Dette værk er downloadet fra Marinehistorisk Selskabs hjemmeside

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

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

Støt dansk marinehistorie - Bliv medlem af Marinehistorisk Selskab.

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

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

Ophavsret

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

Flyvevåbnet

Nr. 3 - Juni 2007 - 4. årgang

- Er det muligt at finde balance mellem arbejdsliv og familieliv som medarbejder i Flyvevåbnet?

Tema:

Arbejde og familie

Familien har ordet > Side 4

Længere varsler kan give mere ro > Side 6

Første SAR-vagt for ny helikopter > Side 16

Generalmajor Stig Østergård Nielsen

FOTO: FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE

Fem spørgsmål til chefen

- ***Hvor god en arbejdsplads er Flyvevåbnet, når det handler om medarbejdernes balance mellem arbejdsliv og familieliv?***
  Generelt synes jeg, at Flyvevåbnet er en god arbejdsplads, også når det gælder balancen imellem hjem og arbejde. Men i en virksomhed som vores kan der naturligvis forekomme udsving i arbejdstid og -sted. Mellemlederne og lederne står med ekstraordinært store ledelsesmæssige udfordringer i disse år med blandt andet medarbejdermanglen, og medarbejdernes engagement og vilje til at løse opgaverne er stort, men det bidrager til at lægge et større pres på familiesiden.

- ***Hvad kan gøres bedre fra Flyvevåbnets side?***
  Der er flere områder, hvor vi helt konkret kan gøre det bedre. For det første skal vi med Flyvevåbnets Strategiske Managementsystem synliggøre, hvilke opgaver vi skal løse – men også hvilke vi ikke behøver at løse.
  For det andet har vi øget indsatsen med rekruttering og fastholdelse.
  For det tredje vil vi lave en bedre planlægning af både hjemlige og internationale opgaver, styrke ledelsessiden og prøve at forenkle arbejdsgangene og reducere bureaukratiet.
  Vi skal i blive bedre til at påskønne den kæmpe indsats, vores medarbejdere yder – også i hverdagen, og så skal vi være bedre til at informere dem, for de gode beslutninger er ikke effektive beslutninger, hvis ikke vores medarbejdere kender til dem.

- ***Hvad kan der være af lokale udfordringer i at udleve personalepolitikken – for eksempel med tildeling af ressourcer?***
  Vi har et meget stort antal medarbejdere, der yder en meget flot indsats. Dem vil vi naturligvis gerne "belønne" alle sammen for eksempel med NYLØN. Men særlige problemstillinger kan medføre et behov for i perioder at prioritere særlige grupper højere end andre, når NYLØN skal fordeles. Det kræver en ganske god kommunikation at få alle til at se helheden og acceptere forskellene, og jeg tror aldrig, at man kan gøre alle tilfredse med NYLØN.

- ***Hvordan vil du gerne have, at Flyvevåbnet ser ud som arbejdsplads om fem år?***
  Jeg forestiller mig et flyvevåben, hvor opgaver og ressourcer er i bedre balance, og hvor de ansatte fortsat er stolte af deres arbejdsplads. Jeg ser også et mere modent expeditionary flyvevåben, hvor medarbejderne handler og tænker som ét flyvevåben, og hvor vi innovativt og proaktivt søger mod opfyldelsen af Forsvarets og Flyvevåbnets visioner i et positivt samspil med de funktionelle tjenester. Og at medarbejdernes ønsker om tjeneste, uddannelse, geografi og så videre tilgodeses i langt større omfang, end tilfældet er i dag. Nu har familiekommisionen for nylig været ude og formulere en række forslag til, hvordan danskere i højere grad skal have mulighed for at balancere både arbejde og familie.

- ***Hvad kan Flyvevåbnet bruge dem til?***
  Helt konkret er der tre forslag fra rapporten, hvor jeg kan se handlemuligheder inden Forsvarets ramme:
  - Det bør gøres nemmere at spare op i nogle perioder i livet, så man kan holde fri i andre
  - Medarbejdere bør have gode muligheder for at spare tid op på arbejdspladsen
  - Der bør skabes bedre betingelser for at skifte mellem fuldtids- og deltidsbeskæftigelse.

  Alle muligheder findes egentlig allerede, men vi har nok ikke været dygtige nok til at informere medarbejderne om det.
  Generelt bakker jeg fuldt op om tankerne i rapporten, nemlig at vi skal huske på, at vores medarbejdere er "hele mennesker", altså at de fleste har en ægtefælle, samlever, kæreste, forældre, børn og så videre. Hvis ikke vores medarbejdere med god samvittighed kan bruge tid sammen med familien, og så vidt muligt indrette tilværelsen i harmoni mellem job og fritid, så har vi ikke velfungerende medarbejdere i Flyvevåbnet.

Flyvevåbnet

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

CHEFREDAKTØR
Kathrine Bisgaard Vase
Flyvertaktisk Kommando
Telefon 99 62 49 50, lokal 5125
Mobil: 41 22 99 76

E-mail: bladet-flyvevaabnet@mil.dk
Intranet: ftk-bladet-flyvevaabnet

POSTADRESSE
Bladet Flyvevåbnet,
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

LAYOUT
Grafisk Centrum
Platanvej 8
7400 Herning

TRYK
Grafisk Centrum

OPLAG: 8.600

FORSIDEBILLEDE
Kathrine Bisgaard Vase

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

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

INDHOLD

Nr. 3 - Juni 2007 - 4. årgang

Bladet "FLYVEVÅBNET" er til Flyvevåbnets medarbejdere. Bladet udkommer den første hverdag i februar, april, juni, august, oktober og december.

Længere varsler giver mere ro

Preben Rasmussen har egentlig ikke som sådan noget imod at blive sendt ud, men han synes, at varslerne ofte er for korte.

Læs hans erfaringer
Side 6

Familien har ordet	04
Arbejde og familie	08
Et forsvar med plads til det hele	10
Saml-let-F16 - skal tiltrække unge	12
Første vagt	16
Et liv med Sikorsky	30

Pre-opeval gør os skarpe til udsendelse

For folkene fra Combat Support Wing var generalprøven i Tirstrup i april en god lejlighed til at få finpudset formen, inden en eventuel udsendelse.

Læs mere på
Side 17

TEMA: ARBEJDE OG FAMILIE

Familien har ordet

Hvem henter barnet, når den ene forælder er væk i seks måneder? Den slags detaljer skal Katrine Pindstofte have styr på, inden hendes mand snart skal til Irak. Generelt mener hun, at Flyvevåbnet er en familievenlig arbejdsplads, men planlægning af de internationale udsendelser kan absolut forbedres.

AF KATHRINE BISGAARD VASE

FAMILIE. – Jeg er glad for min mand, og han virker glad for sit arbejde, så overordnet set har jeg et godt forhold til hans arbejdsplads.

Sådan lyder ordene fra Katrine Pindstofte, der er gift med en kaptajn i Combat Support Wing. Men Flyvevåbnet har også været en fast del af deres liv sammen, siden de oprindeligt mødte hinanden i gymnasiet.

- Min mand begyndte i Flyvevåbnet året efter og har været der lige siden. Vi har jo altid vidst, hvordan virkeligheden var. At det for eksempel var en del af arbejdet, at han kan blive sendt til udlandet i en længere periode, eller at han indimellem skal på øvelser i weekender, men sådan er det jo, og det er der ingen grund til at være frustreret over, understreger hun.

Uacceptabelt med kort varsel

Netop international udsendelse er ikke længere bare et 'måske', men derimod et højaktuelt emne hjemme hos familien Pindstofte, da Katrines mand står for at skulle til Irak i seks måneder.

- Jamen, jeg er da rigtig træt af det, men vi har jo vidst længe, at han ikke kunne undgå det, og det er der ikke grund til at sidde hjemme og tude over. Jeg er ikke bange som sådan, men mest træt af, at han skal være væk. Men vi skal nok klare det, det er jeg sikker på.

Til gengæld mener Katrine Pindstofte, at man godt kunne give familierne bedre muligheder for at planlægge udsendelserne.

- Jeg kan slet ikke acceptere, at man nogle gange først får at vide, at man skal sendes ud med en uges varsel. Vi har været rigtigt heldige, for min mand skal først af sted i uge 26, og det ved vi allerede nu, men jeg kan se folk omkring ham, der får meget kort varsel, og det bliver jeg helt harm over. Det er altså tarveligt, understreger hun og fortsætter:

- Selvfølgelig har jeg forståelse for, at det er et større puslespil, der skal gå op, men i vores situation er det for eksempel min mand, der henter vores barn i dagpleje hver dag, fordi jeg arbejder i Fjerritslev, og når han så skal være væk i seks måneder, skal jeg jo have tid til at finde en alternativ løsning på

- Vi har jo altid vidst, at det for eksempel var en del af arbejdet, at han kan blive sendt til udlandet i en længere periode, men sådan er det jo, og det er der ingen grund til at være frustreret over.

det, bare som et eksempel. Det er jo ikke kun ham, der skal af sted, der bliver berørt af det, men absolut også os herhjemme.

Balancen er der i hverdagen

Fordelene ved dagligdagen i Flyvevåbnet er til gengæld mange.

- Bare det, at min mand har fri klokken halv fire hver dag og kan hente vores søn, og at han er fleksibel omkring fri og arbejde, så han kan holde ferie uden for industriferien. Altså de der rammer omkring hverdagen fungerer rigtigt godt for os, og der synes jeg, at det er med til at give meget luft i vores dagligdag, forklarer Katrine Pindstofte.

Og familien er netop for nylig flyttet tættere på arbejdspladsen i Karup, da de fandt drømmehuset i Frederiks. Så nu er det Katrines tur til at pendle.

- Min mand har pendlet fra Aalborg i omkring fem år, mens jeg læste på universitetet deroppe. Da jeg så blev færdiguddannet i februar, vidste vi ikke helt, hvor jeg endte med at få arbejde. Så det virkede mest hensigtsmæssigt at flytte efter hans arbejde, for det var jo ligesom det mest sikre at forholde sig til.

Så nu, hvor de bor i drømmehuset, hvad er så overvejelserne, hvis en geografisk flytning kunne komme på tale igen?

- Jeg ville da være træt af det, hvis han skulle til København eller til Skrydstrup, og så ville vi nok overveje alligevel at blive boende, så han kunne pendle. Det ville selvfølgelig betyde, at jeg måtte finde et andet arbejde, for to så lange pendlerstrækninger kan ikke fungere med et lille barn. Men vores holdning er nok meget, at vi tager tingene, som de kommer, og indtil nu har vi været heldige, at hans forflytninger er foregået meget på frivillig basis, forklarer Katrine Pindstofte.

Arbejdsglæden er det vigtigste

Sønnen Nikolaj på halvandet år er også en væsentlig faktor i overvejelserne omkring geografisk fleksibilitet.

- Indtil nu har det ikke haft de store omkostninger, hvis vi har skullet flytte, men den dag han begynder i børnehave eller skole, da vil jeg helst ikke have, at han skal rykkes for meget rundt.

For Katrine Pindstofte er det i sidste ende det vigtigste, at hendes mand er glad og tilfreds.

- Det smitter jo af, at min mand dybest set er glad og tilfreds, for hvorfor skulle jeg så ikke også være det? Og alt i alt så synes jeg ikke, at der er de store problemer. Det største er nok hele problemet omkring international udsendelse, og hvordan det skal håndteres, siger Katrine Pindstofte og kommer i tanke om endnu et lille forbehold:

- Altså, når de skal udsendes i hold, så er der jo informationsaftener og pårørende-arrangementer, men min mand skal af sted alene, og jeg har ikke rigtigt indtryk af, at der bliver arrangeret noget tilsvarende for mig. Men jeg vil jo gerne have de samme informationer, og lige nu er det mest noget, jeg må satse på at få gennem min mand. Jeg vil jo gerne vide alt, men måske det kommer, når vi kommer lidt tættere på udsendelsen, mener Katrine Pindstofte.

vase@mil.dk

TEMA: ARBEJDE OG FAMILIE

At være en del af PT Basra har givet Preben Rasmussen en stærk enhedsfølelse overfor sit hold, men familielivet skal også hænge sammen, og længere forberedelsestid ville gøre flere udsendelser nemmere at sluge, mener han.

Længere varsler kan give mere ro

Hvis Flyvevåbnet skal være en moderne og familievenlig virksomhed, er der stadig plads til forbedringer. Fire dages varsel til en international udsendelse er ganske enkelt ikke godt nok, ifølge Preben Rasmussen, tidligere udsendt med Protection Team Basra.

AF KATHRINE BISGAARD VASE

PLANLÆGNING. – Onsdag den 17. januar 2007. Preben Rasmussen får meddelelsen om, at han er udpeget til at skulle udsendes med Protection Team Basra (PT Basra) for tredje gang.
Mødetid: Mandag den 22. januar 2007.

To dage til overlevering af job og en weekend til forberedelse og planlægning af hverdagen for baglandet derhjemme fra om mandagen og frem til slutningen af marts. Det var den besked, Preben Rasmussen skulle give videre til familien derhjemme.

- Min første tanke var, at det kunne jeg simpelthen ikke byde min familie. Mit tjenestested på Aalborg var blevet spurgt lige før jul, om de ville afgive mig til udsendelse, men de svarede nej. Da jeg ikke hørte mere, gik jeg ud fra, at det var det.

Udsendelse en del af jobbet

Preben Rasmussens deltagelse i PT Basra var da oprindeligt heller ikke på frivillig basis. Som sagsbehandler for kontakt og velfærd i Aalborg var det i hvert fald ikke den skarpeste ende, han havde regnet med at blive sendt ud til.

- Udsendelse er jo altid i baghovedet, når man er i Flyvevåbnet, men jeg havde nok regnet med, at hvis jeg skulle af sted, skulle det være med et transportfly-bidrag, hvor jeg skulle sørge for, at der var bordfodbold, aviser og den slags, smiler Preben Rasmussen.

Men med baggrund i militærpolitiet var han det oplagte valg, da det første PT Basra hold skulle sættes.

- De søgte folk fra militærpolitiet, hvor der var en vis garanti for, at de fysiske tests kunne klares uden problemer, og da jeg også er tidligere idrætsbefalingsmand, kiggede de i mine papirer og tænkte, at det jo nok hang meget godt sammen. Og så blev jeg beordret på uddannelse, forklarer han.

- De første to gange var jeg klar over hørte med, og da jeg så kom hjem efter den sidste udsendelse i maj 2006, tænkte jeg, at nu havde jeg givet mit bidrag. Jeg havde fået et kursus, og jeg havde løst opgaven. Nu havde jeg ligesom gjort mit og trukket på familiens forståelse og tålmodighed i en periode, understreger han.

Et nej uden effekt

Rygter om at der manglede folk til et PT Basra hold i februar i år nåede også Preben Rasmussens øre. Men han regnede ikke med, at det kom til at involvere ham.

- 8. januar havde jeg stadig ikke hørt yderligere fra forespørgslen før jul. Den missionsforberedende uddannelse var planlagt til at starte 15. januar. Så jeg tog et par kontakter på "old boys nettet" og fik oplyst, at Søværnet skulle starte på uddannelse, og at de tog udsendelsen den 12. februar, og så tænkte jeg "Fint nok, så er det jo det".

Men kun få uger efter modtog Preben Rasmussen alligevel meddelelsen om, at han skulle udsendes. Flyvevåbnet skulle i sidste øjeblik alligevel dække udsendelsen i februar.

- Der er ingen tvivl om, at jeg har en meget stærk enhedsfølelse overfor alle de andre på holdet, og sammenholdet er meget stærkt. Så jeg tænkte da selvfølgelig, at hvis nu jeg siger nej, så skal der jo en anden af sted, forklarer Preben Rasmussen og fortsætter:

- Jeg er utroligt glad for Flyvevåbnet, og jeg er ikke i tvivl om, at det er her, jeg hører til. Men samtidig var jeg heller ikke i tvivl om, at mit arbejde ikke skal splitte familien ad. Så da jeg kørte hjem og skulle fortælle det til min kone, var jeg klar til at tage konsekvensen af, hvis hun ikke kunne acceptere det, og i sidste ende forlade Flyvevåbnet.

Familien Rasmussen, der udover Preben og hans kone består af to drenge på 13 og 15 år, har som alle andre familier en hverdag, der skal hænge sammen, og med det korte varsel var der ikke oceaner af tid til den praktiske planlægning.

- Min kone sagde ok, og derfor tog jeg af sted. Og generelt har jeg egentlig ikke som sådan noget problem med udsendelse, men jeg synes, at det er rimeligt, at man får i hvert fald et halvt års varsel, når man skal være væk hjemmefra.

Baglandet skal fungere

Vel hjemme igen skal familien plejes, og der venter ferie og masser af afspadsering. Førstkommende begivenhed for Preben Rasmussen og familien bliver den yngste søns konfirmation. Og så er der forhåbentlig fred og ro til koncentreret samvær hele sommeren.

- Vi griner lidt af det på kontoret, for ganske vist holder jeg fri indtil 1. september, men inden jeg vender tilbage, så er jeg såmænd nok sendt til udlandet alligevel, siger han med et skævt smil.

Han har ét godt råd til sine øverste arbejdsgivere i Flyvevåbnet og Forsvaret i det hele taget:

- Planlægning! Mange frustrationer ville være undgået hos folk rundt omkring, hvis Hæren, Søværnet og Flyvevåbnet satte sig sammen og lagde en plan for det næste år. Vi skal væk fra den berøringsangst mellem de tre værn og så sammen planlægge for eksempel, hvem der skal stille med hvilke hold til PT Basra, forklarer han og understreger:

- Hvis jeg vidste allerede nu, at jeg skulle af sted om et halvt år, så ville jeg godt kunne acceptere det, men jeg synes, at det er rimeligt, at jeg får muligheden for, at baglandet derhjemme også kan hænge sammen, mens jeg er væk.

vase@mil.dk

TEMA: ARBEJDE OG FAMILIE

FOTO: KELD SACHO, FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE

Arbejde og familie

– stressfaktor eller det modsatte?

Manglende sammenhæng mellem familie- og arbejdsliv er en af synderne i forbindelse med stress og sygefravær. Mere fleksibilitet og individuelle ordninger fra arbejdsgivernes side kan være en del af løsningen.

AF KATHRINE BISGAARD VASE

EKSPERT. – Har offentligt ansatte det virkelig så godt, som andre ofte tror? Og er det reelt så nemt at få baglandet til at hænge sammen med et arbejde som medarbejder i det offentlige?

Ann-Kristina Løkke Nielsen er adjunkt og forsker på Handelshøjskolen i Århus, og hun har beskæftiget sig en del med balancen mellem familie- og arbejdsliv i den offentlige sektor.

- Der har ofte været en opfattelse af, at medarbejdere i det offentlige har det nemt med gode arbejdstider, men det er jo samtidig værd at bemærke, at der også er et meget højt sygefravær flere steder, og det tyder på, at der er nogle væsentlige stressfaktorer for offentligt ansatte, og mine undersøgelser har vist, at op mod 85 procent oplever stress i en eller anden grad, forklarer hun.

Hjemmeboende børn stresser

Store omstruktureringer har præget mange offentlige institutioner de seneste år, og det gælder også Flyvevåbnet, der med seneste forsvarsforlig fik en helt anden struktur. Men sammenhængen mellem familie og arbejdsliv er en af de tungtvejende faktorer for, om medarbejdere bliver stressede.

- Teorien siger, at social støtte fra familie og venner kan reducere stress, men hvis man oplever en konflikt mellem familie og arbejde, så kan det absolut være en væsentlig kilde til stress hos en medarbejder, understreger Ann-Kristina Løkke Nielsen.

Især ansatte med hjemmeboende børn oplever ifølge en større undersøgelse, hun har lavet om offentlige ledere, at stressniveauet er højt.

- Det handler om, at med hjemmeboende børn er der mange praktiske detaljer, der skal være i orden, og der skal bringes og hentes i institutioner og skoler. Generelt giver flere roller stress, og det er jo tilfældet, hvis man både skal yde tilfredsstillende i rollen som medarbejder, men også gerne vil gøre det godt i rollen som forælder, påpeger Ann-Kristina Løkke Nielsen.

Fleksibilitet er nøgleordet

En hjælp til at få de roller til at hænge sammen er ifølge hende at give større mulighed for, at medarbejdere kan arbejde hjemme eller på fleksible tidspunkter.

- Der har været en opfattelse af, at hjemmearbejde også kan være en faldgrube, fordi der er en risiko for, at arbejde og fritid flyder sam-

Som forsker i blandt andet balancen mellem familie- og arbejdsliv på Handelshøjskolen i Århus ser Ann-Kristina Løkke Nielsen en tendens til, at en god balance giver mindre stress.

men, men mine undersøgelser viser, at jo mere hjemmearbejde medarbejderne havde, jo mindre stressede var de.

En misforstået opfattelse, der kan herske visse steder, er, at hjemmearbejdsdage ikke er lige så effektive og produktive som en dag på kontoret.

- Mange organisationer har en tendens til at se muligheden for hjemmearbejde som et servicetilbud til medarbejderne, men det kommer absolut også arbejdsgiveren til gode, fordi det giver mindre stress og dermed mindre sygefravær. Så det er også til gavn for arbejdspladsen.

"Jeg tager lige flyet med hjem"

For en flymekaniker eller en medarbejder i bevogtningen er det jo til gengæld temmelig svært at tage arbejdet med hjem. Så hvad skal man som arbejdsgiver gøre for sådanne medarbejdergrupper?

- Man kan jo godt være kreativ. Det kan være alt fra børnepasningsordninger til indkøbsordninger, for det er ofte de praktiske ting, der stresser, forklarer Ann-Kristina Løkke Nielsen.

Men også arbejdsbyrden og opgaverne kan have en effekt.

- I det offentlige er der en mindre lønramme, og det betyder, at mange ansatte modtager anerkendelse og belønning i form af mere spændende arbejdsopgaver i stedet for penge. Det kan være svært at afvise nye opgaver, og det er så med til at øge arbejdsbyrden. Og det er jo uhensigtsmæssigt, at belønningen skal give stress.

Individuelle behov

Meget tyder på, at kravene fra medarbejdere til deres arbejdsplads ikke bliver mindre i årene, der kommer.

- Jeg tror helt klart, at denne balance mellem arbejde og familie bliver endnu vigtigere fremover. Jobbet skal tilfredsstille flere dele af ens liv, og medarbejdere bliver mere kræsne, så de vil i højere grad stille krav til arbejdsgiveren frem for omvendt, hvilket igen også underbygges af, at vi går en tid i møde, hvor det er små årgange, der kommer ud på arbejdsmarkedet, forklarer Ann-Kristina Løkke Nielsen.

Hvis hun skal give et godt råd til organisationer som Flyvevåbnet, så er det at tage mere individuelle hensyn.

- Det vil være en rigtig god idé med individuelle ordninger, fordi medarbejdere er forskellige steder i deres liv og har derfor også forskellige behov. Det betyder, at nogle medarbejdere måske gerne vil have flekstid og hjemmearbejde, mens andre ønsker mere ansvar, selv om det betyder flere arbejdstimer, og det vil være med til at mindske både stress og sygefravær, hvis arbejdsliv og familieliv går op i en højere enhed.

vase@mil.dk

TEMA: ARBEJDE OG FAMILIE

Et forsvar med plads til det hele

Et væsentligt element i at finde balancen mellem arbejdslivet og familielivet er, hvilke retningslinier virksomheden har for medarbejderne. I Forsvaret findes der en personelpolitik, der netop har til formål at fortælle principperne for, hvordan medarbejderne skal behandles.

AF KATHRINE BISGAARD VASE

PERSONELPOLITIK. – Det hele menneske. Et udtryk, der ofte bliver brugt her i Forsvaret, og som betegner medarbejdere med balance mellem arbejdsliv og fritid.

Men ét er at sige det. Noget andet er at efterleve det.

Erik Nordahl-Pedersen er chef for personelpolitiksektionen i Forsvarets Personeltjeneste (FPT), og netop personelpolitikken skal være med til at lægge linierne for medarbejdernes arbejdsliv.

- Personelpolitikken er formuleret med det hele menneske i centrum. Der er derfor lagt vægt på og taget hensyn til de familiære relationer og hensynet til familien i det hele taget, forklarer han.

Erik Nordahl-Pedersen er chef for personelpolitiksektionen i Forsvarets Personeltjeneste (FPT)

I en virksomhed som Forsvaret kan virkeligheden dog indimellem skyde en pil igennem de gode intentioner.

- Det kræver selvsagt en god personelpolitik at kunne rumme et sådant spektrum af krav og forventninger, som vi ligger under for, for Forsvaret skal jo til stadighed kunne løse sine opgaver. Med ændringer i strukturen i forbindelse med forlig, krav om effektivisering og internationale opgaver er der behov for omstillingsparathed, påpeger Erik Nordahl-Pedersen.

Støtte til lokale chefer

Personelpolitikken kommer fra centralt hold, men i hvor høj grad principperne rent faktisk bliver udlevet, det afhænger ofte af det lokale tjenestested. Og her vil flere lokale chefer nok anføre, at de alene ikke har muligheden for at sikre udlevelsen af personelpolitikken.

- Det er korrekt, at de lokale chefer mange steder ikke har optimale vilkår for en hensigtsmæssig udmøntning af intentionerne i Forsvarets personelpolitik. Det er derfor hensigten, at vi centralt støtter og rådgiver de lokale chefer så meget som muligt i deres virke, forklarer Erik Nordahl-Pedersen og giver et par eksempler:

- Det kan jo for eksempel gøres ved, at der støttes op omkring implementeringen af Sundhedstriaden, håndtering af konflikter og stress, gennemførelse af FOKUS og AKM, vejledning og oplæg i forbindelse med afvikling af medarbejderorienteringer, temadage, workshops eller lignende, og lige nu rejser FPT's Policy- og Rådgivningsafdeling rundt til et antal tjenestesteder og orienterer om, hvad vi kan tilbyde af hjælp og støtte.

Erik Nordahl-Pedersen mener i bund og grund, at Forsvarets personelpolitik tegner et meget godt billede af, hvilken type arbejdsplads Forsvaret er:

- De enkelte emner i personelpolitikken repræsenterer samlet set Forsvaret, som det er – nemlig en rummelig arbejdsplads med mange muligheder for udfordringer og udfoldelse for både civilt og militært ansatte.

vase@mil.dk

FOTO: HENNING SKREE

En medarbejders **mening...**

Tina Thagaard-Stolze, overassistent,
Air Transport Wing Aalborg.

1. Hvad kender du til Forsvarets familiepolitik?

Jeg ved godt, at familiepolitikken går ud på at få familie- og arbejdsliv til at hænge sammen.

Jeg vil ikke mene, at familiepolitikken er særlig synlig, for der står ikke særligt meget om den i personelpolitikken, og jeg kan heller ikke finde noget på nettet.

2. I hvor høj grad synes du, at det er muligt at få familie- og arbejdsliv til at hænge sammen som medarbejder i Flyvevåbnet?

Jeg synes, at i det kontor jeg sidder i, som er et sekretariat og altid skal være bemandet, får vi tingene til at gå op i en højere enhed. Vi er alle meget fleksible, også over for hinanden, og vi er gode til at få familie- og arbejdsliv til at hænge sammen.

3. Hvad kan Flyvevåbnet eventuelt gøre bedre for dig?

Jeg kunne rigtig godt tænke mig at få flekstid indført igen; det vil gøre det "lovligt" at komme lidt senere og gå lidt før.

Det er fint, at der er indført fri kaffe/the og frugt 2 gange om ugen, men det er jo nok ikke lige det, der får medarbejderne til at blive i forsvaret, for der skal altså lidt mere i lønningsposen. HK området er ikke så godt med i forhold til den private del, og jeg mener bestemt, at vi er lige så dygtige og fleksible.

Derudover kunne der godt gøres lidt mere i forhold til enkeltmandsudsendelser. Jeg oplever, at familien herhjemme bliver "glemt" af Forsvaret, når der er tale om enkeltmandsudsendelser. Der er ikke pårørendearrangementer og informationer under selve udsendelsen, som der er, når det er et helt detachement, der sendes ud.

Planlægningen bliver bedre

Forsvaret arbejder sammen for at sikre længere varsler ved international udsendelse. Et arbejde, der i sidste ende gerne skal komme medarbejderne til gode.

For korte varsler ved international udsendelse. Det er et af ankepunkterne fra flere af de medarbejdere, der enten har været udsendt, eller som står over for det i nærmeste fremtid. Og derfor arbejder Forsvaret nu samlet for at sikre, at planlægningen omkring de internationale udsendelser fremadrettet bliver bedst mulig.

En måde at sikre det på, er ved udarbejdelsen af en værnsfælles styrkegenererings- og indsættelsesplan, som dækker perioden fra 2008 og frem til 2013.

Og formålet er netop, at planlægningen bliver bedre – hvilket kommer medarbejderne til gode i form af bedre varsler. I 2008 skal Flyvevåbnet efter planen have 250 mand ude kontinuerligt, og i 2009 vil det tal være 300 mand. Målet er, at disse personer vil kunne vide i god tid, at det er dem, der skal af sted, så holdet bliver sat hurtigst muligt. Det betyder, at disse personer kan forberede sig på at skulle af sted, og samtidig kan øvrige medarbejdere på den måde også vide, at det ikke er deres tur denne gang.

Generelt kan det siges, at det vigtigste er, at planlægningen tager udgangspunkt i, hvad der er realistisk, og det hænger godt sammen med det arbejde, der allerede er i gang i FTK omkring en styrkeindsættelsesplan for Flyvevåbnet.

Du kan læse mere om planen i næste nummer af bladet.

Saml-let-F16

- skal tiltrække unge

En flok teknikinteresserede pensionister, et brændende ønske om nye, unge folk til Flyvevåbnet og så en udrangeret F-16 jager. Den tre-enighed er gennem de seneste måneder på fornem vis blevet forenet i en 'saml-let-F16' udstillingsmodel.

AF INGE B. BORGGAARD

SAML-LET-MODEL. – Den er næsten tredive år gammel og lige om lidt på museum – alligevel ser den sej og måske lidt frygtindgydende ud, som den står dér i den stille og mørke hangar 1 på Fighter Wing Skrydstrup. F-16 jageren med fabrikationsnummeret E - 176 får dog ikke lov at stå længe i fred denne onsdag i april, hvor omkring 15 medlemmer fra pensionistforeningen Team Tordenjet er mødt op for at pille vinger og hale af den.

-Vi skulle gerne kunne få vingerne og halen af på en times tid, så den er klar til at komme på en blokvogn, forklarer Bent Ørnstedt. Som pensioneret flymekaniker har han sammen med de andre i foreningen fået til opgave at gøre jageren superhurtig at samle og skille ad, så den er nemmere at stille op rundt omkring i landet, hvor Flyvevåbnet ønsker opmærksomhed.

To bolte holder vingerne

Trods en gennemsnitsalder på knap 75 år volder det ikke pensionisterne de store problemer at kravle op og ned af flyets vinger for at fastgøre en wire, der skal løfte først venstre og siden højre vinge af flyet.

Tidligere elektriker Poul Larsen sætter sig godt til rette på vingen og begynder med topnøglen at skrue en bolt løs, mens han smilende fortæller:

- Normalt er der 16 bolte, der skal skrues løs på sådan en vinge, men vi har pillet lidt ved det hele, og nu er der kun to bolte, som skal skrues løs, så du kan godt se, at vi sparer masser af tid.

I dag driller venstre vinge dog lidt mere end planlagt. En fem-seks mand vipper tålmodigt med vingen igen og igen for at få den fri fra flyets skrog. Men vingen giver sig ikke, før en af pensionisterne henter et stort rødt koben til hjælp. Endelig opgiver vingen sit tag og bliver ved hjælp af en kranvogn stille og roligt lagt ned på to madrasser på betongulvet.

Fra to dage til en time

Pensionisternes mangeartede uddannelser som alt fra flymekaniker over elektriker til en enkelt pensioneret tolder har bevirket, at ændringen eller modificeringen af F-16 flyet til en saml-let-model i ro og mag er blevet til virkelighed.

- Det er gået godt med at lave ændringerne. Hvis ikke den ene har kunnet finde ud af det, så kan den anden, forklarer Bent Ørnstedt med et grin og peger på de små plader overalt på flyet, som i den virkelige verden er monteret med hundredvis af skruer – men på denne udstillingsmodel kan tages af ved at løsne kun fire skruer.

Som de fleste nok allerede har gættet, så kan F-16 flyet i hangar 1 på Skrydstrup ikke lette så meget som en centimeter fra jorden. Og det har heller aldrig været meningen.

- Vi ville have et fly, som udenpå ser fuldstændig originalt ud, men som ikke må tage de par dage at samle eller skille ad, som det normalt gør, hvis en flyvedygtigt F-16 skal skilles lige så meget ad, forklarer Lars Søe-Jensen, leder af Flyvevåbnet Historiske Samling

Flyet skal nemlig have hjemsted på flymuseet i Stauning, hvor besøgende kan nærstudere flyet. Men mellem tre og seks gange om året skal det udstilles forskellige steder i landet, hvor Flyvevåbnet ønsker at lave rekrutteringskampagner.

Første stop: Legoland

En hele uge i maj har flyet for eksempel stået i Legoland ved Billund for at tiltrække opmærksomhed, og der er også planer om, at flyet skal en tur til København i oktober, hvor den skal opstilles ved Rosenborg Slot i anledning af kulturnatten. Det skal give Flyvevåbnet opmærksomhed, så flere unge vil overveje en karriere i det blå værn.

Denne og fremtidige opstillinger skal udføres af de samme pensionister, som har påtaget sig opgaven med modifikationen, dette sammen med pensionistgrupperne fra Aalborg samt Karup, således at turene går på skift.

Indtil videre er flyet udstyret med en blå, hvid og rød halefinne med navnet Fighter Wing Skrydstrup malet på.

- Det er planen, at halen skal males om, så flyet får en spændende og anderledes hale, der på én gang signalerer det samlede Flyvevåben, forklarer Jasper Vilgaard, der sidder med rekruttering, uddannelse og fastholdelse i Flyvertaktisk Kommando.

Endnu er det ikke planlagt, hvornår halen skal males, men måske er det din idé til en haledekoration, der kommer til at pryde det gamle F-16 fly, som nu er blevet til et nyt saml-let-F-16 udstillingsfly.

ibo@mil.dk

KONKURRENCE:

Dekorér en flot hale til den nye udstillings F-16 og vind:

- en IPOD
- en mobiltelefon
- eller en tur i en F-16 simulator eller en T-17 skoleflyver

Kun din fantasi afgør, hvordan halen skal se du. Det eneste krav er, at halen skal vise, at udstillingsflyet tilhører det danske flyvevåben, og derudover skal web-adressen www.ftk.dk stå et sted på halen.

Send din tegning til jobiflt@mil.dk
eller
Flyvertaktisk Komando
HR-afdeling, Herningvej 1, 7470 Karup
mærket konkurrence

JRCC udvikler egen software

De såkaldte SAR Mission Coordinaters ved Redningscenteret (JRCC) i Århus arbejder i øjeblikket på software, der skal optimere arbejdsgangen i det daglige.

AF RUNE DYRHOLM

SOFTWARE. – Joint Rescue Coordination Center, som koordinerer den fælles indsats fra Flyvevåbnets og Søværnets enheder under redningsmissioner, har altid været genstand for stor opmærksomhed fra både medier og politikere samt Forsvarskommandoen og Flyvertaktisk Kommando, der kontrollerer, om de opstillede målsætninger overholdes. Interessen betyder, at der stilles spørgsmål om flyvetid, succesrate, reaktionstid, missionstyper osv., som kræver minutiøs gennemgang af de missionsrapporter, der udfærdiges efter hver mission.

Den tidskrævende opgave har SAR Mission Coordinateren Peter Riis brugt sin ledige tid under nattevagterne på at udvikle et stykke software til at varetage. Efter hver mission indtastes en lang række oplysninger, og programmet sorterer automatisk de mange data. Dermed bliver det langt for nemmere for JRCC at levere detaljeret statistik om indsatsen fra Flyvevåbnets enheder i JRCC-regi.

Det hjemmelavede database-system kaldes JRCC Airlog og skal nu testes grundigt, inden det endeligt kan afløse den manuelle gennemgang af missionsrapporterne. At softwareudvikleren kommer fra egne rækker, betyder, at gode idéer til forbedring hurtigt kan implementeres, og eventuelle fejl kan rettes i en fart.

runedyrholm@mil.dk

Fennec på slagmarken

Fennechelikopterne fra Eskadrille 724 kom i ilden, da Jægerkorpset skulle støttes ved Hevringlejren på Norddjursland.

AF RUNE DYRHOLM

HEVRINGLEJREN. – To Fennec-besætninger fik lejlighed til at demonstrere, hvordan helikopteren både kan bruges i en offensiv og defensiv rolle i forbindelse med støtte til soldater på jorden.

Først skulle skytten fra bagsædet af helikopteren lægge pres på fjenden, imens en patrulje jægersoldater var på tilbagetog på jorden. De to helikoptere cirklede rundt i høj fart, og imens fik patruljen overvældende ildstøtte fra Jægerkorpset egne indsatskøretøjer, hvorfra der blev skudt med både tunge maskingeværer, dysekanoner og diverse håndvåben. Alt imens fik den nødstedte patrulje kæmpet sig fri og slørede sin flugt med et tæt røgtæppe.

Ved næste demonstration var Fennec platform for finskytter, der dækkede et indsatshold under en befrielsesaktion. Her blev der heller ikke sparet på den skarpe ammunition, for helikopteren gav skytterne godt udsyn til de mange fjendtlige mål, der hurtigt og præcist blev nedkæmpet på sikker afstand.
Den spektakulære opvisning vakte dog ikke nødvendigvis udelt begejstring blandt publikum, for det var primært områdets beboere og politikere, der skulle opleve, hvor meget (eller hvor lidt) fremtidige øvelser kan larme, hvis Hevring-lejren bliver permanent stillet til rådighed for træning af specialstyrkerne.

runedyrholm@mil.dk

Vidste du...

...at 1. Luftflotille (nu Eskadrille 721) for 60 år siden modtog de første af 6 indkøbte Canadian Vickers Canso og 2 Consolidated Vultee PBY-5A Catalina. Luftfartøjerne var allerede samme sommer på Grønland, og med dem fortsatte man gennem årene med at løse mange vanskelige opgaver. På billedet ses en Canso PBY-5A besætning i Toronto ved modtagelsen af det første fartøj.

...at Hærens Artilleriflyvebatteri i Vandel for 50 år siden fik 16 Piper L-18C Super Cub som våbenhjælp fra USA. 11 blev ved en hangarbrand i 1968 ødelagt. På billedet ses L-18C sammen med KZ VII, der i en periode udfyldte manglen til ankomsten af T-17.

...at et af Flyvevåbnets Challenger fly i april måned to gange fangede miljøsyndere på fersk gerning. Det ene skib var en færge, som udledte olie. Så snart den kom i land, gik myndighederne om bord for at sikre sig beviser. Nu kan færgens rederi forvente at blive trukket retten, hvor de bliver anklaget for ulovlig olieudledning. Ved havmiljøflyets anden fangst kastede flyets besætning for første gang nogensinde en oliedropbøje ned i oliepølen. Mens flyet vendte hjem, blev bøjen opsamlet af en belgisk helikopter.

...at den 19. juni løbes det første danske Runway Run nogensinde. Arrangementet foregår på Flyvestation Karup og starter klokken 12.00. Banen er klar til løb, inden det næste Cimber-fly letter kl. 13.10. Idéen til projektet fik B.B. Larsen fra Eskadrille 722, da han på en SAR vagt i Ålborg skulle bytte en helikopter i Karup: "Da jeg så banen forestillede jeg mig 1000 mand løbende ned af banen på samme tid, og tænkte, at det kunne være et fedt alternativ til vores årlige træningstilstandsprøve" fortæller han.
"Idræt giver trivsel, glæde, overskud og færre sygedage. Folk snakker så meget om, at de har for travlt og er for stressede til løbe, men løb fjerner stress, og så er det da bare med at komme i gang". Til løbet d. 19. juni vil de nye fysiske krav blive gennemgået, og ellers kan de findes på Center for Idræts hjemmeside på Intranettet.

...at en af de danske C-130J Hercules fra Air Transport Wing Aalborg en aften sidst i april landede seks gange på stranden ved Blokhus i Nordjylland for at træne under forhold, hvor der ikke er en lang asfalteret bane til rådighed.

...at det danske UNAMI bidrag i Kuwait fik testet formen, da de deltog i et lokalt 4 kilometer løb, "Run for Fun" i Kuwait. Idrætsbefalingsmanden mente, at de danske udsendte lige så godt kunne benytte chancen til at teste formen på de obligatoriske 3 kilometer, som er en del af træningstilstandsprøven for de ansatte i Forsvaret.
Og resultatet var særdeles fint med 96 % succes i første hug – især taget i betragtning, at løbet foregik i høj sol og varme temperaturer.

Første vagt

De nye redningshelikoptere blev 24. april indviet af Hendes Majestæt Dronning Margrethe, og den første er nu klar til at redde menneskeliv.

AF KATHRINE BISGAARD VASE

OVERDRAGELSE. – Med en ceremoni i Eskadrille 722's hangar på Flyvestation Karup blev de 14 nye EH101 helikoptere formelt overdraget fra Forsvarets Materieltjeneste til Flyvevåbnet.

Otte af de 14 helikoptere er konfigureret til at fungere som redningshelikoptere, og den første helikopter inklusiv besætning blev kl.13.30 sendt godt af sted mod Skrydstrup, hvor de blev budt velkommen på helikopterens første vagt af to F-16 jagere fra Fighter Wing Skrydstrup.

Inden afgangen mod den ene af de tre faste redningsstationer blev den særdeles moderne helikopter vist frem for Hendes Majestæt Dronning Margrethe og Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen, som først fik indretningen at se, hvorefter flyveegenskaberne blev behørigt demonstreret i området foran hangaren.

Efter demonstrationen fik Hendes Majestæt Dronning Margrethe og Prinsgemalen selv lejlighed til at opleve EH101 i funktion på en flyvetur tilbage til hovedstaden. På siden her ses en række stemningsbilleder fra dagen taget af fotograferne Charlotte Sprange, Mikael Hansen og Peter Staggemeier fra Flyvevåbnets Fototjeneste.

Pre-opeval gør os **skarpe** til udsendelse

Combat Support Wing er langt med forberedelserne til en eventuel udsendelse til Kandahar i det sydlige Afghanistan. De 33 folk fra enheden, der allerede er udpeget til opgaven, brugte blandt andet Pre-opeval som en del af klargøringen.

AF INGE B. BORGGAARD

GENERALPRØVE. – Det er svært at gøre sig usynlig under øvelsen Pre-opeval. Ved den intensivt beskyttede hovedvagt, ved kommandocentralen eller ved en gåtur ud til de opstillede F-16 fly bliver jeg konstant fulgt af mindst et par øjne og sandsynligvis en hel del flere.

Folkene fra Combat Support Wing, der tager sig af adgangskontrollen, sidder på poster og går på patruljer i lejrområdet, tager deres opgave på øvelsen yderst seriøst. Og jeg går som førstegangsdeltager på en af Flyvevåbnets øvelser rundt med fornemmelsen af at være del af en thriller: they're watching you!

Dybt professionelle

Over en kop kaffe i lejr-området får jeg ved en snak med Ebbe Markussen fra Combat Support Wing et større indblik i, hvordan en øvelse som Pre-opeval kan være med til at klargøre 33 mand til en eventuel Kandahar-udsendelse. Ebbe er selv en af dem, der kalkulerer sit private og professionelle liv på at skulle af sted til august, og han er glad for, at folkene fra Combat Support Wing har mulighed for at deltage i Pre-opeval:

-Øvelsen her er en naturlig del af klargøringen af vores folk til udsendelse. Hele overvågningsdelen med poster og patruljer, adgangskontrollen og flightline-sikkerheden, som vores folk varetager her, kan vi jo mere eller mindre direkte overføre på nogle af vore opgaver i Kandahar, forklarer Ebbe og fortsætter:

- Gutterne er allerede på et højt professionelt niveau og tænker og agerer meget selvstændigt, hvilket giver kvalitet i opgaveløsningen – det er jo generelt noget, der kendetegner Flyvevåbnets folk, når vi er ude, siger Ebbe Markussen med et synligt tilfreds smil om læberne.

Spændende opgave

I skrivende stund har politikerne ikke taget endelig stilling til udsendelse til Kandahar, men klargøringen af folkene fra Combat Support Wing kører videre – også efter Pre-opeval, der slutter den første uge i maj:

- Vi mangler stadig at træne vores folk i udvidet førstehjælp, ligesom de skal omskoles til NATO's køretøjer og igennem den almene missionsorienterede uddannelse, men vi er rigtig godt med, når øvelsen her slutter, forklarer Ebbe Markussen, som trods savnet af familien selv glæder sig til at blive sendt ud.

ibo@mil.dk

FAKTA

- 24. maj tager politikerne stilling til, om Danmark skal bidrage med personel til Kandahar.
- Bidraget skal bestå af i alt 45 mand. De 33 kommer fra Combat Support Wing, resten er fra bl.a. FTK.
- Bidraget er en del af The International Security Assistance Force (ISAF), hvis primære rolle er at skabe sikkerhed i Afghanistan og dermed hjælpe den afghanske regering i genopbygningen af landet. ISAF er en NATO ledet styrke, som opererer på mandat af FN.

Blandt de ting, der trænes i, er reaktionen under gasangreb, og det betød, at situationsrummet i Tirstrup på et tidspunkt var bemandet af medarbejdere i denne mundering.

Vejen til NATOs foretrukne Fighter Wing

Det er visionen på Skrydstrup – at være NATOs foretrukne samarbejdspartner – og netop det mål blev der trænet for at opfylde under generalprøven til sommerens evaluering.

AF MICHAEL SKJOLD-PETERSEN, PRESSEOFFICER, FIGHTER WING SKRYDSTRUP

EVALUERING. - I Skrydstrup har der længe været fokus på sommerens kommende NATO Operational Evaluation (OPEVAL), der har til hensigt at blåstemple Fighter Wing Skrydstrup og Combat Support Wing som High Response Force (HRF). Det vil sige, at den danske F-16 reaktionsstyrke forventeligt efter sommeren kan deltage i internationale operationer med kort varsel.

En ekstraordinær god indsats under den indledende vurdering i uge 13 har givet en rigtig god stemning i Skrydstrup, og det store planlægningsarbejde, der gik forud, har gavnet det samlede resultat.

Karakteren er endnu ikke officiel, da den indledende vurdering er en del af den samlede OPEVAL i uge 27, men meget tyder på, at det er gået rigtig, rigtig godt.

Fightere i felten

I uge 17 og 18 var der derfor generalprøve til evalueringen i juli måned, en generalprøve der går under navnet Pre-opeval. Det hele foregik i Tirstrup, hvor Fighter Wing Skrydstrup og Combat Support Wing sammen testede planerne af og fik klædt mandskabet på til sommerens eksamen.

De første dage gik med træning og tilvænning. Og det er jo utrolig hurtigt, man vænner sig til at leve på "feltfod" med fælles bad, feltrationer, "festivaltoiletter", 8-mands telte og alt det andet, der nu følger med.

Visionen for Skrydstrup er at blive NATOs foretrukne Fighter Wing, og onsdag den 25. april var chefen for FTK og yderligere 20 personer fra Forsvarets og Flyvevåbnets ledelse så på besøg i Tirstrup for at se, om det mål er inden for rækkevidde. Besøget blev indledt med en rundtur og en briefing, og alt gik godt. Om eftermiddagen var der pressearrangement, og sådan en dag med besøg kræver smidighed, overbærenhed, tålmodighed og en ekstra indsats fra øvelsesdeltagerne. Og det blev klaret rigtig flot af alle.

FOTOS: INGE B. BORGGARD.

Piloter fra Fighter Wing Skrydstrup ses her under deres briefing, inden de skal i luften under generalprøven i Tirstrup.

Så er vi klar til **Airshow!**

Ikke ét, ikke tre, men hele fem af Europas største og mest kendte opvisningshold lægger vejen forbi Flyvestation Aalborg den 10. juni 2007.

AF T.B. MORTENSEN, ATW ÅLBORG

AIRSHOW. – De fem opvisningshold har valgt at være en del af Flyvevåbnets årlige Airshow, hvis primære opgave er at vise den danske befolkning, hvad Flyvevåbnet har af materiel samt at vise nogle af de opgaver, vi udfører.

I år er det Air Transport Wing Aalborg (ATW) som står for planlægningen, og en del af den opgave er at koordinere med indenlandske og udenlandske enheder, militære som civile, og at planlægge alle forhold i det hele taget i forbindelse med arrangementet. Det forventes, at der kommer et sted mellem 80.000 og 100.000 besøgende til dette arrangement, som i øvrigt er gratis for alle.

Erfaringer givet videre

Forberedelserne begyndte allerede ved sidste års Airshow, som blev afholdt i Skrydstrup. ATW havde på det tidspunkt udpeget koordinatoren til Danish Airshow 2007, så det var meget nærliggende at drage erfaringer på tæt hold. Airshowet i Skrydstrup var godt planlagt, desværre ikke med udenlandske opvisningshold, men alligevel formåede Fighter Wing Skrydstrup at give publikum en stor oplevelse.

Foruden erfaringerne hentet på dagen har folkene bag Airshow i Skrydstrup sidste år, og i Karup forrige år, bidraget med deres planlægningsværktøjer og de erfaringer, de gjorde sig. ATW har også medarbejdere indenfor egne rækker, som tidligere har arbejdet med airshows, og deres hjælp har i denne sammenhæng været uundværlig. ATW har ligeledes måttet trække på Flyverhjemmeværnsdistrikt Vest for at låne personel til klargøring op til Airshowet. ATW's medarbejdere har ellers været

fortsættes »

Det berømte opvisningshold, Frecce Tricolori fra Italien, giver et flot flyshow i Aalborg den 10. juni.

Airshow 2007 løber af stablen 10. juni 2007 – og der er gratis adgang.

afsat til den daglige operative tjeneste samt den igangværende UNAMI mission i Kuwait, men alle har bidraget i det omfang, det har kunnet lade sig gøre. Herudover kan det blandt andet nævnes, at nøglepersonel ligeledes har været optaget af Generel Militær Uddannelse og øvelsen Noble Award 2007.

Stjernespækket flyveprogram

Grundlaget for at Danish Airshow 2007 bliver en stor succes, er dog allerede blevet lagt, idet opvisningshold fra Schweiz, Tyrkiet, Polen, Frankrig og Italien har meldt deres ankomst. De fem teams udgør stammen i et stjernespækket flyveprogram, som også tæller fly fra Belgien, Holland, Sverige og Estland. Hertil kommer det danske civile team The Chip Chaps (de Havilland DHC 1 Chipmunk), det svenske Team Vampire (De Havilland Vampire, DH100) samt tyrkiske Purple Violet – Acromach. Der forventes op imod 400 udenlandske besætningsmedlemmer og teknisk støttepersonel.

Flyvevåbnet stiller i stærkeste formation med alle dets flytyper, som alle forventes at skulle give flyveopvisning.

Foruden flyveopvisningen vil der også være en del indenlandske samt udenlandske fly på static display – altså stående på jorden - i udstillingsområdet, hvor publikum får mulighed for at komme tæt på. Og her vil alle Flyvevåbnets fly også være at finde.

Det er lykkedes ATW at hente en gammel kending af det danske flyvevåben til Aalborg, nemlig Catalina PBY-5A, som har gjort tjeneste i både Eskadrille 721 og 722.

I udstillingsområdet vil der være noget for enhver smag, lige fra litteratur for fly-entusiaster til præsentation af kampflyene Gripen fra den svenske SAAB-fabrik, Eurofighter fra europæiske EADS samt Joint Strike Fighter fra Lockheed Martin.

Kom og vær med

Flyvevåbnets ikke flyvende enheder er også med. Air Control Wing (ACW) vil deltage med deres mobile radar, hvor det vil være muligt for publikum at se, hvorledes systemet opererer. Combat Support Wing vil vise et bredt udsnit af deres enhed, heriblandt Medical Squadron og Force Protection. Flyvevåbnets skoler er med Rekrutterings-, Udviklings- og Fastholdelsessektionen (RUF) og Forsvarets Værnepligt og Rekruttering (FVR) gået sammen om at lave en samlet uddannelsesstand, hvor alle Flyvevåbnets uddannelser og arbejdsfunktioner vil blive præsenteret.

Derudover vil der være gentagelse af en aktivitet, som viste sig at være en stor succes i Skrydstrup sidste år, nemlig et børneland med hoppeborge og lignende.

Alt i alt er der lagt op til en spændende dag for hele familien, og Air Transport Wing Aalborg håber at se mange kollegaer fra hele Flyvevåbnet – vel mødt.

bladetflyvevaabnet@mil.dk

Udover de flyvende opvisninger, så er der også rig mulighed for at få set stort og småt fra Flyvevåbnet i det store udstillingsområde.

Kampfly til debat

Det første Airpower-seminar på Flyvevåbnets Officersskole samlede en lang række erfarne personer indenfor årets tema; kampfly.

AF RUNE DYRHOLM

KAMPFLY. – Igennem to dage kom både udenlandske og danske gæster med overvejelser om behovet for kampfly i fremtiden. Hvilke opgaver skal de løse herhjemme og i udlandet, og hvilke fordele og ulemper har kampflyene frem for andre militære kapaciteter. En ting var de militære oplægsholdere dog enige om: Vi skal også have kampfly i Danmark efter udfasningen af F-16.

Et politisk multitool

Et af hovedargumenterne for det fortsatte behov for kampfly er, at de et meget alsidigt politisk værktøj, der i kraft af sin meget høje grad af fleksibilitet kan indsættes hurtigt i forskellige konflikt-typer.

- Globaliseringen betyder, at stort set alle konflikter ude i verden har indflydelse herhjemme i Danmark, argumenterede stabschef for FTK, P.P. Olsen, i sit oplæg om kampflyenes brug i lav-intensitets konflikter. En type konflikt der karakteriseres ved få eller ingen kamphandlinger, ingen eller svag front og ingen tunge våben. De lav-intense konflikter har siden starten af 90'erne været i stærk fremgang og udspiller sig typisk imellem lokale grupperinger frem for imellem nationer.

- Kampflyene kan meget hurtigt deployeres til de konfliktramte områder og vise tilstedeværelse, observere og om nødvendigt gribe ind med våbenmagt. Med sådan et redskab kan vi både forhindre og stoppe konflikter, sagde P.P. Olsen.

Han fremhævede desuden, at personellet typisk vil være udenfor umiddelbar fare i kraft af flyenes relative usårlighed, og for støttepersonellet fordi basernes ofte placeres langt fra konfliktzonen.

- De lav-intense konflikter vil være den primære opgave for dansk forsvar i fremtiden, spåede P.P. Olsen og argumenterede for, at både Irak og Afghanistan i en vis forstand går under den kategori, selvom kamphandlingerne til tider kan ligne klassisk åben krig

Hightech krig sparer liv

Den amerikanske Brigade General Mike Snodgrass fra US Air Force fortalte med baggrund i luftkampagnen, der indledte 1. Golfkrig, om begrebet "Effektbaserede Operationer".

- Effektbaserede operationer var dengang en ny militær tankegang, der adskilte sig ved at måle succes på, om den ønskede effekt er opnået, og ikke blot om målet er destrueret, forklarede han.

Kampagnen under Operation Desert Storm var organiseret sådan, at ingen tilfældige mål blev angrebet. Alle angreb skulle have et overordnet formål, sådan at effekten bredte sig til andre dele af det irakiske militær. På den måde blev forsvaret nedbrudt med færrest mulige ressourcer og landets infrastruktur skånet mest muligt.

Mike Snodgrass fortalte, hvordan de teknologiske fremskridt var en enorm hjælp og gjorde det muligt at opnå den ønskede effekt langt nemmere end tidligere. Især stealth-bomberen F-117 gjorde det muligt at lamme centrale militære anlæg, som ellers lå beskyttet dybt bag irakisk luftforsvar, og på den måde undgik man at "æde" sig igennem landet med klassisk militær magt,

- Én F-117 opnåede teoretisk set det samme som 19 ikke-stealth fly under de givne forhold, og mange ressourcer og irakiske liv blev skånet som resultat af den teknologiske overlegenhed, konkluderede Mike Snodgrass og bekræftede, at behovet for højteknologisk airpower ikke vil blive mindre i fremtiden.

En tilbagevendende begivenhed

Airpower-seminaret sluttede med en paneldebat, hvor spørgsmål fra salen blev debatteret. Både på det politiske og operative plan blev der stillet mange spørgsmål, herunder om pengene til indkøb af nye fly kunne skabe mere fred ved at blive brugt på forbedrede sociale forhold i de konfliktramte områder, eller om der ikke risikerede at opstå intern splid mellem de øvrige dele af Forsvaret hvis Flyvevåbnet skal have nyt udstyr - måske på bekostning af de andre værn?

Efter den afsluttende bemærkning lukkede chefen for Flyvertaktisk Kommando, Stig Østergaard Nielsen, seminaret og annoncerede, at det vil blive afholdt igen til næste år, hvor temaet vil være et andet.

Runedyrholm@mil.dk

Argumenter udfordret

Professor i politisk videnskab, Peter Viggo Jakobsen, udfordrede de ellers mange argumenter for nytteværdien af kampfly.

AF RUNE DYRHOLM

POLITIK. – Vi indsætter ikke fly for at vinde militære sejre, men for at opnå goodwill og tjenester fra USA og Storbritannien, annoncerede Peter Viggo Jakobsen, og supplerede med en udtalelse fra en amerikansk general om, at "det største problem er at finde praktiske formål for allierede".

Peter Viggo Jakobsen fortsatte sin beskrivelse af de politiske mekanismer, der ifølge ham betyder, at "boots on the ground" og deltagelse i kamphandlinger giver mere kredit og indflydelse i NATO end specialiserede enkeltopgaver som f.eks. transport.

Han fremlagde efterfølgende en række faktorer, som gør kampfly til et behændigt middel til at vise politisk handlekraft uden de komplicerede følgevirkninger, herunder tilfangetagelse og håndtering af krigsfanger, der ofte følger med bidrag fra Hæren.

På det økonomiske område udfordrede Peter Viggo Jakobsen indkøb af dyre kampfly ved at fremhæve, at andre eksisterende kapaciteter, for eksempel specialstyrkerne og Hær-bidrag, kan styrkes betragteligt med det beløb, afløseren for F-16 forventes at koste.

- Desuden vil den økonomiske gevinst i forbindelse med investering i kampfly kun ramme aktieejerne i de pågældende firmaer og ikke nødvendigvis samfundet generelt, påpegede han som et fareområde.

Også plusser

Hvad der rent faktisk talte for investeringen i kampfly var, at der er masser af konflikter, de kan deltage i, og han nævnte, ligesom de øvrige oplægsholdere, at kampfly er en yderst fleksibel platform til både forudsete og uforudsete opgaver. I den forbindelse fremhævede han, at F-16 allerede bruges i en rolle, den ikke var skabt til, når den yder Close Air Support i eksempelvis Afghanistan.

- Man går ikke i krig med den styrke, man vil have, men med den, man har, sagde Peter Viggo Jakobsen og opsummerede, hvordan kampfly har kunnet udvikles i takt med nye behov.

- I kraft af, at vi ikke ved, hvad fremtiden bringer, er det selvfølgelig en fornuftig politisk beslutning at anskaffe et fleksibelt værktøj. Men om det skal være kampfly eller et andet system, afhænger helt af, hvem man spørger, afsluttede han.

Runedyrholm@mil.dk

FOTO: MIKAEL HANSEN, FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE

En skolechef takker af

Efter 40 år i Flyvevåbnet sagde Leif Steen (TEL) mandag den 30. april officielt farvel som chef for Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) i Karup.

AF KATHRINE BISGAARD VASE

PENSION. – Det er sidste dag i en over 40 år lang karriere i Flyvevåbnet. TEL sidder på sit meget ryddelige kontor, hvor han er i gang med at afvikle de sidste ting, inden han ved middagstid officielt overlader chefstolen til sin efterfølger, oberst Henrik Larsen.

- Det bliver da alligevel lidt underligt at tage hjem i dag, og så er det det, siger han med et smil.

Hans tid i Flyvevåbnet har da også budt på tjeneste i stort set alle geografiske hjørner af Flyvevåbnet.

Først flyveskolen i Avnø, dernæst pilotuddannelse i Canada, flyvende tjeneste i både Skrydstrup, Aalborg og Karup, stabstjeneste i FTK og forsvarsstaben, CAOC 1 i Finderup, CAOC 3 i Bodø og 5 år i Tyskland. Og nu de seneste to år som skolechef på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) i Karup.

Værnepligtsuddannelse på rette spor

Som chef for FFOS har TEL blandt andet været med til at sætte sit præg på uddannelsen af de værnepligtige i Flyvevåbnet, og den nye uddannelse tyder indtil videre på at være en stor succes.

> **"Det bliver lidt mærkeligt at køre hjem i dag, og så var det det."**

- Vi håndterer de unge meget menneskeligt og forståeligt, og stigningen i den efterfølgende rekruttering og tilbagemeldinger fra de værnepligtige viser, at uddannelsen ligger meget tæt på det rigtige, forklarer han.

På spørgsmålet om, hvad der har været den største udfordring som skolechef, er der ingen tvivl om svaret, der kommer med et fast blik:

- Det karakteristiske ved staben hernede er, at de brænder for sagen. Så den største udfordring for mig som chef har helt klart været at støtte dem på en måde, så den begejstring bliver bevaret. Det er vigtigt ikke at skuffe dem, og det er en stor opgave.

En opgave, som har betydet, at TEL indimellem har siddet i den svære rolle som mellemmand mellem sine medarbejdere og myndigheder længere oppe i systemet.

- Det er jo min opgave at forklare en beslutning, eksempelvis fra FTK, så mine medarbejdere kan se det store billede. Ellers kan mange beslutninger nok godt virke uforståelige for de ansatte, understreger TEL.

Værn om engagementet

Om få timer er der officielt chefskifte og parade, og TEL ser frem til at kunne nyde sit nye hus ved Bryrup Langsø syd for Silkeborg.

Men inden han når til at sidde på søbredden i fred og ro, er der et enkelt spørgsmål mere, han skal svare på. For hvis han nu skal give ét godt råd til sin efterfølger, hvad vil det så være?

- Støt medarbejderne, og værn om deres engagement og ildhu. De brænder for sagen, og man skal være opmærksom på, at det ikke bliver nedbrudt af arbejdspres og ændringer.

vase@mil.dk

Vidste du...

...at 1. januar 2007 slukkede radaren på Færøerne, og dermed sluttede en mere end 45 år lang epoke i Mjørkadal.
Færøernes Kommando, som tjenestestedet nu hedder, har bedt en tidligere medarbejder, Georg Sylvest Pedersen, om at skrive en bog om sine erindringer om tiden på Færøerne.

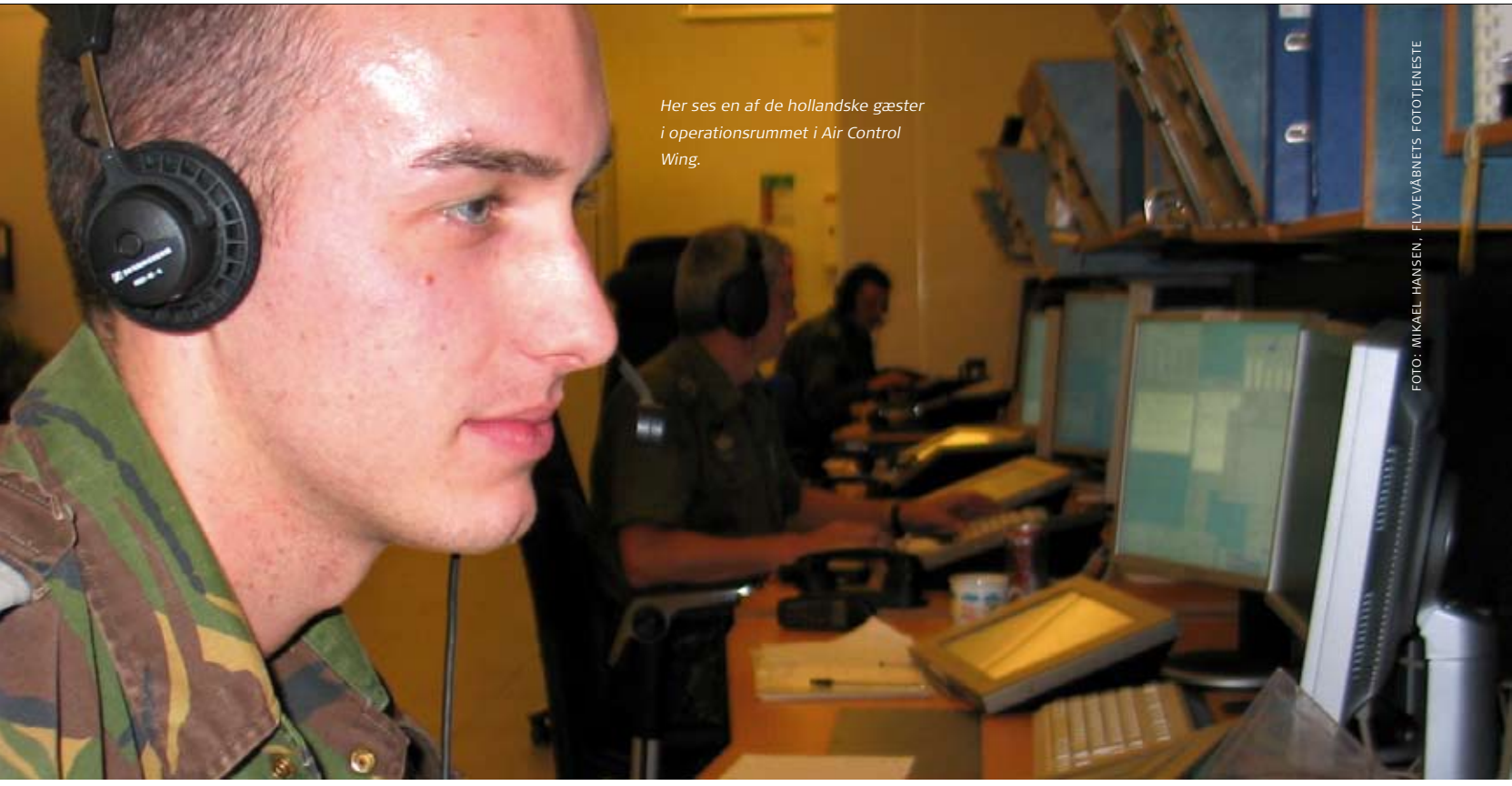
Bogen er på 104 sider og fyldt med billeder og historier primært om forholdene som soldat på Færøerne i 60'erne. Bogen udkommer først i juni og kan rekvireres ved Færøernes Kommando (FRK-Myndighed) for 75 kr. plus porto.

...at Gloster Meteor F. Mk IV for 60 år siden – 5. maj 1947 – blev demonstreret i Danmark som det første allierede jet-luftfartøj. Efter demonstrationen fik orlogskaptajn (senere chef for FTK) Erik Rasmussen og flyverløjtnant af 1. grad af Søværnets reserve Kaj Birksted lejlighed til at flyve luftfartøjet og blev således Danmarks første jetpiloter. Flyvevåbnet indkøbte i 1949 20 Meteor Mk. IV, der tildeltes 3. Luftflotille (senere Eskadrille 723) Billedet viser den første danske jet, Meteor Mk. IV 461, der nu kan ses på Teknisk Museum i Helsingør.

...at der indføres fri kaffe og frugt for medarbejdere i Flyvevåbnet. Ordningen starter 1. juli 2007 og er blot en lille del af de tiltag, som Flyvevåbnets direktion arbejder med for at gøre Flyvevåbnet til en mere attraktiv arbejdsplads.

...at det danske radarbidrag, DARIS, i Kabul i begyndelsen af april var udsat for et jordskælv. Ingen kom til skade, og den operative radar havde slået fra efter rystelserne, men var oppe at køre igen på under et minut.

...at Flyvevåbnet har indgået en samarbejdsaftale med Marianne Bonde og Lars Hoffmann, der kører rally med en Peugeot 309 GTi 16v, for at øge rekrutteringsindsatsen. Marianne arbejder i CAOC 1 og Lars i FTK, og de har dermed gode forudsætninger for at kunne rekruttere bredt, men målgruppen er primært mekanikere og reservedelsekspedienter, som er en mangelvare i Flyvevåbnet. Bilen kan blandt andet ses på en stand ved Airshow i Aalborg 10. juni.



Her ses en af de hollandske gæster i operationsrummet i Air Control Wing.

FOTO: MIKAEL HANSEN, FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE

Hjælp fra Tulipanlandet

Hollændernes fighter controllers mangler træningsmuligheder, og ACW's egne er hårdt spændt for. Hvad er så mere naturligt end at hjælpe hinanden?

AF ARNE BACH NIELSEN

UDVEKSLING. – Fremmede uniformer i operationsrummet ved Control and Reporting Center (CRC). Det var det syn, medarbejderne mødte, da de mødte op på arbejdet en tirsdag i marts.

Gæsterne, der bestod af en instruktør og to elever, var hollandske kolleger, der havde taget turen til Karup for at træne i rollen som fighter controllers.

Hollænderne og danskerne bruger begge det såkaldte MASE til overvågning af luftrummet, så gæsternes tilgang til CRC'ens system var forholdsvis ukompliceret. Det tog blot et par dage at blive omskolet til det danske luftrum og de lokale procedurer, og allerede den 15. marts bestred de udenlandske kolleger den ene af CRC'ens tre positioner for fighter controllers.

Træningsmæssigt udbytte

Besøget af de udenlandske gæster betød, at der hver dag kunne frigives en dansk fighter controller, som på den måde fik mulighed for at høvle noget af afspadseringspuklen.

- Vi har høstet stor erfaring og træningsmæssigt udbytte. Der har ganske vist været nogle sproglige og proceduremæssige misforståelser, men på grund af de danske kollegers gå-på-mod blev problemerne hurtigt ryddet af vejen, sagde den hollandske instruktør.

- Hollænderne er en fornøjelse at arbejde sammen med. De er åbne, engagerede og ligger på et højt professionelt niveau. De er rigtigt gode sparringspartnere, når det gælder om at løse missionernes opgaver, fortalte fighter controllerne Marianne Hansen og Regina Sørensen næsten samstemmende.

Samarbejdet varer året ud, så luften i operationsrummet vil fortsat klinge af hollandske replikker en rum tid endnu.

FAKTA

- Fighter Controlleren er kampflyets 'øjne', der blandt andet hjælper piloterne med at styre mod målet og holde flyet i sikker afstand af andre fly.

Class RDAF 107.
Fra venstre er det Michael Wangel, Peter Stilund, Michael Molberg, Jeanette Nøhr og Peter Glahn.

Uddannelse flyttet til Wales

Flyvevåbnet har efter mange års samarbejde med NAVIAIR nu valgt at købe flyvelederuddannelser i udlandet.

AF KIRSTEN SØNDERBY, UDDANNELSESLEDER FOR ESK515 OG UDDANNELSESKOORDINATOR FOR FLYVELEDER- OG ASSISTENTUDDANNELSEN I FLYVEVÅBNET.

FLYVELEDER. – NAVIAIR's skole i Kastrup er lukket og kurserne flyttet til udlandet.

Flyvevåbnets valg af nyt uddannelsessted er faldet på BAE Systems Training College i Wales. Her får eleverne de generelle dele af uddannelserne til tårn-, indflyvnings- og centerflyvelederder samt assistentuddannelserne. Herefter skal lokalkurserne stadig gennemføres hjemme ved enhederne i Danmark, så træningen tilpasses til de lokale forhold og procedurer.

Flyvevåbnet har valgt en skole i Cwmbran – nej, det er ikke en stavefejl, men walisisk. Uddannelsen købes i moduler, der hver har en varighed af cirka otte uger. Uddannelsessektionen besluttede at købe en ESSAR5-godkendt uddannelse; det vil sige en uddannelse, der lever op til de fastlagte fælleseuropæiske standarder.

Efter kontraktunderskrivelse i november 2006 kunne første hold med navnet RDAF 107 i februar 2007 begynde på det såkaldte ICAO Basic-kursus. Kurset er obligatorisk, uanset hvilken af de førnævnte uddannelser eleverne skal have. De erhverver sig viden om navigation, luftfartslove og –regler, meteorologi, flykendskab, radiotelefoni og meget andet.

Militære flyveledere i Kastrup

Eleverne, der skal uddannes som flyvelederassistenter, rejser efter basis-delen til Eskadrille 515 (ESK515) i Kastrup for at fortsætte uddannelsen. Her bliver det til yderligere nogle ugers teoriundervisning, hvor de lærer om specifikke regler omkring blandt andet flyveinformationstjeneste, geografi, FTK-bestemmelser med mere.

Herefter afvikles en simulatorundervisning, hvor eleverne afprøver deres viden i praksis, inden de træder ind i et On the Job Training (OJT)-forløb på positionerne i Air Control Center (ACC), i daglig tale kontrolcentralen i Kastrup. Eleverne kan normalt checkes ud efter cirka 65 OJT-vagter.

De elever, der uddannes som områdekontrolflyveledere, og som sidder i kontrolcentralen i Kastrup, får efter basis-modulet dels et radarmodul og dels et områdemodul i Wales. Disse moduler er primært simulatorarbejde, og for de elever vil der stå en dansk instruktør til rådighed.

Efterfølgende gennemgår eleverne Transition Training; det vil sige et kort kursus, hvor de specifikke procedurer for deres fremtidige tjenested indlæres. Transition Training til en ACC varer op mod 18 uger. Den afvikles på simulator i Kastrup, altså dér hvor eleverne fremover vil få fast tjenestested. Uddannelsen afsluttes med et OJT-forløb på cirka 26 uger, hvori der blandt andet indgår en flyvefase på Flyveskolen. På den måde får eleverne lært, hvordan deres planlægning og trafikafvikling ser ud 'fra den anden ende af frekvensen'.

Også tårn-folk uddannes

Eleverne, der uddannes som tårn- og indflyvningsflyveledere, og som skal operere i Karup og Skrydstrup, gennemgår efter basis-modulet et tårn- og radarmodul i Wales.

På disse moduler foregår hovedparten af uddannelsen på simulatorer, hvor teorien skal omsættes til arbejdsrutiner, som skal indarbejdes.

På disse moduler deltager en dansk instruktør, som vælges blandt de operative ved Flyvevåbnets flyvekontrolenheder. Det sikrer, at de indarbejdede rutiner også er holdbare hjemme i Danmark.

Når eleverne afslutter deres radarmodul i Wales, skal de på Transition Training. Dette kursus afvikles på simulatorer i Halmstad, Sverige, og varer 2 uger.

Her deles eleverne efter tjenested, så elever, der skal til Karup, arbejder med Karups luftrum, trafikbillede og procedurer og undervises af flyveledere fra Karup og vice versa for elever, der skal til Skrydstrup. Med alt dette i den personlige rygsæk er eleverne klar til at starte på cirka ét års OJT. Herunder afvikles cirka fire ugers flyvetræning på Flyveskolen.

FAKTA

- Eskadrille 515 er et bindeled mellem kontrollen af civil og militær flytrafik og hører hjemme under Air Control Wing. Eskadrillens flyveledere sidder i Kastrup sammen med deres civile kolleger.

Hvordan blev Flyvestation Karup til?

Det tyske flyvevåben stod bag grundlæggelsen af størstedelen af den nuværende Flyvestation Karup. Og det store arbejde med at kortlægge de oprindeligt tyske anlæg er i fuld gang.

AF MICHAEL SVEJGAARD, PENSIONERET OBERST

HISTORIE. – Flyvestation Karup blev "grundlagt" af det tyske flyvevåben (Luftwaffe) under besættelsen under navnet Fliegerhorst Grove. De første beretninger om byggeaktivitet kan spores tilbage til 28. april 1940. Byggeriet blev udført af danske entreprenører – under tysk ledelse – med dansk arbejdskraft. Den indledende opbygning af pladsen bærer præg af, at man ikke forventede allierede angreb. Alle vitale faciliteter blev koncentreret syd for den øst-vest gående bane – på en ret linie – og i to flystandplads-områder var flyene opstillet i række.

Registreringsgruppe i gang

Udbygningen af bunkers fra 1943 skal ses i lyset af en trusselsvurdering, der omfattede luftangreb i stor og lav højde, angreb med landstyrker og en luftlandsætning midt på pladsen. Fra blot at være en flyvestation blev pladsen udbygget til at være en Stützpunktgruppe bestående af støttepunkter med bunkers, hindringer og løbegrave. De bunkers, der blev bygget i 1940, bestod hovedsageligt af mursten, mens de senere blev bygget af jern-beton med 60 – 300 cm tykke mure. Alle Luftwaffes bunkers, bygninger, barakker og feltbefæstninger var "type-byggeri". Man havde en standardiseret konstruktion til ethvert formål.

Flyvestation Karup gav i efteråret 2006 medlemmer af foreningen – under ledelse af forfatteren til denne artikel – tilladelse til at etablere en gruppe, der skal foretage en registrering af Luftwaffes anlæg på pladsen. Gruppens opgave består i at finde, plotte, typebestemme, fotografere og tegne alle eksisterende Luftwaffe anlæg. Gruppen har fået stillet en tidligere tysk bunker til rådighed som "kontorfacilitet".

Manglende kildegrundlag

Uden erfaring for denne form for registreringsarbejde kunne man forledes til at tro, at der fandtes en komplet samling af lister og kort, der beskrev alle anlæg. Det gør der imidlertid kun på omkring 75 procent af anlæggene. Det eksisterende kildegrundlag kan opdeles i tyske lister og kort, danske lister og kort, tyske luftfotos fra besættelsen, allierede luftfotos fra den anden verdenskrig, danske luftfotos og tyske bunker/bygningstegninger. For de resterende 25 procents vedkommende er der hverken fundet tyske tegninger eller lister, så den tyske betegnelse kendes ikke, og funktionen må man resonere sig til. To bunkers er fjernet kort efter befrielsen, og en er sprængt og tildækket.

Der findes ingen publicerede kilder på bygninger eller barakker, men Etablissementstjenesten har en del tegninger, der er kopier af tyske tegninger. På de tyske kort er der angivet placering og nummer på barakkerne, så udfordringen består i at fastslå, hvilken tegning der kan henføres til barakkerne på kortet.

Enestående fund

Der findes på flyvestationen et ukendt antal meget velbevarede feltbefæstninger og flere kilometer løbegrave, stillinger til tunge våben og luftværnskanoner. Sidstnævnte må betragtes som ganske enestående. Der er bevaret to 8,8 cm Flak batterier, der kun er let medtaget af tidens tand. Disse to er formentligt de eneste bevarede i hele Vesteuropa. Af formidlingsmæssige årsager er et kanonfundament i et af batterierne blevet frilagt. Gruppen har i øvrigt konstateret, at der på Flyvestation Ålborg og Karup er bygget flere bunkers end på nogen anden tysk flyveplads i Vesteuropa.

Det er Registreringsgruppens mål at udgive en "registrant" over Fliegerhorst Grove. Resultater af det indledende arbejde kan ses på: http://www.gyges.dk/fliegerhorst_grove.htm

bladetflyvevaabnet@mil.dk

Kan du godt lide hunde?

Så kig med her og se, om du måske lærer noget nyt om menneskets bedste ven...

AF KATHRINE BISGAARD VASE

Praktiske hunde

Udover at de ofte er både søde, uldne og bløde, så kan hunde faktisk også bruges til rigtigt mange ting.

I Flyvevåbnet bruger man hunde til at gå vagt ved flyvestationerne, så de passer på de ting, der er derinde – lidt ligesom en politihund.

Men nogle af hundene er også trænet til at kunne finde sprængstof – bare ved at gå efter lugten, for de har nemlig nogle meget fintfølende næsebor, som kan trænes op til at kunne spore alt muligt.

Unge og gamle hunde

Hundene i Flyvevåbnet bliver trænet på hundeskolen i Karup. Nogle hunde er kun små hvalpe, når de begynder at blive trænet, men ofte tager hundeskolen også imod ældre hunde. Dem får de fra mennesker, som enten ikke længere kan have deres hund – måske fordi de skal flytte langt væk - eller hvis hunden måske ikke rigtigt passer så godt til en familie.

Så tager hundeskolen sig af dem og kigger på, om hundene måske i stedet for kan blive rigtigt dygtige hunde her hos Flyvevåbnet.

FOTO: FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE

Mange forskellige slags hunde

Hunde er delt op i forskellige slags racer. En puddelhund er for eksempel en anden race end en schæferhund. Det kan man tit også se ved, at de ser forskellige ud. Nogle hunde er store og tunge, andre hunde kan være i en lille taske. Faktisk så findes der mere end 800 hunderacer i verden. Og i Danmark findes der omkring 550.000 hunde – altså over en halv million hunde! De mest almindelige hunderacer er labrador og schæfer. Og begge de hunde er nogle af dem, der kan blive rigtig gode vagthunde. Derfor er det nogle af dem, vi bruger i Flyvevåbnet.

ILL. MATTIE

Computersjov med hunde

Hvis du vil prøve et sjovt spil med en hund, så skal du tage at prøve det her. Man skal få hunden til at hoppe over alle de forhindringer, den møder på sin vej – og passe på kattene – og så skal den fange pinden og komme tilbage med den. Der er i alt 10 levels i spillet, så prøv om du kan nå igennem dem alle.
Spillet kan findes på denne adresse:
http://www.supersjov.dk/upload_games/upload.games.asp?id=8760

FLYVEVÅBNET - FOR BØRN

Berømte hunde

Der findes mange hunde, som vi alle sammen kender. Nogle af dem findes i virkeligheden, mens andre bare er tegnede hunde. Her er et eksempel på nogle berømte hunde:
Nuser – En beagle og Søren Bruns hund fra Radiserne, som er verdens mest læste tegneserie.
Lassie – en collie, som blev kendt fra både tv og film. Oprindeligt er Lassie faktisk fra en bog skrevet af Eric Knight.
Scooby Doo – en Grand Danois – fra tegnefilmen af sammen navn – og i øvrigt den tegnefilms tv-serie, der er lavet i flest afsnit.
Pluto – vist lidt en blanding af forskellige racer, Mickey Mouses hund, som de fleste børn kender fra tegnefilm og Anders And blade.
Terry – en foxterrier og Tintins vakse hjælper, som du måske også har set i både tegneserier og tegnefilm.
Kvik – også en foxterrier, og grisehandler Larsens hund i tv-serien Matador.

Slædehunde

Du kender nok slædehundene fra Grønland. Den typiske slædehund er hårdfør og udholdende, kan tåle sult i lang tid, er intelligent og har lært at lystre slædeførerens pisk og kommandoer. Den har opretstående ører, buskede kinder og tuder som en ulv. I Grønland findes der omkring 25.000 slædehunde. De bliver brugt til at trække hundeslæder, som jagthunde og som vagthunde.

FOTO: RUNE DYRHOLM

- Vi kæmper vores krige imod naturen, mod bølgerne, mørket, kulden og vinden, og desværre vinder vi ikke hver gang.

Tommy forklarer om motorernes ydelse på S-61.

PORTRÆT

Et liv med Sikorsky

AF RUNE DYRHOLM

Om 35 år ved Eskadrille 722 og 7000 timer i S-61.

ERFARING. – Tommy Hesselbjerg er netop vendt tilbage til SAR-vagten i Roskilde efter at have hentet en patient med hjerteproblemer på Bornholm. Foran sig har Tommy 72 timers vagt, men i dag er han mødt ind et par timer tidligere for at aflaste fartøjschefen på det afgående vagthold, der har været på eftersøgning efter en tysk helikopter siden midt på natten.

- Sådan er det her i eskadrillen, vi hjælper hinanden for at få det hele til at fungere bedst muligt, siger Tommy, som i dag har taget hele tre forskellige kager med til sine kolleger ombord på helikopteren. Dagen før var det netop 35 år siden, at Tommy i sin nyindkøbte Volvo Amazon, og med alle sine ejendele, kørte ind gennem hovedvagten på Flyvestation Værløse og startede sin karriere hos Eskadrille 722.

Fejl skal rettes

Kagerne må dog vendte lidt, for under turen til Bornholm er der opstået en mindre fejl på radioudstyret.

- Vi tager til Værløse og får det ordnet med det samme, siger Tommy, og kort tid efter er S-61'eren i luften.

- Det var faktisk under en tur nøjagtig som denne i år 2000, at vi pludselig blev kaldt ud til coasteren Faros, der lå i Nordsøen og havde voldsom slagside, fortæller Tommy.

Han husker tilbage på den dramatiske mission, hvor forholdende var ekstreme med både vold-

som turbulens, storm, regn og bølger, der var så høje, at coasteren forsvandt i dalene, selvom helikopteren hang godt fri af bølgetoppene.

Missionen endte som bekendt med, at en af matroserne på redningsfartøjet fra Thyborøn selv omkom under forsøget på at redde de nødstedte sømænd fra Faros.
Tommy og den anden pilot HIN tog efterfølgende til begravelsen af skipperen i Thyborøn.

- Det var skrækkeligt at komme til byen den dag, men vi var nødt til at gøre det, både for endeligt at "afslutte" missionen for os selv, men også for at fortælle de efterladte, at vi gjorde alt, hvad vi kunne, for at redde ham. Vi kæmper vores krige imod naturen, mod bølgerne, mørket, kulden og vinden, og desværre vinder vi ikke hver gang.

En ekstra indsats

Da helikopteren er landet ved de gamle eskadrillebygninger i Værløse, går besætningen straks i gang med at flytte redningsudstyret over i en reservehelikopter, så de stadig er klar til at rykke hurtigt ud, hvis alarmen går.

- Det er jo det, hele eskadrillens ære afhænger af. At vi kan holde de tre SAR-vagter kørende 24 timer i døgnet året rundt, uanset hvad der opstår af problemer. Den ånd gennemsyrer eskadrillen, siger Tommy, som selv har haft 20 vagtdøgn i den sidste måned, fordi omskolingen til EH101 trækker mange besætninger ud af vagt-turnussen.

- Men det gør vi gerne, fordi det her skal bare fungere, og det gør det også, forklarer Tommy, som dog glæder sig til, at den nye helikopter begynder at tage mere af arbejdspresset fra besætningerne på S-61.

Ånden fra Eskadrillen

Imens de tilkaldte teknikere leder efter fejlen på radioudstyret, går Tommy begejstret omkring i de slidte hangarer og vagtbygningen, som husede Eskadrille 722 før flytningen til Karup.

- Der er stort set intet forandret, siden jeg var her første gang for nøjagtigt 35 år siden, siger Tommy og bliver tydeligvis nostalgisk, da han begynder at fortælle om de mange oplevelser og bekendtskaber, netop disse omgivelser har ført til igennem årene.

Mand og maskine

Inde i den gamle vagtbygning finder Tommy instruktionsbogen "Systems of Sikorsky S-61". Siderne er gulnede og knitrer som i en gammel bibel, hvilket giver anledning til at sætte spørgsmålstegn ved, om det nu også er fornuftigt at flyve rundt i en maskine, der er lige så gammel som bogen.

- Det var et fantastisk køb, man gjorde dengang i 1965. S-61'eren er en fantastisk maskine, og den kunne sagtens flyve i SAR-rollen 10 år endnu, hvis det var nødvendigt, siger Tommy, imens han begynder at forklare, hvad graferne og skemaerne i "biblen" betyder. Han har i mange år undervist både piloter og teknikere i Sikorskyens mange systemer og kan derfor bogen på rygraden.

-Jeg har også tilbudt, at de kan udstoppe mig og placere mig bag roret i den S-61'er, der lige er kommet til museet i Stauning, men først vil jeg altså lige have glæde af min tjenestemandspension.

- Det gode ved den her helikopter er, at man kan finde fejl ved at føle og lytte til den, siger han.

Det indgående kendskab til netop S-61 bruger Tommy ikke bare under de normale flyvninger, for når han ikke arbejder på SAR-vagterne, er han prøveflyver efter de regelmæssige hovedeftersyn. En opgave, som kun tre piloter varetager i eskadrillen – og de to andre har Tommy selv uddannet.

Fejlen på helikopteren kommer til at tage et par timer at rette, så Tommy og resten af besætningen tager back-up'en tilbage til Roskilde for at fortsætte SAR-vagten derfra.

Indtil næste mission

Her er det blevet tid til jubilæumskage. På de 35 år ved Eskadrille 722 har Tommy for længst rundet 7000 flyvetimer i S-61.

- Sikorsky er holdt op med at sende badges, for de har ikke nogen, der går så højt op, smiler Tommy, der til gengæld har fået Sikorsky's logo – det vingede S - tatoveret på skulderen med plads til det endelige timetal, når han til januar pensioneres fra Flyvevåbnet.

- Jeg har også tilbudt, at de kan udstoppe mig og placere mig bag roret i den S-61'er, der lige er kommet til museet i Stauning, men først vil jeg altså lige have glæde af min tjenestemandspension, siger Tommy og griner.
- Om jeg kan få tiden til at gå som pensioneret? Det er jeg sikker på – jeg har lige købt et sommerhus tæt på min søns, så jeg vil bruge min oprindelige baggrund som tømrer og få dem sat i stand. Og så vil jeg gerne udvide mine mange idrætsaktiviteter med hav-kajak, siger Tommy, inden han går over for at hjælpe til ved grillen, hvor besætningens aftensmad er ved at blive gjort klar, imens de venter på, at telefonen ringer igen.

Runedyrholm@mil.dk

Tommy Hesselbjerg, også kaldet SEL, foran sin faste makker igennem 35 år.

ID nr. 46555

Afsender:
Flyvevåbnet

MAGASINPOST STANDARD **B**

POST **PP** DANMARK

KONKURRENCE –

DJURS sommerland

Vind et gavekort til Djurs Sommerland

Præmie: Besvar spørgsmålene og deltag i konkurrencen, hvor der udloddes et gavekort til Djurs Sommerland på 800 kr.

1. Hvor stor en procentdel af offentligt ansatte oplever en eller anden grad af stress?
☐ 75% ☐ 85% ☐ 95%

2. Fra hvilket land kommer de udenlandske fighter controllers, som for tiden er i CRC'en?
☐ Luxembourg
☐ Belgien
☐ Holland

3. Hvor mange hunde findes i Danmark?
☐ 485.000 ☐ 550.000 ☐ 670.000

4. Hvor mange personer skal Combat Support Wing sende til Kandahar?
☐ 28 ☐ 33 ☐ 37

5. Hvad er navnet på den by i Wales, hvor Flyvevåbnet får uddannet flyveledere?
☐ Mllewyn
☐ Fwwiff
☐ Cwmbran

6. Hvornår blev de nye EH101 helikoptere formelt overdraget til Flyvevåbnet?
☐ 23. april ☐ 24. april ☐ 25. april

7. Hvad er navnet på den medarbejder hos JRCC, der har udviklet en ny software?
☐ Peter Friis ☐ Peter Riis ☐ Peter Liis

8. Hvor startede Tommy Hesselbjergs karriere for 35 år siden?
☐ Flyvestation Aalborg
☐ Flyvestation Karup
☐ Flyvestation Værløse

9. Inden for hvilken sportsgren har Flyvevåbnet indgået en aftale for nylig?
☐ Speedway ☐ Rally ☐ Orienteringsløb

10. Hvor arbejder Katrine Pindstofte?
☐ Fjerritslev ☐ Aars ☐ Sæby

Besvarelser kan du sende på følgende måder:
Intranettet: Klik ind på Flyvertaktisk Kommandos hjemmeside og klik på banneret KONKURRENCE og følg vejledningen.
Du kan også sende svarene via FIIN-nettet til FTK-Bladet-Flyvevaabnet.
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

(svarfrist: 1.7.2007)
Vinderen af konkurrencen i april-nummeret blev:
Brian Ravn Jensen, Fælledvej 2, 9370 Hals