reservister. Der er ingen rekrutteringsproblemer til Luftwaffe i Tyskland, ej heller til reserven.

GENERELT

I Storbritanien, Tyskland og USA diskuteres, i hvor høj grad kompensation for parathed og tabt arbejdsfortjeneste skal gøres gældende

CIMIC

I nogle lande ses CIMIC som nødhjælp, i andre som civile aktiviteter, som understøtter militære operationer. Begge definitioner anvendes, nogle gange uden klart valg.

FRIVILLIG, MEN ØNSKER AT BLIVE MOBILISERET

I såvel Storbritanien som USA ses i stigende grad reservister, som ønsker frivilligt at melde sig til en international operation, men som anmoder om at blive mobiliseret. Dette letter reservistens relationer til familie og arbejdsgiver, men vanskeliggør militærets stilling i staten. I Danmark er spørgsmålet lige så aktuelt.

FAMILIESTØTTE

US Air Force Reserve er nået ganske langt i et detaljeret familiestøtteprogram. Således er oprettet hotlines og støttegrupper, hvor pårørende kan søge ikke blot praktisk hjælp, men også opbakning til dagligdagen.

Alt i alt en intens oplevelse med god inspiration til, hvordan vi også i Danmark kan gøre brug af de kompetencer, reservisterne har – til gavn for Flyvevåbnet.

IARS er ikke et besluttende organ, men et sted, hvor idéer formidles og kontakter udbygges. Fra Danmark deltog oberstløjtnant T.O. Nielsen (formand for reserveofficersudvalget (OFRU) for Flyvevåbnet) og oberstløjtnant af reserven A.G. Kristiansen (formand for OFRU for Flyvertaktisk Kommando).

KURS MOD KATASTROFEOMRÅDET

AF MORTEN VALENTIN JENSEN

MENS VI SIDDER I FLYET MOD JORDSKÆLVSOMRÅDET I PAKISTAN, FLYVER DER EN MASSE TANKER GENNEM HOVEDET. HVORDAN ER SITUATIONEN, HVOR SLEMT STÅR DET TIL OG HVAD KAN VI GØRE. BAGGRUNDEN ER FRYGTTELIG, TUSINDVIS AF MENNESKER ER DØDE OG ANDRE TUSINDER ER I NØD OG KÆMPER LIGE NU OG HER EN KAMP FOR AT OVERLEVE.

På trods af de barske omstændigheder er stemningen god, for vi kan forhåbentlig medvirke til at forbedre situationen med vores tilstedeværelse.

Seks mand og ét fly er det umiddelbare bidrag, hvilket forventes justeret, når operationsmønstret kendes præcist, og vi ved hvilke ressourcer det kræver. Den monotone motorlarm bryder et øjeblik ind i tankerne, mens landskabet langsomt forandres under os. Men det skal man vende sig til, for det er her, vi kommer til at tilbringe størstedelen af tiden de næste dage.

Omfanget af katastrofen er enorm. Op mod en 500.000 er direkte eller indirekte berørt. Omverdenen reagerer umiddelbart med sympati og økonomisk støtte. Samtidigt danner de ansvarlige myndigheder sig et overblik over situationen og ligger en plan, så den kommende tids humanitære indsats sættes ind på de rigtige områder.

Fra dansk side stilles en C-130J Hercules transportfly på 48 timers beredskab med henblik på at indgå i en Nato-ledet luftbro. Fredag den 21. oktober aktiveres bidraget og søndag den 23. er der afgang fra Flyvestation Aalborg med kurs mod Incirlik i Tyrkiet. Indledningsvist er Incirlik planlagt som udgangspunkt for luftbroen. Det er således her den overvejende del af de akutte nødforsyninger fra hele den vestlige verden samles.

Da vi ankommer, mødes vi da også af et syn af tusinde tons nødforsyninger. Med tv-billederne af ofrene frisk i erindringen, er det en entusiastisk besætning, der straks går i gang med planlægningen af de kommende dages missioner.

Desværre arbejder diplomatiet ikke så hurtigt, som Flyvevåbnet reagerer, og det kniber med at opnå overflyvningstilladelserne – de såkaldte Diplomatic Clearances.

ENDELIG I GANG

Ventetiden anvendes imidlertid konstruktivt, og der afhentes nødhjælp fra Malta. I mellemtiden er flyvetilladelserne kommet på plads, og med lasten fuld af telte flyves der for første gang. Der mellemlandes i Dubai, inden forsyningerne bliver leveret i Islamabad. Ved den lokale FN-medarbejders mellemkomst losses flyet, og på under en time er det igen på vingerne på vej efter/med nye forsyninger – effektivt og professionelt udført af den engagerede besætning.

Efterfølgende bearbejdes det udførte arbejde, og som konsekvens heraf hidkaldes en ekstra besætning, og udgangspunktet for flyvningerne flyttes fra Incirlik til Dubai. Dette udnytter flyvetilladelserne mere effektivt. Sluttidspunktet for missionen kendes ikke i skrivende stund. Men en ting er sikkert – megen planlægning og hårdt arbejde venter forude. □



Foto: Morten Valentin Jensen

Nødforsyningerne venter

FENNEC-HELIKOPTERE I IRAK –

DANSKE SOLDATERS SIKKERHED ØGET

AF ARNE BACH NIELSEN



Foto: Peter Timo Staggemeier, Flyvevåbnets Fototjeneste

I mørket flyves der højere af hensyn til luftledninger, der ikke kan ses i de såkaldte Night Vision Goggles, der er kikkerter, besætningen kan se med i mørket.

NÅR FENNEC-HELIKOPTERNE FRA ESKADRILLE 724'S SVIRRER I PALMETOPSHØJDE OVER HUSTAGENE I BASRA, ER FORMÅLET HELT KLART. HE-
LIKOPTERNE AGERER UDKIGSPLOTTET FOR AT SIKRE OG STØTTE DEN
DANSKE BATALJON I FØRSTESAMMENHÆNG MED FORTRINSVIS BRITERNE
AT STABILISERE DEN UROLIGE IRAKISKE PROVINS.

Der koordineres minutiøst mellem køretøjerne på jorden og observatøren i helikopteren. Observatøren er fra bataljonen i Camp Danevang ved Basra. Han kender detaljerne for de operationer, som hans kolleger udfører på jorden og ved derfor, hvor der skal sættes ind i detaljer. Den overordnede plan for missionen er på forhånd kendt af helikopterbesætningen.

De professionelle soldater fra den danske bataljon udfører et fantastisk arbejde under deres patruljer i de ofte ugæstfrie omgivelser. De træder til for at forhindre uroligheder, og de imødegår terrorhandlinger blandt andet ved at opspore og undertiden tilbageholde formodede terrorister.

Indsættelsen af Fennec-helikopterne har gjort det muligt at få et langt større overblik over, hvad der rører sig i bataljonens ansvarsområde. Helikopterne flyver i rigtig lav højde over hustagene eller et få meter over terrænet. Observatøren kan gå

tæt på for eksempel et enkelt hus, hvor der måtte befinde sig mistænkelige personer. Folk i gang med at etablere vej bomber, forestående angreb på en kolonne eller optakt til uroligheder er situationer, hvor den årelange træning af helikopterens besætninger kommer til sin fulde ret. Observatøren høster fordel af den adrætte helikopters fart, den frie passage af forhindringer og overblik i fugleperspektiv fra lav højde.

HOLDÅNDEN I TOP

De 26 flyvevåbenfolk holder til i lufthavnen i Basra, hvor de har opbygget deres lille hovedkvarter. Teknik, forsyning, efterretning, operation og administration skal alt sammen gå op i en højere enhed, for at holde missionerne i luften.

- Folkene har svedt bravt for at få det hele op at stå. Alt materiellet skulle jo stilles op, og folk har arbejdet i op til 18 timer i døgnet, indtil det var klart. Piloterne har vasket gulv, og alle har hjulpet alle. Jeg har aldrig tidligere set et bedre holdånd, og det er ikke noget jeg siger, bare fordi jeg skal, fremhæver chefen for helikopterdetachementet med pilotnavnet RUL.

TEKNISK SET...

Det er begrænset, hvad Iraks varme klima betyder for

Fennec'ernes løfteevne. I Basra lufthavn og på de landingssteder, hvor piloterne normalt lander, er der ingen problemer med sand.

- Alligevel er to af helikoptererne udstyret med sandfiltre, så motoren skånes mod det slibende sand. Det tager cirka en time at skifte et sandfilter fra én helikopter til en anden, så alle tre har i princippet sandfilter, fortæller oversergenten Ole, der er leder af linen.

Et kig på halerotoren viser små slibemærker, og erfaringer fra Makedonien i 2003 viser, at kraftig sol får malingen på skroget til at falme. Der er altid lidt pioneragtigt hos teknikerne, når Eskadrille 724 rykker ud.

- Vi kører nøjagtigt samme eftersyn og med samme terminer som derhjemme. Men vi kigger også efter småting, som kan relateres til, at vi opererer fra ørkenen, siger Henrik, der er major og chef for detachementets materielafdeling.

Teknikerne kan arbejde i ly for den brændende sol og blæsende sand i det store Bachman-telt, som eskadrillen havde med hjemmefra.

- For CIS Eskadrille 615 under Combat Support Wing har det været noget af en udfordring. Vi måtte afsted med kort varsel, så en del af materiellet måtte først findes. Vi skal altid kunne stille med grej til én udsendelse, men vi har jo allerede et hold i Afghanistan. Vi arbejdede i døgndrift de sidste fem dage, inden vi tog afsted, siger flyverkonstabeln Anders fra CIS.

Ledningsføring à la guirlande og skæring af hul i container til aircondition for det gispende elektroniske udstyr var nogle af improvisationerne hos CIS-folkene, inden kommunikationen kunne få frit løb.

Eskadrillen leverer alle former for kommunikation. Radioer, telefoner, intra- og internet, klassificeret kommandonet og krypteret telefon.

Folketingets Udenrigspolitiske Nævn besluttede 27. september, at Danmark skulle bidrage med tre observationshelikoptere i forbindelse med valget om den nye irakiske forfatning, der fandt sted den 15. oktober. Allerede den 4. oktober, tog mandskab og materiel afsted, og 5 dage efter blev den første mission fløjet. Da eskadrillen vendte hjem sidst i oktober, havde den leveret 99 missioner eller 172 flyvetimer i det uoprægede ørkenland.

Det danske helikopterdetachement flyver ad to omgange. I oktober, da valget i forbindelse med den nye irakiske forfatning blev holdt, og i december, hvor irakerne går til stemmeurnerne for at vælge sit nye parlament.

SUCCESS MED BIVIRKNINGER

Oktober-perioden skulle slutte med sidste flyvning torsdag den 20. oktober. Samme aften, hvor mandskabet skulle rejse hjem dagen efter, og køjesækkene var pakkede, kaldte RUL til briefing. Forsvarskommandoen havde i elvte time besluttet, at missionen skulle fortsætte fem dage endnu, idet det forlød, at resultatet af forfatningsvalget ville blive offentliggjort ugen efter med risiko for opblomstring af volden.

Beslutningen blev en demonstration af den succes med støtten, som helikoptererne havde ydet i forbindelse med bataljonens sikkerhed og dens opgaver. Succesen kostede de udsendte soldater fem dage ekstra i ørkensandet.

Det blev stille i den store hal. For nogle var de kommende dage med familien allerede planlagt. Når der tales om utilfredshed hos personalet går det på, at beslutningen blev taget et halvt minut i tolv – ikke at missionen af operative hensyn blev forlænget.

Umiddelbart efter briefing blev køen ved velfærdstelefonerne sig lang. □



Foto: Arne Bach Nielsen

Billedet er taget uden zoom i den sene eftermiddagssol over Basra. I dagslys flyves der kun få meter over højeste punkt, hvor der ofte ændres højde og drejes samtidigt.

FLARE SKAL BESKYTTE FENNEC I IRAK

AF CAMILLA ROSENGAARD



Foto: Arne Bach Nielsen

De tre Fennec-helikoptere og deres besætninger har til opgave at hjælpe den danske bataljon med at rekognoscere i Basra-området i forbindelse med afstemningen om forfatningstraktaten og parlamentsvalget.

I DISSE UGER ARBEJDES DER PÅ HØJTRYK FOR AT FÅ DE TRE UDSTATIONEREDE FENNEC-HELIKOPTERE I IRAK BESKYTTET MED FLARE. DET HOLLANDSKE OG BRITISKE FLYVEVÅBEN HAR RAKT DANSKERNE EN HJÆLPENDE HÅND.



Forud for den irakiske afstemning om landets fremtidige forfatningstraktat den 15. oktober besluttede Folketinget, at Danmark skulle bidrage til en rolig gennemførelse af valget ved at udstationere tre Fennec-helikoptere i forbindelse med forfatningsvalget i midten af oktober og parlamentsvalget i midten af december i år.

De tre helikoptere opererer fra Basra International Airport (BIA). Helikopterne og deres besætninger har i forbindelse med begge valg til opgave at hjælpe den danske bataljon med at rekognoscere i regionen og overvåge, om der er optræk til snyd eller uroligheder ved valgstederne i området.

- Bidraget var en god støtte til den danske bataljon. Vi har for eksempel en stærk formodning om, at vi forhindrede opstilling af flere vejsidebomber. Der var meget skyderi i regionen op til valget i oktober, og situationen var ikke specielt rolig, siger chef for Eskadrille 724, Mj Steen Ulrich, som lyder pilotnavnet RUL.



Foto: Hans Rasmussen

Poden skyder varmegrænater eller flares ud, så fjendens missiler søger efter dem i stedet for helikopteren.

OP I HØJDE OG NED I HASTIGHED

Fennec-helikopterne skal på vingerne igen over Basra-områdets golde og sandede landskab, når det irakiske parlamentsvalg skal afvikles i december i år.

Piloterne har i den forbindelse ønsket at få ekstra beskyttelse imod jord-til-luft-missiler i form af et flare-beskyttelsessystem. Da Fennec opererede ved forfatningsvalget var piloterne nødt til konstant at flyve meget lavt for ikke at gøre sig sårbare over for jord-til-luft-missiler. Fennec-helikopteren er nemlig ballistisk beskyttet, det vil sige beskyttet imod små håndvåben. Men den er ikke beskyttet imod andet end det.

- Ved at flyve i lav højde kunne vi beskytte os imod at blive beskudt med jord-til-luft-missiler. Til gengæld skulle vi tage højde

for en masse andre risici. Vi skulle blandt andet passe på ikke at flyve ind i højspændingsledninger, master eller tårne. Vi var også mere sårbare over for maskingeværild. Jo tættere helikopteren er på den, der affyrer skuddet, jo højere er projektilernes hastighed, og jo større er risikoen for, at projektilet forårsager skade på helikopteren. Derfor var vi nødt til at flyve meget stærkt. Men når man flyver stærkt, er risikoen for at ramme en højspændingsledning også større. Så det var hele tiden en afvejning, forklarer RUL.

Flarebeskyttelsen betyder, at helikopteren kan flyve væsentligt højere og samtidig sænke hastigheden. Eskadrillechefen er ikke i tvivl om, at besætningen vil blive i stand til at løse opgaven bedre, når den kommer op i højde og ned i hastighed.

- Vores opgave er at observere og rekognoscere. Derfor er det hensigtsmæssigt, at vi sænker hastigheden, så vi er bedre i stand til at registrere, hvad der sker på jorden. Når vi kommer op i højden, får vi desuden et bedre overblik, understreger RUL.

DEN ENDELIGE PRØVE ER FORUDE

Det blev besluttet at installere flarebeskyttelse i slutningen af oktober. Systemet skal leveres i Irak den 1. december, og eftersom Fennec aldrig tidligere har været udrustet med flare, skal systemet testes og certificeres fra A til Z. Det arbejdes der på højtryk på i øjeblikket. De første testflyvninger og afskydning af flares er netop blevet gennemført i Karup. Men der venter fortsat en del tests.

- De hidtidige test har stort set virket efter hensigten. Hele operationsprofilen er blevet gennemført. Det vil sige, at vi har



Foto: Arne Bach Nielsen

Da Fennec opererede ved forfatningsvalget var piloterne nødt til konstant at flyve meget lavt for ikke at gøre sig sårbare over for jord-til-luft-missiler.

fløjet hurtigt, højt og aggressivt, og vi har konstateret, at vi kan affyre varmegranaterne uden, at de rammer selve helikopteren, forklarer ingeniør i FMK, Hans Rasmussen, som har ansvaret for at teste og certificere systemet med flare-beskyttelse på Fennec.

Den samlede systemafprøvning ligger fortsat forude. Testholdet mangler blandt andet at simulere et angreb mod helikopteren med brug af særligt testudstyr, og der bliver ikke taget nogen chancer:

- Hvis det videre frem i processen viser sig, at systemet ikke virker helt efter hensigten, så bliver det pillet af. Det er unødigt risikabelt at flyve med udstyr, som giver en falsk tryghed, siger Hans Rasmussen.

BRITISK OG HOLLANDSK HJÆLP

Flarebeskyttelsen består af en pod, som er monteret på hver side af helikopteren. Poden kan skyde varmegranater eller flares ud, så fjendens missiler søger efter dem i stedet for efter helikopteren. Systemet virker automatisk. Seks sensorer på hver pod registrerer, hvis et missil affyres, og reagerer herpå.

Danske Terma er med til at udvikle systemet, men også det hollandske og britiske flyvevåben har været meget hjælpsomme.

- Det hollandske flyvevåben har lånt os de seks pods, der i

DANSKE HELIKOPTERE I IRAK

Den 27. september i år besluttede Udenrigspolitisk Nævn, at Flyvevåbnet skulle bidrage med en observationsstyrke i Basra-området i det sydlige Irak. Bidraget består af tre Fennec-helikoptere samt 25 piloter og støttepersonel. De tre Fennec-helikoptere har udelukkende fungeret som en observationsplatform, der i forbindelse med forfatningsvalget den 15. oktober bidrog til at give styrkerne på jorden det nødvendige overblik. Samme rolle vil helikopterne spille ved det irakiske parlamentsvalg den 15. december.

alt er behov for til de tre helikoptere. Hollænderne har ret stor erfaring med selvbeskyttelse til deres tre helikoptertyper. Vi har lånt det system, som de anvender på deres Apache-helikoptere. Briterne har lånt os varmegranaterne, som de sender direkte til Irak, forklarer Hans Rasmussen.

Forude ligger nu et par hektiske og ikke mindst afgørende testuger, der gerne skulle ende med, at den danske besætning på Fennec-helikopterne kan føle sig bedre beskyttet, når de overflyver den sydlige del af ørkenstaten i forbindelse med parlamentsvalget i december i år. □



Flarebeskyttelsen består af en pod, som er monteret på hver side af helikopteren.

IRAKS MILITÆR GENOPBYGGES MED DANSK HJÆLP

AF ARNE BACH NIELSEN



Foto: Arne Bach Nielsen

- An Numaniyah-basens elværk leverer 8,5 megawatt, men fremover skal 10 megawatt lægges til, fortæller den amerikanske ingeniør.

HVAD FREMTIDEN BRINGER FOR IRAK, VED INGEN. MEN ÉN TING ER SIKKERT. FORSØGET PÅ AT GENOPBYGGE LANDET HENIMOD ET STABILT OG DEMOKRATISK SAMFUND EFTER SADDAM-REGIMETS FALD ER ALLEREDE I GANG. MED GENOPBYGNINGEN MENES DER OGSÅ AT SKABE ET NYT GRUNDLAG FOR IRAKS VÆBNED E STYRKER. OGSÅ DANMARK GIVER EN HJÆLPENDE HÅND TIL DETTE GENOPBYGNINGS-ARBEJDE.

Da den 2. gulfkrig var overstået i 2003, stod Irak praktisk talt uden væbnede styrker. Oprørere og terrorister har indledningsvist kun mødt modstand hos koalitionsstyrkerne. For at koalitionen kan trække sig ud af landet, anses det for nødvendigt, at irakerne selv er i stand til at varetage deres egen sikkerhed. Det vil sige, at politi og militær skal genopbygges fra bunden.

Til trods for talrige selvmordsbomber ved politiets og hærens rekrutteringssteder, har myndighederne i Irak ingen problemer med at hverve folk. Med en arbejdsløshed og fattigdom, der taler sit eget tydelige sprog, har mange unge irakiske mænd – og et fåtal af kvinder – meldt sig til militæret, i mange tilfælde af født af et desperat behov for en indkomst. Hæren ligger lige for hos mange unge.

STYR PÅ LØNUDBETALINGERNE

Men uden faste lønudbetalinger giver tjenesten i det irakiske militær ingen mening. Og på det område er der problemer.

- Mange oplever, at de ikke får udbetalt løn. Efter min mening skyldes det, at landet lider under en mangelfuld infrastruktur. Irakerne taler selv om korrupsion og falske navne på personel. De irakiske soldater arbejder tre uger ad gangen og har én uge fri. Eksempelvis hvis lønningsdagen falder i den uge, soldaten har fri, får vedkommende ikke udbetalt sin løn. Det skaber naturligvis stor utilfredshed hos den enkelte, og loyaliteten får store skrammer i lakken. Det skal der laves om på, siger brigadegeneral Per Pugholm Olsen, der er næstkommanderende i Coalition Military Assistance Training Team (CMATT). Dette er en koalitionsledet organisation, der har til opgave at sørge for at tilvejebringe det logistiske fundament for det nye irakiske forsvars træningscentre.

Per Olsens hverdag er præget af mange møder – ikke mindst med de irakiske myndigheder. Forfatteren var med, da han mødte chefen for personelafdelingen i det irakiske forsvarsministerium.

Dagens emne var den manglende lønudbetaling til de mange soldater. Løsningen ville være, at soldaterne blev udstyret med

Hjørnestenen i det nuværende irakiske flyvevåben er tre stks. –C-130E Hercules transportfly. Dertil kommer nogle få mindre skolefly og en helikopterflåde, der først kan flyve, hvis den opdateres.

Men på den iranske side af grænsen henstår 115 jagerfly, som blev fløjet til Iran i forbindelse med den første golfkrig i 1991. De er af typerne MIG, Sohoj og Mirage. På samme måde er der deponeret 33 luftfartøjer, dækkende transportfly og helikoptere.

Irak står for at skulle forhandle med Iran om at få flyene tilbage til Irak.

Iranerne gør dog brug af flyene den dag i dag.



Foto: Arne Bach Nielsen

Der er gang i det store køkken, når der skal laves med til 4.500 mand.



Foto: Arne Bach Nielsen

Når transporten foregår på vejene træffes der kontante foranstaltninger. Overholdes afstanden ikke, kan det få dødelige konsekvenser for de lokale, der kommer for tæt på.

et personligt id-kort med id-nummer. Problemet var, at irakerne ikke havde udstyr til at lave id-kort. Per Olsen udstedte på stedet garanti for, at koalitionen allersnarest fremskaffede udstyr, der kunne producere id-kortene.

- At der er orden i soldaternes lønudbetaling er et grundlæggende krav, for at vi kan bygge videre med en stabil irakisk hær, fremhæver Per Olsen.

RESPEKT FOR SOLDATERNE I FOKUS

Soldaternes velfærd er i front, når CMATT og dets samarbejdspartnere indretter træningslejre for irakerne. Der skal være ordnede boligforhold med elektricitet, vand, kloak og mad. Ting, som mange irakere uden for det militære system indtil videre må undvære.

- Vi vil gerne stille krav til en god moral og adfærd hos soldaterne i et demokratisk Irak. Derfor lærer vi officerne og befa-

lingsmændene, at personalet skal behandles med respekt. Væk med kadaverdisciplinen, understreger Per Olsen.

Det kræver en særdeles velorganiseret model, for at føre de satte mål ud i livet. Der er etableret ti regionale træningslejre i Irak. Disse er understøttet af de såkaldte Base Support Units, der sørger for logistikken. At tingene tilsyneladende fungerer, fremgik af et besøg ved træningslejren An Numaniyah sydøst for Bagdad.

Per Olsen og hans kolleger blev modtaget af den irakiske lejrkommandant og den fra koalitionen ditto. Koalitionen og den irakiske hær, løser indtil videre opgaverne i fællesskab – derfor de to kommandanter.

Men An Numaniyah-projektet er skredet så godt frem, at irakerne overordnet har overtaget kommandoen, hvor koalitionen er trådt tilbage på sidelinien og nøjes med at overvåge processen.

HJÆLP TIL SELVHJÆLP

Indledningsvis står vestlige firmaer for næsten al logistik. Det være sig værksteder, køkkenfaciliteter, el og vand. Adskillige lokale beboere bemander funktionerne, der får det hele til at fungere.

Det indgår i kontrakten med firmaerne, at de eksempelvis skal uddanne de mekanikere, de har ansat, til også at kunne instruere de soldater, der fremover kommer og skal virke i værkstedet. Hæren skal på sigt være mere eller mindre selvstående.

Lejrens køkken, der allerede er overdraget til irakerne selv, tilvejebringer varm mad til lejrens 4.500 soldater, som får den bragt ud til deres respektive enheder.

Også Nato er kommet på banen, når det drejer sig om at uddanne irakiske officerer.

I Nato-hovedkvarteret i Bagdad arbejder der 153 mand, heraf seks fra det danske flyvevåben.

Nato-delen arbejder paa at overtage ansvaret for officersgrunduddannelsen, hvilket i dag ledes af CMATT under koalitionsstyrkerne. Derudover gennemfører Nato allerede i dag stabskursus I og II for officerer; hvilket i indhold nogenlunde svarer til det danske VUT I og II for ledere. På længere sigt arbejdes der paa at oprette et National Defence College, der med sit kursusudbud skal sigte mod at tilbyde uddannelse til oberstløjtnanter og oberster.

- For os er det vigtigt, at der er substans og kvalitet i det, som vi tilbyder det fremtidige officerskorps, og det betyder, at vi arbejder over det lange stræk for at opnå varige resultater, siger Jannik Skov, der er projektofficer i Nato-hovedkvarteret.

TO-VEJS ERFARINGER

Per Olsen er i den hjemlige tjeneste stabschef ved Flyvertaktisk Kommando. Han tager en seks måneders tårn i det uroligede Irak.

- Jeg har de sidste ti år beskæftiget mig meget med at organisere og planlægge for langsigtede løsninger. Det skulle gerne have givet mig nogle gode værktøjer til at være med til at give det irakiske forsvar en solid struktur, velvidende at det er en mangeårig proces, siger Per Olsen.

Men han har også noget med sig hjem fra sit halve år i ørkenuniformen.

- Jeg har på egen krop følt det afsavn, det er at være væk fra familien. Det er dejligt nemt at være udsendt i forhold til konens hverdag derhjemme. Her er alt velordnet, og man har kun sit arbejde at tænke på. Men Flyvevåbnet skal søge at optimere informationsniveauet, når folk udsendes. Det giver en øget tryghed.

Min lektie i Irak er også, at nogle fordomme er skudt i sænk. Irakerne som folk er ikke primitive, mindre uddannede eller kompetente end vi. Det er organisationen og infrastrukturen, det er galt med - ikke personerne. Derfor ser jeg en mening med det vi laver hernede, understreger Per Olsen. □

De irakiske soldater får fem ugers militær grunduddannelse efterfulgt af fem ugers specialuddannelse.



Foto: Arne Bach

CMATT's hovedkvarter ligger i den beskyttede grønne zone i Bagdad. Zonen består af en afskærmet bydel på 2 x 2,5 km. Meget af transporten udenfor foregår med amerikanske Black Hawk-helikoptere, som her lander lige uden for CMATT's hovedkvarter.

FAMILIEN MED PÅ MISSION

AF ARNE BACH NIELSEN

OVERSKRIFTEN SKAL NATURLIGVIS IKKE TAGES BOGSTAVELIGT, MEN ALLIGEVEL. DE PÅRØRENDE HAR SOLDATENS UDSENDELSE TÆT INDE PÅ LIVET. DET VÆRE SIG BØRN, ÆGTEFÆLLE/KÆRESTE MEN OGSÅ FORÆLDRE. MENS DEN UDSENDTE MEDARBEJDER LØSER SINE OPGAVER LANGT FRA HJEMMET, KÆMPER FAMILIEN FOR DAGLIGDAGEN PÅ HJEMMEFRONTEN.

En hel masse praktiske oplysninger kan dog være med til at få udsendelsen til at glide lettere – både for den, der er udsendt men ikke mindst for familien, der skal have hverdagen til at hænge sammen derhjemme.

Derfor holdt Flyvestation Aalborg i lighed med tidligere en dag for pårørende den 8. oktober. Denne gang var det den forestående udsendelse af Hold 2 til Kabul International Airport, det gjaldt.

100 voksne plus børn i alle aldre havde fundet vej til den nordjyske flyvestation på den solbeskinnede lørdag. En del tog mod tilbuddet om transport fra og til Roskilde og Odense med Herculesfly – meget apropos missionens karakter i Afghanistan. Vanskeligheder med at finde en ekstra loadmaster til flyvnin-gen gjorde, at flyet desværre måtte flyve uden om Karup, hvor

der også skulle tages passagerer ombord. Karup-passagererne ankom til Aalborg i bus.

SÅDAN ER DET I LEJREN

Kaptajn Jan Nedergaard, der kort forinden var vendt hjem fra Kabul, høstede bifald, efter at have leveret billeder og levende fortællinger om lejlivet i den afghanske hovedstad.

Tilhørerne fik soldaternes fysiske rammer sat på nethinden. De udsendte bor to og to i beboelsescontainere – med rigtigt bad og toiletter. Vask af tøj har man 'folk til'. Satellit-tv sikrer de daglige danske tv-aviser. Den store spisehal giver kulinariske valgmuligheder tre gange om dagen, når der ikke vælges de mere restaurant-lignende steder, hvor der betales af egen lomme. Spises der for godt, har den udsendte rigelige mulighed for at svede kiloene af i form af motion og sport. Weekenden kan bruges til at slå en handel af på det afghanske marked inden for lejrens betryggende afskærmning.

- Det er godt at se, hvordan forholdene er i lejren. Det er med til at afmystificere mange ting, når Finn skal udsendes, fortæller Gitte.

Også forældre til de kommende udsendte var repræsenteret ved arrangementet.

- Jeg synes, det er værdifuldt at få sat billeder på, hvordan det



Foto: Arne Bach Nielsen

Der blev også ivrigt snakket på kryds og tværs under arrangementets strække-ben-pauser.



Foto: Arne Bach Nielsen
Kaptajn Jan Nedergaard satte levende ord og billeder på livet i Kabul International Airport.

er, hvor min søn skal være de tre måneder, udsendelsen varer. Jeg vil være mere tryk i hverdagen, når jeg ved, at der bliver pas-set godt på soldaterne dernede, siger Birgit, der er mor til Peter.

VANSKELIGHEDER VED HJEMKOMST

Der blev lagt vægt på, at kommunikationen hjem til familien skal prioriteres højt.

PÅRØRENDE MØDES PRIVAT

AF ARNE BACH NIELSEN

I TRE MÅNEDER HAVDE BIRGITTE PARCELHUSET FOR SIG SELV. HEN-DES MAND, NIELS-ERIK, VAR MED HOLD 1 I KABUL INTERNATIONAL AIRPORT. MEN UNDER HANS UDSENDELSE HAR DER DOG UNDER-TIDEN EMMET AF LIV I HUSET I MIDTJYLLAND. BIRGITTE HAR VÆRET INITIATIVTAGER TIL EN GRUPPE FOR PÅRØRENDE, DER MØDES FOR AT SNAKKE SAMMEN.

- Jeg føler, det er nemmere at nå hinanden, når vi holder vores komsammener under private former frem for på en flyvestation, sagde Birgitte, der i september for anden gang havde værtinderollen.

En halv snes hustruer/kærestes og en enkelt ægtemand havde endnu en gang sat hinanden stævne for at snakke om løst og fast. Børnene var selvskrevet til også at være med, og heldigvis rum-mede børneværelset meget legetøj, så tiden gik godt også for dem.

Samtaleemnerne går ikke overraskende på, hvordan de for-

- Sørg for at ringe eller maile jævnligt, var socialrådgiver Gun-ner Jessens klare budskab. Han understregede vigtigheden af at få taget små problemer i opløbet. De problemer, der er små i dagligdagen, når begge er hjemme, kan have det med at vokse sig store, når den ene part er ude.

Det har vist sig, at mange har følt sig lidt fremmedgjorte, når de vender hjem til familien efter nogle måneder hjemmefra. Konen eller manden derhjemme har i sagens natur fundet sine egne rutiner i hverdagen, og det kan godt være lidt svært at få sin bedre halvdel hjem igen, der nu begynder at 'blande sig'. Også børnene og den hjemvendte kan i nogle tilfælde have lidt svært ved at finde hinanden igen.

Jesper blev en erfaring rigere, da han i 2002 vendte hjem fra Bosnien efter otte måneder.

- Min datter var da ét år. Hun kunne overhovedet ikke kende mig, da jeg kom hjem. Det var hårdt for mig. Jeg kan kun op-fordre andre til, at dagligt hive et billede frem af far eller mor, der er ude. Far eller mor skal for den lille ikke kun være et ord, fremhæver han. □

skellige oplever at være alene om det hele. Der er den hjem-megående, der må slå græsset, åbne rudekuperterne, tage sig af hunden og katten og ellers sørge for børnene og deres skolegang.

- Man lærer hurtigt sine rutiner og at klare sig selv. Men det værste er nu, at børnene savner deres far, fortalte Lise med et stykke hjemmebagt i hånden. Hun bakker missionen op og mener, at Danmark er med til at gøre en forskel i Afghanistan, men hun er irriteret over den korte varslingstid hendes mand fik, inden han skulle af sted.

Når de pårørende samles bliver stuen naturligt nok et forum for frustrationerne. Én har valgt at gå ned i tid, og en aftensyge-plejerske har taget orlov i to af de tre måneder, manden er ude.

Men det er langt fra en samling grædekoner, der samles.

- Vi snakker så at sige om alt mellem himmel og jord, og jeg kender ingen, der ikke går glad herfra. Det er befriende at få luftet sine tanker med andre. men også få inputs fra folk i samme båd, pointerer Birgitte. □



Foto: Arne Bach Nielsen



Foto: Kim Donslund

Et sikkert hit, når de pårørende mødes, er samtale over nettet via webcam. Birgitte taler fra hjemmets kontor med sin mand, Niels-Erik, mens han sidder i Kabul. Også børnene er begejstrede for dette medie.

FLYVEVÅBNETS FØRSTE TOTAL-FORSVARSVÆRNEPLIGTIGE

AF LONE FREDRIKSEN

DEN 1. AUGUST BLEV DEN NYE VÆRNEPLIGT I FLYVEVÅBNET SKUDT I GANG, OG DET FØRSTE HOLD VÆRNEPLIGTIGE ER SNART FÆRDIGE.

I skrivende stund er der knap en uge tilbage af værnepligten, også kaldet Flyvevåbnets Basisuddannelse (FBU), for det første holds vedkommende.

19-årige værnepligtig Peter Normand Nielsen fra Sjælland blev sammen med 159 andre værnepligtige indkvarteret hos Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) i Karup i august. Han trak i sin tid frinummer, men meldte sig frivilligt og søgte om at komme til Karup.

- Jeg følte, at jeg var privilegeret, fordi jeg havde muligheden for at afprøve værnepligten. Det er jo ikke sikkert, at den er der i fremtiden, siger han.

TO ÅR SIDEN

Det er to år siden, at Flyvevåbnet sidst havde værnepligtige. 30 befalingsmænd, som skal uddanne dem, har selv gennemgået et halvt års uddannelse for at kunne løfte opgaven.

- Vi har måttet opbygge det fra bunden, men vi har haft god tid til det, og vi har trukket meget på Hæren, der allerede har erfaringer med den nye type værnepligt, forklarer kaptajn Knud Lykou, faggruppechef for Faggruppe Militær Grunduddannelse. Værnepligten er rettet mod totalforsvar i den hensigt, at den enkelte skal være i stand til at deltage i løsningen af for eksempel brandslukning, redningstjeneste og førstehjælp.

IMPONERENDE SAMARBEJDE

Det er første gang, at oversergent Søren Jensen har værnepligtige. Han er delingsfører for 5. deling, og han kan lide det på trods af manglen på mandskab.

- Vi er kun tre instruktører til en deling på 26-30 mand, og det er ikke nok, men vi forsøger at få det til at hænge sammen. Vi tager meget arbejde med hjem, så det kører, men ikke optimalt, siger han og håber, at de værnepligtige ikke mærker noget til det. Det gør de ikke ifølge Peter Normand Nielsen:

- Det har fungeret rigtig godt, og befalingsmændene har altid været godt forberedt, så det kom bag på mig, da jeg fik at vide, at de faktisk var underbemandet, siger han.

Premierløjtnanterne Martin Wetke og Peter Lund Sørensen er som henholdsvis koordinationsofficer og uddannelsesofficer et par af mændene bag, at værnepligten kører i det planlagte spor. De bekræfter, at det lave antal befalingsmænd forårsager et



Foto: Flyvevåbnets fotolieneste

- Jeg følte, at jeg var privilegeret, fordi jeg havde muligheden for at afprøve værnepligten. Det er jo ikke sikkert, at den er der i fremtiden, siger Peter Normand Nielsen.

stort arbejdspress med store krav til fleksibilitet til følge. Martin Wetke har stor ros til befalingsmændene, som har efterkommet de krav.

- Jeg er meget imponeret over dem. Alle løfter i flok og ofrer sig for at hjælpe, hvis for eksempel en er syg - også på tværs af delingerne, siger han.

FREMTID I FLYVEVÅBNET

For en måned siden udfyldte de værnepligtige et spørgeskema, og resultatet viste, at omkring 42 procent ønskede at fortsætte i Forsvaret. Peter Normand Nielsen er meget begejstret for værnepligten og kan godt forestille sig en fremtid i Flyvevåbnet.

- Da jeg startede på værnepligten, var jeg 100 procent fast på, at jeg skal læse videre på universitetet, men nu er jeg ikke så sikker længere, smiler han og afslører, at han har søgt ind på sergentskolen. □

GÆVE PIGER I TRØJEN

AF LONE FREDERIKSEN

FEM CIVILT ANSATTE KVINDER FRA FLYVESTATION SKRYDSTRUP BESLUTTEDE AT TRÆKKE I TRØJEN OG UNDERGÅ EN MILITÆR UDDANNELSE SAMMEN MED DE VÆRNEPLIGTIGE PÅ FLYVESTATION KARUP.

Uddannelsen er snart slut, og ingen af de fem kvinder fra Flyvestation Skrydstrup har på noget tidspunkt overvejet at springe fra. Alle synes, at det har været sjovt og spændende, men også hårdt og udfordrende. De store grunde til, at kvinderne udsatte sig selv for denne udfordring, er, at de kan lide deres arbejde på Flyvestation Skrydstrup, og at de ikke vil risikere at stå uden arbejde næste år.

- Det er en knaldgod arbejdsplads, så jeg var afklaret om at tage militæruddannelsen i Karup, siger Marianne Jensen, som får sine to børn passet af sine forældre, imens hun bor på Flyvestation Karup. Gitte Fogh er også enlig mor, og hun har været nødt til at planlægge nøje, hvordan det hele skulle gå op i en højere enhed med sine to børn.

- Min eksmand har taget fri fra rejseaktivitet på jobbet, så han har kunnet være hjemme ved børnene om aftenen. Min veninde henter dem om eftermiddagen og laver mad, så det hænger sammen, fortæller hun.

Lige som de værnepligtige er kvinderne hjemme i weekenden.

JAVEL, HR. SERGENT

Kvinderne skulle vænne sig til en dagligdag i Karup med undervisning, udendørsaktiviteter og det at sige "javel, hr. sergent".

- Jeg var overrasket over, at der er så meget teori. Jeg troede, at jeg var færdig med at sidde på en stol og lytte til en lærer, siger Lea Lorenzen, som havde forventet at gå en masse med

rygsæk og være grøn i hovedet. Teorien er Gitte Lauridsens stærke side frem for det fysiske, og hun var spændt på, om hun kunne klare uddannelsen. Det er ikke altid lige nemt at følge med de unge fyre, men de fem kvinder er enige om, at de får fuld opbakning og støtte.

- Drengene er så søde og hjælpsomme, og nogle af dem har endda sagt, at de synes, det er sejt gået af mig, og at de vil fortælle deres mor, at hun også bør gøre det, siger Gitte Lauridsen.

DET MILITÆRE LIV

- Det værste var den første tur med rygsækken. Jeg troede, jeg skulle dø, griner Maiken Andersen ved tanken om den første øvelse, som Lea Lorenzen godt kan se det sjove i nu.

- Jeg faldt i et hul om natten og kunne ingenting se. Lidt efter opdagede jeg, at jeg havde tabt min hjelm, så jeg måtte famle tilbage til hullet i mørket og mærke efter min græsbeklædte hjelm, fortæller hun og tilføjer, at resultatet var blå mærker på benene.

At blive militær ansat medfører en risiko for udsendelse, og det er kvinderne afklaret med. De årlige fysiske prøver og den grønne uniform er de også afklaret med. De fysiske prøver tvinger dem til at holde formen, og uniformen befrier dem for at tage stilling til, hvad de skal tage på om morgenen.

- Jeg er kommet i bedre form og har tabt mig meget - jeg er gået tre buksestørrelser ned, siger Lea Lorenzen, som har været på depotet og få mindre bukser.

Jobbet på Flyvestation Skrydstrup vil være stort set det samme som tidligere. □

Foto: Flyvevåbnets fotoligneste



1. deling: Gitte Fogh, 30 år, fraskilt med to børn, flyveroverkonstabel, administrationsassistent, ansat i Forsvaret i 10 år.



2. deling: Marianne Jensen, 40 år, enlig mor til to børn, flyverspecialist, administrationsassistent, ansat i Forsvaret i 10 år.



3. deling: Maiken Andersen, 24 år, samlevende uden børn, flyveroverkonstabel, administrationsassistent, ansat i Forsvaret i 5 år.



3. deling: Gitte Lauridsen, 42 år, gift, et barn, flyverspecialist, assistent, ansat i Forsvaret i 17 år.



5. deling: Lea Lorenzen, 21 år, single uden børn, flyverkonstabel, kontorelev, ansat i Forsvaret i 2 år.

DANMARKS FØRSTE KVINDelige JAGERPILOT

AF ULRİK MARSCHELL



Foto: Ulrik Marschall

INE ved siden af træningsflyet, T-38, som hun har tilbragt mange timer i siden august 2004. T-38 ligner til forveksling F-5 jagerflyet, bare med to sæder.

SÅ SKETE DET. DANSKE MÆNDS MONOPOL PÅ AT NÅ TITLEN SOM JAGERPILOT I FLYVEVÅBNET BLEV BRUDT, DA 26-ÅRIGE LINE BONDE, INE, FREDAG DEN 23. SEPTEMBER MODTOG SINE "VINGER" SOM BEVIS PÅ, AT HUN NU KUNNE KALDE SIG PILOT I FLYVEVÅBNET. MED EN FORNEM PLACERING SOM NUMMER TO I KLASSEN UNDERSTREGEDE HUN SIT TALENT FOR FLYVNING, OG LAVEDE DERMED OGSÅ EN FLOT AFSLUTNING PÅ DANSK DELTAGELSE I DET INTERNATIONALE PILOT-TRÆNINGSPROGRAM, EURO-NATO JOINT JET PILOT TRAINING (ENJPPT), PÅ SHEPPARD AIR FORCE BASE.

Stemningen var høj i basens biograf, da de 24 stolte unge piloter fra fem forskellige NATO-lande i flotte selskabsuniformer, marcherede forbi familie og venner. De skulle alle modtage deres "vinger" og deres uddannelsesbevis som tegn på, at de havde gennemført 13 måneders hård flyvetræning i jetfly. For INE blev aftenens oplevelse endnu større, da det blev bekendtgjort, at hun var i klassens top 10%. De bedste 10% fremhæves. Klassen

SIDSTE DANSKE HOLD PÅ SHEPPARD

Når de tre nye piloter forlader Sheppard Air Force Base, afsluttes et langt kapitel i Flyvevåbnets historie. Siden 1981 har Danmark deltaget i det internationale uddannelsesprogram, Euro-NATO Joint Jet Pilot Training, ENJPPT. Masser af danske jagerpiloter er blevet uddannet på Sheppard og mange er senere kommet tilbage som instruktører for at deltage i uddannelsen af flere nye piloter. Med udgangen af året rejser de sidste instruktører tilbage til Danmark og den danske jagerpilotuddannelse vil udelukkende foregå i Canada. Et program, som startede op i 2000.

bestod af 24 elever. 10% af dem = 2,4. Så rundes der ned, og de to bedste i klassen bliver fremhævet.

Tre gange var hun på scenen for at modtage forskellige anerkendelser på sine evner som pilot.

LANGT OG HÅRDT FORLØB

Omkring 3½ år har det taget for INE og hendes to kollegaer, FOG og LAG, at nå det resultat, som de blev hyldet for denne aften. Fra flyveskolen i Karup, hvor de fleste håbefulde pilotstuderende bliver siet fra, gennem to års akademiuddannelse på Flyvevåbnets Officersskole og til denne gallaaften, hvor de endelig kan kalde sig jagerpiloter.

- Det har været et hårdt forløb. Vi har været så fokuseret på at nå 'helskindet' frem til denne dag, og nu er det underligt, at



Foto: Ulrik Marschall

TV2s korrespondent i USA besøgte Sheppard Airforce Base for at lave et indslag om INE til TV2 Nyhederne. (Indslaget blev vist 22. Oktober)

det er overstået, sagde INE lige efter overrækkelsesceremonien.

Hun forklarer, at det ikke er frygten for at blive smidt ud, som er hård.

- Traditionelt er udskillelsesforløbet på Flyveskolen så hårdt, at der sjældent er danske elever, som falder fra på ENJPPT. Men arbejdsdagene her er meget lange – ofte 12 timer – og derefter skal vi forberede os på næste dags flyvninger. Kommer vi bagud med flyvning på grund af vejret, må vi også tage weekenderne i brug, og så er der ikke meget tid til at slappe af og samle kræfter i.

Sammen med FOG og LAG skal INE nu gennemgå et to måneders kursus i taktisk flyvning inden turen går tilbage til Danmark, hvor de skal omskoles til F-16 på Flyvestation Skrydstrup. □

FLYVNING OG FEST

ANMELDT AF LONE FREDERIKSEN

"Hammerkasterne" beskriver Eskadrille 727's virke år for år fra dens fødsel ind til 2002, hvor eskadrillen kunne fejre 50 års jubilæum. Eskadrille 727 så dagens lys den 1. november 1952 på Flyvestation Karup i forbindelse med opbyggelsen af det just oprettede Flyvevåben, hvis mål det var at få otte jagereskadriller. Den 1. april 1974 blev eskadrillen overført til Flyvestation Skrydstrup.

Bogen er skrevet af og for Eskadrille 727 og veteraner fra eskadrillen og beretter om dagligdagen i eskadrillen. Især flyvningerne er beskrevet, både øvelserne, de mere spændende ture og ikke mindst havarierne.

De festlige indslag står ikke i skyggen af de daglige hændelser, og vi får således at vide, at festerne ofte "varede til den lyse morgen".

Bogen er krydret med rigtig mange gode billeder gennem tiden, og de er alle forsynet med en god og informativ billedtekst.

"Hammerkasterne" er et must for enhver, der har eller har haft berøring med Eskadrille 727. □

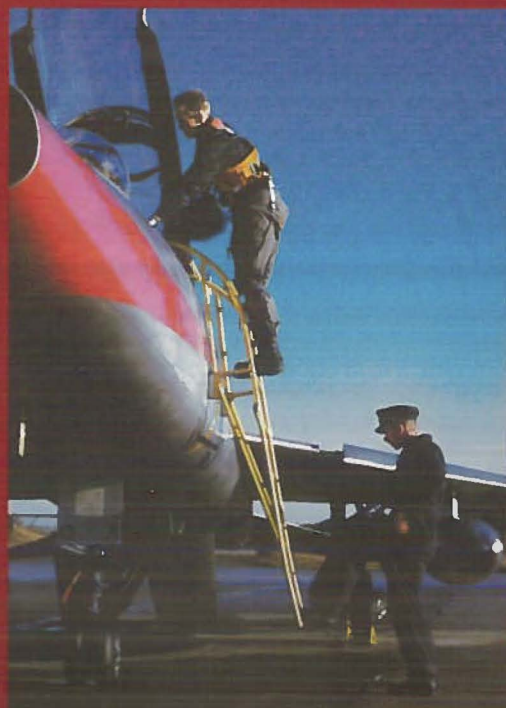
Skrevet/redigeret af: Erik Lund (LUE)

Udgivet af: Eskadrille 727 i samarbejde med veteraner fra eskadrillen.

Pris 350,- kr + 50,- kr. i forsendelse.

Klik ind på www.esk727.dk/727_veteraner.htm for at bestille bogen.

HAMMERKASTERNE



- Historien om Eskadrille 727 gennem 50 år -

HJEMMEBYGGET F-16 SIMULATOR MED BLÅT STEMPEL

AF ARNE BACH NIELSEN

- JO, DET FØLES RIGTIGT. ORDENE FALDT FRA MARTIN AARESTRUP FRIIS MED PILOTNAVNET AMI FÅ SEKUNDER EFTER, HAN HAVDE SAT SIG I DET HJEMMEBYGGEDE F-16-COCKPIT. AMI, DER ER CHEF FOR ESKADRILLE 730, VAR INVITERET TIL AT TESTE SIMULATORENS REALISME. FRANK RIEDEL ER INTERESSERET I AT STILLE OP MED SIN SIMULATOR TIL NÆSTE ÅRS AIRSHOW, HVOR PUBLIKUM HAR MULIGHED FOR AT BLIVE F-16-PILOT FOR EN STUND.

Det er flyentusiasten Frank Riedel i Brabrand, der har skabt vidunderet. Han var HAWK-mand i 1980'erne og driver nu sit team-building-firma. For nogle måneder siden var han igen i forbindelse med Flyvevåbnet. AMI dukkede op på Frank Riedels nedlagte landbrugsejendom uden for Brabrand iført sin flyverdragt og med hjelm og iltmaske under armen.

AMI medbragte en god portion skepsis over for simulatorens formåen men ville alligevel nødtigt undslå sig i at prøve den af.

- Jeg så på videoen derhjemme, at dit joystick (det der svarer til styrepinden red.) bevæger sig alt for meget, sagde AMI næsten triumferende som noget af det første, da han havde indtaget cockpittet.

- Ikke mere. Joysticket blev modificeret i sidste uge, svarede

Frank Riedel prompte.

Og ganske rigtigt. AMI erkendte at bevægelsen i joysticket svarede ganske godt til det, han kendte fra sin 'rigtige' F-16 derhjemme. Og ikke nok med det. 270 grader rundt om AMI var der monteret specialstøbte knapper, paneler med autentiske symboler, lys og instrumenter, som de findes i virkeligheden.

Tre til fire computere sørger for, at simulatorens knapper, håndtag og instrumenter virker interaktivt med den avancerede software og den store skærm, der blandt andet kan vise landskabet med enhver form for vej, der ønskes at flyve i.

- Jeg er positivt overrasket og imponeret. Det er det tætteste, man kan komme på at flyve F-16 uden for Forsvaret, erkender AMI. □



Foto: Arne Bach Nielsen

Frank Riedel afslører en fantastisk viden om F-16-flyets instrumenter. Eskadrille 730's chef, Martin Aarrestup Friis, siger, at Frank Riedels simulator er meget tæt på virkeligheden. Den initiativrige århusianer har lagt 130.000 kroner i projektet og tusindtal af timer.

HJÆLP I NØDEN ER RYKKET TÆTTERE PÅ

AF CAMILLA ROSENGAARD

NYE, STÆRKERE OG MERE PRÆCISE NØDSENDERE TIL FLYVEVÅBNET SIKRER, AT NØDSTEDTE PILOTER ELLER BESÆTNINGSMEDLEMMER FÅR HURTIGERE HJÆLP.

Når ulykken er ude, kan det ikke gå stærkt nok med at få hjælpen frem. Derfor har Flyvevåbnet investeret i nye nødsendere til alle piloter og besætningsmedlemmer. I første omgang er det F-16 piloterne, som får de nye nødsendere med, når de går i luften. Alle F-16 piloter vil efter planen være i besiddelse af de nye sendere inden udgangen af november i år. Men på sigt vil alle flyvende besætninger i Forsvaret blive udstyret med senderen ved navn SLB-1000.

De nyindkøbte SLB-1000 nødsendere har et meget stærkt signal og transmitterer på hele tre frekvenser samtidigt. Det

FAKTA OM SLB-1000 NØDSENDERE

SLB-1000 nødsendere er produceret af Seimac. Senderne, som kom på markedet i 2004, transmitterer på de tre frekvenser 121,5 MHz, 243 MHz og den nye redningsfrekvens 406 MHz. SLB-1000 kommunikerer med flere satellitter på én gang, hvilket muliggør at komme en nødstedt til undsætning i løbet af få minutter. SLB-1000 er udstyret med en GPS, som gør det muligt at lokalisere en nødstedt person inden for en radius af 100 meter. Senderne kan fungere i et klima ned til 40 minusgrader og op til 50 plusgrader. SLB-1000 er en såkaldt fredsradio. Det betyder, at den ikke anvender krypteret kommunikation.

reducerer tiden, fra ulykken sker, til hjælpen bliver tilkaldt.

- Problemet med de oprindelige sendere var, at signalet til satellitterne var svagt. Det betød, at satellitterne skulle overflyve den nødstedte person to gange, før signalet blev betragtet som validt. Det kunne tage op til et par timer. De nye sendere rammer flere satellitter på én gang med et kraftigere signal. Det betyder, at signalet allerede fem til ti minutter efter registrering har varsloet redningscentret på land, siger kaptajn i FMK Brian Andersen, der har været projektleder på anskaffelsen af SLB-1000.

NED TIL 100 METERS NØJAGTIGHED

Den anden store forskel mellem nye og gamle sendere er, at SLB-1000 er udstyret med en GPS, hvilket gør det langt nemmere at lokalisere den nødstedte person.

- Vi går fra at kunne spotte en person med 25 kilometers

nøjagtighed ned til i dag at kunne lokalisere ham inden for en radius af 100 meter. Det betyder utrolig meget, at kunne spare kostbare minutter i en eftersøgningssituation. Chancen for at overleve i for eksempel koldt vand er langt større med de nye sendere, fastslår Brian Andersen.

FLYVEVÅBNET FØRST MED DE NYE SENDERNE

Udviklingen af denne type sendere, der kan nedbringe ventetiden for den nødstedte, er gået hurtigt i de sidste år. Det skyldes ikke mindst, at frekvensen 406 MHz bliver introduceret som den nye redningsfrekvens fra 2009.

- Fra 2009 vil redningsfrekvensen 406 MHz erstatte den eksisterende redningsfrekvens 121,5 MHz fuldt ud. Det betyder, at mange producenter af nødsendere har haft travlt med at udvikle deres produkter i de sidste år. I 2004 var det blevet



SLB-1000 nødsendere transmitterer på de tre frekvenser 121,5 MHz, 243 MHz og den nye redningsfrekvens 406 MHz. Den kommunikerer med flere satellitter på én gang og er desuden udstyret med GPS.

muligt at købe nødsendere, der levede op til de krav, som vi har stillet. Vi har blandt andet skrappe temperaturkrav, fordi vores piloter færdes meget i arktiske egne, siger Brian Andersen, som oplyser, at SLB-1000 fungerer i et klima fra 40 minusgrader til 50 plusgrader.

- Vi lavede vores EU-udbud i slutningen af 2004. Vi har været rigtig heldige, at udviklingen af nødsendere var nået så langt, netop som vi erfarede behovet for nye sendere. Med SLB-1000 er vi det første land, som råder over så avancerede nødsendere. Derfor får vi også henvendelser fra andre lande blandt andet Sverige og Canada, som også skal til at investere i nye sendere og søger råd og vejledning hos os, forklarer Brian Andersen. □



Foto: Birger Kristensen, Flyvevåbnets Fotojeneste Syd

Lommen til den nye nødsender er designet af Erling Nielsen, ved Værkstedsgruppen Nødudstyr på Flyvestation Skrydstrup, og syerske på værkstedet Lena Westergaard. Her ses Erling ved symaskinen.



Foto: Birger Kristensen, Flyvevåbnets Fotojeneste Syd

F-16 piloten Thomas Klem Kannegaard med flyvernævnet KAK er her udstyret med den nye sender ved højre arm.

BRANDØVELSER TÆT PÅ VIRKELIGHEDEN

AF CAMILLA ROSENGAARD



Foto: Flyvevåbnets Fotoljeneste

"Jo mere virkelighedstro øvelserne er, jo dygtigere bliver vi også til at løse de opgaver, som vi kan komme ud for," understreger uddannelsesleder på Flyvestation Aalborg, Keld Stokkendal.

FLYVEVÅBNET HAR NETOP TAGET EN NY FLY MOCK-UP I BRUG TIL BRANDØVELSER. DET GIVER FLYVEVÅBNETS BRANDMÆND MULIGHED FOR AT GENNEMFØRE VIRKELIGHEDSTRO BRANDØVELSER.

En rød jernkonstruktion på størrelse med et 737-fly troner på brandøvelsespladsen på Flyvestation Karup. Den imponerende konstruktion, der kaldes en fly mock-up, er Flyvevåbnets nye træningsfacilitet for brand- og redningspersonel. Mock-up'en er adgangsbilletten til helt moderne og virkelighedstro træningsforhold, der skal sikre, at brandmændene får mulighed for at træne alt fra begrænsede brande ved bremserne over motorbrande til redningsøvelser, hvor hele flyet står i brand, og passagererne skal evakueres.

- Mock-up'en betyder, at træningsfaciliteterne bliver bragt helt up to date. Tidligere har vi øvet ved at sætte ild til et stort kar med brændstof på brandøvelsespladsen. Men det har givet nogle meget ensformige og forudsigelige brande. Nu er vi i stand til

at slukke brande, som ligner dem, vi kan komme ud for i virkeligheden. Jo mere virkelighedstro øvelserne er, jo dygtigere bliver vi også til at løse vores opgaver, understreger uddannelsesleder på Flyvestation Aalborg, Keld Stokkendal.

I fly mock-up'en er det muligt for instruktøren at kontrollere branden og løbende få den til at udvikle sig. Kaptajn i FMK Claus Bodilsen, som har været projektleder på anskaffelsen af mock-up'en, har netop været optaget af, at instruktøren skulle kunne gennemspille et scenarium efter eget valg:

- Instruktøren har total kontrol med øvelsen. Hvis ikke brandmændene slukker en brand rigtigt, kan instruktøren få den til at udvikle sig. Fuldstændig som brandmændene vil opleve det i virkeligheden. Mock-up'en er fuldt udstyret med sæder og kan både simulere en C130J og en civil flytype. Gulvet er i en sektion af flyet tiltet 15 grader for at simulere et forulykket fly. Så der er plads til masser af overraskelser i træningssituationen.

BRUGERNE MED HELE VEJEN

Britiske Kitte Fire Trainers har leveret den nye mock-up. Selskabet vandt det EU-udbud, som FMK sendte ud før jul i 2004. De første dele af mock-up'en blev leveret i forsommeren. I løbet af sommeren er hele anlægget blevet bygget færdig. Anlægget blev taget i brug i september i år.

Som projektleder på anskaffelsen af mock-up'en har Claus Bodilsen lagt meget vægt på, at brugernes behov og ønsker er blevet tilgodeset. Repræsentanter fra hver flyvestation har deltaget aktivt i projektgruppen. De har blandt andet været med til at definere de operative brugerkrav.

- Vi har været meget involveret i udvælgelsen af mock-up'en. Deltagerne i projektgruppen har været optaget af at få de rigtige ting, så mock-up'en var fremtidssikret. Der har været nogle givne

økonomiske rammer, som vi har skullet prioritere indenfor. Det har selvfølgelig været udfordringen at få det, man gerne vil have samtidig med, at økonomien ser fornuftig ud. Men jeg er overbevist om, at vi har fået den rigtige træningsfacilitet. Den kan mange ting for pengene, understreger Keld Stokkendal.

Claus Bodilsen har i høj grad lagt vægt på driftssikkerheden. Tabt uddannelsestid, fordi et anlæg ikke virker, er nemlig dyrt:

- I projektgruppen har der været stor enighed om, at tingene skal virke. Vi vil gerne have et smart og moderne anlæg, men det skal for alt i verden være driftssikkert. Vi har derfor fravalgt en del sårbar computerstyret teknologi til fordel for de mere mekaniske løsninger, som samtidig er mere driftssikre. Og så er de oven i købet billigere, konstaterer Claus Bodilsen.



Foto: Flyvevåbnets Fotoklub - nestle

"Hvis ikke brandmændene slukker en brand rigtigt, kan instruktøren få den til at udvikle sig. Fuldstændig som de vil opleve det i virkeligheden," forklarer projektleder på anskaffelsen af mock-up'en kaptajn Claus Bodilsen.



Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste

Brugernes behov og ønsker er blevet tilgodeset i anskaffelsen. Repræsentanter fra hver flyvestation har deltaget aktivt og har blandt andet været med til at definere de operative brugerkrav.

BEDRE FOR MILJØET

Det er ikke kun brandmændene, som har nytte af den nye mock-up, miljøet kommer også til at nyde godt af den nyindviiede øvelsesfacilitet, som er langt mere skånsom overfor omgivelserne end tidligere.

- Vi anvender kun ca. 10 procent af den mængde brændstof, som vi tidligere brugte. Det er både en økonomisk og en miljømæssig forbedring. Flyvevåbnet refererer til miljømyndighederne i Viborg Amt, som også har miljøgodkendt det nye anlæg, fastslår Claus Bodilsen.

STOR INTERESSE FRA DE CIVILE

I Kastrup Lufthavn bliver der også trænet på en rigtig fly mock-up, men mock-up'en i Karup er i dag den største og mest moderne i landet. Derfor har der også været stor interesse fra civil side for at komme til at anvende træningsfaciliteterne.

- Jeg ved, at blandt andet Billund Lufthavn har taget kontakt til Flyvevåbnet med henblik på at leje sig ind på træningsfaciliteterne, forklarer Claus Bodilsen, som alt i alt glæder sig over, at resultatet af ét års intenst arbejde på at få bragt Flyvevåbnets træningsfaciliteter up to date, er så vellykket. □



Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste

Der har været stor interesse fra civil side for at komme til at anvende træningsfaciliteterne. Blandt andet har der været forespørgsel fra Billund Lufthavn om anvendelse af træningsområdet.

BIDT AF HELIKOPTERE

AF LONE FREDERIKSEN

DA HELIKOPTEREN H-500 CAYUSE BLEV UDFASET I SEPTEMBER, OVERTOG FENNEC-HELIKOPTEREN DENS OPGAVER. I DEN FORBINDELSE BLEV EN H-500 PILOT OMSKOLET TIL FENNEC.

Pilot TØN, flyverløjtnant af 1. grad Mads Tønnesen, fløj H-500 fra 2001 til helikopterens udfasning den 12. september i år.

-Jeg havde længe vidst, at H-500 skulle udfases, så efter mange overvejelser blev jeg afklaret om, at jeg ville flyve Fennec bagefter, fortæller han.

- Opgavetyperne passede mig godt, og så ville jeg flyve instrumentflyvning, fordi det giver en ekstra nuance til flyvningen, siger han og forklarer, at det kun var muligt at flyve visuel flyvning i H-500.

H-500 udførte blandt andet politiflyvninger, og da Mads Tønnesen var den eneste H-500 pilot, der valgte at flyve Fennec, har de andre Fennec-piloter trukket meget på hans erfaringer i forbindelse med netop disse typer opgaver.

- Jeg har kunnet sætte dem ind i, hvordan hastighedskontrol foregår, hvad gør man ved eftersøgninger eller et bankrøveri, hvad kigger vi efter, og så videre, fortæller han.

TO PÅ EN GANG

Mads Tønnesen blev omskolet til Fennec i perioden januar-juni 2005, hvilket kom til at betyde, at han bestred en fuldtidsstilling samtidig med omskolingen.

- Det var hårdt og meget stressende. Den største udfordring ved at skifte fra H-500 til Fennec var, at H-500 lå på ryggraden, og så skulle jeg genopfriske det at flyve instrumentflyvning, som jeg ikke havde gjort siden Grundskolen i USA, husker han og fortsætter:

- Jeg kom i en periode til at flyve begge helikoptere, og det var fedt, for den ene kunne noget, den anden ikke kunne, og omvendt. Jeg er bidt af helikoptere, og selvfølgelig savner jeg H-500, fordi den er en speciel lille maskine, som man kun kan holde af. Den har sjæl, og man får et kærlighedsforhold til den.

FERRARI OG LIMOUSINE

H-500 havde et godt udsyn, og fordi den var mindre, kunne den komme steder, som Fennec ikke kan. Fennec kan til gengæld være i luften 45 minutter længere end H-500, hvilket betyder større handlefrihed ved eksempelvis eftersøgninger. På trods af forskellene på de to typer helikopter er dagligdagen stort set den samme som før i tiden.

- Jeg er ikke dårligere stillet med Fennec end med H-500, fordi jeg kan kompensere for forskellene, siger FL-1 Mads Tønnesen og forklarer, at piloten kan forbedre udsynet ved at flyve mere sidelæns.

På grund af den mængde luft, som Fennec trykker ned for at holde sig i luften, skal den holde sig en anelse højere oppe end H-500. Det kan gøre det sværere at få øje på en eftersøgt person, men som kompensation kan piloten nedsætte flyvehastigheden, og besætningen kan anvende en kikkert.

Fennec er som H-500 manøvreedygtig, og så kan den flyve i skyer og tåge på grund af instrumenteringen (IFR).

- Fordelene og ulemperne opvejer hinanden, understreger Mads Tønnesen og fremhæver desuden Fennecs komfort og lavere støjniveau.

- Hvor H-500 var helikopterens Ferrari, så er Fennec en limousine, siger han. □



Foto: Lone Frederiksen

Mads Tønnesen ved siden af Fennec-helikopteren, der afløste H-500 i september i år.



Afsender:
Flyvevåbnet

Magasinpost B



POST

PP

DANMARK



Distribueret af:
Flyvevåbnets Soldaterforening
Hans Egedes Vej 9
9800 Hjørring

"Når du vil have bygget et skib, skal
du ikke kalde folk sammen for at
samle tømmer.
Du skal ikke uddele opgaver eller
delegere arbejdet.
Du skal vække deres længsel efter
det store åbne hav."

Saint-Exupery, Den lille prins, 1946.



Bladet sætter fokus på Mission, Vision og Værdigrundlag i
februar-nummeret 2006.

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000219202

