



Flyvevåbnet

til Flyvevåbnets medarbejdere



3. ÅRGANG NR. 19 DECEMBER 2006

TEMA: INTERNATIONALE OPERATIONER



**LÆS OGSÅ OM:
Læger vil gerne flyve
redningshelikopter**

Side 3

**Dansk helikopterpilot
rapporterer fra Irak**

Side 11

F-16 kortlægger Danmark

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-blandet-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

Kaptajn H.R. Kanstrup (LAN) selvportræt
i F16 Fighting Falcon over skydeområdet ved Tranum.

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

INDHOLD

- 03 Succesfuld rekruttering af læger
- 04 Kuwait under lup
- 06 Nej tak – jeg skal ikke ud
- 08 Snak åbent om udsendelse
- 10 Sund, sundere, sundest
- 11 Med EH-101 i Irak
- 12 Fem spørgsmål til chefen
- 13 Værksted Danmark: Færre folk, flere opgaver, bedre service
- 14 Vidste du...
- 16 Danmarks skarpeste øjne
- 18 Velfungerende 'hul i væggen' i Aalborg
- 19 En blandet landhandel i Bagdad
- 20 Ny enhed går i luften
- 21 Flymekanikeruddannelsen under omvæltning
- 22 Flyvevåbnets Specialskole takker af
- 23 Øvelse Reactive Boost: Fra bar asfalt til operativ flyvestation
- 24 Officersuddannelsen er gået 'expeditionary'
- 25 Brandmænd i ilden
- 26 Der kom et brev...
- 27 Eskadrille 721: Topmoderne trods alderen
- 28 Farvel til en erfaren kollega
- 29 Tak til Kims kolleger
- 30 Flyvevåbnet - klassens duks
- 31 Portræt

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

UDGIVER



Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J



Det Kongelige Garnisonsbibliotek



100000494609

53223

4/12 - 06

SUCCESFULD REKRUTTERING AF LÆGER

AF INGE B. BORGGGAARD

EN LILLE CHARMEFLYVETUR I EN AF FLYVEVÅBNETS REDNINGSHELIKOPTERE HAR VIST SIG AT VÆRE ET GLIMRENDE MIDDEL TIL AT REKRUTTERE NYE LÆGER. I FEM ÅR HAR DE STUDERENDE PÅ 8. SEMESTER PÅ MEDICIN I AALBORG FÅET EN FLYVETUR – OG DET HAR VIST SIG AT GØRE INDTRYK. I DAG ER DER INGEN MANGEL PÅ DE HVIDE KITLER TIL REDNINGSHELIKOPTERNE.

- Hold kæft, hvor er den stor, måber flere af de medicinstuderende, da de træder ind i Eskadrille 722's hangar på Flyvestation Aalborg. Redningshelikopteren gør selv på landjorden indtryk på de medicinstuderende, som lynhurtigt får hevet lommekameraerne op for på skift at forevige hinanden foran den sølvgrå dame.

- Det er klart, at fascinationen og spændingen i det at flyve helikopter betyder en del for de studerendes motivation, smiler initiativtageren bag seancen, læge Benedict Kjærgaard og fortsætter: -For et par år siden manglede vi simpelthen læger til at flyve med redningshelikopterne, men nu er vi begyndt at mærke, at de studerende, der har været med herude ved helikopterne for år tilbage, begynder at vende tilbage som færdiguddannede, så nu er der ingen mangel på læger hos os.

IKKE KUN SESSIONS-LÆGER

Selvom der ikke er mangel på læger lige i øjeblikket, fortsætter Flyvevåbnet sin lille charmeoffensiv over for de studerende, fordi lægerne typisk kun flyver med redningshelikopterne i fem til seks år, inden deres civile karriere tager så meget fart, at de ikke længere har tid til det.

Og effekten er mærkbar. Efter den første tur vender 6 mandlige studerende tilbage til kammeraterne med store smil. Peter Uggerby og Peter Andersen var blandt de første, der kom med på en lille lyntur, og deres interesse for Flyvevåbnet er bestemt øget:

- Det var helt vildt fedt. Specielt da de lige drejede skarpt, gav det et ordentligt sug i maven, griner Peter Uggerby, som trods en manglende værnepligt er blevet interesseret i muligheden for en rådighedskontrakt.

-Jeg troede egentlig, at læger, der var ved Forsvaret, var dem, der ikke rigtig kunne blive til andet. Du ved, sådan nogle, der sidder på sessioner og laver den ene rutineundersøgelse efter den anden, smågriner Peter Uggerby.

RYGTET SPREDES

Og det er ikke kun Flyvevåbnet, der får noget ud af helikopterturen til de studerende. Læge Ole Ussing er studieleder for de medicinstuderende i Aalborg, og han kan mærke, at interessen for at komme til Aalborg i en del af medicinstudiet også skyldes muligheden for at flyve helikopter.

-Det rygtes lynhurtigt på semestrene i Århus, at der er mulighed for at komme ud at flyve, hvis man tager til Aalborg, så interessen for studiet heroppe er også øget på den måde. Desuden mener han, at muligheden for at se, hvad man i den virkelige verden kan bruge traume-undervisningen til, giver mere engagerede studerende.

LILLE INDSATS MED STOR EFFEKT

Mens de studerende skiftevis kommer af sted på helikoptertur og bagefter udveksler oplevelser og billeder på de medbragte kameraer, går formand for SAR-udvalget Benedict Kjærgaard roligt rundt og observerer de studerende, som tydeligvis nyder en dag væk fra auditoriet og den trivielle stuegang.

-For mig at se er det en lille investering fra Flyvevåbnet side, at vi laver det her arrangement, og jeg er også overbevist om, at vi også får de kommende læger gjort interesserede i andre dele af Forsvaret, som ved første øjekast er lidt mindre interessante end at flyve helikopter, konkluderer Benedict Kjærgaard.

ibo@mil.dk

Medicinstuderende Peter Uggerby og Peter Andersen beundrer billederne af sig selv lige efter flyveturen med redningshelikopteren S-61.



KUWAIT UNDER LUP

AF RUNE DYRHOLM

INDEN FLYVEVÅBNET 1. DECEMBER DRAGER PÅ FN-MISSION I MELLEMØSTEN, SKAL ARBEJDSPLADSEN OG VÆRTSLANDET KUWAIT KIGGES GRUNDIGT EFTER I SØMMENE. FORMÅLET ER AT VÆRE BEDST MULIGT FORBEREDT PÅ ALLE TÆNKELIGE FORHOLD – BÅDE HVAD ANGÅR DET TEKNISKE OG ISÆR SIKKERHEDEN FOR MEDARBEJDERNE.

-Det kan godt være, at det er i princippet er en civil besætning under FNs kommando, men for os er det altså danske soldater, hvis de går ufrivilligt ned på irakisk område,- siger kaptajn Ole E. Boes, der er koordinater på Site Survey Kuwait.

Det opståede problem er af formel karakter og drejer sig om skellet imellem FNs interesser som civil organisation og Danmark som nation. For hvad sker der, hvis den danske Hercules nødlander et uroligt sted i Irak - er det så det militære Combat Search And Rescue- eller det civile beredskab, der skal sættes ind for at hente besætningen ud?

-Nu, hvor danske styrker samtidig deltager i koalitionsstyrken, er det naivt at forvente, at oprørerne vil skelne, bare fordi der står UN på flyet, siger Ole Boes og forklarer, at det gør en forskel for besætningen, fordi de ved, at kavaleriet

SITE SURVEY: En lille del af et stort puslespil
Hver gang politikerne lufter ideen om dansk deltagelse i internationale operationer, går et større arbejde i gang for at klarlægge, om Flyvevåbnet er i stand til at bidrage. Missionen deles op i 4 faser:

Fase 1: Det hjemlige forsvar har en række enheder klar til udsendelse

Fase 2: FN, NATO eller en række nationer træffer beslutning om indgriben. Nationer bedes om at deltage. Fact Finding afdækker forhold og faciliteter i de mulige deployeringsområder. Site Survey gennemføres, når der er truffet beslutning om det endelige deployeringsområde. Mandskabet udvælges og trænes til missionen. Logistikken opbygges. Deployeringsordre.

Fase 3: Missionen gennemføres.

Fase 4: Afvikling, 'lessons learned' og klar til fase et.



Telte til reservedele og opmagasinering tjekkes af det danske Site Survey hold i Kuwait.

altså er på vej, hvis situationen kræver det. Løsningen på det diplomatiske problem blev ikke endeligt afklaret under dagene i FNs Kuwaitiske hovedkvarter, men før den er fundet, sendes ingen danske fly ind over Irak. Sådan lød den helt klare udmelding fra Flyvevåbnets side.

FOKUS PÅ SIKKERHED

Der tages i det hele taget meget hensyn til sikkerheden, når arbejdspladsen rykkes udenlands. Ikke bare for flyets besætning, men også for hele det hold på jorden, der skal holde maskinen i luften.

Combat Support Wing og Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) har hver en mand med på Site Survey for at vurdere sikkerheden på de tre primære faciliteter, hvor det daglige arbejde kommer til at foregå: Henholdsvis Kuwait International Airport, FNs hovedkvarter i Kheitan og hotellet, hvor hele holdet indkvarteres.

-Behovet for at medbringe vores eget mandskab udelukkende til beskyttelse er meget lille, fordi alle tre steder har meget omfattende sikkerhedsforanstaltninger, lød meldingen fra seniorsergent Rene M. Heinrich fra FFOS.

-Den største fare hernede, vil jeg tro, er vores egen opførsel og fremtoning i gadebilledet, forklarer han og henviser til, at selvom indbyggerne i Kuwait ikke er specielt fjendtligt stemt over for vesterlændinge, så kan de godt blive provokerede, hvis en flok højroastede, fremmede soldater kommer traskende igennem byen.



Foto: Rune Dyrholm.

Af samme årsag blev det også kraftigt anbefalet aldrig at bevæge sig rundt iført uniform - selv ikke i bil, fordi man automatisk bliver et letgenkendeligt mål. Amerikanerne, som opererer fra adskillige baser i Kuwait, havde taget konsekvensen fuldt ud og helt forbudt deres egne soldater at komme i hovedstaden Kuwait City.

DE KULTURELLE FORSKELLE

Under busturene rundt i Kuwait City fungerede kaptajn Bruno Kalhøj som guide. Han er logistisk koordinator, men han har tidligere været udsendt to år til Mellemøsten som FN-observatør - heraf det ene år i Kuwait.

-Landet kan godt bære lidt præg af, at pengene kommer op af jorden. Tempoet er ikke helt, som vi kender det i Danmark, fortæller han og antyder, at de "ægte" kuwaitere har en mærkværdig tendens til at udvise arrogance - selv over for mennesker, der faktisk kommer for at hjælpe.

-De forventer selv at blive behandlet med megen respekt, men de er ikke så gode til selv at vise den, konkluderer Bruno Kalhøj. Også de religiøse og kulturelle skikke er værd at have i baghovedet. Rygtet ville vide, at en amerikaner blev smidt 38 dage i fængsel for at have drukket vand offentligt under Ramadanen. De lokale forholdsregler vil der blive briefet grundigt om til den missionsorienterede træning, som gennemføres tilbage i Danmark. Her vil Bruno Kalhøj igen dele sine kulturelle iagttagelser med de folk, der skal begå sig landet i perioder af tre måneder fra den 1. december.

- UNAMI står for United Nations Assistance Mission for Iraq og er FNs hjælpeprogram, der skal assistere med genopbygning af Irak.
- Danmark bidrager med et C-130 Hercules transportfly og 30 mand.
- FN ønsker flyet stillet til rådighed, fordi der er stort behov for transport af personale ind og ud af Irak.
- FN finansierer selv de fleste udgifter i forbindelse med udstationeringen.
- Den danske Hercules skal afsted i seks måneder, og den afløses derefter af andre nationer.

I GODE HÆNDER

Også de mindre operative forhold bliver gennemgået under Site Survey. Selv hotellets køkken har haft besøg af holdets læge og miljøansvarlige, der tog temperaturprøver af køleskabe og kontrollerede personalets hygiejniske uddannelse.

-Der var intet at komme efter, og faktisk har de en meget høj standard, konkluderede læge Ole Voldum-Clausen. Han skulle også komme med sin vurdering af de medicinske faciliteter i Kuwait City, så soldaterne kan blive behandlet ordentligt i tilfælde af skader eller sygdom. Heller ikke på det felt var der umiddelbart problemer, og som en dansk FN-ansat i landet bemærkede:

- hvis man kan få en scanner til 20 millioner i rød eller blå, så køber de bare en af hver. Der bliver ikke sparet på noget her.

Det udsendte hold får altså ikke egen læge med, men de vil dog få en sygeplejerske til at varetage mindre 'ting' og til at stå for kontakten til de medicinske myndigheder.

De flyvemedicinske lægetjek, som flyets besætning skal have, vil højst sandsynligt blive udført af amerikanske læger på Ali Al Saleem basen uden for Kuwait City. Selvom netop dette bidrag ikke har noget med koalitionsstyrkerne i Irak at gøre, stiller amerikanerne altså speciallæger til rådighed for danskerne alligevel.

runedyrholm@mil.dk



Foto: Rune Dyrholm.

Læge Ole Voldum-Clausen besigtiger et kuwaitisk hospital, hvor forholdene viste sig at være fremragende.

NEJ TAK – JEG SKAL IKKE UD

AF INGE B. BORGGAAARD

RISIKOEN FOR AT BLIVE SENDT UD TIL ET AF VERDENS BRÆNDPUNKTER FIK I AUGUST THOMAS BRUN LARSEN TIL AT LÆGGE DEN BLÅ UNIFORM EFTER 16 ÅR I TRØJEN. NU ER HAN TRUKKET I CIVIL OG ARBEJDER I PERSONALEAFDELINGEN VED PUMPEKONCERNEN GRUNDFOS I BJERRINGBRO.

De sidste brune blade klamrer sig til træerne uden for Grundfos-koncernens hovedsæde i Bjerringbro denne regnvejstriste efterårsmandag. Men indenfor er det lyse og venlige lokaler med designermøbler og farverig kunst på væggene, der tager imod besøgende.

Thomas Brun Larsen byder velkommen til sin nye arbejdsplads iført en nålestribet sort habit og knaldrødt slips, der perfekt matcher den stribede skjorte i rødlige nuancer.

ET STORT SKIFTE

Springet over hegnet og ud i den civile verden former sig indtil videre som ventet for Thomas Brun Larsen, men beslutningen var ikke sådan lige at tage efter så mange år i Flyvevåbnet.

-Efter den første tids iver og glæde ved at have fået job i den civile verden så må jeg da indrømme, at jeg hen over sommeren gik og overvejede grundigt, om det nu også var den rigtige beslutning, erkender Thomas Brun Larsen og fortsætter:

-Jeg vidste jo alt om, hvordan tingene fungerede i Flyvevåbnet, og nu skulle jeg smides ud på usikker grund, hvor jeg ikke havde nogle velkendte holdepunkter. Kunne jeg overhovedet finde ud af det her, var da nogle af de tanker, jeg tumlede med.

På den anden side, så var der ingen anden vej end at tage udfordringen i stiv arm. Da alle Flyvevåbnets medarbejdere med det sidste forsvarsforlig blev gjort 'expeditionary', så var det pludselig ikke længere kun en mulighed, men en garanti at blive sendt ud til et af verdens brændpunkter. Og det vidste Thomas Brun Larsen ret hurtigt, at han ikke var interesseret i.

FAMILIERÅD

-Jeg har diskuteret, vendt og drejet det her spørgsmål mange gange med især den nærmeste familie, som jo er dem, der skal holde for, hvis der sker noget under en udsendelse. Og hensynet til dem og deres ønsker har altså for mig vejet tungest, fortæller Thomas Brun Larsen.

Hans datter Cecilie på 8 år bor i Odense sammen med sin mor, og det er specielt de to personer, der har fordret et farvel til Flyvevåbnet.

-Min ekskæreste og mor til min datter har haft det meget dårligt med, hvis jeg skulle til et så risikobetonet område som Afghanistan eller Irak, og for mig at se er det sammen med ens nærmeste, man skal tage den beslutning og ikke alene – det er jo dem, der står tilbage og skal have hverdagen til at fungere, hvis man lige pludselig er væk, siger Thomas Brun Larsen.

Han erkender dog også, at han har haft svært ved at overbevise sig selv om, at hans tilstedeværelse i et af verdens brændpunkter ville rykke det helt store.

-Jeg er i hvert fald nødt til at kunne se et formål med at blive slået ihjel, og det er jeg ikke helt sikker på, at jeg kan, for jeg er ikke helt overbevist om, at det nytter, det vi gør derude, siger Thomas Brun Larsen eftertænksomt.

MAN SKAL VÆRE HELT MED

Den tidligere kaptajn er ikke i tvivl om, at der for ham ikke ville være nogen anden løsning end helt at forsvinde ud af systemet.

-Man kunne da nok sidde på sit kontor og håbe på, at der ikke en dag blev peget lige på dig, men jeg synes, at enten er man med, eller også er man ikke med, siger Thomas Brun Larsen, som opfordrer alle til at tage den overvejelse med sig selv og familien, som han har været igennem.

-Jeg er nok lidt bange for, at mange i Flyvevåbnet i deres kontorhverdag ikke helt får taget stilling til, at de faktisk også er soldater og kan blive sendt ud. Vi flyvere har jo været vant til, at den slags med at tage ud – det tager Hæren sig da af, siger Thomas Brun Larsen, som også selv havde svært ved at forbinde sit job i FTK's Organisation- og Struktursektion med det, at han jo egentlig også var soldat.

-Når man sidder og roder med en økonomiopfølgning i Excel eller Demars på sit fredelige kontor, så er det altså lidt svært at sætte sig selv i soldaterrollen. Det bliver vi jo kun mindet om til de få dages grundmilitær efteruddannelse, der er om året, og det er bestemt heller ikke alle, der tager det lige alvorligt, siger Thomas Brun Larsen.

KOLLEGERNE FORSTOD MIG

Udmeldingen om, at Thomas Brun Larsen ikke ville være i Flyvevåbnet længere med risikoen for at blive sendt ud, tog kollegerne pænt.

-Der var ikke nogen, der gav udtryk for, at nu overlod jeg da bare de beskidte opgaver til andre – tværtimod. Jeg kan da huske, at min chef sagde til mig, at han synes, at det var rigtig godt, at jeg havde taget de overvejelser og på den baggrund taget stilling og draget en konsekvens af det, fortæller Thomas Brun Larsen.

Han har også brugt anledningen til at opfordre rigtig mange andre i Flyvevåbnet til at tage den her diskussion om at være 'expeditionary' med alt, hvad det indebærer af og godt og skidt, med konen og resten af familien derhjemme.

-Det kan da godt være, at det er mere sandsynligt, at man bliver slået ihjel i et biluheld på vej til arbejde, end at man bliver ramt under tjeneste i Irak, men der er altså en risiko ved udsendelse, som Flyvevåbnet jo også er blevet ramt af nu, så jeg mener, man skylder sig selv og sin familie den grundige overvejelse, siger Thomas Brun Larsen.

JEG VENDER IKKE TILBAGE

Selvom der kun er nogle få måneders erfaring at trække på, så er Thomas Brun Larsen temmelig sikker på, at han ikke vender tilbage til Flyvevåbnet.

-Man skal jo som bekendt aldrig sige aldrig, for jeg har haft nogle rigtig gode

og ufordrende år hos Flyvevåbnet, som jeg ikke ville være foruden, men spørger du mig her og nu, så tror jeg altså ikke, at det bliver min arbejdsplads igen, smiler Thomas Brun Larsen.

-Hvis jeg vender tilbage, kommer jeg jo lynhurtigt til at stå i samme dilemma igen med hensyn til udsendelse, som jeg jo altså har besluttet ikke er mig, så det ville være en forkert beslutning for mig at søge tilbage til Flyvevåbnet, konkluderer den tidligere kaptajn og tager en sidste slurk af tekoppen.

På den internationale arbejdsplads, som Grundfos er, kan Thomas Brun Larsen imidlertid også være sikker på at komme verden rundt.

-Men her er det i meget kortere perioder som 5, 7 eller 10 dage. Det er noget, der kan passes ind med familielivet, og desuden bliver vi jo ikke sendt til udsatte områder, konstaterer en tilfreds Thomas Brun Larsen.

ibo@mil.dk



SNAK ÅBENT OM UDSENDELSE

AF INGE B. BORGGAARD

INDDRAG KONE OG BØRN SÅ MEGET SOM MULIGT I FORBINDELSE MED EN UDSENDELSE. JO MERE DE VED OM UDSENDELSENS KARAKTER, JO MINDRE BEKYMRER DE SIG DERHJEMME, HVOR MEDIERNE OFTE TEGNER ET DYSTERT BILLEDE AF VERDENS BRÆNDPUNKTER, SOM IKKE ALTID ER RETVISENDE.

Parcelhuset på villavejen i det østlige Vejle emmer af hygge og familiesamvær denne mørke novemberaften kort før spisetid. Stearinlysene er tændt, og maden klarer sig selv den sidste tid på webergrillen og i ovnen. Der er tid til en lille snak i familiens sofahjørne over et glas rødvin for at øge appetitten.

Claus Holst Andersen med pilotnavnet LUL og til hverdag næstkommanderende i Eskadrille 724 har inviteret indenfor i privaten for sammen med sin familie at fortælle om, hvordan en udsendelse kan fungere, og hvad der kan gøres bedre en anden gang. I oktober sidste år blev han sammen med 25 andre sendt af sted til Basra i Irak med Fennec-helikopterbrigaden i forbindelse med valget i Irak.

OVERRASKET OVER REAKTIONEN

Hans kone Susanne Andersen husker tydeligt beskeden om sin mands udsendelse: -Jeg kan huske, at vi fik den første

melding i september lige efter vores ferie i Firenze, og jeg reagerede helt anderledes, end jeg troede, smiler Susanne Andersen og bliver alvorlig igen. Efter 17 års bekendtskab med Claus, der i alle årene har været i Forsvaret, var Susanne overbevist om, at hun var mentalt klar til at få den uundgåelige besked om en udsendelse, men det var langt fra tilfældet.

-Jeg var meget ked af det, selvfølgelig fordi jeg var bange for, at han skulle komme galt afsted. Og der gik i hvert fald 14 dage, før jeg fik puslet tingene på plads i hovedet, fortæller Susanne og sipper til rødvinen. I dag efter udsendelsen til Basra er hun klar over, at Irak er langt mere end Bagdad, som medierne typisk rapporterer fra.

-Det var jo faktisk meget stille og roligt, dér hvor vi var, fortæller Claus Holst Andersen, som ikke selv var specielt nervøs ved udsendelsen.

VILLE SKÅNE ANDRE

Den politiske beslutning om udsendelsen kom først en uge inden udsendelsen i starten af oktober 2005. Og det var først på det tidspunkt, Susanne og Claus fortalte det til andre familiemedlemmer.

-Det var jo ikke helt sikkert med udsendelsen, og vi tænkte også en del på at spare i hvert fald vores forældre for at spekulere unødigt, så det var vel et forsøg på at skåne flest muligt og undgå at piske en stemning op, fortæller Susanne Andersen og understreger i samme åndedrag, at det i hvert fald ikke vil ske en anden gang.

-Det er meget at gå med selv uden rigtigt at kunne snakke med andre om det. Næste gang vil vi for at skåne os selv inddrage andre langt tidligere i processen, siger en overbevist Susanne Andersen.

For hende var det mentale langt den overvejende og mest belastende del af Claus' udsendelse.

-Vores dreng Anders er jo ti år, så det at få hverdagen til at fungere alene er til at overkomme i modsætning til, hvis man har helt små børn, men selvfølgelig kunne jeg da af og til savne lidt aflastning i madlavningen og tøjvasken, griner Susanne



Foto: Inge Borggaard

Aftensmaden er et vigtigt samlingspunkt for familien Andersen.

Claus Holst Andersen (LUL)
i en samtale under udsen-
delsen til Irak.



Andersen, som ikke lægger skjul på, at manden tager en stor del af især madlavningen i hverdagen.

USIKKERHEDEN DET VÆRSTE

Bidraget fra Eskadrille 724 var samlet set afsted i ti uger, men udsendelsen blev foretaget af to omgange. Første udsendelse var i oktober måned, hvorefter folkene igen blev sendt afsted primo december frem til slutningen af januar måned.

-I den første del af udsendelsen var jeg klart mere nervøs end i anden ombæring, fortæller Susanne Andersen og fortsætter: - Jeg vidste ikke helt, hvad Claus lavede dernede, og selvom vi kunne tale sammen over telefonen, så var det begrænset, hvad han kunne fortælle på grund af operations-sikkerheden, når nu telefonerne efter al sandsynlighed blev aflyttet.

SE TV MED BØRNENE

Mens Claus Holst Andersen var afsted i Irak, sørgede Susanne Andersen altid for at se nyheder og læse aviser sammen med sønnen Anders. - Han skulle ikke sidde der alene og høre om angreb og drab i Irak hver aften. Det har været vigtigt for mig, at jeg hele tiden har været der til at tale med ham om det, han så, som jo ofte var fra et helt andet sted, end hvor Claus befandt sig, fortæller Susanne Andersen. Parret havde også på forhånd gjort, hvad de kunne for at snakke tingene igennem med sønnen, så han forstod, hvad det var for skulder i Irak.

-Lige inden jeg tog afsted, bragte jeg en del af mit personlige udstyr med hjem, som jo blandt andet talte en skudsikker vest. På den måde kunne Anders se, at jeg med den på blev

beskyttet godt hver dag, fortæller Claus Holst Andersen og bliver suppleret af konen: - Ja, vi lod simpelthen Anders gå rundt med den vest på herhjemme, så han helt konkret kunne se, hvordan Claus blev beskyttet, smiler Susanne Andersen.

FLERE LOKALE ARRANGEMENTER

Inden udsendelsen blev familien inviteret til et pårøndearrangement på flyvestationen, hvilket gav et godt indblik i den meget forskelligartede sikkerhedssituation i Irak. Flemming Toft, der var chef for Camp Danevang dengang, var oppe for at fortælle, at der var milevid forskel på at være i Basra-området og så til det Bagdad, som oftest i medierne blev forbundet med situationen i Irak.

-Det var et godt arrangement, hvor der også blev taget initiativ til et netværk blandt de pårørende, men det gled mere eller mindre ud i sandet. Egentlig tror jeg, at det skyldes, at vi pårørende ikke kender hinanden fra hverdagen, siger Susanne Andersen, som er glad for, at eskadrillen her til jul tager fat på det første sociale arrangement for hele familien.

-Det bliver noget julehygge og juleklip, som vi så håber, at folk støtter op omkring, så de pårørende ved fremtidige udsendelse har mere lyst til at bruge hinanden, fortæller Claus Holst Andersen.

Uret på ovnen bipper i køkkenet. Kartoflerne er klar til at komme på bordet sammen med den grillede mørbrad, brødet og den snittede salat. Den lille familie er klar til at tage fat på maden samtidig med, at dagens begivenheder bliver vendt og diskuteret.

SUND, SUNDERE, SUNDEST

AF INGE B. BORGGAARD

HAR DU LIDT EKSTRA PÅ SIDEBENENE, PÅ BAGDELEN ELLER PÅ MAVEN, SÅ KAN DU SNILDT NÅ DET ENDNU – ALTSÅ AT BLIVE KLAR TIL SUNDHEDSTRIADEN. DEN BEGYNDER SÅ SMÅT HER I SLUTNINGEN AF ÅRET, MEN FØRST OM TO ÅR FORVENTER FORSVARETS PERSONELTJENESTE, AT ALLE RELEVANTE MEDARBEJDERE HAR VÆRET IGennem DE PLANLAGTE SUNDHEDSTJEK OG VACCINATIONER.

Hos Forsvarets Personeltjeneste er det blandt andet orlogskaptajn Sten Bilde Jensen, der har svedt over at få rendt Sundhedstriaden i gang, og det har været en stor mundfuld:

-I alt 22.000 personer, militære, nogle få civile samt nogle på reaktionsstyrkekontrakt, skal vi have kørt igennem systemet de næste par år, så det er og bliver en langvarig proces, forklarer Sten Bilde Jensen, som ikke regner med, at tiltaget vil ende i mange fyresedler.

-Det er den absolut sidste udvej at skille sig af med folk. Vi vil da være kede af at smide guld på gaden i en tid, hvor der er mangel på arbejdskraft alle steder – også i Forsvaret. Derfor bliver der også iværksat handleplaner for dem, der eksempelvis måtte have motions- eller fedmeproblemer, som man jo relativt hurtigt og måske med lidt hjælp kan rette op på, forklarer Sten Bilde Jensen.

NOGLE ER VIGTIGERE AT FÅ KLAR END ANDRE

Personeltjenesten har lavet en liste over, i hvilken rækkefølge de enkelte enheder skal igennem sundhedstjekkene – vigtigst er det at få de enheder igennem, der umiddelbart skal være klar til udsendelse. I flyvevåbnet er det Expeditionary Air Staff, Combat Support Wing, Air Transport Wing Aalborg, Fighter Wing Skrydstrup og Helicopter Wing Karup, der står øverst på listen.

-Hvordan de enkelte enheder så vil sende folk af sted, er op til dem selv. Cheferne skal udarbejde en indstillingsliste til det lokale infirmeri, som opstiller i hvilken rækkefølge, personalet skal indkaldes, forklarer Sten Bilde Jensen, som generelt understreger chefansvaret i hele processen.

HANDLEPLAN SKAL GØRE 'EGNET'

Der vil i forbindelse med indførelse af helbredsundersøgelsen opstå nogle situationer, hvor medarbejdere ikke kan leve op til de opstillede helbredsmæssige krav fra Forsvarets Sundhedstjeneste.

-Sådanne medarbejdere skal sammen med chefen straks have udarbejdet en handleplan for at få medarbejderne sendt over i kategorien 'egnet'. Det kan jo være, at de skal have hjælp af folk med forstand på motion og kost, der kan vejlede dem på rette vej, fortæller Sten Bilde Jensen, som dog understreger, at det er og bliver den enkelte medarbejders eget ansvar at tage vare på sit eget helbred og holde sig i god fysisk form.

For medarbejdere, der falder på helbredsmæssige krav som skader i ryggen, astma eller hjerte-karsygdomme, vil kost og motionsvejledning og egen indsats ikke være nok. Her vil det være nødvendigt at inddrage sundhedsfagligt personale som læger eller fysioterapeuter, der kan gennemføre et behandlingsforløb for medarbejderen.

-Formålet med det hele er, at ingen må tabes på gulvet, og alle skal have en anstændig og professionel behandling – uanset hvilket udgangsniveau, de starter på, konkluderer Sten Bilde Jensen.



Foto: Henning Kristensen, Fotoljæstest Nord.

Når der ikke er travlt med det akutte arbejde eller øvelser, er det Infirmeriernes tilknyttede læger, der skal stå for gennemførelsen af Sundhedstriaden.

REPORTAGE:

MED EH-101 I IRAK

AF JESPER KRISTENSEN (DIT)

OPERATIONSOFFICEREN ÅBNER DØREN TIL VORES VAGTLOKALE. DER ER ET KALD TIL BASRA BY. EN KONVOJ ER BLEVET RAMT AF EN VEJSIDEBOMBE, OG DER ER TO HÅRDT SÅREDE. MED VORES VÅBEN OVER SKULDEREN LØBER VI TIL HELIKOPTEREN, HVOR VI PÅ UNDER FEM MINUTTER STARTER HELIKOPTEREN. SAMTIDIG ER VORES LÆGE OG SYGEPLEJERE KOMMET OMBORD MED DERES UDSTYR, OG TI MINUTTER EFTER FØRSTE KALD ER VI AIRBORNE PÅ VEJ MOD 'HOTELLET' - EN BRITISK INSTALLATION, DER LIGGER MIDT I BASRA BY.

Klokken er 15.10, og på grund af faren for beskydning flyver vi i 50 fod - altså lige over hustagene. Stemningen i helikopteren er intens og kommunikationen på grænsen til kaos. Lægen er i kontakt med 'hotellet', hvorfra patienternes tilstand oplyses.

I cockpittet tales der med Basra ATC og 'hotellets' landeplads, samtidig med at wire, master og andre forhindringer bliver kaldt ud.

Kontrasten er enorm. Det ene øjeblik sad jeg og læste en god bog i en behagelig sofa, det næste øjeblik flyver jeg en 13 tons helikopter i 50 fod med 130 knob over en fjendtlig by. Vi ved, at det er hårdt sårede soldater, vi er på vej for at hente, så vi er utroligt fokuserede på at udføre opgaven så hurtigt som muligt. Tiden er en vigtig faktor, og det lykkes os at transportere de to sårede til hospitalet i Shaiba syd for Basra på 35 minutter fra første kald. Senere på dagen meddeler vores læge os, at den ene af soldaterne er afdød ved døden, men at den anden overlevede. Samtidig fortæller han, at var vi ankommet til hospitalet 15 minutter senere, havde udfaldet været et andet.

DAGLIGDAGEN I BASRA

Missionen beskriver en del af en dag på Instant Response Team, der minder en del om SAR tjeneste. Vagterne strækker sig over to døgn og giver ofte mulighed for at slappe lidt af - dog med intense indslag indimellem. Derudover var der den travle dag- og nattjeneste, hvor der ofte blev fløjet op til otte timer på en vagt.

Der er utrolig stor forskel på dags- og natflyvning. På grund af trusselsniveauet foregår al flyvning til byerne om natten. De udføres med alt lys slukket og i en højde på 3000 fod,



DIT færdiggjorde sin uddannelse på EH-101 i maj 2006, og tilbragte fra august to måneder som udvekslingspilot ved Royal Air Force i Basra.

som er uden for rækkevidde af håndvåben. Landing i byen udføres ved at foretage et taktisk descent (120 knob, 2000-3000 fpm) direkte efterfulgt af et quickstop før landing. De første par gange, man udfører disse manøvrer, føles det meget voldsomt, men da der heldigvis kun er få landingsområder, bliver man hurtigt bekendt med proceduren.

Dagsflyvning er meget anderledes, da det altid foregår i 50 fod og uden for bymæssig bebyggelse. Det bliver hurtigt en behagelig form for flyvning, fordi man ikke føler sig truet og har muligheden for at se forskellige områder af landet. Der er dog lige den detalje, at temperaturen midt på eftermiddagen ligger omkring de 50 grader celsius og cirka 10 grader højere i cockpittet. Når temperaturen er højest, bliver man totalt gennemblødt, og det er nødvendigt at drikke mellem én og to liter vand i timen.

De to måneder i Irak var en spændende oplevelse, der både gav en god indsigt i briternes operationer med taktiske transporthelikoptere samt et lille indblik i den overordnede, men frustrerende situation i Irak.

j.kristensen@ntlworld.com



Generalmajor
Stig Østergaard Nielsen.

FEM SPØRGSMÅL TIL CHEFEN

- **Hvad har det tilført Flyvevåbnet, at medarbejderne skal være 'expeditionary'?**

Det har helt klart tilført nogle nye værdier for væbnet. Især på ledelsesområdet har vi været nødt til at udvikle os, da det under de første udsendelser blev klart, at der ude i verden er brug for en anden ledelse end herhjemme. Egentlig synes jeg også, at det har givet Flyvevåbnet en yderligere professionalisme – både materielmæssigt og personalemæssigt.

- **Hvad er din holdning til udsendelseslængden for Flyvevåbnets folk?**

Udgangspunktet for den generelle udsendelse med Flyvevåbnets enheder er tre måneder – og det har jeg ikke i sinde at røre ved. Imidlertid kan der være særlige forhold eller vilkår, der betyder kortere eller længere udsendelsesperioder for enkeltpersoner eller grupper af personer/specialister. I praksis vil man derfor opleve en stor variation i udsendelseslængder. Den styrende faktor er, at opgaverne skal kunne løses optimalt både ude og hjemme. Husk, at Flyvevåbnet dagligt har ca. 600 personer indsat direkte i løsning af vigtige myndighedsopgaver hjemme.

- **Hvor ofte skal medarbejderne kalkulere med at blive sendt ud?**

Som udgangspunkt er vilkårene principielt de samme som i resten af Forsvaret. Det vil sige, at medarbejderne vil kunne udsendes i samlet 6 måneder inden for en

3 års periode. I praksis har omfanget af internationale operationer dog været af et sådant omfang, at denne udsendeshyppighed langt fra har været virkeligheden for Flyvevåbnets ansatte som helhed. I den sidste ende er spørgsmålet jo afhængigt af, hvor mange medarbejdere der rent faktisk er udsendelsesbare. Med introduktion af Sundhedstriaden skulle denne gruppes andel forhåbentligt blive endnu større.

- **Nogle medarbejdere har valgt at stoppe, fordi de ikke vil udsendes; forstår du det?**

Jeg respekterer, når folk har taget den beslutning. Det er godt og vigtigt, at de ansatte tager de overvejelser med sig selv og familien og drager de nødvendige konsekvenser. Folk, der lurepasser og først tager beslutningen, når udsendelse bliver en realitet, lader jo kollegerne i stikken.

- **Er der plads til gode medarbejdere, der siger nej til at blive udsendt?**

Her er det hårde svar nej. Er der helbredsmæssige eller tungtvejende familiemæssige grunde til at udskyde en udsendelse, så er der plads og rum til det. Men et ideologisk nej er der ikke plads til. Det skal også ses i lyset af, at folk jo via deres ansættelse har forpligtet sig til at blive udsendt.

VÆRKSTED DANMARK: FÆRRE FOLK, FLERE OPGAVER, BEDRE SERVICE

AF ARNE BACH NIELSEN

FORSVARETS MATERIELTJENESTE NEDKOM DEN 1. JULI MED ET SÆT TVILLINGER. NAVNENE PÅ DE NYANKOMNE ER HENHOLDSVIS "VÆRKSTED DANMARK ØST" OG VÆRKSTED "DANMARK VEST". UNDER SIG HAR DE SPECIALISEREDE VÆRKSTEDER, DER SKAL GØRE DEN OVERORDNEDE VEDLIGEHOJDELSE AF FORSVARETS MATERIEL MERE SMIDIG.

Til de to regionscentre hører der i alt 13 vedligeholdelsesområder. Det er værksteder med et eller flere faglige specialer. Meningen er at give en rationel arbejdsgang og samtidig styrke de faglige kompetencer.

Det var forsvarsforliget i 2004, der satte skub i den nye struktur. Forliget flyttede samtidig tyngden længere over mod den operative struktur end hidtil. Det vil igen sige, at der slides mere på udstyret.

Det giver flere opgaver til de ansatte samtidig med, at der skæres i antallet af medarbejdere.

I værkstedsområderne bliver medarbejderne sammensat af personale fra alle tre værn.

- Vi skal være bedre til at arbejde smartere og udnytte resourcerne bedre, siger major Bjørn Boesen, der er chef for Vedligeholdelsesplanlægningssektionen i Forsvarets Materieltjeneste med ansvar for vedligeholdelsesprocessen og den overordnede vedligeholdelsesplanlægning ved Værksted Danmark

Regionsledelsen har ansvaret for at planlægge og forberede planlægning, før opgaverne for vedligeholdelse af materiel tilgår værkstederne.

Når eksempelvis Hercules-flyet skal serviceres under en udsendelse, sker det med eskadrillens egne teknikere, der er med ude. Det går ind under det såkaldte vedligeholdelsesniveau I, der hører til i den operative struktur. Er det større

Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste Nord



Hovedværksted Aalborg har igennem mange år kendt til at være specialiseret inden for vedligehold og reparation af F-16-fly.

eftersyn eller reparationer, er det Værksted Danmark, der står for opgaven under vedligeholdelsesniveau II.

IKKE ALT FUNGERER FRA DAG ET

Rom blev som bekendt ikke bygget på én dag. Det samme gælder for Værksted Danmark.

- Folk skal vænne sig til at arbejde under den nye struktur, og på sigt skal arbejdsgangene blive smidigere end i den gamle struktur. Vi forventer at sidde rimeligt sikkert i sadlen ved årsskiftet, forklarer Bjørn Boesen.

Han påpeger, at det sikkert ikke er på alle områder, tilpasningen til den nye struktur har ramt 100 procent rigtigt. Derfor kan nogle medarbejdere forvente, at der kommer små justeringer hen ad vejen.

Det er afgørende for den operative del af Flyvevåbnet med et gnidningsfrit samarbejde med værkstedsstrukturen.

- Jeg ser gerne, at vores wings – ja hele den operative del af Flyvevåbnet – indgår i en dialog med Værksted Danmark, så vi som kunder bliver hørt, understreger oberstløjtnant Ole S. Nielsen, der er chef for logistikafdelingen i Flyvertaktisk Kommando, og fortsætter:

- For mig er tre ting vigtige. At vores wings går positivt til den nye struktur og dermed indirekte støtter Værksted Danmark. At vi medvirker til en god og langsigtet planlægning og ikke laver lokale aftaler. At vi respekterer de nye kommandoveje og processer for hurtigt at få etableret de nye arbejdsgange.

arne@mil.dk

Antallet af medarbejdere i værkstedsstrukturen reduceres fra ca. 1800 til 1158.

VIDSTE DU...



...at de danske astronautkandidater Ronnie Vang, Jesper Nygaard og Bo Stenhuus i uge 44 og 45 gennemgik en generel introduktion til flyvning, hvor de blandt andet skulle lære om aerodynamik, motorlære, flyveteori samt have viden om de påvirkninger, som kroppen udsættes for under flyvning. Videnskabsminister Helge Sander besøgte de tre kandidater 6. november.

...at Brand og Redning på Flyvestation Karup er i gang med at uddanne 4-5 medarbejdere i kollegastøtte. Uddannelsen skal sikre, at brandfolk umiddelbart efter en traumatisk oplevelse i forbindelse med redningsarbejdet kan få hjælp til at bearbejde oplevelsen og komme 'hele' ud på den anden side. Indtil videre er tre medarbejdere uddannet.

...at to erfarne filmfolk, Anders Engelbrecht og Thomas Kristensen, sammen med den nye Furesø kommune har planer om at lave en del af Flyvestation Værløse til filmby. De enorme hangarer vil kunne bruges til enorme studier, som ikke rigtig findes andre steder i Danmark. Forbilledet for idéen er Pinewood i England og Babelsberg i Tyskland. Om alt går vel, bliver faciliteterne så store, at det kan tiltrække udenlandske filmproducenter.

... at vi for 50 år siden - i december 1956 - fik vores første fire redningshelikoptere af fabrikatet Sikorsky S-55C. Året efter fik Eskadrille 722 på flyvestation Værløse helikopterne. Flyvevåbnet fik i alt syv af slag-sen, som igen blev solgt i 1966 - året efter at vi fik de første Sikorsky S-61, som jo klarer opgaverne endnu.

... at tredje bind i værket 'De danske militære flyvestyrkers udvikling' netop er udkommet. Bogen er skrevet af tidligere major i Flyvevåbnet og cand. phil. Paul E. Ancker og gennemgår kort fortalt genrejsningen af flyverstyrkerne efter den tyske besættelse af Danmark. Bogen er på 596 sider og er illustreret med 141 billeder.



...at over halvdelen af de værnepligtige ved Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole har søgt om at blive i Flyvevåbnet. Det er dobbelt så mange som ved sidste hold. For de kvindelige værnepligtige har interessen været særdeles stor. Her valgte otte ud af ti værnepligtige at tegne kontrakt.



... at **Kevin Costner** netop nu kan ses som redder eller Rescue Swimmer i filmen 'The Guardian'. Han spiller den legendariske redder, der fanges alene i det oprørte hav, da en redningsaktion med en Coast Guard helikopter går helt galt. Han overlever og bliver underviser på den amerikanske eliteskole for rednings-svømmere.

... at den **58-årige major Max Wilhelmsen** med pilotnavnet MAX den 5. december 2006 runder 4000 flyvetimer i F-16. Kun én gang før har en europæer (en tyrker) præsteret det, og på verdensplan er MAX den 14. person, som opnår den status. Samlet set har MAX næsten 6700 flyvetimer – efter F-16 har han tilbragt de fleste timer i en F-100.

... at **Grundloven i 1964 blev sat ud af kraft** på Færøerne. Ved årets kommunevalg var ansatte på Flyvestation Tórshavn godt på vej til at stille med kandidater. De havde udtænkt, hvem der skulle sidde på borgmester- og viceborgmesterposten. Der var tre gange så mange stemmeberettigede på flyvestationen, som der var indbyggere i Kaldbak. Skattelettelse var flyvestationsfolkernes eneste programpunkt. Chefen, oberstløjtnant Tinglev, forbød på stedet personalet i at blande sig i politik.

I dag hører personalet under Tórshavn Kommune. Om skiftet af kommune hænger sammen med episoden i 1964, vides ikke.

... at vi i **1956 under Ungarn-krisen** havde over 100 kampklare fly af typen Republic F-84G "Thunderjet" med piloter på højt startberedskab. Vi havde samme år mange havarier og rundede havari nummer 50 med netop F-84G, som Flyvevåbnet fik kun fire år tidligere – i 1952 som våbenhjælp fra USA.

....at **værnepligtig Kristoffer Seeman Sørensen** i oktober fik 189 ud af 192 mulige point ved Skyttemærkeskydning på 200 meter bane. - Det vil med andre ord sige, at han ramte plet alle gange undtagen en. Det har jeg aldrig set før, siger Jørgen Uffe Alling Dam, der er ansvarlig for skydeuddannelsen for de værnepligtige på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole.



... at **Flyvevåbnets første jetjager, Gloster Meteor F. Mk. IV** dagjageren, for 50 år siden endeligt blev pensioneret. De havde siden 1949 været grundstammen i 3. Luftflotille - senere Eskadrille 723 og til slut i Eskadrille 724 - hvor de og 20 Meteor F. Mk. VIII blev erstattet med 30 fly af typen Hawker Hunter Mk. 51.



DANMARKS SKARPESTE ØJNE

AF PER S. NIELSEN, FLYVERTAKTISK KOMMANDO

F-16 FLYENE UDFØRER JÆVNLIGT FOTOREKOGNOSERING I DANMARK. BILLEDERNE BRUGES BÅDE TIL MILITÆRE FORMÅL - MEN I STIGENDE GRAD OGSÅ SOM HJÆLP TIL LANDETS ØVRIGE MYNDIGHEDER.

Indtil cirka 1990 hang Flyvevåbnets opgaver sammen med den kolde krig, hvor det vigtigste var overvågning af de danske farvande samt Østersøen. Det drejede sig især om at overvåge Sovjetunionens flåde- og flystyrker. Samtidig deltog flyene i mange store NATO øvelser over hele Europa og skaffede billedmateriale til danske enheder, der brugte det til planlægning og opfølgning efter øvelsesvirksomhed.

80 procent af luftfotograferingerne var af militær karakter, og en hel eskadrille havde det som hovedopgave. I dag udføres opgaven af en enhed, der har andre opgaver ved siden af, og den militære del af luftfotograferingen fylder i dag ikke mere end cirka 10 procent af tidligere tiders flyvninger.

Efter murens fald har opgaverne gradvist ændret karakter. I dag udføres opgaver som miljø- og specialfotograferinger for ministerier og styrelser samt billeder til arkæologer ved universiteterne og museer. Mange af disse opgaver har siden haft stor værdi for vores viden om fortiden, idet mange af optagelserne har været af udgravninger rundt om i landet. Og en udgravning kan, som arkæologerne udtrykker det, ikke gøres om. Der har også været piloter, der har haft en stor personlig interesse i arkæologi. Specielt én pilot har udpeget nogle områder på Lolland og Fyn, hvor han fra luften kunne se, at der var noget usædvanligt ved jorden – det førte blandt andet til opdagelsen af en vikingehavn.

HØJTEKNOLOGI TIL FREDELIGE FORMÅL

Mange af de opgaver, der udføres for museer og arkæologer, bliver udført med optiske og infra-røde (IR) kameraer, der optager temperaturforskelle i et område. Kombinationen af de to typer optagelser har givet nogle gode resultater, fordi de kan afsløre gunstige retninger for udvidelse af udgravninger og påvise aftegninger i jordens overflade – noget der er svært at konstatere med det blotte øje. Ifølge de tilbagemeldinger, Flyvevåbnet har fået, har disse optagelser været en stor hjælp for rekvirenterne.

I forbindelse med den kraftige storm i 1999 fotodækkede Flyvevåbnet en stor del af landet - i en stribe fra Sønderjylland via Fyn til Helsingør-området. Den opgave blev udført for Skov- og Naturstyrelsen, som ønskede en oversigt over, hvor store skaderne var på skovene. Af andre opgaver kan nævnes optagelser af Scandinavian Star branden, dokumentation i forbindelse med oversvømmelsen af tunnelen ved Storebælt samt dækning af fyrværkeriulykken ved Seest i Kolding. Flyvevåbnet har også fotograferet de fleste kongelige slotte rundt omkring i landet, store spejderlejre og områder - for eksempel Rebild - i forbindelse med officielle besøg, møder og højtider.

NYT Udstyr giver flere muligheder

Flyvevåbnet har valgt at investere i fremtidens teknologi/digitalisering, som er på vej. Et dansk firma har fremstillet en POD til at hænge op under F-16 flyet og har været på verdensmarkedet for at indkøbe nye digitale kameraer til indbygning





i den nye kasse. Det nye system kommer til at anvende amerikanske RECON 25 megapixel kameraer til henholdsvis lav og mellem flyvehøjde. Luftfotograferingen foregår automatisk, fordi systemet er tilkoblet flyets GPS-system og selv udløser sig over målet.

Til fremtidens IR-optagelser er der anskaffet et nyt kamera, der er i stand til at lave gode optagelser fra over 5.000 meters højde. Det er et stort spring fra det tidligere kamera, der kun var effektivt op til cirka 300 meter.

Flyvevåbnets luftfotografering er og har været til stor nytte - ikke bare for Forsvaret, men også som støtte til det øvrige samfund. Fordelen ved at have et Flyvevåben med de nævnte systemer er, at myndigheder kan få taget luftfotografier her og nu, hvor andre leverandører enten fotograferer én gang årligt eller ikke kan dække et tilsvarende stort område på samme korte tid. I forbindelse med overgangen til digitalteknologi vil det i fremtiden være muligt at fotografere under dårligere vejrforhold end i dag, hvor den mindste smule tåge eller dis vil forringe kvaliteten betydeligt.

runedyrholm@mil.dk



Et infrarødt billede af engelske Harrier-fly på den tidligere flyvestation Vandel.



En udgravning fra luften ved Odsherred.

DENGANG OG NU

Flyvevåbnet har udført fotografering fra luften lige siden værnets start i begyndelsen af 1950'erne. Dengang blev missionerne udført med de gamle Spitfire fly med håndholdte kameraer. Siden da er der anvendt fly af typerne KZ VII, Catalina, RF-84 Thunderjet, RF-84F Thunderflash og RF-35 Draken. I dag udføres luftfotograferingen med kameraer ophængt i en POD (specialfremstillet kasse) under F-16 flyet.

Flyvevåbnet kan foretage luftfotografering overalt i Danmark inden for 4-6 timer.

Billederne er hovedsageligt til militære formål, men de bruges også af de civile myndigheder i forbindelse med eftersøgninger, miljøovervågning i de danske farvande samt til arkæologiske formål.



VELFUNKTERENDE 'HUL I VÆGGEN' I AALBORG

AF CAMILLA ROSENGAARD

EN HELT NY MÅDE AT INDKØBE OG VEDLIGEHOEDE RESERVEDELE TIL CHALLENGER PÅ GIVER MINDRE BUREAUKRATI, HURTIGERE LEVERING AF RESERVEDELE, KORTERE GULVTID OG DERMED FLERE FLYVETIMER.

Der er blevet banket et virtuelt hul i væggen på Air Transport Wing Aalborg, så reservedele til Challenger flyder uhindret fra den tyske leverandør Lufthansa Bombardier Aviation Services (LBAS) i Berlin til værkstedet i Aalborg. Det er den første aftale af sin art i Flyvevåbnets historie, men konceptet om 'hul i væggen' er formentlig kommet for at blive, eftersom det i knap et år har givet Challenger-flyene væsentlig mere luft under vingerne i form af flere flyvetimer, uden at omkostningerne er blevet større.

FLYVEMATERIELKOMMANDOEN SKABTE RAMMERNE

Arbejdet med at få konceptet om 'hul i væggen' til at virke begyndte i sommeren 2003. Formålet var at undgå at ligge inde med et for omkostningsfyldt reservedelslager. Efter et EU-udbud vandt LBAS, der har erfaring med servicering af de tyske Challenger-fly udbuddet.

Det økonomiske ansvar for indkøb og vedligeholdelse af reservedele er naturligvis fortsat placeret i Flyvematerielkommandoen, men det er de to flyspecialister fra Aalborg, Preben Dalgaard og Michael Koch, som til daglig har kontakten med firmaet inden for den uarbejdede rammeaftale.

- Jeg kan så løbende kontrollere, hvor store beløb der er anvendt på hvad. Det har vist sig at være en meget effektiv måde at fremskaffe reservedele på. Vi kannibaliserer stort set ikke længere på Challenger-fly, og flyene har mindre gulvtid og mere flyvetid, forklarer Thomas Andersen fra Flyvematerielkommandoen.

Flyspecialisterne Preben Dalgaard og Michael Koch holder til daglig 'hullet i væggen' åbent på Air Transport Wing Aalborg ved at være i tæt dialog med både teknikere på flyvestationen og med den tyske leverandør Luft-hansa Bombardier Aviation Services.

FIRMAET RÅDER OVER STOR EXCHANGEPOOL

En af årsagerne til, at LBAS vandt EU-udbuddet, er, at virksomheden har adgang til en stor mængde reservedele, som hele tiden er i rotation – en såkaldt exchangepool.

- Den nye adgang til LBAS' exchangepool betyder, at vi kan få udskiftet reservedele hurtigt og relativt billigt. Ifølge aftalen med LBAS skal vi også altid have adgang til de senest modificerede og opdaterede reservedele. Dermed skal vi ikke længere tage os af det tidskrævende arbejde med konfigurationsstyring af reservedele, siger Thomas Andersen, som ikke er i tvivl om, at denne type rammeaftaler vil brede sig i Forsvaret.

GOD DIALOG MED VÆRKSTED OG BERLIN

I Aalborg har Preben Dalgaard og hans kollega Michael Koch til daglig hænderne fulde med at holde kontakt med både værkstedet på flyvestationen og LBAS i Berlin. Men det har vist sig, at deres anstrengelser har båret frugt.

- I dag kan vi konstatere, at der ikke længere rigtig er reservedelsmangler. Flyproduktionstiden er blevet øget, og det er faktisk ikke dyrere, men tværtimod lidt billigere at bruge et civil firma, siger Preben Dalgaard, som ikke er i tvivl om, at det blandt andet er den tætte dialog med både værkstedet i Aalborg og LBAS i Berlin, som får tingene til at glide.

- Afstanden til teknikerne på værkstedet er blevet meget mindre. Vi har hele tiden styr på, hvad behovet i det udførende led er. Og så har vi i hele forløbet haft en god dialog med LBAS, der altid er behjælpelige med oplysninger om, hvor stumperne befinder sig, og hvor lang tid det vil tage at skaffe en reservedel hjem. Det er et meget velfungerende samarbejde, fastslår Preben Dalgaard.

camilla.rosengaard@communique.dk

EN BLANDET LANDHANDEL I BAGDAD

AF HEINO LUNDBERG CHRISTIANSEN

MISSIONEN FOR COALITION MILITARY ASSISTANCE TRAINING TEAM (CMATT) ER AT STØTTE DET IRAKISKE FORSVARSMINISTERIUM OG JOINT HEADQUARTERS MED AT BEMANDE, TRÆNE, UDRUSTE, GARNISONERE OG SUSTAINE HÆR-, FLYVEVÅBEN- OG FLÅDE- ENHEDER, INDTIL DE HAR OPNÅET OPERATIV STATUS MED HENBLIK PÅ AT STØTTE MNSTC-I OG MULTI-NATIONAL FORCES IRAQ MISSIONER MED AT OPBYGGE ET FOR- ENET, STABILT OG DEMOKRATISK IRAK.

CMATT bidrager til det irakiske state-building projekt og har det overordnede ansvar for at implementere genopbygningen af de irakiske væbnede styrker baseret på planer udviklet af overordnede hovedkvarterer. Pr. november 2006 er der genereret mere end 130.000 irakiske soldater. Tælles politiet med, udgør de irakiske sikkerhedsstyrker i alt mere end 330.000 mand og er således tæt på det endelige antal.

DAGLIGDAGEN

Den daglige tjeneste ved CMATT er interessant og udfordrende og mest af alt, hvad man kalder for en 'blandet landhandel'. Fokus for det danske bidrag er primært implementering, opbygning og udvikling af den nødvendige logistiske støttestruktur for de irakiske militære sikkerhedsstyrker. I praksis foregår det ved at omsætte et allerede indført logistisk koncept til procedurer og indføre dem i praksis.

Det lyder umiddelbart simpelt, men dels er processen for at få godkendt procedurerne til tider aldeles træg, bureaukratisk og langsommelig, og dels skal man tænke på, at hele opbygningen af de irakiske sikkerhedsstyrker foregår side om side med, at de er indsat i en skarp opgave med at skabe den fornødne sikkerhed for borgerne i Irak.

Udover den langsigtede logistiske opgave er der også dagligt 'brandslukningsproblemer' at tage vare på, f.eks. at sørge for, at brændstof og madforsyninger kommer ud til en af garnisonerne, hvis de irakiske forsyningslinier har svigtet.

Da CMATT har en række såkaldte Military Training Teams stationeret ved de irakiske garnisoner, er der ligeledes en del rejseaktivitet rundt i stort set hele Irak. Det betyder, at dagligdagen er særdeles omskiftelig, og at man er i tæt kontakt med irakerne fra ministerielt niveau til den enkelte soldat ude

på garnisonen. De 'nærmeste' samarbejdspartnere er irakere fra Forsvarsministeriet, Joint Headquarters og garnisonerne. Derudover naturligvis koalitionen personale fra eget samt øvrige hovedkvarterer i Irak. Endelig omfatter tjenesten adju- dant-opgaver, såsom at forberede møder, koordinere besøg og rejser, udarbejde referater, ajourføre kalender med mere. Alt i alt en spændende og interessant mission.

Alt arbejdet med opbygningen foregår så vidt muligt gennem irakerne selv. Det betyder, at vi hjælper dem til at hjælpe sig selv. Koalitionen er primært 'mentorer' og 'rådgivere'. Det udtrykkes ganske godt i et gammelt citat fra den navnkundige Lawrence of Arabia: 'It is better to let them do it themselves imperfectly, than to do it yourself perfectly. It is their country, their way, and our time is short.' (T.E. Lawrence 1918, Training of Arab Soldiers).

heino.christiansen@mnstci.iraq.centcom.mil



Heino Christiansen sammen med irakisk MP'er ved Saddam Husseins mindesmærke 'Den ukendte soldats grav'.

Danmark har siden 2005 udsendt et bidrag på to mand til Coalition Military Assistance Training Team (CMATT), som er en integreret del af Multi-National Security Transition Command Iraq (MNSTC-I). Koalitionshovedkvarteret er geografisk placeret i Bagdad i den såkaldte Internationale Zone. Det nuværende bidrag ved CMATT tiltrådte medio 2006 og består af flotilleadmiral Lars Rosendahl Christophersen og major (midl.) Heino Lundberg Christiansen (Expeditionary Air Staff). Stillingerne, som varetages, er Deputy Commanding General, CMATT og Aide de Camp for Deputy Commanding General/Staff officer, CMATT. Udsendelsesperioden er 6 måneder.

læs mere på:

MNSTC-I homepage: <http://www.mnstci.iraq.centcom.mil>

MNF-I homepage: <http://www.mnf-iraq.com/>

NY ENHED GÅR I LUFTEN

AF RUNE DYRHOLM

DANSKE FLY OG HELIKOPTERE I UDlandet SKAL BESKYTTES AF SÆRLIGT TRÆNEDE SOLDATER. INSPIRERET AF DET AMERIKANSKE PHOENIX RAVEN TEAM KONCEPT STARTER FLYVEVÅBNET SIN EGEN UDDANNELSE TIL NÆSTE ÅR.

I september var Rene M. Hinrich fra Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) med som observatør på det tre uger lange kursus i RAVEN konceptet. Sammen med to deltagere fra Combat Support Wing, der deltog i selve træningen, skulle han indhente erfaring omkring amerikanernes metoder.

-Vi blev faktisk lidt overraskede over indholdet i træningen. Der var enormt meget fysisk træning og håndgemæng og knap så mange taktiske øvelser med skydevåben, fortæller Rene M. Hinrich. Det viste sig, at RAVEN konceptet et langt stykke af vejen er baseret på såkaldt 'verbal judo', hvor man altid forsøger at tale en aggressiv person ned, inden situationen eskalerer.

-Vi lærte meget om at vurdere en situation og altid kun anvende den nødvendige magt, fortæller Rene M. Hinrich, der også mener, at metoderne kan indføres i den almindelige bevogtningsuddannelse, som FFOS allerede gennemfører.

NYE PROBLEMER, NYE LØSNINGER

RAVENs blev indført i US Air Force i 1997 efter en række episoder, hvor blandt andet blinde passagerer fra Mongoliet døde i et lastrum, og et fly blev beskadiget af demonstranter



i Senegal. Behovet for at beskytte transportfly har vist sig at være stigende - paradoksalt nok er det ikke uden for landets grænser, at de amerikanske RAVENs har anvendt mest magt. Under orkanen Katrina i New Orleans opstod der kaos under evakueringen af de strandede indbyggere, og en række rivaliserende kriminelle bander kom med det samme fly. En situation, der var ved at udvikle sig til åben skudkamp, hvis ikke de amerikanske RAVENs havde været ombord og anvendte 'den nødvendige magt'.

RAVENs I FLYVEVÅBNET

De danske fly vil alt efter omstændighederne medbringe mellem to og seks vagter, der i Flyvevåbnets vil betegnes som Aircraft Security Teams.

-Der vil selvfølgelig blive foretaget en vurdering af behovet i hvert enkelt tilfælde, som afhænger af, hvor flyet skal lande, og hvor længe det skal være på jorden' siger Rene M. Hinrich. Holdet skal holde vagt omkring flyet, hvis det står udsat og søge efter bomber eller blinde passagerer, hvis flyet har været uden skærpet opsyn.

-De amerikanske erfaringer viser, at selvom flyenes øvrige besætninger i starten var skeptiske over for idéen, så er de godt tilfredse nu. Holdet hjælper også for eksempel loadmasteren eller udfører andre praktiske opgaver, hvis der ikke er behov for alle vagterne, forklarer Rene M. Hinrich.

Han mener også, at et af de områder, hvor danske fly især kan få brug for ekstra mandskab, er ved udeling af nødhjælp i katastrofeområder. Her kan der nemt opstå tumult, hvis ikke der er nogen, der udstråler autoritet og viser, hvem der bestemmer.

RAVEN Team ansvar

- Rådgive fartøjschefen og besætningen om Force Protection foranstaltninger
- Bevogte flyet og kontrollere adgangen til det
- Gennemføre Airfield Survey
- Hjælpe besætningen med øvrige opgaver, når det er muligt
- Anti-Hijack foranstaltninger





Flyvevåbnets Specialskole

FLYMEKANIKERUDDANNELSEN UNDER OMVÆLTNING

AF RUNE DYRHOLM

FLYMEKANIKERFAGGRUPPEN PÅ FLYVEVÅBNETS SPECIALSKOLE SKAL TILPASSE SIG BÅDE DEN FORESTÅENDE FLYTNING TIL KARUP OG AT UDDANNELSEN LAVES RADIKALT OM. DET GIVER STORE UDFORDRINGER FOR LÆRERSTABEN.

Tidligere krævede det at blive flymekaniker, at ansøgeren havde et svendebrev i forvejen. Det krav er nu fjernet med den konsekvens, at uddannelsen forlænges radikalt. Det betyder, at eleverne kan starte i en yngre alder, og at de får et svendebrev med fra skolen efter fire år og to måneder. For at udstede svendebrev skal uddannelsen være godkendt af Undervisningsministeriet, som til gengæld yder økonomisk støtte, fordi der nu er tale om en lærlingeuddannelse.

EKSTRA BYRDE

-Det giver en ekstra administrativ byrde for lærerne, fordi ministeriet kræver ekstra prøver og en stor afsluttende sven-deprøve, fortæller Karsten Petersen, der er lærer på uddannelsen. Problemet er, at lærerne samtidig afkræves dokumentation for undervisningen fra de europæiske luftfartsmyndigheder (EASA).

Danmark har nemlig altid fulgt den fælles europæiske standard for uddannelsen af flymekanikere. Og selvom uddannelsen lever op til og kontrolleres af en europæisk myndighed, så vil Undervisningsministeriet stadig have en selvstændig dokumentation.

-Det kan godt virke lidt mærkværdigt med den dobbelte kontrol, men sådan er det altså bare, sukker Karsten Petersen.

Han mener til gengæld, at den nye lærlingeuddannelse er bedre, fordi den veksler meget mere imellem teori på skolen og praktik på værkstederne. Det betyder ifølge Karsten Petersen helt sikkert bedre mekanikere, og efter at det første

hold allerede har været i praktik, er den opfattelse blevet bekræftet fra værkstederne.

FLYTTEROD

Samtidig med ændringerne i uddannelsen står faggruppen over for en forestående flytning til Karup. Efter nytår sammenlægges Flyvevåbnets Specialskole med Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole.

-Ud af de 16 lærere er det nok kun halvdelen, der flytter med, gætter Karsten Petersen. Han begrunder dels med naturlig afgang og selvfølgelig en manglende lyst til at rykke teltpælene op og flytte hele familien vestpå.

-Lærermanglen vil dog forhåbentlig blive afhjulpel ved, at vi kommer nærmere på værkstederne, og dermed har vi nemmere ved at lokke mekanikere over og undervise på skolen, siger Karsten Petersen, der selv skal med til Karup, når skolens nye lokaler er klar i løbet af 2008. Men selvom stillingerne skulle blive besat igen, så tager det omkring et år at få en ny lærer op i 'full speed', og i mellemtiden har Karsten Petersen svært ved at se, hvordan uddannelsesniveaue kan opretholdes.

-Den truende lærermangel kan i sidste ende betyde, at vi må sætte uddannelsen i bero – for vi kompromitterer ikke uddannelsen, understreger Karsten Petersen og henviser til et stigende pres fra oven om at afhjælpe manglen på flymekanikere ved at uddanne flere i en fart.

Desuden skal der også afsættes tid til, at faglærerne skal tage pædagogikum – en konsekvens af at være kommet under Undervisningsministeriet. Det tager tid her og nu, men på sigt vil det øge kvaliteten af undervisningen.

runedyrholm@mil.dk

FLYVEVÅBNETS SPECIALSKOLE TAKKER AF

AF RUNE DYRHOLM

TIL JANUAR LUKKER OG SLUKKER FLYVEVÅBNETS SPECIALSKOLE EFTER 60 ÅR SOM LEVERANDØR AF TEKNISK UDDANNET PERSONALE TIL DE MANGE KOMPLICEREDE MASKINER BÅDE PÅ JORDEN OG I LUFTEN.

Flyvevåbnets Specialskole er ældre end Flyvevåbnet selv, for den fik sine første 40 elever allerede i 1947. Dengang blev skolen oprettet for at uddanne flymekanikere til Hæren og Søværnet. Men snart overhaler resten af værnet den aldrende skole, når skolen opløses, og uddannelserne overføres til Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole i Karup.

HISTORIEN NEDFÆLDET

I 1997 blev bogen "Flyvevåbnets Specialskoles historie 1947-1997" udgivet for at fejre skolens 50-års jubilæum. Den giver et overblik over skolens historie og et indblik i mange af de begivenheder, der har præget stedet. Bogen blander den historiske gennemgang med personlige beretninger, blandt andre fra B.V. Larsen, der fortæller om sin tid som flyvermekanikerelev tilbage i 1949.

-Næsten alle befalingsmændene kom fra modstandsbevægelsen – så tonen var skrap og disciplinen barsk. Det var bestemt ikke et sted for tøsedrenge, fortæller han i bogen og husker, hvordan uddannelsen nok var hård, men altid ledet ved befalingsmændenes personlige eksempel. Siden hen er tonen blevet ændret, og skolen har udviklet sig til at omfatte mange andre tekniske uddannelser end lige flymekanikeruddannelsen.

DE SIDSTE KAPITLER

Her 10 år senere udgives nu de definitivt sidste kapitler i skolens historie, der fortsætter, hvor jubilæumsbogen slap – nemlig ved jubilæumsfesten den 5. marts 1997.

Med overskriften 'FLSP i en om- og opbrydningstid' fortæl-

ler blandt andre Arly Dalgaard om skolens turbulente tilværelse i det forløbne årti. Arly Dalgaard afgik ved døden i april i år efter længere tids svær sygdom, men han nåede forinden at få beskrevet store dele af skolens nyere historie – herunder den totale rømning af Jonstruplejren, så hele skolen kunne samles på Flyvestation Værløse. Noget der kom til at betyde en del flytteaktivitet, fordi bygningerne skulle renoveres samtidig. Og midt i det hele spillede planen om at nedlægge Flyvestation Værløse ind. Den politiske beslutning om at lukke flyvestationen og skolen var til dels blevet forudset, og rygterne om den forestående lukning var løbet i forvejen. En omstændighed der skabte usikkerhed om fremtiden blandt personalet og medfølgende stort gennemtræk af skolens medarbejdere.

De seneste 10 år har også budt på andre udfordringer end flytning. De små ungdomsårgange omkring årtusindeskiftet bevirkede, at antallet af ansøgere til skolen faldt dramatisk. For eksempel måtte der gennemføres en elektronik-grunduddannelse med et hold på kun fire elever. Der blev ydet en ganske stor indsats fra Forsvaret Rekruttering, men både i Forsvaret og i det civile var billedet det samme.

Fra 1. januar 2007 overføres uddannelserne til Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole - i hvert fald organisatorisk. Faggrupperne forbliver nemlig midlertidigt i Værløse, indtil de fysisk kan flyttes til Karup, hvor der skal bygges nyt til to af de tre faggrupper. Den sidste faggruppe, Faggruppe Informatik, skal ikke til Karup, men skal fysisk flytte til Jonstruplejren. Flytningerne forventes at finde sted medio 2008, når byggeriet står færdigt.

runedyrholm@mil.dk





Foto: Peter Slagemeier, Flyvevåbnets Fototjeneste

Det virker voldsomt, når over 100 demonstranter råber slagord mod Nato. Det lykkes 'demonstranterne', der bestod af værnepligtige, at stresser sikkerhedsfolkene fra Combat Support wing godt og grundigt.

ØVELSE REACTIVE BOOST: FRA BAR ASFALT TIL OPERATIV FLYVESTATION

AF ARNE BACH NIELSEN

FOR FØRSTE GANG I FLYVEVÅBNETS HISTORIE HAR TO ENHEDER VÆRET INTEGRERET SOM ÉT SAMLET BIDRAG. DET SKETE PÅ SEPTEMBER-ØVELSEN REACTIVE BOOST, HVOR DELTAGERNE VAR FIGHTER WING SKRYDSTRUP OG COMBAT SUPPORT WING.

20-mands sovetelte, toilet- og badecontainere, Dining Facility alias det store spisetelt med obligatorisk håndvask inden spising. Jo, det hele er der. Dertil kommer containeropstillingen med operationscentret, containere med alskens materiel, soldater til sikring og ikke mindst en infernalsk larm fra F-16-fly, der automatisk får soldaternes gule ørepropper op af lommen og på rette plads. Nøjagtigt som 'derude'.

Men scenen er ikke henlagt til den kirgisiske Manas-base som for tre år siden, men derimod til Århus Lufthavn.

ALTOMFATTENDE LOGISTIK

Behovet for at være selvforsynende med mange basale ting blev erkendt, da Danmark i 1999 udsendte et F-16-bidrag til Grazzanise-basen i Italien under Kosovo-konflikten. Siden dengang er Flyvevåbnet under senere udsendelser mødt mere og bedre forberedt op med hensyn til egen-logistik. Danmark har dog i vid udstrækning gjort brug af faciliteter fra nationer, vi har samarbejdet med.

Alt teknisk udstyr skal tages med hjemmefra. Det gælder lige fra skruetrækkeren til satellitudstyret. Containere indeholdende operationscentre, kontorer og lagre flyttes også med. Sove- og spisetelte, containere med bad og toilet kan måske lyde banalt, men det er en grundlæggende nødvendighed, når de danske soldater er ude i verden ofte i månedsvis.

Selv om øvelsen foregår i Århus Lufthavn, er proceduren den samme, som hvis der skulle forlægges til den anden side af jordkloden. Det, som Flyvevåbnet ikke selv kan levere til en udsendelse, skaffer de hos firmaer, for eksempel Danish Camp Supply, der er leveringsdygtig inden for blandt andet telte, containere og catering.

TRÆNER TIL EKSAMEN I 2007

Det er flyene med deres brølende motorer, der har markeret øvelsen over for befolkningen på Djursland. Men det er langt fra ensbetydende med, at der ikke er sket noget på jorden.

Der har været trafikulykker, indtrængende i området og mistænkelige genstande, som kunne være improviserede bomber. Gas, angreb på lejren og brand har også været med til at gøre livet surt for øvelsesdeltagerne.

Fighter Wing Skrydstrup og Combat Support Wing har fået råd og anbefalinger af Nato's observatører, der har fulgt øvelsen med skarpe øjne og spids pen.

Disse wings skal drage fordel af Nato's rapport, så de står godt rustet ved den såkaldte Operational Evaluation i 2007.

arne@mil.dk

Knap 500 soldater fra Flyvevåbnet deltog i øvelsen. Flyverhjemmestyrket havde konstant omkring 10 mand på vagt til bl.a. adgangskontrol.

OFFICERSUDDANNELSEN ER GÅET 'EXPEDITIONARY'

AF KURT NISSEN

FLYVEVÅBNETS OFFICERSSKOLE LEVERER OFFICERER TIL FLYVEVÅBNETS OPERATIVE STRUKTUR, SOM DAGEN EFTER UDNÆVNELSEN I PRINCIPPET SKAL VÆRE KLAR TIL UDSENDELSE I INTERNATIONALE OPERATIONER. DET HAR MEDFØRT EN RÆKKE ÆNDRINGER I UDDANNELSEN.

En kold november-morgen i 2005 mødtes de - repræsentanterne fra alle de kommende wings og eksisterende skoler i Flyvevåbnet. De skuttede sig i den rå tåge, og det var, som om emnet for de kommende dage hang tungt i luften. Der havde været meget lidt tid til forberedelse af indlæg, og det var ikke helt ligegyldigt, hvad der blev sagt de næste par dage. Rammen var udviklingsseminar for officersuddannelsen - og anledningen: Flyvevåbnet er gået 'expeditionary', og officersuddannelsen skal følge med.

MODULOPBYGGET UDDANNELSE

GRUNDMODULET: Engelsk styrkes gennem differentieret undervisning, som indebærer anvendelse af flere engelsklærere i samme klasse. Faget idræt ændres konceptuelt og styrkes fra 198 lektioner til 336 lektioner. Der fokuseres på styrke og udholdenhed, og faget skal bestås.

LEDERSKABSMODULET: holdningsområdet og evnen til at træffe beslutninger samt den føringsmæssige side af ledelsesvirket er styrket, og der arbejdes målrettet i "praksisfeltet".

RESSOURCESTYRINGSMODULET: reduceres til økonomistyring med udgangspunkt i den operative nødvendighed.

OPERATIONSMODULET: fokuserer på logistik, taktiske overvejelser, befalingsudgivelse, operativ analyse, air power teori, netværksbaserede operationer/elektronikbaserede operationer, informationsoperationer og psykologiske operationer.

MISSION, VISION, VÆRDIER

Med øgede krav følger øget ansvar og beføjelser. Det har ført til en øget fokusering på Flyvevåbnets Officersskoles kerneproduktion: at producere officerer til Flyvevåbnet. Coaching og personlig udvikling er indarbejdet som et struktureret styrings- og udviklingsværktøj. Respekt for det enkelte individ med udgangspunkt i den igangsatte proces i Flyvevåbnet vedr. Mission, Vision og Værdier er implementeret.

AKKREDITTERING

Flyvevåbnets Officersskole har et ønske om, at officersuddannelsen kan akkrediteres som en professionsbacheloruddannelse. Som en direkte følge er der iværksat en række tiltag - blandt andet udarbejdelse af en hovedopgave på officersuddannelsen.

Som en særlig udfordring til Flyvevåbnets Officersskole anmodede Flyvertaktisk Kommando skolen om at udvikle og gennemføre et accelereret og koncentreret uddannelsesforløb for tre kadetter af pilotlinjen. De tre pilotaspiranter havde før Flyvevåbnet erhvervet civile kompetencer på kandidat- og bachelorniveau og skulle indgå på tre ledige pladser på NATO Flying Training Center i Canada (NFTC) medio 2007 - en reduktion af den almindelige officersuddannelse fra ca. 22 måneder til 9 måneder.

HÅBER VI RAMMER PLET

Uddannelsen har fået en øget fokus på føring og ledelse i praksis, personlig udvikling og idræt som følge af Flyvevåbnets transformation fra et 'Garnisonsflyvevåben' til et 'Expeditionary Air Force'. Så må fremtiden vise, om vi ramte plet - den morgen i november 2005.

nis@mil.dk

BRANDMÆND I ILDEN

AF RUNE DYRHOLM

DE 39 MÆND OG KVINDER PÅ BRANDSTATIONEN I KARUP HAR FÅET EKSTRA UDDANNELSE. DE ER NU FIRST RESPONDERS OG KAN YDE AVANCERET FØRSTEHJÆLP.

-Der er en vis forventning om, at folk, som kommer i gule udrykningskøretøjer med blåt blink, kan mere førstehjælp end gennemsnittet, siger Svend Aage Madsen kaldet SAM, der er leder af brandstationen på Flyvestation Karup. Tidligere kunne den forventning faktisk ikke indfries, for brandfolkene havde ikke andet end et almindeligt grundkursus i førstehjælp.

First Responder uddannelsen betyder, at brandfolkene kan yde livreddende hjælp, indtil ambulance med regulære redde- eller lægen når frem. For eksempel indgår genoplivning af folk med hjertestop i det nye repertoire, og derfor er Eagle-brandbilerne også blevet udstyret med den såkaldte defibrilator - altså en hjertestarter.

ALTID FØRST FREMME

-Vi er meget glade for den ekstra uddannelse, for vi vil jo altid være de første på ulykkesstedet, fortæller SAM og forklarer om det uheldige faktum, at flybrande næsten altid udvikler

sig meget hurtigt og voldsomt, og fortsætter:

-Der vil nok altid være tilskadekomne, som skal have hurtig hjælp, hvis flybrændstof og skrog går i brand efter et styrt. Så er det rart, at vi rent faktisk har kompetencer til at gøre noget, indtil det øvrige beredskab fra de civile brand- og redningsstationer dukker op.

Det er i øvrigt et krav, at brandfolkene skal være fremme inden tre minutter, uanset hvor på flyvefeltet ulykken er sket - en vurdering, der er taget ud fra, at hvis der går meget længere tid, så kan det næsten være lige meget.

-Så kan vi sikkert kun lave efterslukning og rydde op, siger Svend Aage Madsen. Netop på grund af den altafgørende tidsfaktor er de vagthavende brandfolk altid klar i den karakteristiske branddragt med reflekterende striber, og bilerne er bygget til at tromle uhæmmet igennem landskabet.

Hvert år skal brandfolkene igennem et lægecheck samt gennemføre en fysisk test og en brandmandstest, hvor det kommer til udtryk, om den enkelte stadig kan fortsætte sit operative virke.

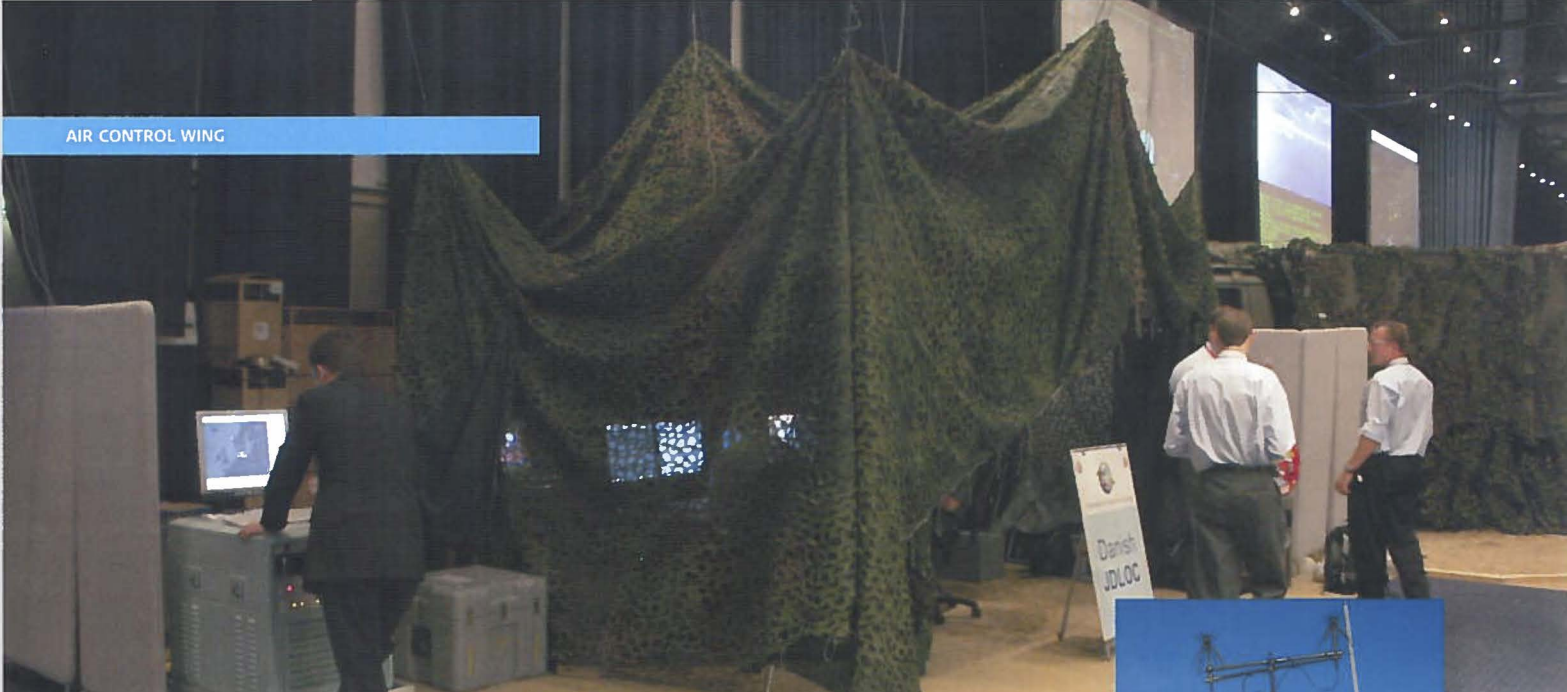
runedyrholm@mil.dk

Udover døgnberedskabet på Flyvestation Karup har brandfolkene en række andre opgaver:

- Skræmme fugle væk fra området for at undgå sammenstød med fly.
- Rydde sne og feje flyfeltet året rundt.
- Slukke øvelsesterrænet i Oksbøl under Live Weapons Delivery.
- Deltage i øvelser med Politiets Aktionsstyrke, når der anvendes helikoptere.
- Brandberedskab i forbindelse med hot-refueling af helikoptere.
- Brandvagt under prøveflyvning med S-61 ved hovedværkstedet i Værløse.
- PR - udstilling af Eagle crashtender.
- Stille mandskab til internationale missioner. Pt. er én mand fra hver flyvestation i Kabul International Airport.

Brandstationen har cirka 70 udrykninger om året inden for hegn.





DER KOM ET BREV...

AF LENE JENSEN OG PIA WOGNSEN

DAGEN STARTEDE SOM DE FLESTE ANDRE FOR CHEFEN FOR AIR CONTROL WING. DEN FRISKLAVEDE KAFFE VAR HÆLDT OP, COMPUTEREN TÆNDT OG POSTBUNKEN STOR. UDENFOR BLÆSTE EN KRAFTIG VIND, DER MELDTE EFTERÅRETS KOMME. CHEFEN GREB SIN BREVÅBNER OG VALGTE ET BREV MED UDENLANDSKE FRIMÆRKER.

Havde man stået på kontoret, ville man have set et stort tilfreds smil brede sig på chefens ansigt. I hånden havde han et takkebrev fra firmaet Thales Air Operations i England, der i skyhøje vendinger roste Air Control Wing for en ekstraordinær professionel indsats med at fremvise brugen af 'live' Link 16 på Internationalt Datalink Symposium i Bella Centret i oktober.

AIR CONTROL WING PÅ SALGSMESSER

Symposiet er en messe, der giver et godt indblik i, hvad der findes af datalink udstyr på markedet. Her mødes industrien og militæret og skaber kontakter med henblik på køb og salg af udstyr.

Og netop Air Control Wings tilstedeværelse på messen skyldtes, at Flyvevåbnet har indkøbt et monitorings- og management system til Link 16 af firmaet Thales Air Operations, og sammen kunne kunde og leverandør demonstrere udstyrets effektivitet.

Forud for den succesfulde demonstration var gået én uges fælles opsætning og test af alle systemerne i en hangar på Flyvestation Værløse.

-Hele forløbet og samarbejdet har givet os masser af selvtillid og blod på tanden til det fremtidige arbejde med udstyret, der ankommer i perioden december 2006 til marts

2007, siger kaptajn Jens Flarup-Kristensen, der er én af Air Control Wings hovedkræfter bag implementeringen af systemet.

KVINDER OG MÆND MED FORBINDELSERNE I ORDEN

Til at løse opgaven med monitorering og management af Link 16 aktivitet i dansk område blev der 1. januar 2006 oprettet en specifik enhed ved navn Joint Datalink Operations Centre (JDLOC), som organisatorisk hører under Air Control Wing og fysisk er beliggende i bunker 1137 på Flyvestation Karup. JDLOC er værnfælles til trods for både forankring i Flyvevåbnet og fire travle og engagerede m/k'ere i lyseblåt.

Personalet arbejder på at gøre JDLOC fuldt operativ fra maj 2007, så Link 16 opgaver i forbindelse med national dansk trænings- og øvelsesaktivitet kan løses, samtidig med at overholdelse af brugen af Link 16 overvåges. Disse opgaver har indtil nu været varetaget af CAOC 1.

Til trods for at JDLOC endnu ikke har operativ status, har medarbejderne allerede været ansvarlige for Link 16 set-up i forbindelse med Tactical Leadership Program Flying Course i foråret, og i november skal Søværnet støttes på lignende vis.

WELL DONE

-Sådan et brev luner på en efterårsdag, siger chefen og går i gang med at sende et 'well done' til alle involverede ved JDLOC.



ESKADRILLE 721:

TOPMODERNE TRODS ALDEREN

AF ARNE BACH NIELSEN

PÅ TRODS AF DE 80 ÅR ER ESKADRILLE 721 LANGT FRA EN TRÆT OG STØVET DAME. DEN MODERNE FLÅDE INDEN FOR LUFTRANSPORT GØR KAPACITETEN TIL EN EFTERSPURGT VARE - IKKE MINDST PÅ INTERNATIONALT PLAN.

Der var trængsel i den store hangar, da transporteskadrillen den 12. oktober rundede de 80 år. Et stort opbud af gæster – herunder mange tidligere folk fra 721 – var kommet fra hele landet for at markere jubilæet.

Flyvestation Aalborgs eget husorkester, Aalborg Brass Band, satte luften i musikalske bevægelser, og blæseinstrumenterne skinnede om kap med Challenger-flyet, der stod parkeret få meter fra orkestret. I luften demonstrerede fly af typen CL-604, C-130J, T-17 og F-16 deres imponerende formåen. Et andet underholdende indslag på festdagen var en betagende flyveopvisning med to Hercules'er i skalaen 1:20, som Brønderslev Modelflyveklub havde bygget.

HISTORIEN SLUTTER ALDRIG

Intet jubilæum uden historie, så gæsterne fik en kort gennemgang af eskadrillens historie serveret med gode billeder til. En kort gennemgang – ja, for en fuldstændig 80-årig historie, som denne spændende eskadrille har, ville tage uendeligt lang tid at fortælle.

- En af de næste store udfordringer er modtagelsen af vores fjerde Hercules-fly, som er bestilt. Til den tid bliver eskadrillens Hercules-besætninger opgraderet fra syv til elle-



Lille- og storebror i duet. CL-604 Challenger og C-130J Hercules.

ve, fortæller 721's chef, major Karsten Jensen.

Næste større opgave kommer fra årsskiftet til at udgå fra Kuwait, hvor Air Transport Wing Aalborg leverer et Hercules-fly til brug for FN-flyvninger i Irak. Bidraget løber i et halvt år, og det stiller store krav til fleksibilitet.

- Der er vrøvl med malingen på de nye fly, og derfor skal de til England for at blive malet om på fabrikkens regning. Udover det skal flyene blandt andet have indlagt skum i tankene for at forebygge brand ved beskydning, forklarer Karsten Jensen.

HAR ALTID VÆRET 'EXPEDITIONARY'

Den 69-årige Flemming Kjellberg var telegrafist i eskadrillen 1953 – 1960.

- Jeg finder det spændende at møde de gamle drenge, men også at se den nye Hercules C-130J, siger han mellem billeder, våbenskjolde, propeller og modelfly, der pryder væggene næsten overalt i Eskadrille 721's moderne bygning.

Han har fløjet meget i Grønland, hvor turene på den tid ofte var lidt ekspeditionsagtige. Så 'Expeditionary Air Force' er på ingen måde noget nyt for eskadrillen.

Det betyder igen, at medarbejderne i 721 altid har haft en fleksibel tilgang til deres job. Farvel til familien med kort varsel, lange arbejdsdage og flyvning i alle miljøer under forskellige trusselsniveauer er de vilkår, eskadrillens mandskab lever under.

arne@mil.dk



Dropteknikken med Challenger-flyet kan bruges til levering af genstande til for eksempel Sirius-patruljen i Grønland.

Foto: Henning Skree, Flyvevåbnets Fototjeneste Nord

FARVEL TIL EN ERFAREN KOLLEGA

AF INGE B. BORGGAARD

KNAP 500 MENNESKER – FAMILIE, VENNER OG KOLLEGER – SAGDE VED EN MILITÆR BEGRAVELSE DEN 3. OKTOBER FARVEL TIL FLYVERSPECIALIST KIM WADIM I HERNING KIRKE.

Blomsterkranse og buketter med personlige og officielle hilsner fyldte hele midtergangen og det meste af koret i den murstensrøde bykirke, som udgjorde rammen om afskeden med den 36-årige flyverspecialist.

Samtlige bænke og stole i kirken var besat af både kolleger i Flyvevåbnets blå og Hærens grønne uniformer – ligesom en næsten ligeså stor del af følget var familie, venner og bekendte i civilt mørkt tøj.

EN AL FOR TIDLIG DØD.

At sige farvel til livet som kun 36-årig virker meningsløst, og netop det forholdt flyverprovst Vilhelm Værgø sig til igennem hele sin begravelsestale.

Han beskrev Kim Wadim som en soldat, der ikke kun var med i tjenesten for at få til livets ophold og lod sig udsende til de oplevelser, der altid vil følge med. Nej, han tog afsted denne femte gang til et af verdens brændpunkter, fordi han troede på, at han kunne udrette noget positivt for samfundet. For at være med til at skabe fred og frihed for menne-

skene i de lande, der ikke oplever det samme selvfølgelige demokrati, som vi gør i Danmark.

I FLYVERPROVSTENS TALE LØD DET:

- Det var altså Kims opfattelse, at det gav mening at påtage sig denne opgave - også med den risiko, som det indebar. Derfor må vi også have lov at sige: der var mening i det, selv om det også er meningsløst, at han skulle dø.

ALTID FREJDIG.

Den kirkelige handling varede i alt 25 minutter og blev afsluttet med trompetsoloen 'Last post', som hører enhver militær begravelse til. Herefter blev den flagsmykkede kiste båret til rustvognen af seks af Kim Wadims kolleger fra Protection Team Basra.

Følgt af fem busser og et stort antal biler kørte rustvognen båren til Herning Nordre Kirkegård, hvor jordpåkastelsen blev ledsaget af salmen 'altid frejdig, når du går', der i Kim Wadims tilfælde var meget sigende:

*Kæmp for alt, hvad du har kært,
dø om så det gælder!
Da er livet ej så svært,
døden ikke heller.*



TAK TIL KIMS KOLLEGER

AF INGER HOLMGAARD IVERSEN

Jeg blev påført et uoverstigeligt tab den 23. september, da min gudsøn Kim Wadim i tjenesten blev dræbt af en vejsidebombe i Irak – kun 36 år gammel. Chokket og sorgen over meddelelsen blev mildnet med den menneskelige varme og professionelle støtte, jeg oplevede fra hans arbejdsplads ved Flyvevåbnet i Karup. Tak for det.

Det var Kims chef i Flyvevåbnet og hans bedste kammerat, der havde påtaget sig den tunge opgave at overbringe mig den frygtelige nyhed om Kims død. Det blev i dagene efter også dem, der lagde ører og skuldre til min frustration og sorg over mit tab. Hvordan kan folk i Irak hugge den hånd af, som prøver at hjælpe dem til bedre livsbetingelser? Det spørgsmål vil jeg aldrig kunne få et dækkende svar på. Tværtimod virker det ekstra meningsløst, når nu Kims mission var at hjælpe det selv samme folk til renere drikkevand og andre forbedrede levevilkår.

Men netop det faktum, at Kim var så dedikeret til opgaven og sit job hos Forsvaret, bevirkede, at jeg ikke et minut var i tvivl om, at han burde have en militær begravelse. For mig var det ikke Forsvaret, der tog min gudsøn fra mig – tværtimod ved jeg, at hans ni kolleger uden at tænke på deres egen sikkerhed gjorde, hvad der stod i deres magt for Kim den 23. september i Irak.

Og det er ikke kun de ni personer, der var med Kim i Irak, som jeg har fået et indtryk af delte et nært sammenhold og ansvar for hinanden. Nej, hele håndteringen af Kims hjemkomst og begravelse blev foretaget med lige dele professionalisme og omsorg. Det opfatter jeg som et udtryk for Forsvarets seriøsitet og ansvar over for deres ansatte.

HJÆLPSOMHED OG FORSTÅELSE.

Personer, jeg kom meget tæt på i de svære dage, var Kims chef, oberst Gert Bierbaum og flyveprovst Wilhelm Værge. De var der med al deres professionelle støtte, men først og fremmest med deres menneskelige varme. De har informeret, de har lyttet, de har medinddraget mig, de har givet rum for stilhed – de har været der hele vejen.

I planlægning af de mange detaljer i forbindelse med Kims



Foto: Peter Staggemeier: Flyvevåbnets Fotojeneste

hjemkomst og begravelse blev alle mine ønsker taget seriøst og om muligt opfyldt af de mennesker, der repræsenterede Forsvaret. De viste alle indføling, og det overraskede mig, at Forsvaret på den måde bag uniformerne havde overskud til at give trøstende ord, vise følsomhed og omsorg

Den store opmærksomhed stilet direkte til de efterladte samt den store opbakning, der var fra de mange kolleger ved både ceremonien i Karup, hvor Kims bære blev modtaget, samt ved det utroligt store fremmøde ved begravelsen i Herning Kirke, ser jeg som, at ånden i det danske forsvar er præget af et stort sammenhold – såvel på tværs som ovenfra og ned i organisationen.

HØJTIDELIGT I KIMS ÅND.

Den militære hjemkomst og begravelse står i dag for mig som smukke minder. De mange former og procedurer gav en smuk højtidelighed, som passede helt til Kims interesser og professionelle forhold til Forsvaret.

Dannebrog over kisten og hans kammerater, der i kirken stod æresvagt for Kim, var utroligt smukt og vidnede for mig om, at der blev taget afsked med en ansat, som blev værdsat af kolleger og ledelse for det arbejde, han punktligt udførte og i sidste ende måtte betale en så høj pris for.

Jeg vil gerne sige Kims arbejdsplads gennem hele hans voksne liv – Det Danske Forsvar – en stor og uforbeholden tak for den indsats, de har ydet i forbindelse med Kims død.

Jeg har gennem denne svære tid nu til fulde forstået, hvad det var Kim var så glad for ved sit arbejde: sammenholdet og ansvaret for hinanden. Og med i det ansvar ligger altså også at tage hånd om de efterladte på en omsorgsfuld, rolig og seriøs måde – Tak for det!

Lige så vigtigt, som det er at have ét samlet flyvevåben, lige så vigtigt er det at have ét samlet forsvar, som arbejder i samme retning mod at løse de nye opgaver i fællesskab – hvilket især er aktuelt, når flere værn skal arbejde sammen i udlandet.

FLYVEVÅBNET - KLASSENS DUKS

AF KATHRINE BISGAARD VASE

PÅ EN KONFERENCE 6.-7. NOVEMBER PRÆSENTEREDE FORSVARSCHEF JESPER HELSØ OG FORSVARSSTABSCHEF TIM SLOTH JØRGENSEN MISSION OG VISION FOR FORSVARETS FREMTID FOR CHEFERNE. OG DET PASSER SOM HÅND I HANDSKE MED DET ARBEJDE, VI ALLE REDE HAR GJORT I FLYVEVÅBNET.

I Flyvevåbnet har arbejdet med vores egen mission, vision og værdigrundlag (MVV) allerede været i gang længe, og i løbet af i år er også Flyvevåbnets strategi blevet defineret.

Men betyder det så, at Flyvevåbnet har lavet spildt arbejde, fordi der nu alligevel skal laves et samlet arbejde for hele Forsvaret under navnet MVS (mission, vision og strategi)?

Nej, tværtimod. For Flyvevåbnets MVV og strategi kan netop kobles til Forsvarets MVS på en måde, der betyder, at det hele hænger sammen. Vi supplerer hinanden, og der er intet modsætningsforhold mellem Forsvarets retningslinier og vores MVV.

Så sagt på en anden måde har Flyvevåbnet faktisk været klassens duks, der har lavet lektierne, før vi fik dem for.

FÆLLES FUNDAMENT

Begrundelsen for at lave et fælles fundament og strategi for Forsvaret er den samme, som vi også har brugt i Flyvevåbnet.

Hele Forsvaret er inde i en konstant og hastig udvikling for at være på forkant med de krav, samfundet og politikerne stiller til os i dag. Det er derfor vigtigt, at vi har en fælles opfattelse af, hvorhen og hvordan vi udvikler os.

Nødvendigheden af et fælles udgangspunkt er særligt stor i disse år, hvor mange medarbejders hverdag har været udsat for store forandringer. De daglige opgaver og nye omgivelser fylder hele synsfeltet, så det kan være svært at se Forsvaret som én stor samlet virksomhed med et fælles formål.

Netop det var også tankerne bag, da Flyvevåbnet tog hul på arbejdet med et samlet fundament for efterhånden et par år siden.

HÅND I HANDSKE

Mange medarbejdere i Flyvevåbnet har de seneste år oplevet en del omvæltninger i hverdagen. Med introduktionen til Forsvarets MVS, kan medarbejdere i Flyvevåbnet nemt få en opfattelse af, at de nu skal bebyrdes med et projekt, der tager både tid og mentale kræfter at forholde sig til.

Netop fordi Flyvevåbnet allerede for lang tid siden tog hul på MVV, og hvad deraf følger, bliver det ikke en ekstra byrde for os at skulle forholde os til Forsvarets MVS.

De to ting passer nemlig helt naturligt sammen og supplerer hinanden på en måde, der gør, at mange af de opgaver, der kunne følge med MVS, ikke vil bebyrde Flyvevåbnet. Arbejdet for os er altså for størstedelens vedkommende allerede gjort.

TILPASSES TIL DE ENKELTE VÆRN

I præsentationen af Forsvarets mission og vision er der netop også lagt vægt på, at det bliver cheferne for de enkelte myndigheder, der skal vurdere, hvordan den overordnede retning for hele Forsvaret bedst omsættes til dem. Altså at oversætte den nye vision og tankerne bag til Flyvevåbnet.

Hermed er friheden til at beslutte, hvordan de nye tanker skal påvirke opgaver og prioriteter inden for Flyvevåbnet, netop givet til os selv, så længe vi holder den samlede retning med resten af Forsvaret.

vase@mil.dk

FIK ISAF- OG 40-ÅRSMEDALJE INDEN FOR ÉN MÅNED

AF ARNE BACH NIELSEN

DET ER ET VIDNESBYRD OM, AT SOLDATEN OPPE I ÅRENE OGSÅ KAN SENDES UD. SELVOM SEJER BORRING Knap har tre år tilbage inden pensionen, var det ingen hindring for ham at tage en tårn i AFGHANISTAN.

Sejer Borring kom hjem den 1. november efter tre og en halv måned som brandmand i Kabul International Airport (KAIA). Han lægger ikke skjul på, at det arbejdsmæssigt var en hård tid, men også manglen på privatliv og frihed gnavede.

- Alligevel er jeg rigtig glad for, jeg tog turen. Det har været en kæmpeoplevelse, siger den 57-årige seniorsergent.

Den 1. oktober blev Sejer Borring kaldt ind til den danske forbindelsesofficer i KAIA.

- Her overraskede han mig med at fæstne 40-årsmedaljen på min ørkenuniform. Jeg vidste godt, jeg skulle have den, men jeg troede først, at det var, når jeg kom hjem, griner han. Inden hjemrejsen fik han naturligvis overrakt sin ISAF-medalje.

I en periode var han indsatsleder og som sådan 'på' døgnet rundt. Han mener, at det er både godt og skidt. Det slider, men til gengæld går tiden hurtigt. Og at kalenderbladene hastigt blev revet af, havde for Sejer Borring stor betydning.

- Et stort savn af 'hende derhjemme', vores tre voksne børn og børnebørn kom til at fylde meget i hovedet, fortæller han og siger i samme åndedrag, at han savnede privatlivets fred. Han var sammen med mennesker 24 timer i døgnet. Selv når han skulle sove, var han ikke alene. Og det skulle han vænne sig til.

DEN DYREBARE FRIHED

For Sejer Borring betyder ordet frihed meget:

- Det var belastende at være 'spærret inde' i lejren dag ud og dag ind. Fik jeg mit snit til at

flyve med til Bagram eller andre steder, greb jeg chancen. Herhjemme er det så befriende blot det at kunne gå frit rundt i byen, gøre hvad man vil og have fri, når man har fri.

I fritiden går Sejer Borring, der bor en snes kilometer fra arbejdspladsen i Skrydstrup, og pusler med lidt ombygning af parrets hus i Gram. Bag hans veltrimmede ydre gemmer sig et medlemskab af den lokale cykelklub. Idet han arbejder på skift, bliver der også tid til rollen som pedel ved byens boligselskab.

- Pedel-jobbet passer mig fint. Jeg kan li' at tale med ældre mennesker, og så kan jeg jo arbejde udendørs, fremhæver den naturelskende brandmand.

Næste gang, turen går østpå, bliver det ikke til Kabul, men derimod til Goa i Indien sammen med konen. Det bliver tredje gang, det rejseglade par flyver til ferieparadisets ved det Indiske Ocean.

SER FREM TIL AT BLIVE PENSIONERET

Sejer Borring ser positivt på det at blive 60:

- Det betyder, at tiden bliver ens egen. Jeg fortsætter nok med mine hidtidige fritidsinteresser, men det bliver rart at tænke, at jeg ikke lige skal ud at have en weekendvagt på brandstationen, og at ferien er afgrænset, fordi arbejdet kalder.

- Jeg har indtil nu haft 40 gode år i Flyvevåbnet. Jeg er stolt af min arbejdsplads, og efter pensioneringen vil jeg stadig kigge ud til mine kolleger på brandstationen. Det kan jeg slet ikke lade være med, griner Sejer Borring.

arne@mil.dk





Afsender:
Flyvevåbnet

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



Konkurrence -

NYD VIN FOR 800 KRONER FRA H.J. HANSEN VIN A/S

Besvar spørgsmålene og deltag i konkurrencen, hvor der udloddes
et gavekort til H. J. Hansen Vin A/S på 800 kroner.

1. Hvor højt kan det nye IR-udstyr bruges til fotografering?
☐ 2000 meter ☐ 300 meter ☐ 5000 meter
2. Hvilket fælles fornavn deler de medicinstuderende,
der har fløjet S-61?
☐ Anders ☐ Peter ☐ Kim
3. Hvor mange år har Thomas Brun Larsen været ved Flyvevåbnet?
☐ 8 år ☐ 12 år ☐ 16 år
4. Hvad hedder Flyvestation Aalborgs eget husorkester
☐ Nord Brass Band ☐ Tyren Brass Band ☐ Aalborg Brass Band
5. Hvor mange af de kvindelige værnepligtige ved FFOS
har tegnet kontrakt?
☐ 3 ud af 10 ☐ 7 ud af 10 ☐ 8 ud af 10
6. Hvor bor Claus Holst Andersen?
☐ Fredericia ☐ Kolding ☐ Vejle
7. Hvornår blev Flyvevåbnets Specialskole oprettet?
☐ 1947 ☐ 1946 ☐ 1945
8. Hvor bor Sejer Borring?
☐ Haderslev ☐ Højer ☐ Gram
9. Hvor har US Air Force gjort mest brug af RAVEN Team?
☐ Irak ☐ Afghanistan ☐ Katrina, New Orleans
10. Hvad hedder den værnepligtige, der ved skyttemærkeskydning
fik 189 point ud af 192 mulige?
☐ Karsten ☐ Kristoffer ☐ Kresten

Besvarelser kan du sende på følgende måder:

Intranettet:

Klik ind på Flyvertaktisk Kommandos hjemmeside og klik på banne-
ret **KONKURRENCE** og følg vejledningen.
Du kan også sende svarene via FIIN-nettet til FTK-Bladet-Flyvevåb-
net. (Svarfrist 1.1.2007).

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 oktober-nummeret blev:
Inger Wesenberg, Haslundparken 73, 9310 V. Hassing

