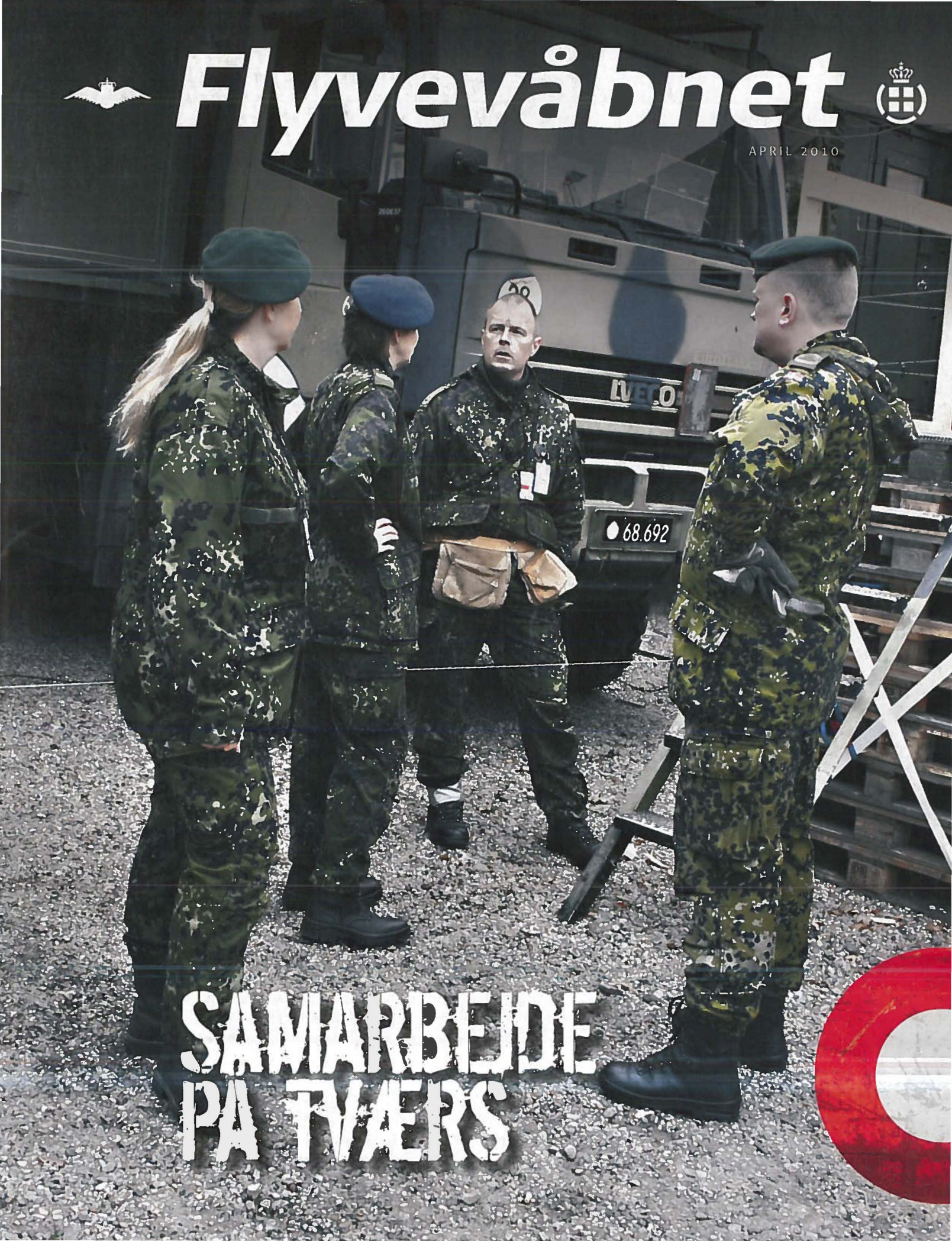
Flyvevåbnet

APRIL 2010



SAMARBEJDE PÅ TVÆRS

INDHOLD

APRIL 2010

I DETTE NUMMER:
I dette nummer: Tema – Samarbejde på tværs.

Læs blandt andet:

02 **Transport for alle**
I Eskadrille 721 på Air Transport Wing Aalborg er det værnsfælles arbejde en helt integreret del af dagligdagen. En stor del af opgaverne her er netop til støtte for de andre værn, hvad enten det er samarbejde med Søværnet i Nordatlanten eller rotationsflyvninger med Hærens soldater i Afghanistan.

06 **Bedre redning**
Et af de steder i Forsvaret, hvor samarbejdet er i højsædet, er i den fælles redningstjeneste.
Et samarbejde, der er blevet endnu tættere, efter at Flyvevåbnets soldater i 2006 flyttede til Århus for at kunne sidde i samme lokaler som kollegerne fra Søværnet.

12 **Så er de heller ikke værre**
Danmark overtog i begyndelsen af 2010 ansvaret for landstyrkedelen af NATOs reaktionsstyrke. Et af de områder i styrken, hvor der stilles krav til det værnsfælles samarbejde, er i føringsstøttebataljonen, hvor soldater fra Hæren, Søværnet og Flyvevåbnet samarbejder om at opbygge lejr og hovedkvarter. Og alle kan lære noget af hinanden, hvis man spørger dem, der var med.

SAMARBEJDE PÅ TVÆRS

Temaet i dette nummer af Flyvevåbnet handler om samarbejdet mellem de tre værn i Forsvaret.
Myterne er mange om kulturforskellene mellem de forskellige farver uniformer, men hvad betyder den lille forskel, når flyvere, sømænd og hærfolk skal samarbejde om at løse en opgave? For rent faktisk foregår en stor del af arbejdet i Forsvaret netop som et samarbejde mellem soldater fra alle værn.
Lige fra den hjemlige redningstjeneste til internationale sammenhænge, hvor piloter fra Flyvevåbnet og forward air controllere fra Hæren arbejder tæt sammen, så er opdelingen i Forsvaret mellem værnene i virkeligheden nok slet ikke så skarp, som mange tror. Forskelle er der stadig, men når opgaven skal løses, forstår alle at sætte samarbejdet i højsædet.

Flyvevåbnet

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR
Brigadegenerat M.A.L.T. Nielsen
Stabschef ved Flyvertaktisk Kommando
Telefon 99 62 49 50, lokal 5101

REDAKTØR
Redaktor: Kathrine Bisgaard Vase
Flyvertaktisk Kommando,
Telefon 99 62 49 50, lokal 5124.
Mobil 41 95 06 93

REDAKTION:
Lars Skjoldan, Julie Møller Sloth,
Søren Lindhardt Damm Hansen
E-mail: bladet-flyvevaabnet@mil.dk

POSTADRESSE
Bladet Flyvevåbnet
Flyvertaktisk Kommando
Herningvej 30
7470 Karup

LAYOUT OG TRYK
GRC Graphic House
Platanvej 8
7400 Herning

FORSIDEFOTO:
Jette Elkjær

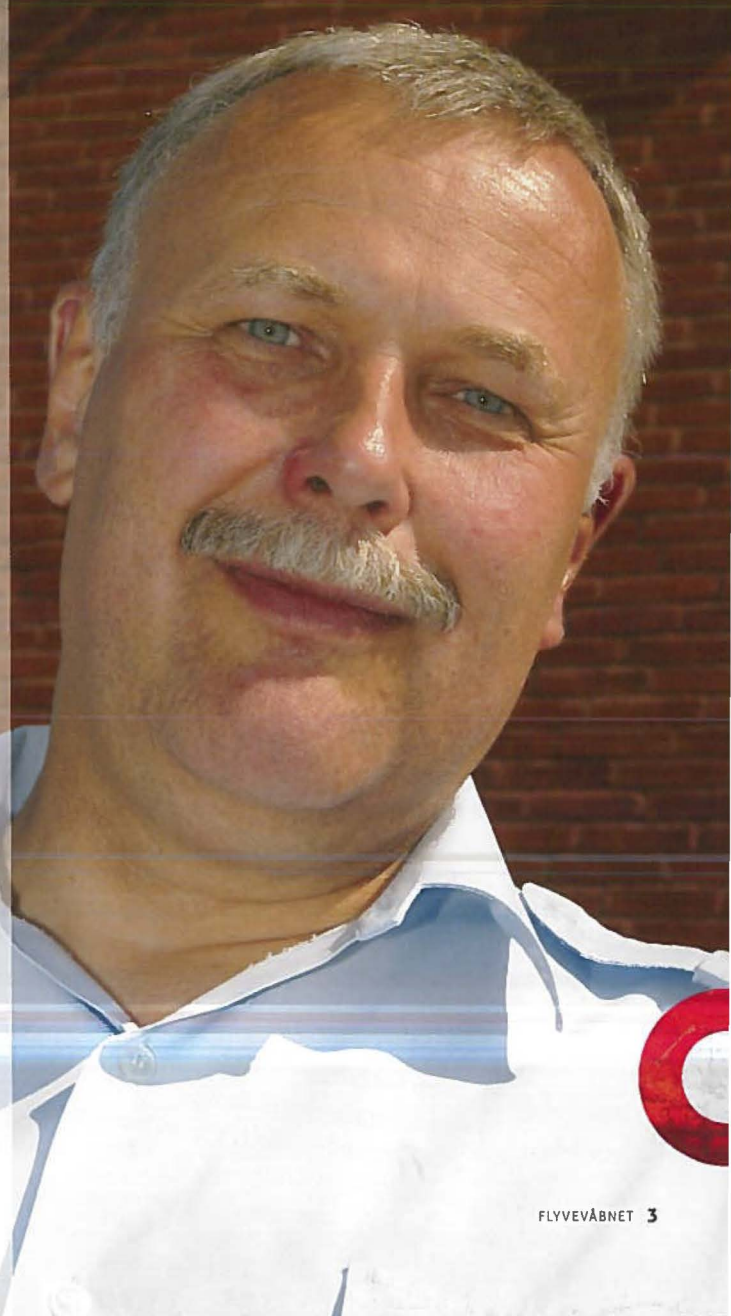
OPLAG: 9.000

Bladet kan downloades fra **www.ftk.dk**

Bladet Flyvevåbnet er til Flyvevåbnets medarbejdere. Bladet udkommer den første hverdag i februar, april, juni, august, oktober og december. Deadline for artikler er en måned før udgivelsesdato.

TAK FOR 2009

AF HENRIK RØBOE DAM, CHEF FOR FLYVERTAKTISK KOMMANDO



2009 var et økonomisk udfordrende år for alle ansatte i Flyvevåbnet. Vi kan nu ved afslutningen af budgetåret se, at vi – trods udfordringernes omfang – er nået i mål. De økonomiske rammer er holdt uden varig negativ påvirkning af de operative kapaciteter trods en markant reduktion i aktiviteterne. Her var vi ikke nået til, hvis ikke det var fordi, at alle medarbejdere har ydet en kæmpeindsats og har haft fokus på både økonomi, arbejdstid og det operative output. Det vil jeg gerne indledningsvis benytte lejligheden her til at sige tak til alle Flyvevåbnets medarbejdere for = høj som lav!

Bedre til at fokusere på integrerede operationer

Værnsfælles operationer er et tilbagevendende debatemne i mange fora. Dette nummer af Flyvevåbnet sætter fokus på de mange forskellige områder i den operative verden, hvor vi næsten rutinemæssigt gennemfører operationer i værnsfælles regi.

Man kan ikke her tale om "joint operations" i begrebets klassiske forstand, men snarere om integrerede operationer, hvor personel og kapaciteter fra flere værn arbejder sammen om at løse en eller flere opgaver under ét værns ledelse.

Værnsfælles operationer af denne karakter er heldigvis blevet mere og mere udbredte, og vi er blevet meget bedre til at se på tværs af værnene for at finde de optimale løsninger på såvel operative som andre opgaver. Tidligere tiders søjletænkning viger for en mere ressourcebevidst og hensigtsmæssig tilgang til opgaver og problemer. Vi skal levere de kerneydelser, som de respektive værn er bedst til og sat i verden for at levere, men vi skal også kunne se på tværs og inddrage de kompetencer, som er i de andre værn for at få den bedst mulige opgaveløsning, så vi undgår suboptimering og får den bedst mulige udnyttelse af de ressourcer, Forsvaret råder over.

Flyvevåbnets fokus er således på de operative kerneydelser, som ikke kan leveres af andre, det vil sige levering af taktiske luftoperationer med kampfly, helikoptere, transport- og inspektionsfly samt luftrumsovervågning og – kontrol. Disse ydelser leveres i nationalt såvel som internationalt regi og med den nødvendige specialiserede støtte.

De kompetencer, Flyvevåbnet har for at levere disse kerneydelser, kan selvfølgelig også bruges i andre sammenhænge og i samarbejdet med Hæren og Søværnet. Artiklerne i dette blad giver nogle gode eksempler herpå, men samarbejdet mellem værnene er langt bredere og omfatter flere områder, end der har været plads til at nævne i dette blad.

Samarbejdet på tværs rummer mange udfordringer for det personel, der bliver berørt af det, men også mange glæder. Den øgede forståelse for værnenes særpræg, kultur, operationsformer og – procedurer og ikke mindst det personlige netværk, der følger af arbejdet, er værdifulde faglige og menneskelige erfaringer, som også er nødvendige for at man kan begå sig i den evigt foranderlige verden, som Forsvaret arbejder i.

God læsning

Henrik Røboe Dam

TRANSPORT FOR ALLE VÆRN

På Air Transport Wing Aalborg kender man alt til at arbejde sammen med de andre værn i Forsvaret. Rent faktisk kan der sættes en værnsfælles etiket på stort set alle de opgaver, som Flyvevåbnets to typer transportfly løser.

TEKST: KATHRINE BISGAARD VASE
FOTO: NIELS TOFTEGAARD

Næsten alt, hvad vi foretager os, er i det store og hele støtte til Hæren eller Søværnet, forklarer Karsten F. Jensen med pilotnavnet KAJ, som er chef for operationsafdelingen på Air Transport Wing Aalborg (ATW).

Transporteskadrillen i Aalborg har to typer fly – C-130J Hercules og CL 604 Challenger. De indgår i forskellige opgaver, som for størstedelens vedkommende er kendetegnede ved, at de foregår i samarbejde med enten grønne eller mørkeblå kolleger fra de andre værn. Og det fungerer rigtigt godt.

- Vi har et rigtigt godt samarbejde med de andre værn, og for os er det jo slet ikke en ny måde at tænke på, fordi det har været en fast del af vores kerneydelse i mange år, forklarer Karsten F. Jensen.

Støtte i både nord og syd

Og viften af ydelser fra transporteskadrillen i det nordjyske er bred, fortæller han:

- Kort sagt kan man sige, at vores Challenger fly især bliver brugt til støtte for Søværnet og maritime operationer i blandt andet Nordatlanten, og vores Hercules fly primært bliver brugt til støtte for Hæren, blandt andet i Afghanistan.

En støtte, som Karsten F. Jensen oplever som værdsat af det øvrige forsvar.

- Vores opfattelse er, at vi har et rigtigt godt samarbejde med Hæren i Afghanistan eksempelvis, og vi gør alt, hvad vi kan for at støtte dem. Det er en meget vigtig og højt prioriteret opgave overhovedet for os at hjælpe med rotationsflyvninger af soldaterne dernede.

Drop fra luften

Især overgangen fra den gamle Hercules H-model til den nuværende J-model har givet transporteskadrillen nye muligheder.

- I den gamle Hercules var vi afhængige af blandt andet dagslyset, men i den nye kan vi flyve med Night Vision Goggles, og det giver en meget større fleksibilitet, når der for eksempel laves air drop fra flyet, forklarer Karsten F. Jensen.

Betegnelsen air drop bruges om de situationer, hvor Hercules flyet skal smide gods eller tropper ud fra luften med faldskærm. Og denne disciplin er nu også ved at være finpudset for besætningerne på Flyvevåbnets nye Hercules fly.

- Vi har mulighed for at levere både gods og personel i situationer, hvor man ikke ønsker, eller det ikke er muligt at køre det ad landevejen, forklarer Karsten F. Jensen.

Alt kan droppes

Ved air drop bliver godset smidt ud af flyet, mens det er i luften – noget, der giver muligheder for at få forsyninger frem til områder, hvor der ikke lige er en landingsbane til et fly i nærheden.

- I princippet kan al slags gods leveres på den måde. Det kan være forsyninger, ammunition, brændstof eller hvilken som helst anden ting, som i indpakkede paller forsynet med faldskærme kan smides ud til for eksempel soldater i et ellers svært fremkommeligt område, siger Karsten F. Jensen.

Netop air drop gennemførte eskadrillen så sent som i december 2009 i forbindelse med det årlige 'juledrop' til blandt andet Sirius-patruljen på Grønland. ■

GOD SYNERGI PÅ GRØNLAND

På Grønland arbejder Flyvevåbnet og Søværnet sammen om at løse opgaver for Grønlands Kommando – det drejer sig om alt fra fiskerikontrol til redningsaktioner i fællesskab.

TEKST: LAURA AGGERNÆS

10 dage om måneden etablerer Air Transport Wing Aalborg Luftgruppe Vest, der stilles under Grønlands Kommando (GLK). Luftgruppen består af et Challenger fly med besætning, som i tæt samarbejde med GLK og Søværnet er med til at løse de udfordrende opgaver, der opstår på det kæmpemæssige område, Grønland dækker over.

Luftgruppen blev etableret første gang for godt 50 år siden, og samarbejdet er af stor betydning for Grønlands Kommando såvel som for Søværnet og Flyvevåbnet selv, da ingen af enhederne alene ville kunne overkomme alle de udfordringer, der er at finde i et så vejrmæssigt omskifteligt og omfangsmæssigt stort land som Grønland.

Samarbejde giver overblik

Og netop Grønlands areal er en vigtig del af forklaringen på, hvorfor samarbejdet mellem de forskellige enheder er så vigtigt, som det er.

- Grønland er et kæmpemæssigt område at dække – i størrelse svarer det til afstanden mellem Danmark og Middelhavet - så derfor er det vigtigt, at vi har en enhed, der kan være hurtigt ude for at danne overblik, hvis der skulle opstå en uventet situation, siger stabschef Jan Bøgsted fra GLK.

Ved katastrofer som olieudslip eller ved miljøkatastrofer er Challengeren derfor vigtig for GLK, da den indenfor få timer kan være fremme på et ulykkessted, danne overblik over situationen og derefter melde tilbage til GLK, som så beslutter, hvad der er behov for.

- Søværnet er eksperterne til søs, og vi er eksperterne i luften. Ved redningsmissioner på Nordatlanten kan samarbejdet mellem de to værn have en vital betydning for selve opgaveløsningen, siger Søren Bonfils, fartøjschef på Challenger flyet, og fortsætter:

- Vi har muligheden for en hurtig responstid og lang aktionsradius, hvor skibene til gengæld kan være i området i ugevis og rent fysisk kan samle flere nødstedte op af vandet, end vi kan kaste redningsflåder ud til. Og den synergi, der opstår ved samarbejdet, har positiv indflydelse på redningsmissionerne.

Gensidig forståelse er vigtig

Og netop forståelsen for, at de forskellige enheder har forskellige styrker, er en vigtig del af samarbejdet.

- Det, der er vigtigt for, at samarbejdet fungerer, er at have en gensidig forståelse af de enkelte værns arbejdsbetingelser og kapaciteter, og det får vi igennem en rimeligt intensiveret dialog og informationsindhentning mellem hinanden, siger Søren Bonfils. ■

FAKTA:

Luftgruppe Vest har siden november 1959 løst forskellige opgaver i og omkring Grønland. Baggrunden for at oprette luftgruppen var et stort skibsforlis i januar 1959. Grønlandsskibet Hans Hedtoft sank syd for Kap Farvel, og 95 passagerer mistede livet.

For at forbedre sikkerheden for skibstrafikken omkring Grønland blev der indgået en aftale mellem Flyvevåbnet og Kongelige Grønlandske Handel om at udstationere et Catalina-fly i Grønland. Flyet skulle foretage isrekognosceringer på sejlruter syd om Grønland. Siden er opgaverne blevet udvidet til også at omfatte fiskeriinspektion, eftersøgninger, gods- og passagertransport og meget mere.

I dag består luftgruppen af et CL604 Challenger fly med besætning, der etableres til støtte for Grønlands Kommando cirka 10 dage om måneden.

Challenger flyet er i stand til at lande på korte grusbaner, hvilket er en vigtig egenskab i forbindelse med transport af forsyninger til Forsvarets forskellige baser på Grønland, der sjældent har asfalterede baner.

SAMARBEJDE PÅ TVÆRS

Bedre redning

I bunkeren i Århus sidder sømænd og flyvere sammen og sikrer, at hjælpen kommer frem. Folkene i Joint Rescue Coordination Center mener, at samlingen af redningstjenesten har været en gevinst.

TEKST: LARS SKJOLDAN

I skovens dybe stille ro - inde midt i Århus - ligger en af de meget værnsfælles enheder i det danske forsvar. Joint Rescue Coordination Center er et tæt samarbejde mellem Søværnet og Flyvevåbnet. Herfra styres alt redningsarbejde til vands og i luften i Danmark i tæt samarbejde med alle instanser fra politiet til fiskeridirektoratet.

De femten flyversoldater, som er tilknyttet redningscentret, har deres daglige gang i bunkeren under bøgetræerne i nærheden af Marselisborg, som tidligere husede blandt andet Maritime Rescue Coordination Center.

Her går de, omkranset af flere meter tyk tysk beton i veloplyste lokaler med noget, der ligner vandtætte skotter imellem gange og rum. Alle døre er låst med alarmer og koder, så inden man når ned til selve vagtlokalet, føles det, som om man er kommet langt ned i jorden.

To til ét

Før oprettelsen af Joint Rescue Coordination Center i Århus havde Flyvevåbnet sit eget Rescue Coordination Center i Karup. Det var bemandet hele døgnet med to mand, som var i telefonisk kontakt med Søværnets pendant i Århus. Det var ikke nogen praktisk løsning, og det blev besluttet at samle redningskoordineringen i Århus ved sidste forsvarsforlig. Arbejdet med at flytte de to centre sammen var færdigt 1. februar 2006.

- Vi sidder begge værn sammen her, men at kalde det "joint" er nok ikke helt korrekt. I virkeligheden er vi nok mere co-lokkeret, forklarer Jan Thomsen og fortsætter, vi sidder stadigvæk flyvere med kontakt til det flyvende og sømænd med kontakt til de sejlende.

Men det ændrer ikke ved, at både Søværnets og Flyvevåbnets folk er enige om, at det har været en stor succes.

- Systemet fungerede før, men det kan ikke undgås, at der en gang imellem opstår misforståelser, forklarer Jan Thomsen.

Han bliver støttet af Michael Senger, som er vagthavende officer fra Søværnet.

- Der forsvinder helt klart detaljer, når kommunikationen udelukkende foregår over telefonen. Nu kan jeg bare vende mig om og kigge de andre i øjnene.

De to vagter sad begge i samme job før sammenlægningen i 2006 og har mange års erfaring at trække på.

- Når opringningerne kommer ind, kan vi diskutere sagerne igennem og bruge hinandens erfaringer til at finde ud af, hvad der er den bedste tilgang. Der dukker tit gråzoner op, hvor vi skal vurdere, om der skal indsættes helikoptere, eller om skibe kan være hurtigere fremme, siger Michael Senger.

- Vi kan se, at vi har helikoptere med i flere redninger, end vi havde før. De er så hurtige, at de ofte er hurtigere fremme end skibene, siger Jan Thomsen.

Andreas Michaelsen er vagthavende flyvevåbensofficer. Han forklarer, at der også er vigtige minutter at spare, ved at de to værn er i samme rum.

- Før skulle den vagthavende fra Søværnet først modtage meldingen, stille opklarende spørgsmål, tage noter og modtage koordinater. Dernæst skulle han ringe til os i Karup og forklare det hele, hvorefter vi så kommunikerede de samme oplysninger ud til helikopterne. I dag sidder vi og lytter med, mens de snakker, og hvis vi kan mærke, at det peger i den retning, kan vi have folkene på vej ud til helikopteren, inden røret bliver lagt. I en storm eller i det kolde vejr, vi har haft på det seneste, kan de minutter sagtens betyde forskellen på liv og død.

Samme sprog

Uafhængigt af hinanden siger alle tre, at sammenlægningen har været helt kanon. Og det, at de bruger det samme udtryk, er formentligt også en del af succesen. Før kunne de meget værnsspecifikke udtryk, som er en fast del af både Flyvevåbnet og Søværnet, godt være kilde til misforståelser.

- Nu har vi siddet så længe sammen, at vores sprog er blevet filet til. Det betyder ikke, at vi nu taler et helt nyt sprog. Det

SAMARBEJDE PÅ TVÆRS

VIRKELIGHEDSTE

betyder bare, at vi går op og ned ad hinanden, så nu har vi alle lært de udtryk, vi hver især bruger, forklarer Michael Senger.

Både han og Jan Thomsen mener, at det tætte samarbejde har udryddet de uoverensstemmelser, som før godt kunne give et lidt anstrengt forhold imellem de to grupper.

- Vi arbejder målrettet her og er fuldstændig enige om, at det her bare drejer sig om at redde liv, siger han.

Bagsiden af den medalje er så, at de flyversoldater, som bemander de to pladser i Århus, ikke har samme tætte forhold til de gamle kolleger i Karup som før.

- Man mister lidt følingen med, hvad der sker blandt de gamle kolleger i Flyvevåbnet, mener Jan Thomsen.

De samme informationer

Arbejdsgangen er blevet ændret en del siden sammenlægningen. Blandt andet arbejder alle medarbejderne i dag i det samme rapporteringssystem. Det er en slags database, hvor alle løbende kan ændre og tilføje informationer i det samme dokument. Det har den effekt, at alle har de samme oplysninger at arbejde ud fra. Det er en stor fordel, hvis det drejer sig om en søredning, hvor både helikoptere og skibe indgår. I det dokument har alle adgang til oplysninger om blandt andet vejr, og hvilke fartøjer der er på vej mod ulykkesstedet.

- Vi har arbejdet meget med at udvikle den måde, vi arbejder på. Vi laver løbende planer for, hvad vi skal gøre i tilfælde af større ulykker til søs. De bliver så prøvet af i større internationale katastrofeøvelser, som vi blandt andet havde sidste år på Bornholm, forklarer Andreas Michaelsen.

Samtræning

I det hele taget bliver der trænet mere i dag. Alle medarbejdere bliver en gang om året sendt på et 3-dages kursus i Frederikshavn, hvor der bliver kørt virkelighedstro simulationer over nogle af de værst tænkelige situationer.

Imens Jan Thomsen og Michael Senger forklarer, hvordan kurset kører, lyder det med et tørt grin fra et andet sted i lokalet:

- Det er et møgkursus!

De to trækker også på smilebåndet og mener, at det meget godt forklarer, hvordan man har det efter en 3-dagestur med de værst tænkelige arbejdsdage.

- Vi bliver ikke bare individuelt bedre til vores arbejde af at træne på den måde. Vi er også blevet væsentligt bedre som en enhed, fordi vi har prøvet mange scenarier af, siger Michael Senger.

Detektivarbejde

De tre er enige om, at noget af det, der gør deres arbejde spændende, er, at de ikke bare fungerer som telefonpassere. Jo bedre de er til deres job, jo hurtigere finder fartøjerne de nødstedte. Det kræver ofte lidt finesse.

- Når man kommer ud for et uheld til søs, kan man være meget svær at finde, så for os drejer det sig om at indsnævre det område, der skal afsøges, forklarer Michael Senger.

- Vi bruger lang tid på at tale med dem, som melder folk savnede, og forsøger at finde ud af, hvornår der sidst har været kontakt med dem. Vi spørger, om folk normalt kommer hjem til bestemte tidspunkter, hvilke ruter de normalt sejler og så videre. Specielt er det vigtigt for os at vide, hvordan de er klædt på, og om de normalt har redningsveste på. Det fortæller noget om, hvor længe de vil kunne overleve i vandet.

Jan Thomsen mener, at deres arbejde nogle gange mest af alt minder om detektivarbejde.

- Det drejer sig meget om at stykke små stykker information sammen til et større billede. Hvis vi ved, hvor længe de har været uden kommunikation, og vi ved, hvilken type fartøj de er ude i, kan vi afgrænse det område, de kan findes i. Nogle gange beder vi også politiet om at få fat i information fra teleselskaberne. De kan fortælle os, hvilken antenne den forulykkedes mobiltelefon sidst har været i kontakt med. Det kan igen indsnævre det område, der skal afsøges, siger han.

Mavefornemmelser kan ikke overleveres

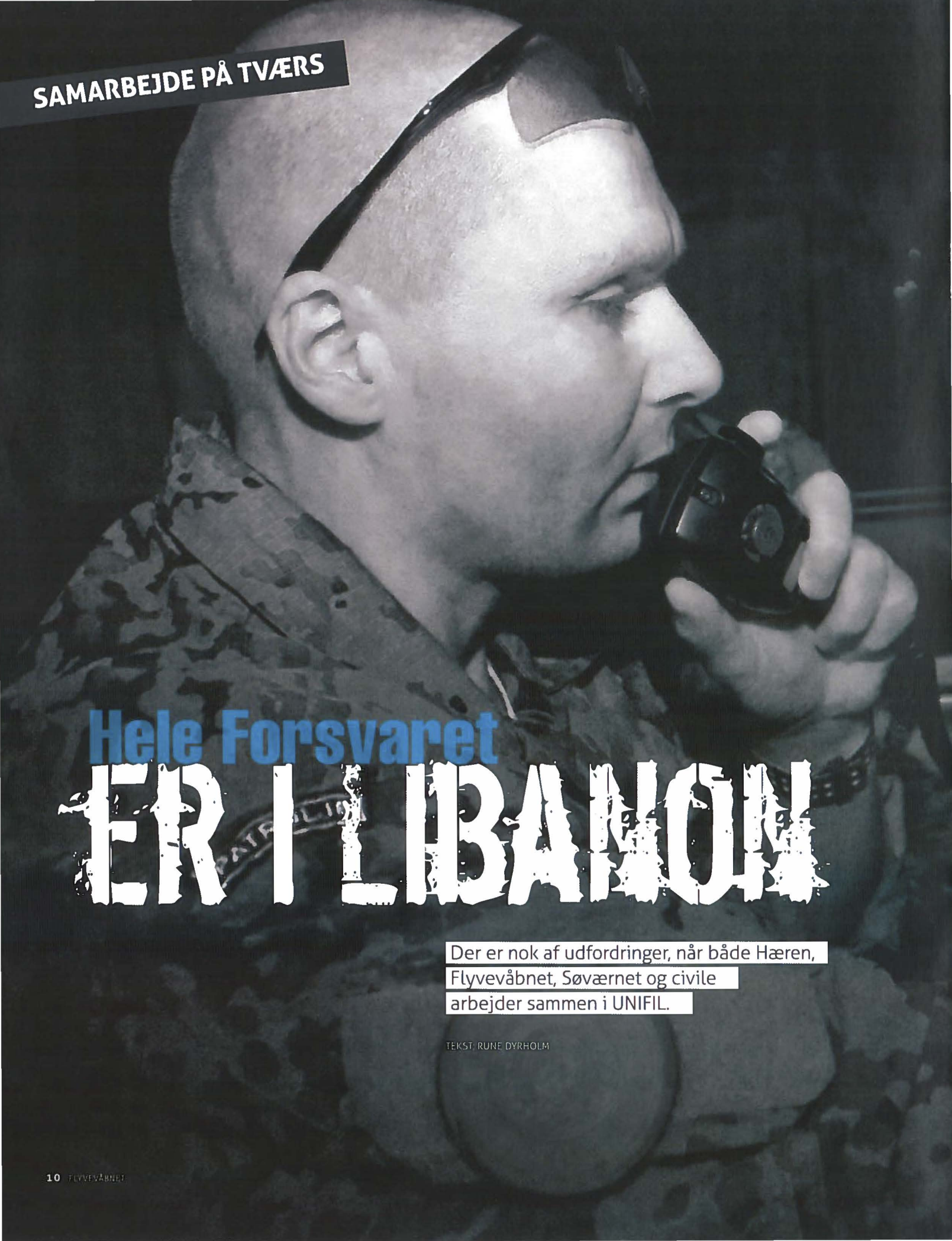
Meget af det detektivarbejde handler også om instinkter. Én gang var der sat en afsøgning af et større søområde i gang. Folkene i redningscentret havde en fornemmelse af, at der i virkeligheden ikke var noget galt; men de mænd, der var væk, kunne ikke findes, og flere fartøjer var i gang med arbejdet. Senere fandt man ud af, at fiskerne, der var væk, havde søgt ly i en anden havn og var gået på værtshus.

Der er enighed i Joint Rescue Coordination Center om, at det er vigtigt, at der er erfarne folk på vagt.

- Den erfaring, der skal til for at have en mavefornemmelse for den slags sager, kan man ikke læse sig til. Det kommer kun igennem lang tids arbejde, forklarer Jan Thomsen.

Omkring år 2005 var den gennemsnitlige anciennitet i Rescue Coordination Center i Karup omkring 12-14 år. Men lige pludselig faldt den voldsomt, da en række erfarne folk gik på pension samtidig.

- Vi har bygget op langsomt og er nu ved at være dér, hvor vi skal være. Vi er derfor også rigtig glade for, at det ser ud til, at vi får friske folk ind fra Eskadrille 722, som har erfaring fra redningsarbejdet. Så vi kan fortsætte i samme retning, siger Jan Thomsen. ■



SAMARBEJDE PÅ TVÆRS

Hele Forsvaret ER I LIBANON

Der er nok af udfordringer, når både Hæren, Flyvevåbnet, Søværnet og civile arbejder sammen i UNIFIL.

TEKST: RUNE DYRHOLM

Med en baggrund som spejder og panserinfanterist i Hæren og som udsendt på internationale operationer på blandt andet de to første hold i Irak og det første ISAF-bidrag til Afghanistan – dem med Musa Qala - er det tydeligt, at det aktuelle intensitetsniveau i Libanon er i den helt anden ende af skalaen, end hvad seniorsergent Peter Flade ellers har været vant til. At skulle arbejde sammen med og lede repræsentanter fra de øvrige værn var derfor også lidt af en udfordring på UNIFIL hold, der i hidtil uset grad var et gadekryds fra alle grene af Forsvaret.

- Folk her har meget blandet baggrund, og det mind-set, du kommer med, er selvfølgelig meget afhængigt af, om du kommer lige fra kampene i Helmandprovinsen eller er vant til at deltage i det daglige arbejde hjemme i Danmark eller ude i verden.

Peters erfaring er især, at man som leder skal spænde ganske bredt for at få en ung veteran fra Helmand til at arbejde fornuftigt sammen med ham, der måske sidst var ude med Forsvaret, dengang vi var på Cypern.

- Den her mission har på en eller anden måde gjort det sværere at være dansk soldat, fordi vi nu skal spænde så bredt. Vi skal både kunne begå os i den helt skarpe ende i Helmand og så være fredsbevarende i Libanon, hvor det - i hvert fald mens vi har været her - er ganske fredeligt. Det er et helt nyt mind-set, som nok er svært at lave om på fra den ene dag til den anden. Det gælder for alle tre værn, for landoperationer i denne her skala er jo også nye for både Flyvevåbnet og Søværnet.

I Libanon fungerer Peter som sektionsfører for de chauffører, der kører firehjulstrækkere. En sektion, hvor alle tre værn, og dermed også værnskulturerne , er blandet godt og grundigt sammen.

- Der er mange måder at gøre tingene på, og her spiller den baggrund, man har, naturligvis ind. I Hæren er vi som bekendt vant til meget struktur og måske en lidt firkantet facon. En ting som morgen- og aftenappeller hver eneste dag er for os fra Hæren den mest naturlige ting, mens jeg godt kan fornemme, at det er ret nyt for andre. Derfor gør jeg også meget ud af at fortælle, hvad meningen med galskaben egentlig er, fortæller Peter.

Soldater og specialister

I det daglige arbejde, hvor Peters sektion især løser logistikopgaver i det sydlige Libanon, kommer de forskellige baggrunde også til udtryk. Ikke mindst i hvor høj grad de grundlæggende infanterifærdigheder ligger på rygraden. Det vil sige kortlæsning, våbenbetjening, sanitet og meget mere.

Udgangspunktet er forskelligt for soldaterne på UNIFIL-holdet, der både rummer specialister fra Flyvevåbnet og Søværnet, men også erfarne infanterister fra Hæren.

Ifølge Peter Flade har der været en del efteruddannelse i missionsområdet, som med fordel kunne have været klaret på forhånd, hvis den hjemlige struktur havde mere fokus på de helt grundlæggende færdigheder.

- Hvis der en dag skulle ske noget – et angreb af en eller anden slags - og vi står ude på jorden med vores gevær og kampvest, så skal vi alle sammen kunne agere som nødvendigt, og der er det vigtigt, at tingene er i orden, før vi tager hjemmefra, slutter Peter.

FAKTA OM UNIFIL:

Flyvevåbnets Combat Support Wing har fra december 2009 til august 2010 ansvaret for det cirka 150 mand store danske transport- og logistikbidrag der er udsendt til Libanon som en del af FNs UNIFIL-styrke.

Den primære opgave for det danske bidrag er at yde transportstøtte til de mange FN-lejre i det sydlige Libanon, som bemandes af mere end 12000 soldater fra 30 nationer.

Danskerne bemander også brandstationen i lejren, servicerer de mange køretøjer og stiller chauffører til ambulancer. Desuden opretholdes et bjærgningsberedskab, der rykker ud i tilfælde af, at et FN-køretøj havarerer i ansvarsområdet.

Det danske bidrag holder til ved Naqoura i det sydvestligste hjørne af Libanon, hvor FNs hovedkvarter for UNIFIL ligger. Lejren ligger tre kilometer fra den israelske grænse.

SÅ ER DE ALTSÅ HELLER

IKKE VÆRRE

Grøn, lyseblå eller mørkeblå. Tre forskellige værn, tre forskellige kulturer, men i virkeligheden ikke så stort skel, når det kommer til stykket. Sådan er tilbagemeldingen fra nogle af de folk, der om nogen har arbejdet tæt sammen med kollegaer fra andre værn som en del af NATO's reaktionsstyrke, NRF 14.

TEKST: KATHRINE BISGAARD VASE

Nato Response Force (NRF) er, som navnet næsten siger, den 'udrykningsstyrke', som er i stand til med kort varsel at rykke ud i verden. Ansvaret for dele af styrken ligger på skift hos forskellige nationer, og fra 5. januar 2010 overtog Danmark ansvaret for landstyrkedelen.

Det danske bidrag er om noget værnsfælles, hvilket kan give visse udfordringer, men i lige så stor grad et vigtigt udbytte for alle parter. For både grønne, lyseblå og mørkeblå kan lære noget af hinanden, hvis man spørger nogle af de involverede i NATO-styrken.

Vi kan lære af hinanden

- Vi har været utroligt tilfredse med samarbejdet med folkene fra både Flyvevåbnet og Søværnet, for det er utroligt professionelle folk, og vi har jo på alle måder hver vore styrker og kompetencer, som andre helt sikkert kan lære noget af, forklarer Ove Kjærsgaard Hansen.

Han er chef for 3. Telegrafbataljon og dermed chef for føringsstøttebataljonen under NRF, som er ansvarlig for opbygningen Land Component Command (LCC) hovedkvarteret til styrken.

- Vi har til opgave at opstille hovedkvarteret og den store lejr, og der er vi om nogen værnsfælles, for mine folk har fået utrolig god hjælp fra blandt andet de 37 folk fra Flyvevåbnet, som er tilknyttet NRF, forklarer han.

Ove Kjærsgaard Hansen fremhæver - udover sanitetsfolkene, it-folkene og bevogtningsfolkene – at netop ekspertise på at opbygge en lejr er noget, der tydeligvis er meget af i Flyvevåbnet.

- I har virkelig en særdeles veludviklet ekspertise i at få etableret de rette faciliteter, forklarer han.

Kom ikke her..

At der stadig er forskel på kulturen i de tre værn, og at dette også skinner igennem indimellem, det fik han indledningsvist bekræftet, da hele NRF 14 styrken holdt øvelse i Oksbøl i begyndelsen af året.

SAMARBEJDE PÅ TVÆRS

FAKTA OM NRF 14:

NATO Response Force 14-øvelsen foregik i Oksbøl i november sidste år og var en certificeringsøvelse, der gav Danmark grønt lys til at overtage ledelsesposten for landstyrkedelen af NATO Response Force (NRF). NRF er en NATO-styrke, der kan indsættes til lands, til vands og i luften med kort varsel.

Den 5. januar overtog Danmark ledelsen af landstyrkedelen.

NATO Response Force er omdrejningspunktet for NATOs omstilling. NATO Response Force skal tjene som en hurtig og fleksibel udrykningsstyrke og er samtidig katalysatoren i NATOs transformation. Styrken kan tilpasses den aktuelle operation, er selvforsynende i op til en måned, rummer styrker fra alle værn, er i stand til at reagere hurtigt og kan deployeres globalt. NATO Response Force kan bruges til alle typer af opgaver, både i den bløde - og mere hårde ende af skalaen. Som katalysator skal den bidrage til at udvikle alliancens kapaciteter i tæt samarbejde med de styrkebidragende lande. Styrken skal udvikles i pagt med initiativerne i Praque Capabilities Commitment og NATOs styrkeplanlægning.

Udrykningsstyrken kan sammenlignes med et NATO-hold i fodbold. Spillerne roterer ind og ud af holdet fra de nationale ligaer. For at spille på NATO-holdet skal man være god nok. Det sikrer man ved at lade spillerne træne sammen og spille testkampe, inden man kommer på holdet. Selvom man må undvære de bedste spillere i den hjemlige liga i perioder, bliver resultatet i sidste ende, at fodboldspillets kvalitet bliver bedre. De, der har spillet på NATO-holdet, vender hjem med ny kunnen i rygsækken. Det løfter spillet i de hjemlige ligaer til et højere niveau.

(Kilde: www.forsvaret.dk)

- Der er måske nok sådan lidt indledende rynken på næsen og "hvad er nu I for nogle", og de der fordomme om, at en mand fra Hæren er sådan en, der løber ti kilometer med fuld oppakning inden morgenmaden, de lever da stadig i bedste velgående, fortæller Ove Kjærsgaard Hansen.

Noget problem har det dog ikke været ifølge hans oplevelser.

- Man fandt faktisk temmelig hurtigt ud af, at så forskellige er vi jo heller ikke, og mine folk havde helt klart oplevelsen bagefter af, at det kunne de ikke have gjort uden Flyvevåbnet og Søværnet. Det gælder jo om at udnytte, at man har forskellige kernekompetencer og på den måde kan supplere hinanden, i stedet for at lægge sig fast på, at tingene skal gøres på en bestemt måde, som man nu engang plejer, forklarer han.

Godt miks

Under ledelse af Ove Kjærsgaard Hansen arbejdede Jesper Jensen fra Combat Support Wing også med opbygning af lejren. Også han har godt at sige om samarbejdet på tværs af værnene.

- Det fungerede rigtigt godt. Nu er jeg selv gammel hærmand, så deres måde at arbejde på er ikke helt fremmed for mig, men ellers har Søværnet og Flyvevåbnet nok flest paralleller i måden at arbejde på i det daglige.

Under føringsstøttebataljonen fungerede Jesper Jensen som leder af Campsektionen, der står for opbygningen af den største lejr til 600 mand. Hans sektion består af 10 mand, og når man skal arbejde så tæt i en lille gruppe, er godt samarbejde og kemi endnu mere vigtigt.

- Jeg oplevede, at vi bare alle sammen supplerede hinanden rigtigt godt. Fra Hæren var der mange unge, ivrige mennesker med gode idéer, og så var der nogle lidt ældre folk fra Flyvevåbnet og Søværnet, og det var et rigtigt godt miks, mener Jesper Jensen.

Gammel myte aflivet

At kulturkløften mellem de tre værn skulle være specielt stor, kan han ikke genkende.

- Det er vist mest af alt en myte fra gammel tid, at der er så stor forskel. Privat kan vi jo godt give hinanden noget gas og lave lidt sjov med de små forskelle, men jeg oplevede virkeligt, at når opgaven skal løses, så glemmer vi værnsforskellene og koncentrerer os om at arbejde professionelt sammen, siger han og fortsætter:

- Vi vidste jo bare, at det skal fungere, og vi er jo alle sammen udstyret med en professionel stolthed og faglighed, så jeg oplevede, at både søfolk, hærfolk og flyvere uden problemer kunne sætte opgaven før gamle fordomme om, hvad de andre nu er for nogle.

Kan bruges i det daglige

Jesper Jensen mener helt klart, at værnene kan lære af hinanden, og det er en af de store gevinster ved at indgå i et 'tvunget' samarbejde som NRF 14.

- Hæren har lært af os omkring måden at få forsyninger på blandt andet, og i den sammenhæng får man jo også udvekslet nogle erfaringer, som man kan bruge i det daglige, påpeger Jesper Jensen.

Og chefen fra det grønne værn er helt enig.

- Det her er jo et befalet værnsfælles projekt, men jeg tror, at vi har forbavset alle med, hvor godt det er gået. Og nu har vi vist, at det nytter noget. Jeg synes, at det er en god idé at kigge på, hvordan vi kan hjælpe hinanden også i det daglige – ikke bare fordi vi er tvunget til det, men fordi vi rent faktisk kan lære hinanden noget, understreger Ove Kjærsgaard Hansen.

SAMARBEJDET
er blevet finpudset

De danske forward air controllere (FAC) fra Tactiacal Air Party (TACP)-batteriet i Varde var i februar med Fighter Wing Skrydstrup på øvelse i Portugal. Den intensive træning og det tætte samarbejde har givet godt udbytte til både piloter og FAC'er.

TEKST: KATHRINE BISGAARD VASE

SAMARBEJDE PÅ TVÆRS

Højtaleren skratter en anelse. Tungt læsset med udrustning i form af blandt andet avanceret radioudstyr går den danske forward air controller rundt og venter. På vej er to portugisiske F-16 fly, som han har til opgave at lede præcist i den rigtige retning og mod det helt korrekte mål, før de trykker på knappen og affyrer flyets kraftige maskinkanon.

Vi befinder os i et øvelsesterræn i Portugal, og lige om lidt skal en af de danske FAC'er vise, at han helt uproblematisk kan påtage sig det store ansvar som pilotens øjne på jorden.

Med på øvelser

Tidligere foregik træningen mellem danske piloter og FAC'ere kun herhjemme i Danmark, men som noget relativt nyt er de danske FAC'ere begyndt at tage med på F-16 øvelser i udlandet. Senest var et hold på 7 mand fra det danske TACP-batteri i Varde med Fighter Wing Skrydstrup på vintertræning i Portugal i tre uger i januar og februar. Formålet har især været at træne close air support (CAS), som er den flystøtte, som en FAC kan tilkalde til styrker på landjorden. Og FAC'ens rolle er at føre piloten ind mod målet, når han skal til at smide våben, når målet er tæt på egne styrker.

Træning sammen med FAC er en del af de danske F-16 piloters opgaver. Gevinsten for begge parter er klar – at tale sig ind på hinanden og øve sig i den ekstremt vigtige kommunikation mellem forward air controller og pilot, når der skal afleveres bomber.

- Vi har fået rigtigt meget ud af at være med hernede, forklarer Kenn Kristensen fra TACP batteriet i Varde.

Gevinsten ved at arbejde tættere på de danske piloter har blandt andet været, at dialog, samarbejde og evaluering har fungeret mere optimalt.

- Mange af de små ting, der kan gøres bedre for alle, får man nemmere lige vendt, fordi man mødes rent fysisk og både planlægger og udfører træningen sammen, forklarer Kenn Kristensen.

En gang til

Her i øvelsesterrænet står han sammen med en af de andre rutinerede folk og kigger på den danske FAC, som i dag har ansvaret for at føre de portugisiske fly til målet. Og efter lidt ventetid dukker de op i horisonten. Over radioen har de fået koordinaterne for, hvor de skal ramme, men udover radiokommunikationen er en af de vigtigste faktorer for en FAC, hvad han rent faktisk kan se. Og i første forsøg er det hurtigt klart for danskeren på jorden, at de portugisiske fly kommer i en forkert vinkel. Så han beder dem om at tage endnu en runde og flyve ind mod målet igen.

Efter den første uges træning, hvor alle holdt til på Monte Real Air Base uden for Leiria, flyttede de danske FAC'er de sidste to uger af vintertræningen i retning af den spanske grænse til et større øvelsesområde for her at gennemføre forskellige handlebaner. Her indeholdt træningen blandt andet beskyttelse af konvojer

Der måtte ikke kastes med bomber i terrænet, men kun skydes med maskinkanon (strafing). Øvelsen foregik cirka halvanden times kørsel fra Monte Real basen hos en portugisisk mekaniseret brigade. Terrænet er cirka 15 gange 10 kilometer, så der var god plads at boltre sig på, og da øvelsesområdet er hjemsted for de portugisiske kampvogne, var der en masse gamle kampvogne og andre pansrede køretøjer, som jo passende kunne bruges som mål til vores F-16. Efter lidt træningsflyvninger uden at skyde med skarpt var det tid til 'hot runs' med high angle strafing (HAS), hvor F-16 flyet skyder med maskinkanon fra en høj vinkel. En disciplin, der først for nyligt er blevet gennemført om natten af danske piloter.

Samarbejde på tværs af nationerne

Derudover har de danske FAC'er og piloter også fået muligheden for at træne urban CAS (CAS i byområder), som kræver ekstra koncentration fra alle parters side. Portugiserne stillede både med transportfly og helikoptere, ligesom det spanske flyvevåben støtter næste del af deployeringen med F18 kampfly på luftsiden.

- Udover samarbejdet med de danske piloter, så har vi også fået rigtigt meget ud af at samarbejde med de andre lande – både piloter og FAC'er. Når vi opererer i Afghanistan, så vil det jo også være andre nationers piloter, vi skal samarbejde med, og det betyder rigtigt meget at få det pudset af, forklarer Kenn Kristensen.

Og som pilot kan Bjarke Fomsgaard Nielsen, der har været leder af operationsafdelingen under vintertræningen godt nikke genkendende til det udbytte, som Kenn Kristensen beskriver.

- Det har været super at arbejde så tæt sammen, og vi har fået gjort rigtigt meget endnu bedre, fordi vi arbejder så intensivt og koncentreret sammen hernede, forklarer han.

FAKTA:

Hæren stiller i forbindelse med Flyvevåbnets deployering til Portugal et lille tactical air party (TACP) bidrag bestående af forward air controllere (FAC) og TACP befalingsmænd fra det kommende ISAF hold 10 samt tre ekstra FAC'er, i alt 7 mand. Et af hovedformålene med deployeringen er at gennemføre Close Air Support (CAS) samt at træne CAS procedurer både fra luften og på jorden.

Ud over det danske TACP deltager også TACP fra Portugal samt US JTAC's (den amerikanske betegnelse for FAC) blandt andet fra Vilseck i Tyskland og Aviano basen i Italien. TACP er delt ind i tre blandede hold med amerikanske førere for de første to og dansk fører for det sidste hold.

- VI TRÆNER JO OGSÅ DERHJEMME, MEN VI HAR IKKE MULIGHED FOR AT TRÆNE I BJERGE, AT TRÆNE SÅ KONCENTRERET ELLER AT HAVE RÅDIGHED OVER SÅ STORE ØVELSESOMRÅDER, AT VI KAN TRÆNE EKSEMPELVIS FORSKELLIGE DISCIPLINER INDEN FOR STRAFING, FORKLARER BJARKE FOMSGAARD NIELSEN.

Andre muligheder for træning

CAS har været i fokus under vintertræningen blandt andet i forbindelse med øvelse Real Thaw, som gik i gang i løbet af den anden uge, Fighter Wing Skrydstrup og FAC'erne havde i Portugal, hvor det væsentligste formål var netop træning af CAS.

- Vi træner jo også derhjemme, men vi har ikke mulighed for at træne i bjerge, at træne så koncentreret eller at have rådighed over så store øvelsesområder, at vi kan træne eksempelvis forskellige discipliner inden for strafing, forklarer Bjarke Fomsgaard Nielsen.

Og selv om gevinsten ved at være af sted sammen med Flyvevåbnet ikke nødvendigvis er noget, der kan måles direkte eller sættes i kolonner, så mener Kenn Kristensen dog alligevel, at der er stort udbytte i det for alle parter:

- Vi kommer lidt tættere på hinanden – og ikke mindst på hinandens måde at tænke og agere på, og det er utroligt værdifuldt, både når det drejer sig om at evaluere de små ting, men også i forhold til det brede samarbejde, som betyder utroligt meget, når man tilsammen har så stort et ansvar, som en pilot og FAC har.

OPSLAGS-TAVLEN

STUD.LUFT KØRER IGEN

Den 3.- 4. marts afvikledes årets første STUD.LUFT på Flyvestation Karup. Arrangementet skulle vise mulige ansøgere til officersuddannelsen hverdagen i Flyvevåbnet. Alle operative wings bidrog til, at de cirka 200 deltagere kunne få én på opleveren.

TEKST: ALLAN MØLLER-PETERSEN

Ved sidste års STUD.LUFT introducerede kadetterne fra Flyvevåbnets Officersskole (FLOS), i samarbejde med en skuespiller fra et konsulentfirma, et nyt koncept for STUD.LUFT, der skulle aktivere deltagerne i højere grad end tidligere.

Konceptet går ud på, at deltagerne skal opleve dagligdagen i Flyvevåbnet frem for bare at høre om den. Deltagerne var for eksempel på patrulje med kadetterne som gruppeførere.

Ifølge tilbagemeldinger fra deltagerne i sidste års STUD.LUFT var konceptet en stor succes, så derfor har FLOS og de ansvarlige kadetter valgt at bygge videre på dette koncept.

Udgangspunktet for det fiktive scenarie er to udsendte flyvevåbenbidrag opstillet i Jensen Town. Jensen Town er et område på Flyvestation Karup, der er opsat, så det minder om en militærlejr i et missionsområde. Her udspiller der sig indtil flere begivenheder, som også denne gang aktiverede og udfordrede deltagerne.

STUD.LUFT planlægges og tilrettelægges af kadetter, støttet af stabsmedarbejdere ved FLOS, men arrangementet kan kun gennemføres på det høje, professionelle niveau, fordi alle operative wings støtter arrangementet med både soldater og materiel. Også denne gang kunne deltagerne opleve radarer, fly og helikoptere, og som noget nyt: Flyvevåbnets hunde fra Combat Support Wing viste denne gang, hvordan føreren af en bil ved en kontrolpost kan hjælpes ud af bilen.

EEAW-MØDE I LISSABON

I begyndelsen af marts fandt det halvårlige møde for det multinationale kampflysamarbejde, EEAW, sted i Lissabon.

Fra Danmark deltog blandt andre den nuværende formand for samarbejdet, generalmajor Stig Østergaard Nielsen, chef for CAOC1 i Finderup.

EEAW står for EPAF Expeditionary Air Wing og tager udgangspunkt i EPAF-samarbejdet mellem fem europæiske lande, der alle har F-16 fly.

EPAF-samarbejdet har eksisteret, siden Belgien, Holland, Norge og Danmark i fællesskab fandt afløseren for deres daværende jagerfly i F-16. Senere blev Portugal også en del af samarbejdet – et forum, hvor landenes F-16 styrker kan udvikle flyene og udveksle erfaringer.

I 2004 blev den operative del af samarbejde udvidet kraftigt, da EEAW blev oprettet. Dermed kunne landene i fællesskab stille bidrag til internationale operationer eller større øvelser og på den måde levere en kapacitet, der kunne måle sig med større landes. Tanken bag er, at de fem lande kan udsende et veltrænet og robust kampflybidrag til internationale operationer med et forholdsvist lille behov for støtte fra den enkelte nation. Det er muligt, netop fordi alle landene har samme type fly, og dermed kan støttefunktioner og udstyr deles landene imellem.

Ét land kan for eksempel bidrage med tankvogne, et andet land kan levere mission planners, og et tredje land leverer flyene. Samtidig vil landene på nogle områder være i stand til at låne reservedele af hinanden og bruge samme vedligeholdelsesprocedurer.

Formandskabet for samarbejdet går på skift mellem nationerne for to år ad gangen, og styrekomitéen mødes to gange årligt.

Den mere udførende del af samarbejdet i EEAW foregår i Core Planning Cell. Her bliver styrekomitéens beslutninger omsat til praksis i forskellige undergrupper, der primært bemandes af de flyvende enheder fra de fem nationer.

AKTIV HVERVNING giver resultat

17 værnepligtige besøgte en aften i februar Control and Reporting Centre Karup for at suge til sig og finde ud af, om et job i Air Control Wing var noget for dem. Og det var det for nogle.

TEKST OG FOTOS: ARNE BACH NIELSEN, AIR CONTROL WING

Air Control Wing (ACW) har længe kæmpet for at få flere medarbejdere. Det er folk med specialkvalifikationer, der kendertegner enheden. Derfor har ACW udvidet hvervningen ved også at vise sin arbejdsplads frem til de interesserede værnepligtige og lade dem komme tæt på deres eventuelle kommende arbejdsplads.

En lille 'stab' af medarbejdere ved Air Control Wing havde rykket en aften ud af kalenderen for at lukke døren op til verdenen inden for kontrol og varsling. De værnepligtige havde for en måneds tid siden fået en briefing om Air Control Wings opgaver, men at se – og ikke mindst røre ved tingene er nu noget helt andet.

Som det er sket ved tidligere arrangementer, var de unge næsten ikke til at drive fra radarkonsollerne, hvor de for første gang fik lov til simuleret at kontrollere jagerfly. Meldinger om højder, kurser, positioner og alverdens radiofraselogier føg gennem hovedtelefonerne, og det var mere end svært at holde tungen lige i munden, når man prøvede dette for første gang. De værnepligtige var meget koncentrerede og fandt det spændende at tale med en 'rigtig' pilot, som dog var fighter controller-elever, der var mødt op til lejligheden.

Anders havde kun en begrænset viden om radar og luftrumsovervågning inden tirsdagens program.

- Jeg er kommet for at få indblik i enhedens arbejde. Jeg vil vide noget mere om jobbet, uddannelserne og arbejdsmiljøet og se, om det giver stof til eftertanke i nærmeste fremtid, forklarer han i operationsrummet, som naturligvis også tog imod de besøgende og demonstrerede operationerne dér.

Flyverkonstabel Edith Buhl er i dag fighter controller-elev, men for præcist et år siden stod hun i samme situation som de besøgende værnepligtige. I de unges sprog fortalte hun dem om jobbet, uddannelsesforløbet, mulighederne – og forventningerne fra enheden.

- I har sikkert hørt, at det er hårdt; der er lange dage, og der kræves meget læsning for at bestå de løbende prøver. Det er også sandt. Men værre er det altså heller ikke, siger hun med et fast blik ud over tilhørerne.

I samtalen med hendes jævnaldrende og måske kommende kolleger lægger hun stor vægt på det menneskelige. Man taler pænt til hinanden, og gradstegnene betyder mindre i forhold til det, de har oplevet i værnepligtstiden.

Mary-Lee kendte på forhånd en smule til kontrol og varsling.

- Jeg har været her før. I én dags praktik. Jeg måtte vide noget mere, så jeg er kommet her for at udvide horisonten inden for feltet. Aftenens program har afklaret mange ting. Det har styrket lysten til at søge ind som fighter controller, understreger hun.

Blandt de 17 fremmødte værnepligtige var der en udbredt interesse for at høre om jobbet i Air Control Wing. De, der vælger at søge, må se frem til en todages optagelsesprøve, inden de kan hægte flagermus-emblemet på brystet, når uddannelsen lægger fra land den 3. maj.

Og så var der lige Anders, der kendte lidt til luftrumsovervågning. Ved programmets afslutning havde han følgende kommentar.

- Det har virkelig været entusiastiske og inspirerende personer, der har stået bag denne aften. Det har givet indsigt og sat tanker i gang. Og ansøgningen til Air Control Wing er så godt som på vej.

Efter arrangementet er der indtil videre kommet syv ansøgninger til stillinger i ACW. ■

Edith Buhl, der selv begyndte i Air Control Wing sidste år, forklarer blandt andet de unge om vejen fra ansøgning til et job med stort ansvar.

ALENE PÅ MISSION

Enkeltmandsudsendelse: Anders Mølløw Jensen har siden juli 2009 været den eneste dansker i staben i FN's hovedkvarter i Jerusalem.

TEKST OG FOTO: SØREN LINDHARDT DAMM HANSEN

49-årige Anders Mølløw Jensen har siden juli 2009 haft sin daglige gang ved FN-hovedkvarteret på Jabel Mukabar – Ondskabens Bjerg - i Jerusalem. Med en baggrund som oberstløjtnant af reserven tilknyttet Air Control Wing har han været næstkommanderende ved UNTSO-missionens joint operation center. UNTSO står for United Nations Truce Supervision Organisation, og foruden Anders Mølløw Jensen er 10 danske soldater tilknyttet missionen som observatører. Anders Mølløw Jensen har været den eneste dansker blandt sine kolleger i hovedkvarteret.

Ingen dansker-klike

At være udsendt med Forsvaret er ofte forbundet med kammeratskab og sammenhold blandt kollegerne hjemmefra. Når man er enkeltmandsudsendt reserveofficer, er det først noget, der kommer, når man er fremme i missionsområdet. Anders Mølløw Jensen har været godt tilfreds med at være den eneste i staben, der har et dannebrogsflag på uniformen.

- Jeg behøver ikke en dansker-klike for at kunne fungere. Men det er vigtigt, at man er socialt aktiv, når man er enkeltmandsudsendt. Når man forlader Danmark, forlader man foruden familie og venner også sportsklub, foreningsliv og fritidsinteresser. Så man skal overveje, hvordan man vil bruge sin fritid. Man kan godt blive ensom, selvom man bor midt i Jerusalem, fortæller Anders Mølløw Jensen, der selv føler, at han har for lidt tid.

Han bor i et lejet hus i et arabisk kvarter, hvor han har brugt noget af tiden på at læse og slappe af. Naboerne har vist sig ikke at være særligt snakkesalige, og mange af kollegerne, der har familier med i missionsområdet, er meget bundet til Jerusalem:

- De ser meget til hinanden internt, og de kan være lidt svære at komme ind på livet af. Men på den anden side er det jo fedt, hvis man har sin familie med, at der er et stort netværk mellem mænd og koner, fortæller Anders Mølløw Jensen. For at komme ud og se noget af landet har han eksempelvis købt en cykel og kørt rundt i ørkenen i det sydlige Israel i sin ferie.

Det rigtige tidspunkt

Anders Mølløw Jensen sidder på sit kontor. Ørkenuniformens ærmer er smøget op, og udenfor står solen højt, selvom det er midt i januar.

- Jeg har haft lyst til at tage af sted i mange år, men jeg har været bange for at droppe et civilt job. Det kan jo være svært at få fri i seks måneder. Men jeg endte med at stå i en situation, hvor jeg ikke følte, at jeg mistede noget, hvis jeg forlod mit civile job, fortæller Anders Mølløw Jensen.

Jobbet var ikke det eneste, Anders Mølløw Jensen efterlod i Danmark. Han har en søn og en datter samt en kæreste, som i et halvt års tid måtte nøjes med at se ham, hvis de tog et fly til Israel.

- De var da betænkelige ved ideen, men samtidigt meget forstående for, at jeg ville af sted. Min kæreste tog orlov og boede hernede i to måneder og var meget glad for det. Børnene har jeg haft på besøg to gange. Det er bedre, end at jeg tager hjem for at besøge dem. På den måde får de også en god rejseoplevelse, og jeg kan dele min glæde med dem.

Den yngste af Anders Mølløw Jensens børn går i 8. klasse, og han har gjort meget ud af at kunne følge med i hendes skolegang, selvom han er langt væk. Han har fulgt med i hendes skoleskemaer, og de har ofte ringet sammen over satellittelefon og talt om, hvordan det går. Derudover har han aftalt med sin søster og sin mor, at de hver besøger børnene en gang om ugen.

Udsigten fra FN-hovedkvarteret på Ondskabens Bjerg

Har savnet udfordringer

UNTSO's Joint Operation Center er bemandet af en stab på fem mand. Chefen er en oberstløjtnant fra Canada, og Anders Mølløw Jensen er næstkommanderende. Han har savnet udfordringer, fordi der ikke har været nok at lave:

- Fem mand i en stab er for lidt til to oberstløjtnanter. En af dem kommer til at lave alt eller intet. Folkene i staben er kompetente, og de behøver slet ikke ledelse i det omfang, mener Anders Mølløw Jensen. Han har påtaget sig en masse andre opgaver, der som sådan ikke hører til stillingen. Eksempelvis varetager han en masse praktiske ting i forbindelse med valgprocedurer, ministerbesøg og hjemsendelse af folk i missionsområdet. Det, der har betydet mest, er dog, at han har haft mulighed for at besøge folkene i UNTSO's observationsposter i Golanhøjderne og Libanon.

- Jeg har gjort det til en pligt at besøger officererne ude i observationsposterne. Det giver en naturlig kontakt i det daglige arbejde, at man har mødt dem, og jeg har ikke lyst til at skulle blive i hovedkvarteret hver dag gennem hele min udsendelse, fortæller Anders Mølløw Jensen.

Det er generelt en glad mand, der vender hjem til Danmark efter seks måneder i Mellemøsten. Så glad at han allerede nu overvejer en ny udsendelse til Damaskus eller Beirut. – Problemet er, at man bliver lidt en tryghedsnarkoman. Selvfølgelig kommer det an på, hvilket job man får, og hvordan familien ser på det. Jeg vil ikke sige, at jeg har ukomplicerede familieforhold, men man kan godt få det til at fungere. Se at komme ud, der ligger en kæmpe verden åben. Det vil være min melding, fortæller han. ■

FAKTA OM UNTSO:

UNTSO står for United Nations Truce Supervision Organisation. Det er den ældste FN-mission og har eksisteret siden 1948. UNTSO overvåger fredsaftaler og aftaler om våbenhvile i Mellemøsten og har flere observationsposter i de såkaldte bufferzoner mellem eksempelvis Syrien, Libanon og Israel.

EN SCHWEIZERS INDTRYK

fra Station Nord

Ophøjet og med værdighed vajer Dannebrog over Station Nords terræn. Det er kun de larmende motorer fra Eskadrille 721s Hercules fly, der bryder stilheden fra de uendelige vidder og den arktiske skønhed i udkanten af Polarhavet.

TEKST ADRIAN MEYER

På kortet synes afstanden mellem flyvestationen i Aalborg og Station Nord ikke særlig stor. Først under flyrejsen bliver jeg bevidst om den uhyrlige afstand, som det danske flyvevåben må overvinde hver eneste gang på flyvningen over en verden af gletsjere.

Landingsbanen som livsnerve

Under indflyvningen til Station Nord ser landingsbanen nærmest ud som en usynlig stump, som er placeret i landskabet. Men den er et helt uundværligt bindeled til omverdenen her i de mennesketomme vidder rundt om Station Nord. Stationens levedygtighed er udelukkende garanteret gennem regelmæssige forsyninger af maskiner, køretøjer, levnedsmidler og personale ad luftvejen. Til den vanskelige opgave behøver de danske piloter på Hercules og Challenger maskinerne stor erfaring og rutine. Hvis landingsbanen ikke er driftsklar, vil forsyninger ad luftvejen samt evakuering af personalet - foretaget i nødstilfælde af det danske flyvevåben - ikke længere være mulig. Det er derfor en central opgave for de fem tjenestegørende soldater at holde landingsbanen klar til brug. Dette er en meget krævende opgave, idet det nødvendige arbejde med at rydde landingsbanen for sne i nattens mørke og i den evige is kan tage op til 36 timer. Ydermere skal soldaterne vedligeholde maskinparken, sørge for radiokommunikation og tage sig af fly, der lander på stationen. Derudover sørger soldaterne også for, at de videnskabelige apparater på stationen er funktionsdygtige. Den imødekommenhed og hjælpsomhed, som de danske soldater udviste, gjorde det muligt

for mig at få et detaljeret indblik i de talrige facetter i den fascinerende hverdag under besværlige forhold, som ydermere er meget præget af militærrutiner. Soldaterne udfører varierede arbejdsopgaver med stort ansvar, og derfor er personligt engagement en vigtig forudsætning. Brændstof, som bliver indkøbt i Thule, bliver leveret til Station Nord gennem en årligt tilbagevendende og meget krævende logistisk storoperation foretaget af det danske flyvevåben.

Stor videnskabelig interesse

Station Nord er en af de mest betydningsfulde vejrstationer i Arktis. Den direkte kontakt til Polarhavet gør det muligt for videnskaben at indsamle vigtige informationer til brug for klimaforskning samt til andre relevante formål. Data indsamlet på Station Nord gennem de sidste årtier er en stor hjælp for den moderne klimaforskning samt den dertil tilknyttede historie. Tidligere blev data kun benyttet til prognoser, men i dag tjener disse data som referencepunkter ved kontrol af klimamodeller baseret på faktiske data fra Arktis. Manglende vejrdata fra perioden 1972 til 2007 kunne man finde i Station Nords journaler. Dermed kunne man 'lukke hullet' i datamateriale, der var indsamlet gennem flere årtier. Dette materiale er meget værdifuldt for klimaforskningen.

Besværlig grænsebeskyttelse ved verdens ende

Udover den videnskabelige betydning manifesterer Station Nord også Danmarks beslutsomhed om at hævde sin suverænitet og beskytte landets grænser mod nord og øst. Denne vigtige statsopgave er blandt andre opgaver også overdraget (ved siden af Sirius-patruljen) til denne håndfuld omhyggeligt udvalgte soldater. De passer deres arbejde på dette mennesketomme sted og markerer dermed Danmarks krav på dette betydningsfulde område. Som følge af den geopolitiske udvikling i denne del af Arktis har Station Nord og Grønlands Kommando besluttet sig for nye opgaver og missioner, som soldaterne i kraft af deres store erfaring er i stand til at varetage.

Pionerindsats i den evige sne

Man kan kun komme til Station Nord ad luftvejen, og det er et ingeniørteknisk og logistisk mesterværk. I begyndelsen af 1950'erne skabte danske ingeniører og byggefirmaer Station Nord som en vigtig bemandet vejrstation og nødlandingsbane for Thule Airbase primært til amerikanske flyvninger under begyndelsen til den kolde krig. Det var et ambitiøst projekt under kodeordet 'Project Nord', og succesen kan i stort omfang tilskrives de danske aktører. Allerede ved byggestart modtog den daværende projektleder hos Grønlandsdepartementet, Holten Møller, et brev fra United States Weather Bureau, hvor det med stor respekt blev klart tilkendegivet:

> "In general, we believe that you have an excellent station layout and building arrangement...We agree that you are doing a tremendous-sized job in such a short preparatory time...".

Fascineret og dybt imponeret over den daglige drift af Station Nord, der nu har været opretholdt i over 57 år, er det en stor ære for mig som schweizer i samarbejde med Universitet Neuchâtel i den fransktalende del af Schweiz at analysere de første år af stationens drift mellem 1952 og 1972 i et historisk perspektiv. Først gennem min tilstedeværelse på Station Nord med dens symbolkraft samt gennem indtryk af den imponerende præstation af det danske flyvevåben og soldaterne på stedet er det muligt for mig at påskønne den kostbare arv fra Station Nords startfase på en passende måde.

Den kompetence og det engagement, som det danske forsvar og danske soldater lægger for dagen i indsatsen under de enorme udfordringer i Nordgrønland, er dybt imponerende.

Jeg vil gerne rette en stor tak til følgende enheder og personer, der var behjælpelige med at arrangere mine ophold på Station Nord: piloter og mandskab fra Eskadrille 721, som bragte mig to gange til Station Nord, Grønlands Kommando, Station Nords soldater 2008-2009 og John Lau Hansen, Logistikcenter for Grønland i Ålborg. ■

FLYVEVÅBNET fylder 60 år

I år er det 60 år siden, at Danmark fik et selvstændigt flyvevåben. Det markeres fra centralt hold med tre begivenheder i 2010.

TEKST: LEIF GIEBEL

1. oktober fylder Flyvevåbnet 60 år. En arbejdsgruppe, som består af repræsentanter fra Flyvevåbnets myndigheder og faglige organisationer har planlagt, hvordan jubilæet skal fejres i løbet af året.

Arbejdsgruppen har udarbejdet et oplæg, der på en fokuseret og ressourcemæssig afstemt måde forankrer jubilæet hos flest mulige medarbejdere i Flyvevåbnet og eksternt ved øvrige værn og det omkringliggende samfund. Det er hensigten, at jubilæumsåret markeres dels ved tre specifikke datoer og dels ved en række spredte og lokalt initierede begivenheder.

Familiedag

Den internt rettede markering finder principielt sted den 27. maj (datoen, hvor der blev truffet politisk beslutning om oprettelse af et selvstændigt flyvevåben). Denne dag er til myndighedernes egen disposition med det overordnede formål at enheden alene eller sammen med andre enheder kan gennemføre en internt rettet markering af dagen med afholdelse af eksempelvis pårørendedag, grill arrangementer eller lignende.

På Fighter Wing Skrydstrup anvendes denne dag bl.a. til at afsløre et nyt monument, nemlig den nye Gate Guard, en F-16 opsat på piedestal, der placeres ved indpassagen til flyvestationen.

Airshow

Den eksternt rettede markering finder sted 6. juni i forbindelse med afholdelse af Airshow på Flyvestation Skrydstrup. Arbejdsgruppen har gennem koordination med folkene bag Airshow bidraget til dagens program og herunder identifikation af en række historisk relevante fly og materiel ligesom der i udstillingsområdet er afsat et område med fire historiske tableauer med fly og materiel opdelt på henholdsvis skoler, operative opgaver, civil tilknytning samt transport – alt sammen præsenteret som statiske udstillinger og flyvende opvisninger.

Officiel markering

Den 1. oktober 2010 vil Flyvevåbnets officielle fødselsdag blive markeret ved gennemførelse af et heldagsprogram, hvor der indledes med en seance ved Danmarks Flymuseum i Stauning

efterfulgt af en festgudstjeneste i Flyvevåbnets kirke, Viborg Domkirke. Under gudstjenesten afsløres en mindebog for Flyvevåbnets ansatte. Der afsluttes med kransenedlæggelse ved mindestenen udenfor kirken. Dagen afsluttes officielt med en mindre reception på Flyvestation Karup. Der er blevet givet tilsagn om, at blandt andet Hans Kongelige Højhed Kronprinsen deltager i markeringen ligesom alle Flyvevåbnets myndigheder i en eller anden udstrækning inddrages i afvikling af dagens arrangement.

Museumsbesøg til alle

Sideløbende med disse datofastsatte events og markeringer, arbejdes der med en række lokale aktiviteter, hvor det er arbejdsgruppens forventning og forhåbning at alle Flyvevåbnets ansatte vil bakke op omkring initiativerne.

Flyvevåbnets udstilling ved Danmarks Flymuseum i Stauning opdateres fuldstændig og blandt andet færdiggøres opstilling af Catalina overført fra Teknisk Museum i Helsingør, Der er endvidere indgået en aftale med museet, hvor alle ansatte i Forsvaret - mod forevisning af militært ID-kort - sammen med familien får gratis adgang til udstillingen i perioden 1. maj – 1. oktober 2010. Denne aftale kan også bruges af enheder, der ønsker at kombinere udflugter med et besøg på museet – ved forhåndstilkendegivelse er der mulighed for rundvisning med guide.

Flyvevåbnets Historiske Samling arbejder på højtryk med fremstilling og udgivelse af en bog med titlen "60 år i Flyvevåbnets tjeneste". Bogen er planlagt udgivet som en traditionel bogudgave i et mindre oplag og tillige som cd-rom. Cd'en forventes, at blive uddelt til alt personel i Flyvevåbnet og medlemmer i Flyvevåbnets soldaterforeninger ved indstik i bladet Flyvevåbnet.

Arbejdsgruppen har undervejs barslet med afvikling af forskellige idrætsarrangementer på tværs af Flyvevåbnets myndigheder. Der planlægges afvikling af en række lokale motionsløb, hvor Runway Run konceptet fra HW danner baggrund for den videre planlægning. Lokalt kan der forventes løbere fra Forsvarets egne rækker og de omkringliggende løbeklubber.

Henover jubilæumsåret og i hele landet vil en række mindre udstillinger med infostande, der præsenterer Flyvevåbnets myndigheder, blive opsat på de lokale biblioteker og andre relevante steder.

Gode lokale initiativer

Et godt eksempel på et lokalt initiativ er, at et par medarbejdere på Fighter Wing Skrydstrup i øjeblikket arbejder med opsætning og udgivelse af en bog med F-16 som omdrejningspunkt. Den rigt illustrerede bog vil indeholde en række humoristiske og dramatiske beretninger fra nuværende og tidligere jagerpiloter samt et antal ikke-piloter, der har fløjet F-16 i bagsædet, herunder Hans Kongelige Højhed Kronprinsen, Hans Kongelige Højhed Prins Joachim, tidligere forsvarsminister Søren Gade, journalisterne Rasmus Tantholdt og Niels Brinch samt selvfølgelig B.S. Christiansen og Bubber.

Fuld fart på

Som det fremgår af ovenstående, er der opstillet en bred palet af gode initiativer og markeringer i anledning af jubilæet og der opfordres fra arbejdsgruppens side til at alle Flyvevåbnets medarbejdere bakker op om jubilæumsaktiviteterne i 2010. ■

Chefen for felthospitalet:

FOR TRAVLT TIL

Danske tv-seere kan for tiden følge hverdagen på det britiske felthospital i Helmand-provinsen, der i tre måneder var dansk ledet. – Udsendelserne kradser pænt i overfladen, men tegner ikke hele billedet af den enorme succes, som de danske sundhedsarbejdere leverede.

TEKST OG FOTOS: KAJ-IVAN BÆK HOK

KULTUR-FNIDDER

Vi må erkende, at tv-mediets fortælleform baserer sig på billeder og gennemgående figurer. Det forenkler billedet, men øger formentlig forståelsen for den historie, journalisten har valgt at fortælle. Desværre siger den form ikke ret meget om de dusinvis af mennesker, der arbejder i baggrunden og rent faktisk skaber fundamenterne for dem, der fokuseres på, og som fortjent kan sole sig i succes. For uanset dødsfald, invalidering og korte behandlingsforløb, så var det dansk ledede felthospital en succes, måske den største succes for dansk sundhedsvæsen nogen sinde.

Chefen for felthospitalet, der på en række tirsdag aftener har været og stadig bliver vist på TV2 under samme navn, stabslæge-2 Jens Tingleff, lægger ikke skjul på, at han ser den danske indsats som ganske særlig. Felthospitalet havde på daværende tidspunkt – efteråret 2009 – omkring 200 medarbejdere, hvoraf de cirka 100 kom fra Danmark, mens resten var ligeligt fordelt mellem amerikanere og briter, som var "fortsættere" fra den tidligere periode på felthospitalet.

- Jeg havde på forhånd ventet, at vi ville løbe ind i kulturforskelle og "sådan-plejer-vi-at-gøre"-holdninger, men jeg måtte konstatere, at vi stort set slap for problemer i den retning, sandsynligvis fordi vi havde alt for travlt til at beskæftige os med petitesser. Når jeg siger stort set, er det, fordi man nok ikke kan bringe tre forskellige kulturer sammen uden gnidninger. Men vi oplevede det faktisk kun, når vi havde tid til at kede os, hvilket vel betyder, at der er kanter, der skal slibes af, men at det overordnet og professionelt set gik flot.

Jeg havde ind imellem en følelse af at være en indianerhøvding, der som stammens overhoved udstak direktiver, hvorefter "indianerne" gik ud og gjorde det rigtige. Jeg mener i hvert tilfælde, at den danske måde at gøre tingene på slog pænt igennem. Vi baserede os på en meget høj faglighed, open-minded og finger-i-jorden princippet, og så var det sådan set ikke så svært at anvise nye veje og procedurer. Når bare den faglige basis var i orden, så accepterede både briter og amerikanere, at vi gjorde ting the Danish way.

Vigtigt med dokumentation

Jens Tingleff gjorde sig fra starten ikke de store overvejelser over tv´s tilstedeværelse. Han har som hjertekirurg i Danmark og Sverige ofte været i medierne, og som soldat har han i en årrække haft sin reserveofficerstjeneste i Hærens Operative Kommandos presse- og informationscenter (PIC).

- Jeg har oplevet medierne på godt og ondt gennem mange år, så personligt var det ikke en belastning at have et kamerahold på nakken så at sige 24 timer i døgnet. Men jeg måtte bruge lidt vitaminer på at fjerne medieforskrækkelsen fra det personale, som ikke var vant til at "være på", og jeg gjorde en del ud af at oplyse, at det naturligvis var frivilligt, om man ville være med.

Godt hjulpet på vej med argumenterne om, at det var vigtigt at vise den danske befolkning, hvad det danske sundhedspersonale kunne udrette, at kendsgerningerne er, at nogle dør, men at langt flere kommer hjem med svære skader, samt at give dokumentation for hele indsatsen betød efterhånden, at alle spillede med.

- Derfor var det ikke nogen særlig belastning at have tv med, fordi vi også havde haft en god dialog med tv-folkene om deres tilstedeværelse og deres accept af, at når vi sagde "ud", så var det ikke en anmodning, siger Jens Tingleff.

- Felthospitalets historie bliver generelt fortalt gennem nogle "hovedpersoner", som skulle være rede til at gå linen ud. Det er en udmærket fortællemåde, men den har den ulempe, at der er mange, som gør et meget stort arbejde, der ikke i samme grad får fokus. Jeg tænker her blandt andet på mine medarbejdere i laboratoriet og vores enlige røntgenlæge, men ellers har tv-billedet været meget retvisende, hvad angår modtagelse af sårede/tilskadekomne, visitation og operations-scenerne. Jeg synes, det indtil nu har været en god og oplysende serie, og jeg kan sige, at der blandt det meget dygtige og professionelle

sundhedspersonale har været vist følelser, der strækker sig fra dyb sorg og følelse af afmagt til usminket glæde og begejstring over, at vores indsats lykkedes. Resultatet er en succes. Vi kunne ved hjemrejsen konstatere, at hvis en såret eller tilskadekommen kom levende til vores dør, så kom op mod 98 procent også levende derfra.

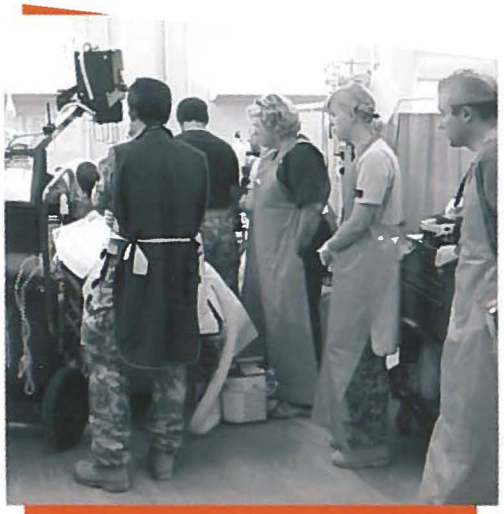
Kan vi gøre mere

Begrebet succes skal i denne sammenhæng ses som udtryk for den sundhedsmæssige indsats. Jens Tingleff tager ikke stilling til eventuelle organisatoriske eller politiske dilemmaer, men nøjes med at konstatere, at felthospitalet – som rettelig efter dets standard og formåen burde hedde "hospital" – har haft et væsentligt højere antal traumetilfælde end et almindeligt hospital; det er det travleste i verden – og sandsynligvis også det bedste.

- Jeg konstaterer, at vi til fulde har overholdt de gældende konventioner, hvad angår behandling af såvel kombattanter som non-kombattanter, uanset om vi har måttet sende patienter hjem, selv om de rent faktisk skulle have en længere efterbehandling. Men vi er et militært felthospital og har meget ringe kapacitet på langtidssengepladser. I Danmark sender vi jo også folk hjem, før de er færdigbehandlede, men her har vi til gengæld et godt efterbehandlingssystem, som tager sig af den opfølgende fase, siger Tingleff.

- Det kunne så bringe mig ud i en diskussion om, hvorvidt vi kan/burde gøre mere. Men det hører ligesom hjemme i et andet eller flere ministerier. Fra min stol er det logisk, at der skal satses massivt på uddannelse, skoler og sundhed, så bolden er egentlig spillet tilbage til beslutningstagerne – og ikke mindst afghanerne selv.

- På den hjemlige bane skal vi nok gøre mere ud af forberedelserne til at møde andre kulturer og deres måder at gribe tingene an på. Vi oplevede som nævnt nogle situationer, hvor vores måde at gøre ting på kom lidt på kant med andres opfattelser, men det behøver ikke blive et problem, bare vi ved, at vi ser forskelligt på tingene. Og det gælder jo for den sags skyld også vore samarbejdspartnere. Det er trods alt ikke middelalderen mod nutiden, men nok mere blanket-tyrraniet mod ebd-tiden, og det bør vi kunne tackle, før vi står i den skarpe situation, siger stabslæge-2 Jens Tingleff. ■



- VI HAVDE ALT FOR TRAVLT ...

Besøg af

FORSVARSCHEF OG FORSVARSMINISTER

Den ny tiltrådte forsvarsminister, Gitte Lillelund Bech, besøgte tirsdag den 10. marts Flyvertaktisk Kommando. Her fik hun lejlighed til at tale til alle medarbejdere i FTK. Ugen forinden havde også forsvarschefen, general Knud Bartels, været på besøg og hilst på alle medarbejderne. Herunder ses billeder fra begge dage.

VINTERTRÆNING

med godt udbytte

Mange flyvetimer, træning i nyt terræn og træning sammen med både danske og udenlandske forward air controllere var blot en del af det udbytte, som folkene fra Fighter Wing Skrydstrup fik ud af deployering til Portugal i tre uger først på året.

TEKST: KATHRINE BISGAARD VASE

Det danske vintervejr har i år budt på mange udfordringer herhjemme, og for F-16 flyene fra Fighter Wing Skrydstrup blev udbyttet af vinterdeployeringen, kaldet Winter Hide, til Monte Real Air Base i Portugal endnu mere værdsat i lyset af, hvor få flyvetimer årets første måneder ville have budt på herhjemme.

I alt 11 danske F-16 fly sammen med 94 personer fra Fighter Wing Skrydstrup og Combat Support Wing havde tre uger i slutningen af januar og begyndelsen af februar flyttet dagligdagen sydpå.

Godt samarbejde om missioner

Vejret kan vel bedst beskrives som typisk dansk forårsvejr. Behageligt, lunt, til tider med lidt regn. Men alt i alt noget mere flyvevenlige omgivelser end hjemme i Danmark her i årets første vintermåned. Debriefingen er netop gået i gang i briefingrummet i den ene af de to portugisiske F-16 eskadriller, der hører hjemme på Monte Real Air Base. I fællesskab gennemgår de danske og portugisiske piloter minutiøst eftermiddagens COMAO-mission. Intet overlades til tilfældigheder, alt analyseres og evalueres.

COMAO står for Combined Air Operations og dækker over store koordinerede missioner med mange deltagende fly, der under flyvningen kan have forskellige opgaver. Det kan for eksempel være at angribe bestemte mål på jorden, kæmpe mod fjendtlige fly i luften eller beskytte vigtige positioner eller andre fly. Udover de danske og portugisiske F-16 fly har også belgiske F-16 fly og spanske F-18 fly samt forskellige transportfly og helikoptere været en del af missionerne.

- Det betyder, at planlægningen er både meget grundig og tidskrævende, hvilket er nødvendigt, når man har så mange forskellige fly, der skal befinde sig i samme luftrum på samme tid, men det generelle udbytte af disse missioner har også været meget stort, for det er jo ikke så ofte, at vi har mulighed for at træne med så mange fly fra flere nationer på samme tid, forklarer Bjarke Fomsgaard Nielsen, med pilotnavn FOM, der har været ansvarlig for operationsafdelingen under Winter Hide.

Lærerigt og problemfrit

I den anden uge af vinterdeployeringen har danskerne været en del af den portugisiske øvelse med navnet Real Thaw , hvor også den portugisiske hær deltager.

- Det har givet et meget realistisk billede af operationerne på jorden, da mange hærstyrker er blevet deployeret ud i bjergene for at operere som enten ven eller fjende. Det gør flystøtten mere kompleks, men også mere realistisk, fortæller FOM.

Portugal er ligesom Danmark en del af European Participating Air Forces (EPAF), som kan optimere samarbejdet mellem de lande i Europa, der har F-16 fly. Det betyder, at i træningssituationer som her under Winter Hide, men også i rigtige missioner, vil både piloter og teknikere 'tale samme sprog', fordi man har med samme flytype at gøre.

- Vi har endda haft portugisiske og danske fly i samme formationer under COMAO-missionerne, og det har været meget lærerigt og er forløbet uden problemer, forklarer FOM.

Flyvetimer til elever

Ud over deltagelse i Real Thaw og træning sammen med danske og udenlandske forward air controllere (FAC), så har Fighter Wing Skrydstrup også benyttet lejligheden til at få afviklet dele af den grundlæggende omskoling for to pilotelever.

- Det relativt gode vejr har bevirket, at vi har fået gennemført mange af de omskolingsmissioner, hvor en høj skybase og god sigtbarhed er en forudsætning. Dette ville være meget vanskeligt at gennemføre i Danmark på denne årstid, siger FOM.

Også hos andre grupper af medarbejdere er der nye ansigter i stolen, blandt andre Mette Andersen, der er seneste skud på stammen hos mission plannerne på Fighter Wing Skrydstrup. Og hun er med på øvelse i udlandet for første gang.

- Det er meget lærerigt at være med hernede. Både fordi der er flere udfordringer i at skulle planlægge ruterne i terræn, man ikke kender nær så godt som derhjemme, men også fordi det på samme tid også er nyt område for piloterne, så vores arbejde foregår i meget tæt samarbejde med dem, forklarer hun og fortsætter:

- Piloterne har været rigtigt gode til simpelthen at sætte sig ved siden at mig og på den måde hjælpe med at planlægge ruten, og det er lidt anderledes end derhjemme, hvor vi et eller andet sted har nogle faste områder og ruter, og der kender vi det hele lidt bedre, siger Mette Andersen.

Og ligesom piloter og vedligeholdelsesfolk kan hun også nikke til, at udbyttet har været stort:

- Jeg har fået prøvet mange flere forskellige ting hernede på den korte tid, end jeg ville have været i nærheden af at gøre hjemme i samme periode, så det har været rigtigt godt. ■

FAKTA OM WINTER HIDE:

11 F-16 fly med tilhørende personel var fra 15. januar til 5. februar deployeret til Monte Real Air Base i Leiria i Portugal. Derudover deltog et hold på 7 mand fra TACP-batteriet i Varde.

Under de tre ugers vintertræning blev der afviklet ca. 380 flyvetimer, kvalificeret ca. 140 missioner til piloter med kampklar status samt fløjet ca. 19 missioner til piloter, der er under omskoling.

Derudover fik mange piloter kvalificeret sig i lufttankning både om dagen og om natten kvalificeret sig til at skyde med flyets maskinkanon mod jordmål om natten, og øvet flyvning med Night Vision Goggles (NVG), som er en lysforstærkende natkikkert.

MAT regnede egentlig med at skulle flyve F-16, men han er godt tilfreds med nu at sidde i cockpittet på Flyvevåbnets Challenger fly i stedet.

GENERATIONS SKIFTE

i transporteskadrillen

I Eskadrille 721 sker der for tiden et generationsskifte, idet eskadrillen tilføres flere unge piloter. Dette er til gavn for såvel enheden som piloterne.

TEKST OG FOTO: LARS B. ANDERSEN

Flyvevåbnets pilot- og flysituation bevirker, at flere unge og nyuddannede piloter tilgår Air Transport Wings Eskadrille 721, både til C-130J Hercules og CL-604 Challenger flyene. Det er en situation, som eskadrillen ser på med stor tilfredshed:

- Vi er enormt glade for, at vi nu får de unge piloter, som vi kan se kan få et langt tjenesteforløb på vore flytyper, udtaler næstkommanderende i Eskadrille 721 Hans K. Skovmose med pilotnavnet HOK. Eskadrillen er kendetegnet ved kammeratskab og kollegialitet, men gruppen af unge piloter er så stor, at den tilfører en ny friskhed og givetvis vil udfordre normer og standarder på en god måde.

Godt i gang med omskoling

En af de nyuddannede piloter er Carsten Marquart med pilotnavnet MAT. Han skulle oprindeligt have fløjet F-16, men da konkurrencen om de eftertragtede sæder i de spidsnæsede er stærk. Dette hak i stoltheden kom MAT dog hurtigt over, da han i stedet blev tilbudt at flyve Challenger fly.

- Ser jeg på min årgang, er jeg nok den, som har skudt papegøjen, siger han med et smil på læberne. Mine holdkammerater kan se frem til at skulle vente længe på at blive omskolet, mens jeg fra start er blevet kastet ud i det.

Allerede inden MAT officielt blev overført til Air Transport Wing, var han på forberedende kurser til Challenger flyet og har indtil nu fløjet tre ture som del af sin omskoling.

God afveksling og hverdag

Det stod ellers ikke i kortene, at MAT skulle være pilot i Flyvevåbnet. Han har stiftet familie og uddannet sig til civilingeniør, men kunne ikke se sig selv i et mørkt lokale alene 8 timer om dagen, udførende lysfølsomme eksperimenter. Et familiemedlem flyver F-16 fly, og den hverdag kunne MAT også godt tænke sig, hvorfor han valgte at søge ind som pilot. Det var derfor ikke umiddelbart en drengedrøm, som skulle gå i opfyldelse, og MAT var da heller ikke specielt målrettet mod netop F-16. Ifølge MAT passer operationsmønstret på Challenger flytypen ham egentlig godt. Han kan se frem til at være indsat eksempelvis på Grønland i flere dage ad gangen, men kan så omvendt holde helt fri med familien, når han er hjemme, og den store afveksling i arbejdet tiltaler ham.

Spændende forløb i vente

Efter at have fået sin pilotuddannelse i kampfly i Canada skal MAT nu vænne sig til en helt anden flytype. Challenger flyver noget anderledes end et kampfly; det er større og tungere og reagerer derfor noget langsommere. Han skal også vænne sig til, at han ikke sidder alene i flyet, men nu er del af en besætning, som han skal dele beslutningstagningen med. Men MAT er glad for at være overført til Challenger flyet og ikke mindst for, at han ikke skal vente på omskolingen, ligesom han nu kan installere sig selv og sin familie permanent i Aalborg. Han kan nu se frem til et spændende karriereforløb i transporteskadrillen:

- De nyuddannede piloter vil få den nødvendige og relevante ballast til med tiden at blive ledere på flyene og i enheden, hvilket kan være lidt mere besværligt for de lidt ældre piloter, som tilgår eskadrillen fra andre flytyper, konkluderer HOK, der dog selv er kommet til transporteskadrillen efter en tid på kampfly. ■

Værnsfælles kommunikation

PÅ SKYHØJT PLAN

Når Hæren og Flyvevåbnet træner sammen under sommerens store AGOEX-øvelse, er det folkene fra Air Control Wing, der styrer luftkrigen, når soldaterne på jorden skal have flystøtte. Et ufatteligt netværk af informationer er nødvendigt, når de to værn skal spille sammen.

TEKST: ARNE BACH NIELSEN
FOTO: FLYVERTAKTISK KOMMANDO

Fra AGOEX-øvelsen i 2008, hvor det storstilede samarbejde mellem Hæren og Flyvevåbnet afledte gode erfaringer for begge værn.

Navnet på øvelsen, Air to Ground Exercise (AGOEX), siger alt om formålet, nemlig at støtte Hærens soldater på landjorden med våbenmagt fra luften. Det er Mobile Air Control Centre (MACC), der leder luftslaget og er i den forbindelse forlagt til det sydvestlige Jylland, hvor tyngden af øvelsen foregår.

Hæren opererer med omkring 1000 mand, Mobile Air Control Centre med et halvt hundrede. Hertil kommer et antal fly med alle de støttefunktioner, der nu engang hører sig til dér. Blandt andet Jægerkorpset, Frømandskorpset, Hjemmeværnet og Expedionary Air Staff bidrager også til den enorme opsætning.

Endelig deltager Hærens Luftrumskoordinationselement, som overgår til MACC i januar 2011. Derfor ser man i Air Control Wing øvelsen som en chance for at lære noget om denne enheds måde at operere på.

Øvelsen i juni i årindgår som en del af den missionsorienterende uddannelse for Hærens Hold 10 til Afghanistan. Det er da også ISAF's procedurer, der bruges under AGOEX. Hærens efterretningsbillede danner grundlaget for operationerne på jorden, som naturligvis igen afspejler operationerne i luften.

En vrimmel af soldater og specialstyrker på jorden, kampfly i angreb, andre i venteposition, landende Hercules-fly på stranden, 'ubemandede' luftfartøjer i form af T-17-fly og andre elementer skal gå op i en højere enhed, hvor kommunikation, koordination og ikke mindst flyvesikkerheden nødvendigvis må ligge i top.

I MACC's operationscontainere hersker det store overblik. Når Hæren rekvirerer flystøtte, drejer det sig om at vælge de rigtige fly med de rigtige våben fra den rigtige flybase eller venteområde. Hertil kommer, at der skal vælges flyvemønster, og endelig skal tidsfaktoren beregnes.

Selve kommunikationen kan foregå over et klassificeret chat-system, radio eller Link-16.

- Under forrige AGOEX i 2008 var kommunikationen og indsættelsen af kampfly så effektiv, at forward air controllerne (en soldat på jorden, der guider flyene hen mod målet. red.) bad os om at holde igen med luftangrebene. De havde lidt svært ved at følge med, forklarer Jes Milling, der er chef for Operationsdelingen i MACC.

Han forklarer videre, at den hurtige reaktionstid fra flysiden blandt andet skyldes, at MACC til stadighed moniterer kommunikationen og efterretningerne fra landstyrkerne og derved er på forkant med informationerne, når Hæren endelig rekvirerer flystøtten.

Fordelen ved at køre det fulde krigsscenarie på én gang i stedet for at splitte øvelsen op i delelementer er, at både Hæren og Flyvevåbnet træner under meget realistiske forhold og dermed er bedst muligt rustet i en reel mission. ■

MILITÆRPOLITI

både ude og hjemme

Flyvevåbnets Militærpoliti (MP) løser en bred vifte af opgaver – både nationalt og internationalt. Og netop deltagelsen i internationale missioner har været en gennemgående opgave for MP de seneste år.

TEKST: KATHRINE BISGAARD VASE

Flyvevåbnet beskæftiger ikke kun piloter og flymekanikere. I Combat Support Wings eskadrille 660 hører Flyvevåbnets militærpolitifolk hjemme, og deres opgaver spreder sig over alt fra færdselskontrol til politioperationer i internationale missioner.

- Forsvaret har en særstatus herhjemme, fordi vi har en militær straffelov, udover at vi selvfølgelig skal overholde de civile love også, og her er militærpolitiet den myndighed, der skal sikre, at den militære straffelov bliver overholdt, forklarer Jesper Myrthue, der sidder som overordnet sagsbehandler for Flyvevåbnets Militærpoliti hos Flyvertaktisk Kommando.

Forståelse for Flyvevåbnet

Militærpoliti findes også i Hæren, men Jesper Myrthue påpeger, at Flyvevåbnets MP har nogle specifikke kompetencer, som er relevante, når de skal arbejde i det lyseblå værn.

- I forbindelse med sikring af fly spiller MP en rolle, hvor de eksempelvis flyver med besætningen ud i visse tilfælde, og den rolle kan de bedst løse, når de til dagligt færdes sammen med den flyoperative del, forklarer han og fortsætter:

- Det kræver en forståelse af hele Flyvevåbnets kultur og måde at arbejde på for at kunne løse opgaven optimalt, og den får man bedst, hvis man selv er en del af Flyvevåbnet.

Flyvevåbnets MP har været udsendt på mange missioner de seneste år, og hvorvidt en MP skal sendes med ud, beror på en afvejning fra gang til gang, fortæller Jesper Myrthue:

- Det er noget, vi tager stilling til fra operation til operation. Det kommer meget an på stedet, hvor man skal hen, antal personer der skal med, og hvordan forholdene i øvrigt er derude.

Sikre egne rettigheder

Når MP er på mission, fungerer han som ordenshåndhæver blandt det danske bidrag, men i lige så høj grad som støtte.

- Vores opgave er også at sikre rettighederne for vores personel, hvis de skulle komme i problemer med de lokale myndigheder af den ene eller anden grund. Og derfor sender vi MP med ud til missioner i områder, hvor vi vurderer, at der er et sådant behov. Derudover så vurderer vi også, hvilke personer der allerede befinder sig derude. Eksempelvis er der ikke MP med på Flyvevåbnets OMLT-mission i Afghanistan og ISAF rotationsflyvningerne, så der har vi vurderet, at det ikke er nødvendigt med vores egne MP, forklarer Jesper Myrthue.

Hårdt belastet

Netop de internationale operationer har fyldt meget i enheden, der ellers har haft folk med på de fleste missioner de seneste år. En af dem, der har oplevet at blive sendt ud, er Finn Elbæk.

- Det har siden oprettelsen af Combat Support Wing i 2006 været mere reglen end undtagelsen, at man som MP blev sendt af sted, fordi der ikke var andre til det, forklarer han.

Enheden har oplevet udfordringer med at rekruttere nye folk, og det har betydet en forøget belastning især i forbindelse med internationale operationer.

- Det har vist sig vanskeligt at finde egnede ansøgere til uddannelsen til MP. Det har så igen medført, at nogle af de MP'er, der fra starten blev tilknyttet enheden, har valgt anden tjeneste eller det civile liv, da udsendelserne tog hårdt fat allerede fra første dag, siger Finn Elbæk.

Selv har han netop været af sted med det danske bidrag til Iceland Air Policing and Surveillance (ISLAPS) i hele marts måned. Efter sommerferien kan Finn Elbæk se frem til nye kolleger, da syv aspiranter netop er ved at gennemgå uddannelsen til MP. ■

« To MP'er på vagt på mission.

MP'er i dialog med de lokale på Kandahar Airfield.

FAKTA:

FLYVEVÅBNETS MILITÆRPOLITI LØSER FØLGENDE OPGAVER

- Trafikkontrol
  - Herunder færdselsregulering, eskortering af kolonner og assistance ved færdselsuheld med militære køretøjer.
- Politioperationer
  - Sikre overholdelse af love og bestemmelser på militære etablissementer
  - Assistance til auditører og bilinspektører
  - Kontrollere anvendelsen af forsvarets køretøjer, forhindre spirituskørsel og sikre generelt at færdselsreglerne bliver overholdt.
- Sikkerhedsoperationer
  - Bevogtning
  - Adgangs- og opholdskontrol
  - Sikkerhedsberedskabsforanstaltninger
  - Livvagtsbeskyttelse
  - Sikkerhedseskorte
- Krigsfangeoperationer
- Særlige politioperationer i internationale missioner
- Flysikrings- og bevogtningsopgaver i internationale operationer.

Flyvevåbnets militærpoliti er organiseret under Combat Support Wing i eskadrille 660.

MILITÆRPOLITI PÅ INTERNATIONALE MISSIONER

Flyvevåbnets MP har haft personel på internationale missioner og opgaver i:

- Irak (Protection teams og tolkeafhentning) 2006 og 2007
- Kuwait (UNAMI) 2007 (2 rotationer)
- Afghanistan (Kandahar Airfield) 2007-2008 (4 rotationer), 2009 (1 udsendelse)
- Litauen (Baltic Air Policing) (2 rotationer)
- Island (Island Air Policing and Surveillance 2009 og 2010) (1 udsendelse pr. mission)

UNIFIL/OMLT/ISAF

Nyt fra FLYVEVÅBNETS MISSIONER

Her kan du læse uddrag fra nyhedsbrevene fra Flyvevåbnets missioner ude i verden.

Nyhedsbrevene kan også læses på
www. ftk.dk.

UNIFIL

TEKST: RUNE DYRHOLM

Den forgangne uge har udover de opgavemæssige udfordringer budt på to udbytterige besøg fra Danmark og et par sjove sociale aktiviteter.

DANCON UNIFIL blev i ugens løb beriget med besøg af forsvarsministeren og to medlemmer af Forsvarsudvalget – Hans Christian Thoning og Karsten Nonbo.

Søndag stod i fastelavnens tegn. Der var indkøbt en specialfremstillet fastelavnstønde, som blev hængt op på terrassen i tilknytning til "Solvang". En stor del af kontingentet deltog i den festlige tøndeslagning, og der blev kåret såvel kattedronning som kattekonge. Efter selve tøndeslagningen var der fastelavnsboller til alle. Et hyggeligt og muntert arrangement, som yderligere styrkede sammenholdet ved DANCON UNIFIL.

Senere søndag blev der på den lokale fodboldbane fløjtet op til venskabskamp mellem et udvalgt lokalt hold fra Naqoura og DANCON UNIFIL.

Derudover bød ugen på yderligere et besøg – nemlig fra chefen for Flyvertaktisk Kommando, hans adjudant, chefen for Combat Support Wing og chefen for DANILOG.

Det er utrolig værdsat, at vores foresatte – hvad enten det er civile eller militære – gennem besøg hos os viser, hvor meget missionen i UNIFIL og kontingentets indsats betyder for Danmark og dansk forsvar.

OMLT

TEKST: PER KORSHØJ ANDERSEN

Et nyt hold danske soldater fra Flyvevåbnet, forstærket med soldater fra Hæren, Søværnet og Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste, har overtaget den danske OMLT-opgave i Afghanistan.

Det er dermed et vaskeægte værnfælles hold med meget stærke faglige og personlige kompetencer, der nu tager fat på opgaven, hvor Hold II slap. Og der er nok at tage fat på.

Indledningsvis er fokus sat på at skabe gode relationer til vores afghanske samarbejdspartnere og samtidig at danne os et overblik over såvel opgaven som koordinationsbehovet med de mange spillere, der er i området, og som påvirker opgaveløsningen. Jeg tør allerede nu godt love, at Hold III går en meget spændende tid i møde, og vi er klar til udfordringerne!

ISAF Rotation

TEKST: PETER

Vi har nu været i Kabul i tre uger, og vi er begyndt at får en god struktur på vores arbejdsopgaver.

Vores chef (GRO), missionsplanlæggeren (Lars) og efterretningsspecialisten (Kristian) har indrettet sig i én af containerne på linen. De har fundet sig godt til rette i de nye omgivelser.

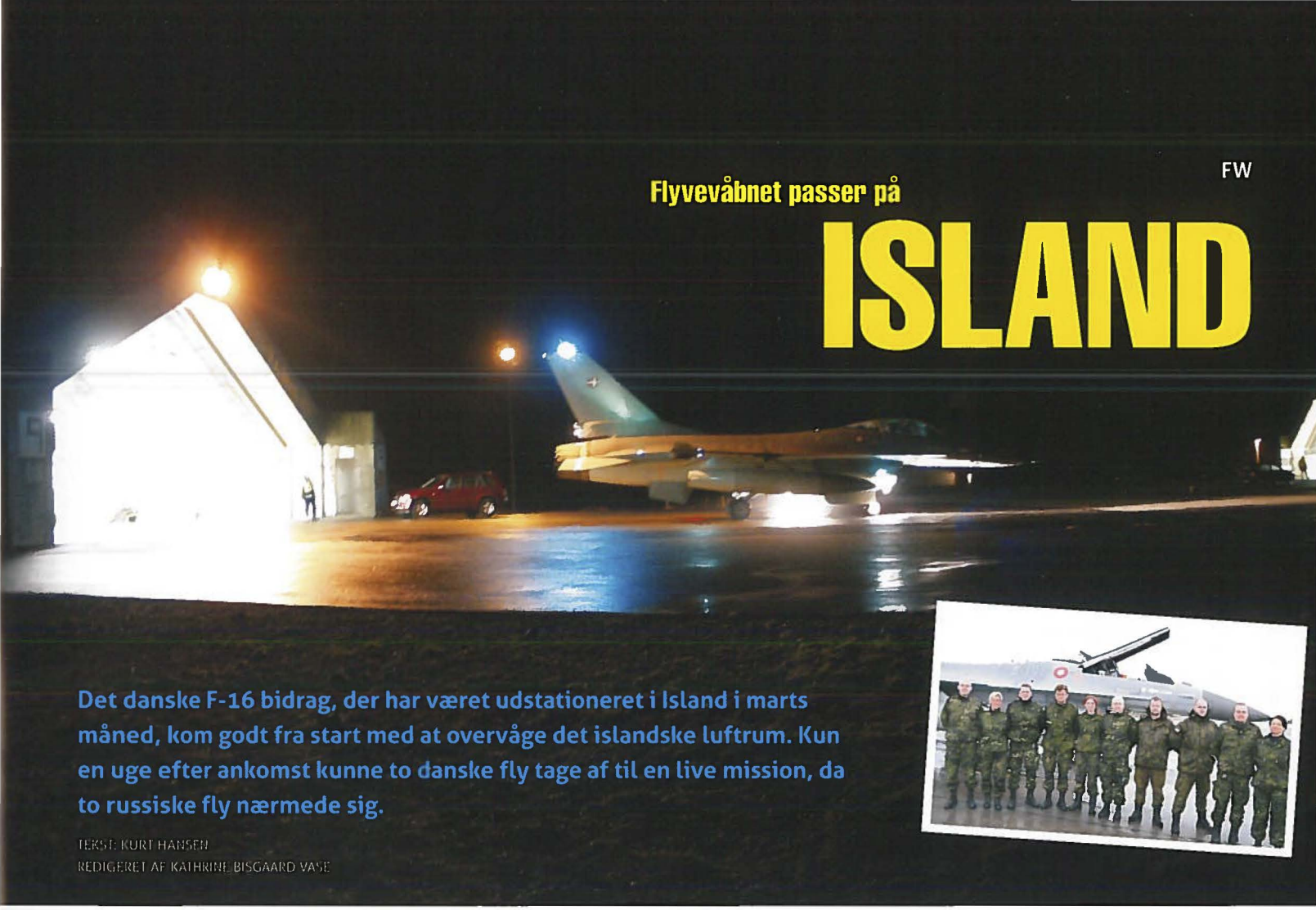
Der har i starten været mange ændringer til de enkelte flyvninger, som har stillet store krav til alle. Det har dog indtil nu gået godt.

Da personellet ved det danske Nationale Støtte Element (NSE) snart skal udskiftes, blev der holdt et lille grillarrangement ude på linen.

På den tekniske side er vi igen blevet udfordret, da B-536 har drillet os næsten hver dag. Det har betydet, at teknikerne og vores forsyner igen har arbejdet mange timer.

En aften fik vi uventet hjælp af vores naboer. Vi forespurgte tyrkerne om lån af et specialværktøj, men det kunne de ikke hjælpe os med. I stedet stillede tre teknikere op ude ved B-536 med deres værktøjskasse. Med deres hjælp fik vi demonteret den ødelagte reservedel.

Dagene har det nu med at "smelte" sammen, den ene dag tager den anden. Vejret kan lige nu beskrives på samme måde. ■



Flyvevåbnet passer på

ISLAND

Det danske F-16 bidrag, der har været udstationeret i Island i marts måned, kom godt fra start med at overvåge det islandske luftrum. Kun en uge efter ankomst kunne to danske fly tage af til en live mission, da to russiske fly nærmede sig.

TEKST: KURT HANSEN
REDIGERET AF KATHRINE BISGAARD VASE

Alt og alle ankom planmæssigt, og dette i sig selv skabte grundlaget for en rigtig god start for de cirka 50 folk fra Fighter Wing Skrydstrup, Air Control Wing og Combat Support Wing, der sammen med fire F-16 fly udgjorde det danske hold, der i løbet af marts måned havde ansvaret for Iceland Air Policing and Surveillance (ISLAPS) 2010.

Dagene efter ankomsten gik med at klargøre briefinger og træningsflyvninger, indtil bidraget 4. marts var klar til at gennemgå NATO's operative certificering. Og dagen efter kunne alle i det danske detachement erklæres kampklar – eller fully operational cabable.

Besøg af forsvarschefen

Sent om aftenen den 8 marts ankom forsvarschef general Knud Bartels til Island for at aflægge besøg ved ISLAP 2010. Forsvarschefen var ledsaget af major Jacob Christian Alexa, repræsentant for Forsvarsministeriet, oberstløjtnant Palle Mørkøre (KØM) fra Forsvarskommandoen, major Henrik Hegner Nielsen (GIS) fra Flyvertaktisk Kommando og hans adjudant orlogskaptajn Morten Steenstrup Vogelius. Efter besøg ved chefen for Islandic Defense Agency blev forsvarschefen briefet om missionen, og her stødte den danske ambassadør i Island, Søren Haslund, til delegationen.

Afvisning af russiske fly

Herefter blev der aflagt besøg ved det danske detachements område på Keflavik Air Base, hvor delegationen overværede en træningsmission og fik lejlighed til at tale med personellet. Forsvarschefen besøgte også Control and Reporting Centre, hvor han fulgte de to F-16 fly, der netop var blevet sendt i luften. Besøget sluttede med frokost sammen med den øvrige delegation og personellet fra ISLAPS 2010.

Efter kun godt en uges tid på vulkanøen blev de danske fly sendt i luften på en skarp afvisningsmission, da to russiske fly af typen "Blackjack" (TU-160) var på vej sydpå. I første omgang blev de mødt af norske fly, men ud for Island var de to danske jagere klar til at tage over. Visuel kontakt blev det dog ikke til, men de danske F-16 fly fulgte russerne ned til den sydlige del af Island. ■

FAKTA om ISLAPS:

Island har indtil for få år siden haft permanent amerikansk afvisningsberedskab. Dette ophørte, og siden har skiftende NATO-partnere påtaget sig opgaven på vegne af Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE).

Danmark har tidligere haft ansvaret for opgaven fra januar til april 2009.
Det danske bidrag har i 2010 været på Island i perioden fra den 1. marts til den 31. marts.

Flyvevåbnet stiller i Island med fire kampfly. To af dem vil i de tre uger, Flyvevåbnet har opgaven, være klar til at flyve i lobet af få minutter.

VI GØR EN FORSKEL

Integrated Coordination Centre, i daglig tale ICC, har eksisteret i over fire år og gør dagligt en forskel i Hangar 22, hvor den er nervecentret i at få optimeret samspillet mellem driften, vedligeholdelsen og de operative forhold for Helicopter Wing Karups 14 EH101 helikoptere.

TEKST: CHRISTER VILLEKJÆR-HAVEN · FOTO: CHRISTER VILLEKJÆR-HAVEN OG KIM ZIMMERMAN

Kaptajn Jørgen Glerup Spens, der er en af ophavsmændene til ICC'en, foretrækker at beskrive ICC'en som en organisme, hvor ICC kontorets seks mand placeret ved Eskadrille 722 er nervecentret, der handler på baggrund af en hel stribe input fra nerveenderne, der er forgrenet langt ud i både den operative og den logistiske del af organisationen i både Helicopter Wing Karup, Flyvertaktisk Kommando og Forsvarets Materieltjeneste samt til leverandøren Agusta Westland.

- Da vi fik den her højteknologiske helikopter, indså vi hurtigt, at vi måtte gøre noget særligt for at kunne servicere den optimalt. Basisorganisationen med L-Group og O-Group var for "firkantet" til at kunne håndtere driften og de problemer, vi havde. Derfor fandt vi på at lave ICC'en, siger Jørgen Spens og fortsætter:

- Og netop den fysiske samplacering af repræsentanter for både det tekniske personel og de operative brugere gør, at vi har en rigtig god responstid, når der pludseligt opstår problemer med helikopteren.

Et problem kan eksempelvis være, at tre fly er på vagt, og et af flyene får en fejl, samtidig med at afløsningsflyet ikke er klart på grund af reservedelsmangel. Så skal der handles hurtigt – og meget væsentligt: der skal handles rigtigt, så en tilfældig, improviseret løsning ikke skaber flere problemer, end den løser.

Den hurtige, korrekte aktion på det opståede problem koordineres og planlægges i ICC, som på grund af deres bredt forankrede netværk på tværs af basisorganisationen får hurtig besked.

- Og for at ICC'en kan fungere optimalt, så er det rigtig vigtigt, at alle medarbejderne - både i ICC'en og generelt - har en klar forståelse for, hvad vi laver, og hvordan vi fungerer, således at vi får de rigtige input at handle ud fra. Vi er ikke bedre end de input, vi får fra de enkelte medlemmer, forklarer Jørgen Spens.

Fire af ICC kontorets medarbejdere med ugeplan for de 14 EH101 stel frem til 2014. Fra venstre er det driftskoordinator og NK Per Jensen, forsyningsspecialist Finn R. Rasmussen, leder ICC Jørgen Spens og driftsassistent og SAP specialist Leif S. Rasmussen.

De mindst dårlige beslutninger

For at kunne træffe de rigtige beslutninger og skabe færrest mulige forstyrrelser for driften, vedligeholdelsen og de operative behov – eller i Spens' terminologi "at træffe de mindst dårlige beslutninger" - så kræver afvigelser fra planen selvsagt en plan at afvige fra.

Og helt konkret planlægger kontoret (i koordination med Logistic Group og Eskadrille 722) op til fem år ind i fremtiden på hvert enkelt EH101 helikopterstel. Stellets opgaver er beskrevet uge for uge – om det skal flyve, og hvilken opgavetype det i så fald skal løse, eller om det skal på værksted til et planlagt eftersyn.

Planen bliver mildt sagt justeret ofte. Jørgen Spens fortæller også, at der netop nu udarbejdes en briefing, der meget klart skal forklare ICC'ens funktion og formål for medarbejderne, så de har en større helhedsforståelse. Det ruste

dem til at levere et endnu bedre beslutningsgrundlag til ICC'en, når fejl og skader opstår.

Medarbejderne i ICC'en er desuden håndplukket for at give kontoret det bedst mulige afsæt for at træffe de rigtige beslutninger.

Supergode medarbejdere under svære vilkår

Og der er al mulig grund til at rose svendene på gulvet, mener Jørgen Spens.

For der er meget modvind for medarbejderne. Det kan siges for ansatte i Forsvaret generelt, men for Helicopter Wing Karup specifikt gælder det på to områder.

Det første er, at der er en generel mangel på erfarne tekniske mellemledere og flymekanikere. Det skaber ifølge Jørgen Spens svære rammer for at planlægge for pludseligt opståede problemer.

Samtidig er der er en kontinuerlig reservedelsmangel, som tvinger Helicopter Wing Karup til at materielflytte eller populært sagt kannibalisere nogle helikoptere for at få andre til at flyve.

- Det er desværre virkeligheden. Og det er selvfølgelig yderst demotiverende for vores teknikere at skulle bruge tid på at flytte materiel fra et stel til et andet – tid, vi burde bruge på at montere nyt materiel på stellene, især fordi vi er så få, og det er ekstra tidskrævende at materialeflytte, siger Spens.

Når det er sagt, så understreger Jørgen Spens, at set i forhold til andre lande, der bruger EH101, såsom Portugal, England og Canada, så opnår Helicopter Wing Karup rigtig gode resultater med at holde helikopterne flyvende.

- Og når vi får styr på reservedelsmanglen, så ligger vi klart i spidsen af feltet, siger Spens med et smil.

En del af æren ligger ved ICC'en, som har vist sig at være en måde at samarbejde på, der fungerer så godt, at Logistics Group er ved at brede det ud til Helicopter Wing Karups øvrige helikoptertyper. ■

KONKURRENCE
GAVEKORT BILKA

Vind et gavekort på 800 kroner til Bilka

Hvornår overtog Danmark ansvaret for landstyrkedelen af NATOs reaktionsstyrke?
- ☐ 5. januar
- ☐ 3. februar
- ☐ 1. marts

Hvad hedder chefen for operationsafdelingen på Air Transport Wing Aalborg?
- ☐ Kaj F. Jensen
- ☐ Karsten F. Jensen
- ☐ Kasper F. Jensen

Hvornår flyttede Flyvevåbnets RCC endeligt til Århus?
- ☐ 1. februar 2005
- ☐ 1. oktober 2005
- ☐ 1. februar 2006

Hvor mange dage om måneden er Challenger flyet udlånt til Grønlands Kommando?
- ☐ 10
- ☐ 12
- ☐ 14

Svarfrist: 1. maj 2010

Vinderen af konkurrencen i sidste nummer blev
Arne Pedersen
Parkvej 2
6541 Bevtoft

Tillykke!

Svar sendes til Flyvertaktisk Kommando, Att.: Bladet Flyvevåbnet, Herningvej 30, 7470 Karup, eller til **bladet-flyvevaabnet@mil.dk**

Flyvevåbnets
Bibliotek
392000335970

Afsender: Flyvevåbnet · Herningvej 30 · 7470 Karup · Tlf. 99 62 49 50

408
Y 2750 0 00 2603 531
1111-1663
FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK JONSTRUPVEJ 240
JONSTRUP
2750 BALLERUP

Y 2750
POST
PP DANMARK

ID nr. 46555
UMM magasinpost

FLYTTEFRY 08-04-10
MÅTELIE 4
2100 KØBENHAVN Ø