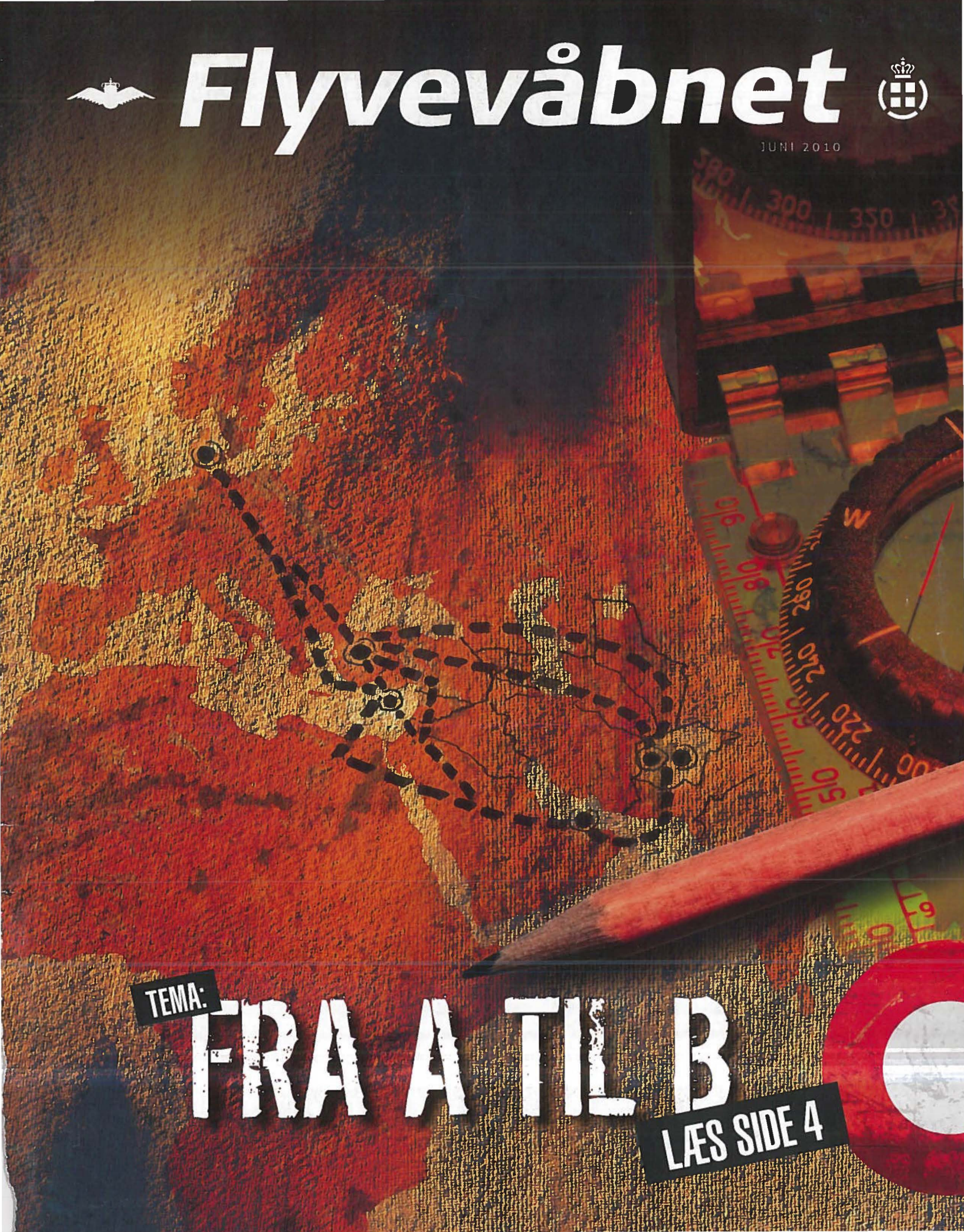
Flyvevåbnet

JUNI 2010



TEMA:

FRA A TIL B

LÆS SIDE 4

INDHOLD

JUNI 2010

I DETTE NUMMER - LÆS BLANDT ANDET:

04 **Tema: Fra A til B**
Dette nummers tema handler om logistikken, problemerne og udfordringerne ved transport til missionsområder. Det er nemlig ikke en ukompliceret sag at fragte soldater og materiel fra Danmark og ud til verdens brændpunkter. Meget kan gå galt med for eksempel overflyvningstilladelser, som man så det i forhold til påskens forsinkelser af soldater fra Afghanistan. Men for det meste går det godt.

10 **Fragmenter af et liv som værnepligtig**
En af Flyvertaktisk Kommandos journalistpraktikanter, Laura, prøvede i fire dage kræfter med værnepligten på Flyvestation Karup. Dette er hendes personlige beretning.

14 **Journalistpraktikant på besøg i mentorernes missionsområde**
Flyvertaktisk Kommandos anden journalistpraktikant, Søren, har besøgt OMLT i Afghanistan. Dette er hans personlige beretning.

17 **ISLAPS – danske F-16 i Island**
En samling artikler om det danske F-16 bidrag, der i marts 2010 tog sig af afvisningsberedskabet i det islandske luftrum på vegne af NATO.

OPLEVELSEN TAGER OS MED RUNDT I FLYVEVÅBNET

Den personlige fortælling fylder en del i dette nummer af Flyvevåbnet. Redaktionen har sendt Laura og Søren, vores to journalistpraktikanter, ud for at mærke på egen krop, hvordan et arbejde i Flyvevåbnet kan være.

Laura tog med de nyslåede værnepligtige i deres fire første dage i "systemet", og hun gik igennem de samme ting som dem, der stadig har lidt tid tilbage af værnepligten - armstrækkerne, morgenrengøringen og de helt nye omgangsformer. De, der aldrig har været værnepligtige, vil ligesom Laura få en fornemmelse af, hvordan det er at begynde på noget, der er helt anderledes end en civil hverdag. Og de, der har været værnepligtige, har her chancen for at bringe gamle minder frem under læsningen.

For Sørens vedkommende lå oplevelsen i Afghanistan hos Flyvevåbnets udsendte mentorer, OMLT. Han beskriver kort, hvad OMLT-holdets opgave er. Han giver også læseren et indblik i de tanker, som mange gør sig om det internationale samfunds opgaver i Afghanistan. Og han stiller spørgsmålstegn ved, om Flyvevåbnets mission er blevet glemt i den offentlige debat om fremtidens strategi for de danske styrker i Afghanistan.

Redaktionen ønsker god fornøjelse med læsningen!

Flyvevåbnet

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

REDAKTOR
Thorbjørn Forsberg
Flyvertaktisk Kommando,
Telefon 97 10 15 59, lokal 5124.
Mobil 41 95 06 93

REDAKTION:
Lars Skjoldan, Laura Aggernæs,
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

BERIGTIGELSE
I bladet Flyvevåbnet, april 2010, var forsidefotoet ikke akkrediteret korrekt. Den rigtige fotograf var Tommy Bruhn, DDIV. Vi beklager fejlen.

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 for udgivelsesdato.

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

FORORD

LUFTTRANSPORT - HVOR SVÆRT KAN DET VÆRE...?!

Når snakken falder på emnet lufttransport, er den generelle opfattelse, at det vel ikke kan være så svært at transportere personel og gods fra A til B. Almindelige brugere af civile flyselskaber kan jo se, at der er tusindvis af daglige afgange, og at lufttrafikken i store træk forløber, som den skal med enkelte forsinkelser.

Men det er anderledes kompliceret at gennemføre militære transporter over lange stræk og gennem mange forskellige lande. Dette forhold blev senest illustreret i den såkaldte "Påskekrise", hvor et hold danske soldater på vej hjem på orlov fra Afghanistan blev forsinket i tre dage på grund af bøvl med at få en diplomatisk godkendelse til overflyvning af et af de mellemliggende lande. Takket være et kæmpe arbejde i Flyvevåbnet og Hæren - og under udnyttelse af al den goodwill, som gennem årene er opbygget ved allierede og partnere - lykkedes det at holde forsinkelsen nede på ovennævnte tre dage. I sig selv er en tredages forsinkelse ved flyvninger ind og ud af en krigszone ikke usædvanligt, men for de soldater, der skulle hjem på orlov i påsken - og ikke mindst for deres pårørende - blev sagen alligevel temmelig "træls" for at bruge et godt jysk udtryk.

Alle aktører gør, hvad de kan, for at den slags forsinkelser ikke gentager sig. Men garantier på rettidig transport kan ikke gives, når kæden af forhold, der skal være i orden, er så lang og kompliceret, som den er. Hvis bare ét led i kæden svigter, er resten stort set ubrugeligt. Det ændrer imidlertid ikke ved det faktum, at Flyvevåbnet er ansvarlig for planlægning og gennemførelse af Forsvarets lufttransporter, og når et eller andet går galt, ender problemet i sidste ende på mit bord – sådan er det, og sådan skal det være.

Der må dog ikke herske nogen tvivl om, at Flyvevåbnets medarbejdere arbejder 24 timer i døgnet, hele året rundt, på, at transporterne gennemføres som planlagt, og at vi i samarbejde med brugerne viser den rettidige omhu, som gør, at forsinkelserne minimeres. At dårligt vejr, tekniske problemer, askeskyer og andre ting så kan spolere selv den mest omhyggelige planlægning, ja det må vi alle leve med.

Dette nummer af Flyvevåbnet forsøger at illustrere, hvordan lufttransport af personel og gods bliver planlagt og gennemført, og hvordan kæden af tilladelser med mere er sat sammen. Det er mit håb, at disse artikler kan medvirke til at øge forståelsen for, at militær lufttransport er en kompliceret øvelse, som ikke altid går efter planen.

De øvrige artikler i dette nummer afspejler andre dele af Flyvevåbnets dagligdag, en dagligdag, der rummer mange andre udfordringer og glæder.

God læsning.

Henrik Roboe Dam

Rampen er på vej op igen på en dansk Hercules, efter at et fly-læs soldater er blevet sat af i Camp Bastion i Helmand, Afghanistan.

TEMA:

SOMMETIDER GÅR DET RIGTIG STÆRKT

Når beslutningen er taget om at udsende et bidrag fra Forsvaret, går et kæmpe arbejde i gang, for det kan være kringlet at fragte soldater og materiel rundt i verden. Logistikelementet ved Flyvertaktisk Kommando spiller en vigtig rolle i at få det til at lykkes.

AF THORBJØRN FORSBERG
FOTO: THORBJØRN FORSBERG

Når den politiske beslutning om at sende et militært bidrag fra Flyvevåbnet ud i verden er taget, er det Forsvarets opgave at finde ud af, hvordan det bedst lader sig gøre. Det starter med, at Forsvarskommandoen (FKO) sender en forespørgsel til Flyvertaktisk Kommando (FTK), og her begynder Logistikelementet straks sin planlægning.

- Vi undersøger, hvad der er af transportmæssige muligheder, og bidrager til en indstillingsskrivelse til FKO med FTK's anbefalinger, forklarer kaptajn Morten Binderup.

Sommetider går det rigtig stærkt. Som da de danske Fennec-helikoptere skulle til Irak, hvor der kun gik cirka halvanden måned, fra beslutningen blev taget, til helikopterbidraget var på plads under de varmere himmelstrøg.

- Planlægningen begynder med en *initial loading conference*, så snart man kan komme til det. Det er et møde, hvor alle involverede er med. Det kan være både civile firmaer og enheder fra Flyvevåbnet, Hæren, Søværnet eller andre af Forsvarets myndigheder. Det kommer an på, hvad behovet er, fortæller Morten Binderup.

Når FTK har givet den overordnede plan, er det op til *parent unit* – tovholder-enheden på bidraget – at udarbejde en mere detaljeret deployeringsplan. Det var i tilfældet med Fennec-bidraget Helicopter Wing Karup, fordi det er den enhed, helikopterne hører under.

28 dage inden afgang skal man helst have afholdt den såkaldte *final loading conference*. Og den detaljerede plan fra parent unit skal være færdig senest 25 dage før, bidraget sendes af sted. Herefter kan Lufttransportelementet ved Flyvertaktisk Kommando søge om overflyvningstilladelser med udgangspunkt i transportpapirerne.

FTK har ansvaret

Selvom parent unit overtager planlægningen af transport fra Flyvertaktisk Kommando (FTK), følger Logistikelementet alligevel med.

- Totalt set har FTK ansvaret, og vi følger især med i transport af farligt gods, for der kan opstå nogle problemer omkring det, som kræver vores medvirken. Vi har før været ude for, at containere er strandet, eller at skibskaptajner har sagt nej til at tage dem med ombord, fordi der har været problemer med papirerne, eller der er opstået misforståelser, siger Morten Binderup.

Han peger også på, at diplomatiske tilladelser i forhold til for eksempel overflyvninger kan give komplikationer. Derfor ville det være en stor fordel for transporter til eksempelvis Afghanistan, hvis der var et sted i nærheden, hvor gods og materiel altid kunne blive omlastet.

- Faste ruter med faste overflyvningstilladelser ville give os en kæmpe fordel. Man forhandler stadig med Dubai om at få tilladelse til at lave et hub der, altså et knudepunkt, hvor vi kan læsse af fra både fly og skib og så viderefordele til Afghanistan med fly. Det ville formentlig gøre det både lettere, hurtigere og billigere, og det ville nok give os en større sikkerhed for rettidig flyvning, fastslår Morten Binderup. ■

FAKTA:

- "Farligt gods" er for eksempel ammunition, brandbare væsker og helt almindelige lightere. Det er inddelt i ni klasser. Ikke alle klasser må transporteres i samme kasse, samme container eller for den sags skyld på samme fly, lastvogn eller skib.

TEMA:

OVERFLYVNING TILLADT – SOM REGEL

Planlægning af lufttransport er ikke bare at finde ud af, hvor meget der skal flyttes og hvorhen. For at den givne flyvemaskine overhovedet kan få lov til at flyve nogen vegne, skal der indhentes tilladelse til at flyve over hvert enkelt land på turen. Derfor er hver eneste flyvning et kapløb med tiden – og med diplomatiet.

AF LARS SKJOLDAN
FOTO: FLYVEVÅBNET

Omkring 100 soldater strandede i påsken i Kabul, da de var på vej hjem til deres familier for at holde en velfortjent påskeferie. Ikke nogen ideel situation for nogen. I missionsområdet arbejdede alle hårdt på at gøre det så behageligt for soldaterne som muligt, mens der i Danmark blev arbejdet på højtryk for, at opholdet skulle blive så kort som muligt.

Det blev ikke noget kort ophold.

Forsinkelsen skyldtes flere ting. En af de ting var overflyvningstilladelser.

Benny Abildgaard er flyverspecialist og sidder dagligt sammen med en anden medarbejder i Lufttransportelementet i Flyvertaktisk Kommando. De laver næsten ikke andet end at styre overflyvningstilladelser. Han fortæller, at arbejdet med at få tilladelse til at flyve hen over lande ikke er så simpelt, som man kunne forestille sig.

- Vi skal altid huske på, at alle de lande, vi gerne vil flyve over, er suveræne stater. Det er deres luftrum, og de er i deres gode ret til at sige nej. Det gør de jo heldigvis næsten aldrig, men du skal flyve hen over mange lande for at komme til Afghanistan.

Flyver over hele verden

Afghanistan er selvfølgelig aktuelt lige i disse år, men det er nødvendigt for folkene i Lufttransportelementet at have kontakter over hele jorden.

- Vores arbejdsplads strækker sig i virkeligheden helt fra Japan over Australien til Afrika, Europa og Amerika. Der er faktisk ikke den del af verden, som vi ikke på den ene eller

den anden måde kommer forbi. Det kan være for at få vores flyvemaskiner til træning i områder med bedre vejr, eller hvis der for eksempel skal flyves forsyninger til Sovværnets Absalon, forklarer Benny Abildgaard.

"Stan"-landene

Turen til Afghanistan kan principielt gå ad to veje. Den første del er den samme. Turen går ned over Europa, og inden flyet når Tyrkiet, har det fløjet over 5 lande, hvor der enten skal søges om en egentlig tilladelse til at flyve over, eller også skal der bare sendes en notifikation.

Fra Tyrkiet er der så to muligheder. Man kan flyve mod øst over Aserbajdsjan og Georgien og så over enten Turkmenistan eller Usbekistan. Denne rute kan kun bruges, hvis flyvningerne bliver udført med chartrede fly – altså ikke med Flyvevåbnets egne Hercules. Dette skyldes blandt andet principper om neutralitet. Den rute kan altså med fordel bruges, når det drejer sig om flyvninger udført af forskellige civile samarbejdspartnere, som gerne må flyve dansk militært personel og materiel ind over landet.

Dog er denne rute behæftet med nogle lidt andre problemer. Over disse lande skal der ansøges om tilladelse til overflyvning op til 30 dage før afgang.

Den arabiske vej

Alternativet til turen over de tidligere sovjetiske lande er at flyve ned over den arabiske halvø. Det betyder en tur over Syrien, Jordan, Saudi Arabien og de Forenede Arabiske Emirater, for turen går syd om Iran og ind over Pakistan. Det er lande, hvor ansøgningsfristen er noget kortere end den nordlige rute, men til gengæld er flere af landene kendt for at trække tilladelserne til allersidste øjeblik.

- Vi har flere gange sendt fly i luften med tilbageholdt åndedræt, fordi tilladelserne endnu ikke var på plads. Det er ikke et spørgsmål om at tage en chance, men et spørgsmål om at kende systemerne i de enkelte lande, siger Benny Abildgaard.

Lille vindue

Man søger om et 'hul' på tre timer for planlagt ankomst og 72 timer efter. Det vil sige, at der er tre dage, hvor overflyvningen kan gennemføres. Det skal så falde sammen med, at der ikke er nogen problemer med maskinen, og at der rent faktisk er plads og tid til, at flyet kan lande i lufthavnene og lette igen, hvis det er nødvendigt. Og så skal tilladelserne være på plads i det land, de kommer fra, og det land, de skal til.

- Går noget galt, eller bliver de forsinkede på grund af sygdom, dårligt vejr eller maskinelt nedbrud, så hedder øvelsen: Forfra igen. Dermed kan det betyde 20 – 30 dages forsinkelse, forklarer Benny Abildgaard.

Og dertil kan man så lægge en omskiftelig politisk virkelighed, som til tider har konsekvenser for sagsbehandlingstiden. Enten i positiv retning eller i negativ retning.

Påskeforsinkelse nummer to

Da de soldater, der måtte vente på at komme hjem til påske, skulle tilbage til missionsområdet, kom halvdelen til at vente to dage. Det var nær blevet meget værre.

- Da flyet skulle af sted, havde askeskyen over den nordlige del af Europa betydet, at den besætning, som skulle overtage på halvvejen, ikke kunne komme frem. Og det var nødvendigt med en udskiftning, for at man kunne overholde det, man kan kalde flyvehviletidsbestemmelserne, forklarer Kern Oddershede, som er chef for Operationsafdelingen i Flyvertaktisk Kommando.

Det betød, at flyet skulle stå stille enten på Cypern, i Tyrkiet eller et sted på den arabiske halvø. Dette var ikke en mulighed, nogen syntes om, og man udsatte afgangen med to dage. Dette betød imidlertid, at flere af de overflyvningstilladelser, der var indhentet, var på kanten af at udløbe.

- Her kunne vi virkelig se, hvad det er værd at have gode forbindelser ude i verden, forklarer Kern Oddershede og fortsætter:

- Folkene i Lufttransportelementet gjorde virkelig alt, hvad de kunne, og de folk, der hjælper os ude på ambassader og konsulater, kæmpede videre på trods af fridage og lokale helligdage.

Kulturforskelle

Selve benarbejdet i indhentning af overflyvningstilladelserne

bliver lavet af medarbejdere på de danske ambassader rundt omkring i verden. I forbindelse med flyvning til Afghanistan er samarbejdet med ambassaden i Riyadh i Saudi Arabien og ambassaden i Moskva i Rusland de vigtigste. Når de modtager en anmodning, går de til de respektive udenrigsministerier eller luftfartsmyndigheder for at få tilladelserne. I Moskva har de kontakten til de fleste af de tidligere sovjetstater, og dermed også til Turkmenistan og Usbekistan. I Riyadh har de kontakten til hele den arabiske halvø.

- Det er forholdsvis få mennesker, der arbejder meget hårdt, for at det hele kan hænge sammen, forklarer Benny Abildgaard.

Se folk i øjnene

Han og hans kollega, kollega i Lufttransportelementet, Hanne Larsen, rejser et par gange om året ud og besøger et af de steder, hvor mange af tilladelserne indhentes. Det gør de for at se de folk i øjnene, som de ofte skal trække hårdt på.

- Det fungerer rigtig godt. Så får de en fornemmelse for, hvad det er, vi har brug for, og vi får en bedre forståelse for den hverdag, de lever i, forklarer Benny Abildgaard.

Han mener ikke, at betydningen af at have indblik i traditioner og skikke dér, hvor man skal søge om tilladelser, kan overvurderes.

- Kulturforståelse er så vigtig i den her verden. Det er jo ofte ikke bare en anden religion, der er fremherskende i de lande, vi skal flyve over. Mange af landene har både ældre og nyere historie, som påvirker den politiske situation. Det er virkelig ofte noget med, at man skal træde varsomt for ikke at komme galt af sted.

Ikke sidste gang

Benny Abildgaard synes, at arbejdet kører godt. Samarbejdet mellem dem, der bestiller flyvningen, planlægger turene og søger tilladelserne, og dem, som rent faktisk flyver, fungerer rigtig godt. Men det betyder desværre ikke, at tilladelser ikke kan falde igennem.

- Det er sket før, og det kommer til at ske igen. Vi har ikke ligefrem oplevet, at det er blevet lettere, selvom vi er blevet bedre til det, siger Benny Abildgaard. ■

TEMA:

LUFTENS ARK – ET GODT BUD

Den store opgave med at flyve både soldater og store mængder fragt til og fra de brændpunkter, hvor der er danske soldater, kan være en meget kompliceret opgave. Flyvevåbnet samarbejder med et civilt firma om at løse den under betegnelsen LARK – "Luft-ARK".

AF THORBJØRN FORSBERG
FOTO: THORBJØRN FORSBERG

I en bygning langs startbanen på Flyvestation Karup holder et australsk firma til. Adagold er navnet, men til trods for rødderne "down under" er det kun én ud af de fire ansatte, som rent faktisk har engelsk som modersmål. De andre er nemlig danske. Siden 1. april 2009 har firmaet arbejdet sammen med Flyvevåbnet i projektet LARK – "Luft-ARK".

Samarbejdet i LARK kom i stand, da Adagold vandt en EU-licitation på transport af personel og materiel for Forsvaret. Virksomheden er ikke som sådan et luftfartsselskab, men derimod en mægler, som står for at hyre de fly ind, som de ifølge deres kontrakt skal stille til rådighed for Forsvaret. Der er tale om rådighed over to store russiskbyggede transportfly af mærket Ilyushin Il-76 samt et passagerfly fra Danish Air Transport (MD-83) med plads til 165 passagerer.

- Adagold arbejder i forvejen sammen med både det australske og det sydafrikanske flyvevåben, og erfaringerne derfra kan vi også bruge her. Det er stort set det samme at arbejde sammen med det danske flyveväben, fortæller Malcolm Sandford, australier og chef for afdelingen i Karup. Han understreger, at samarbejdet med Flyvertaktisk Kommandos lufttransportelement går rigtig godt. De to parter mødes hver uge for at planlægge de fremtidige flyvninger.

Tilladelser påvirker fleksibiliteten

Men det er naturligvis ikke uden forviklinger gang på gang at skulle transportere hundredvis af mennesker og ton efter ton af materiel. Særligt to aspekter omkring transporten kan være årsag til et gråt skær i håret hos planlæggerne, nemlig overflyvningstilladelser undervejs til destinationen samt start- og landingstider ("slot times") i lufthavnene i Kandahar og Camp Bastion, Afghanistan.

- Det er helt klart vores største udfordringer, siger Malcolm

Sandford og forklarer, at overflyvningstilladelser normalt skal søges mere end ti arbejdsdage i forvejen, hvis det drejer sig om at flyve med personel – og mere end tyve dage, hvis der er tale om våben og farligt gods. Man skal tillige vide på ansøgningstidspunktet, præcist hvad man sender med, for det kan man ikke efterfølgende ændre på uden en ny ansøgning med tilhørende ny tidsfrist.

- Det går selvfølgelig ud over fleksibiliteten i den måde, vi kan arrangere vores flyvninger på. Hertil kommer, at overflyvningstilladelserne kun gælder for en afgrænset tidsperiode – vi må komme maksimum tre timer for tidligt og 72 timer for sent, påpeger Malcolm Sandford og fortsætter:

- Den tidslomme skal så igen koordineres med start- og landingstilladelser internt i Afghanistan. Dem skal man også ansøge om i god tid, og de kan være svære at få, fordi der er så meget flytrafik.

Kompleksiteten stiger yderligere på grund af det faktum, at tilladelserne til at lette og lande i Afghanistans to store lufthavne i Kandahar og Camp Bastion ikke koordineres samlet, men styres fra hver enkelt lufthavn. Og i Kandahar er der endvidere en regel om, at alle fly skal holde sig på jorden i mindst 2½ time efter landing, inden de må lette igen. Netop kompleksiteten gør det nødvendigt, at planlægningen af hver enkelt flyvning sker i tæt samarbejde mellem LARK og Lufttransportelementet hos Flyvertaktisk Kommando.

Value for money

Sammen med Flyvertaktisk Kommando kigger Adagold altså hele tiden på, hvordan flyene bliver brugt.

- Vi ser hele tiden på, hvordan vi udnytter flyenes kapacitet bedst muligt og på den måde får mest muligt for pengene – *value for money*. Derudover skal Flyvertaktisk Kommando se på de operative behov for flyvninger, og på vores ugentlige møde koordinerer vi så de to ting for at nå frem til den mest optimale løsning, forklarer Malcolm Sandford.

Kontrakten mellem Forsvaret og Adagold er tegnet for fire år. ■

kære DaGBOG

FRAGMENTER

AF ET LIV SOM VÆRNEPLIGTIG

Som ny i Flyvevåbnet fik en af Flyvertaktisk Kommandos journalistpraktikanter til opgave at opholde sig sammen med et hold værnepligtige i deres første uge i trøjen. Hun skulle skildre oplevelsen set med egne øjne. Dette er hendes beretning.

AF LAURA AGGERNÆS. FOTO: MARIANNE BECH NØRGAARD OG LAURA AGGERNÆS.

Anmoder om tilladelse til at tage ordet et øjeblik.

Efter fire dage som "værnepligtig" befinder jeg mig nu tilbage på min pind som journalistpraktikant i Flyvertaktisk Kommando.

De foregående dage har for mit vedkommende bestået af et liv som værnepligtig på Flyvestation Karup, hvor jeg har været ude for at opleve dagligdagen for de nye soldater.

Jeg har stået ret, stået rør og marcheret. Ja, selv mit sprogbrug har ændret sig.

"Jo" er blevet til "javel". "Nej" er ikke et ord, jeg bruger mere, og tanken om at kalde folk ved deres fornavn er begyndt at forekomme mig fjern og fremmed.

Men er jeg egentligt blevet klogere på, hvad det vil sige at være værnepligtig?

Første dag – just ankommet til KFUM, bedre kendt som Kuffen

Forvirrede blikke søger hinanden, alt imens vi sidder i hvert vores hjørne. Vi afventer og afvejer situationen. Enkelte har sat sig i mindre grupper, hvor de snakker og spiser junkfood, som de bestiller hos den unge fyr bag disken. Andre spiller bordtennis eller bøjer sig over poolbordet.

Jeg sidder for mig selv. Ser mig omkring. Den første erfaring, jeg gør, er, at jeg er den eneste værnepligtige af hunkøn.

Jeg holder vejret, mens jeg tænker på, hvordan det mon bliver at være eneste kvinde blandt over 100 mandlige værnepligtige.

Puster ud, da jeg ser en anden kvinde. Kort efter dukker flere kvinder op i mit synsfelt. Jeg er åbenbart langt fra den eneste kvinde med mod på militæret.

Senere på eftermiddagen

Jeg står i mudder til knæene. Ikke i bogstavelig forstand, men tanken er ikke meget fjern fra den stilling, jeg just er blevet placeret i af sergent Pedersen.

Jeg – en 23-årig praktikant med rødder i det københavnske – befinder mig nu i en situation, jeg ikke har befundet mig i, siden jeg som 21-årig troede, at det kunne være sjovt at afprøve mig selv med noget boksetræning – en beslutning jeg hurtigt fortrød igen.

Liggende fladt på maven med rustne arme forsøger jeg desperat at løfte mit korpus mere end to centimeter over den asfalt, som sergenten har beordret mig og resten af delingen ned på.

I takt til hans opråb af de antal armbøjninger, vi tager (1-2-3-4

osv.), prøver jeg forpustet – sammen med min deling – at råbe "og!" ind i mellem hvert af tallene.

- Hvordan endte jeg dog her? kan jeg ikke lade være med at spørge mig selv om.

Som barn af en mor, der var stor tilhænger af ø-lejr og endda skrev ting som 'kærlighed kan ikke bindes – som fx af ægteskab' på sin socialistiske sangmappe i 1980'erne, har tanken om værnepligt i det danske forsvar aldrig haft den samme tiltrækningskraft på mig, som den har haft på andre unge.

Derfor blev det også med pennen og ikke sværdet, at jeg valgte min levevej som kaffedrikkende journaliststuderende med kondition som en strandet hval.

Alligevel befinder jeg mig netop nu i en uniform på maven i forårssolens spæde stråler.

Og hvis man ser på det, er det faktisk ikke så slemt, som jeg havde forestillet mig, det kunne være. Især ikke hvis man bare betragter det som gratis motion med en aldeles motiveret fitnessinstruktør. Selv ikke Fitness World kan give sådan et tilbud.

Men... Måske pynter jeg på det...?

Aften – kort før sengetid

Ah... Endelig har jeg fundet mig til rette i øverste køje over en 19-årig pige, der går under navnet Jepsen. Tror vist nok hun hedder Monica til fornavn, men det folder jeg sammen i min hukommelse og kaster så dybt væk, at det aldrig kommer op til overfladen igen. For som værnepligtige er vi kun på efternavn med hinanden.

Oversergent Mølgaard brød mine forventninger i dag. Ved anden introduktion til, hvordan livet som værnepligtig vil forme sig, sagde han:

- Dette er ikke en ø-lejr. Og det er ikke en flinkeskole. Det kræver både disciplin og hårdt arbejde at være værnepligtig!

Okay. Det havde jeg nu heller ikke regnet med, det var. Der er jo endnu ikke nogen, der har hevet guitarer frem til en hyggelig aften ved bålet, og ingen af sergenterne har indtil videre klappet mig blidt på hovedet for at fortælle om månen og stjernernes indflydelse på ascendanten i mit stjernetegn.

I stedet har jeg fået af vide, at det er i orden at kalde en kvindelig sergent for hr. sergent – på samme måde som man kan

kære DaGBOG

kalde en kvindelig politibetjent for en politimand – men også, at det sjældent er ønsket.

For eksempel skar vores kvindelige sergent Sunddal det helt ud i pap, at hun ikke ønsker den form for titulering.

Jeg lærte også, at uniform betyder ens form. Og at årsagen til, at vi som værnepligtige skal ensrettes i forhold til vores påklædning, er, at vi arbejder bedre sammen, når vi mindsker de store forskelle på os (f.eks. gennem påklædning).

Anden dag – Et uhørt tidligt tidspunkt

Jeg vågner til lyden af min telefons hidsige, vedholdende bippen. Kradser mig selv i øjenhulerne for at få liv i synsnerven. Jeg ved, klokken kun er fem om morgenen, men jeg tvinger mig selv til at kravle ned af min køjeseng og luske ud i bad. Henriksen er også stået op, men både Berner og Jepsen sover endnu. Jeg misunder dem, alt i mens jeg børster mine bisser og forbereder mig på dagens dont.

Efter morgenmad viser rengøringsdamer os, hvordan vi gør rent. Det viser sig at være mere kompliceret, end jeg troede, og kræve en kæmpe bunke klude, før det hele bliver rigtigt rent. Men det er for vores eget bedste, betror rengøringsdamerne os, alt imens de kommer med skræk-eksempler på, hvad der kan ske, hvis vi ikke gør ordentligt rent. Der var engang en hel deling, der fik smittet hinanden med fnat – netop fordi rengøringen ikke var gjort ordentligt. Puha.

Anden dag – Senere på dagen

Efter en lidt hektisk morgen – hvor sergenterne blandt andet hev en madras med udenfor vores barak for at vise os, hvordan vi skal stå, når sergenterne kommer ind til morgenvisitering – er det nu blevet tid til vores SKYT-undervisning. Tidligere i dag fik vi udleveret geværer – et stort hit hos især den mandlige del af de værnepligtige.

Efter at vi har fået tilladelse til, at vi må sætte os ned, sænker stilheden sig i lokalet på samme måde, som den gør, når præsten læser sin prædiken op i kirken.

Jeg ser op på læreren og tænker på, hvornår undervisningen mon starter.

Pludselig giver det et ryk i os alle, da vi hører kæmpe brag udenfor bagindgangen til klaselokalet. Før vi ved af det, er tre soldater i fuld udrustning og sløring og med geværer på vej ind i lokalet, alt imens de råber "GET DOWN!". Lidt usikker på situationen begynder jeg så småt at kravle ned under bordet, men jeg ser hurtigt, at de andre værnepligtige – trods overraskelsen – roligt bliver siddende på deres pladser. Lettere flov sætter jeg mig op på min plads igen. Det viser sig kun at være en opvisning i, hvordan det kommende forløb vil være.

Senere lærer sergent Danielsen os mere om vores udleverede Karabin M/96. Faktisk overvældende berigende at vide, hvordan et våben egentligt fungerer og skal behandles – så man kan komme lidt væk fra amerikanske filmklichéer med gangstere, der skyder til højre og venstre uden tanke på sikkerhed, målretning eller rekyl. Vi får også lektier med hjem, så vi kan øve os på sikkerhedsreglementet for brug af vores gevær.

"Dette er ikke en ø-lejr. Og det er ikke en flinkeskole. Det kræver både disciplin og hårdt arbejde at være værnepligtig!"

Senere på dagen henter vi vores grej, og resten af dagen går med at pakke alle tingene sammen på værelset, pakke størstedelen af tingene ud igen – for derefter at pakke dem sammen i en felt-taske igen.

Som afslutning på det hele viser sergent Andersen os, hvordan vi skal folde vores nye tøj fra militæret så pænt sammen, at det ville gøre selveste Emma Gad dybt misundelig.

Tredje dag – Morgenmad i Kantinen

- Jeg glæder mig til weekenden, så jeg kan holde op med at have ondt i kroppen. Og til at komme tilbage på mandag og få ondt i kroppen igen, siger Henriksen.

Jeg ved, hvad hun mener. Mine muskler har også været på overarbejde de seneste par dage, og når weekenden kun er en dag væk, begynder mit ynke-instinkt vitterligt at sætte ind.

- Jeg vil have gratis kaffe, tuder min indre klynker, men jeg

VÆRNET

SELVOM JEG ER BLEVET MERE ÅBEN OVER FOR TANKEN OM MIG SELV SOM VÆRNEPLIGTIG, TROR JEG IKKE, AT JEG TAGER FIRE MÅNEDER I TRØJEN LIGE FORELØBIGT. DET HANDLER MÅSKE OM, MIN JOURNALISTISKE TRANG TIL AT STILLE SPØRGSMÅL PÅ SELV DE MEST UPASSENDE TIDSPUNKTER!

lader ordene blive bag facaden, mens jeg, Jepsen og Henriksen går tilbage til vores barak, klædt i vores blå FUT-tøj.

- Vi ligner blå smølfer, konstater Jepsen tørt.

Sergent Danielsen kommer ind på vores værelse for at tjekke vores morgenrengøring. Efter en kort gennemgang med en finger på alle flader løfter han op i vores madrasser for at give dem samme tur.

Det falder ikke i hans smag, så vi bliver sendt ud efter klude for at tørre støv af under vores madrasser. Da vi kommer tilbage, har han smidt alle vores madrasser og ting på gulvet.

- Sådan går det, hvis I går fra jeres stue uden at låse! En anden gang er det måske ikke mig, men en, der gerne vil stjæle jeres ting, og så er der ingen kære mor!, råber han.

Efter at vi har haft teoretisk undervisning i Fysisk Uddannelse og Træning (FUT), går vi over til infirmeriet, hvor vi skal testes i hørelse og gives stivkrampe-vaccination til dem, der mangler. Der er også enkelte, der får et tandtjek.

Efter at alle er blevet testet, får vi travlt. Da vi er kommet otte minutter for sent op på infirmeriet, mener sergent Sunddal, at vi skal tage otte armbøjninger. Derefter skal vi marchere hurtigt, hvis vi vil nå at have frokost.

Sergent Villegas sætter os til at lunteløbe for at få os hurtigere frem, hvilket vi gør. Jeg bliver hurtigt forpustet. Jeg prøver at give den en skalle, men alt for megen stillesiddende aktivitet vinder over min usle kondition, så jeg halter hurtigt bagefter.

- Jeg kan ikke mere, pruster jeg.

- Jo, kom nu, siger sergent Villegas, der har fået øje på mit tilbagetræk fra resten af delingen.

Nej, jeg kan altså ikke mere. Kan I ikke bare fortsætte tilbage uden mig? Så kommer jeg bare lidt senere, prøver jeg mig frem, mens mit lunteløb ændrer sig til langsomt trav.

- Nej, vi efterlader ikke nogen. Kom nu. Du kan godt. Pres dig selv lidt, siger han.

Så jeg prøver lidt mere og tænker for mig selv, at det egentligt – selvom jeg lige nu synes, det er pænt irriterende – er en ret betryggende tanke, at de ikke bare efterlader mig.

Hvis jeg havde været i Afghanistan – og skulle lunteløbe for mit liv – så er det da rart at tænke på, at de ikke bare ville lade mig ligge.

Fjerde dag - Kort før afgang

I dag har jeg skilt et våben ad for at samle det og så skilt det ad igen. Efterfølgende har vi haft eksercits, hvor vi fik udvidet vores viden om honnør og at træde an og af.

Jeg skal hjem før de andre, så under eksercits -øvelserne bliver jeg hentet af en soldat fra kørselstjenesten. Min "værnepligt" er ovre for denne gang, og jeg skal til tasterne for at fortælle om det, jeg har set og hørt.

Alt imens jeg sidder i hans bil på vej for at returnere mine ting til forsyningen, gennemgår jeg i tankerne mine oplevelser fra de sidste par dage.

Jeg har haft fire spændende dage, hvor jeg i den grad er blevet klogere på, hvad værnepligt egentligt er.

Selvom jeg er blevet mere åben over for tanken om mig selv som værnepligtig, tror jeg ikke, at jeg tager fire måneder i trøjen lige foreløbigt.

Det handler måske om, at mit ø-lejr-hjerte banker lidt højere for fællessang ved lejrbålet, og om min journalistiske trang til at stille spørgsmål på selv de mest upassende tidspunkter – og dem er der mange af i værnepligten, har jeg fundet ud af.

Men jeg har faktisk opdaget, at der også er en væsentlig lighed mellem ø-lejr og værnepligt. Et sted, hvor de to umiddelbart væsensforskellige ting godt kan forenes – på trods af oversergent Mølgaards udtalelse på førstedagen:

For ligesom når jeg tager på ø-lejr, så handler en stor del af værnepligten også om at finde et fælles ståsted, der skal være med til at styrke sammenholdet blandt dem, der er med.

Og det er netop sammenholdet, der er med til at gøre begge oplevelser helt unikke – trods de umiddelbare væsensforskelle.

For mig har værnepligten vist sig som en øjenåbner, der har fået mig til at se, at der gemmer sig et langt mere moderne forsvar bag de gamle traditioner, end jeg umiddelbart havde forestillet mig. For eksempel er der forklaringer bag hver eneste handling, som de værnepligtige gennemgår i deres forløb. Sergenterne tager sig tid til at forklare, ikke bare hvordan men også hvorfor, man skal gøre, som man bliver bedt om. Det er ikke kun kæft, trit og retning.

Blandt andet derfor blev min egen korte oplevelse med værnepligten meget bedre, end jeg kunne forvente. Oveni kommer så, at jeg har mødt en masse nye mennesker, der for kort tid siden var helt forskellige steder i livet, men nu er på det samme sted. Sammen om at være værnepligtige i Flyvevåbnet.

Det sammenhold savner jeg allerede - og jeg skal helt sikkert se dem igen, inden deres værnepligt er ovre. ■

Morgenappel foran garnisonens hovedkvarter i Shorabak

Journalistpraktikant på besøg

MENTORERNES MISSIONSOMRÅDE

En unik oplevelse og et uvurderligt indblik i en af Forsvarets mindre kendte missioner. Det fik en af journalistpraktikanterne fra Flyvertaktisk Kommando ud af at bo med OMLT Hold 3 i tre uger.

AF SØREN LINDHARDT
FOTO: SØREN LINDHARDT OG CLAUS HOLLAND

Flyvertaktisk Kommando har to journalistpraktikanter, der udskiftes årligt. Jeg har været en af dem siden august 2009. Jeg har skrevet artikler til det blad, du læser netop nu, og jeg har lavet TV-indslag og historier til Flyvevåbnets hjemmeside.

I begyndelsen af marts tog jeg til Afghanistan for at dække det arbejde, Flyvevåbnets OMLT-hold udfører dernede. (OMLT=Operational Mentoring and Liaison Team).

Lige fra de allerførste forberedelser har jeg måttet forklare folk, hvem jeg mente, når jeg talte om et mentorhold fra Flyvevåbnet. Uanset om det var venner, familie eller de andre kursister på grundkurset i Vordingborg, har forbavselsen været stor. - Hvad laver et hold af mentorer fra Flyvevåbnet dog i Afghanistan?

"Train the trainers"

I korte træk arbejder det danske mentorhold med en meget langsigtet mission. Tanken bag er den, at hvis koalitionen skal kunne trække sig ud af Afghanistan, uden at hele indsatsen har været spildt, er det nødvendigt, at afghanerne selv kan opretholde sikkerheden i deres eget land. Det er essensen af et OMLT-holds opgave at ruste afghanerne til netop det.

Mentorerne fra Flyvevåbnet træner ikke den enkelte soldat. De hjælper afghanerne med at opbygge og drive en militærlejr med alt, hvad det indebærer, så de nu og i fremtiden selv kan uddanne deres soldater.

Mentorernes arbejdsområder er meget forskellige. De strækker sig over alt fra at køre patruljer med den afghanske hær til at lære personalet i messen, hvordan de kan bestille den rigtige mængde råvarer hjem, så soldaterne får noget at spise. Det er altså helt ned i de grundlæggende færdigheder, der er nødvendige, hvis man skal udvikle en stærk hær.

Hård hverdag

Jeg var kun lige ankommet til Tombstone - en lejr, der foruden det danske OMLT huser amerikanske tropper og britiske OMLT-hold. Amerikanerne satte deres flag på halv, da de netop havde mistet en soldat på en patrulje. Selvfølgelig vidste jeg godt, at Afghanistan er et land i krig, da jeg pakkede hjelm og skudsikker vest ned i sportstasken derhjemme, og jeg var da udmærket klar over de tab, som mange mennesker har lidt i netop denne krig. Men det var stadigvæk surrealistisk at stå der selv.

Jeg vænnede mig hurtigt til, at alle i lejren gik i uniform, og at mange bar våben. Men når jeg overhørte de unge amerikaneres samtaler, blev det pludseligt meget nærværende for en civilist som mig selv.

En aften kom en amerikansk soldat hen og spurgte efter ild til en cigaret. Da den var tændt, sagde han:

"Der er nu ikke noget som et varmt brusebad efter en patrulje." Jeg svarede, at det kunne jeg ikke vide noget om, da jeg jo ikke var soldat, men jeg ville da gerne høre, hvordan patruljen var forløbet. Han fortalte, at de havde delt kuglepenne ud til børnene i landsbyerne, og at det var det bedste ved jobbet. Han fortsatte så:

"Nu har jeg bare ondt i skridtet, fordi vi kørte på en lille mine på vej tilbage. Men der skete ikke noget." Og så gik han ind for at spise corndogs. Det var dagligdagen for en soldat fra verdens nok mest moderne militær, der jævnligt er i benhårde kampe i ørkenlandet.

En del af mentorernes tid går med at definere de enkelte officerers arbejdsopgaver.

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at hvis det her var en konventionel krig med to fronter, så ville Taleban have det svært. Men det er ikke den slags hurtig krig, der bliver kæmpet. Derfor bliver det internationale samfund nødt til at finde en løsning som på sigt gør afghanerne i stand til at tage vare på deres egen sikkerhed.

Flyvevåbnet har halvandet års erfaring

Afghanerne har brug for hjælp, hvis de selv skal klare den opgave, som militærstyrker fra hele verden løser i dag, og uddannelse af de afghanske sikkerhedsstyrker er vejen frem.

I de tre uger jeg tilbragte sammen med Flyvevåbnets mentorhold, blev den danske strategi for indsatsen i Afghanistan diskuteret både i Danmark og i Kabul. Konklusionen blev, at de danske styrker i Helmand fremover skal indstille sig på at indtage en stadigt mere tilbagetrukket rolle, fordi afghanerne i højere grad selv skal lære at løse opgaver af militær karakter. Det blev kaldt et paradigmeskift. Et skift fra én strategi til en anden.

Det var en lidt speciel oplevelse at sidde der i Camp Shorabak, da paradigmeskiftet blev lanceret. Det var jo den slags arbejde, Flyvevåbnets OMLT havde udført i nu mere end et år, tænkte jeg. I løbet af tre hold har soldaterne i denne mission arbejdet målrettet sammen med afghanerne, men alligevel hverken så eller hørte jeg denne mission nævnt en eneste gang i den hjemlige debat. Tankevækkende. ■

Containeren med nye bænke til messen er ankommet fra Kabul.

Garnisonens officer for religion og velfærd (t.h.) sammen med sin danske mentor og en afghansk tolk (t.v.).

FAKTA OM OMLT:

OMLT står for Operational Mentoring and Liaison Team.

Det består af 13 specialister fra fra forskellige dele af Forsvaret.

Deres opgave er at hjælpe afghanerne med at opbygge og drive en lejr i Camp Shorabak, der ligger ved Camp Bastion i Helmand-provinsen.

Flyvevåbnets OMLT-hold foran kontoret i Tombstone, marts 2010.

ISLAPS STÅR FOR SAMARBEJDE

Det danske flyvevåben drog i marts måned endnu en gang til Island for at varetage afvisningsberedskabet i det islandske luftrum - Iceland Air Policing and Surveillance (ISLAPS). For danskerne er besøget en mulighed for at arbejde i anderledes omgivelser, og for Islands Sikkerhedsagentur, IDA, er det en mulighed for at trække på danske erfaringer.

AF LAURA AGGERNÆS
FOTO: LAURA AGGERNÆS

I den grasorte bygning, hvor Islands Sikkerhedsagentur, Iceland Defence Agency (IDA), hører hjemme, finder man til daglig Jón Björgvin Gudnason, der arbejder som air command and control manager i bygningen.

En titel, han har haft, siden IDA blev oprettet i juni 2008, efter at de amerikanske soldater, der havde været i Keflavik siden 1951, besluttede sig for at forlade den islandske jord i 2006.

NATO hjælper Island

Ved amerikanernes tilbagetrækning mistede Island deres permanente amerikanske afvisningsberedskab. Dermed stod landet tilbage uden et forsvar til at overvåge og afvise i det islandske luftrum, og de oprettede derfor IDA, der reelt fungerer som Islands forsvarsministerium.

- Da IDA blev oprettet, havde vi den struktur til rådighed, som USA havde opbygget, men derudover havde vi ingenting. Vi kendte systemerne, men vi vidste ikke, hvordan vi skulle betjene dem, fortæller Jón Björgvin Gudnason.

Og fordi der ikke eksisterer et decideret forsvar i Island, har IDA ikke haft mulighed for at sammensætte et afvisningsberedskab selv. Derfor – og på grund af Islands medlemskab af NATO - er det op til NATO's medlemslande at hjælpe Island.

Vigtig viden

Da IDA ikke har megen erfaring til rådighed, når det gælder overvågning af det islandske luftrum, udnytter de muligheden for at få mere indsigt, når de besøgende NATO-lande er på den islandske base, forklarer Jón Björgvin Gudnason og tilføjer:

- Vores Control and Reporting Center (CRC) er jo også på arbejde, når NATO-landene ikke befinder sig i Island, så derfor er det vigtigt, at de ved alt, der er værd at vide.

Da Island fik sin første forsvarsenhed og dermed sit første forsvarsbudget, faldt det ikke udelukkende i god jord hos den islandske befolkning. Derfor betyder støtten fra de deltagende NATO-lande så meget desto mere, da IDA endnu ikke har den nødvendige ekspertise, udannelse eller udrustning til at varetage opgaven alene.

- Mange mennesker i Island tænker, at der ikke er brug for os, men forhåbentligt, som tiden skrider frem, vil de blive mere forstående over for, hvad vi kan, siger Jón Björgvin Gudnason og fortsætter:

- NATO har derfor været en stor støtte, og det ville ikke have været muligt at klare opgaven uden deres hjælp.

Nordisk fællesskab

Selvom de NATO-lande, der hjælper til i Island, alle er en stor støtte for landet, er der et særligt bånd imellem de nordiske lande, fordi de deler den samme kulturforståelse.

- Folk er ofte nemme at sammensætte på grund af det nordiske fællesskab. Der er en god forståelse og et godt samarbejde landene imellem, siger Jón Björgvin Gudnason.

Og især den fælles forståelse er af stor vigtighed i samarbejdet med IDA, forklarer han.

- I Island er vi langt bagud i forhold til de andre NATO-lande, da vores viden kun går tilbage til 2008. Det vil tage år, inden vi er fuldt kvalificerede. Også selvom vi har en masse dedikerede mennesker, der arbejder for os, fastslår Jón Björgvin Gudnason.

Fantastisk samarbejde

Et af de steder, hvor det dansk/islandske samarbejde særligt kommer til udtryk, er i Control and Reporting Center, hvor luftrumsovervågningen finder sted. Her arbejder blandt andre Thorolf Beck og Poul Kluw sammen om at overvåge og kontrollere det islandske luftrum.

Thorolf Beck, der arbejder som identification officer, drager nytte af de danske erfaringer med luftrumsovervågning i sit arbejde.

- Danskerne er ekstremt professionelle, og vi lærer rigtigt meget af dem, forklarer han.

Han var også en del af holdet, da danskerne sidst hjalp islændingene med overvågning af luftrummet i 2009. De mennesker, han mødte dengang, er stadig en del af hans vennekreds.

- Vores temperament er meget ens på grund af vores nationalitet, og vi har mange ligheder, siger Thorolf Beck.

Hans kollega Poul Kluw arbejder til daglig som track production officer ved Air Control Wing i Aalborg, og på Island er han supervisor for de islændinge, der bemander CRC. Han er derfor en af de danskere, der oplever samarbejdet mellem Island og Danmark på tætteste hånd.

- Jeg synes, samarbejdet er fantastisk. Det er selvfølgelig andre forhold end i Danmark, da de ikke har megen uddannelse, men de gør et godt stykke arbejde ud fra det, de har at arbejde med, fortæller Poul Kluw. Han tilføjer, at islændingene er ualmindeligt flinke og samarbejdsvillige samt meget åbne for at lære. ■

FAKTA OM ISLAPS:

- ISLAPS er en forkortelse for Iceland Air Policing and Surveillance.
- Det danske flyvevåben har alt i alt været på Island tre gange, hvoraf den første tur var for at teste faciliteterne – en såkaldt øvelsesmission.
- Opgaven, som Flyvevåbnet løste i marts måned 2010, bliver skiftevis varetaget af forskellige NATO-lande, der frivilligt påtager sig opgaven. Det danske folketing vedtog enstemmigt i 2008, at det danske flyvevåben skulle bidrage til missionen.

TJEK PÅ KRUDT OG KUGLER

Hvis et missilhoved ikke opfører sig, som det bør; hvis der mangler ammunition på F-16 flyene; eller hvis forsyningen af flares er i bund, så er det Centraliseret Ammunitions Tjeneste (CAT), der klarer opgaven.

AF LAURA AGGERNÆS
FOTO: LAURA AGGERNÆS

Når et F-16 fly sætter sine hjul på landingsbanen, sidder Ib Rasmussen og Jørn Hellesøe Paulsen klar i deres bil – kærligt kaldt 'grisebilen'. Når flyet er kørt ind i hangaren, og klarmelderen har givet sit nik til dem, finder de værktøjskassen frem og bevæger sig hen mod de dele af flyet, som meget få mennesker har lyst til at komme i nærkontakt med.

Dyrt udstyr

Det er CAT-assistent og missilspecialist Ib Rasmussens og CAT-holdfører Jørn Hellesøe Paulsens job at kontrollere, at alle skarpladte våben, der sidder på F-16 flyene, er sikrede efter hver flyvning, så der ikke sker ulykker – hverken på landjorden eller i luften. CAT står for Centraliseret Ammunitions Tjeneste.

Arbejdet består i at kontrollere, om flyets missiler og kanoner er fuldt funktionelle, samt at sikre, at der ikke er nogen løse genstande, der kan skabe gener for flyvningen. De kigger også efter, om der er tilstrækkeligt med flares – en slags ildkugler, der afleder varmesøgende missiler – og ligeså i forhold til chaff – små sølvpapirsstrimler, der bruges til at vildlede radarer på andre fly samt missiler om F-16 flyets position.

- Det ligger lidt i baghovedet, at det er noget rigtigt dyrt udstyr, som vi arbejder med. Hvis vi for eksempel ødelægger et missil, så er der mange penge, der går tabt, fortæller Ib Rasmussen.

Hjælper hinanden

Og et økonomisk tab er langt fra det eneste, der kan gå galt, hvis CAT-folkene ikke er opmærksomme nok.

- Hvis vi ikke har tjekket flyet ordentligt, og der for eksempel falder noget af flyet fra 10 kilometers højde, kan vi være skyld i skader på ejendomme eller ligefrem tab af menneskeliv. Så jeg føler et stort ansvar for det, jeg laver, siger Ib Rasmussen.

Han har arbejdet i Centraliseret Ammunitions Tjeneste i fem år og har aldrig hørt om tabte genstande, der har været skyld i ulykker.

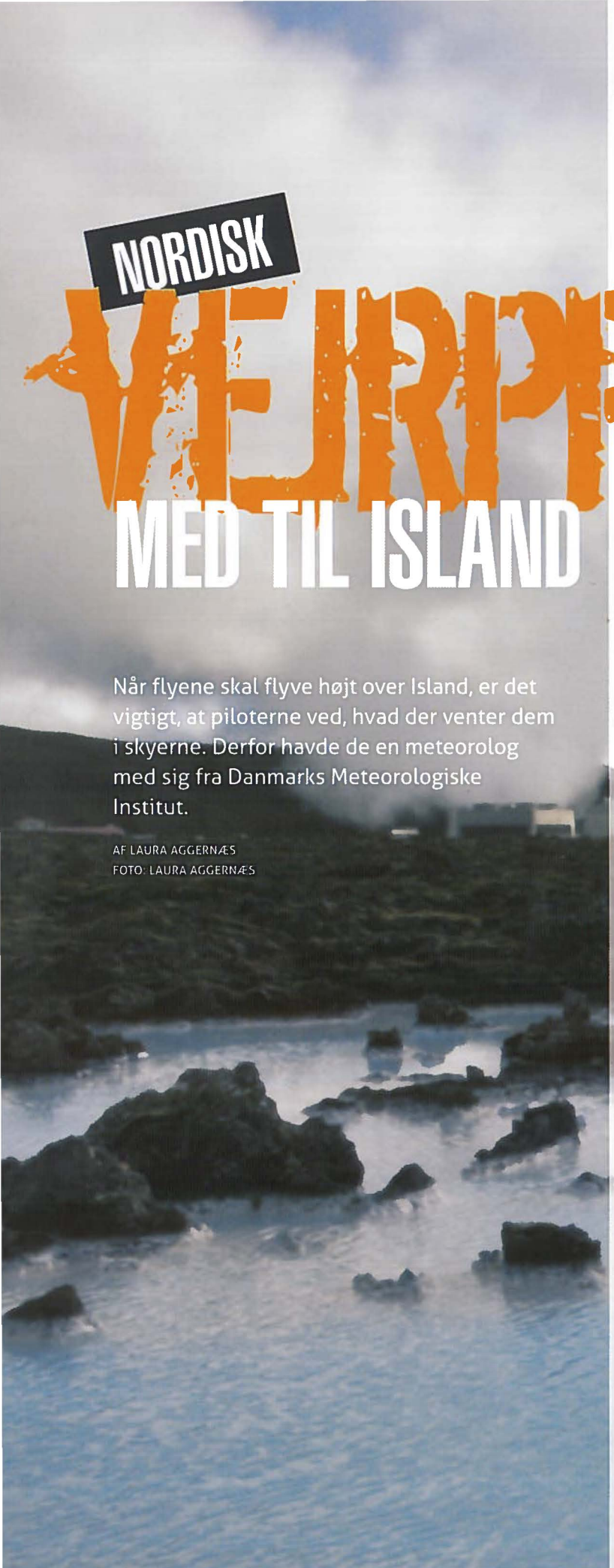
Det er blandt andet, fordi samarbejdet mellem CAT-holdføreren, CAT-assistenten, klarmelderen og piloten indebærer, at alle hjælper hinanden med at kontrollere, om der skulle være noget, som de andre havde overset.

Én for alle

- Det fede ved arbejdet er at være en del af teamet omkring F-16 flyet. Det betyder, at jeg er med til, at befolkningen kan sove trygt om natten, da vi sørger for, at der ikke kommer "uinviterede" ind i landet, fortæller Ib Rasmussen.

For ham er missionen på Island den første af sin slags, da han ikke tidligere har været med på en international operation.

- Det hedder jo én for alle og alle for én, så når Danmark deltager i en mission på vegne af NATO, så støtter jeg op om det, fortæller Ib Rasmussen.



NORDISK

VEJRPROFET MED TIL ISLAND

Når flyene skal flyve højt over Island, er det vigtigt, at piloterne ved, hvad der venter dem i skyerne. Derfor havde de en meteorolog med sig fra Danmarks Meteorologiske Institut.

AF LAURA AGGERNÆS
FOTO: LAURA AGGERNÆS

"På kortet kan vi se, at der er en front på vej, som vil passere os fra syd..."

Hvis man ikke vidste bedre, kunne man tro, at den spinkle stemme – der med en lille snert af svensk accent taler ud til forsamlingen – stammer fra en tv-vejrudsigt. Og det er skam heller ikke helt ved siden af.

Dog foregår vejrudsigten ikke på tv, men derimod live foran omtrent halvtreds mand, der interesserede følger med i, hvad meteorologen Ingrid Junkers ivrige hænder foretager sig, når hun med store armbevægelser udpeger de steder på kortet, hvor man kan forvente alt fra nedbør til kraftig vind.

Opdaterer piloter omkring vejr

Selvom Ingrid Junker sagtens kan fortælle om vejret i et sprog, som alle kan forstå, er det meget komplicerede informationer, hun fortæller holdet om til den daglige morgenbriefing kl. 07.30 på missionen ISLAPS.

Det er nemlig hendes ansvar, at piloterne er opdaterede omkring alt fra lufttemperaturer til bølgehøjder på havet – informationer, der kræver langt mere specificerede data end den vejrudsigt, man finder i tv'et derhjemme.

- Hvis der skete noget specielt med vejret, og jeg ikke var her, så ville piloterne blive nødt til at ringe til Islands civile vejrtjeneste, siger Ingrid Junker. Hun peger på, at fordi militærflyvninger kræver mere deltaljerede vejrudsigter end den øvrige flytrafik, ville den civile vejrtjeneste ikke kunne hjælpe i samme grad som Flyvevåbnets egne meteorologer.

Tættere samarbejde

Ingrid Junker har tidligere været af sted med Flyvevåbnet – blandt andet som evaluator på en F-16 øvelse i Norge – men

det er første gang, at hun er med på en mission som ISLAPS, der varer længere end en uge.

- Det er dejligt at opleve noget nyt, og det er inspirerende at arbejde så tæt sammen med piloterne, som vi gør her. Her får jeg en tilbagemelding, lige efter at piloterne lander. Jeg er i tættere kontakt med dem her end i mit arbejde i Karup, fortæller Ingrid Junker.

Og det tætte samarbejde er ikke den eneste forandring fra arbejdet på den vante arbejdsplads i Karup.

- I Island er der bjerge, hvilket skaber en stor variation i vejret. Hensynet til terrænet i Island er derfor vigtigere, end det er i Danmark, hvor vi kun har den jyske højderyg at tage hensyn til, forklarer hun.

Vulkansk aktivitet

En anden stor forskel på Danmark og Island – som Ingrid Junker sammen med resten af mandskabet i ISLAPS har været meget interesseret i – er den vulkanske aktivitet, der på det tidspunkt kun ulmede under den nærliggende gletsjer Eyjafjallajökull.

Dag efter dag har Ingrid Junker kunnet følge udviklingen i den vulkanske aktivitet ved at se på de mange små jordskælv, der har været ved gletsjeren.

- Du kan se her, at der står en lille stjerne på det tidspunkt, hvor piloterne var ude at flyve i går. Det betyder, at der har været et jordskælv på over tre på Richterskalaen, forklarer Ingrid Junker, mens hun peger på computerskærmen.

Natten mellem lørdag den 20. marts og søndag den 21. marts gik vulkanen under Eyjafjallajökull i udbrud. En cirka 1 kilometer lang revne åbnede sig under gletsjeren, og de islandske myndigheder erklærede den sydlige del af øen i undtagelsestilstand. ■

– Jeg har min egen lille vejrstation her, joker Ingrid Junker. Hun hentyder til de tre forskellige computere, hun har med til Island, der alle bliver brugt til vejrobservation. I Danmark er udstyret dog mere avanceret, så det er ikke helt ligesom derhjemme.

NÅR MISSIONEN BLIVER HOT

Natten mellem tirsdag den 9. marts og onsdag den 10. marts 2010 fløj to russiske fly tæt op ad det islandske luftrum. Det betød, at to F-16 fly måtte af sted på den opgave, de var taget til Island for at løse.

AF LAURA AGGERNÆS
FOTO: HANS PETER BAGGER

Control and Reporting Center (CRC), omkring klokken 02.30, natten til onsdag:
Det islandske Control and Reporting Center (CRC) får løbende meldinger fra Combined Air Operations Center (CAOC) i Finderup om, at to uidentificerede objekter befinder sig i luftrummet omkring Nordnorges kyst.

CRC melder derfor til detachementchefen Hans Peter Bagger om de to uidentificerede objekter. Udviklingen i objekternes færden følges herefter tæt af CRC.

Control and Reporting Center, kort før klokken 04.00, onsdag morgen:
CRC får besked om, at de to fly – der viser sig at være russiske fly af en type, som kaldes 'Blackjack' – nu flyver med sydvestlig kurs. Dermed flyver de med retning mod Storbritanniens og Islands luftrum.

CRC holder nøje øje med flyene på radarerne og gør sig parat til at sende de danske F-16 fly i luften.

West End-vagten, kort før klokken 04.00, tidligt onsdag morgen:
Alarmen ringer hos piloter, teknikere og klarmeldere, der alle er på vagt.

Piloten RON er den, der svarer telefonen, som ringer kort efter, at alarmen er gået.

I telefonen får RON besked om de to russiske fly. Han får at vide, at han og resten af mandskabet skal gøre sig klar.

Da resten af mandskabet – der alle har samlet sig omkring telefonen – også har fået beskeden, begynder de at forberede sig på, at flyene skal sendes i luften.

Efter at have gennemført standardprocedurerne, går de i gang med at tjekke vejret for at se, hvor de kan flyve under de givne vejrforhold.

Dernæst undersøger de, om der findes alternative landingspladser, hvis vejret skulle drille.

Når piloterne bliver HOT SCRAMBLED, skal det gå stærkt. Her ses RON med hjelm i hånden på vej ud til flyet.

Control and Reporting Center, lidt efter klokken 04.00, onsdag morgen:
Da de russiske fly befinder sig tilstrækkeligt tæt på det islandske luftrum, vælger NATO at øge beredskabet i samarbejde med CRC. Det betyder kort sagt, at NATO og CRC har besluttet sig for, at de danske F-16 fly skal sendes i luften. Og det skal gå stærkt.

West End-vagten, kort tid efter:
Telefonen ringer igen. RON får besked om, at mandskabet nu er sat på forhøjet beredskab. Piloterne klæder om, mens mekanikerne tager ud til hangarerne og åbner portene, så flyene er klar til afgang.

RON ringer derefter tilbage til CRC for at melde ordren udført.

Få minutter efter bliver piloterne HOT SCRAMBLED. Det vil sige, at piloterne, der er klar, får besked på, at de skal flyve.

Hangaren, mellem klokken 04.20-05.00, onsdag morgen:
Piloterne løber til flyene, starter op og efter anvisning fra CRC flyver de mod nordøst.

Control and Reporting Center, samme tidspunkt, onsdag morgen:
CRC giver løbende meldinger til piloterne om, hvor i luftrummet de russiske fly befinder sig.

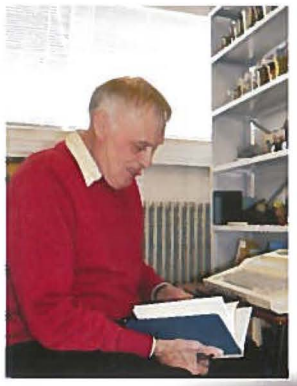
De danske F-16 fly bliver sendt ud øst for Island, alt imens CRC på deres radar følger de russiske fly, som de kan se flyver mod syd.

De russiske fly begynder på et tidspunkt at flyve mod øst, og dermed bevæger de sig tættere på Storbritanniens luftrum end det islandske.

I luften, omkring klokken 05.45, onsdag morgen:
De danske fly bliver sat i venteposition i luften. På dette tidspunkt er afstanden fra de danske piloter til de russiske fly 160-165 kilometer.

Control and Reporting Center, lige omkring klokken 06.00, onsdag morgen:
CRC følger de russiske flys placering, og da de kan se, at de russiske fly bevæger sig langt tættere på Storbritanniens luftrum end på det islandske, bliver det besluttet, at de danske F-16 fly skal vende hjem.

I luften, kort efter klokken 6.00, onsdag morgen:
Piloterne bliver frigivet fra opgaven og bevæger sig tilbage mod den islandske base. De har været i luften i 1 time og 50 minutter. ■



77-årige Villy Breinholt tager sig af de mange forskellige Flyvevåben-effekter, der bliver indleveret til Flyvevåbnets Historiske Samling. Alt bliver registreret, så det er nemt at finde igen.

ONSDAGSRITUAL HOLDER LIV I FLYVEVÅBNETS HISTORISKE SAMLING

Selvom navnet kan lyde en smule støvet, er det ikke i Flyvevåbnets Historiske Samling, du finder fnuller på gulvet. Årsagen er, at 30-40 frivillige pensionister hver onsdag mødes for at få styr på de gamle effekter.

AF LAURA AGGERNÆS
FOTO: LAURA AGGERNÆS

Porcelænet klirrer, der er småsnakken rundt om bordet, og en duft af kaffe og morgenbrød omgærder den lille flok frivillige, som har samlet sig for at spise morgenmad, før de skal i gang med dagens dont.

Det er primært pensionister, der er til stede. Men det er mere end blot alderen, de frivillige på Flyvevåbenets Historiske Samling har til fælles. Størstedelen af dem er tidligere ansatte i Flyvevåbnet, og flere har arbejdet i Forsvaret i mere end 35 år, før de blev pensioneret.

Alle har de til fælles, at de holder af at arbejde med historisk materiale fra både før og efter Flyvevåbnets oprettelse i 1950.

De er her, fordi de har tid. De er her, fordi de har lyst. Og et stykke hen ad vejen er mange af dem her også, fordi de ikke har lyst til at slippe Flyvevåbnet helt endnu. Men hvem er de egentligt?

Saml-selv-fly i voksenudgave

I værkstedet står et flot gult fly af mærket Fairey Firefly. Det mangler endnu sine vinger, og en del af flyets indmad står spredt rundt omkring på gulvet. Men selvom det ikke er helt, er det stadig et prægtigt syn.

- Flyvevåbnet har tidligere haft seks fly i samme model, men dette er skaffet fra Sverige, fortæller Erik Bjerring, mens han viser rundt på værkstedet.

Erik Bjerring er 75 år og tidligere våbenspecialist i Flyvevåbnet. Han startede på Flyvestation Karup i 1954, og da han i 1994 gik på pension, havde han ikke lyst til at slippe Flyvevåbnet helt.

Derfor blev han en del af de frivillige pensionister, der hver onsdag bruger et sted mellem tre og otte timer på at indsamle, registrere, restaurere og bevare historiske effekter, der er med til at beskrive den danske militærflyvning gennem tiden.

- Det sociale samvær er en af grundene til, at jeg kommer her. Det er sjovt at være med til at samle flyene, og så arbejder vi jo med ting, der er værd at gemme for eftertiden, siger Erik Bjerring.

"Det sociale samvær er en af grundene til, at jeg kommer her. Det er sjovt at være med til at samle flyene"

Det gule Fairey Firefly, som Erik Bjerring blandt andet har samlet styreapparatet til, skal udstilles på Danmarks Flymuseum i Stauning.

Det har dog ikke været særligt let at samle flyet, da der ikke fulgte plantegninger med over, hvordan det skal gøres. Derfor blev de pensionerede flymekanikere nødt til at samle flyet ud fra billeder og deres egne erfaringer.

- Vi ved endnu ikke, hvordan vingerne skal monteres, men det er spændende nu, hvor vi er kommet så langt med arbejdet, fortæller Erik Bjerring.

Da flyet i sin tid blev brugt af Flyvevåbnet, fløj det med slæbemål – et flyvende mål, der bliver slæbt efter flyet ved hjælp af wires – som soldaterne kunne skyde efter fra landjorden eller fra luften.

- Jeg synes, det var spændende at se dem flyve, men at arbejde med dem er endnu sjovere, siger Erik Bjerring.

Liv i gamle klude

Række på række af både kampuniformer, gallauniformer og testel fra forskellige eskadriller er at finde bagerst i Flyvevåbnets Historiske Samlings hovedlokale.

Her er 60-årige Birgit Vejlø i færd med at hænge uniformer i dragtposer. Hun er nystartet frivillig i Flyvevåbnets Historiske Samling, hvor hun har været, siden hun gik på efterløn den 1. december sidste år.

- Jeg fik en rundvisning herude, og så besluttede jeg mig for, at det kunne være spændende at prøve, fortæller Birgit Vejlø. Hun arbejder blandt andet med at bevare gamle uniformer.

Af de finere i samlingen tæller uniformen, som Kong Frederik den 9. bar, da han mødte shahen af Persien, og to uniformer designet af Margit og Erik Brandt. Især de sidstnævnte er nogle af de uniformer, som Birgit Vejlø synes godt om.

Før hun gik på efterløn, var Birgit Vejlø ansat i Flyvertaktisk Kommando i 23 år, og hun har sammenlagt arbejdet i Flyvevåbnet i næsten 40 år.

- Det er barskt at stoppe i Flyvevåbnet efter så lang tid og pludseligt ikke længere have noget at gøre med det, som man har brugt det meste af sit liv på, siger hun og fortsætter:

- Arbejdet på Flyvevåbnets Historiske Samling er med til at give mig et fortsat tilhørsforhold til Flyvevåbnet.

Mindesamleren

Minder fra fortiden står side om side på det kontor, hvor 77-årige Villy Breinholt hver onsdag bruger timer på at registrere alt fra gamle logbøger og persondata til souvenirs fra Flyvevåbnets historie. Villy Breinholt er kendt som BRE af sine kolleger, og navnet stammer fra dengang, han fløj som pilot for det danske flyvevåben i godt og vel 38 år.

I sin tid som pilot har BRE fløjet omkring ni forskellige flytyper, der - ligesom han selv - alle er gået på pension. I dag er han en af dem, der er med til at samle minderne for andre – blandt andet ved at finde og stille materiale til rådighed for "pensionerede eskadriller", der gerne vil samles om fortiden.

- Flyvevåbnets historie interesserer mig meget. Det er derfor, jeg valgte at starte som frivillig i den historiske samling, siger BRE.

I starten kom han ikke så ofte som nu, da det var svært at starte i Flyvevåbnet igen lige efter pensioneringen, men efterhånden er det blevet fast, at han bruger mellem syv og otte timer hver onsdag på at registrere og holde rede på gamle udklip, billeder, og hvad der ellers gemmer sig af ting og sager på hans kontor. ■

Birgit Vejlø er ny som frivillig i Flyvevåbnets Historiske Samling, hvor hun blandt andet har til opgave at bevare de gamle uniformer fra Flyvevåbnets historie.

FRA ISBJØRNE TIL TALEBAN-KRIGERE

Air Transport Wings personel er specialister i at vedligeholde og flyve transportfly, men derudover er de soldater, og også disse færdigheder skal vedligeholdes.

AF LARS B. ANDERSEN
FOTO: HENRIK PEDERSEN

Air Transport Wing (ATW) har næsten konstant et eller flere fly udsendt på en eller anden mission ude i den store verden. Fra den bidende kulde i Nordatlanten til den stegende hede i Afghanistans ørken spænder truslerne vidt; med isbjørne som den ene modpol og Taleban-krigere som den anden.

Ligesom det øvrige flyvevåben er det ikke nok, at personellet træner i deres særlige funktioner som teknikere eller operatører; de skal også holde deres soldatermæssige viden og færdigheder ved lige. Og på grund af de meget forskellige missioner, hvor personellet ofte udsendes med meget kort varsel, kræver det en omfattende og dedikeret pakke af specielle kompetencer.

Forskellige behov

Når Forsvaret udsender soldater på internationale missioner, modtager de typisk en længerevarende missionsforberedende uddannelse med fokus på den specifikke missions trusler. Denne luksus har ATW ikke. Med transportflyenes hyppige indsættelser, som varer fra få dage til otte uger og varierer ekstremt meget med hensyn til både indhold og de forhold, som missionen byder på, er transportwingen nødsaget til at uddanne sine soldater på en anden måde. Kravene er som udgangspunkt de samme som for alt personel i Forsvaret, nemlig NATOs krav til Individual Common Core Skills (ICCS), men alligevel er behovene for uddannelse ved Forsvarets enheder og missioner forskellige.

Behovet ved Air Transport Wing er på grund af de varierende missioner stort, måske endda det største i hele Forsvaret. Derfor deltager både det flyvende personel og en stor del af

støttepersonellet i kurser som Pitugfik, hvor de lærer at overleve i kulden på Grønland med et minimum af ressourcer til rådighed. De deltager også i Combat Search And Rescue (CSAR) kurser, hvor de lærer teknikker i overlevelse og procedurer for opsamling i et fjendtligt område. Endelig deltager de i Conduct After Capture (CAC) kurser, hvor det er kunsten at overleve en tilfangetagelse, som er på programmet. Men ikke mindst skal alt personellet årligt deltage i generel militær efteruddannelse (GME), som er skræddersyet til netop at opfylde NATO's krav for udsendte soldater.

Kurser hænger sammen

Det, der gør Transportwingens uddannelse af personellet unik, er, at de forskellige kurser og efteruddannelser er tænkt ind i en modulær sammenhæng, og at de er fordelt over et helt kalenderår og planlagt efter de kendte og forventede aktiviteter. Derved får personellet mulighed for at deltage i præcis de elementer, som er nødvendige for den enkelte, og de skal ikke afskrive en lang periode i kalenderen til missionsuddannelse. Man undgår også for mange gentagelser, og eksempelvis våbenbetjening er obligatorisk paratviden forud for CSAR kurser.

At planlægge uddannelsesforløb er et større puslespil for Air Transport Wing, og der bruges megen tid og ressourcer for at få de individuelle forløb til at passe ind i enhedens travle kalender. Men tiden og ressourcerne er nødvendige at bruge, for ellers ville det ikke være muligt at flyve, hvor det er nødvendigt. De mange og varierende trusler på de forskellige missioner har virkelig åbnet personellets øjne for, at engageret deltagelse i uddannelse kan betyde forskellen mellem liv og død for dem selv og deres kolleger. Motivationen er derfor høj, ligesom niveauet for den enkelte soldats færdigheder har udviklet sig i en positiv retning. ■

NÅR OMLT VIRKER

Det kan være nødvendigt at rose sig selv for at fortælle om de succeser, der skabes her i Helmand – ikke mindst for at fortælle borgerne, hvad de får for de penge, det danske samfund lægger i Afghanistan.

AF CLAUS HOLLAND
FOTO: CLAUS HOLLAND

Et af OMLT's mentorområder er forsyningstjeneste, og OMLT har haft succes på dette område. Mere specifikt på forsyning af brændstof, der har været belastet af uregelmæssighed, miljøproblemer og forsøg på korruption. Derved har området udgjort et stort problem omkring troværdighed og samarbejde. Sådan et arbejde har ikke kunnet klares med et kvik-fix, da det har indeholdt indsatsområder af meget forskellig karakter. Derfor har langsigtet mentorering været den mest sikre vej frem, hvilket nu har båret frugt.

Begyndte på Hold 1

OMLT Hold 1 blev i foråret 2009 hurtigt klar over, at der var problemer på brændstofområdet. Leveringen var uregelmæssig i de antal liter brændstof, leverandørerne påstod, der var leveret, og antændelsestemperaturen for de forskellige leverancer var også meget svingende. Desuden var håndteringen af brændstoffet meget langt fra de ønskelige standarder på det arbejdsmiljømæssige område.

Hold 1 begyndte derfor at gennemføre prøvetagning af såvel mængde som kvalitet.

Resultatet af dette arbejde afslørede flere forhold, blandt andet at der sommetider forsvandt brændstof under transporten. Det viste sig, at nogle af de civile chauffører solgte noget undervejs. Det manglende brændstof blev erstattet med vand fra grøfter. Det blev der sat en effektiv stopper for.

OMLT Hold 2 videreførte i efteråret 2009 kontrol af mængde og kvalitet, og de øgede mentorvirksomheden med træning i håndtering af brændstoffet, herunder brug af handsker og undgåelse at spild. Selve brændstofanlægget blev desuden udbygget med større og mere præcise pumper, der gjorde miljøet mere sikkert samt overflødiggjorde de evindelige skænderier med chaufførerne om mængden og målemetoden.

Arbejdet har båret frugt

OMLT Hold 3 arbejdede videre ad dette spor og trænede afghanerne til selv at føre kontrol med anlægget og vise hensyn til miljøet. Desuden påbegyndtes en mentorering i retning af selvstændighed og bemyndigelse.

Arbejdet har båret frugt, da afghanerne nu selv kan klare at modtage, håndtere og kvalitetssikre brændstofleveringen, og de er dermed i stand til at varetage dette vigtige job på egen hånd.

Det er et kæmpe fremskridt og samtidig et tegn på, at det langsigtede OMLT-arbejde virker. Arbejdet har ikke kun givet afghanerne viden om forskellige forhold omkring håndtering af brændstof. Det har også statueret eksempler på, at korruption ikke er vejen frem, og at der bliver slået hårdt ned på sådanne forsøg.

Endelig har træningen givet afghanerne kompetencer, der kan overføres til andre områder. Særligt det personlige ansvar og stoltheden over at have et arbejde, der er anerkendt, har været en stor inspirationskilde og giver afghanerne mod på mere. ■

Operational Mentoring and Liaison Team

NATOS MOBILE radarkontrolenhed LÆRER AF DANMARKS ERFARINGER

NATOs mobile luftrumsovervågningsenhed var i midten af april deployeret til Karup for at integrere og afprøve deres udstyr med fremmede radarer.

AF ARNE BACH NIELSEN
FOTO: ARNE BACH NIELSEN

Danmark har provet det, NATO har ikke. Derfor besøgte NATOs mobile radarkontrolenhed - i daglig tale DARS - sin søsterenhed i Karup i to uger for at suge til sig af viden.

Den tilsvarende danske enhed er Mobile Air Control Centre (MACC), der i august 2009 testede sit udstyr i Portugal med alle de værdifulde erfaringer, det gav i rygsækken.

DARS, der er hjemmehørende i Nieuw Milligen i Holland, så formelt dagens lys i begyndelsen af 2008. Den råder over en mobil operationscentral, men i modsætning til den danske MACC har den endnu ingen mobil radarsensor. Derfor skulle NATO-enheden lave forsøg med at koble sig på det danske radarnet - herunder TPS-77-radaren og andet udstyr - ligesom den skulle afprøve procedurer gældende for dansk luftrum.

Så også på logistikken

Men besøget var andet og mere end at afprøve det tekniske og det operative. NATO-folkene skulle i forbindelse med forlægningen undersøge, hvordan alt det logistiske og praktiske bedst kom til at klappe.

- Telte, strømforsyning, mad, vandforsyning og alt, hvad der hører til under en udsendelse, råder vi endnu ikke over. Vi er derfor afhængige af andre til at sørge for den del, og her har MACC været utroligt hjælpsomme over for os. Man kan godt mærke, de selv har provet det for, fortæller DARS' presseofficer, kaptajn Cees Hoogendijk fra det hollandske flyveväben.

I november deployerede DARS til den hollandske luftbase i Leeuwarden. Øvelsen gik dengang 'kun' ud på at træne procedurer og praktik i forbindelse med at flytte det tunge og mangeartede grej, der falder ind under en udsendelse.

Turen til Karup i april var første gang, enheden rykkede udenlands, og første gang den skulle kobles sammen med andre enheders udstyr. Og det virkede.

- Afprøvningen er en succes, og vi var 'i luften' for end forventet, sagde en veltilfreds Cees Hoogendijk.

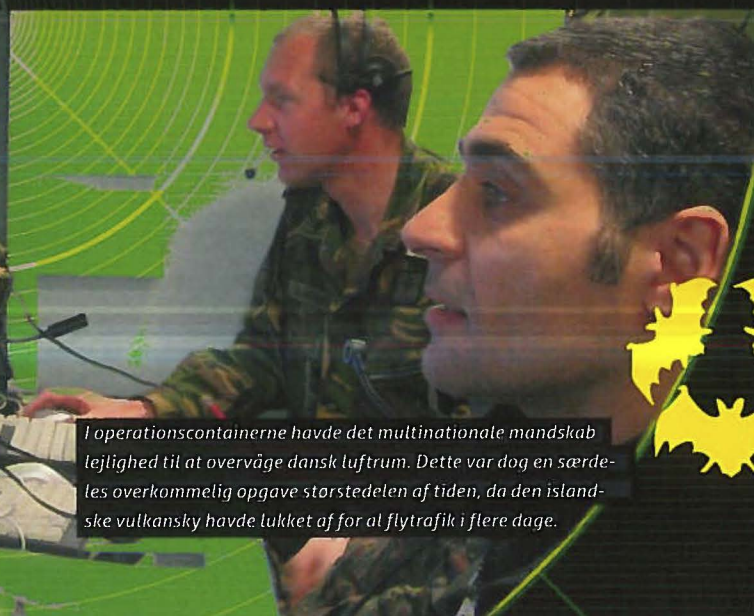
DARS har været under udvikling siden 2006, og i 2011 er det planen, at den skal gennemgå sin operationelle test og evaluering. Derefter vil NATO råde over en mobil kapacitet inden for luftrumsovervågning, selvom SHAPE (NATO-hovedkvarteret i Europa, red.) endnu ikke har defineret, hvad det vil indebære.

- Men som mange andre steder mangler vi også folk for at kunne sige, at vi er 100 procent klar til at rykke ud. Kun 43 ud af de 155 normer er bemandede. Det betyder, at vi ikke kan det hele på samme tid, men i løbet af et par år regner vi med at komme op på omkring hundrede mand, fastslår Cees Hoogendijk.

Under alle omstændigheder var afprøvningen i Karup et vigtigt skridt i retning mod en fuldt operativ (Full Operational Capability) luftrumsovervågningsenhed inden for NATO. ■

FAKTA
- I løbet af 2012 forventer DARS at få tildelt en radar, måske en TPS-77.
- Det er planen, at NATO opretter endnu en DARS-enhed i Torrejon i Spanien. Tidsplanen er uvis.

DARS står for:
Deployable
Air Control Centre
Recognised Air Picture Production Centre
Sensor Fusion Post



I operationscontainerne havde det multinationale mandskab lejlighed til at overvåge dansk luftrum. Dette var dog en særdeles overkommelig opgave størstedelen af tiden, da den islandske vulkansky havde lukket af for al flytrafik i flere dage.

CSW's slogan "Per auxilium vis" på dets våbenskjold betyder meget aktuelt "Styrke gennem støtte". Fra venstre er det Inge-Lise Liholm, Lone Schlander og Dorte Nielsen.

ÉT FLYVEVÅBEN - OGSÅ I PRAKSIS

Flyvevåbnets enheder arbejder ofte tæt sammen under internationale missioner. Men også i den hjemlige organisation er der mange eksempler på, at der arbejdes på tværs af Niveau III-myndighederne.

AF ARNE BACH NIELSEN
FOTO: ARNE BACH NIELSEN

I Flyvevåbnet er man villig til at yde hjælp og støtte på tværs af værnet for at få enderne til at nå sammen. Eksempelvis i forbindelse med gennemførelse af Flyvevåbnets Lederudvikling (FLU) har der været givet stor støtte til hinanden på tværs af myndighederne, når der skulle arbejdes med feedback-samtaler og lederteam-workshops. STUD LUFT er et andet solidt eksempel, og det samme er lån af instruktører hos hinanden og assistance til Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole under praktikantophold.

Endnu et eksempel er samarbejdet mellem Combat Support Wing (CSW) og Air Control Wing (ACW). Seks af CSW's tretten administrationsfolk er i skrivende stund udsendt i internationale missioner. Arbejdsbyrden i Danmark er derfor en kæmpe udfordring for stabens eneste tilbageblevne administrationsspecialist, flyverspecialist Inge-Lise Liholm.

Hendes chef, kaptajn Dorte Nielsen, der er chef for CSW's ressourcesektion, forklarer:

- Jeg sendte derfor en føler til Air Control Wing for at høre, om de kunne afse et par personer til at hjælpe.

Hurtig på aftrækkeren

ACW var hurtig til at sige ja, og siden uge otte har flyverspecialisterne Lone Schlander og Sinne Vestergaard i stor stil trådt hjælpende til. De to sidder til daglig i ACW's HR-Udviklingsektion, et arbejde der ellers ligger langt fra administrationsfaget. Men efter oplæring fra ACW's egne administrationsfolk var de to flyverspecialister klædt på og klar til at assistere CSW med opgaver af mere rutinemæssig art. Assistancen er planlagt til og med maj.

- Man vil jo helst kunne klare alle tingene selv, men jeg har lært at skubbe mange ting over på den anden side af bordet til Lone og Sinne, fortæller flyverspecialist Inge-Lise Liholm, der ellers ville have siddet alene med alt arbejdet på administrationskontoret i CSW's stab.

Plads til forskellighed

Selv om Lone Schlander brænder for sit arbejde i Air Control Wing, har hun ikke noget imod afvekslingen.

- Det er helt fint at komme tættere på nye mennesker og et andet miljø, siger hun.

Lone Schlander og Sinne Vestergaard arbejder til daglig meget med de bløde menneskelige værdier i ACW, mens Inge-Lise Liholm mere er pragmatikeren i sit daglige administrationsarbejde. Det har naturligvis givet anledninger til godmodige drillerier.

- Vi er forskellige. Men ACW-folkene kommer alligevel med nogle ting, som jeg godt kan se det fornuftige i, men aldrig selv har tænkt over. De udgør et friskt pust, forklarer Inge-Lise Liholm. ■

AIR POWER SEMINAR

TEAM WORK PÅ TVÆRS AF WINGS

I løbet af få år har Flyvevåbnets Air Power Seminar udviklet sig til en fast, årlig tradition. Seminaret er i dag også et godt eksempel på samarbejde på tværs af Flyvevåbnets wings.

AF ALLAN MØLLER-PETERSEN
FOTO: FRANK ROSENGAARD

"So ein ding muss ich auch haben".

Stort set sådan lød det hver gang, officerer fra Flyvevåbnet havde deltaget i et norsk Air Power Seminar. Det var en af årsagerne til, at ideen om et årligt dansk seminar opstod. Et seminar, hvor aktuelle emner inden for begrebet Air Power kunne drøftes lidt dybere af chefer og eksperter, end en travl hverdag måske normalt tillader.

De første par år stod Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) stort set alene med planlægningen og gennemførelsen af seminaret, hvilket viste sig at være en stor udfordring for skolen samtidig med den daglige undervisning af skolens studerende. De seneste par år er EAS (Expeditionary Air Staff) med deres ekspertise imidlertid blevet ansvarlige for seminarets faglige indhold, mens FLOS fortsat er ansvarlig for logistikken omkring seminaret.

En succeshistorie

Der er mange fordele ved at lade EAS stå for det faglige og FLOS for det praktiske. Blandt de vigtigste kan fremhæves, at EAS kan fokusere på at finde et interessant og aktuelt emne, skaffe relevante foredragsholdere og forberede workshops. På den anden side kan FLOS koncentrere indsatsen om undervisning af de studerende og alligevel bidrage væsentligt til seminarets planlægning og gennemførelse ved at stå for "alt det udenom". På den måde kan seminaret stadig gennemføres professionelt og på højt niveau, mens belastningen samtidig kan spredes ud på flere skuldre.

- Der er stadig en hel række ting, som fortsat kan forbedres, men jeg føler, at FLOS og EAS i dag med Air Power Seminaret udgør et stærkt team, siger skolechef oberst Peter Wass og fortsætter:

- Det er vigtigt for Flyvevåbnets faglige udvikling, at vi i en hektisk hverdag med knappe ressourcer stadig tager os tid til at drøfte vores spidskompetence: Air Power.

- Jeg føler, at både STUD LUFT-hvervearrangementet, hvor alle Flyvevåbnets wings bidrager, og det årlige Air Power Seminar er rigtig gode eksempler på tværgående samarbejde mellem Flyvevåbnets enheder, siger Peter Wass og tilføjer:

- Det medvirker til en professionel udførelse, da de forskellige wings byder ind med deres kunnen, og samtidig medvirker det til at vedligeholde Flyvevåbnets kultur og sammenhold. ■

SKOLECHEF PETER WASS

En af sidste års Key Note Speakers, Dr. Stephen Wright, under sit foredrag.

HÅRDTARBEJDENDE FORSYNERE

Syv missioner på en gang og en lav bemanding. Det har givet mange arbejdstimer og krævet stor systematik for forsynerne i Combat Support Wing.

AF JETTE ELKJÆR
FOTO: UNIFIL

Aldrig har så mange haft så få at takke for så meget. Ordene står skrevet på et opslag, som hænger i Combat Support Wings logistikcenter.

- Det er vores motto, siger seniorsergent Søren Chr. Jensen med et stort grin. Han er chef-forsyner i logistikcenteret.

Mottoet er lidt for sjov, men det beskriver meget godt logistikcenterets hverdag.

- I det første halvår af 2010 har vi haft omkring 300 personer fordelt på syv forskellige missioner, som vi har skullet forsyne med alt lige fra materiel til våben og specialudrustning, siger Søren Chr. Jensen.

I samme periode har der været ret tomt i det lokale, hvor de 26 logistiske sagsbehandlere og forsyningseksperter har deres daglige arbejdsplads.

- Bemandingen i logistikcenteret har i samme periode været nede på 20-30 procent på grund af, at vi har haft personer udsendt med UNIFIL Hold 1 og også nu med UNIFIL Hold 2. Sideløbende har der været folk på uddannelse eller på afspadsering, forklarer Søren Chr. Jensen.

Missioner fylder

Logistikcenterets opgave er at sørge for, at Combat Support Wing til enhver tid har det materiel og den udrustning, der er nødvendig for, at wingen kan udføre operative opgaver både i Danmark og i internationalt regi. Især de internationale opgaver fylder meget i logistikcenterets dagligdag. Det fremgår også tydeligt af oversigten med missionsnavne, som hænger på centerets store opslagstavle: OMLT, UNIFIL, ISLAPS, NRF-14, MWD, TERM og C-130J.

- Når Flyvevåbnet er på mission, og Combat Support Wing har personel med, så er vi involveret, siger Søren Chr. Jensen og fortsætter:

- Hvis Combat Support Wing har ansvaret for missionen, så er det vores opgave at sørge for, at alle soldater har det materiel og den udrustning, de skal bruge under missionen. Hvis det er en anden wing, som har missionen, så sørger vi stadigvæk for at forsyne Combat Support Wings soldater med personlig udrustning og våben.

Tre nøgleord

Hver gang Combat Support Wing sender soldater ud på en mission, går en større udredningsopgave i gang i logistikcenteret.

- Enhver mission begynder med, at vi sætter os ned for at finde ud af, hvem der skal have hvad og hvor meget med ud til hvor, forklarer Søren Chr. Jensen.

Selve normeringen af materiel er en stor del af planlægningsarbejdet, og det sker i tæt samarbejde med Flyvertaktisk Kommando.

- Det er vores ansvar at anskaffe det ønskede materiel og sende det til missionsområdet, men det er Flyvertaktisk Kommando, som beslutter materielbehovet og normeringen.

Der er rigeligt at holde styr på med mere end 50.000 forskellige materieltyper, godt 100 forskellige transaktionskoder i SAP og ikke mindst flere igangværende internationale missioner.

- Der er tre nøgleord, der er kendetegnende for vores arbejde. Det er planlægning, systematik og kontrol. Hvis de tre ting ikke er der – ja, så vil vores arbejde være et kaos, fastslår Søren Chr. Jensen og tilføjer:

- Det, at vi sidder fysisk sammen i samme lokale, har vist sig at være et stort plus. Ikke mindst nu med de mange internationale missioner, hvor vi har kunnet støtte hinanden. Alle i logistikcenteret har bidraget til, at vi har kunnet løse både de daglige driftsmæssige opgaver og dem, der vedrører missionerne. Også når det har brændt på. Og det har det gjort mange gange. ■

Forsynere udsendt med UNIFIL Hold 1 sammen med et ekstra hold forsynere, som var nede for at hjælpe med overlevering af materiel fra Hold 1 til Hold 2, herunder også våbeneftersyn.

Rikke Soelberg er en af eleverne på den nye forsyningsuddannelse. Som de andre elever har hun nogle lange dage foran skærmen, når der undervises i brugen af DeMars.

Undervisningslektioner i ESD håndtering.

FORSYNINGS-UDDANNELSEN I FLYVEVÅBNET

AF MARIANNE BECH NØRGAARD
FOTO: MARIANNE BECH NØRGAARD

Historisk set bliver logistik- og forsyningssoldaterne ikke husket som helte, men de er i høj grad hverdagens helte i forbindelse med militære operationer.

Deres opgave er at sørge for, at soldaterne ikke mangler grej, og at transporter kommer frem som planlagt. Derfor har logistikfolk og forsynere nøgleroller i, at missionerne bliver gennemført uden unødige pauser eller stop.

Kommende logistikassistent

Rikke Soelberg er en af eleverne på den nye forsyningsuddannelse. Hun er 24 år og har en handelsuddannelse og praktisk erfaring i bagagen. På elevkontrakt har hun tilbragt det første år i Eskadrille 722 ved Helicopter Wing Karup.

Det har givet et kendskab til Forsvaret og ikke mindst til DeMars-moduler. Som tidligere civil synes hun, at hun har fået meget frie hænder i tydeligt givne rammer, og at retningslinjerne i Forsvaret er meget klare. Dagene er meget afvekslende, fordi der er både kontorarbejde og praktiske opgaver. Det giver samtidig adspredelse i dagligdagen.

Hun dyrker motion i arbejdstiden som alle andre og synes, det er skønt, at der ikke bliver skævet til hende af den grund. Det er befriende, at det faktisk er en del af ens arbejde at holde sig i god form.

To uger af praktikken i Forsvaret tilbragte Rikke på FMT's udleverende depot i Karup. Her var det meget praktiske opgaver, hun løste, såsom at åbne papkasser med tøj, tasker og støvler. Derudover var der ankommet omkring 138 værnepligtige, som skulle have deres udstyr udleveret. Her skulle hun blandt andet udlevere sovepose og liggeunderlag, efterhånden som de 138 kom frem i køen med deres tunge, sorte sække.

Uddannelsen

Den nuværende forsyningsuddannelse på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) er blevet væsentligt reformeret efter sammenlægningen med Flyvevåbnets Specialskole. Det er anden gang, uddannelsen bliver udbudt på FFOS, og den bliver løbende udviklet efter Forsvaret og Flyvevåbnets behov, idet logistikverdenen ikke er statisk. Udviklingen sker i dialog med resten af Flyvevåbnet og særligt Forsvarets Materieltjeneste (FMT).

På grunduddannelsen får eleverne på knap 5 måneder det samme antal lektioner som på en 6 måneders uddannelse. Især under DeMars-modulerne er kursusdagene lange, fordi kurset er komprimeret. Undervisningen starter kl. 8.00 og slutter ved 17- eller 21-tiden.

Uddannelsen består af teori og praktik – både civilt og i Forsvaret. Deltagerne lærer om DeMars-modulerne, myndighedsbeholdning, indkøb, lagerstyring og lagerbeholdning. De praktiske kompetencer kan de først tilegne sig, når de efter endt uddannelse kommer ud i deres fremtidige job.

Denne gang er der 14 elever, som skal bestå en række kursusmoduler. Herefter er de klar til at løse forsyningsopgaver både nationalt og ved internationale operationer. ■

LÆR NOGET NYT

Hvordan lærer du bedst? Hvordan får du mest udbytte af undervisningen? Moderne pædagogik bidrager til, at du får bedre kollegaer, og at du selv bliver en bedre kollega.

AF: MARIANNE BECH NORGAARD
FOTO: MARIANNE BECH NORGAARD

Der er inden for de seneste år kommet meget mere fokus på læringsmetoder. Undersøgelser har vist, at der er stor forskel på den måde, vi tilegner os nyt stof på, og de moderne læringsmetoder fokuserer derfor på at tilgodese disse forskelligheder.

På Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) blev der i begyndelsen af året nedsat en arbejdsgruppe under navnet Pædagogisk Råd (se faktaboks).

Rådet har været med til at lave en vision for pædagogik i undervisningen (fakta boks). Nu er det i gang med at formulere skolens pædagogiske praksis opdelt på faggrupperne. Grupperne skal for eksempel definere den specifikke pædagogiske praksis, som de anvender i forhold til netop den type elever, fagområder og niveauer, som de har ansvaret for. Det gør de, så andre lærerkræfter og eleverne kan se, hvilken tilgang og sammenhæng der er til pædagogikken i og mellem de forskellige faggrupper.

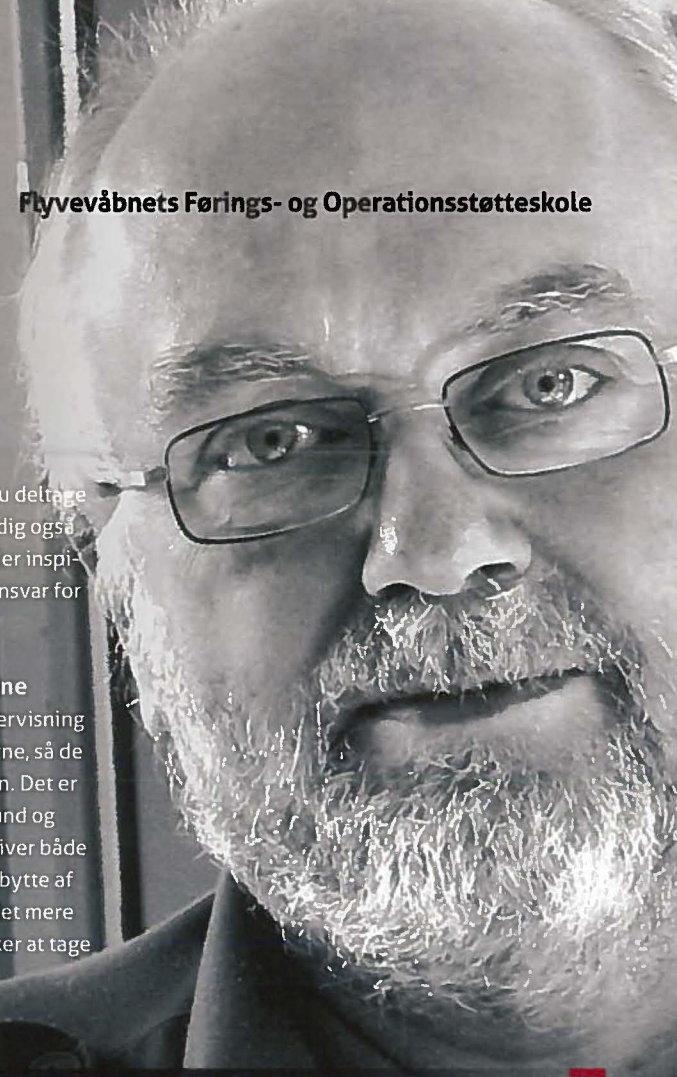
Før og nu

Selvom det hvide tavlekridt er udskiftet med tusser på whiteboards, er det ikke længere lærernes foretrukne værktøj i undervisningen, idet der bliver brugt mange forskellige værktøjer til at formidle stoffet. Det kan være indlæring ved selv at udføre og løse opgaver enten med sine egne hænder, gennem samarbejde med andre elever, eller ved at læreren bruger farverige billeder og tekster i undervisningen.

Hvor det tidligere også civilt var mere envejs-kommunikation, skal eleverne nu deltage aktivt i undervisningen. Det er samtidig også vigtigt, at læreren er en medspiller, der inspirerer eleverne til at tage vare på og ansvar for egen læring.

Pædagogikken aktiverer eleverne

Den mere pædagogisk prægede undervisning giver mere frihed og ansvar til eleverne, så de deltager mere aktivt i undervisningen. Det er ikke kun nødvendigt, at de holder mund og lytter efter. Elevernes engagement giver både dem selv og deres kollegaer mere udbytte af undervisningen. I sidste ende giver det mere engagerede medarbejdere, som ønsker at tage ansvar og bidrage til fællesskabet.



Seniorsergent Mogens Bruun, ansat hos FFOS - 38 år i Forsvaret.
Som elev af den "gamle skole" er Mogens glad for ændringerne i undervisningen.
- Det var mere "Jeg fortæller, du husker", siger han om undervisningen, dengang han selv begyndte i Forsvaret.
En af de lærere, Mogens husker, talte bare højere og gentog sætningerne, hvis der var nogen, som ikke forstod det første gang.
- Det er meget bedre i dag, hvor læreren finder en anden måde at gengive stoffet på, fortæller Mogens og tilføjer:
- Forhen blev alle elever betragtet som den samme suppe; nu bliver vi betragtet som forskellige individer, og lærerne har adgang til mange flere værktøjer. Nu må man godt tænke selv. Når man har medindflydelse og ansvar, så føler man sig mere motiveret i hverdagen, fastslår han.

FAKTA:

FFOS' PÆDAGOGISKE RÅD BESTÅR AF:
- Én repræsentant fra faggrupperne: Militær efteruddannelse, basisuddannelse, militær hundeskole, mellemlederuddannelsen, teknisk efteruddannelse og mekanik.
- Kaptajn Alex Jensby, faggruppeleder FML (mellemlederuddannelsen)
- Seniorsergent Martin Thrane, uddannelsesleder

FFOS PÆDAGOGISKE VISION
- Det er FFOS pædagogiske vision at være et åbent og anerkendt internationalt orienteret kompetencecenter inden for læring.
- Vi vil skabe et miljø, hvor udvikling af såvel pædagogik som faglighed vægtes ligeligt.
- Med henblik på at nå de definerede mål tager vi udgangspunkt i elevens kompetencer.
- Undervisningen vil til enhver tid tage afsæt i de nyeste pædagogiske erfaringer inden for voksenlæringsområdet.

Helicopter Wing Karup

FLYMEKANIKERE REPARERER MENNESKER

Redderne i SAR-helikopterne er ved at gennemgå et kursus til lægeassistenter. Dermed bliver de lægens ekstra sæt hænder, når tiden er knap.

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN
FOTO: LOUISE JUEL CHRISTENSEN

Lægen tjekker sin patient igen. Det er en kvinde – hun er stærkt underafkølet og har hjertestop, efter at hun er sprunget i vandet fra en bro.

Et smart aggregat kaldet en LUCAS er blevet monteret over kvindens brystkasse og giver en ensartet mekanisk massage af hjertet med nøjagtigt det nødvendige tryk.

Imens har lægen og lægeassistenten hænderne frie til at fortsætte behandlingen på andre fronter.

- Droppet løber fint, melder lægeassistenten og slår LUCAS fra for at lade hjertestarteren måle efter puls.

- Analyserer, meddeler computerstemmen og anbefaler stød.

- Alle væk, der kommer stød, advarer lægeassistenten og venter på resultatet. Hjerteslaget udebliver stadigvæk, og LUCAS'ens dumpe rytmiske lyd starter igen.

Det er bare en øvelse, og "kvinden" er lavet af plastic, men formålet er klart. Det her er ikke for sjov, men handler om, at lægerne i SAR-beredskabet til enhver tid skal kunne anvende det udstyr, der findes i redningshelikopteren. Samtidig skal de lære at bruge deres nye joker: En del af helikopterredderne har gennemgået lægeassistent-uddannelsen, og resten følger efter i løbet af året.

Det betyder, at redderne nu kan hjælpe lægen på et langt mere aktivt plan end tidligere.

Dermed kan kritiske sekunder skæres væk, når tiden er knap, forklarer SAR-læge Helle Kyrval, som har været en af underviserne på lægeassistent-kurset.

- Hvis man får en kritisk syg patient ind på en skadestue, vil der ofte være syv-otte personer til stede til at hjælpe. Får vi den samme patient op i helikopteren, er der kun lægen, der er ombord, til at gøre noget. Det betyder altså, at vi mangler hænder.

Lægens algoritmer

De hænder kommer nu fra helikopterredderne, som udover at kunne reparere mennesker også er flymekanikere.

Kurserne er kommet i stand i et samarbejde mellem Eskadrille 722 og Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole, og de er af en uges varighed med intensiv undervisning.

- Drengene får for eksempel lært, hvilken slags medicin man kan give, hvad man gør, hvis man ikke kan stikke, eller der skal amputeres, hvordan man lægger dræn i lungerne, hjælper lægen med intubering eller anvender LUCAS, opremser Helle Kyrval.

- De skal ind i de "algoritmer," som lægen tænker i, og dermed kan de bedre hjælpe os, fortæller hun og tilføjer, at redderne har været enormt motiverede i forhold til efteruddannelsen.

- De kan jo også godt se, at de gør en forskel.

LYDEN ER OGSÅ EN OPLEVELSE

Christoffer Petersen ville gerne have været soldat i Flyvevåbnet, men han blev kasseret til sin session på grund af dårlig hørelse. I dag arbejder han med netop lyd.

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN
FOTO: RUNE DYRHOLM

Christoffer Petersen er træt af dårlig lyd. Særligt er han træt af, at lyde fra fly i computerspil og film overhovedet ikke er naturtro.

- Det startede med, at jeg spillede Microsoft Flight Simulator og blev irriteret over, at lydsiden af spillet slet ikke matchede den ellers flotte grafik, fortæller han om starten på sit firma Turbine Sound Studios, som optager den autentiske flylyd under blandt andet opstart og shut-down.

Senest har Christoffer Petersen været på besøg ved Helicopter Wing Karup, hvor han fik optaget lyden af en Fennec og en EH-101 til brug i spillet Microsoft Flight Simulator.

Selve optagelsen foregår fra jorden, for selvom lyden af en maskine i luften også er en del af simulatorspillet, kan lige netop den lyd efterfølgende redigeres frem ved hjælp af materialet fra jorden. Samtidig kan den krydres med den helt rette mængde vindstøj.

I firmaets samling findes over 40 forskellige flytyper, blandt andre Airbus A320, Boing 737, Lynx og F-16, og der kommer hele tiden nye flytyper til. Næste projekt for Turbine Sound Studios bliver at optage det miljø, der er i simulatorspillene.

Tom S. Rosiak-Madsen og læge Jørgen Lange behandler Cleo Sperling fra Hjemmeværnseskadrille 277, som har fået en blodprop. Heldigvis fejler hun intet - det er kun en øvelse.

DANMARK MED PÅ GREEN FLAG:

SOM AT FLYVE I AFGHANISTAN...

Vi kunne lige så godt have befundet os midt i et krigshelvede i Irak eller Afghanistan. Men dette er hjertet af Amerika – både geografisk og kulturelt. For første gang var Danmark med i den store amerikanske militærøvelse Green Flag, som blev afholdt fra den 14. til den 29. april. Danmarks bidrag bestod af otte F-16 fly.

AF BODIL KOFOED
FOTO: BO NØRGAARD OG KIM NIELSEN

Et stenkast fra Las Vegas' glimtende skyskrabere og spillekasinoer ligger krigsskuepladsen - et mini-Irak eller Afghanistan. Og fra Nellis Air Force Base i Nevadas golde ørken fløj de danske F-16 hver dag ud på missioner for at træne *close air support* og aflevere *live* bomber. Sammen med fire danske forward air controllers (FAC) fra Hæren har knap 95 mand fra Fighter Wing Skrydstrup trænet sammen med 5.000 amerikanske soldater fra US Army, Air Force og Navy.

-Det har været en kæmpe oplevelse, fortæller en af de danske piloter, premierløjtnant Lars Ingemann Hansen med flyvernavnet LAG, som har fløjet F-16 i tre år.

-Green Flag har helt sikkert levet op til alle vores forventninger. Øvelsen har været utrolig lærerig. Det er vigtigt at forstå, hvordan amerikanerne tænker og planlægger i deres militære strategi og operationer. Vi har haft et fantastisk samarbejde, siger LAG, som især fremhæver amerikanernes professionalisme og gå-på-mod,

To ture om dagen

To gange hver dag gik de danske F-16 fly på vingerne over Nevadas ørken. Det gjaldt træning i de vigtige *close air support* operationer, hvor de danske kampfly tilkaldes af en FAC for at støtte soldaterne nede på landjorden. Her "kæmper" soldaterne mod "ægte" fjender i form af oprørere iklædt skæg og Taliban-gevanter.

- Et godt samarbejde med Hærens folk – de såkaldte forward air controllers - er afgørende for at kunne flyve close air support. Derfor er disse øvelser meget lærerige – også fordi det foregår på et kæmpeområde her i Nevada-ørkenen i scenarier, som ligner en krigszone i for eksempel Afghanistan eller Irak meget. Det har vi slet ikke mulighed for at træne i Danmark, forklarer LAG.

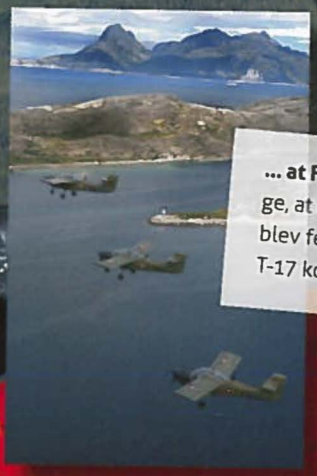
På trods af en barsk start på øvelsen med tekniske problemer og en syg F-16-motor lykkedes det at komme godt fra start. Mekanikerne, am munitionsfolk, mission plannere og andet teknisk personel fra Fighter Wing Skrydstrup knoklede på højtryk for at få de danske F-16 på vingerne hver dag.

Også den danske detachment commander på Green Flag kalder øvelsen for en succes.

- Alle har ydet en kæmpe indsats for at få enderne til at nå sammen. Og trods en række udfordringer i starten har vi gennemført næsten alle planlagte missioner, konkluderer en tilfreds oberstløjtnant Anders Rex. ■

Green Flag var en kæmpe oplevelse for F-16 piloten LAG, som her ses under øvelsen.

VIDSTE DU ...



... at Flyveskolens Saab T-17 træningsfly har tjent Flyvevåbnet så længe, at de tilsammen har rundet 200.000 flyvetimer? Det skarpe hjørne blev fejret den 7. maj på Flyveskolen på Flyvestation Karup. Den første T-17 kom til Danmark for 35 år siden.

... at Lille 80, som det første Challengerfly, der kom til Danmark, bliver kaldt, nu har rundet 5.000 flyvetimer? Lille 80 har fløjet missioner for Air Transport Wing Aalborg over det meste af verden, men mest over de nordlige himmelstrøg. Det har været brugt til at flyve redningsmissioner for Grønlands Kommando, til at løse miljø- og fiskeriovervågningsopgaver og til at fragte blandt andre regering og regenter rundt i hele verden.

Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste

Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste

... at Sikorsky S-61 nu går på pension? Efter 45 år, godt 17.800 missioner og mere end 120.000 flyvetimer er den gamle redningshelikopter ved at være klar til en tilværelse som museumsgenstand. Den 16. juni er helikopteren på vagt i Roskilde for sidste gang. I tidens løb har den været med i redningen af utallige liv, og en af helikopterne har sågar fået tilnavnet Fødegangen, fordi et nyt liv så dagens lys ombord under en mission. Læs mere om Fødegangen og de andre S-61 helikoptere i næste udgave af bladet Flyvevåbnet.

KONKURRENCE
GAVEKORT INTERSPORT

Vind et gavekort på 800 kroner til Intersport

Hvad står forkortelsen ISLAPS for?
- ☐ Iceland Ash Power and Safety
- ☐ International Safe Landing Procedures
- ☐ Iceland Air Policing and Surveillance

Hvilken dag mødes de frivillige normalt ved Flyvevåbnets Historiske Samling?
- ☐ Mandag
- ☐ Tirsdag
- ☐ Onsdag

Hvad hed den amerikanske øvelse, som danske F-16 i april måned deltog i?
- ☐ Blue Flag
- ☐ Green Flag
- ☐ Red Flag

Svarfrist: 1. juli 2010

Vinderen af konkurrencen i april-nummeret blev:
Lars Buskbjerg Larsen
Einersvej 8
3660 Stenløse

Tillykke!

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

~~53223~~ 12364

Forsvarets Bibliotek
44000022052

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

POST
PP DANMARK
Y 2100

ID nr. 46555
UMM magasinpost

164
Y 2100 0 411/45 2105 933
2222-1244
DET KONGELIGE GARNISONSBIBLIOTEK
KASTELLET 46
2100 KØBENHAVN Ø