



Flyvevåbnet

til Flyvevåbnets medarbejdere



3. ÅRGANG NR. 17 AUGUST 2006

TEMA: KAMPFLY



LÆS OGSÅ OM:
Dansker på europæisk
"TOP GUN-skole"

Side 24

GENNEMBRUD:
Danmark får USA og NATO
til at tale sammen

Side 15

Danmarks første
kvindelige jagerpilot

Side 28



ANSVARSHAVENDE REDAKTØR

Oberst Per Pugholm Olsen
Stabschef ved Flyvertaktisk Kommando
Telefon: 99 62 49 50, lokal 5101

CHEFREDAKTØR

Inge Borggaard
Flyvertaktisk Kommando
Telefon: 99 62 49 50, lokal 5124
Mobil: 41 22 99 19

REDAKTØR

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

POSTADRESSE

Flyvevåbnet, til Flyvevåbnets medarbejdere
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

LAYOUT

Grafisk Centrum
Platanvej 8
7400 Herning

TRYK

Grafisk Centrum

OPLAG: 8.600

FORSIDEBILLEDE

Dansk F-16-fly over de norske fjelde. Missionen var at afprøve en såkaldt EGBU-12-bombe. På billedet er bomben kastet.
(Foto: Henning Kristensen, Flyvevåbnets Fototjeneste Nord)

Bladet kan downloades fra følgende internetsider
www.ftk.dk
www.fmk.dk

INDHOLD

- 03 Ny chef for Flyvevåbnet
- 04 Fremtidens kampfly: Giganternes kamp
- 04 Kampfly med evigt vokseværk
- 06 Flight test af F-16 Mid Life Update
- 09 F-16 Mid Life Update: Fra vision til virkelighed
- 10 Opdateringerne – kort fortalt
- 14 Lederen: Århundredets våbenhandel
- 15 Succes for 'computernørderne'
- 16 Hverdagens helte
- 18 Mærkbare forbedringer på Hercules C-130J
- 19 Fane til Fighter Wing Skrydstrup
- 20 Kadetter på udveksling
- 21 Femstjernet hundehotel
- 22 Landjordens 'flyvende' radarstation
- 23 MVV og FSM – nu på dansk
- 24 F-16 i Formel 1-klasse
- 26 Airshow gavner andet end Flyvevåbnet
- 27 Krovært med nerver af stål
- 28 Højtflyvende - men jordbundne pigedrømme
- 29 En sprudlende årgang '45
- 30 Regn af frustrationer på Færøerne
- 32 Konkurrence - Tag familien med til LEGOLAND

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

UDGIVER



Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

Kom med et tip:

Har du en idé til, hvad bladet Flyvevåbnet
skal skrive om i næste nummer.

Så skriv til: bladet-flyvevaabnet@mil.dk

NY CHEF FOR FLYVEVÅBNET

...JA, ALTSÅ BLADET FLYVEVÅBNET

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN

PÅ ANDEN ETAGE I FLYVERTAKTISK KOMMANDO ER DER SKET NOGET MÆRKELIGT.

SIDST I MAJ MÅNED TRÅDTE EN LILLE UNG KVINDE MED SELVSIKKERT BLIK OG ET KÆKT SMIL IND AD DØREN OG INDTOG SIT NYE JOB SOM JOURNALIST.

HENDES NAVN ER INGE BORGGAARD, OG HUN ER KOMMET TIL FLYVEVÅBNET FOR AT STYRKE KOMMUNIKATIONSSIDEN.

ÉN AF HENDES OPGAVER ER JOBBET SOM CHEFREDAKTØR FOR BLADET FLYVEVÅBNET.

Inge, du skal blandt andet være chefredaktør for Flyvevåbnet, hvad vil det betyde for bladet?

Inge: Jeg vil gerne udvikle bladet – både indholdsmæssigt samt i layoutet. Primært ved, at det fremover tager fat i mange af de ting, som rører sig i Flyvevåbnet. Også de ting som gør ondt – for eksempel medarbejdermangel, stress og lignende.

Forandringerne vil blive gennemført løbende, men jeg håber på, at de sidste ting kan være på plads i starten af det nye år.

Arne, du skal overgive chefstolen til Inge, hvordan har du det med det?

Arne: Jeg har det underligt med det.

Mest fordi bladet de sidste tre et halvt år har været et 'one-man-show'. Jeg har siddet med redaktøransvaret og er vant til at køre det alene.

Men jeg synes, det er fair, at det en uddannet journalist, der er ledende på bladet.

Samtidigt er det rart at få noget af ansvaret taget væk, og det giver også nogle muligheder for mig, som jeg ikke havde før. For eksempel at tage noget videreuddannelse.

Hvad skal et blad indeholde efter din mening?

Inge: Det skal være noget, som interesserer medarbejderne og deres familier.

Derfor er det også vigtigt, at vi ikke skriver for 'nørdet'. Det skal være til at forstå for alle.

Arne: Det skal indeholde stof som er personalerelevant, som for eksempel implementeringen af forsvarsforliget, som jo berører mange mennesker.

Hvorfor skal Flyvevåbnet have et personaleblad?

Inge: Fordi det hører til i enhver organisation, da et medarbejderblad gerne skal være med til at skabe en fælles identitet.

Arne: Fordi et blad kan være med til at styrke sammenholdet og bibringe medarbejderen et ejerskab af hverdagen i Flyvevåbnet. □

louisjuel@mail.djh.dk



(Foto: Peter Staggemeir, Flyvevåbnet's Fototjeneste)

Bladet Flyvevåbnet består nu af:

Ansvarshavende redaktør: oberst Per Pugholm Olsen.

Det ham, der går i spjældet, hvis vi andre skriver noget skidt.

Chefredaktør, journalist Inge Borggaard. Inge er landet i Flyvertaktisk Kommando efter i nogle år at have været udfarende nyhedsjournalist ved Danmarks Radio. Inge bestemmer den journalistiske linje i bladet, men kan også hidkaldes, hvis du har en historie, der skal dækkes af bladet.

Redaktør: Oversergent Arne Bach Nielsen. Arne vil fortsat være medredaktør af bladet, og dermed lave stort set det, han plejer. Arne springer til, hvis du har en artikelidé til bladet.

Journalistpraktikant: Rune Dyrholm. Rune starter frisk fra fad som praktikant i Flyvertaktisk Kommando primo august. Han tager til alle afkroge af Flyvevåbnet, når der sker noget, der skal dækkes i bladet. Rune afløser journalistpraktikant Louise Juel Christensen, som skal videre i praktik på Randers Amtsavis.

Journalist: Kathrine Bisgaard Vase. Kathrine er tidligere praktikant i Flyvertaktisk Kommando. Hun er nu færdiguddannet journalist og ansat til primært at beskæftige sig med kommunikationen omkring MVV-processen – herunder i bladet.

Hertil kommer et antal af gæsteskrivere. For eksempel presseofficeren ved din enhed eller måske dig selv, hvis du har en god arti-

Det Kongelige Garnisonsbibliotek



10000493277

2/8-06

53223

FREMTIDENS KAMPFLY: GIGANTERNES KAMP

AF ARNE BACH NIELSEN



Eurofighter



Gripen



Joint Strike Fighter

DE DANSKE F-16-FLY'S DAGE ER TALTE. FØRST OM 10 TIL 15 ÅR KOMMER AFLØSEREN, MEN ALLEREDE VED ÅRETS AIRSHOW I SKRYDSTRUP KUNNE PUBLIKUM SE DE TRE AKTUELLE KANDIDATER.

De tre konkurrenter er svenske Gripen, den europæiske Eurofighter og den amerikanske Joint Strike Fighter. De var alle repræsenteret i Skrydstrup, hvor de kæmpede om de 75.000 besøgendes opmærksomhed. Publikum stod i kø for at komme op ad stigen og få et kig ind i cockpittene for at se alle 'dimserne'. Alt imens stod piloter og repræsentanter fra de respektive firmaer ved deres tekniske vidundere og forklarede de interesserede om alle fortrinnene hos netop deres fly.

Flyvevåbnets F-16-fly er nu godt og vel 25 år gammelt. Om 10 til 15 år er flyene efterhånden så gamle, at det ikke længere kan betale sig at holde dem ved lige.

Derfor er Forsvaret i gang med at finde afløseren for F-16.

Der er endnu uvist, hvornår folketingspolitikerne melder ud om valg af kampflytype og det videre forløb - herunder deltagelse i udviklingsprojekter. Folketingets forsvarsudvalg besøger i år alle tre flyfabrikker. □

arne@mil.dk

KAMPFLY MED EVIGT VOKSEVÆRK

AF ARNE BACH NIELSEN

KØBER DU NY BIL, ER DEN KOMPLET MED AL INVENTAR. MÅSKE DRISTER DU DIG TIL AT SKIFTE RADIOEN TIL EN, DER OGSÅ HAR CD-AFSPILLER - OG SÅ ER DET VEL OGSÅ DET. MEN FOR ET KAMPFLY, SOM DET DANSKE F-16, ER DET ANDERLEDES.

I FLYETS 26-ÅRIGE LEVETID I DET DANSKE FORSVAR HAR DER JÆVNT HEN VÆRET BEHOV FOR OPDATERINGER. SIMPELTEN FOR AT FLYET KAN MATCHE DE EFTERHÅNDEN SVIMLENDE KRAV, DER ER TIL LUFTOPERATIONER.

- Det er let nok! Det at flyve F-16-flyet, men overblikket og betjeningen af diverse systemer kræver i dag langt mere af piloten. Det fordrer en høj rate af overblik, forklarer kaptajn Claus C. Rasmussen, der er testpilot.

Han forklarer, at Danmark i 1980 modtog de første F-16-

fly, og siden midten af 90'erne har flyene gennemgået de såkaldte Mid Life Updates - i daglig tale kaldt MLU - for at sikre, at flyene operativt er tidssvarende.

DEN "MENNESKELIGE PC" SKAL FØLGE MED

- Fra blandt andet dansk side har vi hele tiden lagt vægt på, at displays og betjening af systemerne skal være overskuelige og brugervenlige. Så piloten får præsenteret de mange informationer på en måde, hvor de kan anvendes hurtigt og effektivt, forklarer testpilot Claus C. Rasmussen og fortsætter:

- Med de mange forskellige missionstyper, piloten skal spænde over, er det vigtigt, at systemerne er nemme og intuitive at betjene. Den "menneskelige pc" skal simpelthen kunne følge med.

Og det er heldigvis lykket at få igennem samtidig med, at F-16's kampevn er i top inden for både våbensystemerne og flyets elektronik - også kaldet avionics.

EN OMFATTENDE PROCES

Danmark udgør sammen med Norge, Holland, Belgien og Portugal de såkaldte European Participating Air Forces-lande - eller blot EPAF. Landene opererer alle med F-16 fly og gennemgår nogenlunde parallelt MLU'erne.

Processen fra idé-bank til operativ certificering tager typisk seks år. Og der er som regel behov for justeringer undervejs. Et missil eller en bombe kan for eksempel undergå forandringer på bare to år.

-Og så må tilhørende udstyr og software på flyet af gode grunde også justeres, så alle systemerne arbejder optimalt sammen, siger Claus C. Rasmussen.

Med andre ord er Danmark med i den absolutte verdenselite, når det gælder kampfly. Og det er fortsat yderst relevant, da danske F-16 fly har deltaget i internationale operationer over Kosovo og senest Afghanistan. Hvis politikerne beslutter sig til fremtidige missioner, vil det danske F-16 fortsat være "hvæset" fra snude til halespids og dermed klar til at løse fremtidige opgaver til "UG". □

arne@mil.dk



Danske F-16 fly tanker over en udløber af Himalayabjergene - med andre ord over Afghanistan.

MLU'erne er nummererede med et "M" efterfulgt af nummeret på opdateringen. De ulige numre repræsenterer en kombineret hard- og softwareopdatering, og de lige numre repræsenterer en "ren" softwareopdatering. I 2006 bliver M4 implementeret.

FLIGHT TEST AF F-16 MID LIFE UPDATE

AF KAPTAJN CLAUS C. RASMUSSEN (MIR),
TESTPILOT VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO

DEN 14. OKTOBER 1947 GENNEBRØD CHARLES E. YEAGER LYDMUREN OVER MOJAVE-ØRKENEN OG SVÆVEFLØJ EFTERFØLGENDE RAKETFLYET BELL X-1A NED TIL LANDING PÅ ROGERS DRY LAKE BED. DET BLEV STARTEN PÅ ET LANGT OG FASCINERENDE KAPITEL I FLYVNINGENS HISTORIE OG FIK DEFINITIVT PLACERET EDWARDS AIR FORCE BASE (AFB) OG MOJAVE-ØRKENEN PÅ FLYVNINGENS VERDENSKORT.

I dag er nødvendigheden af de indtørrede søer knapt så udtalt, men området summer fortsat af flyvetests. Området er spækket med de nødvendige støttefaciliteter, der gør at Edwards AFB og Mojave-ørkenen fortsat er det ubestridte tyngdepunkt i det aerodynamiske univers.



Rogers Dry Lake og Edwards Air Force Base

(foto: fra basens hjemmeside)

Kort fortalt, Test og Evaluering (T&E) skal sikre, at fabrikanten opfylder sine kontraktlige forpligtelser over for kunden og garantere, at kampflyet får et produkt, som forøger effektiviteten i missionsområdet. Og T&E skal sørge for, at skatteyderens penge bliver anvendt på den mest ansvarsfulde måde.

At gennemføre T&E er dyrt, men al erfaring viser, at det er endnu dyrere ikke at teste, da man ellers - alt for sent - finder de fejl og mangler, der måtte være. Sent fundne fejl er ofte meget dyre at rette og kan bringe kampflyet i stor fare, fordi systemerne ikke virker som forventet.

T&E består af omfattende afprøvning og opdeles typisk i to faser: Developmental Test and Evaluation (DT&E) og Operational Test and Evaluation (OT&E), som hver især afholdes særskilt.



AFGØRENDE AT TEKNISKE SPECIFIKATIONER HOLDER.

Det er særligt uddannede testpiloter, der gennemfører DT & E. Testpiloten er godt inde i både ingeniørens og kampflyets verdener og fungerer derfor som en god kommunikator mellem de to meget forskellige miljøer. OT&E gennemføres hovedsageligt af operative kampflypiloter, der har up-to-date-erfaring i de anvendte taktikker, og derfor kan evaluere våbensystemet til den gældende standard.

Siden maj 1995 - hvor de første testflyvninger med F-16 MLU M1 blev foretaget - har European Participating Air Forces (EPAF) i samarbejde med det amerikanske flyvevåben gennemført DT&E af F-16 MLU på Edwards Air Force Base. Det har betydet en næsten kontinuerlig tilstedeværelse af 2-3 EPAF-testpiloter på Edwards, der har været tilknyttet 416th Flight Test Squadron på Edwards. Udover arbejdet med MLU har EPAF-testpiloterne også hjulpet med eskadrillens øvrige opgaver. Udover testpiloter har Flyvevåbnet også stillet fly til rådighed, hvilket fandt sted op igennem M1- og M2-opdateringsprojekterne.

DT&E af Mid Life Update skal sikre, at flyets eller våbensystemernes ydeevne lever op til de tekniske specifikationer, og at de er sikre at anvende. Denne testfase er meget detaljeret og metodisk, så der er fuld kontrol med 'årsag og virkning'. For at kunne dokumentere resultaterne, foretages en meget minutøs optagelse af al kommunikation mellem alle flyets computersystemer. Samtidigt transmitteres de mest vitale oplysninger gennem telemetri (TM) 'real-time' ned til kontrolrummet, hvor op til 10-12 ingeniører holder øje med forskellige dataparametre.

DT&E er en omfattende fase og er opdelt i flere mindre faser, hvor der gradvist introduceres flere og flere systemer eller features. Der lægges meget vægt på en (gradvis stig-



Missionsbriefingen (foto: Ulf Wallin)

ning) incremental approach for at gøre processen enkel og reducere risikoen for fejl. Test-arbejdet på Edwards har i de tidligere år op igennem 50'erne og 60'erne været udsat for mange fatale ulykker, og som erfaring derfra, analyseres alle potentielle risikoområder, og alle midler tages i brug for at minimere den testrelaterede risiko. Det er naturligvis ikke altid muligt at eliminere eller begrænse alle test-risici, men i det mindste bliver disse farer mødt med åbne øjne, i stedet for at komme som en pludselig overraskelse.

'ENSOMME ULVE' EN MYTE

Typisk forløber en testmission på Edwards således: Dagen før missionen udleveres det samlede sæt data cards. Et data card er en lille checkliste for den enkelte test, og en testmission består af flere mindre tests. Pilotens opgave er at opstille den mest effektive rækkefølge for de enkelte tests og sekvenserer testen, så der ud fra et 'energy management'-synspunkt ikke skal ændres alt for meget på højde og fart mellem de enkelte test, hvilket koster ekstra brændstof.

Missionsbriefingen begynder typisk 3 - 3½ timer før take-off, og testpilot og ingeniører gennemgår de enkelt data cards i minutiøse detaljer.

Ca. 1½ time før takeoff er der crew step til flyet, som holder lige udenfor på eskadrillens forplads.

Her gennemgås flyets journal for at verificere, at flyet er klarmeldt, og at flyet har fået installeret de nødvendige krypterings-

teringskoder for dagens mission.

Flyet får det vanlige walkaround-check, men det er heldigvis uhyre sjældent, at man finder fejl eller mangler.

Opstart og pre-taxi checks er mere omfattende end ellers, blandt andet fordi piloten også skal checke Telemetry (TM) forbindelse og kontakt med missionens test conductor. – kontrolrummets 'stemme' – som står for den praktiske gennemførelse af testen.

Når alle systemer har fået deres check, taxi'es der ud til 'last chance', hvor endnu et hold ground crew checker, at alle inspektionslemme og -paneler er lukket og armerer våben. Alt i alt tager tiden fra crewstep til take-off cirka en time, men heldigvis holder klimaanlægget temperaturen nede i den kraftige ørkensol.

Selve testmissionen tager mellem 1,5 til 3 timer alt efter flyets konfiguration (brændstoftanke, våben etc.) og flyvehøjde og fart. Missioner, hvor der skal flyves lavt og hurtigt er sjovest for piloterne – men giver knapt så meget tid til test...]

Et godt samarbejde og en god crew coordination mellem fly og kontrolrum er et grundlæggende element for en succesfuld mission. Det kan ofte være svært for holdet på jorden at følge med i testens forløb, så det er vigtigt for testpiloten at holde kommunikationen flydende, så alle kan bevare overblikket. Det kan godt være, at der flyves i et ensædet fly, men kontrolrummet er mindst lige så meget en del af besætningen – og modsat hvad diverse film har mytifieret, er der ikke plads til 'ensomme ulve' i virkelighedens testverden.

LANGVARIG DEBRIEFING

Efter missionen gennemføres en detaljeret debriefing mellem pilot, test conductor og disciplin-ingeniørerne, hvor turen bliver gennemgået for resultater og alle relevante hændelser undervejs. Efter diverse administrative opgaver sluttet den ca. 9-10 timer lange arbejdsdag.



(foto: Tom Reynolds)

MIR i gang med at gøre sig klar før test missionen.



AIM-9X og IRIS-T test mission over Mojave-ørken

(foto: Tom Reynolds)

Dagen efter er videobånd fra flyet klar til afhentning, og nu begynder missionens analysedel. Al video fra flyets Head-Up-Display (HUD), det hjelmmonterede sigtesystem og de to Multifunction Displays (MFD) bliver gennemset. Alle relevante forhold og fejl, der bliver fundet bliver rapporteret i en udførlig rapport, der beskriver fejl og kommer med anbefalinger til eventuelle forbedringer. Gennemgang af videobånd tager typisk dobbelt så lang tid som selve missionen, og alt i alt tager det en god, lang arbejdsdag at skrive rapporten færdig og dermed afslutte testmissionen. "Flyvningen er ikke overstået, før alt papirarbejdet er afsluttet". Det ordsprog gælder i særdeleshed i testverdenen...

OPERATIV TEST OG EVALUERING

OT&E har til formål at bevise systemets operative værdi. Det vil sige, at systemet vitteligt 'leverer varen'. Nødvendigheden af denne operative test har været understreget talrige gange, og OT&E er at betragte som den sidste og afgørende graduation exercise – så kamp-piloten kan være sikker på at "det nye legetøj" virker efter hensigten, uden uventede og kritiske svigt.



OT&E udføres af operative piloter med deltagelse af testpiloter og er samtidig den fase, hvor de operative piloter får deres første indblik i, hvad den nye opdatering og den nye teknologi byder på. Det giver piloterne lejlighed til at give de

første bud på hvilke taktikker og procedurer, der vil optimere de nye systemers anvendelse og minimere effekten af eventuelle begrænsninger.

EPAF F-16 UNDER M3 OT&E I NORGE

OT-missionerne gennemføres og flyves akkurat, som piloterne ville gøre under skarpe og krigslignende forhold. Hele 'kæden' af arbejdsopgaver bliver testet. Det vil sige fra missionsordren udstedes, videre til missionsplanlægning, opstart og ground operations, ingress, våbenaflevering, egress, hjemflyvning og de-briefing.

Kun ved at gøre miljøet så realistisk som muligt, kan eventuelle svage led identificeres i denne operative kæde af opgaver – hvor alle led skal holde, hvis missionen skal ende med succes. Derfor gennemføres OT&E oftest under realistiske deployerede forhold. OT&E af F-16 MLU M3 gennemførtes på den måde i Norge og i USA under en Red Flag-øvelse, og tidligere versioner af F-16 MLU er på samme måde blevet testet under lignende vilkår.

BRUG AF MANGE RESSOURCER GIVER POTE

Der bliver investeret mange ressourcer – både i form af penge, personel og tid – i at verificere og efterprøve, at systemerne i F-16 MLU virker præcis, som de skal. Flere års arbejde er blevet lagt i at kunne garantere at Flyvevåbnets F-16 MLU vil kunne levere varen, når det gælder. Denne ihærdige indsats har betydet, at Flyvevåbnets F-16-fly fortsat er i den absolutte superliga, og også i fremtiden vil være det foretrukne valg til at udrette en hurtig og effektiv indsats i verdens brændpunkter. □

mir@mil.dk



Den danske del af EPAF M3 OT&E team.

F-16 MID LIFE UPDATE:

FRA VISION TIL VIRKELIGHED

AF KAPTAJN CLAUS C. RASMUSSEN (MIR), TESTPILOT VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO

DEN 18. JANUAR 2005 BLEV 25-ÅRSDAGEN FOR INDFØRELSEN AF F-16 FIGHTING FALCON FEJRET I FLYVEVÅBNET. I DEN ANLEDNING HAR DET VÆRET INTERESSANT AT KIGGE NÆRMERE PÅ DEN FANTASTISKE UDVIKLING, F-16 KAMPFLYET HAR GENNEMGÅET, SIDEN DET BLEV INTRODUCERET I FLYVEVÅBNET.

Siden slutningen af 1990'erne, har F-16 fly-flåden gennemgået en række af omfattende opdateringer, der kontinuerligt har udvidet F-16 kampflyets operative kapaciteter. Den opdatering af F-16, kaldet Mid Life Update (MLU), har på mange måder været en enormt vidtrækkende vision, der for tiden er ved at blive realiseret til virkelighed i sit fulde omfang.

Artiklen her har til hensigt at give et overblik over MLU, og de features og kapaciteter, som MLU har introduceret i det danske Flyvevåben.

EN FORÆDLET FLYVEMASKINE

F-16 kampflyet har allerede fra de tidlige udviklingsstadier udvist et enormt teknisk og operativt potentiale, og det har i årenes løb udviklet sig langt ud over de oprindelige conceptplaner. Det har betydet, at Flyvevåbnets F-16 og personale i dag er helt fremme i superligaen både i defensive og offensive roller... ikke dårligt for et relativt lille flyvevåben som det danske - eller for et kampfly, som oprindeligt var bygget udelukkende til operationer i dagslys og klart vejr. Et lavomkostningsfly, der var udstyret med 4 stk. AIM-9 varmesøgende missiler og eksklusivt var beregnet til at nedkæmpe angribende bombefly fra Warszawa-pagten.

Op igennem 1980'erne blev det tydeligt, at en teknisk opdatering var nødvendig for at garantere, at F-16 kunne fortsætte som et tidssvarende kampfly og en effektiv våbenplatform til at løse opgaverne i Flyvevåbnet. Det blev formaliseret i 1993, hvor de første aftaler omkring MLU blev underskrevet. Etableringen af MLU skulle senere vise sig at være et særdeles klogt valg og passe godt sammen med den langt mere udadvendt udenrigspolitik, som Danmark - siden den kolde krigs ophør i begyndelsen af 1990'erne - har valgt at føre.

MULTINATIONALT SAMARBEJDE

MLU er som projekt faseinddelt i fem faser, hvor hver opdateringsfase er benævnt M1 - M5 (en sjette fase - M6 - er under overvejelse men endnu ikke besluttet). Projektet er et samarbejde mellem Danmark, USA, Norge, Holland, Belgien og Portugal under organisationen Multinational Fighter Programme (MNFP).

Portugal var ikke med fra starten, men sluttede sig til European Participating Air Forces (EPAF) - den europæiske gren af MNFP - efter de anskaffede F-16 for to år siden. De seks partnernationaliteter deler programmets omkostninger til udvikling og test.

FRA REGNESTOK TIL COMPUTER

MLU blev planlagt med et forløb, som veksler mellem hardware/software og 'rene' software-opdateringer. M1, M3 og M5 er de opdateringer, der både omfatter hardware og software, og hvor M2 og M4 er de opdateringer, der udelukkende omfatter software.

Faserne har været nødvendige for at de tekniske modifikationer på fly-flåden kunne blive gennemført i fornuftige tempi. M1- og M3-opdateringerne har hver især taget mellem 6-12 måneder per flystel. Derfor har det taget flere år at få modificeret hele fly-flåden fra F-16 "Classic" til Mid-Life Update M1, og det vil på samme måde tage endnu et par år at få gennemført M3-opdateringen på samtlige Flyvevåbnets F-16 flystel.

Pauserne mellem opdateringsfaserne har også tilladt det operative miljø - altså piloter, missionsplanlæggere, kontrol og varslings, doktrin- og konceptbeskrivere og mange flere - at absorbere, udvikle og indarbejde de nye features og systemer i Flyvevåbnets doktrinære planer og operative rutiner. Kort fortalt ville det operative løft, som MLU har medført for Flyvevåbnet, svare til at man udskiftede sin regnestok (for dem der kan huske sådan én...) med en fuld moderne Pentium 4 supercomputer.

BRUGERNE HAR STOR MEDINDFLYDELSE

At MLU i den grad har været en succes skyldes også, at brugerne - og især piloterne - har været med til at definere de features, som MLU indeholder. Operative piloter har været med til at teste og afprøve nye features og idéer i simulatorer - før de blev besluttet - så de aktuelle operative behov er blevet opfyldt.

Alt dette har betydet, at de efterfølgende opdateringer både har haft et solidt fundament i den 'virkelige' operative verden og i de kamperfaringer, som Flyvevåbnet og det øvrige EPAF har opbygget i de seneste år. Ringen i udviklingscyklussen er dermed sluttet og har været den ultimative garant for et fremragende produkt. □

mir@mil.dk

OPDATERINGERNE – KORT FORTALT

AF KAPTAJN CLAUS C. RASMUSSEN (MIR), TESTPILOT VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO

Aftalerne om Mid Life Updates (MLU) blev lavet tilbage i 1993. I dag – 13 år senere – er samarbejdslandene i projektet nået til femte fase. Kronologisk er opdateringerne sket som beskrevet nedenfor.

M1 (hardware/software) indeholdt mange omfattende forbedringer. De første fly blev indført i 1998-99 og blev efterfølgende hurtigt indsat i Operation Allied Force (OAF) over Kosovo, efter piloterne havde gennemgået deres uddannelse og træning. Af de væsentligste modifikationer og operative kapaciteter kan nævnes:



AIM-120 AMRAAM

Forbedring af flyets radar, der blandt andet tillod en optimal anvendelse af AIM-120 Advanced Medium Range Air to Air Missile (AMRAAM) i F-16 – det var en længe ventet forbedring! Der blev også introduceret et lokalt datanetværk mellem op til fire F-16 fly. Med forskellige symboler, viser Intraflight

Data Modem (IDM)-systemet position og højde på de andre fly i formationen samt hvilke fly, de har låst op med deres radar. Det giver piloten et meget bedre taktisk overblik og sikrer, at fjendtlige fly ikke slipper uantastet igennem ansvarsområdet samt, at der ikke skydes flere missiler af end højst nødvendigt.

Der blev også indført en såkaldt interrogator, så F-16 nu var i stand til at identificere fly uden for visuel afstand. Sammen med AMRAAM betød det en markant forbedring af F-16 flyets muligheder for at engagere fly uden for visuel afstand. Navigationsudstyret blev opdateret til at indbefatte GPS, hvilket tillader at waypoints og mål-kordinater med mere kan vises meget præcist for piloten. Det har selvsagt en enorm betydning, når piloten skal finde og identificere mål på jor-



MLU Cockpit

den. Endvidere blev et farve-multi-function display indbygget, blandt andet med et Horizontal Situational Display (HSD). HSD'en præsenterer de taktiske informationer set 'oppefra'. Overbliksbilledet er simpelt og enkelt – men det er kun en fordel, når overblikket skal bevares, og vigtige taktiske beslutninger skal træffes i det travle cockpit. Sidst, men ikke mindst, blev anvendelse og effektivitet af F-16 flyets elektroniske selvbeskyttelse forbedret gennem installation af Electronic Warfare Management System, der er udviklet af TERMA A/S.

M2 (software) blev indført ved udgangen af 2000. At M2 'kun' var en software opdatering, betød dog alligevel en tilføjelse af vigtige operative kapaciteter:



LANTIRN FLIR IR billede

LANTIRN laser-designeringspod gav mulighed for styring af laserstyrede præcisionsbomber i klart vejr. LANTIRN og de laserstyrede bomber var blandt andet en af de vigtigste hjørnesten i Flyvevåbnets succes i Afghanistan i forbindelse med Operation Enduring Freedom (OEF).

Det tillod nemlig præcisionsbombning med minimering af 'utilisget skadevirkning' (collateral damage) – et parameter, der for militære operationer i dag altid er i fokus.

Derudover indeholdt M2 en forbedring af flyets datalink, således at det kunne understøtte op til otte fly og derved yderligere forbedre pilotens overblik. Desuden tillod datalink-systemet nu også modtagelse af databeskeder fra Forward Air Controller (FAC) på jorden til hurtig og præcis ildstøtte til styrker på jorden – inden for meget få minutter eller sekunder. Sammenholdt med flyets nøjagtige GPS-system, betød det en voldsom forbedring af Close Air Support (CAS)-mis-

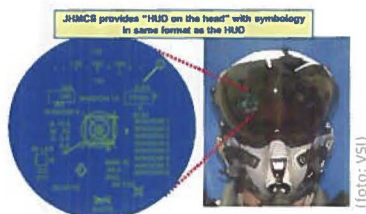
sioner, samt at målene på jorden meget hurtigt kan findes og identificeres med minimal risiko for fejl.

M3 (hardware og software)-opdateringen blev færdigtestet dels ved Edwards Air Force Base i begyndelsen af 2003 og blev operativt gennemtestet i to omgange - dels i Norge i marts 2004 og dels ved en Red Flag-øvelse i Nevada, USA i august 2004. For tiden er det under operativ implementering i Flyvevåbnet.

Flyvevåbnet er i færd med at modificere samtlige F-16 fly til denne standard. Det tager cirka 6-8 måneder per flystel. Indtil en større flåde af M3-fly er opbygget, ventes Flyvevåbnets M3-fly at operere sammen med M2-fly og drage maksimal fordel af de vigtige features, der implementeres med M3 på et så tidligt tidspunkt som muligt.

Det operative løft, som de nye systemer bidrager med, er mindst et lige så stort kvantespring, som da flyvevåbnet gik fra F-16 classic til F-16 MLU M1.

M3 INDEHOLDER BLANDT ANDET:



Joint Helmet Mounted Cueing System hjelm

- Et hjelmmonteret sigtesystem, der projicerer symboler op på pilotens visir - ligesom det allerede sker på flyets Head Up Display (HUD). Derved kan piloten få vitale taktiske oplysninger, når der kigges ud til siden, og ikke kun

gennem HUD, som hidtil. Det betyder, at det ikke længere er nødvendigt at manøvrere flyet, så det peger mod målet for at betragte mål med mere gennem HUD, eller for at styre andre sensorer.

- Endvidere blev det taktiske kampinformations netværk Link-16 indført. Det netværk er under bred indførelse i hele NATO både til lands, til vands og i luften og er således ikke kun begrænset til F-16. Systemet er krypteret og er særdeles svært at forstyrre elektronisk (jamme) og fungerer både som et taktisk informationssystem og som identifikationssystem. Det vil forhåbentlig reducere risikoen for, at venligtsindede styrker beskyder hinanden - den ultimativt værst tænkelige årsag til tab.



JDAM GPS præcisions våben

- Derudover blev Joint Direct Attack Munition (JDAM) indført. JDAM er en GPS-styret bombe i 2000 pounds klassen. Det betyder, at mål kan rammes inden for GPS-nøjagtighed af de koordinater, som bomben programmeres til at styre efter - både om dagen, natten eller i tæt tåge. Derved elimineres den svaghed, som de allierede styrker for alvor oplevede under den første Golf-krig og senere på Balkan og i Afghanistan - nemlig at laser-styrede bomber kræver klart vejr for at ramme præcist.

M4 (software) opdateringen blev testet på Edwards Air Force Base, Californien, USA, i april 2006 i forbindelse med operativ test og evaluering. I løbet af kort tid forventes M4 at blive meldt endelig operativ (OT&E).

M4 indeholder blandt andet væsentlige nyudviklede features:

Blandt andet understøttes varmesøgende AIM-9X og IRIS-T high off bore-Sight (HOBS)-missiler. De missiler vil sammen med JHMCS tillade engagement af fly 'ud til siden' (off bore-sight). Især når modstanderen skal identificeres visuelt, og piloten bliver trukket inden for visuel afstand,, er dette uvurderligt. Denne HOBS-kapacitet forventes sammen med JHMCS at revolutionere fremtidens luftkamp og væsentligt forøge muligheden for egen overlevelse. Flyvevåbnet har valgt at anskaffe AIM-9X missilet.

Endvidere tillades anvendelse af Enhanced GBU-12 – en opdatering af GBU-12 laserstyret bombe til også at indbefatte GPS (ligesom JDAM) eller laser, som hidtil. Denne feature tillader piloten frit at vælge mellem GPS eller laserstyring. Er vejret klart, vil han formentlig vælge laserstyring, da den afleveringsmåde er mest præcis. Er sigtbarheden derimod dårlig har piloten mulighed for at anvende bombens GPS og aflevere våben på den opgivne koordinat. Han kan derved yde hurtig og præcis støtte til egne styrker på jorden uanset vejforhold. EGBU-12 er en 500 pounds bombe, der med sin lavere vægt og sprængkraft minimerer slid på flyets bærende struktur og risiko for collateral damage.

Og endelig får man med pc-baseret debriefing, der gennem flyets Data Transfer Cartridge, mulighed for at gengive flyets manøvrer og position. Det betyder, at debriefingen bliver

mere effektiv, og dermed at piloterne lærer mere efter hver tur.

M5, altså hard- og software-opdateringen er netop blevet færdigdefineret og vil blandt andet indeholde: Nødvendig opdatering af GPS-modtager. Det militære GPS-system vil gennemgå en omfattende ændring, der for de militære systemers vedkommende betyder, at GPS-modtagerne skal opdateres.

M5 understøtter også nyere og længerevarende versioner af AMRAAM, og introducerer Joint Air to Surface Standoff Missile (JASSM), et langtrækkende præcisionsmissil med en rækkevidde i 'mange hundrede km' klassen. Dette vil give Flyvevåbnet mulighed for at bevæbne flyene optimalt til offensive missioner i Rapid Reaction Force (RRF)-rollen. Skulle situationen kræve det, vil Flyvevåbnet i løbet af få timer kunne deployere langt væk fra Danmark, og samtidig aflevere våben med maksimal egenbeskyttelse for både fly og pilot. Anskaffelse af våben til denne mission er dog endnu ikke foretaget.



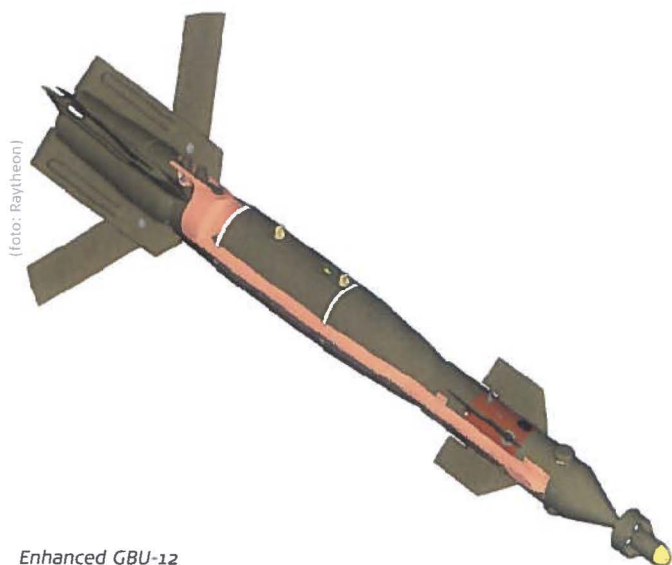
M6 (software)-opdateringen er ved at blive planlagt. Omfanget af denne opdatering er endnu ikke defineret, men ventes for Flyvevåbnet at blive meget begrænset.

Pc-baseret debriefing

ANDRE OPDATERINGER

Udover de mange opdateringer af flyets operative systemer, foretages også omfattende indgreb på flyets struktur, der er nødvendige for at holde F-16 flyet flyvende i restlevetiden. Der er blandt andet tale om FALCON UP og FALCON STAR, som omfatter udbedring af diverse revnedannelser i vinger og spanter. Disse opdateringer foregår på Hovedværksted Aalborg. Uden disse forbedringer ville flyet ikke kunne holdes på vingerne indtil F-16 flyets afløser kan tage over.

Som det ses af denne oversigt, er det omfattende og komplicerede modifikationer, der har fundet sted, og som fortsætter med at finde sted frem til 2012. De har ført Flyvevåbnet fra 3. division til superligaen. Modifikationer og ikke mindst den brugervenlighed, som er blevet udviklet og indført i forbindelse med MLU, gør det muligt for piloterne at udføre flere



Enhanced GBU-12



Foto: Flyvevåbnets Fotografer

opgaver på samme tid: Det vil sige forsvare sig mod en lufttrussel, alt imens der kastes bomber – vel at mærke samtidig med, at kravene til at våben rammer præcist i første forsøg, og hvor kravene til beskyttelse og sikkerhed for egne styrker er vokset markant.

MLU blev fra begyndelsen afgrænset fra at opdatere flyets motor, hydrauliske og elektriske system - og fokus blev med god grund rettet mod de operative kapaciteter, så Flyvevåbnet fik mest mulig for pengene.

F-16 VIL RUNDE 40-ÅRET

F-16 er planlagt til at fortsætte ind til omkring 2020, hvor afløseren for F-16 vil overtage de nuværende og fremtidige opgaver. På det tidspunkt vil F-16 have rundet 40 år som operativt fly, hvilket vil blive den længste operative æra for noget kampfly i Flyvevåbnets historie. På grund af almindelig, driftsrelateret slidtage på flyets bærende struktur, forventes strukturforbedringer at blive urentable, hvilket vil sætte den ultimative grænse for F-16 flådens levetid og derved nødven-

diggøre en erstatning af F-16. Udfasningen af F-16 vil på den måde markere afslutningen på det hidtil vigtigste kapitel i Flyvevåbnets historie. □

mir@mil.dk



ÅRHUNDREDETS VÅBENHANDEL

AF GENERALMAJOR STIG ØSTERGAARD NIELSEN
CHEF FOR FLYVERTAKTISK KOMMANDO

"ÅRHUNDREDETS VÅBENHANDEL" BLEV DET KALDT, DA DER I 70'ERNE BLEV INDGÅET AFTALE OM AT ANSKAFFE 58 F-16 KAMPFLY TIL DET DANSKE FLYVEVÅBEN. OVERSKRIFTEN HENTYDEDE DENGANG NOK MEST TIL HANDLENS ØKONOMISKE DIMENSION.

Anskaffelsen skete i koordination med 3 andre europæiske nationer (Belgien, Holland og Norge), og disse nationer har i hele det efterfølgende forløb haft et særligt tæt teknisk samarbejde, der over de senere år også er udvidet til det operative område. Desuden er Portugal efterfølgende indtrådt i samarbejdet.

Inden for dette samarbejde, der i daglig tale benævnes "EPAF" (European Participating Air Forces), er det gjort muligt at sikre, at vores F-16 fly, teknisk som operativt, kan leve op til skiftende krav og vilkår. Der er planlagt et program, der sikrer denne sammenhæng lige til udfasningstidspunktet for de sidste danske F-16 fly omkring år 2020. Endvidere er der i samme ramme indgået et samarbejde vedrørende international indsættelse af kampfly, hvor hver nation kan bidrage med op til seks F-16 i en fælles operativ enhed benævnt EPAF Expeditionary Air Wing (EEAW).

Oprindeligt blev F-16 anskaffet til luftforsvar af Danmark under "den kolde krig". Som følge af den sikkerhedspolitiske udvikling bidrager F-16 flyene nu til løsning af en lang række nationale som internationale opgaver i hele det sikkerhedspolitiske spektrum. Opgaverne omfatter bl.a. udøvelse af politimyndighed i luften (Air Policing), luftrekognoscering og selvstændige som støttende luftoperationer.

Som det første jagerfly i flyvevåbnet har F-16 deltaget i en NATO styrkedemonstration samt i krigs- og krigslignende operationer, først over Kosovo og senere over Afghanistan. Efterfølgende har danske F-16 i en periode løst Air policing opgaver for de baltiske lande.

Danske F-16 indgår desuden regelmæssigt på højt beredskab i NATO Response Force, ligesom et antal F-16 er tilmeldt NATO hurtige Reaktionsstyrker.

Efter mere end 25 år i operativ tjeneste er F-16 således stadig en særdeles relevant kapacitet i den forsvars- og sikkerhedspolitiske værktøjskasse, og det er forudset, at dette jagerfly også kan nå at fejre 40 års jubilæum i Flyvevåbnets tjeneste.

Denne unikke succes bygger på en visionær beslutning om at vælge et fly på teknologisk forkant - med alsidige anvendelsesmuligheder og frem for alt med et stort udviklingspotentiale. At flyet stadig er i produktion med mere end 4300 producerede fly taler sit eget tydelige sprog.

Der er således mange grunde til at tale om "Århundredets Våbenhandel". □

comtacden@mil.dk

SUCCESS FOR 'COMPUTERNØRDERNE'

AF INGE B BORGGAARD

DE KAN NÆSTEN IKKE FÅ ARMENE NED – DE 9 MAND FRA FLYVEVÅBNET, DER I JUNI BRUGTE 14 DAGE PÅ HANSCOM AIR FORCE BASE I BOSTON, USA. DANSKERNE HAR NEMLIG FÅET DET AMERIKANSKE KOMMANDO- OG KONTROLSYSTEM TIL AT 'TALE SAMMEN' MED NATO'S DITTO. OG DET ER FAKTISK NOGET AF ET GENNEMBRUD.

Forestil dig en koalition af lande, der af forskellige årsager vælger at vælte en diktator – akkurat som det skete i Irak.

Så er der blandt andet en masse fly eller andet materiel, der skal sættes ind – måske for at ramme nøje udvalgte og strategiske mål.

Indtil nu er det arbejde imellem koalitionslandene foregået ved manuel udveksling af meget lange skrevne rapporter, fordi USA's kommando- og kontrolsystemer (TBMCS) simpelthen ikke har kunnet konvertere data fra eksempelvis Danmarks tilsvarende system (NEC CCIS) eller omvendt.

MOLBOARBEJDE TRODS HØJTEKNOLOGI

- Det foregår egentlig ved, at eksempelvis overvågningsfolkene fra USA sidder og taster koordinater for britiske bombemål ind i deres kommando- og kontrolsystem, forklarer kaptajn Christian Willer fra Flyvertaktisk Kommandos (FTK) informationsektion.

Det kan nok umiddelbart virke som molboarbejde for de uindviiede – at de europæiske landes højt avancerede systemer ikke kan tale sammen med det amerikanske system. Men det har ikke desto mindre været tilfældet frem til sidst i juni måned i år.

Her tog ni af Flyvevåbnets folk fra Eskadrille 615 ved Combat Support Wing samt folk fra Fighter Wing Skrydstrup og FTK af sted til en storstilet øvelse på Hanscom Air Force Base i Boston USA, hvor også 23 andre lande deltog.

ET TEKNOLOGISK KVANTESPRING

Ved øvelsen i Boston fik danskerne mulighed for at bevise, at det danske kommando- og kontrolsystem (NEC CCIS) automatisk kan konvertere informationer fra det amerikanske system til Nato's system.

- Det lyder måske ikke af meget, men Danmark og Flyvevåbnet har her positioneret sig helt unikt. Det at kunne formidle planlægning og tasking informationer mellem et US Air Operation Centre og Nato har længe været efterspurgt, siger projektofficer på øvelsen Christian Willer med slet skjult tilfredshed i stemmen.

VI ER KLAR

Succesen fra øvelsen i Boston, får de folk fra FTK's informationsektion, som mange i dagligdagen måske mest kender for at være lidt for 'computer- og tekniknørdede' til at stråle af glæde og stolthed:

- Det er jo egentlig smart. Vi både reducerer behandlingstiden og mindsker fejlmargener på den her måde, konstaterer Christian Willer og understreger, at den virkelige trækraft bag succesen er Combat Support Wing-folkene og dem fra Fighter Wing Skrydstrup.

Selvom ét er øvelse og noget andet er virkelighed, så er Christian Willer i dag så sikker på resultaterne fra Boston, at han uden tøven lægger hovedet på blokken, da han får spørgsmålet:

Hvornår kan det her bruges i virkeligheden?

- Med to-tre mand kan vi allerede nu lave de nødvendige konverteringer mellem kommando- og kontrolsystemerne i en koalition et eller andet sted i verden, slutter han stolt på vegne af Flyvevåbnets danske øvelsesdeltagere i Boston. □

ibo@mil.dk



Luftoperationscentret på Hanscom Air force Base. I forgrunden ses oversergent E.S. Christensen fra Fighter Wing Skrydstrup som warfighter i gang med at betjene NEC CCIS.

HVERDAGENS HELTE

AF INGE B. BORGGAARD

DERES JOBBESKRIVELSE ER ENKEL: HJÆLP, NÅR FOLK ER I NØD! MEN DERES INDSATS ER OFTE ET SPØRGSMÅL OM LIV, DØD OG FØRLIGHED FOR DE MENNESKER, DE KOMMER TIL ASSISTANCE. FISKEFRANK SKAARUP FRA HANSTHOLM LEVER I DAG MED KUN EEN ARM, MEN HAVDE DET IKKE VÆRET FOR INDSATSEN FRA HELIKOPTERESKADRILLE 722, HAVDE FRANK NÆPPE KUNNET LEVE DET LIV, HAN LEVER I DAG.

3 timers sejlads nordvest for Hanstholm trækker en fiskekutter sit hummertrawl en allersidste gang. Det er søndag hen under aften, og efter en uges fiskeri er kutteren med skipper og tre dæksfolk meget snart sikkert i havn. Planen er at lande hummerne senere på aftenen denne niende april i år - men noget går galt.

EN VAGT SOM DE ANDRE

På flyvestation Aalborg er fem 722-folk og SAR-læge Thomas Dissing i gang med at lave aftensmad.

Søndag er den sidste aften i den 72-timers vagt, der for dem alle startede fredag morgen. Men i stedet for at blive en rolig afslutning på en lang og travl vagt, så bliver salatsnitningen i stedet afbrudt af telefonen fra redningscentralen JRCC.

Meldingen lyder på 'evakuering af mand med kvæstet arm'. Anmelderen er Radio Medical og Sikorsky-helikopteren letter præcis klokken 20:09 fra Aalborg.

SLÅET OMKULD AF 1300 KILO

51-årige Frank Skaarup bliver slået hårdt omkuld på agterdækket af kutteren, da den 1300 kilo tunge trawltromle ved et uheld løsnes og rammer hans venstre side.

-Jeg rejste mig op igen efter faldet, men da min venstre hånd hænger helt nede ved knæet, er jeg straks klar over, at der er noget helt galt, fortæller Frank Skaarup roligt.

Kollegerne hjælper den hårdt medtagne fisker under dæk og slår straks alarm til Radio Medical, der vejleder Frank Skaarups kollega i at give to skud morfin, så smerterne i den beskadigede arm er til at holde ud.

-Egentlig tror jeg nok, at det var mine kolleger, der havde det værst med det hele. Skipper var i hvert fald helt hvid i hovedet, fortæller Frank Skaarup med nordvestjysk sindighed om ventetiden, indtil helikopteren fra Aalborg nåede frem.

BØLGER PÅ 2,5 METER

Mørket er faldet på, da helikopteren efter cirka 25 minutter når frem til trawleren. Med en vindhastighed på 15 sek/m og en bølgehøjde på 2,5 meter viser det sig at være vanskeligere end ventet at få læge Thomas Dissing og redder Kasper Kristensen ombord på skibet.

-Der var ikke noget frit dæk på trawleren til afsætning, så det blev hurtigt besluttet, at læge og redder begge måtte ombord i drop-dinghy, fortæller Thomas Wandahl med pilotnavnet WAS, der denne aften var fartøjschef.

På grund af skibets relativt høje sider og en åbenlys mangel på rebstige, måtte redder Kasper Kristensen og Thomas

Så Sikorsky-helikopteren under en redningsøvelse.

Dissing ombord på skibet ved agterenden gennem små åbninger i rælingen, der i fagsprog kaldes spygatter.

Bølgerne denne aften betyder, at trawleren vipper kraftigt, og både læge og redder må ud i en halsbrækkende manøvre for at komme ombord på trawleren.

-De to er nødt til på det nærmeste at kaste sig ud af dinghyen for at nå over til hullerne i rælingen i den urolige sø. Det så voldsomt ud og var bestemt ikke ufarligt blandt andet på grund af skibets skruer, fortæller helikopterpilot WAS tydeligt imponeret.

FORBEREDT

Liggende på gulvet og med sin højre hånd i kollegaens hånd får fisker Frank Skaarup hurtigt hilst på sine to 'redningsmænd'.

Læge Thomas Dissing vurderer hurtigt situationen, mens Kasper Kristensen som redder står klar til at kommunikere med JRCC og helikopteren.

-Armen var så godt som revet over, derfor er jeg hurtig klar over, at det er bedst at amputere den ombord på skibet, forklarer Thomas Dissing.

Fisker Frank Skaarup følte sig ikke chokeret over lægens melding – muligvis fordi han havde fået morfin:

-Jeg sagde til ham, at hvis den alligevel ikke kunne bruges til noget, så ville jeg hellere helt af med den, forklarer Frank Skaarup, som i dag næsten fire måneder efter ulykken ikke ser på ulemperne ved at have mistet armen. Han er i stedet lykkelig for overhovedet at være i live.

-Jeg har altid vidst, at fiskeri var et farligt erhverv, og jeg slap billigt, fortæller han og roser i samme øjeblik folkene fra Eskadrille 722 for deres indsats med flere roser, end det er normalt at give i Thy-området:

-De gjorde det rigtig flot! Og ham lægen gjorde sgu' et godt job. Det skal han have ros for, siger Frank Skaarup og ler pludselig højt:

-Jeg fandt da også ud af, at man kan nå at ryge 2-3 cigaretter, mens man får amputeret sin arm.

MED SKIBET HJEM

Alt imens der arbejdes på højtryk på trawleren, kan redder Kasper Kristensen ikke komme ordentligt igennem på radioforbindelsen til helikopteren. Efter i 35 minutter at have fløjet helikopteren i cirkler over trawleren bliver WAS og resten af mandskabet klar over, at patienten ikke kan flyttes.

Redder og læge vil i stedet blive ombord på trawleren og sejle med patienten til Hanstholm.

- Den dårlig radioforbindelse betød, at det ikke var klart for os i helikopteren, hvorfor de ikke ville med retur i helikopteren. Og på det grundlag er det svært at efterlade to besætningsmedlemmer og en patient cirka to timers sejlads fra land, når man ikke har alle informationer, understreger WAS alvorligt.

TRÆD IKKE PÅ MINE FINGRE

På sejlturen til Hanstholm falder der mere ro over hele situationen på trawleren, og både redningsfolk samt fiskerne får lejlighed til at tale lidt mere sammen

- Det var da en speciel oplevelse sådan bagefter, fortæller redder Kasper Kristensen og suppleres af Thomas Dissing:

- Dels kom vi ombord i dinghy, dernæst skulle vi operere om bord og endelig ledsagede vi patienten hele vejen til sygehuset i Aalborg. Det er og bliver en mission, ingen af os vil glemme, understreger han

Fisker Frank Skaarup, der fysisk vil være mærket af hændelsen resten af sit liv valgte, fra det tidspunkt uheldet skete, at se på det hele fra den humoristiske side:

-Efter amputationen lå min arm jo i en pose med is nede ved siden af mine ben. Da lægen så er ved at rydde lidt op, træder han hen over mine ben... Og der bad jeg ham passe på med at træde på mine fingre, ler Frank Skaarup.

LIVET GÅR VIDERE

For eskadrillefolkene og SAR-lægen er missionen med til at bekræfte, at arbejdet i eskadrille 722 er både vigtigt og givende:

-Det er jo perfekt, hvis man kan hjælpe nogen. Alt hvad man oplever er jo erfaring til senere, konstaterer redder Kasper Kristensen.

Også fisker Frank Skaarup tager denne uheldsdag med i bagagen med et imponerende overskud:

-Jeg bliver da aldrig fisker igen, så nu må jeg jo prøve at få afklaret min kommende økonomiske situation med erstatning for erhvervsevnetab og så videre, siger Frank Skaarup med et skuldertræk.

Evnen til at holde sig i gang er i hvert fald ikke forsvundet for den tidligere fisker med den ene arm:

-Lige nu går tiden med at bygge et brændeskur. Jeg mangler da kun døren og en enkelt side, så selvom det går satans langsomt med kun en arm, så kan jeg da sagtens noget endnu, slutter fiskeren. □

ibo@mil.dk

MÆRKBARE FORBEDRINGER PÅ HERCULES C-130J

AF MAJOR HENRIK KANSTRUP (LAN)

Foto: PRT Feyzabad

C-130J-KAPACITETEN HAR SIDEN, C-130J I 2004 BLEV INDFASET, STÅET UDEN EN REEL TAKTISK KAPACITET. DET SKAL SES I EN BRED SAMMENHÆNG I FORHOLD TIL DE PÅLAGTE OPGAVER, MANGLENDE UDDANNELSESPLADSER OG EN GENEREL OPBYGNING AF ERFARING PÅ DEN NYE C-130J PLATFORM.

Den ideelle indfasning af en ny kapacitet indebærer uddannelse og træning i alle faser af operationer med det nye fly, men netop C-130J har været præget af mangel på nødvendige forankrede uddannelsespladser. Piloterne, loadmasterne og teknikerne ved Air Transport Wing Aalborg (ATW AAL) har løbende været under grunduddannelse siden 2004, herunder ved hjælp fra fabrikken Lockheed Martin, samt ikke mindst ved hjælp fra Royal Air Force, som har været en vigtig brik i både den grundlæggende, samt videregående træning for både operativt såvel som teknisk personale.

MANGEL PÅ UDDANNELSESPLADSER

Men der har været en stor mangel på eksterne uddannelsespladser for at tilvejebringe en komplet taktisk kapacitet. Den kapacitet indebærer overordnet følgende discipliner:

Assualt landings day/night

Personel drop day/night

Materiel drop day/night

Det nye i forhold til vores gamle C-130H er især natflyvning med Night Vision Goggles. Derudover udføres opgaverne i cockpittet på C-130J nu udelukkende af de to piloter, hvor der tidligere var både flightengineer, navigatør og radiooperatør med på C-130H. Endelig er der en stor udfordring i at omsætte den nye teknologi om bord på C-130J til nye operative procedurer.

Men i foråret 2006 opstod der med meget kort varsel en mulighed for at gennemføre en taktisk uddannelse på C-130J for fire besætninger. Det skete ved hjælp af ekstern hjælp fra US Air Force (USAF), også kaldet Mobile Training Team (MTT).

I løbet af meget kort tids planlægning og forberedelse og med vanlig fleksibilitet i Flyvevåbnet fik Eskadrille 721 og ATW AAL stablet en ultrakort udannelse på benene, der skulle gennemføres i perioden 8. maj til 8. juni. Planen var at gennemføre så megen træning som muligt i de 33 dage, som var det USAF kunne tilbyde.

ULTRAKORT MEN EFFEKTIV UDDANNELSE

De 33 dage kunne ultimativt give de fire besætninger en grundlæggende uddannelse i ovennævnte discipliner, men det må anføres, at det var en meget begrænset uddannelse i forhold til USAF's i USA, hvor en tilsvarende uddannelse varer ca. 2-3 måneder.

De 33 dage blev udnyttet på fantastisk vis, hvor der med stor arbejdsindsats fra alle implicerede ved ATW AAL samt FTK blev gennemført alle planlagte træningsmissioner, herunder natflyvning med Night Vision Goggles, personel- og materiel-drop på Tranum og Aalborg.

Erfaringerne fra denne ultrakorte uddannelse er efterfølgende blevet gjort til genstand for nye procedurer, samt grundlag for den fortsatte udvikling og træning i alle relevante taktiske discipliner på C-130J.

Et stort skridt i retning af den nødvendige operative kapacitet på C-130J er på den måde begyndt, men der er stadig plads til forbedringer. Ikke mindst en formel aftale med USAF eller anden ekstern udbyder er nødvendig for at udbygge kapaciteten på grunduddannelse, samt videreuddannelse for de operative besætninger på C-130J ved Eskadrille 721. Men C-130J-kapaciteten er endnu engang blevet forbedret - en forbedring der også er med til at understøtte Flyvevåbnets mission, vision og værdier. □

lan@mil.dk

FANE TIL FIGHTER WING SKRYDSTRUP

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN OG KURT HANSEN

Se til højre, se til venstre – hele regimentet drejer om....

Flyvestation Skrydstrup havde dårligt lukket de sidste airshow-gæster ud, før to mand fra Livgardens Vagtkompagni – premierløjtnant P. W. Gleerup og sergent A. H. Næss kom gennem hovedvagten med den mission at lære nogle af flyvestationens medarbejdere at eksercere, som om de aldrig havde lavet andet.

Flyvestationen skulle bruge en såkaldt fanekommando, og det var dér Livgarden kom ind i billedet. Årsagen var, at Flyvestation Skrydstrups operative del er blevet overtaget af Fighter Wing Skrydstrup, og da fanerne følger de operative enheder, skulle Flyvestationen altså aflevere sin fane og Fighter Wing'en have en helt ny.

GAMLE TRADITIONER

- Flyvestation Skrydstrups fane har tjent os vel under, som efter, den kolde krig og frem til i dag. Det er med vemod og stolthed, vi i dag leverer fanen tilbage udtjent men uplettet, sagde Fighter Wing Skrydstrups chef, oberstløjtnant Søren W. Andersen i sin tale, da Flyvestationens gamle fane blev overgivet til Hans Kongelige Højhed prins Joachim.

Faner har fra gammel tid været brugt som samlingspunktet for de militære enheder, og derfor er der også en passende ceremoni knyttet til både afleveringen og overdragelsen af det stærke symbol.

Blandt andet skal der slås tre søm i fanen for at indvie den. Det første søm – et 'kongesøm' – blev slået i af prins Joachim og derefter fulgte forsvarsminister Søren Gade og forsvarschef Jesper Helsø med hver sit søm.

(Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste Syd)



Prins Joachim var stand-in for begge sine forældre, idet det i første omgang havde været Hendes Majestæt dronning Margrethe, som skulle tage imod og overrække fanerne. Da Dronningen imidlertid fik bøvvl med knæet blev opgaven overtaget af prins Henrik, som også endte med at melde afbud på grund af sygdom.

- Må fanen blive samlingsmærke for alt personel, der forretter tjeneste ved Fighter Wing Skrydstrup. Vis stolthed og glæde og tjen denne fane til ære, sagde prins Joachim efterfølgende i sin tale. □

Louisejuel@mail.djh.dk

Dannebrog – et samlingsymbol

I 1219 kæmpede Valdemar II Sejrs hær i det nuværende Estland, og de var tæt ved at tabe slaget. Erkebiskop Anders Sunesen knælede i bøn for danskerne, og som et tegn fra Gud faldt et rødt flag med et hvidt kors ned fra himlen.

Det ansporede de trætte danskere og de vandt slaget. Herefter kundgjorde Valdemar Sejr, at dette flag skulle være rigsbanner.

Helt op gennem 1600- og 1700-tallet blev flaget betragtet som Kongens, og dermed Hærens og Flådens.

Først langt oppe i 1800-tallet, blev det almindeligt at bruge flaget civilt.

Brugen af faner i Forsvaret er derfor en gammel tradition, som har en symbolsk betydning. Derfor er det også vigtigt, at en fane bliver taget i brug efter tilfældelse fra Kongehuset, idet Monarken jo traditionelt har været de væbnede styrkers øverstbefalende.

KADETTTER PÅ UDVEKSLING

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN

DET INTERNATIONALE SAMARBEJDE STARTER ALLEREDE PÅ OFFICERSSKOLEN. OM NOGLE ÅR VIL DET MÅSKE VÆRE MULIGT AT TAGE HELE UNDERVISNINGSMODULER I UDLANDET.

EUAFA hedder det, og de mange bogstaver dækker over det noget længere navn European Air Force Academies – et samarbejde på tværs af 19 europæiske landes officersskoler.

I år har Danmark sat sig i formandstolen for samarbejdet, der har eksisteret siden 1996.

- Formålet med EUAFA er at udveksle erfaringer på uddannelsesområdet, forklarer kaptajn Danni Wulff, som er den danske kontaktperson.

Dermed forklarer han nødvendigheden af to møder, som er obligatoriske i samarbejdet.

Det første er et arbejdsgruppemøde, hvor de forskellige skolars kontaktpersoner drøfter hvilke forslag, de vil videregive til skolernes chefer, som så mødes på et senere tidspunkt, for at træffe beslutninger om, hvad samarbejdet fremover skal have fokus på.

LÆNGERE UDVEKSLING

- I år har arbejdsgruppen med Danmark i spidsen for eksempel foreslået, at vi udvider muligheden for udvekslingsophold, så det ikke kun drejer sig om max 10 dage, men måske et helt modul af for eksempel tre måneders varighed, forklarer Danni Wulff og understreger, at idéen bestemt ikke blev skudt ned, da cheferne mødtes.

- Men det er et omstændeligt projekt fordi der naturligvis er forskel i de niveauer som skolernes undervisning ligger på, siger han og forklarer:

- I Danmark er officererne

næsten professions-bachelor, når de er færdiguddannede, men i Belgien har de en uddannelse, der svarer til en Ph.D, og sådan er det hele vejen rundt. Vi har ikke ét fast niveau. Det ødelægger dog ikke håbet om at få gjort udvekslingerne længere.

UNDERVISERE SKAL OGSÅ UDVEKSLES

- I øjeblikket er udvekslingerne 'udelukkende' af kulturel karakter for at styrke samarbejdet og sammenholdet mellem landene, men der ligger en enorm værdi i at tage et modul af undervisningen i udlandet, forklarer Danni Wulff og giver et eksempel

- Vi havde en elev af sted til Frankrig i en uge, og da han kom hjem, sagde han, at han havde lært mere fransk på den uge, end han havde i al sin tid på officersskolen. Prøv at tænke på hvad han kunne have fået ud af tre måneder.

Ambitionerne for de længere udvekslinger stopper ikke kun ved eleverne, også undervisere skal kunne rejse over grænserne og dele deres ekspertise i større grad, end det sker i dag.

- Det ligger dog nok en fem til ti år ude i fremtiden, for det er jo også et stærkt politisk område det her, supplerer oberst Erling Bernsdorff Flebbe, der er chef for Flyvevåbnets Officersskole, og fortsætter:

- Samtidig er der formalia og lovgivning at tage hensyn til, og det er ikke alle steder, at officerskolernes chefer har samme frihed, som jeg for eksempel har. □

louisejuel@mail.djh.dk

- EUAFA passer perfekt ind i EU's ambition om, at der inden 2010 skal være et fælleseuropæisk område for højere uddannelse med fri mobilitet for studerende, lærere og færdiguddannede, som det er beskrevet i Bologna-deklARATIONEN fra 19. juni 1999.
- EUAFA's medlemslande tæller Frankrig Tyrkiet, Grækenland, Italien, Spanien, Portugal, Frankrig, Schweiz, Belgien, Holland, Tyskland, Tjekkiet, Polen, Sverige, Norge, Finland, England, Irland, Østrig og selvfølgelig Danmark.
- Samarbejdet har fundet sted siden 1996, og formandskabet går på skift mellem landene for ét år ad gangen.

Måske skal kadetten i fremtiden i gang med rejseaktivitet, inden han/hun kan kalde sig premierløjtnant.



FEMSTJERNET HUNDEHOTEL

AF ARNE BACH NIELSEN

VARME I GULVET, LYSDÆMPER I LOFTET OG MUSIK I BAGGRUNDEN. DÉT ER, HVAD DE FIRBENEDE SOLDATER PÅ HUNDEGÅRDEN VED FLYVEVÅBNETS FØRINGS- OG OPERATIONSSTØTTESKOLE (FFOS) BLIVER TILBUDT, NÅR DE TRÆKKER SIG TILBAGE FRA DAGENS DONT I DET FRI.

Det er godt at være hund på FFOS' hundetræningscenter. Den nyrenoverede hundegård er kræset for trænerne lodne følgesvende. Men det er også første klasses hunde, der bliver valgt ud, når skolen indkøber nye. Blandt andet derfor investeres der fire gange om året i sundhedscheck af dyrene - ligesom Flyvestation Karups tandlæger står for check af de hårdtbidende tandsæt. Skulle hundene have brug for genoptræning af en skade, råder skolen over et svømmebassin, hvor 'mod-strøm' i vandet giver en god mulighed for hunden at genoptræne musklerne.

- Vores nye faciliteter sikrer hundenes velbefindende, og deres sygdomsrate er lav. Alene af den grund er det en god investering at renovere hundegården, siger seniorsergent Michael Ellebæk, der er leder af hundeuuddannelsen.

ET RENT PALADS - MED KAT

Hundeskolen - som træningscenteret hed før - flyttede i 1979 fra Værløse til Karup. Dengang flyttede hundene ind i hundehuse, hvor der var et dårligt fald på gulvene, og hvor de ikke kunne veksle mellem at være inde og ude. Men i dag boltrer hver hund sig i en både ud- og indvendig kennel, som er fagudtrykket for et hundehus.

Hundene råder hver især over cirka

Hundetræningscentret tager også hvalpe ind i pleje, så de lærer miljøet at kende fra 'hvalpepotte af'. Michael Ellebæk nusser med plejebarnet, den ni uger gamle Freddy med 'soldaternummeret' 204.

12 m², og en lem mellem ude- og inde-kennelen sørger for, at hunden ikke får træk. Den skal lære selv at åbne lemmen med snuden, og det skaber aktivitet. Gulvet hælder en smule, så vandet hurtigt kan løbe af, og gulvet er forsynet med varme; alt sammen for at hunden kan holde sig tør.

Det er kvalitetsfoder, der findes på hundenes menukort, og om lørdagen står den på kødben. Hver hund har sin individuelle fodersammensætning, der er skræddersyet til netop dens behov. Og pudsigt nok i denne hundeverden er det en velnæret kat, der holder foderlageret fri for rotter og mus. Blandt skolens 39 hunde ligger den og slikker veltilpas solskin på en halmballe.

KRÆ AF RETTE STØBNING

Kandidaterne til en militær hundekarriere er primært hanschæfere i alderen ét til tre år. FFOS's hundetræningscenter uddanner hunde til hele Forsvaret, og der indkøbes 20 - 25 hunde om året.

Selve træningen foregår for hundenes vedkommende gennem leg, sjov og glæde. Det kræver, at hunden også har de rigtige psykiske egenskaber.

- Den skal være tilpas nysgerrig, fræk, social og have byttedrift og ikke mindst tillid til mennesker. Vi stiller dermed store krav til hundenes egenskaber. Det kræver derfor mange ressourcer at skaffe hunde nok med den rette beskaffenhed, forklarer Michael Ellebæk.

Hundetræningscentrets folk finder mange af hundene på internettet, når de firbenede skal rekrutteres, men hundeejere findes også blandt andet ved hjælp af annoncer. Samtidig bliver hunde også hvervet, når hundetræningscentret giver opvisninger ved for eksempel airshows med mere.

Hundene er på forhånd garanteret en god 'chef'. Hundetrænerne på træningscentret såvel som hundeførerne ude ved enhederne skal ubetinget have lyst til dyr. At have en tjenestehund betyder: at have den 24 timer i døgnet. Det vil sige, at hunden - der i tjenesten kan anvendes som et kraftigt våben - efter fyraften tager med hjem i familiens skød, hvor den er helt almindelig familiehund og lystigt leger med børnene. □

arne@mil.dk

LANDJORDENS 'FLYVENDE' RADARSTATION

AF ARNE BACH NIELSEN

NATO'S FLYVENDE RADARSTATIONER, AWACS-FLYENE, FÅR TIL SEPTEMBER EN OPERATIV 'FÆTTER' I DANSK REGI. DER ER DOG TALE OM ET JORDBASERET KONTROL- OG VARSLINGSCENTER, MEN FÆLLESNÆVEREN MELLEM DET OG DE FØRNÆVNTE FLY HEDDER MOBILITET.

Det mobile center bærer navnet Mobile Control and Reporting Center eller blot MCRC. Udstyret er bygget op omkring den såkaldte Batmobil, der oprindeligt er lavet som en testenhed, hvor ny software kan afprøves. Enhver rask knægt, der læser Batman, indser dog øjeblikkeligt, at virkelighedens Batmobil ligger langt fra tegneserieheltens køretøj.

TOTRINS RAKET

Forsvarsforliget udløste planer for, at Flyvevåbnet skulle have en mobil CRC. De planer er nu for alvor ved at blive omsat til realiteter. Når MCRC implementeres, sker det i to trin.

- Første trin er fuldført ved udgangen af september i år, og andet trin forventes klart, når vi når 2009, siger oberstløjtnant Finn B. Johansen, der sidder i chefstolen ved MCRC.

Når første trin til efteråret er i hus, betyder det, at Flyvevåbnet har en operativ MCRC, som i princippet er klar til at rykke ud i verden. Derude kan den få leveret sit radarbillede enten ved hjælp af sin egen medbragte RAC-radar fra det nu nedlagte jordbaserede luftforsvarssystem eller ved hjælp af eksterne radarkilder.

RAC-radaren har en begrænset rækkevidde, men Flyvematerielkommandoen har indkøbt to mobile radarer, der svarer til kravene til brug for kontrol og varslings. De to nye radarer kommer til Danmark i december 2006 og forventes afleveret til Flyvevåbnet i 2007.

Andet trin, som bærer udviklingen frem til 2009, er en mere avanceret pakke.

- Det er essentielt, at vi kan arbejde sammen og kommunikere med samme udstyr, som vores koalitions partnere anvender. Det drejer sig for eksempel om Link-16, der er en avanceret datalink, der understøtter kommando- og førings-systemet, forklarer Finn Johansen.

KAN TRÆKKE PÅ STATIONÆR CRC

MCRC er normeret med cirka 110 mand. P.t. er der dog kun godt 40, der jobber i enheden.

- Det er nok til, at vi kan påtage os en opgave inden for varslingsfeltet 24 timer i døgnet. Skal vi udføre flykontrol kontinuerligt, kræver det lidt tilgang fra den stationære CRC. På teknikerfronten er vi fint med, fortæller Finn Johansen.

MOBIL FLEKSIBILITET

Rykker MCRC ud – og det skete for allerførste gang i juni, da enheden rykkede ud til airshowet i Skrydstrup – kan det i øjeblikket kræve op til 20 køretøjer med diverse containere og udstyr. Men det er opgavens karakter, der afgør, hvor mange biler, der skal køres ud gennem vagten på Flyvestation Karup, hvor det mobile center hører hjemme.

- Vi lægger meget vægt på, at udstyret skal være så let og transportabelt som muligt, ikke mindst i det nye udstyr der tilgår i de kommende år. Vi ønsker, at det laver så lille et 'fodafttryk' ude i felten, som det nu kan lade sig gøre, siger Finn Johansen og fortsætter:

- AWACS-flyene har den fordel, at de kan være fremme i et kriseområde i løbet af få timer og kan overvåge hele operationsområdet fra ti kilometers højde. Til gengæld skal det jævnligt tankes. Længere henne i operationen kan vi indsættes, og vi kan blive på stedet i lang tid – men vi er ikke mere jordbundne, end at Mobile Control and Reporting Center med kort varsel kan forflyttes til et andet sted, når det kræves. □

arne@mil.dk

Det er ikke til at se det... Men under nettet gemmer der sig et Mobile Control and Reporting Center med den snurrende RAC-radar strittende op.

MVV OG FSM – NU PÅ DANSK

AF KATHRINE BISGAARD VASE

HVIS MAN KAN BLIVE KVALT I MANAGEMENTUDTRYK OG LUFTIGE ORD, SÅ VIL MANGE AF FLYVEVÅBNETS MEDARBEJDERE MÅSKE KUNNE MÆRKE GARNET STRAMME. MEN I VIRKELIGHEDEN BEHØVER DET SLET IKKE VÆRE SÅ KOMPLICERET. DYBEST SET SKAL MVV OG FSM SVARE PÅ DET ENKLE SPØRGSMÅL: "HVOR SKAL VI HEN, DU?"

Der var engang, hvor Sovjetunionen stadig var fjenden på den anden side af Jerntæppet, hvor "expeditionary" slet ikke fandtes i Flyvevåbnets ordforråd, og hvor rollen for Forsvaret udelukkende blev spillet inden for Danmarks grænse.

Tiden har ændret meget, og verden i dag er en anden. Flyvevåbnet skal fremover indtage en ny rolle, hvor mange af opgaverne skal findes ude i verden. På vejen mod det nye flyvevåben har første skridt været formuleringen af Mission, Vision og Værdigrundlag. Næste skridt er Flyvevåbnets Strategiske Managementsystem (FSM).

VEJEN MOD MÅLET

MVV har været med til at definere, hvor Flyvevåbnet skal bevæge sig hen i fremtiden.

Nu er et oplagt spørgsmål så, hvordan vi skal nå dertil?

FSM skal bruges til at finde svaret på det spørgsmål – så enkelt er det.

Det ligger i navnet, at der er fokus på strategisk ledelse. Målet er, at hver eneste medarbejder i Flyvevåbnet kan sætte sit daglige arbejde i forbindelse med en strategisk målsætning for hele Flyvevåbnet. Sagt på en anden måde: At alle kan se, at de bidrager til opfyldelsen af Flyvevåbnets overordnede mål. Som flymekaniker kan man eksempelvis spørge sig selv, om man "blot" passer sit daglige arbejde på et fly uden det store billede af helheden, eller om man i virkeligheden bidrager til, at Flyvevåbnet kan tage på vigtige missioner ude i verden? Hugger stenhuggeren bare sten, eller er han med til at bygge en katedral?

BALANCED HVAD FOR NOGET?

Umiddelbart kan FSM virke meget luftigt med udtryk som Balanced Scorecard, lead-indikator og andre engelske etiketter, men dybest set er det blot et redskab til at fastslå hvilken vej, midler og handlinger der skal til, for at alle enheder arbejder i samme retning.

Et Balanced Scorecard er kort fortalt et skema med fire forskellige overskrifter.

Samfund – Hvad forventer det omgivende samfund af Flyvevåbnet?

Brugere og partnere – Hvilke samarbejdspartnere har vi, og hvad forventer de af os?

Proces – Hvilke processer skal hver enkelt enhed kunne gennemføre for at løse deres opgaver?

Læring og udvikling – Hvordan skal vi udvikle vores kompetencer, således at vi kan løse vores opgaver i forhold til det omgivende samfund og vores samarbejdspartnere bedst muligt?

Under hvert punkt skal hver enkelt enhed definere deres egne strategiske målsætninger ud fra de overordnede målsætninger, der er fastlagt i Flyvevåbnets Balanced Scorecard.

FRUSTRERENDE MEN GIVENDE

I øjeblikket befinder ledelsesteams fra alle Niveau III – enheder sig midt i processen med at udarbejde disse Balanced Scorecards. For dem har processen betydet en genovervejelse af hidtidige rutiner og tanker. Svar som "jamen, det plejer vi jo at gøre" er ikke godt nok. Langt hen af vejen, vil det være gammel vin på nye flasker, men alle enheder vil nu kunne sikre, at de rigtige opgaver prioriteres højest på den rigtige måde.

Under diverse seminarer, der har været afholdt for disse "FSM-pionerer", er frustrationerne også ofte kommet til udtryk, for FSM er en læringsproces, og sådan et nyt redskab tager tid og øvelse at få under huden. Men tilbagemeldingerne har vist, at frustrationerne generelt overskygges af en fornemmelse af, at processen er både sund og vigtig, og at det færdige produkt bliver særdeles brugbart.

Målet med FSM er ikke, at alle opgaver i Flyvevåbnet skal laves om og gøres helt anderledes. Men fremadrettet skal alle enheder selv have fastslået, at de opgaver de løser, er de rigtige – og ikke mindst at de bliver løst på den rigtige måde.

Læs i næste nummer af bladet: "De andre kan – kan vi også?"

Brugen af Balanced Scorecard er gennemført i mange både private og offentlige virksomheder, samt i en del kommuner. I næste artikel i serien vil vi sætte fokus på, hvordan de har oplevet processen og udbyttet af det nye værktøj. □

vase@mil.dk



Det er hårdt at være den eneste dansker på FWIT, men Peter Melgaard (i midten) har fået et godt forhold til de øvrige deltagere. Her stiller han til presseinterview sammen med DETCO'erne fra Norge (til højre) og Belgien (til venstre).

Foto: Kathrine Bisgaard Vase

F-16 I FORMEL 1-KLASSE

AF KATHRINE BISGAARD VASE

HVER DAG ER EN EKSAMEN FOR DEN ENESTE DANSKE DELTAGER PÅ UDDANNELSEN SOM VÅBENINSTRUKTØR I HOLLAND. HER BLIVER DE DYGTIGSTE OG MEST MOTIVEREDE PILOTER ENDNU DYGTIGERE. EN PRIS PÅ OVER TO MILLIONER KRONER FOR GODT SEKS MÅNEDERS UDDANNELSE LÆGGER ET STORT PRES PÅ DANMARKS FØRSTE DELTAGER SIDEN 1997.

- Det er en enestående chance for kun at skulle tænke på flyvning eller i hvert fald noget, der har direkte med flyvning at gøre. Alt handler om at flyve, selv om vi selvfølgelig ikke er i luften hele tiden.

Ordene kommer fra Peter Melgaard, med pilotnavnet MEL.

I øjeblikket befinder han sig på Leeuwarden Air Base i Holland, hvor han er den eneste danske deltager i Fighter Weapons Instructor Training (FWIT).

HVER DAG ER EN EKSAMEN

Seks en halv måned tager uddannelsen, som skal gøre Peter Melgaard til absolut ekspert i F-16 som våbenplatform. Men blot fordi han er en af de 12 deltagere på FWIT, er det absolut ingen garanti for, at han også når helt til målet. De første seks uger på FWIT byder på i alt 22 eksaminer, men derudover bliver eleverne vurderet på hver eneste flyvning resten af tiden.

- Hver eneste dag er som en eksamen, for selv når teorien er overstået, skal hver flyvning stadig være tilfredsstillende.

Hvis den ikke er det, har man tre forsøg, og ellers er det ud. Faktisk var der lige en af de andre deltagere, der blev sendt hjem i forgårs. Det er et meget stort pres, men samtidig er man også konstant motiveret, så man kommer i hvert fald ikke til at slække på engagementet, forklarer Peter Melgaard.

FOR FÅ TIMER I DØGNET

En typisk arbejdsdag for Peter Melgaard begynder omkring kl. 05.00, hvor han skal flyve en god times tid fra kl. 05.45. Med briefing og debriefing samt efterfølgende analyser tager hele dagsprocessen nemt 12-14 timer. Men dermed er den allerede lange dag ikke ovre.

- Om aftenen skal vi så koordinere turen dagen efter, og hvis man er den pilot, der har ansvaret for den tur, ligger der nemt 6-7 timers forberedelse i det også, fortæller Peter Melgaard og tilføjer:

Peter Melgaard (MEL)

Premierløjtnant Peter Melgaard, 28 år, er den eneste danske deltager på FWIT i 2006 - og desuden den første danske deltager siden 1997.

I 1997 begyndte han på pilotuddannelsen og i 2003 var han fuldt operativ pilot på F-16. Efter 3 år i eskadrille 726 i Aalborg flyttede han til eskadrille 730 i Skrydstrup i begyndelsen af 2006.

Peter Melgaard er udvalgt til FWIT på baggrund af indstillinger eskadrillechefer i Danmark.

- Indimellem er der virkelig ikke timer nok i døgnet, men samtidig er det jo en måde at teste vores indstilling og engagement på, og sådan kan virkeligheden jo nemt se ud, hvis man skulle i rigtig kamp.

BEVISE SIT VÆRD

Under hele kurset har Peter Melgaard en dansk F-16 til rådighed inklusiv et hold teknikere, der løbende skiftes ud med et par ugers mellemrum.

Det er blandt andet her, årsagen skal findes til, at prisen for de seks en halv måned ender på den dyre side af to millioner kroner.

- Det er rigtigt dyrt, og jeg har også en klar forventning om, at presset ikke forsvinder, når jeg kommer hjem. Så skal jeg jo virkelig bevise, at jeg kan noget og er pengene værd. Samtidig kan jeg jo allerede nu se, hvor meget jeg har lært, så jeg tager det jo helt klart som en positiv udfordring at skulle vise, hvad jeg duer til.

FRA F-16 TIL FORMEL 1

Og hvad kan det så bruges til?

Det primære formål med FWIT er at uddanne eksperter i F-16 inden for brug af våben og taktik.

- Alle piloter kan finde ud af at bruge F-16 som kampplatform, men der er ikke så mange, der er specialiseret udelukkende i det. Simpelthen fordi hverdagen som pilot også byder på mange andre opgaver. Her bliver man ekspert på lige præcis det område, forklarer Peter Melgaard.

Eller som supervisor for FWIT, Major Maurice Schonk udtrykker det:

- Alle piloter kan flyve og bruge deres fly, men de er ikke eksperter inden for våben af den grund. Altså – de kan alle sammen køre en helt almindelig bil, men det her er Formel 1.

Udover at få et grundigt kendskab til F-16, så bliver deltagerne også sat over for eksempelvis at udvikle taktik i forhold til et helt nyt våbensystem.

- Vi lærer på alle måder at tænke i nye baner – at udtænke ting, som man ikke kan slå op noget sted.

DANSK TEKNIKER - NORSKE BOMBER

En sidegevinst ved kurset er desuden, at de forskellige lande bliver trænet i at operere sammen på kryds og tværs.

- Vi får en form for total integration, så en dansk tekniker kan sætte norske bomber på en hollandsk F-16, hvilket vil være en stor fordel, når vi skal operere i reel kamp, siger Maurice Schonk.

Udover de hårde og lange dage har Peter Melgaard også til tider måttet kæmpe med flere udfordringer, end deltagerne fra de andre lande.

- Danmark har ikke haft en deltager her siden 1997, og det vil sige, at da jeg tog hjemmefra, var jeg ikke forberedt på samme måde, som de andre lande, der har våbeninstruktører som en fast del af deres eskadrilles udvikling. De har en opfattelse af, at våbeninstruktører er de bedste af de bedste, hvor kendskabet derhjemme måske er lidt mindre. Jeg har derfor indimellem måttet kæmpe med at lære noget nyt, som de andre allerede ved i forvejen.

PILOT MED STORT POTENTIALE

Tiltroen er dog stor til Peter Melgaard, hvis man spørger Maurice Schonk.

- Han har det hårdere end nogle af de andre, fordi han er den første i mange år fra Danmark, men jeg kan tydeligt se, at han har et meget stort potentiale, og både hans indstilling og hans evner er helt i top.

Og for Peter Melgaard er det da også en chance uden sammenligning.

- Stort set alle piloter vil jo gerne det her, for vi vil jo gerne være så dygtige som overhovedet muligt, men samtidig er det jo lang tid væk hjemmefra, hvis man har familie, og ens opstigning i det hjemlige rangsystem som officer bliver jo også sat lidt i stå imens. Så det er et dilemma mellem den professionelle stolthed og karriereønskerne. □

vase@mil.dk

FWIT

Fighter Weapons Instructor Training (FWIT) er en uddannelse under EPAF.

Uddannelsen begyndte i Holland i 1983.

Fra 1985 blev uddannelsen udvidet til at omfatte Portugal, Danmark, Norge og Belgien.

I år består holdet på i alt 12 piloter af 4 hollændere, 3 belgiere, 4 nordmænd og 1 dansker.

Uddannelsen varer fra 1. maj til 11. november, hvor den første del afvikles på Leeuwarden Air Base i Holland, og den sidste del fra 13. oktober til 11. november foregår i Ørland i Norge.

Udover de seks en halv måneds uddannelse forpligter eleverne sig til at vende tilbage samme periode året efter, som instruktører på kurset for et nyt hold deltagere.

TURIST INFORMATION

AIRSHOW GAVNER ANDET END FLYVEVÅBNET

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN

ET AIRSHOW SOM DET FLYVESTATION SKRYDSTRUP PRÆSTEREDE I JUNI MÅNEDS SOMMERHEDE GIVER AFKAST ANDRE STEDER END BLOT PÅ FLYVEVÅBNETS 'GOODWILL KONTO'.

- Folk begyndte at ringe allerede omkring nytår for at spørge til airshowet, siger Lone Mulborg med forbavselse i stemmen. Hun er turistchef i Vojens Kommune.

Som én af de to medarbejdere ved kommunens turistkontor, har hun i høj grad mærket, at Flyvestation Skrydstrup havde gang i et airshow.

- Man kan heldigvis finde meget på nettet, smiler hun og ærgrer sig en smule over, at hun ikke havde en officiel kontaktperson på Flyvestationen, så hun kunne svare på de mange spørgsmål, som turistkontoret fik.

- Det første spørgsmål var, hvornår det ville blive afholdt. Så kendte jeg heldigvis én inden for hegnet, som jeg kunne spørge, forklarer hun og fortsætter

- Folk ringede typisk for at få at vide, hvornår arrangementet startede, hvad det kostede, og om der var overnatningsmuligheder i byen.

GODT FOR DET SØNDERJYSKE

Netop hoteller og campingpladser i en vid radius omkring Flyvestationen har mærket meget til airshowet.

Både fordi Flyvestationen havde brug for indkvartering til

airshowets personale, men selvfølgelig også fordi en lang række af airshowets omkring 75.000 gæster kom langvejs fra.

- Det er rigtigt godt for byen. Bare tænk på boderne, der var på showet. De var bemandede af de lokale sportsklubber, og det var også dem, der fik overskuddet fra salget, forklarer hun med entusiasme i stemmen og fortsætter med at forklare, at airshowet ikke kun gavner på pengesiden.

- Det er jo også godt på den måde, at vi får sat egnen på landkortet, og folk måske får lyst til at komme igen. □

louisejuel@mail.djh.dk



Foto: Louise Juel Christensen

Lone Mulborg er klar til at rådgive turister på Vojens Turistkontor.



Dansk Veteranflysamling Danmarks "flyvende" museum

Flyvevåbnet får sit eget museum ved Dansk Veteranflysamling på Stauning Lufthavn til september. **Fra 14. september til 31. oktober er der gratis adgang** for Flyvevåbnets personale og familie

Husk dit militære ID-kort.

Museets åbningstider bliver kl. 11-17.
Se mere på: www.flymuseum.dk.

KROVÆRT MED NERVER AF STÅL

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN

HOTELLER OG CAMPINGPLADSER I SKRYDSTRUP OMEGN MÅTTE MELDE 'FULDE HUSE' I FORBINDELSE MED AIRSHOWET.

Det er rødt, hvidt og blåt. I midten er der broderet en stiliseret illustration af et jagerfly.

Rundt i kanten står der "Joint Strike Fighter".

Det lille stofmærke er beviset på, at Slukefter Kro har været vært for 30 personer fra Joint Strike Fighter teamet i forbindelse med airshowet.

Men det lille stofmærke er ikke det eneste minde, som krovært Carl Alm har fået i den tid, han har været ejer af Slukefter Kro i Vojens.

I en lille plasticbøtte ligger nemlig en bunke gamle klistermærker.

Farvestrålende minder fra de sidste mange års 'Flyvevåben'-gæster på kroen.

- Her er nok kun en fjerdedel af mærkerne tilbage. Vi var nødt til at pille dem ned, da vi skulle have lavet ny bardisk, forklarer Carl Alm men forsikrer, at klistermærkerne helt sikkert skal klistres op igen.

- Det er sjove minder at have og nogle gange kommer her folk, som ikke har noget klistermærke med. Men så sørger de for at have et med næste gang eller også sender de et til os når de kommer hjem, forklarer Carl Alm og griner

- De vil ikke stå tilbage for de andre!

Alt i alt anslår Carl Alm at Slukefter Kro nok har gæster med tilknytning til Flyvestation en gang om måneden i gennemsnit.

Carl Alm er dermed heller ikke overrasket over, at kroen også kom til at mærke airshowet i juni.

- Vi har altid haft et godt samarbejde med Flyvestationen, forklarer han men indrømmer efter en tænkepause, at det

krævede lidt is i maven, at sige nej til de busrejseselskaber, som normalt holder forbi kroen.

- Flyvestationen bookede jo værelserne allerede et år inden showet, forklarer han og er glad for, at han gennem det år trods alt havde en vedvarende kontakt til Flyvestationen, så han hele tiden kunne justere antallet af bookede værelser, for som han siger

- Tænk hvis der ikke kom så mange fra Flyvestationen, som først antaget.

Der var dog ikke noget at være bekymret for – alle Slukefter Kros værelser var beboede i natten op til airshowet. □

louisejuel@mail.djh.dk



Slukefter Kro var et af de hoteller i Vojens, som mærkede airshowet.

Her boede blandt andre 30 personer fra Joint Strike Fighter teamet.

Men gæster med tilknytning til Flyvestation Skrydstrup er ikke noget nyt på kroen med det specielle navn

- Vi har vel gæster fra Flyvestationen en gang om måneden, anslår krovært Carl Alm.

Han har ejet Slukefter Kro i 43 år, og samarbejdet med Flyvestation Skrydstrup har dannet en stor del af kroens kundegrundlag.

- Vi har altid haft et godt samarbejde med Flyvestationen, konstaterer Carl Alm tilfreds.

Slukefter Kro var ikke det eneste hotel, som mærkede airshowet.

Hotellerne i området havde nemlig i alt besøg af 272 personer med tilknytning til Flyvestationen. I alt blev det til 694 overnatninger i Vojens og omegn.



Det er kun en fjerdedel af de oprindelige klistermærker, som har overlevet en renovering af bardisken i Slukefter Kro.



INE lægger stor vægt på, at hun ikke vil forskelsbehandles, blot fordi hun kvinde. Det måtte hun sande, da kollegerne uden at lægge fingrene imellem smed hende i branddammen.

F-16 cockpit – nu med hestehale.

HØJTFLYVENDE - MEN JORDBUNDNE PIGEDRØMME

AF ARNE BACH NIELSEN

KVINDER I FORSVARET VÆKKER IKKE OPSIGT I DAGENS DANMARK. OG SÅDAN BØR DET OGSÅ VÆRE, SELV OM DEN KVINDELIG SOLDAT TILFÆLDIGVIS ER JAGERPILOT. DET MENER LINE BONDE, DER SOM DEN FØRSTE KVINDE I LANDET HAR FLØJET SOLO I ET F-16-KAMPFLY.

Det var en stolt og rank kvinde, der den 5. juli mødte pressen efter sin første solotur. Line Bonde var i højere grad stolt over at have nået solostadiet i sin langvarige uddannelse, frem at være stolt over at være første pige ved rorpinden i et kampfly.

Line Bonde med pilotnavnet INE er opvokset i Billund. Så flyvemaskiner har for hende været et dagligt syn. Alligevel var det først efter gymnasiet ved et Stud Luft-arrangement, at følelserne for de brølende jetjagere blev vakt.

Benhårdt arbejde har bragt hende – som alle andre piloter – frem til F-16-cockpittet, hvorfra hun i dag nyder udsigten i "LEGO-perspektiv".

ROLLEMODEL IKKE NOGET FOR MIG

- Under uddannelsen i USA var der en del kvinder blandt piloteleverne. Så for mig er det ikke noget nyt at være pige i en ellers mandsdomineret verden, som eskadrillen jo er, forklarer INE afslappet, mens hun retter sit halvvåde hår efter den obligatoriske tur i branddammen og fortsætter:

- Bliver mandejargonen for meget, er det jo ikke andet at gøre end at tage til genmæle. Ligesom alle andre steder.

INE lægger tanken fra sig om at skulle være rollemodel for kvinder.

- Det ønsker jeg ikke, men jeg ser gerne, at der kommer flere kvinder i F-16-sæderne, understreger hun.

Oberstløjtnant Søren W. Andersen, chef for Fighter Wing Skrydstrup, indskyder:

- Det er ikke fordi, de kvindelige ansøgere er dårligere end gennemsnittet på mændene. Men antallet af kvinder med pilotdrømme er drastisk lavere i forhold til mændene, og det afspejler sig naturligvis også i antallet af færdigudklækkede kvindepiloter.

FØRST KAMPKLAR OM ET ÅRS TID

Efter INE's første solotur i F-16 kunne hun skrive endnu en time i sin logbog. Turen gik hen over Haderslev og Fyn, og hun rundede sin solodebut af med et drej over forældrenes hus i Billund.

Efter landing blev hun modtaget af sine kolleger med blomster og den obligatoriske vandgang i branddammen. Hun er dus med det våde element fra sin tid som landsholdssvømmer.

Selvom dét at gå solo er en markant begivenhed, er der dog et stykke vej endnu. INE kan nu 'kun flyve' F-16. Hun skal det næste års tid færdiguddanne sig. Blandt andet skal hun lære F-16-flyet som våbenplatform at kende, inden hun kan kalde sig operativ kamppilot. Først herefter kan hun flyve i det hjemlige afvisningsberedskab eller blive sendt ud i en international operation. □

arne@mil.dk

EN SPRUDLENDE ÅRGANG '45

AF INGE B. BORGGAARD

HAN ER EN ÅRGANG 1945 OG BLEV LAGT PÅ FAD FØRSTE GANG I 1969 - PÅ FLYVESKOLEN AVNØ. I ÅRENE 1970 - 76 BLEV HAN MODNET I USA OG SKRYDSTRUP. BOUQUET'EN VAR PERFEKT, DA HAN I 1977 BLEV INSTRUKTØR PÅ FLYVESKOLEN. MEN HER I 2006 ER HAN SOM 'MILITÆR PENSIONIST' STADIG IKKE PARAT TIL AT BLIVE TAGET AF HYLDEN OG HÆLDT PÅ GLAS.

Hans døbe-navn er Tage Johannesen, men som vanen byder sig i Flyvevåbnet, har drengen fra Kolding siden sin elevtid på Flyveskolen i 1969 været bedre kendt under pilot-navnet TAJ.

Under det kortklippede grå hår og bag de næsten usynlige briller spiller et par ungdommelige øjne på den høje slanke mand, da han iført sin flaskegrønne flyverdragt tager imod på sit standard-kontor på Flyveskolen.

CHEFEN HAR ALTID RET

Kontoret er dog tilført en god portion personlighed. Blandt andet med et lille aluminiumsskilt på opslagstavlen:

Kontororden:

§ 1 Chefen har altid ret

§ 2 Er dette ikke tilfældet træder § 1 straks i kraft.

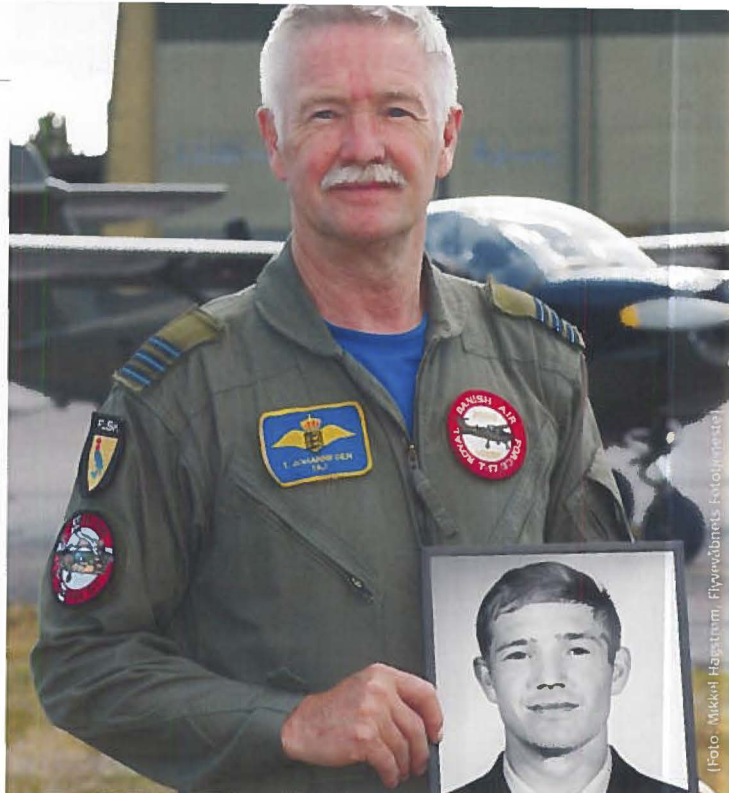
Det humoristiske skilt siger nok en del om den mand, der igennem næsten 30 år har været med til at udvælge og uddanne unge mænd med pilotdrømme på Flyveskolen. Især når det ses sammen med den indrammede forside af et gulnet Ekstra-blad fra midt-halvfemserne, hvor en lidt yngre TAJ med et afpasset skævt smil giver en kvindelig journalist flyverhjelms på.

PILOT-PÆDAGOGIK

Billedet af årets flyverelever på den overfyldte og meget personlige opslagstavle indikerer, at Flyveskolens næstkommanderende og major - som han jo også er - værner om de flyvende elever. Men han understreger også gang på gang, at uddannelsen ikke er for alle og enhver:

- Forældrene kan knap nok kende deres drenge, når de har været her. Og når de kommer hjem fra USA, er de helt klart blevet voksne, fortæller TAJ med et tilfreds smil.

Han understreger, at skolen skam også har kvindelige elever, men de er og bliver stadig i 2006 en minoritet.



Tage Johannesen (TAJ) på 61 år foran en af sine T-17 skolefly. I rammen er det TAJ som ung pilot på Flyveskolen i 1969. Han er i øvrigt den danske jagerpilot, der på kortest tid "er sprunget" fra flest F-100 jagerfly.

SPRANG TO GANGE PÅ SEKS UGER

Majorens fortællinger om et langt liv ved Flyvevåbnet - primært i Danmark og USA - er fyldt med liv og energi.

Men årsagen til, at TAJ har brugt så mange år i Flyvevåbnet på at uddanne kommende piloter rummer også en mindre flatterende rekord:

- På seks uger i foråret 1976 blev jeg nødt til at skyde mig ud to F-100 jagere, fortæller TAJ på sin medrivende facon, som dog også i denne sag gemmer på en snert af smerte. Den første gang, han sprang, mistede han nemlig sin makker og fartøjschef, der af stadig uforklarlige årsager ikke fik sig skudt ud tids nok. Blot seks uger senere - i april 1976 - da TAJ er på sin første flyvning efter styrtet, må han igen springe, da brændkammeret eksploderer, og halen falder af. Ironisk nok skete det nær Fredericia ikke langt fra hvor han i dag bor med sine kone, psykologen Bente.

TAJ OG KONEN

Det er faktisk også den bedre halvdel, som beder TAJ om at stoppe jager-flyvningen.

-Hun var gravid med vores anden datter på det tidspunkt, og da jeg så nødlander en F-100 tre uger efter andet spring, var det nok, forklarer TAJ med et forstående smil.

Året efter - i 1977 - starter TAJ som instruktør på Flyveskolen i Avnø

-Jeg havde bedt om at blive helikopter- eller transportpilot, men lettere modvilligt kommer jeg til Avnø, griner TAJ. Og de 29 år, der siden er gået med undervisning af unge flyvere, viser mere end noget andet, at TAJ er havnet i sit helt rette element. □

ibo@mil.dk



Foto: Arne Bach Nielsen

Niels Bøje Christensen som blæksprutte i operationsrummet. Selv om den permanente radardel forsvinder, bliver der fortsat mulighed for at nedtage radarbilleder fra et AWACS-fly, der er Nato's flyvende radarstationer.

REGN AF FRUSTRATIONER PÅ FÆRØERNE

AF ARNE BACH NIELSEN

DEN ÆNDREDE SIKKERHEDSPOLITISKE SITUATION BETYDER, AT DER IKKE LÆNGERE ER BEHOV FOR ALLE DE OPGAVER, SOM FÆRØERNES KOMMANDO (FRK) HIDTIL HAR LØST. DERUDOVER MEDFØRER DEN TEKNOLOGISKE UDVIKLING, AT DE RESTERENDE OPGAVER KAN LØSES MED FÆRRE ANSATTE END I DAG.

Radarstationen på Færøerne lukker, og sidst på året vil kun hver tredje af de 75 medarbejdere være blandt de 'overlevende'. Men hvem der redder sig tørskoet i land og kan blive ved FRK, vides endnu ikke. Der vil fra medio 2007 kun være et fåtal af Flyvevåbnets folk tilbage, og mange vil sikkert finde champagnen besk nytårsaften.

FRK er sammensat af folk fra Søværnet og Flyvevåbnet, og forliget rammer også Søværnets personel i denne værnssfælles kommando. Flåderadioen blev allerede nedlagt den 1. juli.

PUSLESPILLET ENDNU IKKE PÅ PLADS

- Ledelsen ved FRK har sat navne på og indstillet de, der skal blive på Færøerne til Forsvarets Personeltjeneste (FPT). Men vi kan ikke gå ud og sætte navne på over for vores medarbejdere, før vi har den endelige klassifikation og godkendelse af stillingerne fra FPT. Og hele processen har trukket ud, siger Ole Friedrich, stabschef ved FRK, og fortsætter:

- Jeg har over for FPT påpeget, at det flytningstruede personel på Færøerne er i en speciel situation set i forhold til deres kolleger i Danmark. Hvis medarbejderen med færøsk familie vælger at rejse til Danmark for at arbejde frem til pen-

sionen, bliver der tale om en voldsom geografisk adskillelse. Men det har ikke fået FPT til at give os positiv særbehandling i sagsbehandlingen.

SVAR I LØBET AF AUGUST

Hos FPT har de siden maj arbejdet koncentreret med at få 'puslespillet om FRK' til at gå op.

-Jeg regner med, at de ansatte på Færøerne vil kunne få svar engang i august. Vi har været i gang med at vurdere funktionsbeskrivelser for de 24 tilbageværende stillinger. De er i øjeblikket til høring ved de faglige organisationer, forklarer major Anders Jacob Hansen, der elementleder ved FPT's strukturelement.

Også Ole Friederich har haft svære kår i processen med at sætte navne på de tilbageblevne stillinger. Her fremhæver han de gode kompetencer, som alle FRKs medarbejdere lægger for dagen.

- Vi lægger naturligvis først vægt på ansøgernes kvalifikationer, når vi indstiller dem. Men ansøgerens familiære og

Forsvarets Rådgivning om Omstilling, i daglig tale FRO, bliver repræsenteret, ligeså snart navnene på stillingerne bliver frigivet. Det bliver to af FRK's medarbejdere, der har været på kursus for at kunne varetage FRO-opgaverne på stedet. Læs mere på www.fro.dk

sociale forhold indgår som en væsentlig faktor, når navnene skrives på listen, forklarer Ole Friederich. Forhold, som vi har opfordret medarbejderne til at gøre rede for i deres ansøgning. Han tilføjer, at folk, der har fast tjenestested på Færøerne, er lagt øverst i bunken, frem for dem, der midlertidigt er udstationeret.

PENSIONEN ELLER FAMILIEN

Koner, kærester og børn er for mange medarbejderes vedkommende stærkt forankrede i de færøske græstørv. Seniorsergent Ove Ritter, der er leder af etablisementets elkraft, siger:

- Det er yderst frustrerende, at vi endnu ikke har fået at vide, hvem der skal blive og hvem der skal rejse. For mit eget vedkommende søger jeg ud, hvis jeg ikke kan blive ved FRK. Ove Ritter har sammenlagt boet på øerne i 25 år.

- Jeg har sammen med familien flyttet 11 gange. Nok er nok. Jeg er halvtreds, når radaren lukker. Det betyder, at jeg mister en stor del af pensionen, hvis jeg går nu, men familien orker ikke at flytte mere, siger han med et suk.

Niels Bøje Christensen er leder af Operation Fly. Han er en af dem, der har søgt en af de tre flyoperative stillinger, der bliver tilbage.

- Jeg har kun seks år tilbage inden pensionen. Jeg er derfor villig til at tage til Danmark med familien for at få job, hvis jeg ikke får en af stillingerne hér. Så tager vi den dérfra. Jeg gider ikke at ødelægge mit humør på dét. Men det er klart, at min kone rykker mig næsten dagligt for en klar udmelding, som jeg af gode grunde ikke kan give hende, forklarer han blandt knitrede radioer i operationsrummet.

Niels Bøje Christensen er i øvrigt valgt som borgmester i Kvívík Kommune. En post han må afstå, hvis han vælger at flytte til Danmark.

Lige så mange mennesker, der bliver berørt af reduktionen på Færøerne, lige så mange måder er der at løse problemerne på. To flyverspecialister med familie på de forblæste nord-

atlantiske øer satser på at stå til søs. De har hver søgt en stilling i Søværnet, hvor de håber at kunne sejle med inspektionsskibene og på den måde bevare tilknytningen til Færøerne.

En tredje har valgt at trække sig tilbage kort efter, at nøglen til operationsbunkeren drejes for sidste gang.

FREMTIDEN OGSÅ USIKKER FOR CIVILE

De civilt ansatte, der hidtil har talt omkring 15, er stort set alle færing. Også de får omlægningen at mærke. Tilbage af civile bliver der efter nytår to kontorassistenter og fire serviceassistenter. Flertallet af de fyrede lokale har ingen eller kun ringe forbindelse til Danmark og ser sig ikke i stand til at flytte. De må ud at se sig om efter et andet job i det færøske samfund, hvor jobbene langt fra hænger på træerne, hvilke der i øvrigt kun er få af på øerne.

- Jeg har ingen overblik over, hvad jeg skal lave efter nytår. Der er ingen anden udvej end at kigge sig om efter et eller andet, siger 51-årige Elin Davidsen, der er receptionist i kommandoen.

- Det er naturligvis frustrerende ikke at kunne give medarbejderne den information, de fuldt forståeligt længe har efterspurgt. Der er ingen, der kan planlægge at flytte til Danmark, eventuelt sælge hus eller sørge for at skifte skole til børnene over så kort tid, understreger Ole Friederich og fortsætter:

- Chefen for FRK har lagt stor vægt på at informere om processen og har løbende ved personelmøder og i Samarbejdsudvalget orienteret om status i sagsbehandlingen igennem de sidste måneder, men det ændrer ikke ved, at det mest væsentlige spørgsmål fra medarbejderne stadig er: "Hvem af os skal blive på FRK efter 1. januar 2007?". Og det spørgsmål kan bare ikke besvares - endnu. □

arne@mil.dk

Færøernes Kommandos hovedkvarter placeret i en højde af 300 meter i de færøske fjelde. Selve radarkuplen ligger cirka 400 meter højere oppe og er - nærmest symbolsk - forsvundet i tågen ovenover.



Afsender:
Flyvevåbnet

Distribueret af:
Flyvevåbnets Soldaterforening
Hans Egedes Vej 9, 9800 Hjørring



POST

B

PP

DANMARK

Konkurrence -

TAG FAMILIEN MED TIL LEGOLAND

Besvar spørgsmålene og deltag i konkurrencen, hvor der udloddes **entrébilletter til Legoland** for 2 voksne og 2 børn.

1. Efter ulykken blev fiskeren Frank Skaarup sejlet til
☐ Esbjerg ☐ Gilleleje ☐ Hanstholm
2. INE er opvokset i
☐ Billund ☐ Kastrup ☐ Skrydstrup
3. Niels Bøje Christensen er borgmester i
☐ Tórshavn ☐ Sæby ☐ Kvívík
4. EUAFA-samarbejdet har eksisteret siden
☐ 2004 ☐ 1975 ☐ 1996
5. For Peter Melgaard begynder en typisk arbejdsdag
☐ Kl. 5.00 ☐ Kl. 7.30 ☐ Kl. 7.00
6. I foråret skød TAJ sig ud af en F-100-jager
☐ 1 gang ☐ 2 gange ☐ 3 gange
7. F-16-flyet er produceret i mere end
☐ 5300 eksp. ☐ 7300 eksp. ☐ 4300 eksp.
8. Mobile Control and Reporting Center's første
udstationering gik til
☐ Skrydstrup ☐ Afghanistan ☐ Oksbøl
9. C-130j Herculesflyet blev i Danmark indfaset i
☐ 2003 ☐ 2004 ☐ 2005
10. Da Fighter Wing Skrydstrup fik indviet sin nye fane,
var der besøg fra kongehuset af
☐ Dr. Margrethe ☐ Krpr. Frederik ☐ Prins Joachim

Besvarelser kan du sende på følgende måder:

Intranettet:

Klik ind på Flyvertaktisk Kommandos hjemmeside og klik på banneret **KONKURRENCE** og følg vejledningen.

Du kan også sende svarene via FIIN-nettet til FTK-Bladet-Flyvevåbnet

Internettet:

Klik ind på www.ftk.dk og klik på banneret **KONKURRENCE** og følg vejledningen, eller send svarene til bladet-flyvevaabnet@mil.dk

Endelig kan du sende svarene pr. brev til
Bladet Flyvevåbnet
Flyvertaktisk Kommando
Herningvej 1
7470 Karup

Vinderen af konkurrencen i juni-nummeret blev:
Kristen Kjær, Solbakken 702, 5330 Munkebo

