Dette værk er downloadet fra Marinehistorisk Selskabs hjemmeside

Marinehistorisk Selskab er et af Danmarks førende selskaber for formidling af dansk og international maritim historie.

For at støtte forskningen i og formidlingen af dette vigtige emne har selskabet digitaliseret en mængde kilder til dansk og international maritim historie, som stilles til rådighed for alle interesserede via foreningens hjemmeside www.marinehist.dk

Støt dansk marinehistorie - Bliv medlem af Marinehistorisk Selskab.

Som medlem af Marinehistorisk Selskab modtager du bladet Marinehistorisk Tidsskrift og får lejlighed til at deltage i den række af foredrag om maritime emner, som selskabet også står for.

Se mere om foredragene her: https://marinehist.dk/?page_id=7

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Flyvevåbnet

til Flyvevåbnets medarbejdere

3. ÅRGANG NR. 18 OKTOBER 2006

TEMA:
HELIKOPTERSTRUKTUREN PRESSET TIL DET YDERSTE

LÆS OGSÅ OM:

Forberedelserne til Hercules-udsendelse er i fuld gang, Side 3

Værnepligtige skal lære at undgå kønssygdomme Side 24

Kongelig deltagelse ved museumsåbning Side 16

FLYVEVÅBNET til Flyvevåbnets medarbejdere

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

MILITÆR SKRIBENT
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
Fotocollage af de tre helikoptere er sammensat af Fototjenestens billeder.

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

UDGIVER

Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

INDHOLD

03 Fuld skrue på planlægning af FN-fly til Irak
04 Flyvevåbnets helikopterstruktur presset til det yderste
05 EH-101 Merlin: Medarbejderne strækker sig til det yderste
07 Redningsberedskabet: Vi holder skruen i vandet
09 Reportage: Helikopterne leverer varen
10 Behovet har aldrig været større
12 Fem spørgsmål til chefen
14 Vidste du...
16 Med historien i bagagen
18 Bedre service til færre penge
19 Mere ansvar til medarbejderne
20 Soldater med foto-gén
21 80 år med Eskadrille 721
22 Kan en "Ellert" flyve?
23 Var det padder, der bestemte på Officersskolen?
24 Kønssygdomme: Fjenden i dybet
25 Rummet med den røde knap
26 Farvel til Sjælland og undervisere
27 Forsvaret spiller med musklerne
28 Nye metoder til rekruttering
28 Konkurrence: Vind en Ipod!
29 De andre kan – kan vi også?
30 Hårde kampe tæt inde på livet
31 Travl hverdag i ønskejobbet

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

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

FULDE OMDREJNINGER PÅ PLANLÆGNING AF FN-FLY TIL IRAK

AF ARNE BACH NIELSEN

ET DANSK C-130J HERCULES-TRANSPORTFLY SKAL EFTER PLANEN FRA DECEMBER GØRE TJENESTE FOR FN I MELLEMØSTEN I SEKS MÅNEDER. PLANLÆGNINGEN HAR VÆRET I FULD GANG SIDEN MAJ MÅNED, HVOR FOLKETINGET BESLUTTEDE, AT FLYET SKULLE AFSTED.

Først Kirgisistan, så Afghanistan og til december Irak. Jo, Eskadrille 721 ved Air Transport Wing Aalborg (ATW AAL) kan det med udstationeringer. Men denne gang bliver opgaven anderledes. For første gang skal besætningen flyve for FN. Det sker inden for rammerne af den såkaldte UNAMI, der støtter den irakiske regering med blandt andet genopbygning af det krigshærgede land.

BYGGER PÅ ERFARING

Selv om den nordjyske eskadrille jævnligt flyver til for eksempel Afghanistan og Irak, kræver det minutiøs planlægning, når der er tale om en egentlig udstationering, der strækker sig over måneder. Der skal tages stilling til, om der er fly til rådighed; det samme om personalet, og om det har de kvalifikationer, der skal til.

Om 'hjemmebasen' skal hedde Jordan eller Kuwait, var endnu ikke afklaret, da redaktionen sluttede. Men delegationer fra Flyvevåbnet har allerede været nede at bese lufthavnen i de to hovedstæder.

- Vi kigger på hangarfaciliter, mulighed for tankning, anden service fra lufthavnens side og indkvarteringsforhold blot for at nævne nogle af tingene, der skal fungere, fortæller kaptajn Michael Jakobsen fra Indsættelsessektionen i ATW AAL.

Han mærker tydeligt, at erfaringerne med de tidligere udstationeringer til Kirgisistan og Afghanistan gør tingene nemmere at planlægge.

- Det betyder dog ikke, at det er nemt, siger Michael Jakobsen, der også sad i chefstolen i Indsættelsessektionen, da udstationeringen til Afghanistan 2005/2006 skulle planlægges. Han fortsætter:

- i princippet skal vi bare have at vide, hvor vi skal hen og hvornår; så beregner vi, om det kan lade sig gøre eller ikke.

Han påpeger dog, at det nogle gange går lidt trægt, når der skal hentes oplysninger fra FN, som jo står for en hel del af det praktiske i missionsområdet. Det var anderledes med Afghanistan, hvor ISAF's (International Security Assistance Force) instruktioner og ønsker var håndfaste.

Fortsættes på side 13

Det var FN's oprindelige ønske, at det danske Hercules-fly skulle males i FN's hvide farve. Men det ville svække fleksibiliteten med hensyn til at udskifte flyet med et andet i tilfælde af tekniske problemer.

Foto: Arne Bach Nielsen

FLYVEVÅBNETS HELIKOPTERSTRUKTUR PRESSET TIL DET YDERSTE

AF PER PUGHOLM OLSEN, STABSCHEF, FLYVERTAKTISK KOMMANDO

FORSVARSFORLIGET 2005 – 2009 MEDFØRER EN VÆSENTLIG UDVIDELSE AF OPGAVERNE FOR FLYVEVÅBNETS HELIKOPTERSTRUKTUR. HIDTIL HAR FOKUS VÆRET KONCENTRERET PÅ ESKADRILLE 722'S HJEMLIGE EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSBEREDSKAB SAMT ESKADRILLE 724'S STØTTE TIL POLITIET. MEN FREMADRETTET SKAL HELICOPTER WING KARUP OGSÅ BIDRAGE TIL INTERNATIONALE OPERATIONER - FØRST MED 4 FENNEC HELIKOPTERE OG SENERE MED 4 EH-101 HELIKOPTERE.

Erfaringerne fra den succesfulde indsættelse af Fennec-helikopterne til støtte for den danske bataljon i Irak i forbindelse med, de irakiske valghandlinger i efteråret og vinteren 2005 viser med al tydelighed, at efterspørgslen efter de knappe helikopterressourcer er stor. I skrivende stund arbejdes der således igen på en udsendelse af Fennec-helikopterne til støtte for den danske bataljon i Irak - en udsendelse, der i vid udstrækning kun forsinkes af behovet for at udruste Fennec-helikopterne permanent med aktive og passive beskyttelsessystemer.

STOR EFTERSPØRGSEL

På samme måde forventes efterspørgslen efter EH-101 helikopterne at blive enorm. Da Helicopter Wing Karup i august - dagen efter modtagelse af den første EH-101 helikopter til troppetransport – demonstrerede den for offentligheden og Forsvarets øverste ledelse i forbindelse med Sikkerhedspolitisk Kursus, var den umiddelbare reaktion fra vores kollegaer fra hæren:

- Hvornår kan vi få EH-101 helikopteren med til Irak eller Afghanistan? Svaret er: det må desværre vare et stykke tid endnu. EH-101 helikopterne skal nemlig først overtage det nationale eftersøgnings- og redningsberedskab fra S-61 helikopterne. Det er i sig selv en enorm opgave.

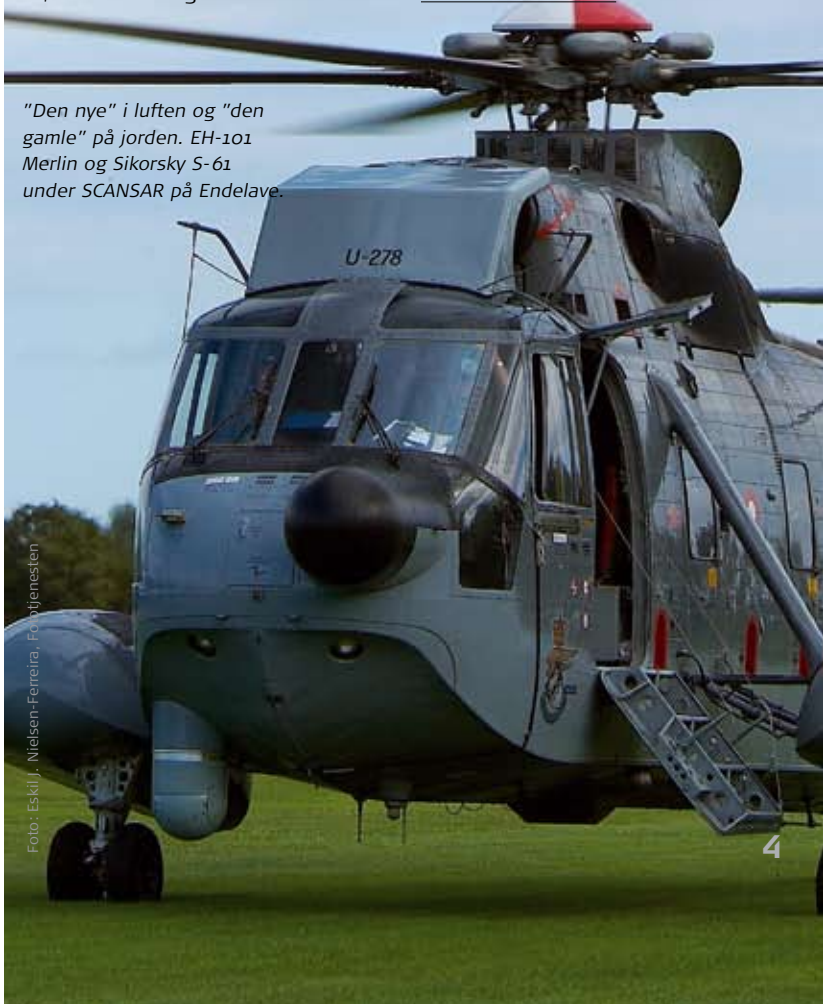
For det første er det en daglig udfordring at holde de aldrende S-61 operative, idet forsinkelsen i EH-101 anskaffelsen har medført, at dele af den nuværende S-61 vedligeholdelsesstruktur reelt forsvinder som følge af forligets strukturændringer, inden vi er færdige med at flyve med S-61. Vedligeholdelsen af S-61 helikopterne kræver således ekstraordinære løsninger samt meget ekstra arbejde hos såvel Helicopter Wing Karup som hos Flyvematerielkommandoen.

VI KAN LEVERE VAREN

For det andet skal de samme medarbejdere, der dag ud og dag ind kæmper for at holde S-61 flyvende i eftersøgnings- og redningsberedskabet, implementere de nye EH-101 helikoptere med alt, hvad dertil hører af operativ omskoling af piloter og besætningsmedlemmer og etablering af en ny vedligeholdelsesstruktur. Alt det samtidig med at der kæmpes med de naturlige 'børnesygdomme', som følger med implementeringen af et nyt stort materielsystem – som EH-101'eren er.

Erfaringerne fra indførelse af C-130J-30 Hercules og CL-604 i Air Transport Wing Aalborg viste, at dette er en enorm opgave. Flyvevåbnets helikopterstruktur er således – såvel på kort som på længere sigt - presset til det yderste. Løsning af helikopterstrukturens opgaver kræver derfor en ekstraordinær indsats af alt personel i Flyvevåbnet – en indsats, som jeg ved, vi både vil og kan levere. □

ftk-staboo1@mil.dk



"Den nye" i luften og "den gamle" på jorden. EH-101 Merlin og Sikorsky S-61 under SCANSAR på Endelave.

Foto: Eskil J. Nielsen-Ferreira, Forsvarstjenesten

EH-101 MERLIN:

MEDARBEJDERNE STRÆKKER SIG TIL DET YDERSTE

AF INGE B. BORGGAARD

DE TRÆKKER ET STORT LÆS – FOLKENE I REDNINGSESKADRILLE 722 - FOR AT FÅ VIRKELIGHEDEN TIL AT NÅ SAMMEN MED DE REVIDEREDE PLANER FOR INDKØRINGEN AF DEN NYE REDNINGSHELIKOPTER: EH-101. MEDARBEJDERNE ER TIL TIDER MEGET FRUSTREREDE, MEN INDKØRINGEN AF EN SÅ AVANCERET HELIKOPTER SOM EH-101'EREN VIL ALDRIG KØRE HELT OG ALDELES GNIDNINGSFRIT, FORKLARER FLYVEMATERIELKOMMANDOEN.

Hans åndedræt bliver tungt, tenderende til det opgivende, mens hans venstre hånd i hurtige ryk kører gennem det mørke maskinklippede hår. Carsten T. Rasmussen med pilotnavnet HIR er manden i spidsen for Eskadrille 722. Denne mandag først i september falder snakken naturligt og hurtigt på indkøringen af Flyvevåbnets nye stolthed – redningshelikopteren EH-101.

-Jeg kan i hvert fald sige, at jeg aldrig før i min karriere har oplevet sådan en iver efter at få tingene til at fungere som her i 722, siger HIR med et skævt smil og skifter til en alvorligere mine: - Det er udelukkende på grund af medarbejderne, at enderne stadig når sammen i den her proces. Og det bør Flyvevåbnet takke dem for, siger HIR og bøjer sig ned over de mange papirer, han har spredt på bordet foran sig.

Foto: Inge B. Borggaard

VI VIDSTE DET

Alle har vidst, at det ville blive en stor mundfuld at køre nye helikoptere ind. Fra "høj til lav" i Forsvaret og Flyvevåbnet. - Når alle grupper skal omskoles til de nye helikoptere samtidig med, at vi skal holde et redningsberedskab med den gamle S-61 på vingerne, så er det klart, at der vil blive pres på; og det har vi alle været forberedte på, understreger HIR, men han lægger ikke skjul på, at læsset er blevet tungere at trække end forventet i eskadrillen.

- Vores teknikerstab har arbejdet fra klokken 7 morgen til sen aften, fordi vi ikke har kunnet få nok reservedele til 101'eren, siger HIR og letter lidt i stolen, inden han fortsætter: - Siden februar og frem til august, hvor vi fik den niende EH-101 helikopter, har den tekniske stab arbejdet med et eneste sæt værktøj til 101'eren – vi kunne ikke få flere, forklarer Carsten T. Rasmussen.

FAMILIERNE HOLDER FOR

Søren Hansen er en af de syv instruktører, der skal omskole maskinister og reddere til den nye helikopter. Han trækker lidt på smilebåndet over HIR's beretning om det ene sæt værktøj til otte helikoptere. - Når flyværkstedet og vi teknikere i eskadrillen, der klarmelder flyene, skulle deles om ét sæt værktøj, så er det jo klart for enhver, at vi har måttet vente

på hinanden og løbe frem og tilbage mange gange, fortæller Søren Hansen, som på trods af sin bopæl i det sjællandske arbejder fra mandag til fredag i Karup.

Han understreger mange gange, at han personligt ikke er spændt så hårdt for på grund af arbejdssituationen lige nu som nogle af sine kolleger. – Det er klart sværere for dem med små børn end for mig, der har voksne børn, siger Søren Hansen. Han og familien har afgjort, at de kan leve med, at han i en periode er eksil-sjællænder i det jyske for at få Flyvevåbnets nye stolthed ordentligt på vingerne.

- Lige nu er situationen faktisk den, at jeg har måttet sende to teknikere på tvungen frihed, fordi familierne og hverdagen ikke kan hænge sammen med så meget fravær hjemmefra, påpeger HIR og ranker sig atter i stolen. – Min og Flyvevåbnets vigtigste ressource er jo personalet. Som der bliver skrevet i MVV (mission, vision og værdier, red.), så er noget af det vigtigste jo at holde personalet velfungerende, fortæller HIR. Han håber, de to teknikere får ladet familiens og egne batterier nok op til om nogle uger at tage fat igen på arbejdet i Eskadrille 722.

AVANCERET HELIKOPTER.

Det er Flyvematerielkommandoen (FMK), der har stået for det store arbejde med anskaffelsen af EH-101 helikopterne. Kunne noget have været gjort anderledes?

- Det er ingen hemmelighed, at der har været problemer med, at de datalister over reservedele, som vi har fået fra fabrikken, ikke har været fuldt dækkende, forklarer chef for forretningsområdet Helikoptere i Flyvematerielkommandoen, Jørgen Petersen. - Og lige i tilfældet med det ene værktøjssæt, som eskadrillen i en periode har måttet nøjes med, så skyldtes det, at fabrikken fejlagtigt havde sat et værktøjssæt på listen, som passede til en anden helikopter end den danske.

Han understreger, at FMK og Helicopter Wing Karup i øjeblikket er i tæt samarbejde for at opdatere reservedelsbeholdningen, så tingene fremover kan glide lidt lettere for folkene i Eskadrille 722. - Der vil altid være nogle problemer, når man bestiller en så avanceret og specialindrettet helikopter, som vi nu har fået i Danmark, forklarer Jørgen Petersen og fortsætter: -Jeg skal være den første til at tage hatten af for det store arbejde, som også Eskadrille 722's medarbejdere har ydet – først med at få en så optimeret helikopter som muligt og efterfølgende med at få den taget i brug. □

ibo@mir.dk

FAKTA

Det var oprindeligt planen, at leverancen af EH-101 helikopterne skulle være påbegyndt i slutningen af 2004, men de første tre helikoptere blev først leveret fra fabrikken i december måned 2005.

Den første helikopter ankom til Danmark 10. januar 2006. Årsagen til forsinkelsen var sammenfald af en række problemer hos den engelske/italienske AgustaWestland. Fabrikken har dog været i stand til at indhente en væsentlig del af forsinkelsen, således at sidste helikopter kun er cirka et halvt år forsinket i forhold til den oprindelige plan. Helikopteren forventes klar til at påbegynde deltagelse i det danske redningshelikopterberedskab fra primo 2007 og at have overtaget det fuldt ud i slutningen af 2008.

Kilde: Jørgen Petersen, Flyvematerielkommandoen.

Foto: Inge B. Borggaard

Chefen for Eskadrillie 722 i sit kontor.

Foto: Inge B. Borggaard

Pilot Thomas Wandahl (WAS) har lige landet S-61'eren på en afspærret motorvejsstrækning under en øvelse med Falck og politi på Holbækmotorvejen.

REDNINGSBEREDSKABET:

VI HOLDER SKRUEN I VANDET

AF INGE B. BORGGAARD

FLYVEVÅBNETS "GAMLE SØLVGRÅ DAME" - REDNINGSHELIKOPTER S-61 SØRGER STADIG FOR, AT DET DANSKE HELIKOPTERREDNINGSBEREDSKAB ER STAND-BY ÅRETS 365 DAGE. MEN ANTALLET AF FLYVETIMER TIL RÅDIGHED PÅ DE ENKELTE S-61 HELIKOPTERE ER NU SÅ LAVT, AT DET ER BLEVET ET VANSKELIGT PUSLESPIL AT FÅ BEREDSKABET TIL AT GÅ OP.

- Alle gør et fantastisk stykke arbejde, ingen tvivl om det. Budskabet fra lederen af redningshelikopterafdelingen (SAR-Flighten) i Eskadrille 722, Ole Andersen med pilotnavnet LEN, er ikke til at tage fejl af.

Han er rigtig godt tilfreds med det arbejde, hans mandskab – eller svende, som han også kalder dem – leverer for at holde redningsberedskabet på vingerne. Men han lægger ikke skjul på, at de i øjeblikket udfører deres arbejde under vanskelige forhold.

TEKNIKERMANGEL

- Akilleshælen i det pres, vi sidder midt i nu, er, at hovedværkstedet i Værløse, der står for hovedeftersyn og reparationer af de operative S-61 helikoptere, mangler teknikere, forklarer LEN med et bekymret skuldertræk og tager en slurk af sin kaffekop i 722's kantine.

Lige i dag er det ikke kun de danske støvgrønne flyverdragter, der fylder kantinen. Mandskab fra de andre nordiske lande småsnakker rundt omkring bordene, der er pyntet med flag her dagen før dagen, hvor den skandinaviske redningshelikopter-øvelse SCANSAR brager løs for 25. gang.

–På grund af de meget få flyvetimer er alle aktiviteter som for eksempel øvelser og træning med civile samarbejdspartnere aflyst fra 1. september i år – VIP-flyvninger undtaget. Kun den mest nødvendige træningsflyvning for opretholdelse af status forsøges gennemført. Det er den eneste måde, hvorpå vi har en chance for at opretholde redningsberedskabet i Aalborg, Skrydstrup og Roskilde, forklarer LEN.

I FTK sidder chefen for Flystøttesektionen, Henrik Kanstrup. Han siger:

- Der er udarbejdet planer, der desværre ikke helt har været i tråd med de ønsker, som medarbejderne har haft. Subjektivt vurderet har det haft en negativ indflydelse på arbejdsindsatsen ved Hovedværksted Værløse. Derfor er for mange teknikere forsvundet for tidligt, så vi nu må bruge alternative løsninger for at holde S-61'eren på vingerne, siger Henrik Kanstrup.

I Flyvematerielkommandoen forsøger man at finde løsningerne. – Vi ser lige nu på en række alternative løsninger på teknikermanglen, fortæller Klavs Mundt, der er chef for Drifts- og Personaleafdelingen i Flyvematerielkommandoen og samtidig leder for Flyvematerielkommandoens afviklingsprojekt. Han fortsætter:

- Vi prøver for eksempel at se på, om vi fremover kan sende hele flystel til eftersyn i udlandet – muligvis i Norge. Med en forestående lukning af værkstedet er det nemlig usandsynligt, at vi kan få nye teknikere til erstatning for dem, der forsvinder. Det må konstateres, at de indgåede fastholdelseskontrakter ikke har vist sig tilstrækkelige, idet mere end tyve medarbejdere, der direkte var involveret i helikoptervedligeholdelsen, har valgt at forlade hovedværkstedet.

Sikorskyen er netop landet på Holbæk-motorvejen under en øvelse med Falck og politi d. 9. august 2006.

Foto: Inge B. Borggaard

FOR FÅ TRÆNINGS-TIMER?

Siden 2001 har hver enkelt helikopterbesætning haft omkring 160 flyvetimer om året. Et tal, der ifølge LEN er et absolut minimum for at have besætninger og piloter, som kan flyve optimalt under selv meget vanskelige vejrforhold. Noget folkene i Eskadrille 722 med mottoet NIHIL INTETATUM – intet uforsøgt – skal kunne gøre.

- Erfaringen gennem fyrre år fortæller os, at 180 timer er det optimale, men det vigtigste for mig er, at vi ikke kommer under de nuværende 160 timer. Kommer vi det, så mener jeg, det operative niveau vil falde med risiko for kompromittering af flyvesikkerheden, forklarer LEN.

I Flyvertaktisk Kommando (FTK) følges situationen nøje af chefen for Flystøttesektionen, Henrik Kanstrup, der også er formand for den nystartede arbejdsgruppe for helikopterkapaciteter (AG HELO), der tæller folk fra både FTK og de operative enheder.

- Vi prøver at balancere, så vi fokuserer på fremtiden med den nye EH-101 helikopter uden at kompromittere beredskabet, som stadig varetages af S-61. Vi gør alt, hvad vi kan på alle niveauer for at få tingene til at glide nemmere. For eksempel skal vi nu se nærmere på, om arbejdsgange blandt teknikere og flyvetimer på nogen måde kan optimeres bedre end i dag, fortæller Henrik Kanstrup.

PILOTERS STATUS - OGSÅ I FARE

Denne første mandag i september fortæller statistikken for redningshelikopteren, at fem S-61'ere kan flyve, men to af de fem har mindre end 15 timers flyvetid tilbage. Til det siger chefen for Eskadrille 722, Carsten T. Rasmussen (HIR):

- Dermed er vi meget tæt på et absolut minimum. Vi skal jo have tre på SAR-vagt og én i reserve. Sådan er reglerne for beredskabet, og de kan selvfølgelig ikke bøjes, fortæller HIR. Det lave antal flyvetimer er i september måned også i bogstaveligste forstand begyndt at puste et par af eskadrillens piloter i nakken.

- Nogle piloter har fået udsat deres instrumentcheck (test i nødprocedurer og instrumentflyvning, hvor der navigeres alene ud fra instrumenterne, red.) så mange gange nu, at deres flyvestatus er i fare. Og det er selvfølgelig et problem, for mister de status, så skrider vores vagtplaner jo også, fortæller instruktør Thomas Wandahl med pilotnavnet WAS og fortsætter:

- For at værne om de flyvetimer, vi nu engang har, er konsekvensen resten af 2006 blevet, at folk, der mangler deres instrumentcheck, må køre ud til én af SAR-vagterne, hvor der er en instruktør, og så om muligt få instrumentchecket der. I FTK er Henrik Kanstrup bekendt med problemet:

– Piloter, der mister status, er de piloter, der planlægges at gennemføre omskoling på EH-101 i den nærmeste fremtid. Hvis der bliver problemer derudover med at holde status, må vi se på at dispensere for instrumentchecket – selvfølgelig under skarpt hensyn til flyvesikkerheden, pointerer Henrik Kanstrup med eftertryk.

Den fyrre år gamle S-61 bliver i løbet af 2007 gradvist afløst af den nye redningshelikopter EH-101. Efter planen skal Sikorskyen dog først endeligt på pension med udgangen af 2008, når den nye EH-101 er klar til at overtage redningsberedskabet fuldt ud. □

ibo@mil.dk

REPORTAGE:

HELIKOPTERNE LEVERER VAREN

AF RUNE DYRHOLM

FÆRGEN PETER WESSEL ER BLEVET KAPRET AF TERRORISTER, SOM TRUER MED AT DETONERE EN VAREVOGN FYLDT MED SPRÆNGSTOF. SKIBETS PASSAGERER HOLDES SOM GIDSLER, OG OVERALT I SKIBET ER ANBRAGT LUREMINER OG BOMBER, SOM SKAL HOLDE UINDBUDTE GÆSTER VÆK.

Hvad gør myndighederne, når terroristernes krav ikke kan opfyldes, eller målet blot er at dræbe så mange uskyldige som muligt? En dramatisk løsningsmodel blev trænet på åbent hav ud for Hirtshals en blæsende morgen i august. Den styrende enhed under sådan en begivenhed er Politiets Aktionsstyrke, AKS. Den består af specialuddannede politifolk og er landets antiterrorenhed. Styrken modtager relativt ofte støtte fra militære enheder – ikke mindst fra Flyvevåbnet, som bidrager med helikoptere til lynhurtig indsættelse og rekognoscering. AKS kan også anmode om såkaldt "særlig hjælp" fra Forsvarets specialenheder, der kan bidrage med ekspertise og personel til specielt vanskelige opgaver.

"Selvom et scenarie som dette ikke har fundet sted i nyere tid, og da slet ikke i Danmark, så skal man ikke vide sig for sikker her i 2006"
- *talsmanden AKS*

SAMARBEJDE ER AFGØRENDE

Et vigtigt element for, om aktionen lykkes, er, at den kommer overraskende, overvældende og hurtigt. Det kræver et stort planlægningsarbejde og koordinering imellem enheder og værn. I dette tilfælde er den helt store udfordring at få gummibåde og helikoptere til at ankomme nøjagtig samtidigt, for at overraskelsen bliver total. En opgave, der især vanskeliggøres af vejret, fordi gummibådenes hastighed sænkes dramatisk i hårdt vejr.

I dagens opgave deltager indsatshold fra begge Forsvarets specialenheder. De skal boarde den enorme færge fra hurtige gummibåde, og imens de hænger sårbart i rebstiger på skibssiden, dækker finskytter fra AKS dem fra Fennec-helikoptere. De små adrætte helikoptere spiller en vigtig rolle, fordi de i første angrebsbølge etablerer en beskyttende ring omkring skibet. På den måde sikres de næste hold helikoptere og deres "pakker".

Fotos: Rune Dyrholm

STØRRELSEN BETYDER NOGET

To Sikorsky S-61 fra Eskadrille 722 deltager også i aktionen. En fungerer som sikkerheds-helikopter, mens en anden transporterer indsatshold fra AKS ud på skibets øverste dæk, hvor de ligeledes dækkes af finskytter, imens de "fastroper" ned. Sikorskyen flyver i fast rutefart mellem fastlandet og færgen for at få tilstrækkelig slagkraft bragt ombord på det kaprede skib. Når Flyvevåbnets EH-101 troppetransportere bliver operative, vil de løse den opgave langt bedre. Ikke kun fordi kapaciteten er dobbelt så stor, men også fordi lasterampen gør det muligt at få tømt helikopteren hurtigere. På EH-101'eren kan monteres op til fire reb, hvor S-61'eren kun har et enkelt. Princippet om at komme overraskende, hurtigt og overvældende vil altså bedre kunne lade sig gøre med den nye maskine. □

Runedyrholm@mil.dk

BEHOVET HAR ALDRIG VÆRET STØRRE

AF KAPTAJN FINN CHRISTENSEN (NID), CHEF FOR ESKADRILLE 724

SOM ENESTE ESKADRILLE I DANMARK MED LETTE HELIKOPTERE SØGER VI OFTE INFORMATIONER OM OPERATIONER, UDVIKLING OG UDDANNELSE HOS VORE KOALITIONSPARTNERE, SPECIELT ENGLAND OG USA. BEGGE NATIONER HAR EN STOR TRADITION FOR ANVENDELSE AF HELIKOPTERE OG ER OGSÅ DE FØRSTE LANDE PÅ BANEN MED NYE KONCEPTER OG RETNINGER INDEN FOR HELIKOPTERFLYVNING. DET HAR VI SENEST SET MED VALGET AF DEN ENGELSKPRODUCEREDE EH-101, MEN HVOR BÆRER TRENDEN OS HEN INDEN FOR LETTE HELIKOPTERE? OG HVILKE ERFARINGER HAR ESKADRILLE 724 GJORT SIG UNDER OPGAVELØSNINGER MED FENNEC?

Eskadrillen har været udsendt i internationale opgaver to gange; i Makedonien i 2002 og i Irak i 2005/2006. Senest har England bedt om dansk støtte i Irak i foråret 2007. Det udsendte danske helikopterbidrag konstaterede under den seneste mission, at Joint Helicopter Force (JHF) under engelsk kommando havde et øget behov for lette helikoptere, og FENNEC viste i Irak sit absolutte værd.

JHF nåede med deres fire Lynx nu op på otte lette helikoptere, og som gevinst fik englænderne aflastet eftersynsbyrden på de middeltunge helikoptere MERLIN (samme model som EH-101) og S-61. Under hele JHF virke i Irak har man kæmpet for at følge med i produktionen af flyvetimer på de middeltunge helikoptere. Det danske helikopterbidrag løste således tre væsentlige opgaver: støtte til den danske bataljon, løsning af øvrige operative opgaver samt aflastning af JHF opgaver, så vedligeholdelsesarbejdet på de engelske helikoptere kunne optimeres.

INTERNATIONALE ERFARINGER

Amerikanerne har frem til midten af 90´erne opereret med helikopterenheder indeholdende lette, middeltunge og tunge helikoptere. I 90´erne fastlagde man et øget behov for større helikoptere, skar ned i antallet af lette helikoptere og erstattede dem med middeltunge helikoptere. Det er fortsat frem til den seneste golfkrig.

Det har nu vist sig, at omkostningerne ved at løse de fleste opgaver med middeltunge helikoptere er for store, og at der fortsat er et operativt behov for lette helikoptere. Som konsekvens fortsætter amerikanerne udfasningen af de gamle lette helikoptere og erstatter dem med to nye typer - mere end 300 stk. EC-145 - storebroderen til FENNEC, samt 368 stk. Armed Reconnaissance Helicopter (ARH).

Amerikanerne gør det ud fra en betragtning om, at helikoptere alene skal løse de opgaver, hvor man får maksimalt udnytte af investeringen. Amerikanerne skriver i begrundelsen: " Light Utility Helicopter is a program to fill the niche missions in which the UH-60 capability may be less than optimal". De vil med andre ord ikke skyde gråspurve med kanoner. Valget af ARH synes at være lidt forhastet, idet anskaffelsesprocessen kun har taget taget 13 måneder mod normalt tre år. Omvendt er behovet der i Irak og Afghanistan lige nu, og det baggrunden for den amerikanske beslutning.

JHF i Irak har søgt at løse opgaven med Lynx, MERLIN og S-61. En konklusion har været, at Lynx har en del svage sider i forhold til middeltunge helikopteres kapacitet, som det fremgår af skemaet.

I Irak aflastede FENNEC Lynx inden for blandt andet observationsopgaver og lette transportopgaver, og Lynx kunne aflaste MERLIN i løsning af dennes opgave inden for eksempelvis personeltransport. Forskellen mellem Lynx og FENNEC er ikke udtalt og derfor ikke det perfekte match til EH-101 MERLIN. I skemaet er et uddrag af visse fakta om de enkelte helikoptere:

	FENNEC	**LYNX**	**EH-101**
Max passagerer	1:45 timer og 4 mand	3:00 timer og 6 mand	ca. 3:15 timer og 16 soldater
Max flyvetid	3:00 timer	3:00 timer (med ekstra tank)	5:00 timer
Flyvetid og sling	0:30 timer og 750 kg	0:30 og 1100 kg	ca. 2:30 timer og 3000 kg
Flyvetid og payload	3:00 timer og ca. 180 kg	2:00 timer og ca. 275 kg	3:00 timer og ca. 300 kg
(last i kabinen)	eller	eller	eller
	2:00 timer og ca. 500 kg	5:00 timer og ca. 400 kg	2:00 timer og 3000 kg

Foto: Eskadrille 724

Fennec'en under indsættelsen i Irak

HJEMLIGE OPGAVER

I den hjemlige struktur overtager EH-101 redningshelikopterberedskabet i løbet af 2007 og 2008. FENNEC vil fortsat løse opgaver som støtte til politiet og stort set alle militære myndigheder. FENNEC uddanner mod nye internationale opgaver, og det vil EH-101 også komme til. Begge helikopterenheder løser deres opgaver godt og professionelt.

Efterspørgslen på FENNEC er steget i den seneste tid, og vi kan kun svært imødekomme alle henvendelser. De nuværende planer for EH-101 vil stille store krav og beslaglægge megen tid. EH-101 vil på sigt opleve samme tendens som FENNEC. Behovet for støtte fra vore helikoptere vil således være konstant stigende.

HVORDAN STÅR VI I FREMTIDEN

Valget af EH-101 helikopteren har efter min mening været det rigtige valg. Nu gælder det om at optimere strukturen omkring en udsendelse af et dansk helikopterbidrag bedst muligt. Med FENNEC's indtog på den internationale scene og med EH-101 fremtidige indsats skal Flyvevåbnet til at prioritere arbejdet med fastlæggelse af operationskoncepter for vore helikoptere. Den øgede interesse for FENNEC såvel nationalt som internationalt stresser den nuværende struktur så meget, at den kun holder kortsigtet. EH-101 og FENNEC kan sammen udsendes som et dansk bidrag. Hver for sig vil de to helikoptere kunne løse en bred vifte af opgaver. Som skemaet ovenfor viser, har vi dog ikke samme muligheder som vore koalitionspartnere, idet FENNEC ikke kan aflaste EH-101 i opgaveløsningen.

STORT BEHOV

Ser jeg kortsigtet fremad (4-5 år), kan jeg, ved at samle de internationale og nationale efterspørgsler på FENNEC, konstatere, atdet er nødvendigt at få de sidste fire FENNEC med tilhørende normer tilbage på banen. FENNEC er en god og pålidelig helikopter og kan fortsat anvendes. Eskadrille 724 er en professionel og dygtig enhed, som er villig til at opfylde de stillede behov og opgaver - blot ressourcerne er til stede. Amerikanerne har én gang begået fejlen med at nedprioritere deres lette helikoptere, og de betaler nu en høj pris for genopretning af deres kapacitet. Det må ikke ske i Danmark, for behovet for lette helikoptere har aldrig været større. □

NID@mil.dk

EC-145
Nedenstående er fra EUROCOPTER´s hjemmeside.

Max passagerer:	3:50 timer og 8 mand
Max flyvetid:	4:35 timer
Flyvetid/sling:	0:50 timer og 1500 kg
Flyvetid/payload:	3:00 timer og ca. 1000 kg
	eller
	2:00 timer og ca. 1300 kg

To motorer og kun lidt større end FENNEC.
EC-145 ændres i Amerika til UH-145 (Utility Helicopter).

ARH
Nedenstående data er fra BELL helicopters hjemmeside.

Max passagerer:	3 mand
Max. Flyvetid:	2:33 timer
Bevæbning:	7,62 mm Gatlingun
	Hellfire
	2,75" Rockets
	eller
	38 APKWS
	(Advances Precision Kill Weapon System)
Observation:	Brite Star II
(FLIR, Farveskærm, laser rangefinder- og designator m.v)	

ARH er bygget op om BELL 207. 2 stk. ARH kan transporteres i en C-130.
ARH skal erstatte OH-58D KIOWA Warrior.

FOTO: Peter Staggemeier, Flyvevåbnet Fototjeneste

Generalmajor Stig Østergaard Nielsen i snak med en EH-101 teknikker.

FEM SPØRGSMÅL TIL CHEFEN

- ***Forsvarsforliget har medført store ændringer i helikopterstrukturen. Hvad har det medført af godt og skidt for medarbejderne?***

- Set ud fra et fagligt synspunkt er det godt at samle ekspertisen, og personalet bliver mere fleksibelt i den nye struktur. Menneskeligt er det jo også altid udviklende, at medarbejderne kan se, hvad 'naboen' laver. Den kortsigtede ulempe ved den nye struktur er de geografiske flytninger – det er klart, at det har betydet meget tumult for den enkelte medarbejder og familien.

- ***Er modtagelsen og arbejdet med at indkøre EH-101 gået anderledes end ventet?***

Der er en lang række udfordringer, der skal løses – som eksempelvis reservedelssituationen og lange eftersynstider med mere. Overordnet set vil jeg dog mene, at det går som ventet – forstået på den måde, at der med anskaffelsen af en ny og avanceret helikopter som EH-101 altid vil være nogle indkøringsvanskeligheder. Det drejer sig for os om at komme ind i de nye rutiner, og det er af og til en vanskelig proces.

- ***På grund af flyvetimeproblematikken er det blevet et puslespil at holde S-61'eren på vingerne – var det forventet?***

Nej, det må jeg sige. Det var slet ikke forventet i det omfang, som vi ser nu. Vi vidste, der kunne blive lidt problemer hen ad vejen, men den hurtige afgang af personale fra Hovedværkstedet i Værløse har overrasket – ingen tvivl om det. Men jeg må sige, at jeg møder en stor entusiasme hos medarbejderne, der står i det lige nu. Folkene er virkelig professionelle og gør deres absolut bedste, selvom det af og til er vanskeligt.

- ***Set fra din stol – vil der så fremadrettet kunne blive behov for at bevæbne Fennec i forbindelse med udsendelse til eksempelvis Irak?***

- Fennec'en er så let en helikopter, at det er en balance, hvor meget vi egentlig kan have med. Hvis det skal på tale, så bliver det i hvert fald meget let udstyr. Umiddelbart er det primære jo passive og aktive selvbeskyttelsessystemer, og her skal man ikke glemme, at de også i sig selv kan virke afskrækkende – altså bare det, at der er noget på helikopteren.

- ***Ser du lige nu nogle fremtidige helikopteropgaver for Flyvevåbnet?***

- Udover troppetransport-opgaven sigter vi imod et samarbejde med specialoperationsstyrkerne – altså Frømandskorpset og Jægerkorpset. Der vil på sigt være nogle muligheder i den konstellation i forbindelse med internationale udsendelser. Andre opgaver har vi, som virkeligheden ser ud i dag, ikke mulighed for at tage under vores vinger uden tilførsel af yderligere ressourcer.

Fortsat fra side 3

FLYVESTATUS I FARE

Det er langt fra nok, at tingene fungerer, når eskadrillen kommer ned og lufter ørkenuniformerne i Mellemøsten. Hjemme i Aalborg skal dagligdagen også hænge sammen. Og det kan de snakke med om i Eskadrille 721.

- Det er et puslespil med mere end tusinde brikker. Eskadrillen har i alt syv Hercules-besætninger, som skal bevare deres flyvestatus. Og den kan de kun bevare, hvis de har noget at flyve i. Ordene falder fra eskadrillechefen, major Karsten Jensen, som uddyber:

- Der er problemer med malingen på flyene. Det er allerede planlagt, at flyene skal til England for at blive malet om – på fabrikkens regning. Derudover skal der også lægges skum i tankene (for at forhindre eksplosionsagtig brand i tilfælde af en træfning. Red.).

Det betyder, at to af Flyvevåbnet tre Hercules-fly i udsendelsesperioden vil være i henholdsvis Mellemøsten og England. Opstår der tekniske problemer med det tilbageværende, er problemerne til at få øje på.

- På en god dag vil vi have ét fly til rådighed herhjemme, på en dårlig dag – ingen, siger Karsten Jensen med et skævt smil. Han fortæller, at besætningerne kun skal være udsendt en måned ad gangen, så seks af de syv besætninger vedligeholder deres status.

VÆGTER DET MENNESKELIGE

Michael Jakobsen fra Indsættelsessektionen understreger vigtigheden af velfærdsområdet for de udsendte soldater.

- Jeg lægger stor vægt på, at soldaterne har god tid, også når de ikke er tjeneste. Derfor ser vi også på muligheder for aktiviteter i det område, der snart bliver valgt som base, siger han.

Men også de pårørende bliver der tænkt på. Blandt andet de ugentlige nyhedsbreve til familien derhjemme har ved tidligere udsendelser vist sig som en succes. Det vil der også komme denne gang, hvor familierne skal kunne følge med i stort og småt, der foregår 'derude'.

EN COCKTAIL AF FORSKELLIGE ENHEDER

Det er ikke kun Air Transport Wing Aalborg, der leverer omkring 40 folk og materiel til missionen. Også Combat Support Wing stiller op - men med knap så mange soldater. Wing'en leverer læge, sygepasser og ambulance; men også IT og kommunikation og soldater til sikring kommer fra denne wing. Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole står for den missionsorienterende uddannelse for de udsendte.

Det er mange tandhjul fra forskellige af Flyvevåbnets enheder, der skal passe ind i hinanden, for at maskinen kører – både på den udenlandske og på den hjemlige arena. Behovet for hvilke specialister der skal udsendes, kan naturligvis justeres hen ad vejen.

- Og én ting er sikkert: der vil ikke blive udsendt én medarbejder mere, end der er behov for, pointerer Michael Jakobsen □

Opgaven er defineret ud fra et ønske fra FN, hvis anmodning om bidraget bliver behandlet på Christiansborg. Politikerne sender anmodningen gennem Forsvarskommandoen, som kanaliserer opgavens ordlyd ud til de relevante myndigheder i det militære system. Myndighederne vurderer, om opgaven kan løses. Indstilling/anbefalinger ender i sidste instans på politikernes skriveborde, hvorefter der gives et 'go' eller et 'no go'.

Det er Flyvertaktisk Kommando, der samler trådene fra dens underliggende myndigheder og kommunikerer med Forsvarskommandoen.

VIDSTE DU...

... at seks af Flyvevåbnets medarbejdere som 'tak for en ekstra-ordinær arbejdsindsats' i juli var med Generalmajor Stig Østergaard Nielsen til verdens største Airshow på basen Fairford i det sydvestlige England. De seks deltagere var fra hver sin enhed og deltog i rejsen i deres fritid.

... at de nye EH-101 troppetransport helikoptere efter planen bliver udrustet med en "mini-gun" i hver side og måske en tredje på lasterampen. Det betyder, at helikopteren bliver i stand til at bide voldsomt fra sig, hvis det skulle blive nødvendigt. Den monterede "mini-gun" er en roterende maskinkanon efter samme princip som den, der findes på en F-16.

....at Generel Militær Efteruddannelse nu også bliver gennemført i 'regnskoven' med deltagelse af kryb. Midt i august holdt medarbejdere fra Mobile Control and Reporting Center deres GME i Randers Regnskov, hvor de blev klogere på giftigt kryb og kravl, der især i Irak og Afghanistan er risko for at støde på.

...at Propelmessen på Flyvestation Karup holdt 10-års jubilæum den 29. august. For ti år siden blev Konstabel- og Sergentmessen slået sammen, og da støvet havde lagt sig efter håndværkernes ombygning var resultatet Propelmessen. Messen har 14 fastansatte, ca. 2 mio. kr. i årsomsætning, 7 lokaler med plads til 10 til 250 personer og ca. 800 arrangementer årligt.

...at Vejrtjenestecenter Karup for 25 år siden indgik et samarbejde med det daværende Jysk Telefon om udsendelse af vejrudsigter på service-telefon. Vejrudsigterne dækkede Jylland, og folk kunne få den seneste vejrudsigt ved at ringe 0053. Ordningen startede 3. oktober 1971 og blev hurtigt særdeles populær.

... at Flyvevåbnets redningshelikoptere i juli havde en gennemsnitlig reaktionstid på under det halve af kravet. I dagtimerne var helikopterne i luften på seks minutter, efter at alarmen gik. Kravet er 15 minutter. Om natten er kravet 30 minutter, og reaktionstiden var 15 minutter. Juli måned var samtidig den måned, hvor der blev fløjet flest missioner.

...at der fra nytår kommer en 'reception' på flyvestationerne, hvor alle henvendelser angående bestilling af overnatning, biler, mad, skydebaner med mere skal rettes til. Den nye mulighed får navnet Disk, og den er en del af omstruktureringen af servicefunktionerne i Forsvaret.

... at signalfolk fra Flyvevåbnet gennem tiderne mødes den 4. november. Det sker under festlige former på Flyvestation Karup. Hundreder og atter hundreder har morset, snakket i knitrende radioer eller klimpret på klaprende fjernskrivere gennem mange årtier. Slut op om Signaltjenestens reunion.
Tilmeld dig på: http://home20.inet.tele.dk/berner/

.. at øvelsen Reactive Boost skal træne Flyvevåbnets Reactive Force enheder. Den blev gennemført første gang i 2005. I år foregik øvelsen i uge 38/39 i Tirstrup lufthavnen, hvor de skulle træne indsættelse i 'fremmede' omgivelser. Forplejningen af mandskabet foregik i et helt nyt lejrkoncept, som indeholdt både cafeteria-, bad- og toiletfaciliteter tilpasset Flyvevåbnets behov. Cafeteriet serverede ikke mindre end 4018 måltider.

... at det er 26 år siden, at chefen for Eskadrille 727, major C. Hvidt, lander den første danske F-16 på Flyvestation Skrydstrup. Med i det dengang splinternye jagerfly var forsvarschefen, general K. Jørgensen, som denne historiske dag - den 18. januar 1980 – indtog bagsædet af flyet.

... at Flyvevåbnet skal i gang med at sætte fokus på, hvor mange medarbejdere med **anden etnisk baggrund** vi egentlig har. Baggrunden er, at der fra statens side er kommet øgede krav til antalle af nydanskere på statslige arbejdspladser - krav der også kommer til at gælde for Flyvevåbnet.

...at redningsøvelsen SCANSAR i år havde 25 års jubilæum. Navnet på øvelsen vidner om det fællesnordiske islæt – Scandinavnian Search And Rescue. I øvelsen, der i september blev holdt på Kattegat-øen Endelave, deltog en norsk og to danske redningshelikoptere. Øvelsens primære mål var at koordinere mellem det lægefaglige og helikopterindsatsen.

MED HISTORIEN I BAGAGEN

AF KATHRINE BISGAARD VASE

UTALLIGE FRIVILLIGE ARBEJDSTIMER OG ET STORT ENGAGEMENT ER NOGET AF FORKLARINGEN PÅ, AT ET NYT FLYVEVÅBENMUSEUM KUNNE INDVIES OFFICIELT 12. SEPTEMBER, HVOR DET BEUNDRINGSVÆRDIGE RESULTAT ENDELIG KUNNE VISES FREM.

- Det er mig en fornøjelse at erklære Flyvevåbnets museum i Stauning for åbent.

Med disse ord fra Hans Kongelige Højhed, Prins Joachim, blev den nye store udstilling om Flyvevåbnet officielt indviet den 12. september.

Flyvevåbnets museum ligger i en stor nytilbygget hal i forbindelse med Dansk Veteranflysamling i Stauning ved Ringkøbing Fjord.

Udover Hans Kongelige Højhed deltog også blandt andre forsvarsminister Søren Gade i den officielle åbning af museet.

HUSK HISTORIEN MIDT I FORANDRINGERNE

Det var ikke tilfældigt, at 12. september blev åbningsdag - for netop denne dag er samtidig 100-års dagen for Ellehammers første flyvninger. Men set i lyset af nutidens og fremtidens Flyvevåben – ja, så kunne man tro, at det ikke er nødvendigt at udstille for længst udfasede fly fra Flyvevåbnet.

Svaret på det spørgsmål – hvorfor et ungt og moderne værn som Flyvevåbnet har brug for et museum - kom chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Stig Østergaard Nielsen med i sin tale til Hans Kongelige Højhed og de øvrige cirka 200 fremmødte:

- Flyvevåbnet er et ungt værn og et moderne værn, der konstant – og måske især i disse år – er under hastig forandring. Forandringerne er så store, at vi undertiden kalder det for "Det nye Flyvevåben". Netop derfor har behovet for at få den historiske dimension på plads været særlig mærkbart de senere år.

Stig Østergaard Nielsen benyttede også lejligheden til at sige tak til de mange engagerede mennesker, der for en stor dels vedkommende har lagt utallige frivillige arbejdstimer i det nye Flyvevåbenmuseum.

- Gennem besøg ved Dansk Veteranflysamling over årene har jeg mødt en høj grad af entusiasme og professionalisme. Læg dertil vision, stor støtte fra lokalsamfundet, en god portion vestjysk stædighed og masser af frivillige arbejdstimer, og man kan forstå, hvorfor der står et flyvevåbenmuseum her i dag, konstaterede generalmajoren.

LOKALT PRES OG FRIVILLIGE KRÆFTER

Netop engagementet og entusiasmen hos kræfterne bag den store udstilling har forsvarsminister Søren Gade også stiftet bekendtskab med.

- Jeg har ofte haft engagerede lokale kræfter i røret, som har udsat mig for det, man vel kan kalde et moderat psykisk pres om støtte til dette foretagende, og jeg må sige, at det er med stor glæde, at jeg nu kan se dette flotte resultat, sagde han i sin tale til gæsterne.

Efter den officielle åbning blev Hans Kongelige Højhed vist rundt i den nye store hal af blandt andre formanden for Dansk Veteranflysamling, Karsten Knudsen. Og prinsen tog sig god tid til at beundre de mange fly på udstillingen.

Undervejs fik han uddybet den historiske baggrund for fly og andre udstillede effekter af de frivillige, der har lagt timer og knofedt i at få dem klar til åbningen. For bare få måneder siden havde de mere end almindeligt travlt. Hvis man havde valgt at kigge forbi Stauning dengang, ville man have set hef-

Dansk Veteranfly Samling er en selvejende institution, der har udstillet siden 1975.
I dag rummer samlingen 40 fly, hvoraf 18 er flyvedygtige og bliver fløjet.
Det bliver Dansk Veteranflysamling, der kommer til at stå for den daglige drift af Flyvevåbenmuseet, og materiellet leveres af Flyvevåbnets Historiske Samling.
Den nybyggede hal, der rummer udstillingen om Flyvevåbnet, er på 2880 kvadratmeter, og det betyder en fordobling af Dansk Veteranflysamlings udstillingsareal.
Flyvevåbenmuseet har kostet omkring 14 millioner kroner. Pengene er blandt andet kommet via tilskud fra Ringkøbing Amt, de lokale kommuner og Kulturministeriets provinspulje.

tig aktivitet med at stille en højdefinder-antenne op i hallen, at rulle en GMC-lastbil ind på plads i udstillingen, at opstille HAWK-udstyr fra Skalstrup eller at modtage et F-16 fly, der også skulle køres på plads.

MERE PLADS TIL STØRRE FLY

Især formanden for Dansk Veteranflysamling, Karsten Knudsen, var en travl mand på åbningsdagen. Udover at stå i spidsen for rundvisningen af Hans Kongelige Højhed, Prins Joachim, måtte Karsten Knudsen også stille op til flere interviews med adskillige medier. Men det var med stolthed, at han præsenterede den flotte udstilling.

- Det, at vi har fået så meget mere plads, betyder jo, at vi kan få nogle langt større fly ind, der kan fuldende samlingen, således at det kan blive til et egentligt Flyvevåbenmuseum, forklarede han.

Han lagde vægt på, at udstillingen, som den kan ses nu, ikke er statisk, men at Dansk Veteranflysamling i samarbejde med Flyvevåbnets Historiske Samling hele tiden vil udvikle og udnytte pladsen bedst muligt. Indtil videre er seks luftfartøjer under restaurering og planlagt til at skulle udstilles på den plads, der på åbningsdagen var optaget af talerstol og stolerækker til de mange gæster.

Hans Kongelige Højhed, Prins Joachim, var en af de mange gæster ved museets åbning

- Vores arbejde fortsætter, så vi med udstillingen kan afspejle både den historiske udvikling, men også det nye Flyvevåbens virke. Blandt andet regner vi med at kunne modtage en Sikorsky S-61 helikopter til udstillingen inden for de næste seks måneder. □

vase@mil.dk

Fotos: Eskil J. Nielsen-Ferreira, Flyvevåbnet Fototjeneste

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.

VETERANFLYSAMLING DANSK
GRATIS ADGANG

BEDRE SERVICE TIL FÆRRE PENGE

AF RUNE DYRHOLM

DER ER STORE OMVÆLTNINGER PÅ VEJ INDEN FOR SERVICE-FUNKTIONERNE I FORSVARET. SOM FØLGE AF DET SENESTE FORSVARSFORLIG BLIVER KANTINEDRIFT, RENGØRING, VEDLIGEHOLD AF UDENDØRSAREALER OG BYGNINGER SLÅET SAMMEN TIL ÉN STOR SAMLET ENHED. MÅLET ER AT GØRE DRIFTEN MERE EFFEKTIV OG NEMMERE.

Ændringerne begrænser sig ikke til de enkelte værn. For uanset om personalet kommer fra Hæren, Flyvevåbnet, Søværnet eller sågar Hjemmeværnet, så samles det nu under Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste. Og hvorfor så det? Fordi det er mere effektivt på grund af stordriftsfordele, og fordi udnyttelsen af arbejdskraften optimeres. Hertil kommer, at de operative chefer nu kan koncentrere sig om deres primære opgave, nemlig at uddanne soldater.

NY OPDELING

Landet deles 1. januar 2007 op i syv områder, der geografisk svarer til de regioner, som erstatter amterne. Inden for hvert område bliver samtlige af Forsvarets kaserner, flyve- og flådestationer underlagt et såkaldt lokalt støttecenter. Det placeres typisk på den største militære installation i regionen og består af et planlægningselement samt chefen for området.

Ude på de enkelte kaserner tilknyttes et lokalt støtteelement, som varetager den daglige drift og kontakt med enhederne på stedet. Antallet af lokale støtteelementer varierer selvsagt, men som eksempel kan nævnes region Midtjylland, der består at fire elementer: Kasernerne i Holstebro og Skive, SOK i Århus og Flyvestation Karup.

Ideen er, at de fire steder skal støtte hinanden f.eks. med særligt materiel eller personale, hvis det bliver nødvendigt. På den måde opnås der ganske enkelt større sikkerhed for, at de vigtigste opgaver altid bliver løst, når det bliver muligt at trække på en større pulje af medarbejdere.

I praksis vil det sige, at Flyvevåbnets sneplove kan blive sendt til Hæren i Holstebro, hvis behovet pludselig er størst der en dag. En situation der hidtil har været om end ikke utænkelig - så dog sjælden.

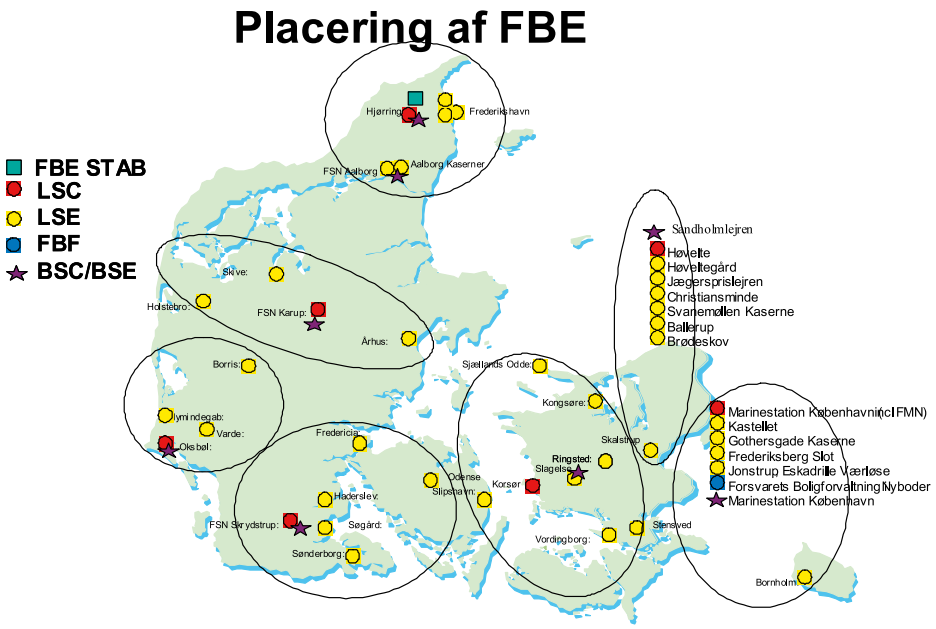
ÆNDRINGER PÅ ALLE NIVEAUER

Ved de enkelte støtteelementer ændres strukturen også. Rengøring og kantinedrift samles under samme leder. Ligeledes underordnes alle udendørsarealer – inklusive øvelsesområder - en kasernemester. Der oprettes selvfungerende grupper på op til 10 personer inden for medarbejdergrupperne, og dermed opnås en besparelse, fordi mellemledere bliver overflødige.

Et andet nyt tiltag er en såkaldt 'disk', der i praksis fungerer som receptionen på et hotel. Hertil skal alle henvendelser rettes, uanset om det drejer sig om overnatning, madbestilling, bilbooking eller bestilling af skydebaner. Som 'kunde' bliver alting altså nemmere, fordi der kun vil være et eneste sted at henvende sig.

Den nye organisation kommer til at bestå af næsten 2100 årsværk, heraf langt hovedparten civilt ansatte. Den overordnede ledelse af Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste bliver placeret i Hjørring. □

Runedyrholm@mil.dk



BSC geografiske ansvarsområde følger den nye regionsopdeling

Foto: Rune Dyrholm

Kantinen på Helicopterwing Karup

MERE ANSVAR TIL MEDARBEJDERNE

AF RUNE DYRHOLM

HVAD KOMMER DEN NYE STRUKTUR AF SERVICEFUNKTIONER TIL AT BETYDE FOR MEDARBEJDERNE? VI HAR SPURGT CAFETERIABESTYRER ULLA BRENDSTRUP OG KASERNEMESTER CARL-JOHAN AARESTRUP PÅ FLYVESTATION KARUP. EFTER NYTÅR FÅR ULLA BRENDSTRUP OGSÅ ANSVARET FOR RENGØRING OG CARL-JOHAN AARESTRUP BLIVER OVERORDNET CHEF FOR DET LOKALE STØTTEELEMENT I KARUP.

Hvilke ændringer kommer jeres medarbejdere til at opleve?
Ulla Brendstrup: Den største forskel er de nye selvfungerende grupper, der sådan set skal klare sig selv uden en decideret leder. Hver gruppe har en række opgaver, og dem skal de så prioritere og løse på egen hånd. Medarbejderne bliver mere frie til at planlægge dagen selv, men får på den anden side også mere ansvar end hidtil.

Sætter medarbejderne pris på at få mere ansvar?
Carl-Johan Aarestrup: Ja, og det tror jeg bliver nyt for nogen at have indflydelse og ansvar, så er langt de fleste positive. Nogle er spændte, og andre er nervøse, og derfor sørger vi også for at ruste dem godt til de nye metoder ved at afholde kurser for alle. Når de først ved, hvad det drejer sig om, kan næsten alle se fordelene.

Og hvilke fordele er det?
Ulla Brendstrup: Der er mange - blandt andet jobrotation, så du ikke nødvendigvis laver nøjagtig det samme hver eneste dag. Med den nye serviceassistent- eller ejendoms service-tekniker-uddannelse, som alle får, kan vi i princippet sende en cafeteriamedarbejder ud og gøre rent og omvendt. Den enkelte medarbejder får en større viden om flere områder. Vi har set, at det fungerer ude i de private virksomheder, og metoden giver større glæde ved at gå på arbejde.

Skal medarbejderne til at løbe stærkere?
Carl-Johan Aarestrup: Ikke stærkere - men måske en anden vej end tidligere. Vi bruger meget tid på at ruste medarbejderne til at løse opgaverne effektivt på egen hånd, så arbejdsgangen bliver bedre. I de selvfungerende grupper bliver der ingen decideret leder, som deler opgaverne ud eller kommer med løsninger på problemer. Det er selvfølgelig en proces, som nok tager lidt tid at få indkørt, men så vil det også spare tid og ressourcer for alle parter.

Glæder I jer til den 1. januar?
Carl-Johan Aarestrup: Ja, helt sikkert. Projektet er virkelig godt og i øvrigt også uundgåeligt. Det var nødvendigt med en bedre måde at bruge ressourcerne på, for ellers var driften i fare for at blive overtaget af private virksomheder.

Ulla Brendstrup: Selvom der er mange nye udfordringer både for os, der skal administrere ordningen, og for medarbejderne, så er jeg sikker på, at vi alle nok skal blive glade – også efter nytår. □

Runedyrholm@mil.dk

SOLDATER MED FOTO-GÉN

AF ARNE BACH NIELSEN

FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE ER EN STOR OG BLANDET KØBMANDSHANDEL, DER LEVERER SÅ AT SIGE ALT INDEN FOR FLYVEVÅBEN-BILLEDER. INGEN VARE ER FOR STOR ELLER FOR LILLE TIL, AT TJENESTEN IKKE KAN LANGE DEN OVER DISKEN.

Enhver, der har haft kontakt med en fotograf fra Fototjenesten, har næppe kunnet undgå at bemærke den faglige stolthed, der skinner igennem som en skarp blitzlampe.

- Primært skal vi lave det, der hedder operative og tekniske opgaver. Også de begivenheder, der relaterer til pressen og offentligheden, skal vi fotografere, siger flyverspecialist og fotograf Brian Jacobsen fra Flyvevåbnets Fototjeneste Syd i Skrydstrup.

Hvis et hjul på et fly punkterer under landing, er en fotograf en af de første på pletten, inden flyet får lov at blive bugseret væk. Det er afgørende, at hændelsen bliver fotografisk fastholdt og dokumenteret i forbindelse med den videre tekniske undersøgelse. Se, det er et eksempel på den tekniske side af Fototjenestens opgaver.

Et operativt eksempel på en arbejdsopgave er at fremkalde filmene fra rekognosceringsflyene, hvilket fylder meget af tiden i Fototjenesten i Skrydstrup. Til denne opgave må det digitale kamera vige, for dér holder den fotografiske film stadig skansen.

- Det lyder måske underligt, men indtil videre findes der kun analoge kameraer til rekognoscering i F-16-flyene, fortæller Brian Jacobsen. Han forklarer, at teknikerne arbejder på at installere digitale kameraer i flyenes pods, men det er mere kompliceret end som så.

ER – OG SKAL VÆRE - ET ALSIDIGT JOB

Brian Jacobsen startede sin fotografuddannelse i Flyvevåbnet i 1985. Dengang foregik alt fotoarbejdet som ikke-elektronisk, og han mestrer stadig i totalt mørke at pille en film ud af kassetten og fremkalde den i fotocontainerens mørkekammer.

- Det er ikke nostalgi; det er stadig en del af vores daglige arbejde, fremhæver han.

Fotografernes arbejde strækker sig til andet og langt mere end blot dét at trykke på udløseren og tage billeder. I dag er processen med at 'nusse og kæle' eller det, fotograferne selv kalder for at optimere billedet, en meget stor del af arbejdet. Sådan har det faktisk altid været, men nu om stunder foregår det for en stor del elektronisk med de fordele og begrænsninger, computerne har at byde på.

- Mit job i Flyvevåbnet har gennem tyve år givet mig mulighed for at arbejde med snart sagt alt inden for professionelt fotoarbejde. Det vil jeg gerne fortsætte med; jeg vil være ked af, at min faglighed bliver begrænset, siger Brian Jacobsen og fortsætter:

- Jeg mener, det er vigtigt, at vi bruges optimalt - også inden for intern og ekstern kommunikation. Inden for Forsvaret vægtes det skrevne ord meget, men jeg mener, at det billedmæssige bør prioriteres på lige fod. □

arne@mil.dk

Foto: Arne Bach Nielsen

Fotograferne har et godt øje til det spektakulære. Indrømmet, billedet er opstillet til ære for bladets læsere, hvor Brian Jacobsen for en gang skyld selv poserer foran kameraet.

Flyvevåbnets Fototjeneste, som er placeret i henholdsvis Aalborg, Karup og Skrydstrup, løser følgende opgaver (nævnt i tilfældig rækkefølge):
- Reportage-foto (Krigs-reportage, operativ samt teknisk relateret.)
- Teknisk foto
- ID-foto
- Optagelser til forskellige rapporter
- Video & Multimedie
- Kopiering
- F-16 Fotorekognoscering, Luftfoto
- Opgaver i relation til havmiljøovervågning
- Havari-beredskab
- CIMIC, PSYOPS
- Inspektion og våbenkontrol
- OSCE
- Støtte til politiet
- Støtte til specialenheder
- Støtte til efterretningsvirksomhed
- Uddannelse

Irak 2003. Den gamle C-130H Hercules henter fortroppen til den danske bataljon hjem fra Basra. Temperaturen er 53 grader i skyggen.

Foto: Arne Bach Nielsen

80 ÅR MED ESKADRILLE 721

AF ARNE BACH NIELSEN

ESKADRILLEN, SOM SÅ DAGENS LYS I MELLEMKRIGSÅRENE, FEJRER DEN 12. OKTOBER 80 ÅRS FØDSELSDAG.

Der er lagt op til trængsel i transporteskadrillens store hangarbygning, når tidligere og nuværende kolleger, partnere og venner møder op ved receptionen. Hvis vejret er til det, kan gæsterne læne nakken tilbage og nyde flyveprogrammet, der er planlagt til dagens anledning. 80 år går ikke upåagtet hen.

I 1951 besluttede Forsvarsministeriet, at 1. Luftflotille i fremtiden skulle hedde Eskadrille 721. Dermed kan eskadrillens historie føres helt tilbage til 1926 ved 1. Luftflotilles oprettelse.

Eskadrille 721 kan der skrives – og er der skrevet meget om. Især af folk, der har tæt tilknytning til eskadrillen. For interesserede kan forfatteren anbefale for eksempel Bent Jørgensens bog, Fra træskoflyver til VIP JET, der giver læseren et ganske godt og detaljeret billede af 721's historie. Bogen kan rekvireres hos Flyvevåbnets Bibliotek.

I nyere tid kan de fleste huske, da tragedien den 3. august 1996 dannede overskrifter i alle landets medier, da et af eskadrillens Gulfstream-fly styrtede ned under indflyvning til Vagar-lufthavnen på Færøerne. Alle ombordværende herunder den daværende forsvarschef omkom.

For mange af eskadrillens medarbejdere blev forsvarsforliget, der løb i perioden 2000 - 2004 også en tragedie – om end i anden dimension. 1. marts 2004 rykkede Eskadrille 721 teltpælene op af den sjællandske muld og plantede dem igen på Flyvestation Aalborg. En handling, der gjorde ondt på mange af eskadrillens folk, der i en menneskealder ved arbejdsdagens begyndelse har sat kompaskursen mod Værløse.

Klichéen, det eneste konstante er forandringen, holder til fulde, når talen er om Eskadrille 721. □

arne@mil.dk

Foto: Arne Bach Nielsen

Det nu afhændede Gulstream G-III på Station Nord i 30 graders kulde.

KAN EN "ELLERT" FLYVE?

AF SENIORSERGENT KURT HANSEN

AT FLYVE ET AF VORES F-16 FLY HAR I MANGE ÅR VÆRET EN DRØM FOR SØREN THOR, DEN ENE AF DR'S TO VÆRTER PÅ TV-PROGRAMMET "STORE NØRD". OG DEN DRØM GIK I OPFYLDELSE FOR HAM TIRSDAG DEN 5. SEPTEMBER 2006.

"Store Nørd" er et DR videnskabeligt program for større børn over 13 år – produceret af B&U. Efterårets udsendelsesrække handler om den danskproducerede el-bil "Ellerten". Den vil de forsøge at få til at køre rigtig stærkt, sejle hurtigt og sidst, men ikke mindst, flyve. Den sidste del programmerne skulle optages med hjælp fra "nørderne" ved Fighter Wing Skrydstrup. Så den første august rullede "Team Nørd" op foran hovedvagten ved Fighter Wing Skrydstrup med to store biler fra DR.

Opgaven denne dag var at optage scener fra vores motorprøvestand. CSG K.B.Sejersen og hans besætning i motorprøvestanden bød teamet velkommen ombord. K.B. Sejersen fortalte på et sprog, som alle kunne forstå, om opbygningen og princippet i en jetmotor. Og mon ikke det også kan forstås af de unge, der er målgruppe for udsendelserne. Optagelserne skulle gerne vise en "minimotor", en præsentation af en F-16 motor og en motor i fuld efterbrænder - set både fra motorrum og kontrolrum. At se TV-holdets udtryk i hovederne, da motoren gik i fuld efterbrænder, var dagens højdepunkt. "Drenge" som de er, kunne de slet ikke skjule deres begejstring over at stå lige ved siden af en motor i fuld efterbrænder. Og der var da også lutter smil over hele linien, da dagen var slut og optagelserne i kassen.

FØRST FORBEREDELSER

Men den 4. og 5. september skulle blive rigtig sjove, for her skulle Søren Thor have en tur i et af vores F-16 fly.

Først skulle han dog lige igennem helbredstjekket, som han klarede uden problemer. Han virkede lidt spændt på, hvad der skulle ske, og de andre fra holdet kunne da også fortælle, at Søren ikke havde snakket om ret meget andet end den forestående flyvetur de sidste par dage. Han gennemgik så forberedelserne, der blandt andet indeholdt simulator-tur samt en briefing om, hvad han kunne forvente af flyveturen.

Der var også lidt praktik. "Dinghy drill" skulle gennemføres. Det er øvelsen i at overleve på havet, hvis man forlader flyet i luften og lander i vand. Øvelsen foregik ved 727 Fighter Squadrons branddam, som han blev han kastet ud i for at skulle redde sig selv op i en gummibåd. En opgave han klarede fint, og nu var han faktisk klar til at flyve F-16.

...OG SÅ AFSTED

Fighter Wing Skrydstrup havde to fly klar til dagen. Begge tosædede modeller, og det fly, Søren Thor skulle flyve i, havde fået et stort "NØRD" malet på haleroret. Her var NIE pilot. Det andet fly blev fløjet af NIN og med fotograf Jan Kjær i bagsædet. Han skulle forevige flyveturen. Søren Thor virkede frisk på opgaven. Vejret var næsten helt perfekt, kameraholdene på plads, og intet så ud til at kunne gå galt.

Og det gjorde det heller ikke. Flyveturen beskrev han som "fantastisk", og han havde virkelig nydt det. Han fik prøvet at flyve højt og lavt, hurtigt og langsomt. Ja selv brækposen fik han lov til at prøve.

ELLERTEN GÅR I LUFTEN

Alle disse forberedelser ved Fighter Wing Skrydstrup skulle jo gerne resultere i, at "Ellerten" kom til at flyve. Og det skulle afprøves fredag morgen på Vamdrup Flyveplads. Ved solopgang var næsten alle klar. Men på grund af vinden (5-6 m/sek) skete der et mindre havari, hvor 2 hjul brød sammen under en lidt hård landing. Det skulle blive søndag, før vi kunne opleve verdens første flyvende Ellert. Den fløj 208 meter i en højde af op til 20 meter. Imponerende og en plads i Guinesses Book of World Records var sikret. □

NØRD med optagelser fra Flyvevåbnet sendes på DR1: 10. oktober – 7. november – 14. november – 21. november – 28. november

VAR DET PADDER, DER BESTEMTE PÅ OFFICERSSKOLEN?

AF RUNE DYRHOLM

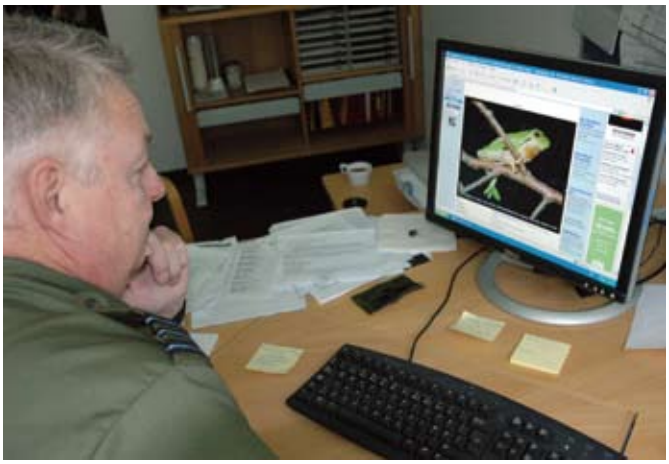
PÅ OFFICERSSKOLEN I JONSTRUP GÅR EN HISTORIE OM VANDHULLET I MIDTEN. RYGTET VIL VIDE, AT ENGANG FIK EN LILLE LØVFRØ FORHINDRET, AT SKOLENS NYESTE BYGNING BLEV PLACERET OVEN I DEN LILLE SØ. DET ER NEMLIG FORBUDT AT FJERNE LØVFRØENS HABITAT. MEN ER DET DEN RIGTIGE HISTORIE?

- Nu har jeg stået herude mange gange i løbet af sommeren og trukket frisk luft, og jeg har aldrig nogensinde set sådan en frø", siger skolens presseofficer Claus Scheurer, imens vi vandrer rundt i vandkanten af søen. Sammen er vi gået på jagt efter den sky løvfrø.

Han forklarer, at de skam er glade for vandhullet på skolen, og at det da havde været synd at fylde det op med stabilgrus, uanset om det så kun var almindelige ænder og skrubtudser, der holdt til i det. Da vi bryder en klump siv, sker det utænkelige; et paddelignende dyr hopper panisk ud fra sit skjul og sætter kurs mod det åbne vand.

-Sådan en har jeg godt nok aldrig set før, siger Claus Scheurer forbløffet, imens jeg desperat forsøger at få et billede af den unikke padde - ellers vil ingen jo nogensinde tro os. Desværre er frøen ganske hurtigt ude af syne, hvilket i grunden hænger meget godt sammen med, at ingen fra skolen har set den længe. Bagefter bliver vi hurtigt enige om, at det helt sikkert var en frø - og ikke en helt almindelig en af slagsen. Og sandelig om søgemaskinen Google ikke giver os ret i vores inderste håb: det var en løvfrø!

Men noget tyder dog på, at den sjældne padde ikke bærer hele skylden for de fallerede byggeplaner. En anden version af historien, som nu pensionerede seniorsergent, Knud Donnerborg, fortæller, lyder lidt anderledes. Hans historien er den, at en sø på under 200 kvadratmeter ifølge loven slet ikke er en sø. Det er bare et fugtigt område, og derfor skulle



Fotos: Rune Dyrholm

Jo, den er god nok. Der var en frø magen til ude i søen.

der ifølge Bygningstjenestens logik ikke tages hensyn til det. Det mente Knud Donnerborg og et hold medarbejdere på stedet var tåbeligt, og de ville bevise, at søen rent faktisk eksisterede.

- Det viste sig, at på en regnfuld dag og ved højvande kunne vandspejlet lige netop nå op på de krævede 200 kvadratmeter, forklarer Knud Donnerborg og beskriver levende, hvordan svensknøgler med snore i enden blev kastet frem og tilbage for at måle arealet præcist op.

-På den måde fik vi sådan set flyttet hovedbygningen til det sted, hvor den ligger nu, og dermed reddet den grønne oase", fortæller Knud Donnerborg, og han erindrer med en vis undren, hvordan de ansvarlige for den oprindelige placering aldrig talte til ham igen.

Vi kan altså konstatere, at der rent faktisk findes både en sø og løvfrøer i midten af Officersskolen. Så der er blevet plads til alle – firbenede som tobenede. □

Runedyrholm@mil.dk

Denne sø skulle engang fyldes med grus, men noget kom i vejen.

Foredragsholder og læge Helge Myrup demonstrerer, hvordan man anlægger biologisk beskyttelsesdragt.

Foto · Rune Dyrholm

Foto: Rune Dyrholm

KØNSSYGDOMME:

FJENDEN I DYBET

AF RUNE DYRHOLM

DER GÅR ET JAG IGENNEM FORSAMLINGEN, DA HELGE MYRUP MED LIVLIGE ARMBEVÆGELSER ILLUSTRERER, HVORDAN EN KLAMYDIATEST GENNEMFØRES. DE KNAP 150 MANDLIGE REKRUTTER BUKKER SIG KOLLEKTIVT SAMMEN I SMERTE, IDET HELGE MYRUP KNYTTER NÆVEN OM DEN TILSYNELADENDE ENORME VATPIND OG VISER, HVORDAN DEN FOR FULD KRAFT HAMRES OP I POTENTIELT INFICEREDE URINRØR.

Man fornemmer helt klart, at det har en præventiv effekt, når aftenens foredragsholder, seksualrådgiver Helge Myrup fra Lysthuset i Århus, tegner og fortæller. Han er hentet til Karup i midten af august for at snakke med de værnepligtige om kønssygdomme og andre sider af sexlivet, som kan give problemer. Det kan være impotens, afvigende seksuelle tilbøjeligheder eller forkerte forestillinger om fysiske idealer som følge af porno. I den forbindelse blev der også punkteret et par myter om "det naturlige forløb" af selve kønsakten.

GAMMELT EMNE – NY FACON

Seksualundervisningen er ikke en ny del af rekrutuddannelsen i Karup. Tidligere var det blot stedets læger, der afholdt seminar. Og selvom mange sikkert vil mene, at det er omsonst at fortælle 20-årige om brugen af kondomer, så er arrangementets bagmand, kontakt- og velfærds-befalingsmand Frank Larsen, uenig:

-Jeg tror ikke, de nødvendigvis ved mere nu, end da de sidst havde den slags undervisning tilbage i folkeskolen.

Og en undersøgelse bakker den formodning op. Et stort hold værnepligtige er nemlig blevet undersøgt for kønssygdomme – ved henholdsvis ankomst og afgang. Resultatet var, at langt flere af "jenserne" pådrog sig sygdomme, især klamydia, end deres civile jævnaldrende.

-Hvorfor det forholder sig sådan, afslører undersøgelsen ikke, men man kan konstatere, at det i hvert fald er fornuftigt at afholde sådan et foredrag i begyndelsen af værnepligten, siger Helge Myrup.

FORESTILLINGEN FORTSÆTTER

Selvom de kvindelige rekrutter er i mindretal denne aften, slipper de ikke for smertefulde forestillinger. For Helge Myrup gennemgår ligeså livagtigt et par voldsomme, kolde stykker metalværktøj, som indgår i den feminine test, og pludselig virker drengene meget taknemmelige for at slippe med en simpel vatpind.

-Klamydiatesten er særdeles ubehagelig, også selvom man ikke har sygdommen, forklarer Helge Myrup.

Og der er god grund til at være på vagt, for bakterien kan gøre stor skade, hvis den ikke opdages i tide. I værste fald gør den kvinder sterile, mens mænd nøjes med at tisse "pigtråd".

Helge Myrup slutter af med at fortælle om et emne, som desværre ikke kan afhjælpes ved at besøge infirmeriet: størrelsen af penis. Fra sine utallige konsultationer i Lysthuset har Helge Myrup gjort sine erfaringer;

-Mange mænd kender ikke deres egen størrelse, hvilket er meget uheldigt, når man skal vælge kondomer, siger han. Derfor sponsorerede Helge Myrup og Lysthuset et styk kondom størrelse medium, så hver soldat kunne gå hjem og tjekke sin kaliber. □

Runedyrholm@mil.dk

RUMMET MED DEN RØDE KNAP

AF MORTEN SCHEEL, TIDL. ACW

MIDT INDE I DANMARKS STØRSTE BUNKER PÅ FLYVESTATION KARUP, BAG FLERE METER BETON, PIGTRÅD OG ADSKILLIGE ADGANGSKONTROLLER, FINDES FLYVEVÅBNETS NERVECENTER – AIR CONTROL WINGS OPERATIONSRUM.

I baggrunden knevrer radioerne lavmælt i munden på hinanden. Sproget er engelsk, krydret med tykke nationale accenter. Der tales i koder. Storskærmen på den ene endevæg viser et kort over Danmark. Små symboler bevæger sig adstadigt hen over kortet og viser, hvor hvert eneste fly i dansk luftrum befinder sig netop nu.

DUEL OVER VESTERHAVET

De 12 operatører, der har vagten i aften, sidder side om side langs de hvidmalede betonvægge og dirigerer en flyøvelse over Vesterhavet. "Lige nu har vi fire danske F-16 derude, og de er oppe imod fire tyske Tornadofly", siger premierløjtnant Michael Wangel, der er leder af vagtholdet, mens han peger på en gruppe hyperaktive symboler ud for Rømø. "Vores opgave er at have det store forkromede overblik og guide flyene de rigtige steder hen. Piloten styrer flyet, mens vi – populært sagt – styrer piloten", fortsætter han. Taktikken i den aktuelle luftduel forklarer han ved hjælp af to udstrakte håndflader, der jager hinanden i tre dimensioner.

Bag støjen fra radioerne anes en svag rumlen fra bunkerens klimaanlæg. Luften er tør og ren - nærmest steril. PC' erne, der føder rummets knap 100 fladskærme med informationer, stemmer i med en konstant susen. Hver operatør har mellem tre og fem skærme at holde styr på, og betjeningen foregår via to vandrette touch-screens, en trackball samt en koloni af knapper, der er opereret ned i de ergonomiske hæve/sænkeborde.

EN TAVS CIVILIST

Alle sidder ned, tilbagelænede og med blikket stift rettet mod skærmene. Ind imellem høres en svag lyd, der minder om regndråber mod plastic. Det er lyden af rutinerede fingre, der danser quickstep på de mange touch-screens. Rundt omkring er der plads til hyggesnak og venskabelige drillerier.

Et svagt klik fra en fodpedal afslører, at den nærmeste operatør har aktiveret mikrofonen i sit headset. "Kastrup har ingen radiokontakt med november lima to-en-to. Han er fem minutter fra dansk luftrum". Med ét slag forsvinder vitigheder og hyggesnak. Headsets bliver justeret, stole rykket nærmere. Det virker, som om temperaturen stiger. En af soldaterne har zoomet ind på symbolet med navnet "NL212", og flyveplanen er hentet frem på en anden skærm. Det er en svensk Boeing 737 på vej fra Gran Canaria til Göteborg.

BUSINESS AS USUAL

På Flyvestation Skrydstrup går yderligere to F-16 fly på vingerne. Missilerne på vingespidserne er ikke til øvelsesbrug. Piloterne får deres ordrer fra en operatør i bunkeren. "Mission Interrogate. Target bearing two-one-zero, fifty five miles". Få minutter senere kan passagererne og besætningen på Boeingflyet nyde synet af to skarpladte jagerfly på klos hold. De inspicerer flyet visuelt og får øjenkontakt med en, formentlig lettere overrasket, civil pilot.

I samme øjeblik ringer Michael Wangels telefon. "Vi taler med ham nu! Vi taler med ham nu!", råber en ophidset stemme i den anden ende. Det er Kastrup, som endelig har fået radiokontakt til det tavse fly. F-16 piloterne får ordre på at afslutte missionen og vende hjem til Skrydstrup, mens den muntre stemning igen indtager operationsrummet.

Michael Wangel ser lettet ud, mens han forklarer: "Det sker desværre en gang imellem, at et fly er umuligt at få kontakt med. Radioerne kan svigte, eller piloten kan have lavet en tastefejl. Når det sker, er det vores opgave at aflægge en lille lynvisit for at sikre os, at alt er, som det skal være. Vi skal være parate til det værst tænkelige scenario hver gang".

Udenfor er solen gået ned. Våbenskjoldet ved indgangen til bunkeren viser en flagermus. Nedenunder står der på latin "Nihil Nos Latet" - Intet forbliver uset. □

Foto: Eskil J. Nielsen-Ferreira, Flyvevåbnets Fototjeneste.

Der er efterhånden tomt i lokalerne hos FLSP.

Foto: Rune Dyrholm

FARVEL TIL SJÆLLAND OG UNDERVISERE

AF MAJOR PER JAKOBSEN OG RUNE DYRHOLM

FLYVEVÅBNETS SPECIALSKOLE I VÆRLØSE FLYTTER EFTER NYTÅR TIL KARUP. DEN SKAL VÆRE EN DEL AF FLYVEVÅBNETS FØRINGS- OG OPERATIONS STØTTESKOLE. DET BETYDER STORE ÆNDRINGER FOR MEDARBEJDERNE I FAGGRUPPE ELEKTRONIK - BÅDE UNDER FLYTTEPROCESSEN OG BAGEFTER.

Som følge at forsvarsforliget er Elektronik Grunduddannelse og Svendeprøven blevet overført fra FLSP til Søværnets Teknikskole på Holmen. Sammen med dem fulgte fem af de 13 lærere, der var tilknyttet uddannelserne. Af de resterende otte lærere er én overført til efteruddannelses-området, én har fået job uden for Forsvaret, mens de tilbageværende seks er afskediget med udgangen af januar 2007.

Inden for Elektronik Efteruddannelse er der også sket drastiske omvæltninger, for tre af de seks undervisere har valgt ikke at flytte med. Det har selvfølgelig betydet en manglende kapacitet på undervisningsområdet, og konsekvenserne er kun udeblevet, fordi der tilfældigvis har været lav søgning til kurserne i foråret. Enhederne har simpelthen ikke haft tid til at sende medarbejdere på efteruddannelse. For at imødegå den forventede lærermangel, når FLSP rykker til Karup, vil flere af efteruddannelserne muligvis blive gennemført på AMU-centre for eksempel ved EUC Midt i Viborg. Den mulighed løser dog kun en del af problemet, for civile skoler kan naturligvis ikke uddanne til de mange specielle opgaver, der findes i Flyvevåbnet.

NYE OMGIVELSER OG MOBILE LØSNINGER

Selvom FFOS overtager uddannelserne den 1. januar 2007, så forventes bygningerne først at være klar i Karup sommeren 2008. Det betyder, at undervisningen indtil da stadig foregår på Flyvestation Værløse og så 'fjernstyres' fra Karup.

Det er dog ikke alle uddannelserne, der bliver ramt af flytningen rent geografisk.

Inden for lodde- og montageområdet arbejdes med en plan om at lave et mobilt kursuslokale i en såkaldt MegaSpace Trailer. Med den kan instruktørerne rejse hele landet rundt og undervise på kursisternes egne arbejdspladser. Projektet er sat i værk, og det forventes at rulle fra sommeren 2007. Tankningsoperatør-uddannelsen foregår stadig hos de enkelte enheder, og her er lærerne allerede på farten en stor del af året. Lige fra Station Nord, Thule, Færøernes Kommando og til de kendte flyve- og flådestationer rundt omkring i landet.

FLSP opfordrer interesserede til at søge de nye stillinger ved FFOS, som stadig er ubesatte. □

FLSP faggruppe Elektronik består nu af:

- **Elektronik Efteruddannelse**
  1. **Radar**
  2. **Kommunikation**
  3. **Måleteknik**
- **Loddeuddannelse**
- **Farligt gods transport**
- **Tankningsoperatør**

FORSVARET SPILLER MED MUSKLERNE

AF RUNE DYRHOLM

FLYVEVÅBNET OG HÆREN DEMONSTREREDE I PERFEKT VEJR SIDST I AUGUST, HVORDAN EN FÆLLES OPERATION MELLEM DE TO VÆRN KAN GENNEMFØRES. LÆS REPORTAGEN FRA ÅRETS SIKKERHEDSPOLITISKE KURSUS.

Scenariet var bygget op omkring en eftersøgt krigsforbryder, som skulle hentes ud af en landsby for at blive bragt til Haag og retsforfølges. Til det formål kom hele spektret af militære enheder i brug. Ikke mindst Flyvevåbnets nyeste EH-101 Merlin troppetransport-helikopter spillede en vigtig rolle ved hurtigt at indsætte Hærens enheder i en beskyttende ring omkring landsbyen.

I det fjerne kunne det trænede øre ane lyden af Fennec-helikopterens rotorer, og få sekunder senere kom tre af de grønne helikoptere susende henover trætoppene. De medbragte hver to medlemmer af Jægerkorpset, som via reb lynhurtigt firede sig ned til den eftersøgtes primitive bolig. Døren blev hurtigt sprængt i småstykker, og i et inferno af brag og røg hentede elitesoldaterne den slukørede gerningsmand ud.

Imens Jægerkorpset ubemærket forsvandt, overtog infanteri-enheder i pansrede Piranha-køretøjer den videre fangetransport. Undervejs røg de i baghold fra terrorister, og der blev tilkaldt støtte fra artilleri, som fra stillingen 10 km væk beskød de irregulære styrker.

Samtidig tilkaldte en Forward Air Controller støtte fra et F-16 fly, der cirklede i stor højde.

"wooow" lød det i kor fra det civile publikum, der med fingrene langt inde i ørene oplevede et øreflænsende brag fra jageren, der passerede tribunen i lav højde. De i uniformer modtog braget uden at blinke, da piloten sekundet senere afleverede sin last af bomber over fjenden.

Endelig kunne konvojen forsætte imod en ventende Hercules, der er skabt til at rumme en af de pansrede mandskabsvogne, og stadig placeret i den kunne den mistænkte så nyde turen til Haag og krigsforbryderdomstolen. □

runedyrholm@mil.dk

Udvalgte deltagere.
Sikkerhedspolitiske Kursus(SIKU) er en årligt tilbagevendende begivenhed, som skal orientere politikere og centrale beslutningstagere i det private erhvervsliv om Forsvarets materiel og kapacitet. Udenlandske forsvarsattachéer og Folketingets forsvarsudvalg er faste deltagere, og desuden er det såkaldte Interforce repræsenteret med næsten 200 gæster. Interforce er et samarbejde mellem Forsvaret og civile virksomheder, som skal forbedre forståelsen, når rådighedspersonel trækkes ud til internationale opgaver. Arrangementet består dels af en række briefinger fra militære ledere, opvisning af værnenes samarbejde samt udstilling af materiel.

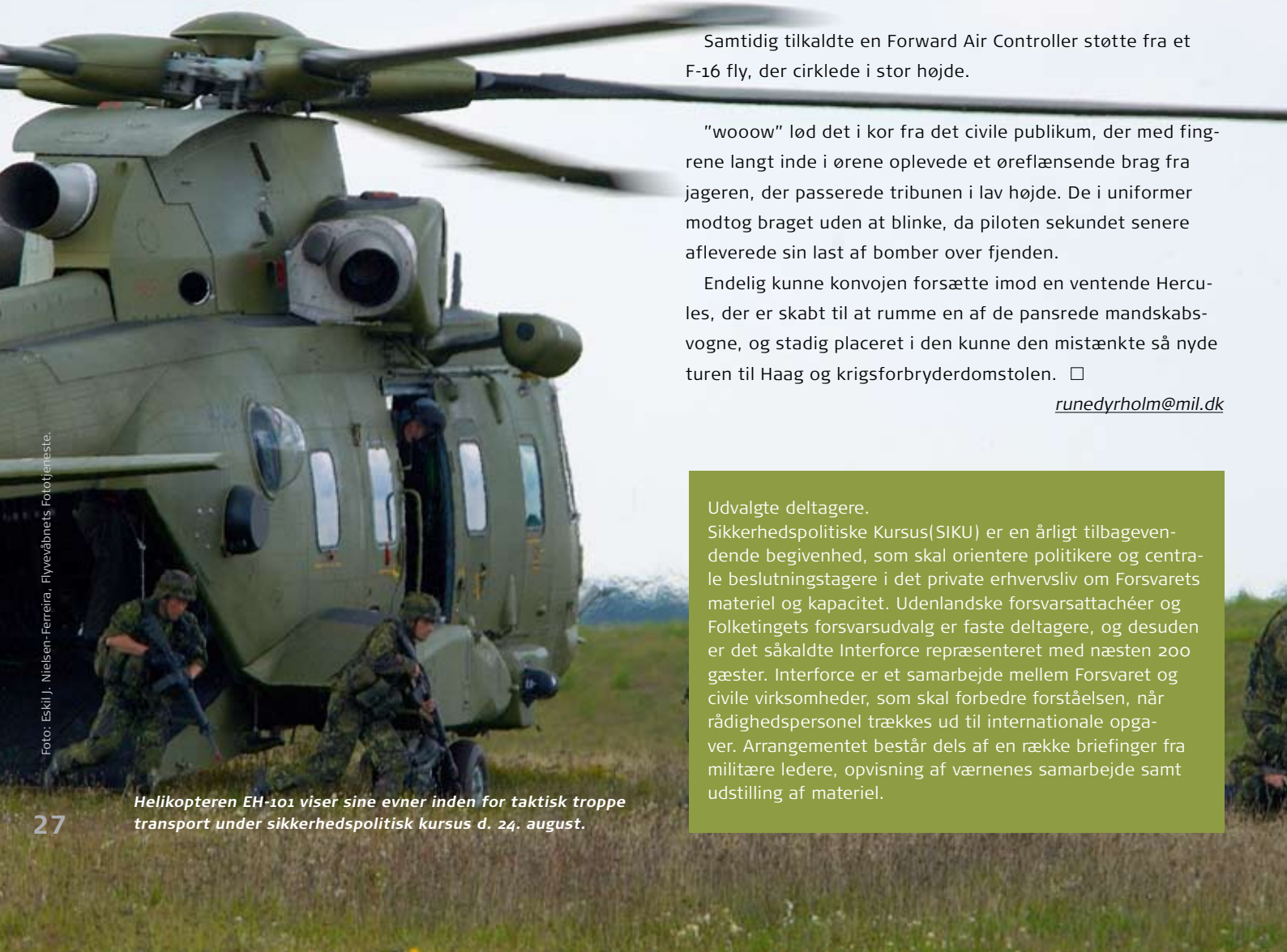


Foto: Eskil J. Nielsen-Ferreira, Flyvevåbnets Fototjeneste.

Helikopteren EH-101 viser sine evner inden for taktisk troppe transport under sikkerhedspolitisk kursus d. 24. august.

NYE METODER TIL REKRUTTERING

DE ENKELTE WINGS SKAL NU HJÆLPE MED AT REKRUTTERE NYE MEDARBEJDERE TIL FLYVEVÅBNET. EN REPRÆSENTANT FRA HVER WING FÅR TIL OPGAVE AT GØRE FLYVEVÅBNET MERE SYNLIGT I DERES EGET LOKALOMRÅDE.

Rekruttering, Uddannelse og Fastholdelse (RUF) har en plan.

- Hvis vi målretter rekrutteringen imod de lokalområder, hvor arbejdspladserne findes, fanger vi måske nogen, som ellers aldrig havde overvejet en karriere i Flyvevåbnet, siger kaptajn Jasper Vilgaard fra RUF. Idéen er, at hvis Skrydstrup for eksempel sørger for at være meget synlig på de tekniske skoler i området, er der større sandsynlighed for at kapre et par kommende flymekanikere.

Samtidig bør hver wing udpege et par personer fra hver faggruppe, som kan tage en snak med de unge mennesker og måske vise dem rundt på arbejdspladsen.

"Det har Skrydstrup selv lige gjort med en ung mand, der ringede, og nu har han lige sendt sin ansøgning til netop flymekaniker-uddannelsen" fortæller Jasper Vilgaard.

Det netværk skal udbygges, så der hurtigt skabes kontakt til medarbejdere i den funktion, ansøgeren viser interesse for.

Fighter Wing Skrydstrups F-16 foran Kolding Storcenter.

FLYVEVÅBNET SKAL SES

Tanken er simpelthen, at rekruttering skal tænkes ind i alt, hvad der har med omgivelserne at gøre. Hver gang en øvelse dækkes af medierne, eller der er store begivenheder i lokalområdet. For eksempel da Skrydstrup tog en F-16 med til Kolding Storcenter, gav det rigtig god reklame og trak mange interesserede til.

- Og selvom det traditionelt ikke er F-16, der mangler pilotansøgere, så er flyet alligevel et godt blikfang og vel nærmest et vartegn for Flyvevåbnet, mener Jasper Vilgaard.

Den samlede rekrutteringsindsats koordineres fra RUF i Karup, og meningen er, at de enkelte wings kan få både økonomisk støtte og mandskab til større opgaver. □

Konkurrence: Vind en Ipod!

I forbindelse med, at Flyvevåbnet skal til at være mere udadvendt og vise mulighederne for job i Flyvevåbnet, har vi behov for et godt slogan til brug på plakater, i foldere og hvad vi nu end finder af områder, der kan bruges i hvervnings- og rekrutteringsøjemed. I stedet for at bruge et firma udefra, vil vi spørge de, der kender til Flyvevåbnet bedst – ja dig, hvordan Flyvevåbnets slogan bør lyde. Sloganet skal præsentere Flyvevåbnet ærligt med vægt på, at vi er en god og stor arbejdsplads med rige karriere muligheder på flere forskellig planer.

Bedste forslag præmieres med en indgraveret Ipod 30 Gb.

Forslag sendes til Kaptajn J. Vilgaard på intranettet FTK-RUF001 eller på internettet: vilgaard@mil.dk **senest 1. november 2006.** Vinderen får direkte besked.

DE ANDRE KAN – KAN VI OGSÅ?

AF KATHRINE BISGAARD VASE

OVER 3000 MEDARBEJDERE FORDELT PÅ MANGE FORSKELLIGE PERSONALEGRUPPER. EN HVERDAG, HVOR DER SKAL OPRETHOLDES ET BEREDSKAB. EN ORGANISATION, DER ER UNDERLAGT POLITISKE BESLUTNINGER.

Ovenstående sætninger kunne godt beskrive Flyvevåbnet, men de beskriver faktisk Skejby Sygehus, som de seneste år har været igennem den strategiske proces, som Flyvevåbnet netop nu befinder sig i.

- Baggrunden for, at vi valgte at arbejde med strategi og værdier, var blandt andet, at sygehuset har udviklet sig fra at have 400 medarbejdere i 1987 til at have over 3000 medarbejdere i dag. Det var simpelthen nødvendigt, at vi fik et fremadrettet fokus og et tydeligere ledelsessprog, forklarer Kaspar Bo Laursen, der sidder i sygehusets Strategi- og Udviklingsafdeling.

Foto: Kathrine Bisgaard Vase

Kasper Bo Laursen har prøvet det med Balanced Scorecard på Skejby Sygehus.

EN BEHERSKET SUCCES

Et element i strategiarbejdet på Skejby Sygehus er den balancerede målstyring, som formuleres i Balanced Scorecard. Helt gnidningsfri har processen ikke været, hvilket Kaspar Bo Laursen blandt andet måtte indse på et seminar for 250 af sygehusets afdelings- og funktionsledere.

- Det var ikke en fiasko som sådan, men det må vel betegnes som en behersket succes. Vi havde simpelthen ikke været gode nok til at forklare formålet, og lederne var vant til mange forskellige tiltag fra den øverste ledelse, så de tænkte, om det nu kunne betale sig at sætte sig ind i dette her, for sygehuset ville sikkert bare skulle i en anden retning om et halvt år.

BROK PÅ DAGSORDENEN

Seminaret var tænkt som en uddannelse af lederne i at bruge strategien og Balanced Scorecard. Men i stedet blev det brugt til noget helt andet.

- Vi endte med at lade dem få afløb for, hvad der måtte være af brok. Og meldingerne var blandt andet, at vi jo ikke kunne sammenligne os med de private virksomheder, som vi ellers hev frem som eksempler. At der ikke var noget nyt under solen, og at det kom oven i en masse andre forandringer.

Lederne skulle derfor overbevises om, at den balancerede målstyring ikke var en ekstra byrde, men i stedet en ramme uden om de daglige opgaver.

- De overgav sig ikke helt, men jeg tror, at det var godt givet ud at få afmystificeret og indimellem aflivet nogle af frustrationerne.

NÅR "PLEJER" ER DØD

At det strategiske arbejde er en dynamisk størrelse, viser sig ved, at sygehuset hele tiden har fokus på de indsatser og handlinger, der er defineret i de enkelte afdelingers Balanced Scorecard.

- Det har haft en stor betydning, at ledelsen har fulgt op – og stadig gør det – hele tiden. Hver tirsdag besøger sygehusledelsen to afdelinger og snakker med dem om, hvordan udviklingen er i deres indsatser, hvilke mål de har nået, og hvad der kan føjes til. Så alt i alt besøger den øverste ledelse hver afdeling med fokus på strategien 3-4 gange om året.

Alt i alt vil Kaspar Bo Laursen beskrive strategiarbejdet på sygehuset som en succes, men han råder Flyvevåbnet til at være forberedt på modstand fra medarbejderne, indtil den nye måde at tænke på har bundfældet sig.

- Der er nogle forhindringer i begyndelsen af sådan en proces, fordi man går ind og udfordrer den gængse tankegang og vanetænkning, men efterhånden begynder vi at kunne se, at strategiarbejdet rent faktisk har været med til at samle trådene i højere grad og til at hjælpe os med at kigge fremad. □

vase@mil.dk

HÅRDE KAMPE TÆT INDE PÅ LIVET

AF MAJOR LARS H. MADSEN

Major Lars Madsen fra Flyvevåbnet har været FN-observatør i Libanon siden begyndelsen af marts 2006.

MENS KAMPENE HAR RASET I LIBANON, HAR FN-OBSERVATØR OG MAJOR LARS H. MADSEN FØRT PENNEN OG DELER HER SINE INDTRYK FRA KONFLIKTEN.

Efter krigens udbrud den 12. juli kom vores patruljebase i centrum for mange af kampene. Patruljebasen lå i byen Marun Ar Ras, som netop blev centrum for nogle af de hårdeste kampe indtil videre. Vi oplevede 12 dage med flybomber, kampvognsild, artilleri og håndvåbenkampe lige om ørerne på os. Der var også en del direkte træfninger, som beskadigede vores patruljebase en hel del, men ikke så meget, at vi ikke kunne operere.

På dag 7 af krigen tog vi 36 flygtninge ind – en lille landsby var så hårdt bombet, at indbyggerne simpelthen ikke havde andre steder at gå hen. Til sidst blev skolen og en bygning, hvor alle gemte sig, også ramt. Indbyggerne blev hos os i tre dage, hvor området stadig blev bombet. De kunne godt se, at de ikke var mere sikre hos os og valgte derfor at forlade patruljebasen.

KRIGSTORDENEN DØR UD

På krigens dag 34 var der kamphandlinger lige op til klokken otte om morgenen, og vi var lidt i tvivl om, at parterne vil overholde de indgåede aftaler. Men der var roligt, ingen fly, ingen artilleri eller skyderi i vores nærområde. Det var lidt mærkeligt, for vi har igennem krigen fået en ny opmærksomhed omkring lydene fra disse våben.

På dag 36 efter krigens udbrud blev fire hold sat ind på de to patruljebaser, som vi vidste, var lige til at åbne igen. Vi patruljerede og observerede igen fra disse positioner. Der var stadigvæk styrker i området, og der rapporteredes flittigt på troppebevægelserne.

På dag 38 efter krigens udbrud og dag 4 efter indstilling af kamphandlinger skulle vi genbesætte patruljebasen ved Marun Ar Ras. Vi havde fået adskillige træffere, inden vi forlod den sidste gang, og spørgsmålet var nu, hvordan den så ud. Vi havde selvfølgelig et specialisthold med til først at gennemgå stedet for ueksploderet ammunition (UXO) og miner.

PLASTRET TIL MED UXO'ER

Efter nogle timer fik vi ok, og vi kunne indtage basen igen. Et nyt stort FN-flag blev hejst, generatorerne startet og en oprydning kunne påbegyndes. Både patruljebasen og vores omkringliggende landsby var blevet hårdt ramt.

På dag 43 efter krigens udbrud havde vi genoptaget alle vores patruljer i vores ansvarsområde. Mange steder lå der stadig ueksploderede bomber og granater, og civilbefolkningen ville selvfølgelig gerne have dem ryddet af vejen. Så vi blev stoppet 10-20 gange på vores patruljer for at afmærke, optage rapport og tage billeder af alle disse UXO'er. Vores minerydningsspecialister og det kinesiske minerydningshold tog så opgaven derfra. De har meget travlt i øjeblikket.

VENLIG LOKALBEFOLKNING

Det har været et begivenhedsrigt halvt år, og man kan vel sige, at jeg nåede hele vejen rundt. Fra et Libanon i fred, rolige patruljer og en venlig lokalbefolkning til de hårdeste krigshandlinger, jeg har oplevet, døde og sårede kolleger, til indstilling af kamphandlinger og den efterfølgende oprydning og humanitære hjælp. Mange oplevelser og erfaringer rigere vil jeg nu drage videre.

Husk, tag missionstræningen seriøst – der kan blive brug for de ting, I lærer.. □

lahama@mil.dk

PORTRÆT

TRAVL HVERDAG I ØNSKEJOBBET

AF ARNE BACH NIELSEN

ALLEREDE SOM 25-ÅRIG, MENS ANITA DAM GIK PÅ FLYVEVÅBNETS OFFICERSSKOLE, VIDSTE HUN, AT HUN VILLE VÆRE TEKNISK OFFICER. HUN FIK BLIK FOR DET TEKNISKE, MENS HUN SKRUEDE PÅ HELIKOPTERE VED DET DAVÆRENDE HÆRENS FLYVETJENESTE SOM LED I UDDANNELSEN.

I dag lader Anita Dam andre om at servicere Forsvarets rotorfly. Til gengæld har hun en stor finger med i spillet, når teknikernes opgaver skal koordineres, tilrettelægges og prioriteres. Hun er leder af Produktionskontoret, som samler alle trådene, når det gælder vedligeholdelse af helikoptere. De seneste to år har hendes kolleger kunnet finde hende ved hendes ryddelige skrivebord i det gigantiske og næsten uoverskuelige hangarkompleks ved Helicopter Wing Karup.

- Jeg har lige lagt jobbet som fungerende leder for Flyværkstedet fra mig, som jeg i otte måneder har haft sideløbende med mit egentlige job. Så at være tilbage og kun have med Produktionskontoret at gøre føles noget nær som at tage en slapper, siger Anita Dam med et stort smil.

Men dagligdagen for den 30-årige premierløjtnant minder dog langt fra om en drivertilværelse. Når helikopternes eftersyn skal koordineres - ofte ned i mangfoldige detaljer - går de operative hensyn, reservedelssituationen og ikke mindst den teknikerstab, der er til rådighed, op i en højere enhed. Er det flyvningen for politiet med Fennec-helikopteren, et eftersyn af Lynx'en, der skal til Nordatlanten, eller er det træningen med EH-101'eren, der skal have første prioritet netop den og den dag eller uge?

- Ok, der er rigeligt at se til. I min første tid i jobbet fyldte det så meget, at det var svært at skille job og fritid ad, men det har jeg lært nu, erkender en travl Anita Dam, mens telefonen ringer; det var noget med et seminar i morgen, som lige var kommet på banen.

PÅ UDEBANE

I oktober 2005 blev hun nærmest hevet væk fra sit skrivebord, der er hendes 'kommandocentral', og sendt til Irak.

- Vores Fennec-bidrag skulle have installeret sandfiltre for at kunne begå sig i ørkenmiljøet dernede. Min chef ville have en teknisk officer med, og det blev altså mig, forklarer Anita Dam.

Hun fik beskeden fredag formiddag, hvor de skulle af sted søndag morgen.

- Med det ultrakorte varsel nåede hverken jeg selv eller familien at blive nervøs over, at jeg skulle af sted til det uroplagede land. Men bagefter synes jeg, at det var en fed oplevelse og er i dag glad for den halve snes dage ved Basra.

Dog kan hun være en smule ængstelig for at skulle leve for eksempel seks måneder i en ørkenlejr på grund af udstationeringens længde alene.

- Tre, højst fire måneder mener jeg ville være passende, pointerer hun.

Men fra udgangen af november bliver hun 'udstationeret' noget længere. Hun har valgt at tage ét års orlov og flytte til London for at lave 'et eller andet'.

- Jeg vil ikke risikere, at jeg om ti år ærgrer mig over, at jeg ikke gjorde det, siger Anita Dam, som regner med at vende tilbage til Flyvevåbnet. □

arne@mil.dk

Anita Dam stortrives i sit job – også selv om den nye EH-101-helikopter til tider giver hende sved på panden.

Foto: Arne Bach Nielsen

Blandt Anita Dams fritidsinteresser hører rejser, venner, løbeture og bøger.

Afsender:
Flyvevåbnet

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

POST B
PP DANMARK

Konkurrence -

SPIS DIG MÆT PÅ A HEREFORD BEEFSTOUW

Besvar spørgsmålene og deltag i konkurrencen, hvor der udlodd-des en middag for to på **A Hereford Beefstouw**.

1. Hvor mange af Dansk Veteranflysamlings fly er flyvedygtige?
   ☐ 18 ☐ 21 ☐ 23

2. Hvad er rekorden for Ellert-flyvning?
   ☐ 134 m ☐ 208 m ☐ 276 m

3. Hvor lille kan en sø egentlig være?
   ☐ 200m² ☐ 150m² ☐ 100m²

4. Hvilken slags billeder tager F-16 under rekognoscering?
   ☐ Digitale ☐ Analoge ☐ Akvarel

5. Hvilket navn har den tidligere 1. Luftflotille nu?
   ESK. 724 ☐ ESK. 722 ☐ ESK. 721

6. Hvilket pilotnavn har chefen for Eskadrille 722?
   ☐ MIR ☐ HIR ☐ LIR

7. Hvilken færge fik besøg af Aktionsstyrken?
   ☐ Peter Wessel ☐ Prinsesse Ragnhild ☐ Color Traveller

8. Hvilken by planlægger Anita Dam at flytte til?
   ☐ Cairo ☐ Firenze ☐ London

9. Hvilken kønssygdom pådrager de værnepligtige sig hyppigst?
   ☐ Klamydia ☐ Gonorré ☐ Hiv

10. Hvor mange måltider blev serveret under Reactive Boost?
    ☐ 4018 ☐ 3810 ☐ 6812

Besvarelser kan du sende på følgende måder:
Intranettet:
Klik ind på Flyvertaktisk Kommandos hjemmeside og klik på ban-neret **KONKURRENCE** og følg vejledningen.
Du kan også sende svarene via FIIN-nettet til FTK-Bladet-Flyve-vaabnet. (Svarfrist 1/11 2006).

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 august-nummeret blev:
Askar Kragh, Falkevej 16, 7400 Herning