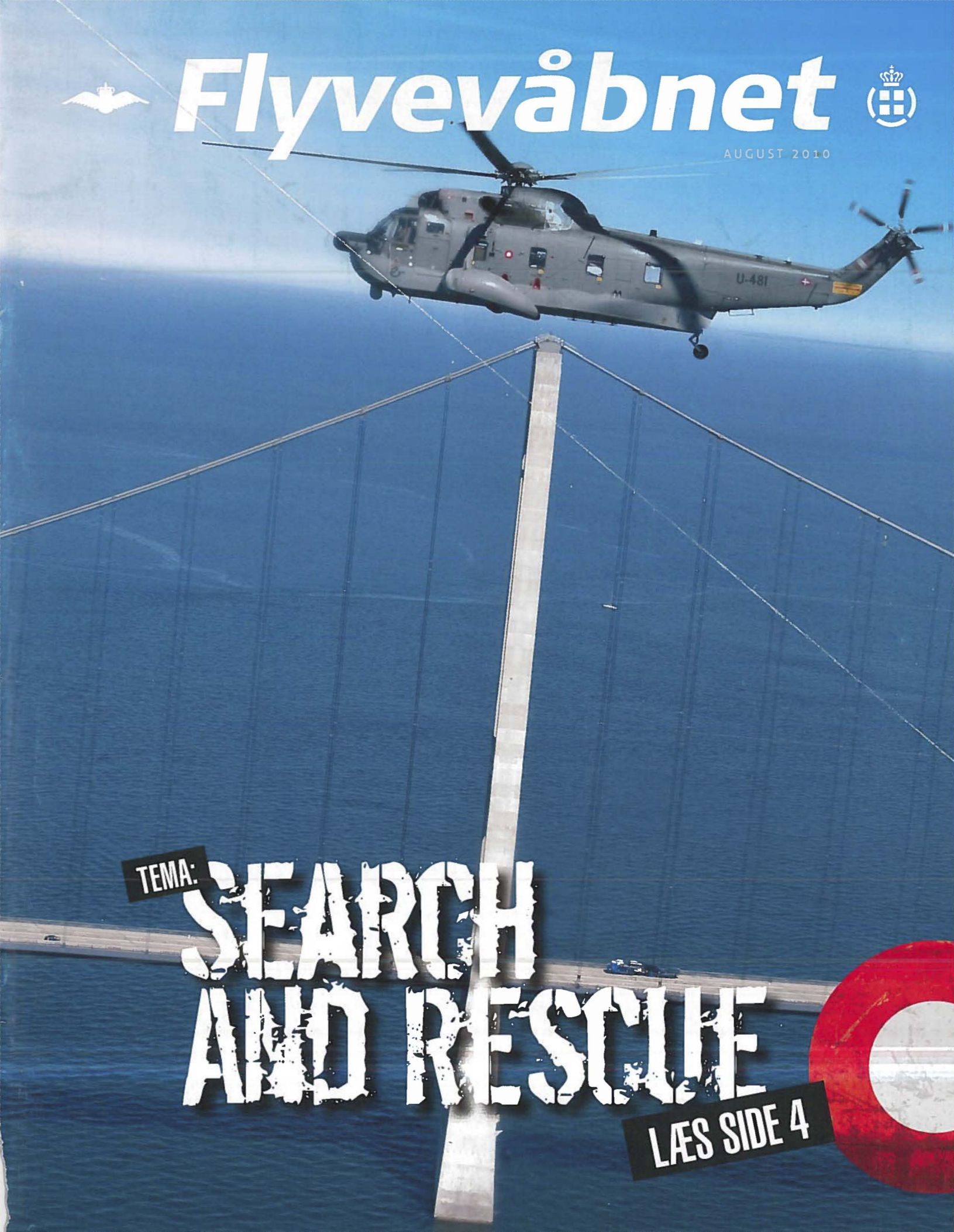
Flyvevåbnet

AUGUST 2010



TEMA:

SEARCH AND RESCUE

LÆS SIDE 4

INDHOLD

AUGUST 2010

I DETTE NUMMER - LÆS BLANDT ANDET:

04 **Tema: Search And Rescue**
Selvom redningshelikopterne får det meste af opmærksomheden, når man taler om search and rescue (SAR), kan flyene Hercules og Challenger også være med til at finde nødstedte. Læs mere om deres arbejde og om redningshelikopternes historie i det danske flyvevåben.

14 **Man skyder da ikke på grise, vel?**
Jo, i Forsvaret gør man. De, der skal udsendes for at redde menneskeliv på skarpe missioner, øver sig nemlig i at behandle skudsår på bedøvede grise. Bladet Flyvevåbnet var med på en grise-operations-øvelse.

18 **Farvel til S-61**
Flyvevåbnets grand old lady, redningshelikopteren Sikorsky S-61 Sea King, er gået på pension. Vi siger farvel og tak for god og tro tjeneste med en reportage og en masse billeder fra afskedsflyvningen.

24 **Ulvemanden**
En af Flyvevåbnets hundeførere har arbejdet med ulve i USA. I artiklen forklarer han blandt andet, hvordan han nu bruger de erfaringer i sit daglige virke.

38 **Air Show 2010**
Fighter Wing Skrydstrup afholdt Air Show 2010, og fremmødet var overvældende. Læs og se mere her.

FORSIDEFOTO:
Sikorsky S-61 Sea King over Storebæltsbroen under den sidste flyvning den 16. juni 2010.
(Foto: Kim Zimmermann)

14 Operationer trænes på grise

33 Brand og redning i Libanon

38 Hundefører i ulvenes land

9 Flyvevåbnet hjalp ved Mando-ulykken

26 Taktisk flyvning og drop under AGOEX

10 Redningshelikopternes historie

BEGIVENHEDSRIG SOMMER I FLYVEVÅBNET

Der er sket flere markante ting i Flyvevåbnet, siden sidste blad blev sendt til trykken.

Air Show trak så mange mennesker til Skrydstrup, at flere strandede i bilkøer uden for flyvestationen uden at kunne nå frem.

S-61 helikopteren har fløjet sin sidste officielle tur i tre-skibsformation på en smuk dag hen over et solbeskinnet Danmark, hvilket også pryder forsiden på dette nummer.

Og SAR-beredskabet (search and rescue) har vanen tro haft travlt på grund af sommerens mange sejlere og badegæster. For at forsøge at mindske antallet af falske alarmer deltog en EH101-helikopter i den såkaldte Store Badedag, hvor pressen kunne opleve en redningsaktion på nærmeste hånd. Håbet er, at man på den måde kan få videreformidlet appellen til badegæster om at passe godt på deres gummibåde og badedyr, så de ikke driver til havs og bliver forvekslet med personer i nød.

Alt dette – og meget mere – kan du læse om i denne udgave af Flyvevåbnet.

God fornøjelse!

Redaktionen

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

Flyvevåbnet
7. ÅRGANG, 4. UDGAVE, AUGUST 2010

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

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

REDAKTION:
Lars Skjoldan, Laura Aggernæs
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

OPLAG: 9.000

FOTO:
Alle billeder er taget af den enkelte artikels forfatter, med mindre andet er angivet.

Bladet kan downloades fra www.ftk.dk

Bladet Flyvevåbnet er til Flyvevåbnets medarbejdere. Bladet udkommer seks gange om året. Deadline for artikler er en måned før udgivelsesdato.

TRAVL SOMMER MIDT I EN FERIETID

Det er en travl tid for Flyvevåbnet. Selvom vi lige er kommet over sommerferien, har der været nok at se til.

Det nye forlig er landet, og hele Forsvaret arbejder nu på højtryk med at få de sidste detaljer på plads. Når næste blad udkommer 1. oktober, vil vi være i stand til at give et mere nøjagtigt overblik over konsekvenserne for medarbejderne i Flyvevåbnet.

Siden sidst har vi med stor succes – og lange bilkøer – afholdt et Air Show med besøg af Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen. Dette års Air Show vil blive husket for god afvikling, flot 60 års jubilæumsudstilling, godt vejr, omkring 130.000 fremmødte og desværre alt for mange mennesker, der aldrig nåede frem.

Men det er en dag, vi kan være stolte af, og også en dag, vi kan lære noget af. En af de ting, vi har lært, er, at det ikke gør noget, at der går lidt tid mellem showene. Derfor vil vi for fremtiden afholde Air Show hvert andet år. Jeg ser allerede nu frem til et lige så stort Air Show i Aalborg i 2012.

Ud over Flyvevåbnets 60 års jubilæum vil sommeren blive husket for pensioneringen af Sikorsky S-61 Sea King - et af de mest pålidelige luftfartøjer, som det danske Flyvevåben har rådet over. Under festlige forhold "sagde" den farvel til det meste af landet og masser af gamle venner og kolleger på Flyvestation Karup den 16. juni. Det var en dag fyldt med minder og store forhåbninger for fremtiden.

EH101 Merlin er klar til at tage over i en tid, hvor redningshelikopterne flyver mere end nogensinde. Netop Flyvevåbnets eftersøgnings- og redningstjeneste, i daglig tale kaldet SAR efter det engelske udtryk "Search And Rescue", er temaet for dette nummer af bladet, dels i form af nogle historiske tilbageblik, dels noget om udviklingen over de seneste år. Jeg håber, at artiklerne vil give et nuanceret billede af de mange opgaver, som SAR løser i det daglige - fra patienttransport til risikable redningsaktioner.

Netop eftersøgnings- og redningstjenesten gennemføres i et snævert samarbejde med Søværnets Operative Kommando gennem den af Søværnet og Flyvevåbnet fælles bemandede redningscentral. Lad mig derfor også benytte denne lejlighed til at sige tillykke til Søværnet med deres 500 års jubilæum. Søværnet har igennem dets historie udviklet sig fra træ og sejl over jern og damp til at være et højteknologisk værn, der råder over topmoderne materiel, som er på højde med alle de lande, vi normalt samarbejder med. Det er også lykkedes Søværnet at tage nogle af de bedste traditioner fra den gamle tid med sig ind i det 21. århundrede. Vi i Flyvevåbnet glæder os meget til at følge den fremtidige udvikling og til et fortsat godt samarbejde.

God læsning.
Henrik Røboe Dam

TEMA - SAR:

SØREDNING

– ET AF FLYVEVÅBNETS KERNEOMRÅDER

Flyvevåbnets redningshelikoptere bliver brugt flittigt. 2009 bød blandt andet på en stigning i antallet af ambulanceflyvninger.

AF LARS SKJOLDAN
ARKIVFOTO

Flyvevåbnets redningsberedskab, også kaldet SAR (Search And Rescue), er et af værnets kerneområder. Konstant er tre redningshelikoptere på vagt i Aalborg, Roskilde og Skrydstrup – og sommetider er der tale om fire, for hvis middel-vindhastigheden er over 21 meter i sekundet, sendes en helikopter til Bornholm.

Sø- og Flyveredningstjenestens Årsrapport 2009, som udgives af Søværnet, udkommer i nærmeste fremtid, og statistikkerne viser, at flere tendenser fra tidligere år fortsætter.

Antallet af sø- og flyredningsoperationer varierer en del fra år til år. I 2008 var der 308 operationer mod 374 i 2009. Denne variation ligger dog inden for normalen, da de seneste ti år har set så store forskelle som i 2004, hvor der var 430 operationer, mod 297 operationer i 2006.

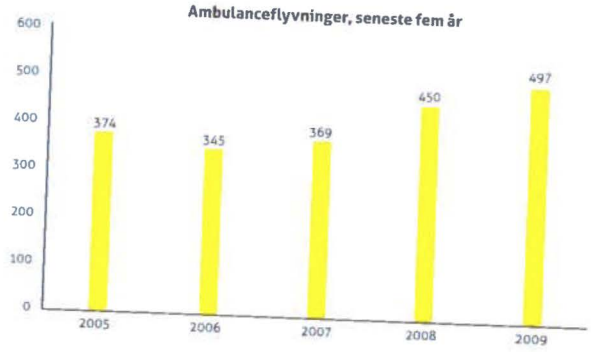
Den månedsvise fordeling af søredningsoperationer viser, at hele 60 procent af disse foregår i månederne fra maj til august. Det passer med opstarten af sejlersæsonen i foråret, som erfaringsmæssigt giver mere arbejde på søen. Det skyldes også, at ferie- og badesæsonen ligger i juli og august. Det betyder hvert år særligt meget arbejde for Flyvevåbnets redningshelikoptere i luften og for skibene på vandet.

Endnu mere ambulanceflyvning

Som det ses af grafikken, er antallet af ambulanceflyvninger stadigt stigende. Ambulanceflyvninger udgør faktisk størstedelen af de operationer, redningshelikopterne udfører. Search And

Rescue positionen på Flyvestation Skrydstrup (SAR-Skrydstrup) havde i 2009 i alt 349 missioner. Af de 349 var de 45 eftersøgninger over vand, 30 missioner var redningsmissioner, og 19 missioner var patientevakueringer fra skibe. 29 missioner udgøres af forskellige transportopgaver og støtteopgaver for politiet. Blandt andet eftersøgninger af bortgåede personer på land. De sidste 226 missioner var ambulanceflyvninger.

Billedet gentager sig på SAR Roskilde og SAR Aalborg. Fordelingen af opgaverne er næsten ens. Den mest travle SAR-position var i 2009 SAR-Skrydstrup.



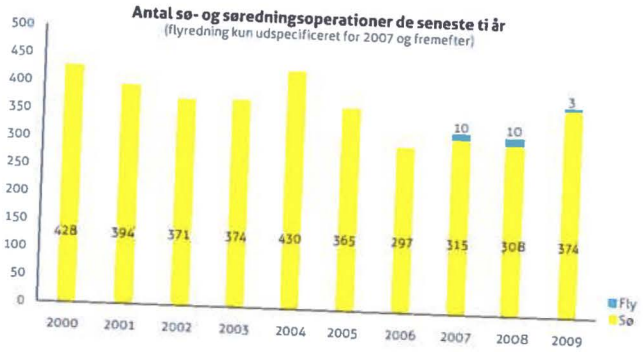


FOTO: JØRGEN KOLLE

TEMA - SAR:

PLUDSELIG VÆLTEDE VOGNEN

En uskyldig udflugt til Mandø endte i en større redningsaktion med omkring 80 redningsfolk og to af Flyvevåbnets redningshelikoptere involveret.

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN

Vi kørte henover sådan nogle småhuller, og min sidemand nåede at sige, at det da blev lidt rigeligt ujævnt. Og så pludselig væltede vognen.

Ordene kommer fra Inger Nielsen, som sammen med andre medlemmer af Ældre Sagen i Give var på tur til Mandø i Vadehavet den 18. juni 2010.

Hun sad forrest i vognen og kom ikke noget til, da den væltede.

- Jeg blev ikke engang våd, fortæller hun.

Længere bag i vognen var der derimod 40 mennesker, der desperat kæmpede for at komme fri af hinanden og op af det omkring 30-40 centimeter høje vand, som vognen lå på siden i.

- Det var det rene kaos. En del havde slået sig mod det jernstativ, der holdt vognpresenningen fast, fortæller Inger, som husker, at vandet blev farvet helt rødt af blodet fra de kvæstede.

Midt i kaosset blev det også snart klart, at tre af passagererne ikke havde overlevet ulykken.

Delt i to hold

I alt 90 pensionister var den 18. juni af sted på en udflugt til Koresand sydvest for Mandø, som er et sted, der blandt andet er kendt for sine mange sæler og et rigt fugleliv.

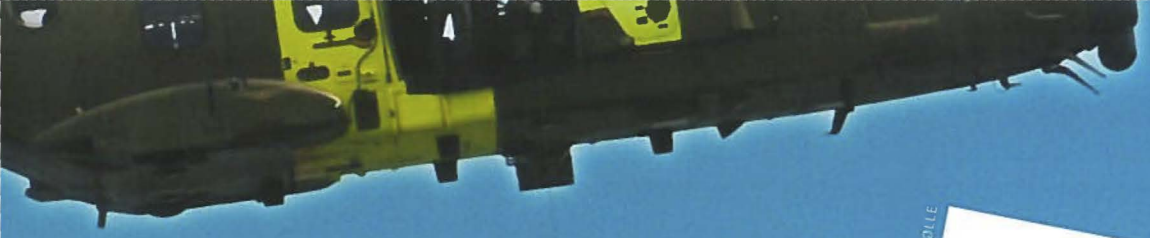
Pensionisterne var delt i to hold, fordi traktorbussen, der skulle fragte dem rundt om øen, ikke kunne have dem alle sammen ombord på én gang.

Inde på land var Ingers mand, Karl Henry, sammen med det næste hold fuldstændigt uvidende om ulykken den første halve time efter, at den var sket.

Beskeden nåede frem samtidig med, at ambulancer fra Ribe og Esbjerg begyndte at ankomme, men det var en kortfattet melding, som kun fortalte, at traktorbussen var væltet, og at tre var døde.

- Der blev jo ikke sagt, hvem de tre var, så det gik vi jo og tænkte på, fortæller Karl Henry om den bekymring, der bredte sig blandt de tilbageværende.

De forsøgte at følge med i redningsaktionen ved at gå op på



et dige i nærheden, men det var svært at få et overblik.

Ambulancerne kunne ikke nå frem

Ret hurtigt efter at alarmen indløb til alarmcentralen, blev det klart, at ambulancerne ikke ville kunne nå frem til ulykkesstedet, som lå godt 300 meter fra kysten.

Den første hjælp på ulykkesstedet kom da også fra de fastboende beboere på Mandø, som hurtigt kom til stedet i traktorer for at hjælpe med at evakuere de sårede.

På grund af de vanskelige forhold blev også to redningshelikoptere fra Flyvevåbnet, ambulancehelikopteren fra Niebüll, en redningsbåd fra Sønderho redningsstation og et terrængående køretøj rekvireret til at assistere med redningsarbejdet.

Helikopter kom først

- Den første, der kom, var redningshelikopteren fra Skrydstrup, fortæller Inger, som vurderer, at der nok gik 20 minutter, inden den landede på havbunden og begyndte at samle de tre hårdest sårede patienter op.

Flere havde brækket nakke- eller ryghvirvler og blev fløjet til Odense.

Cirka en halv time efter ankom helikopteren fra Aalborg og samlede yderligere tre af de hårdt kvæstede op for at flyve dem til Esbjerg.

De øvrige passagerer blev kørt til behandling på sygehusene i Esbjerg, Kolding og Aabenraa.

- Redningen kunne ikke være gået bedre, efter min mening. Det virkede til, at der var styr på tingene, og koordineringen foregik godt, fortæller Karl Henry, og tilføjer:

- I virkeligheden var vi heldige. Selvom man ikke kan sige det i sådan en situation, hvor tre er døde. Men tænk, hvor galt det var gået, hvis redningsfolkene også skulle have kæmpet mod tidevandet.

Ti dage efter ulykken var Inger Nielsen og Karl Henry sammen med en gruppe fra Ældre Sagen ude på ulykkesstedet for at lægge roser og på den måde sige farvel til de tre omkomne.

- Det var en god afslutning, siger de samstemmende. ■

FOTO: JØRGEN KOLLE

FOTO: LOUISE J. CHRISTENSEN

JRCC
– samlingspunktet for redningen

AF LARS SKJOLDAN

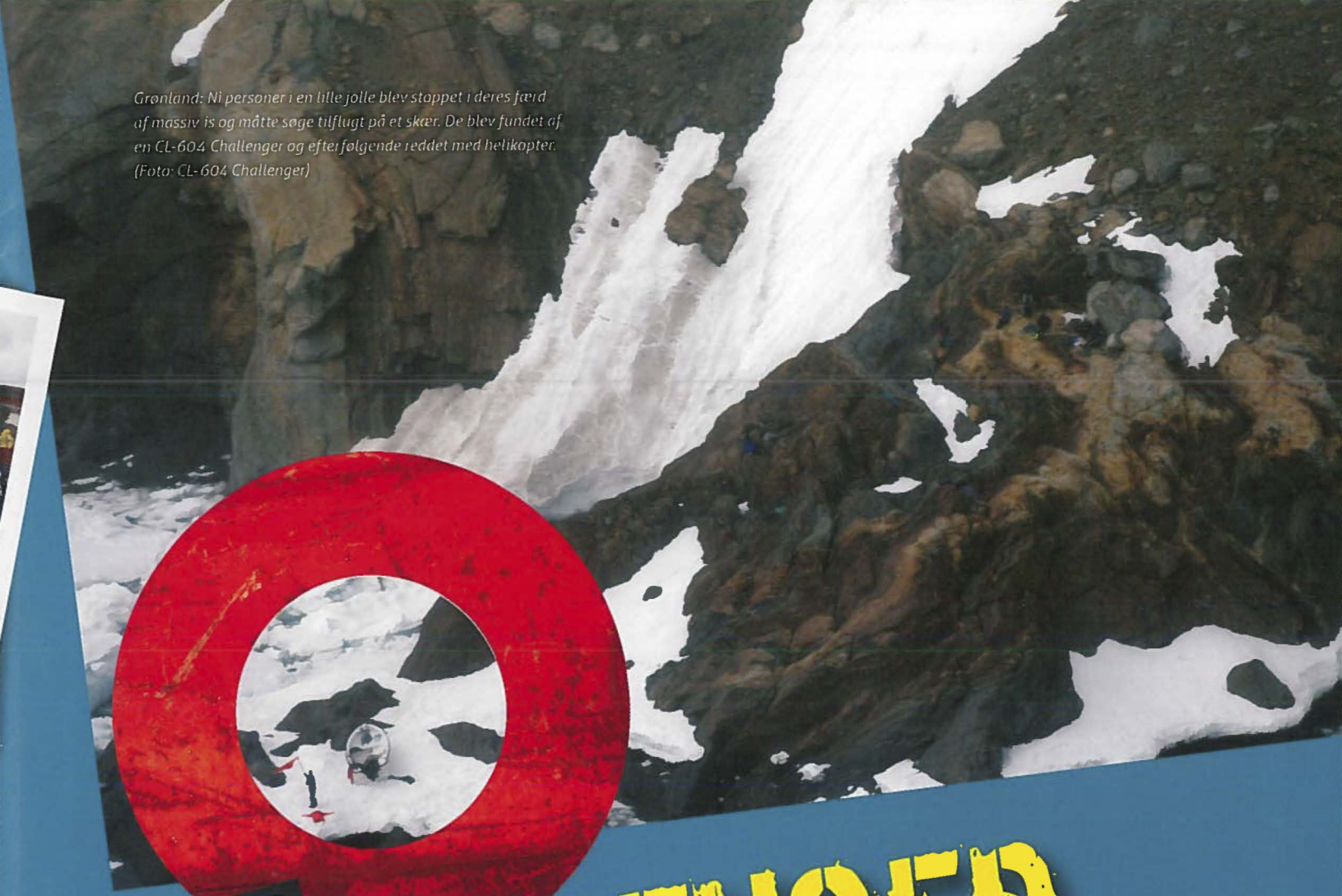
Søø- og Flyredningen i Danmark – også kaldet SAR (Search And Rescue) styres fra en bunker i skovene omkring Marselisborg i Århus. Her sidder flyversoldater sammen med folk fra Søværnet og koordinerer indsatserne i Joint Rescue Coordination Centre (JRCC), som er bemandet 24 timer i døgnet.

Centeret modtager hovedparten af deres alarmer fra de fem regionale vagtcentraler. Ud over det kan de modtage opkald fra læger på de mindre øer, som kan bede om at få evakueret en syg person. Læger fra sygehuse kan også alarmere direkte til JRCC, hvis de har patienter, som akut skal flyttes til et andet sygehus - oftest til et af de større sygehuse, hvor de har bedre mulighed for at tage sig af specielle problemer.

Nogle gange modtager JRCC også opkald fra skibe. Disse skibe bliver oftest bedt om at kalde Radio Medical, som er en slags akutlægefunktion over radio. Radio Medical, som er placeret ved Esbjerg Sygehus, kan så rådgive og i sidste instans tage kontakt til JRCC og bede om evakuering, hvis det er nødvendigt.

Når alarmen er modtaget, finder JRCC ud af, hvilken type hjælp der findes i området. Er der skibe i nærheden, bliver de alarmeret og sendt til assistance. Er det ikke tilfældet, eller kræver den tilskadekomne hurtigere assistance, bliver en helikopter rekvireret fra enten Aalborg, Skrydstrup eller Roskilde, hvor Flyvevåbnet konstant har tre på vagt. ■

Der er travlt i JRCC, når alarmen går. (Arkivfoto)



Grønland: Ni personer i en lille jolle blev stoppet i deres færd af massiv is og måtte søge tilflugt på et skær. De blev fundet af en CL-604 Challenger og efterfølgende reddet med helikopter. (Foto: CL-604 Challenger)

TEMA - SAR:

CHALLENGER KOMMER TIL UNDSÆTNING

Det er ikke kun Flyvevåbnets helikoptere, der eftersøger nødstedte fra luften. Også Challenger-flyene bliver brugt flittigt. Det sker særligt over Nordatlanten og Grønland, men også i Danmark kan det være nødvendigt at trække på flyets egenskaber.

AF THORBJØRN FORSBERG

Den 16. april 2009, Grønlands Kommandos base for Challenger-flyet ved Søndre Strømfjord:

Besætningen på et af Flyveåbnets CL-604 Challenger får en henvendelse fra det lokale politi lidt før klokken 20.00. En amerikansk forsker er forsvundet med sin snescooter på indlandsisen. Det er sket i nærheden af forskningsstationen Summit Camp, hvor han og en kollega er blevet overrasket af en snestorm - kollegaen formåede at redde sig tilbage til forskningsstationen, men den amerikanske forsker savnes stadig.

Billede fra web-kamera i Summit Camp. Billedet er taget den dag, hvor den amerikanske forsker blev meldt savnet i en snestorm. (Foto: Web-kamera, Summit Camp)

Challenger kommer til undsætning

Summit Camps placering på et kort.

Denne vandflyver på vej fra USA til Europa havde ikke brændstof nok til at nå sin mellemlanding i Narsarsuaq. En CL-604 Challenger omdirigerede den, så den i stedet landede på vandet ved Flådestation Grønnedal i bunden af Arsuk fjorden. (Foto: Challengers EO/FLIR sensor)

- Vi kommer hurtigst muligt på vingerne, efter at vi har fået henvendelsen fra det grønlandske politi, og så flyver vi hen over området, hvor han menes at være forsvundet, fortæller Per Sørensen. Han er seniorsergent og systemoperatør på Challenger.

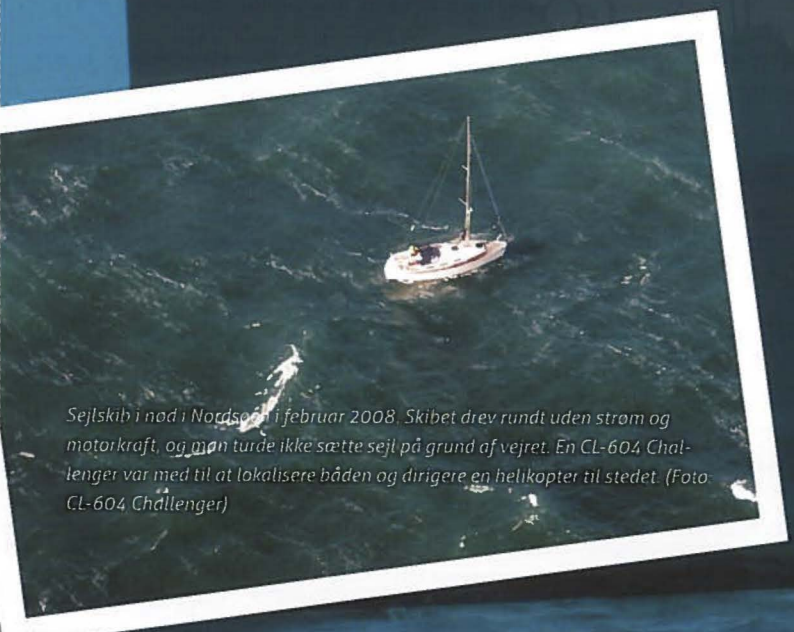
- Der er stadig snestorm i området, og vi kan ikke finde tegn på liv, selvom vi bliver i luften i en times tid. Da det bliver for mørkt til at se noget som helst, er vi nødt til at flyve tilbage til Søndre Strømfjord og i stedet gøre os klar til dagen efter.

Næste morgen tager besætningen af sted så tidligt som muligt for igen at lede efter manden. Der er generelt dårlig sigtbarhed i området på grund af snefygning, så ud over den visuelle afsøgning, hvor besætningen kigger ud ad vinduerne, bliver Challenger-flyets radar taget i brug. Det viser sig at være en god idé.

- Indlandsisen er flad som en pandekage, og derfor kan vores radar opfange uregelmæssigheder i landskabet. Vi har samtidig en person med ombord, som kender området, og han er med til at vurdere, om de signaler, vi får på radaren, kan forklares med forskningsstationens bygninger eller lignende. Efter fire-fem timer får vi et signal, som ikke kan forklares. Det viser sig at være mandens snescooter, som han er gået i ly ved, forklarer Per Sørensen. Herefter giver Challenger-besætningen den strandedes position videre, så et mindre fly kan hente ham. Challenger-flyet kan nemlig ikke lande på indlandsisen.

Den reddede endte med at få amputeret flere lemmer på grund af forfrysninger. Men han reddede livet, og han har senere takket Challenger-besætningen for dens indsats.

- Det er selvfølgelig en fantastisk følelse at have været med til at gøre en forskel for mennesker, fastslår Per Sørensen, som har været med på omkring 25 redningsmissioner i de fem år, han har været systemoperatør på Challenger.



Sejlskib i nød i Nordsøen i februar 2008. Skibet drev rundt uden strøm og motorkraft, og man turde ikke sætte sejl på grund af vejret. En CL-604 Challenger var med til at lokalisere båden og dirigere en helikopter til stedet. (Foto: CL-604 Challenger)

- Vi kan være i luften i lang tid

Flyvevåbnet har et Challenger-fly udstationeret ved Grønlands Kommando i Søndre Strømfjord i tolv dage hver måned. Per Sørensen er på Grønland 6-8 gange om året, og under turene skal han og resten af besætningen være klar til at gå på vingerne inden for to timer i normal arbejdstid og inden for tolv timer på alle andre tidspunkter. Men de er det altid hurtigst muligt, ifølge Per Sørensen oftest i løbet af en time.

Det er dog sjældent, at redningsaktionerne er så spektakulære som i eksemplet med forskeren ovenfor. Ifølge Per Sørensen er der typisk tale om eftersøgning af små joller, der ikke er nået frem til deres destination til den aftalte tid, hvorfor de bekymrede venner eller familiemedlemmer har kontaktet politiet. Herfra ryger henvendelsen videre til Challenger-folkene via Grønlands Kommando, hvis der er brug for deres hjælp.

Det har resulteret i, at man har konstateret, at folk blot har taget et hvil eller ændret på deres rejseplaner. Men der er også tilfælde, hvor der er tale om reelle nødstedte, der er havareret og måske strandet og i livsfare. I sådanne tilfælde kan Challenger angive over for eksempelvis en redningshelikopter, hvor de nødstedte befinder sig. Hvis det er nødvendigt, kan man også kaste hjælp ud fra flyet, for eksempel dinghyer (små redningsbåde), overlevelsesudstyr og mad, og man kan markere stedet ved hjælp af røgbøjer og nødblus.

- Vi kan ikke hive nogen op af vandet ligesom en helikopter. Fordelen ved Challengeren er til gengæld, at vi kan være i luften i lang tid, cirka syv timer, forklarer Per Sørensen. Den relativt lange flyvetid giver blandt andet muligheden for at foretage eftersøgning i et stort område og betyder samtidig, at flyet kan indsættes over store afstande.

Afsøgningen af et bestemt område foregår efter et fastlagt mønster, og besætningen bruger moderne udstyr som radiopejleudstyr, radar og optiske/infrarøde kameraer. Men helt almindelige kikkerter gennem vinduerne er også et vigtigt redskab.

Flyver også redningsmissioner i Danmark

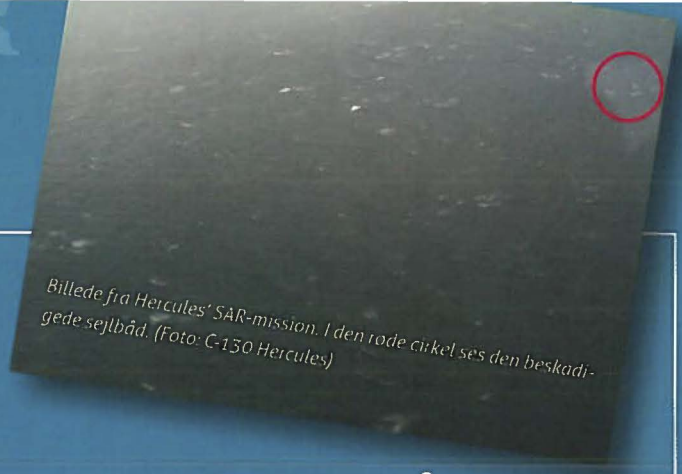
Challenger-flyet er ikke som sådan en del af det danske redningsberedskab. Alligevel sker det af og til, at besætningen bliver bedt om hjælp til at eftersøge en båd i havsnød – det skete for eksempel den 13. juni i år, da man en søndag ikke kunne finde en sejlbåd øst for Grenå. Den hjalp Challenger med at finde.

Besætningerne har også øvet sig i at være *air coordinator* – luftrumskoordinator – ved større ulykker. For eksempel har man deltaget i øvelser, hvor man simulerer brand ombord på en færge, og hvor mange mennesker skal reddes med båd eller helikopter. Opgaven som luftrumskoordinator består for Challenger i at ligge i en højde på cirka 2000-3000 fod over skibet og styre trafikken til og fra færgen. I den højde kan de se hver enkelt redningshelikopter og således styre, hvornår den flyver til og fra skibet, i hvilken højde og vinkel det foregår og så videre. Samtidig koordineres hele redningsmissionen over radio med JRCC Danmark (Joint Rescue Coordination Centre). Alt sammen for at sikre, at redningsaktionen glider så effektivt som muligt.

- Der står ikke skrevet nogen steder, at vi skal være en del af redningsberedskabet herhjemme, men vi har fået lov til at være med i den internationale redningsøvelse BALTIC SAREX de seneste tre år. Det er godt for os, for så får vi udviklet vores procedurer og får også trænet den her del af det. Så er vi klar, hvis det nu en dag skulle blive nødvendigt, fastslår Per Sørensen. ■

FAKTA

- Flyvevåbnet har siden 1999 haft tre CL-604 Challenger-fly. De holder til ved Eskadrille 721, Air Transport Wing Aalborg
- Challenger bruges til VIP-flyvninger for regeringen, Forsvarets ledelse og Kongehuset, og den bliver også brugt til en række transportopgaver, herunder evakuering af syge og sårede soldater (MEDEVAC).
- Challenger udfører også en stor del af Danmarks havmiljø- og farvandsovervågning. Samme opgave løses tillige ved Grønland og Færøerne, hvor man også kontrollerer fiskefartøjers aktivitet samt håndhæver suverænitet.
- I tolv dage om måneden er et af Flyvevåbnets Challenger-fly underlagt Grønlands Kommandoen ved Søndre Strømfjord. Her er flyet en del af redningsberedskabet og kan også kaste forsyninger ned til f.eks. Sirius-patruljen.
- Det er på tale, at gøre Challenger-udstationeringen til Grønland permanent.
- Flyvevåbnet samarbejder også med Canadas redningstjeneste. Sammen med Søværnet og Canadian Coast Guard deltog Challenger i en SAR-øvelse i Canada/Lancaster Sound i september 2009 som "on scene coordinator" (leder) for de deltagende skibe. Scenariet var en eftersøgning af et "forsvundet" krydstogtskib.



Billede fra Hercules' SAR-mission. I den røde cirkel ses den beskadigede sejlbåd. (Foto: C-130 Hercules)

HERCULES KAN OGSÅ FINDE MENNESKER PÅ HAVET

Selvom det sker sjældent, så kan Flyvevåbnets C-130 Hercules også være med til at finde nødstedte på vandet, hvis det er nødvendigt.

AF THORBJØRN FORSBERG

Der er en første gang for alting. Også for en eftersøgningsopgave til havs for Flyvevåbnets C-130J Hercules. Det måtte Rasmus Pedersen med pilotnavnet RUD sande, da han og resten af mandskabet under en funktionsafprøvning af flyet den 12. maj 2010 blev bedt om at gå på den samme frekvens som JRCC (Joint Rescue Coordination Centre), Forsvarets fælles redningscentral.

- Vi var egentlig på vej til at lande i Aalborg, men fik at vide, at der var en nødstedt sejlbåd ud for Grenå, og at man havde brug for vores hjælp til at finde den. Vi koordinerede hurtigt med operationsrummet og fik grønt lys til at flyve af sted, fortæller Rasmus Pedersen.

Tekniske problemer var årsag til, at hverken en redningshelikopter eller Challenger-flyet, som ellers var på vingerne, kunne søge efter sejlbåden. Hercules-flyet satte derfor kurs mod området, hvor sejlbåden mentes at være, og begyndte at søge efter den.

- Vi finkæmmede området, og det var rigtig dårligt vejr, men til sidst fandt vi sejlbåden med sejlet blafrende i vandet og ingen motorkraft, forklarer Rasmus Pedersen. Han tilføjer, at bådens position blev meldt videre til JRCC, som dirigerede en af Søværnets redningsbåde ud til stedet.

- Det var spændende, for det er jo ikke noget, vi gør til daglig. Selvfølgelig er det noget, man bliver lidt høj af – det er da fedt at vide, at man har hjulpet folk i nød, siger Rasmus Pedersen.

Selvom missionen er den første af sin slags, som C-130J Hercules har været ude på, blev man alligevel efter landing enige om at nedfælde en standardprocedure – standard operation procedure (SOP) – for, hvad man gør, hvis nu det sker igen. Den er under udarbejdelse. ■

FAKTA

Flyvevåbnet har i alt fire C-130 Hercules transportfly. De har hjemme hos Eskadrille 721, Air Transport Wing Aalborg.

Flyet bruges til at transportere soldater og forsyninger. Forsyninger kan både kastes ud med faldskærm og læsses af på traditionel vis.

Man kan også indsætte faldskærmstropper fra flyet. Det benyttes ligeledes til at transportere syge, sårede og faldne soldater hjem til Danmark.

En af Hercules' store fordele er, at den kan lande på korte, ujævne landingsbaner.

TEMA - SAR:

INTET UFORSØGT

Det begyndte med Sikorsky S-55C, fortsatte med S-61A Sea King og nu har EH101 Merlin endelig taget over. I mere end 50 år har Eskadrille 722 fløjet redningshelikopter under mottoet *Intet uforsøgt.*

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN

Eskadrille 722 blev oprindeligt oprettet som en let transporteskadrille, men blev i 1956 omdannet til en eftersøgnings- og redningseskadrille af den primære grund, at Forsvaret i perioden op til 1955 havde mistet 79 fly med i alt 62 dræbte.

Eskadrillen skulle have syv redningshelikoptere af typen Sikorsky S-55C til arbejdet, og leveringen begyndte i december 1956, hvor helikopterne ankom adskilt i hoveddele og pakket ned i kasser.

Helikopterne skulle udstyres med hoist-udstyr, men der var problemer med at fremskaffe det seletøj, man anvender i forbindelse med redning. Det betød, at besætningen nok kunne øve sig i at flyve helikopteren, men de kunne ikke øve sig i at bruge helikopteren til dét, den skulle anvendes til.

Ingen læge

Samtidig blev det besluttet, at helikopteren af hensyn til vægten ikke skulle medbringe en læge, hvilket ellers havde været på tegnebrættet. I stedet blev den udstyret med en lægetaske, og besætningen skulle instrueres i at behandle de tilskadekomster, de ville komme ud for. Besætningen kom til at bestå af en pilot, der var fartøjschef, samt en første- og en andentekniker, som også fungerede som henholdsvis hoistoperatør og redder.

Lav aktionsradius

Helikopteren havde dog et par handicaps - nemlig en lav aktionsradius og lav marchhastighed. Derfor kom den til at danne parløb med det fastvingede fly Pembroke, hvis opgave blev at flyve ud og lokalisere den nødstedte og eventuelt kaste en gummibåd derned for derefter at guide helikopteren ind til den egentlige redning.

Lille pige med lungebetændelse

Den første redningsmission med S-55 foregik den 27. november 1957. Her fløj SAR-vagten (search and rescue) fra Værløse til Saltholm for at evakuere en to-årig pige, som havde en alvorlig lungebetændelse. Det var mørkt, og det stormede, men opgaven blev løst uden problemer.

Herefter steg antallet af missioner støt med hovedvægten på eftersøgninger, undsætning af nødstedte til havs og sygetransporter.

Selvom eskadrillen egentlig var oprettet til at eftersøge nedstyrtede piloter, var det faktisk kun fire gange, at S-55'eren blev anvendt til dette formål.

Ingen større havarier

Gennem sine 10 år i det danske flyvevåben var S-55 ikke udsat for større havarier.

Ganske vist havde der været både punkteringer, metalspåner i filtre, røg i cockpittet og tab af vinduer under flyvningen, men ingen af gangene kom nogen noget til.

To gange har helikopteren måttet nødlande på vand, hvor helikopterens nødflydeudstyr - de såkaldte doughnuts - blev udløst, så helikopteren kunne holde sig flydende.

Ny helikopter på ønskesedlen

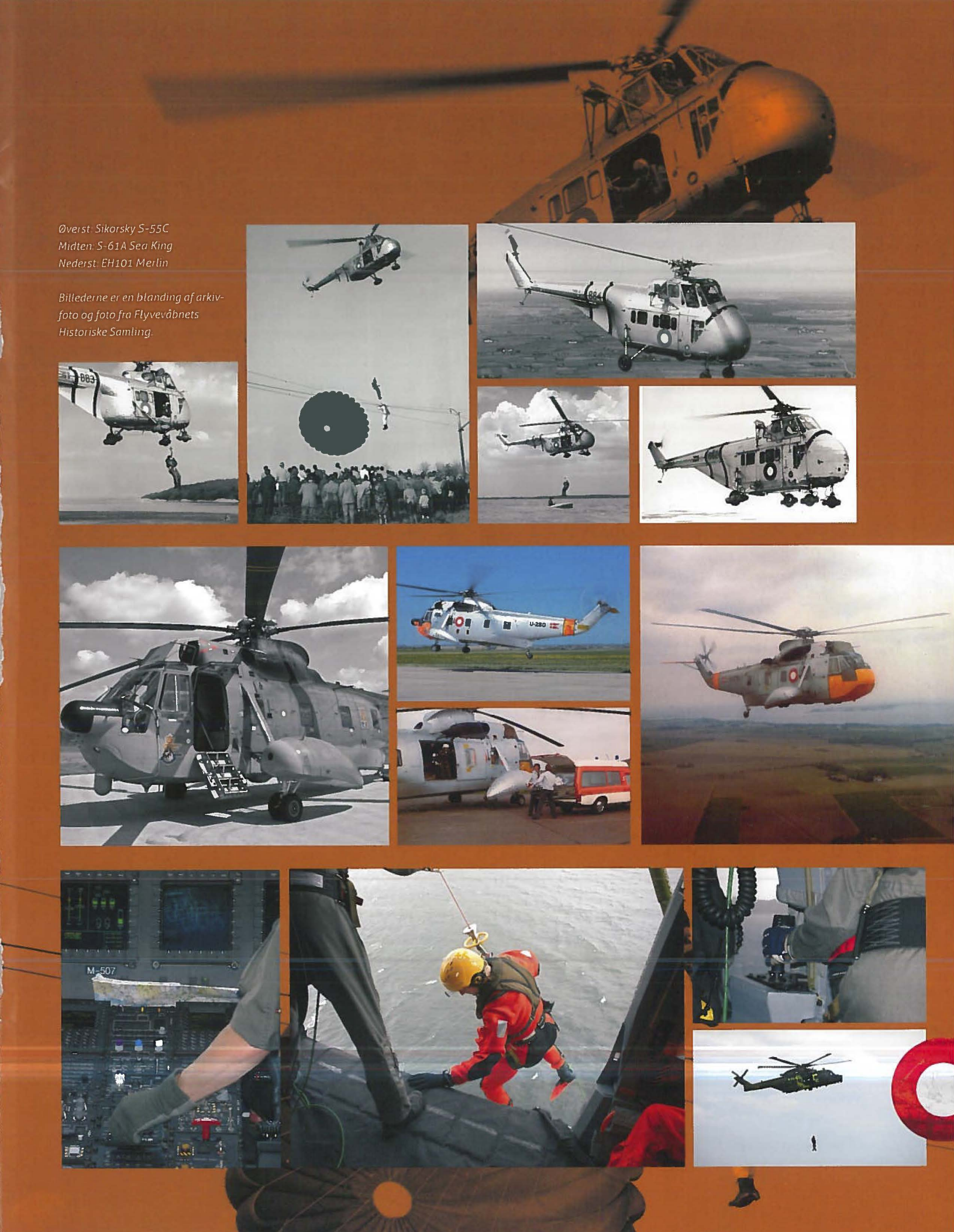
I 1963 begyndte Flyvevåbnet at se sig om efter en afløser til S-55C. Man ledte efter en helikopter med en større rækkevidde, så den også kunne bruges til selve eftersøgningen.

Det blev atter Sikorsky, som fik ordren, og man gik straks i gang med at modificere S-61-modellen til de danske behov. Det betød blandt andet større sidepontoner og en højere halesektion, så den kunne lande på vand, og hvor søster-helikopteren - ubådsjægeren SH-3A - havde sonarudstyr, fik den danske udgave i stedet en ekstra brændstoftank.

Den første S-61 Sea King ankom med skib til København den 10. april 1965 og blev trukket af en traktor fra Frihavnen og ud til Flyvestation Værløse om natten for ikke at forstyrre trafikken for meget.

Udråbt som håbløs

I januar 1966 blev de otte S-61-helikoptere erklæret operative og overtog efterfølgende SAR-vagten.



Øverst: Sikorsky S-55C
Midten: S-61A Sea King
Nederst: EH101 Merlin

Billederne er en blanding af arkivfoto og foto fra Flyvevåbnets Historiske Samling.

Den første rigtige mission kom kort efter, at S-61'eren havde overtaget vagten på Aalborg. Kutteren Mona var blevet påsejlet af en trawler og sank. Det ene af besætningsmedlemmerne forsvandt i de høje bølger.

De to øvrige blev samlet op af en nærliggende kutter – trawleren havde tilsyneladende ikke opdaget noget og var sejlet videre.

Den ene af de to var hårdt såret og behøvede lægehjælp, og derfor blev helikopteren fra Aalborg tilkaldt. I modsætning til S-55 fløj S-61 nemlig fast med en læge ombord.

De to mænd blev anbragt i en redningsflåde, og herfra skulle de samles op. Men vejret, kutterens fart og blæsten fra helikopterens rotorblade gjorde opgaven umulig. Efter flere forsøg var helikopteren ved at løbe tør for brændstof og måtte derfor returnere til Aalborg uden at have løst opgaven.

Fiskeren døde – og pressen gik arrigt til den nye helikopter, som den dømte "håbløs" og for stor og klodset til redningsbrug.

At helikopteren også indimellem havde måttet nødlande på grund af problemer med blandt andet gearkassen, gjorde ikke pressens begejstring større.

EH101 har lige så stille overtaget vagten efter S-61, og i 2010 – to år senere end beregnet – har den nye helikopter sendt den gamle dame på pension og har overtaget SAR-beredskabet helt.

M/S Skagerak

Oprejsningen kom et halvt års tid efter, da færgen M/S Skagerak blev ramt af en "forkert sø", som slog agterporten ind. Færgen sank, og de danske helikoptere kom på arbejde. I alt blev 69 samlet op med helikopter, mens de øvrige blev samlet op af andre skibe. Alle ombordværende blev reddet, og pressens fordomme over for S-61'eren blev afløst af jubelartikler om helteeskadrillen.

Styrtet ned i Vadehavet

I 1968 oplever eskadrille 722 sit første og eneste totalhavari, da S-61 U-281 havarerede under en eftersøgning af nogle forsvundne strandjægere i Vadehavet.

Helikopteren eksploderede af uvisse årsager, og samtlige besætningsmedlemmer blev dræbt. Også de to strandjægere blev fundet omkomne ikke langt fra helikopterens nedstyrtningssted.

Hvorfor helikopteren havarerede, er aldrig opklaret, men det blev heldigvis det eneste havari, som S-61 kom ud for i sine 45 år i dansk tjeneste.

På shoppetur efter ny helikopter

Op igennem 1990'erne begyndte Flyvevåbnet at kigge efter en afløser til S-61 Sea King, som var ved at være en gammel dame.

Den nye helikopter skulle også kunne udfylde opgaven som troppetransporthelikopter, og Danmark sluttede sig indledningsvis til Nordic Standard Helicopter Programme sammen med Finland, Norge, Sverige og Polen. Håbet var, at landene kunne finde en helikopter, som de alle kunne bruge og dermed dele teknikere og reservedele i fremtiden.

I 2001 valgte Danmark dog at trække sig fra samarbejdet og tegnede i stedet kontrakt med AgustaWestland om levering af 14 helikoptere af mærket EH101 Merlin. De otte skulle afløse S-61 som redningshelikoptere, mens de sidste seks skulle kunne bruges til taktisk troppetransport.

Mekanikermangel

I årene fremover blev de danske EH101-helikoptere udviklet og afprøvet, og den første ankom til Danmark i januar 2006.

Samtidig betød forsvarsforliget dengang lukning og sammenlægning af en del tjenestesteder med den konsekvens, at en række flymekanikere havde valgt at søge arbejde i det civile. Flyvevåbnet stod derfor med en gedigen mangel på mekanikere.

EH101 viste sig at være sværere at tumle med vedligeholdelsesmæssigt, end man havde regnet med, og det var svært at skaffe reservedele.

Helikopteren blev derfor hurtigt kendt i pressen som "håbløs", nøjagtigt som sin forgænger S-61. Ikke mindst, fordi det også var nødvendigt at give alle helikopterne flyveforbud i en periode i 2008 på grund af en motorfejl.

Peter Wessel brænder

I april 2007 blev EH101 erklæret operativ, men den deltog faktisk i en redningsmission inden da.

Det var den 22. marts 2007, da færgen Peter Wessel kunne melde om brand i maskinrummet. Den lå i nærheden af Hirtshals.

Tre redningshelikoptere – to EH101'ere og en S-61'er – blev sendt af sted sammen med redningsbåde fra Hirtshals, Skagen og Hanstholm samt inspektionsskibet Nordsøen for om nødvendigt at kunne evakuere de 345 passagerer, som færgen havde ombord.

Det lykkedes dog for færgens besætning at få ilden under kontrol, og kun et enkelt besætningsmedlem måtte evakueres, fordi man frygtede røgforgiftning. Branden betød dog, at Peter Wessel måtte slæbes i havn med en slæbebåd, fordi branden havde gjort færgen usejldygtig.

EH101 overtager vagten

Siden har EH101 Merlin lige så stille overtaget vagten efter S-61, og i 2010 – to år senere end beregnet – har den nye helikopter sendt den gamle dame på pension og har overtaget SAR-beredskabet helt.

Selvom overtagelsen blev forsinket – og arbejdet med at gøre afløseren klar har kostet blod, sved og tårer – er problemerne blevet løst. På den måde lever Eskadrille 722 op til dens motto: **Intet uforsøgt.** ■

VIDSTE DU ...

Foto: Finn Boyer

... at rallyholdet Future Wings stiller op til løb med Future Wings-logoet samt Flyvevåbnets kokarde malet på bilen, en Peugeot 306 GTI-6? Holdet stiller op i adskillige løb i sensommeren og efteråret – læs mere på **www.detflyvenderallyteam.dk.**

Foto: Søren Lindhardt Damm Hansen

... at bladet Flyvevåbnet for nylig gennemførte en læserundersøgelse? Formålet var at lære mere om læsevaner og holdninger til udformningen af bladet fremover, og besvarelserne bliver nu evalueret. Skemaet blev sendt til 500 tilfældigt udvalgte medarbejdere i Flyvevåbnet, og for at få så mange retur som muligt blev der udloddet et rejsegavekort på 5.000 kroner blandt besvarelserne. Deadline blev strakt en del for at få flest mulige svar med, og vinderen blev **flytekniker Peter B. Meyer. Tillykke!**

De deltagende soldater spillede kørestolsrugby sammen med spillere fra landsholdet

... at Soldaterlegatet og Dansk Handikap Idrætsforbund i maj måned afholdt et sportsseminar for fysisk skadede soldater? Seminaret var det første af sin slags i Danmark. Soldaterne prøvede kræfter med blandt andet atletik, kørestolstennis og kørestolsrugby.
Soldaterlegatet uddeler penge til tidligere udsendte, deres pårørende og efterladte og støtter forskningsprojekter, der vedrører soldater.
Læs mere på **www.soldaterlegatet.dk.**

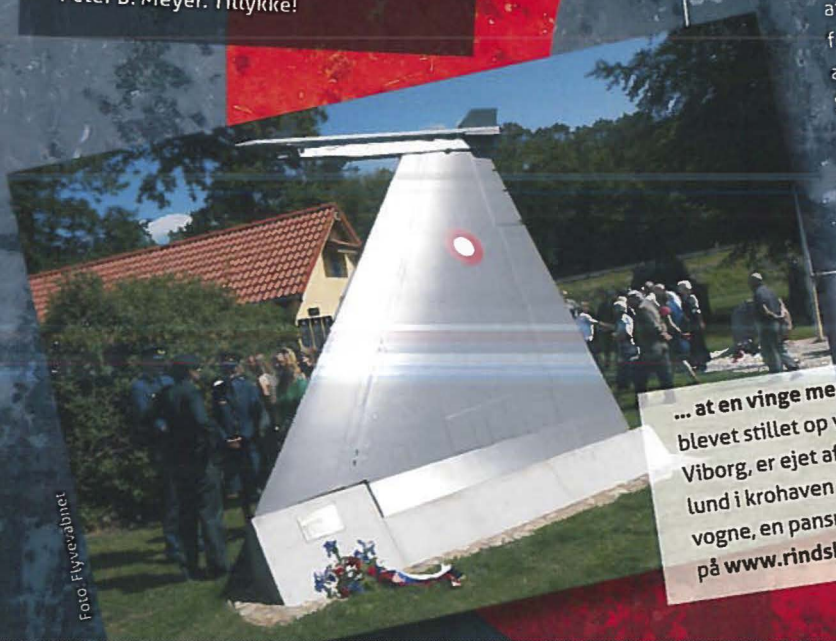
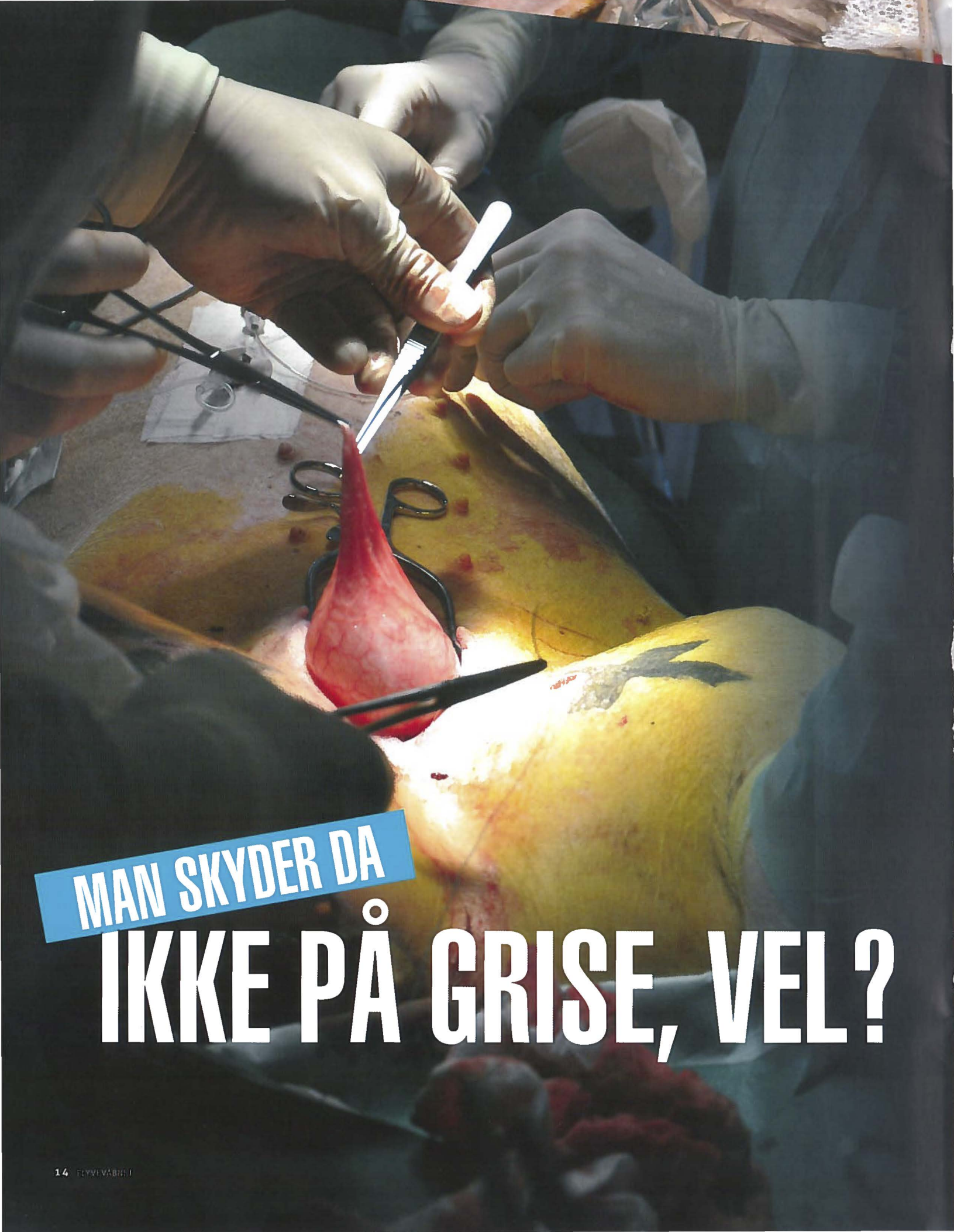


Foto: Flyvevåbnet

... at en vinge med Sidewinder-missil fra en F-16 Fighting Falcon er blevet stillet op ved Rindsholm Kro? Kroen, som ligger i nærheden af Viborg, er ejet af Hanne og Frode Hansen, og de har opbygget en mindelund i krohaven for faldne danske soldater. Der er også opstillet kampvogne, en pansret mandskabsvogn og et anker fra Søværnet. Læs mere på **www.rindsholm-kro.dk.**



MAN SKYDER DA

IKKE PÅ GRISE, VEL?

Jo, I Forsvaret gør man. Vel at mærke på bedøvede af slagsen. Og det har en helt særlig årsag. For når læger, sygepassere og ambulancefolk skal udsendes til missionsområder, har de brug for praktisk erfaring med skudskader – en erfaring, der ikke er let at få. Derfor træner de deres livreddende operationer på grise.

AF LAURA AGGERNÆS

Sveden drypper fra næsetippen på de koncentrerede ambulancefolk, der står bøjet over båren, som den tilskadekomne gris ligger på.

Selvom det er næsten ulideligt varmt i ambulancen, mens de behandler grisen, kan ambulancefolkene ikke bare skrue ned for varmen. Grisens krop har travlt med at forsøge at reparere sine indre skader, og det bruger den alle sine ressourcer på. Det efterlader ikke energi til, at den kan holde sig varm. Derfor er temperaturen sat til 37 grader.

- Er der brugt hemcon? spørger den ene af ambulancefolkene hektisk.

- Ja, der er brugt hemcon i højre side, svarer en anden ham tilbage. Hemcon er en form for plaster, der bruges til at stoppe de mest voldsomme af grisens blødninger.

Ambulancen kører hurtigt af sted på de sjællandske veje, og efter forholdsvis kort tid når den sin destination i Jægerspris.

Erfaring med virkelige situationer

Forsvarets Sundhedstjeneste afholder fem gange årligt en særlig operationsøvelse for blandt andre de læger, der bliver udsendt til missionsområder. Den giver dem en ellers svært tilgængelig praktisk viden om skudlæsioner og landmineskader.

Ved at operere på grise, der bedøves og er i live under hele forløbet, lærer lægerne mere om virkeligheden end ved nogen anden øvelse.

- De unge læger har brug for en basisviden om krigskirurgi, så de ikke skal starte fra bunden, når de kommer ud til et missionsområde, fortæller Henrik Kåhler, stabschef for Forsvarets Sundhedstjeneste.

Operationsøvelsens leder, som også er fra Forsvarets Sundhedstjeneste og ikke ønsker sit navn offentliggjort, mener, at undervisningen er vigtig, fordi deltagerne ikke kan få den samme alvor med ved at deltage i andre øvelser.

Det er dog ikke kun lægerne, der får noget ud af øvelsen. Det samme gør sygepassere og ambulancemænd fra Combat Support Wing, som støtter lægerne, og de får også meget ud af at medvirke.

- Deltagerne ved, at det virkelig gælder, og at de rent faktisk skal kunne bruge deres førstehjælp i praksis, fordi de skal holde grisen i live under hele forløbet, forklarer operationsøvelsens leder.

80 procents lighed mellem gris og menneske

Peter Jeppesen fra Eskadrille 691 er en af de sygepassere, der støtter lægerne på operationsstuerne under øvelsen. Da Flyvevåbnet hiver ham til side for at høre, hvordan det gavner en sygepasser at være med en dag som i dag, er han allerede i fuld gang med sit arbejde under en operation.

- Ved at deltage i øvelsen lærer du, hvilke instrumenter der bliver brugt under en operation af skudsår, og på den måde reagerer du hurtigere og mere hensigtsmæssigt under operationer i krigssituationer, fortæller Peter Jeppesen.

Han fungerer som steril sygepasser ved operationen, hvilket betyder, at han løbende sørger for, at lægerne får de sterile ting, de har brug for undervejs.

Grisen, der ligger i fuld bedøvelse på operationslejet, skal opereres i maven, men da den samtidig har skudskader i sine ben, står der opererende læger på begge sider af den.

- Der er 80 procents lighed mellem en gris og et menneske, så det gør, at man kan genkende procedurerne og kropsdelene, når man står over for en operation med et menneske, forklarer Peter Jeppesen.

Et par af lægerne er ved at lægge et urinvejskateter på grisen. Det er en standardprocedure, som lægerne udfører, når de har med traumepatienter at gøre, så de kan se nyrernes tilstand og ligeledes holde styr på væskebalancen. En tredje er i færd med at fjerne ødelagt væv fra udgangshullet af et skudsår på grisens højre bagben.

Bedøvet under hele forløbet

Grisen på operationsbordet er fuldt bedøvet under hele forløbet og bliver løbende observeret af både en anæstesisygeplejerske og en operationssygeplejerske. Samme procedure gælder for alle de medvirkende grise, og den er til for at sikre, at de ikke lider overlast under øvelsen.

Ud over de to sygeplejerskers medvirken er to dyrlæger samt en veterinærsygeplejerske til stede, og sammen har de det overordnede overblik over grisen under øvelsen.

Efter øvelsens afslutning bliver grisen aflivet uden på noget tidspunkt at være vågnet op fra sin bedøvelse.

- Grisen mærker ikke noget som helst, når den er bedøvet. Så jeg vil mene, det en langt mere skånsom død, end hvis den var kommet på slagteri, siger Henrik Kähler, stabschef for Forsvarets Sundhedstjeneste.

Skudskade som i cowboyfilm

Årligt bliver omtrent 36 sygepassere, ambulancefolk, sygeplejersker og læger udsendt for at hjælpe sårede soldater og civile i Afghanistan - i 2009 havde de cirka 250 patienter. Øvelsen er derfor en vigtig træning for de unge læger, sygeplejersker, sygepassere og ambulancemænd, der ikke tidligere har været i berøring med den slags skader, som skud og miner kan forvolde.

- Flere af ambulancemændene har aldrig set en skudskade ud over i cowboyfilm, hvor det ser meget voldsommere ud, end det gør i virkeligheden. Det billede bliver ændret, når de ser en virkelig skudskade. På den måde bliver de klædt på til at kunne håndtere, hvordan virkeligheden ser ud ved en skarp situation, siger operationsøvelsens projektbefalingsmand, der ligesom øvelsens leder heller ikke ønsker sit navn frem.

Forskellen mellem liv og død

Ambulancefolkene sidder på trappen uden for det opsatte felthospital og taler om de oplevelser og de erfaringer, de har gjort sig under øvelsen.

De har udført deres arbejde efter bogen og holdt grisen i live fra skudstedet til hospitalet.

Hvem ved. Måske kan det være erfaringerne med det firbenede dyr, der gør forskellen mellem liv og død, hvis de engang kommer til at stå med et menneskeliv i hænderne. ■

FAKTA:

- Grisen ankommer først til en gård, hvor de falder til ro over et par dage.
- Dagen for øvelsen får grisen først et sløvende middel, der får den til at falde til ro, og derefter et bedøvelsesmiddel, der sikrer, at den mister bevidstheden
- Så kommer grisen på operationsleje, hvor dyrlægen og en veterinærsygeplejerske sikrer dens luftveje, så det er muligt at give kunstigt åndedræt fra en respirator. De lægger også et kateder i en vene på grisens bug for at kunne give den bedøvelse under hele øvelsen.
- Grisen bringes så i en dybere bedøvelse, inden den skydes på med tre forskellige våben. Dyrlægen sikrer, at grisen er fuldt bedøvet, før dette sker. Når grisen er skudt, overtager et hold deltagere med vejleder ansvaret for grisen og går straks i gang med at give den førstehjælp.
- Grisen kommer herefter med ambulance, hvor den – under fortsat behandling og observation af en anæstesisygeplejerske – bliver transporteret til det fungerende hospital under øvelsen.
- Lægerne øver derefter forskellige indgreb, blandt andet udføres kirurgi i bughule og brysthule, hvor lægerne reparerer huller i tarme og lever.
- Til sidst aflives grisen uden på noget tidspunkt at være vågnet op fra sin bedøvelse.

DET GØRES IKKE PÅ ÉN DAG

Jens, Ryan og Michael fra forsyningssektionen ved Helicopter Wing Karup har haft gavn af sparring med HRS. (Foto: HRS)

Lederteamet for Helicopter Wing Karups forsyningssektion havde vanskeligheder med samarbejde og kommunikation. Et internt udviklingsforløb med hjælp på sidelinjen hjalp dem med at komme videre.

AF MARIA C. Ø PEDERSEN, HRS

Major Jens Fjordside, leder af forsyningssektionen ved Helicopter Wing Karup, tog for et års tid siden initiativ til at starte et udviklingsforløb for sit lederteam. Det havde dengang nogle interne samarbejds- og kommunikationsudfordringer. Siden har teamet været igennem to halvdages seancer, hvor det blandt andet har kortlagt, hvad der fungerer godt i teamet, hvad der skal udvikles, og hvad der skal kendetegne teamet fremover.

- Vi har aftalt fælles spilleregler for vores samarbejde, og det giver os et godt fundament at agere på som team. Under vores møder holder vi hinanden op på disse fælles spilleregler og evaluerer, hvordan det er gået. Ad den vej er jeg sikker på, vi når i mål og får et bedre teamsamarbejde, siger Jens Fjordside.

Processen bliver styret

De to halvdages seancer har haft kaptajn Christian Biering fra Flyvertaktisk Kommandos HR-afdeling på sidelinjen.

- Man kan jo godt indefra se, der er noget, der ikke fungerer, men hvad der skal gøres, er straks sværere. Dér er det godt med en ekstern, der kan pege på nogle ting, og som ved, hvor der skal trykkes, og hvilke spørgsmål der skal stilles for at få processen i gang, fastslår seniorsergent Ryan Dalsgaard. Han tilføjer:

- Det gøres ikke over en dag eller tre; det gøres over tid, men ånden er blevet bedre, og tilliden teammedlemmerne imellem er højnet en smule.

Han oplever endvidere små tegn på, at der er en positiv udvikling i gang, idet teamet har fået mere fokus på samarbejde og er blevet bedre til at kigge indenfor hos kollegerne for uformelt at hilse på. Desuden føler han også, at teamet fremstår mere homogent udadtil. Alle bakker op om de beslutninger, der tages, og de står sammen om, hvad der kommunikeres ud og hvornår. Fundamentet til at udvikle et velfungerende lederteam baseret på tillid og fortrolighed er således blevet lagt, og deltagerne opfordrer andre til at gå igennem en lignende proces, hvis de ønsker at forbedre deres teamsamarbejde.

En atypisk opgave

Opgaven med at hjælpe et ledelsesteam videre er normalt ikke en del af opgaverne hos Flyvertaktisk Kommandos HR. Men da afdelingen er så heldig at have medarbejdere med de nødvendige kompetencer, har man valgt også at sætte denne bold i spil.

- Det er vigtigt, at vi forsøger at fastholde den gode ledelsesudvikling i Flyvevåbnet. Og ved at arbejde lokalt kan vi målrette udviklingen til det enkelte ledelsesteams vilkår og behov og derved skabe større effekt, forklarer kaptajn Christian Biering.

Efter sommerferien skal teamet fra Helicopter Wingens forsyningssektion igennem den sidste halvdages seance med HRS som processtyrer. Herefter er teamet på egne ben. ■

FAKTA

Forsyningssektionen
- Kaldes også Supply Section
- Del af Helicopter Wing Karup (HWKAR) Logistic Group
- Omfatter ca. 30 medarbejdere i 5 afdelinger
- Servicerer hele HWKAR med forsyningsstøtte og assistance

Flyvertaktisk Kommando HR Strategi- og Policysektion (HRS)
- En del af FTK HR-afdeling
- Arbejder med HR på strategisk niveau i Flyvevåbnet
- Er du interesseret i et lignende udviklingsforløb, kan du kontakte Kaptajn Christian Biering og høre mere om mulighederne

Generationerne skifter

Besætningen på den sidste ambulanceflyvning, som S-61 fløj mellem Rønne og Rigshospitalet. (Foto: Niels Runholm)

Den sidste Sikorsky S-61 Sea King på vagt inden pensioneringen havde en blandet besætning – alle erfarne, men ikke alle med flyverkarrieren foran sig. Bladet Flyvevåbnet var med. Det følgende er udpluk fra en dag med blandede følelser.

AF LARS SKJOLDAN

Vil du have en kop rigtig kaffe, eller skal det være fra den der?, spørger Bo Larsen og peger over mod en hypermoderne kaffemaskine med espresso-dyser, mange knapper, blinkende lys, display, mælke skummer og en masse lyde, som ikke virker nødvendige for en kaffemaskine.

- De andre kalder den EH101'eren, siger han med et let undertrykt grin.

Den sidste afsked

Der hersker en besynderlig stemning blandt folkene i den sidste seksmands besætning, der har vagt på SAR-Roskilde (Search And Rescue, redningsberedskabet, red.) i de nye bygninger i Roskilde Lufthavn. Her har de sidste S-61 helikoptere holdt til, siden indfasningen af den nye redningshelikopter, EH101 Merlin, begyndte.

Mandskabet er afslappet. De sidder på deres værelser og læser, snakker i telefon, roder med computere eller tager en lur, alt imens medier og gamle kolleger kommer og går. Folk er glade og forbereder sig til morgendagens arrangement. Men der er samtidig en lidt trist fornemmelse at spore. To af besætningsmedlemmerne går på pension med maskinen, og de andre skal sige farvel til noget, der har været en arbejdsplads og en livsstil i flere år.

Forberedelser

En del af den muntre stemning skyldes forberedelserne til et billede, de længe har planlagt at tage på den sidste dag. Motivet er en hemmelighed, og alle udenforstående har fået at vide, at de skal blive væk i timen mellem otte og ni, hvor de tre besætninger, som skal flyve de tre S-61 helikoptere tilbage til Karup, skal sidde og nyde et sidste måltid sammen og have taget et gruppebillede. Forberedelserne til at tage billedet involverer en række genstande, som de lige så stille er ved at finde frem og gøre klar. Tommy Hesselbjerg, som er fartøjschef på den sidste vagt, tager den ene op. Det er en bog.

Relikvier

At flyve en helikopter, som har så lang en historie, påvirker folk. Hele Eskadrille 722 er gennemsyret af historier om store redning-

ger, farlige flyveture og oplevelser med alt fra is til mudder. Med til nogle af de historier hører en række ting – nærmest en række relikvier - som betyder meget for besætningsmedlemmerne.

Tommy Hesselbjerg sidder ved middagsbordet foran de store vinduer, som giver de mørke lokaler et roligt og behageligt lys, og bladrer i den gamle bog. På forsiden er der et stort S med små hvide vinger på. Bogen er skrevet af Igor Sikorsky, og den hedder "The Story Of The Winged-S".

- Den er nærmest blevet en slags bibel for nogle af os, siger han med et smil.

- Jeg tror, det er de færreste, som rent faktisk har læst den, men du kan være helt sikker på, at alle i Eskadrille 722 kender bogen, siger Tommy Hesselbjerg, og trækker op i det ene korte ærme på t'shirten. Blottelsen afslører en lille elegant tatovering, som til forveksling ligner det logo, der pryder forsiden af bogen. Tatoveringen beskriver på simpel vis det meste af hans arbejdsliv. Igor Sikorsky designede den arbejdsplads, Tommy Hesselbjerg har fløjet igennem al slags vejr i 38 år.

Gamle ikoner

- Vi mangler et lys til den her, siger Frank Olsson og sætter en stor messinglysestage på bordet.

Han kigger på inskriptionen og ser tænksom ud et øjeblik.

- For fanden! Vi mangler Bernhardt!

I fem minutter er der en mindre opstandelse, da det går op for dem, at de har glemt billedet af den Skt. Bernhardts hund, som hænger på en væg i Karup. Indtil Odins ottebenede hest Sleipner, som kan løbe over jord, vand og igennem luften, blev valgt som eskadrillens officielle mærke, var den glade hund med trætønden under hagen det første, man så, når en redningshelikopter dukkede op for at redde en.

Panikken lægger sig dog hurtigt. Et enkelt opkald til Karup, og der er sørget for, at besætningen på den EH101 helikopter, som skal afløse den sidste S-61, får billedet med.

I mellemtiden er Boy Thomsen dukket op. Han skal flyve den ene af de tre helikoptere tilbage til Karup, og han er også en af de piloter, som siger farvel til Flyvevåbnet sammen med S-61. Han får øje på lysestagen, som stadig står på bordet.

- Nå, så I har fået den med, siger han og kigger også et øjeblik på inskriptionen.

Vadehavet

På lysestagen står der: Vadehavet – 10. februar 1968

- Vi fik den af en af de pårørende til den besætning, som var ombord, da U-281 styrtede ned i Vadehavet. Alle ombord døde. Det er en af de historier, vi husker, og som alle har i baghovedet, siger Frank Olsson og peger over på Boy Thomsen.

- Boy har sørget for, at der har været lys i den stage hvert eneste år på årsdagen for ulykken, siger han.

Boy Thomsen nikker og forklarer, at selvom han aldrig er nervøs, når han sidder ved pinden, så tænker han en gang imellem på den besætning, de mistede dengang. I en redningshelikopter har man ofte både liv og død i umiddelbar nærhed. Hvis helikopteren kommer for sent, er der ikke noget liv at redde.

Sidste tur ... måske

Midt på eftermiddagen ringer telefonen, og besætningen er i løbet af få minutter på vej ud til helikopteren. En patient skal evakueres fra Rønne til Rigshospitalet, og spændingen er tydelig. Ikke fordi der er noget usædvanligt i den patienttransport, de skal af sted på, men fordi det meget vel kan være den sidste rigtige operation, helikopterne kommer ud på.

Den grå helikopter ser ikke ud til at være helt klar til at blive sendt på pension, da den få minutter senere løfter hjulene og sætter kursen østpå.

Ikke *expeditionary*

Dagen er ved at gå på hæld, og afløserne – EH101 – er på vej for endeligt at overtage fra S-61. Besætningen hygger sig stadig over middagen. Der står en kasse med merchandise, som skal udleveres til pressen dagen efter, og én piller en stak velcromærker op og smider den på bordet. På mærkerne står:

ROYAL DANISH AIR FORCE – the expeditionary air force.

Mærket er lavet til de danske besætninger, som tager ud og repræsenterer det danske flyvevåben i udlandet. Mottoet er det mantra, Flyvevåbnets ledelse længe har brugt til at samle folk omkring en fælles forståelse for, at opgaverne for Flyvevåbnet ligger uden for landets grænser.

De ældre besætningsmedlemmer kigger kort på mærkerne og skubber dem væk med slet skjult afsky.

- De er vist ikke lavet til os, er der en, der siger, og alle griner.

Kort efter lister de yngre medarbejdere diskret et af mærkerne ned i lommen, og da de kort tid efter modtager det, som skulle blive den allersidste alarm, har de fleste af dem mærket på ærmet på vej ud til helikopteren. ■

FARVEL TIL S-61

FOTO: KIM ZIMMERMANN

FOTO: FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE

FOTO: NIELS RUNHOLM

Det flotte vejr gav en fantastisk tur hen over det danske land. Både Storebælt og den fynske nordkyst gav mulighed for at tage flotte billeder af de tre helikoptere. (Foto: Kim Zimmermann og Flyvevåbnets Fototjeneste)

Brandberedskabet i Roskilde Lufthavn sagde pænt farvel til S-61 m den traditionelle vandport. Flere medier, nysgerrige fotografer og ligere besætningsmedlemmer modte op i lufthavnen for at sige fa og se de tre helikoptere tage af sted. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

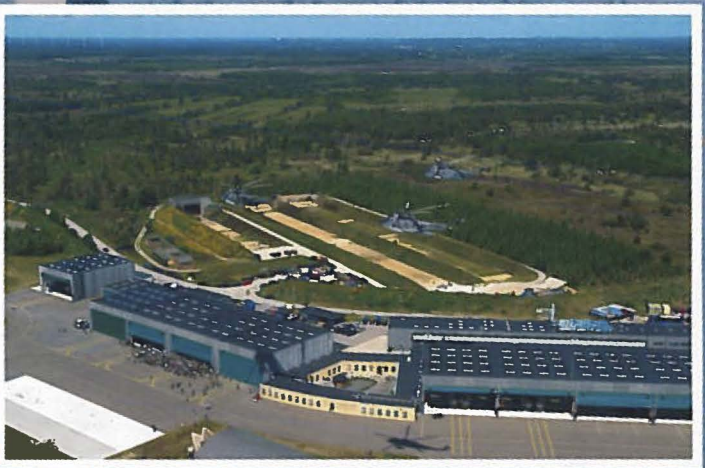
FARVEL TI

Den 16. juni sagde Flyvevåbnet farvel til redningshelikopteren Sikorsky S-61 Sea King efter 45 år, 16.600 missioner og mere end 124.000 timer i luften. Dagen startede med en flot og bevæget afsked i Roskilde Lufthavn og sluttede med reception og fest på Flyvestation Karup.

Turen gik ind over København, hvor de tre helikoptere cirklede omkring Rigshospitalet for at sige tak for lang tids godt samarbejde. Derefter fløj de indover det indre København, inden de drejede vestpå mod Storebælt. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

S-61

På Flyvestation Karup blev de tre helikoptere modtaget af omkring 400 gæster. Senere blev der holdt taler af chefen for Flyvertaktisk Kommando, chefen for Helikopter Wing Karup, chefen for Eskadrille 722 og Tommy Hesselbjerg, som var fartøjschef på den sidste vagt. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)



Den ene besætning gav de fremmødte gæster en allersidste redningsdemonstration foran Hangar 22 på Flyvestation Karup. (Foto: Laura Aggernæs)

Odins otte-benede hest Sleipner, som kan løbe over land, vand og igennem luft, har længe prydet Eskadrille 722's våbenskjold. Helikopteren U-279 var i dagens anledning blevet bemalet med hesten. (Foto: Kim Zimmermann)

FARVEL TIL S-61

DEN SIDSTE MASKINIST PÅ S-61

Selvom sidste mission er fløjet for de nu pensionerede Sikorsky S-61A Sea King redningshelikoptere, bliver de fortsat passet og plejet af Frank Olsson. Han er Flyvevåbnets sidste maskinist på S-61.

AF LAURA AGGERNÆS

Frank har fløjet i alle af de tre tilbageværende S-61 redningshelikoptere, men især redningshelikopteren med halenummeret U-276 betyder meget for ham. (Foto: Kim Zimmermann)

Frank Olsson har et år tilbage, før han går på pension fra sit arbejde som maskinist. Men den 16. juni fik han en fornemmelse for, hvordan det kan komme til at blive. Hans trofaste makker gennem snart 32 år gik nemlig på pension denne dag – redningshelikopteren Sikorsky S-61A Sea King.

- Jeg har brugt det meste af mit arbejdsliv sammen med S-61, så derfor er det selvfølgeligt vemodigt, at det slutter nu. Jeg har godt nok helikopterne lidt endnu, men ikke på samme måde som tidligere, fortæller Frank Olsson.

Fra helikopter til kontor

Det næste år skal han varetage den daglige vedligeholdelsesdrift af S-61 frem til, at de sidste redningshelikoptere bliver solgt. En stor forandring fra det hektiske arbejde, han tidligere var en del af, når han fløj af sted i helikopteren over land og vand som maskinist med det formål at være med til at redde menneskeliv.

- Jeg har været ude på redningsvagter sammen med en besætning, hvor vi har hjulpet folk, reddet folk og transporteret dem i sikkerhed. Nu skal jeg sidde på kontor og udstikke ordrer. Det bliver lidt noget andet, fortæller Frank Olsson.

Efter pensioneringen af S-61 bliver han den eneste tilbageværende tekniker på helikopteren, da hans maskinistkolleger går på pension sammen med Sea King'en..

Frank Olsson begyndte i Forsvaret i 1969 og har siden 1970 været i Flyvevåbnet. I 1978 fik han sin første flyvetur i en S-61 og har siden fløjet i 32 år med redningshelikopteren.

- Man får et personligt forhold til helikoptere, på samme måde som man kan have et forhold til en gammel bil eller en motorcykel, når man har brugt den i mange år. Det var også årsagen til, at jeg valgte at flyve til Karup med den første redningshelikopter, der kom til landet, da S-61 skulle flyves hjem fra sin sidste SAR-vagt, siger Frank Olsson og forklarer, at lige præcis den helikopter – med halemærket U-276 – har en særlig betydning for ham.

Med U-276 gennem arbejdslivet

Frank Olsson blev lærling i 1969, og da han aflagde svendeprøve i 1974, var U-276 den første redningshelikopter, han skulle finde fejl på. Da Frank Olsson havde sin første dag som maskinist, var det U-276, han fløj med. Og da han i 1978 havde sin første vagt som redder, var det igen med U-276. Derudover har det ofte været U-276, han har fløjet med, når han har været ude på svære missioner.

- Den har fulgt mig gennem det meste af mit arbejdsliv, og derfor synes jeg også kun, det var rigtigt at flyve hjem i den, fortæller Frank Olsson.

Selvom han kommer til at savne arbejdet som maskinist ombord på S-61, har han dog ikke noget imod, at den nye redningshelikopter, EH101 Merlin, kommer til at overtage den gamle dames plads.

– Selvom vi har haft et godt luftfartøj i S-61, så er EH101 fremtiden, og det har jeg det fint med. Den skal nok klare det på fremragende vis, fastslår Frank Olsson.

Flyvevåbnet overtager radarenhed FRA HÆREN

Fra og med 1. januar 2011 er det slut med Hærens Luftrums-koordinations-element. Det bliver overgivet komplet til Flyvevåbnets Mobile Air Control Centre (MACC), der er Air Control Wings mobile radarenhed. Det vil give MACC et større ansvar og endnu flere muligheder.

AF LAURA AGGERNÆS

I alt drejer det sig om tre forskellige opgaver, der bliver overtaget af MACC – opgaver, der er meget lig dem, som man allerede på nuværende tidspunkt løser.

For det første overtager MACC fra udgangen af år 2010 Hærens Joined Link Converter – et sendesystem, som giver mulighed for at udbygge MACC'ens nuværende udvekslling af radardata ved at modtage billeder langvejs fra.

Derudover skal der overtages fire søgeradarer og en luftrumscentral, der er lig MACC'ens allerede eksisterende radarer og varslingskapacitet. Og sidst, men ikke mindst, skal MACC også overtage Hærens Luftrums-koordinationselement, der dog først vil blive bemandet af Flyvevåbnets folk fra 1. august 2011 efter aftale med Hæren, der varetager opgaven indtil da.

- Der er et stort sammenfald af de opgaver, som MACC løser, med de opgaver, Hæren løste før, så derfor er det måske meget naturligt, at MACC overtager opgaverne. Fordelen bliver, at vi sammenlægger to opgaveløsninger af samme karakter ét sted, siger major Jes Milling, der er næstkommanderende i MACC.

Opgaven med Hærens Luftrums-koordinationselement skiller sig dog i særlig grad ud, da den betyder, at Flyvevåbnet halvårligt skal udsende to personer i skarp mission i Helmand, Afghanistan. Når Flyvevåbnet overtager opgaven, vil to luftrumskontrolofficerer i første omgang blive udsendt for at overtage opgaven, der på nuværende tidspunkt varetages af en luftrumskontrolofficer og en luftrumskontrolbefalingsmand fra Hæren. Derfor er seks mand fra Flyvevåbnet allerede nu i færd med at uddanne sig til luftrumskontrolofficerer.

Blå mand skal lære at blive lidt grønnere

- De kommende luftrumskontrolofficerer brænder alle for at komme af sted for at løse opgaven, så hvor vi troede, at vi måske kunne få problemer med bemandingen, får vi nu snarere problemer med, hvem vi skal sende af sted først, fortæller Jes Milling.

Da løsningen af opgaven kræver kompetencer inden for både Hæren og Flyvevåbnet, bliver officererne på nuværende tidspunkt undervist i et grundlæggende forløb ved Air Control Wing, der giver nødvendige færdigheder i forhold til blandt andet luftrumsovervågning og taktisk kontrol af fly, hvorefter officererne vil overgå til et uddannelsesforløb, der blandt andet omfatter viden om Hærens organisation, kortlære, kampformer, taktik og kendskab til Hærens anvendelse af ildstøtte.

Undervisningen skal sikre, at officererne kan løse opgaven mindst lige så godt, som Hærens folk hidtil har gjort.

- Kort sagt skal vi lære en blå mand, hvordan han bliver lidt grønnere, siger Jes Milling med et glimt i øjet og hentyder til farveforskellen på de to værns uniformer. ■

Rasmus Gnaarup, kaptajn i Hæren, viser radaren frem. (Foto: Laura Aggernæs)

JENS THOMAS RAVN
ULVEMANDEN

FOTO VIBEKE REESE

Den 28-årige hundefører Jens Thomas Ravn tog i 1999 af sted på en lærerig rejse til en ulvepark i USA, da han inden en ansættelsesforlængelse i Flyvevåbnet var praktikant hos en dyreadfærdsbehandler. Oplevelsen gav ham en stor portion viden om de firbenede, som han stadig bruger.

AF LAURA AGGERNÆS

Manden ser umiddelbart helt almindelig ud, som han sidder foran computerbordet iført briller og militæruniform. Men helt som andre er han ikke. På hans underarme toner to behårede, snerrende ulve frem – en tatoveret i sort og en tatoveret i blåt blæk – der vidner om en ualmindelig historie. En historie om en ung hundeførers rejse ind i ulvenes verden. En rejse, der fik den unge hundefører til at se sit arbejde i et nyt lys.

Taget ved næsen af en ulv

- På dette billede kan du virkelig se, hvor blank jeg er. Ulven kommer hen mod mig, og jeg tænker straks: Nårhh, den kan godt lide mig, jeg er nok noget særligt, og vender min ryg til den igen, fortæller Jens Thomas Ravn og stikker et drenget smil.

Foran ham toner billeder frem på skærmen fra det første møde, som han havde med ulve i Wolfpark i Indiana, USA. Et af billederne viser en ung storsmilende Jens Thomas Ravn, der uopmærksomt vender sig mod én ulv, mens en anden ulv lister sig op på siden af ham for at forsøge at snappe ud efter hans knitrende bukselomme.

Det var under hans praktiktid hos dyreadfærdsbehandler Vibeke Reese i 1999, at Jens Thomas Ravn fik tilbuddet om at tage med til ulveparken i en måned, fordi hun skulle af sted for at studere ulvenes adfærd. Et tilbud, han ikke var sen til at tage imod.

Det første møde endte med at blive et godt eksempel på, hvordan hans evner til at læse sig-

naler viste sig at være knap så skarpe, som han selv havde troet.

– Da jeg så billederne, efter at jeg kom hjem, kunne jeg virkelig sidde og grine af, hvor dårlig jeg var. Der foregik ting omkring mig, som jeg overhovedet ikke opdagede, fordi det var så overvældende at være i nærheden af ulvene. Så jeg var heldig, at der var en anden, der opdagede situationen og råbte efter ulven, fortæller Jens Thomas Ravn.

Det blev en god lærestreg for den unge hundefører. Så god, at han nu bruger eksemplet, når han til daglig underviser kommende hundetrænere ved Combat Support Wing og på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole.

Ulven, der blev en chihuahua

Under sit ophold i ulveparken var Jens Thomas Ravn meget interesseret i at lære mere om forskellene på ulve og hunde, og især udviklingen fra ulv til hund var spændende for ham.

- Hvis du ser på en krokodille, så har den ikke forandret sig i 15 milliarder år. En krokodille er, som en krokodille altid har været. Men vi mennesker har taget en ulv og på 13.000 år gjort den til en chihuahua. Der er sket en ekstrem forandring, forklarer Jens Thomas Ravn og peger på, at langtfra alle er opmærksomme på den forandring.

- Der er skrevet en bog, der hedder: Hunden, ulven ved din side, men i bund og grund skulle den hedde: Hunden, den retarderede ulv ved din side. Det er ikke for at nedgøre hundene, jeg siger det, men hunden er dummere end en ulv – og heldigvis for det. For jo større intelligens, der er i det individ, du skal uddanne, jo sværere er det at uddanne. Det er sgu det, der har givet mig mest ved opholdet. At få sat tingene i perspektiv, sådan ulv kontra hund og hund kontra ulv, fortæller Jens Thomas Ravn.

Øje til øje med alfa-han

Opholdet i ulveparken var med til at give Jens Thomas Ravn både praktisk og teoretisk opbakning til mange af de tanker, han før havde haft om hundes kunnen og deres begrænsninger. Han betragtede teorien som en meget vigtig del af sit ophold, men fik også mulighed for at få praktisk erfaring med ulvene.

En af erfaringerne kom, da han på en sightseeing-tur overværede en ulveflok, der jagede bisonokser i parken, og pludselig selv kom meget tæt på en af de store hanulve, der leder flokken – en såkaldt alfaulv. Thomas og resten af gruppen havde bevidst placeret sig i behørig afstand af jagten for ikke at komme for tæt på ulvenes førere, da de er langt farligere end resten af ulveflokken. Men mens gruppen stod og kiggede på bisonokser, var de ikke opmærksomme på, at ulvene havde listet sig ned til dem.

- Pludselig stod der en alfaulv tre meter fra det sted, hvor jeg befandt mig. Det siges om alfaulve, at enten spiser de dig, eller også gør de ikke – men det er et enten/eller. Så min første tanke var: Jeg håber ikke, den spiser mig. Jeg skulle ikke nyde noget, så jeg stod helt stille. Og den luskede heldigvis af igen, fordi den var træt efter at have jaget bisoner, fortæller Jens Thomas Ravn.

Ikke alle oplevelser i ulveparken var dog lige så spændingsfyldte.

- Det lyder meget fedt, når jeg fortæller om alle actiontingene, men prøv at forestille dig, at du har siddet i tolv timer og kigget på en ulv, og det eneste, den lavede den dag – ud over at sove – var at gå ud og lægge en kringle. Det er ikke så spændende, siger Jens Thomas Ravn.

Det rigtige indhold

Det var ikke i den vilde natur, at Jens Thomas Ravn befandt sig mest, men derimod i undervisningslokalerne, hvor den unge hundefører erhvervede sig ny viden fra forskellige forskere, der var tilknyttet ulveparken.

I dag bruger han blandt andet den viden, når han skal udvælge, hvilke hunderacer der egner sig bedst til at blive brugshunde.

- Jeg kan se, at mange individer fra samme blodlinje har en større chance for at have det rigtige indhold. Så det kigger jeg meget efter. De tjenestehunde, jeg selv har haft, har langt hen ad vejen været af samme blodlinje. Jeg har haft tre-fire forskellige hunde, og det er sjovt nok de samme problemer, jeg har haft med alle hundene, fordi de er så ensartede, fortæller Jens Thomas Ravn.

Efter at han kom hjem fra ulveparken, har han været ude at holde foredrag for forskellige grupper af hundeinteresserede, både civile og militære. Det gør han for at dele ud af de erfaringer og oplevelser, som han fik, mens han var i ulveparken. Erfaringer, der var med til at bekræfte ham i mange af de teorier, som han selv havde tygget på, før han tog af sted.

- Opholdet har gjort, at jeg kan bakke mine holdninger op med noget faktuel viden. For eksempel min påstand om, at der inden for schæferhunderacen findes både hyrdehundetyper, udstillingstyper, sportstyper og brugshunde. For andre er det bare en schæferhund, men for mig er det samme forskel, som Bjarne Riis ville se på en samling cykler. Der er en, man bruger til offroad, en til enkeltstart, en til etapeløb og så videre, fortæller Jens Thomas Ravn. Han tilføjer bekræftende:

- Turen til USA har givet mig et kæmpe indblik i, at det sgu er rigtigt, det jeg har gået og tænkt.

FOTO: LAURA AGGERNÆS

AGOEX

giver taktisk træning til piloter

Når luftens tunge dreng, C-130 Hercules, går på vingerne for at øve med de andre værn, er det ikke kun jægersoldater, frømænd og hærfolk, der får noget ud af det. Piloterne på flyet får også god træning i at flyve taktisk.

AF LAURA AGGERNÆS

Alt imens det tunge fly bevæger sig fremad, flygter en hare fra den store mastodont, der kommer rullende hen ad landingsbanen på vej til at gå i luften.

- Vi flyver lige syd om Aalborg by, så vi ikke brager ind i byen i 500 fods højde, siger fartøjschefen Clas Lau, med pilotnavnet WAU, til sin sidemand, andenpiloten Jimmy Roelsgaard med pilotnavnet JIF. Han anerkender beskeden med et 'modtaget' over den skrattende radioforbindelse.

Selvom det har sine begrænsninger at flyve 160 meter over jorden – til sammenligning rager Himmelbjerget 147 meter op i luften – har det også sine fordele i forhold til motorstøj og synlighed fra jorden. Og den viden er særdeles vigtig, når piloterne skal flyve taktisk.

For JIF – der har fløjet almindelig lufttransport med Hercules i et års tid – er det første gang, han er ude på en taktisk mission, så han læner sig op ad vejledningerne fra den mere erfarne WAU, der har et mere indgående kendskab til taktisk flyvning.

Nødvendigt at flyve taktisk

Flyvevåbnet støtter de danske styrker i Afghanistan med et Hercules-bidrag i op til seks måneder om året, og derfor er det en nødvendighed, at samtlige piloter ved, hvordan man flyver taktisk.

Eskadrille 721 ved Air Transport Wing Aalborg træner derfor piloterne, hver gang muligheden er der. Og anledningen til, at Hercules-piloterne JIF og WAU denne dag i juni måned 2010 flyver taktisk hen over Danmark, er den værnfælles øvelse Air Ground Operations Exercise (AGOEX), der har forvandlet Danmark til forskellige områder i provinserne Kandahar, Uruzgan, Kabul og Helmand i Afghanistan. I hvert fald set med AGOEX-briller.

Flyvevåbnets C-130 har under øvelsen fungeret som støtte til jægersoldater, frømænd og hærstyrker på landjorden ved at gennemføre transportopgaver, der er lig dem, som Hercules udfører under rigtige missioner i Afghanistan.

Anderledes opgave end lufttransport

Piloten Jesper G. Kristensen med pilotnavnet NØK er koordinator på AGOEX for Hercules, og han er meget tilfreds med, at piloterne blandt andet kan bruge øvelsen til at træne taktisk flyvning – også selvom det ikke er øvelsens hovedformål.

- Trods det at AGOEX i særlig grad er lagt an på at træne andre dele af Forsvaret, er det stadig en god anledning for os til at opfylde de hel- og halvårskrav, der er til piloternes taktiske kvalifikationer, fortæller NØK.

Netop de taktiske kvalifikationer er vigtige for piloterne, da der er stor forskel på de almindelige lufttransportopgaver, som Hercules gennemfører i for eksempel Grønland og på Færøerne – og den taktiske flyvning, der gennemføres i Afghanistan.

Ruten for taktiske flyvninger er for eksempel anderledes end ved almindelige lufttransportopgaver, da taktiske missioner kan blive fløjet i lav højde, hvor der bliver zigzagget mere på ruten undervejs. På den måde bliver flyet sværere at se, og ruten bliver sværere at forudse for mulige fjender.

Derudover er radiokontakten under en taktisk flyvning forstyrret af, at flere radiosignaler bryder ind over hinanden, så det er vigtigt, at piloterne kan abstrahere fra de radiosignaler, der ikke vedrører dem.

Ikke for sarte sjæle

Ombord på Hercules-flyet bliver JIF og WAU forstyrret undervejs i gennemgangen af deres tjekliste, netop fordi flere af de andre øvelsesdeltagere bruger radioudstyret samtidigt. Men det er ikke noget, som piloterne lader sig slå ud af.

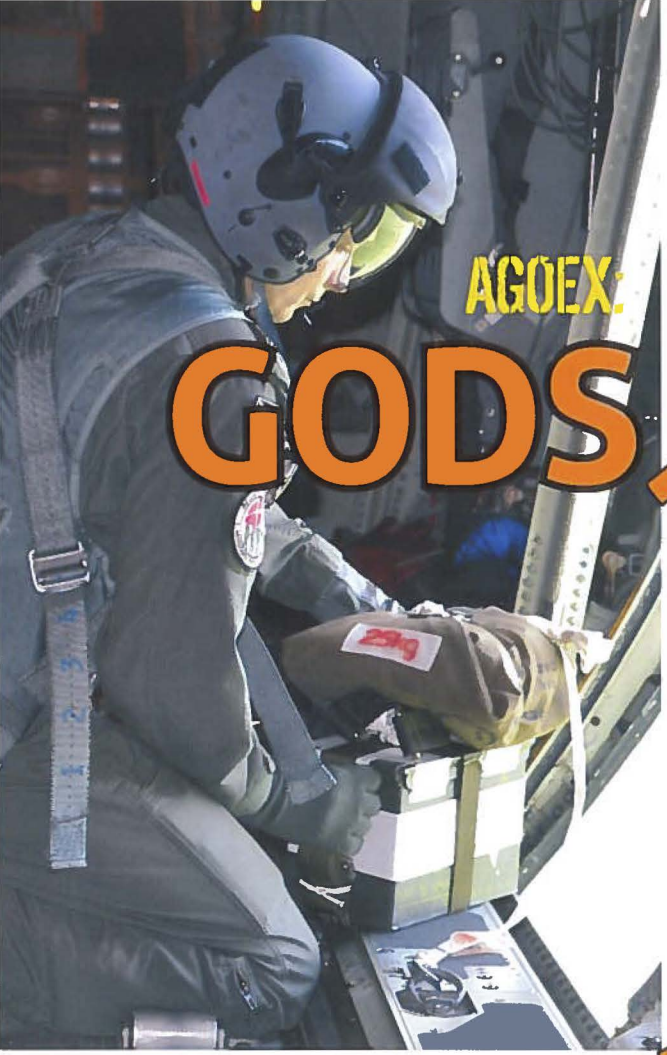
De gennemfører deres tur uden svinkeærinder med stop i Karup, Sindal og Aalborg og får undervejs læsset soldater og køretøjer både af og på flyet.

Da piloterne er på vej tilbage mod Flyvestation Aalborg, flyver de tæt forbi klitterne nær Hirtshals, hvor et hvidt fyrtårn skyder op af sandet.

- Skulle vi lige tage et stop og få en is ved stranden? joker WAU. Han lader sig ikke synderligt mærke med de mange lufthuller, der får flyet til at hoppe som den hare, der flygtede fra landingsbanen tidligere på dagen. ■

Fakta om AGOEX:

- AGOEX står for Air Ground Operation Exercise og er en værnsfælles øvelse, som både Hæren, Flyvevåbnet og Søværnet deltager i. Øvelsen fokuserer på samarbejdet mellem enheder fra alle tre værn.
- Flere steder i landet blev der under øvelsen kastet både faldskærmssoldater og gods fra C-130 Hercules. Andre steder blev der trænet indsættelse og evakuering med EH101 Merlin-helikoptere, og F-16 Fighting Falcon var også i luften over det meste af landet.
- Under øvelsen fungerede flere områder i landet som dele af Afghanistan, hvor muligheden for at tilkalde flystøtte kan være livsnødvendig for soldaterne. Når det sker, kommunikerer forward air controllere (FAC) på jorden med flyene, så nedkastninger og angreb kan dirigeres korrekt og dermed ramme præcist. Flyene bliver samtidig guidet rundt i de forskellige områder af Flyvevåbnets mobile radar-enhed, MACC (Mobile Air Control Centre), som hører under Air Control Wing.
- Øvelsen varede fra den 14. - 24. juni 2010.



AGOEX: GODS i frit fald

En loadmaster gør klar til at droppe en lille pakke på 25 kilo til styrker på landjorden. (Foto: Laura Aggernæs)

Når styrker på landjorden mangler brændstof, mad eller ammunition på steder, hvor der ikke er plads til at lande med et fly, kan Flyvevåbnets C-130 Hercules komme dem til undsætning.

AF LAURA AGGERNÆS

To kasser, der hver vejer et ton, står solidt spændt fast til gulvet i lastrummet på Flyvevåbnets store Hercules-fly. Det ryster lidt i bunden af flyet, da det flyver lavt hen over landskabet, men det lader de to loadmastere, der står i hver sin ende af lastrummet, sig ikke mærke med.

Efter lidt tid åbner flyets rampe sig, og den ene loadmaster begiver sig hen til den yderste kasse. Han spænder den fri fra flyets bund og løsner den helt ved at skære det sidste bånd over. Kassen glider bagud mod flyets bagende og den åbne rampe.

Taktisk drop i Afghanistan

Tactical air drop, som proceduren kaldes, bruges de steder, hvor et fly ikke kan lande, og man derfor er nødsaget til at kaste forsyninger ned fra luften til folkene på landjorden. Det kan for eksempel være brændstof, mad eller ammunition.

Hercules-flyet kan have op til 24 tons gods med, som de så kan kaste ud med faldskærm fra flyets lastrum.

Det er meningen, at taktisk drop på sigt skal bruges i Afghanistan, men det kræver blandt andet, at alle i besætningen er helt ajour med, hvilke udfordringer der er ved at udføre taktisk drop i forhold til almindeligt drop.

Derfor træner besætningen så ofte, den kan, som for eksempel under øvelsen Air Ground Operations Exercise (AGOEX), hvor taktisk drop også er på skemaet.

- Da vi ikke har lavet aktuelle drop i Afghanistan endnu, er det god træning for besætningen, der blandt andet kan bruge det til at opfylde de hel- og halvårs krav, der er til tactical air drop, fortæller Jesper G. Kristensen med pilotnavnet NØK, der er koordinator for Hercules under AGOEX.

Loadmastere får erfaring med drop

Loadmasterne på Hercules har en vigtig rolle i at få taktiske drop til at fungere, og jo mere træning de får, jo bedre kommer forløbet fra fly til dropzone til at fungere.

Derfor betragter Morten Larsen, der er leder for loadmasterne på Hercules, øvelsen som en god mulighed for at se, hvad hans folk kan, og om de trænger til mere træning.

Ud af de femten loadmastere, der arbejder under Morten Larsen, er ti af dem nye i jobbet, så øvelsen giver dem en masse praktisk erfaring i tactical air drop.

- Loadmasterne lærer, hvilke udfordringer der er i at gennemføre drop, når flyet flyver taktisk – det vil sige i lav højde – hvor det bliver sværere at stå stabilt i flyet på grund af lufthuller, forklarer Morten Larsen.

Men det er ikke det eneste, som loadmasterne lærer.

- Samarbejdet mellem piloter og loadmastere, der er vigtigt under et taktisk drop, bliver forbedret fra gang til gang, når vi træner det sammen, og derudover er øvelsen også vigtig i forhold til at kunne tjekke flyets udstyr ud for at se, om der er noget, vi skal lave om, siger Morten Larsen.

Han mener, at træningen giver loadmasterne en vigtig erfaring, som de kun kan få ved at gøre det *live*.

"25 meters short"

Kassen glider stille og roligt bagud, indtil den når kanten og falder ud af flyet. I faldet udløser et snoresystem en faldskærm, som er monteret på kassen, og den daler hurtigt, men sikkert ned.

På landjorden har de brugt hvid røg til at markere det sted, de gerne vil have, at kassen med gods lander.

- 25 meters short! Very good! I repeat: Only two five meters short from target, skratter en stemme over radioen. ■

MP'erne har blandt andet været livvagter for chefen for Flyvertaktisk Kommando, Henrik Røboe Dam (t.v.), under hans besøg ved UNIFIL. (Foto: Kim Vibe Michelsen)

MP HAR EN DOBBELTROLLE

Når militærpolitiet er udsendt med danske soldater, oplever de ofte at blive set som både venner og "fjender".

AF JETTE ELKJÆR, CSW

De tre militærpolitifolk (MP) tygger lidt på spørgsmålet, og efter en kort betænkningstid kommer svaret:

- Mange ser os nok først og fremmest som "the bad guys". Men hvis vi eksempelvis har hjulpet dem i en situation, hvor deres rettigheder som dansk soldat har været truet, så ser de noget mere positivt på os bagefter, siger Peter til spørgsmålet om, hvordan han har det med at være soldat som en del af et hold og samtidig have rollen som den, der skal håndhæve de militære regler, som gælder i en mission.

Vi befinder os i det sydlige Libanon, nærmere bestemt i FN-lejren Camp Naqoura. Her har Peter og hans to MP-kolleger Steffen og Thomas siden marts 2010 været udsendt sammen med UNIFIL Hold 2. Deres opgave på holdet er blandt andet at hjælpe de danske soldater, hvis de kommer i en situation, hvor det internationale militærpoliti bliver involveret.

Fordel med danske MP'er

Cirka 20 procent af MP'ernes tid er under missionen blevet brugt til at planlægge de mange VIP-besøg, der har været ved holdet. Det er sket i samarbejde med blandt andet den danske ambassade i Beirut og Politiets Efterretningstjeneste (PET). De øvrige 80 procent er hovedsageligt gået med at assistere soldater, som har været involveret i færdselsuheld.

De tre MP'er er ikke i tvivl om, at det er en fordel for de danske soldater, at der er dansk militærpoliti udsendt sammen med enheden.

- Vi fungerer som bindeled mellem den danske soldat og det internationale militærpoliti. Det betyder, at vi kan rådgive soldaten, hvis han pludselig står i en situation, hvor hans danske retssikkerhed kan være i fare, forklarer Steffen.

Et godt eksempel herpå kan være, hvis soldaten har været involveret i et trafikuheld, og han så pludselig bliver bedt om at skrive en rapport under uden tid til en grundig gennemlæsning af, hvad der står i den.

Klar på ny mission

Selv om de nu har været udsendt i godt fem måneder og snart skal tilbage på arbejde hjemme i Combat Support Wing, så er de alle tre klar på at blive udsendt igen. Selvom en FN-mission umiddelbart er roligere end en udsendelse med NATO til eksempelvis Kandahar Airfield i Afghanistan, så vil de alle tre foretrække en NATO-mission.

- Det ligger i den danske mentalitet, at vi arbejder i et højt gear og løser enhver opgave med fokus på effektivitet. Sådan er det ikke helt i FN. Her sker tingene lidt langsommere, hvor blandt andet alle skal høres, inden der tages en beslutning. Det betyder ofte, at den endelige beslutning bliver en slags mellembeslutning, fortæller Steffen, mens de to andre nikker samstemmende.

- Vi havde inden vores udsendelse til Libanon fået at vide, at FN-systemet er noget mere trægt end det, vi er vant til i NATO-regi. Det, at vi var mentalt forberedt på FN-systemets arbejdsmetoder, har gjort, at vi ikke er blevet meget frustreret over netop den del af arbejdet som MP'er, forklarer Steffen.

De tre MP'er er dog enige om, at udsendelsen til Libanon har givet dem nogle erfaringer, som de kan bruge.

- Samarbejdet med blandt andet PET og den danske ambassade under VIP-besøgene har givet os nogle gode erfaringer, som vi kan drage nytte af ved kommende missioner, påpeger Steffen.

De erfaringer er nu skrevet ned på en liste, som MP'erne tager med hjem til Combat Support Wing. De nye MP'er på UNIFIL Hold 3, som kommer fra Hæren, får også en kopi, så de kan få gavn af dem. ■

FOTO: FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE NORD

VERDENS FEDESTE STARTPISTOL

Det første motionsløb på en flyvestations flyvefelt med offentlig adgang blev skudt i gang med en noget særpræget startpistol. Løbet blev afholdt den 12. juni på Flyvestation Aalborg.

AF LARS B. ANDERSEN, ATW

12. juni klokken 12.55; stedet er Air Transport Wing Aalborgs Dolphin Apron. Oberst Søren W. Andersen byder officielt velkommen til det første motionsløb nogensinde med offentlig adgang på en flyvestations flyvefelt.

- Om få minutter vil I opleve verdens fedeste startpistol, og derefter vil I få en helt unik løbeoplevelse. Velkommen til Air Run og rigtig god løbetur.

Præcis klokken 13.00 kommer det karakteristiske brøl fra jetmotorer, da to F-16 dukker op bag Hercules-flyenes store hangarer og passerer over deltagerne. Oberstens påstand viste sig at holde stik: verdens fedeste startpistol er fyret af, og Air Run er i gang. Der løbes tre forskellige ruter af hhv. 2, 7,3 og 11,7 kilometers længde, så der er ruter såvel til børn som til mere eller mindre rutinerede voksne løbere.

Viser arbejdspladsen frem

De første spæde tanker om at afholde motionsløb på flyvefeltet begyndte at spire i Air Transport Wing Aalborgs HR-sektion i slutningen af 2009. Ideen var at benytte vores helt specielle faciliteter til at vise vores dynamiske og interessante arbejdsplads frem for offentligheden. At dette skulle ske ved at arrangere et motionsløb, var nærliggende, da vi som virksomhed stiller krav til medarbejdernes sundhedstilstand og i forvejen arrangerer løb på flyvefeltet i forbindelse med den årlige træningstilstandsprøve.

Allerede fra planlægningens start var der enighed ved Air Transport Wing Aalborg om, at skulle vi tilbyde et motionsløb som Air Run, så skulle det arrangeres ordentligt. Forholdene skulle mindst leve op til, hvad løbere møder ved andre løb, såsom tidtagning med chip, førstehjælp, vejvisning med mere – men de måtte også meget gerne være bedre. Deltagerne skulle gå herfra med et rigtig godt indtryk af løbet og wingen; ellers ville vi gå på kompromis med vores målsætning med arrangementet.

Fælles opvarmning forud for løbeturen. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste Nord)

Strid modvind på opløbsstrækningen

Klokken 13.41 kommer første løber fra den lange 11,7 kilometer rute i mål. På grund af en strid modvind på hele opløbsstrækningen, den nordlige parallelbane, kunne følgecyklen ikke holde samme tempo som ham. Samme modvind rammer samtlige deltagere uafhængigt af rutevalg, for det er en af de ting, som gør Air Run unikt – her er ingen bygninger eller beplantning til at give læ.

- Jeres løb indtager simpelthen 1. pladsen for bedste planlægning. Fed opvarmning, gode toiletforhold, billig mad og masser af spændende militær-ting at se på. Alt i alt en suverænt vellykket dag.

Sådan lyder blot én af mange positive tilbagemeldinger fra de over 800 deltagere i Air Run, som hver kunne medbringe op til tre familiemedlemmer som tilskuere.

Der er ingen tvivl om, at Air Run konceptet virkelig skaber god opmærksomhed om vores arbejdsplads. Nu kan kun tiden vise, om succesen bliver gentaget. ■

HER KAN ET TORDENVEJR LET GIVE ARBEJDE TIL EN UGE

Elektronikværkstedet har ansvaret for hovedparten af de elektroniske anlæg beliggende på Flyvestation Karup. Elektronik kan være en følsom størrelse, og derfor har værkstedets folk rigeligt at rive i.

AF ARNE BACH NIELSEN

Søren Kümler (tv) og Kent T.K. Kristensen arbejder her 30 meter over jorden, hvor de efterser udstyr i kontroltårnet i Karup. (Foto: Arne Bach Nielsen)

FAKTA:

Elektronikværkstedet (EVK) hører ind under Materielafdelingen i Control and Reporting Centre Karup.

Efter morgenmødet har Elektronikværkstedets (EVK) fem køretøjer efterladt parkeringspladsen tom, og teknikerne er spredt for alle vinde - på vej ud til de alsidige opgaver af mere eller mindre presserende art. Selv om EVK er en enhed under Air Control Wing (ACW), ligger mange af opgaverne hos andre enheder med Helicopter Wing Karup (HWKAR) som den største kunde.

Travlheden, der er til at få øje på hos EVK's teknikere, byder på fejlretning og vedligeholdelse af indflyvningsradarer, navigationsanlæg, radioer, meteorologisk måleudstyr, banelys og diverse alarmanlæg – for blot at nævne nogle af områderne.

- Vejrudsigten op til et tordenvejr bliver fulgt nøje hos os. For intensiteten af lynene over Karup er bestemmende for, hvor meget af vores udstyr, vi kan forvente, der sætter ud. Og så er det jo rart at være forberedt, forklarer flyverspecialist Søren Kümler.

Elektronikværkstedets opgaver har i årevis været de samme, men i forbindelse med forrige forsvarsforligs nedlæggelse af flyvestationer og oprettelse af wings blev det organisatorisk overført fra Flyvestation Karup til Air Control Wing.

Forretningsgangen er på mange måder som før, hvor brugerne ringer direkte til teknikerne, når tingene skal fejlrettes.

- Vi har da skullet vænne os til at være under ACW's vinger, og i begyndelsen var det mærkeligt at holde julefrokost med andre, som ikke var vores kunder, siger Søren Kümler.

Autonom på den fede måde

- Administrativt kører alt naturligvis via ACW, og som tiden er gået, har vi fået bedre sociale kontakter med vores moderenhed, supplerer oversergent Jan Kristensen, der er leder af Elektronikværkstedet.

Materielmæssigt har EVK to forsyningsveje, nemlig via ACW og HWKAR.

- Og det giver os dobbelt optælling af materiel, lyder det underfundigt fra den hyggelige kaffestue med akvariefiskene for enden af lokalet.

På spørgsmålet om, hvorvidt EVK kører lidt autonomt, svarer medarbejderne, at det passer godt, hvis man fjerner ordet "lidt". Deres bygning ligger for sig selv på den enorme flyvestation, og de ti teknikere klarer langt de fleste ting i hverdagen selv, uden indgriben udefra. Eksempelvis klares ferie og sygdom med medarbejdernes fleksibilitet.

Teknikerne er groft sagt uddannet på henholdsvis radar og radio.

- De systemer, vi servicerer, er så komplekse, at vi ikke kan krydstræne hinanden 100 procent. Men vi gør, hvad vi kan, for at vi kan dække ind over hinandens faglige specialer, understreger Søren Kümler.

Med den høje gennemsnitsalder på Elektronikværkstedet vil der inden for en kort årrække forsvinde værdifuld specialviden, og derfor er det hen ad vejen vigtigt med nyt blod.

Jan Kristensen uddyber:

- Vi får en lærling her i august, og vi ser gerne flere lærlinge. Hos os er der ingen risiko for at komme til at trille tommelfingre. Også piger er velkomne. Vores bygning er skam indrettet med toilet og badefaciliteter for kvinder. ■

Som flymekaniker er det vigtigt at holde et vågent øje med manualerne, så man ikke glemmer noget, når man skruer på flyene. (Foto: Marianne Bech Nørgaard)

FLYMEKANIKERE SKAL VÆRE ORDENSMENNESKER

AF MARIANNE BECH NØRGAARD, FFOS

Værkstedet er åbent og lyst. Der ligger ikke noget værktøj, møtrikker eller andre løse genstande tilfældige steder, alt er på sin respektive plads. Det ligner næsten en udstilling.

Det er nemlig ikke nok at være fiks på fingrene for at blive flymekaniker; det kræver også, at man er ordensmenneske. Deltagerne skal have bestået et teknisk grundforløb eller have en relevant håndværksmæssig uddannelse. Dertil skal man bestå flere skriftlige test, der ligger på niveau med folkeskolens afgangsprøve, inden man kan få en chance for at komme i gang med uddannelsen i Flyvevåbnet.

Alle hold på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) bliver opkaldt efter en flytype. De flymekanikerelever, som er tilknyttet Lynx-holdet, er de første, som bliver uddannet på skolen.

Genveje kan koste menneskeliv

En af eleverne på Lynx-holdet er Jesper H. Larsen på 35 år. Med uddannelsen som klejnsmed i bagagen begyndte han for nogle år siden i Hæren. Han har været udsendt til både Irak og Kosovo, og i 2004 søgte han over til Flyvevåbnet for at prøve noget nyt. Han kan bedst lide de praktiske aspekter ved uddannelsen.

- Det har været hårdt med meget teori. Det er ikke det samme som at arbejde på EH101-helikopteren, som ellers er rigtig spændende, siger Jesper H. Larsen og tilføjer:

– Jeg har altid været interesseret i mekanik, og det er der jo masser af i turbinemotorer.

Jimmy L. Jensen er også uddannet klejnsmed. Han var tidligere i Søværnet og har altid syntes, at flymekanik var spændende, så da han så et stillingsopslag i Flyvevåbnet, søgte han.

– Jeg synes godt, man kan mærke, at det er en uddannelse, der skal dække hele Europa. Den virker meget stiv, og der er mange regler, siger Jimmy L. Jensen

Mens undervisningen er på dansk, så er alt undervisningsmateriale, test og prøver på engelsk. Det går dog godt i tråd med, at stort set alle manualer er på engelsk.

– I manualerne er der både tegninger og tekst. For den nye EH101'er er den elektronisk, så man taster bare komponenten ind på computeren, og så kommer arbejdsgangen op på skærmen. Alle manualer skal følges til punkt og prikke. Der er ingen genveje. Det kan simpelthen koste menneskeliv, hvis ikke manualen bliver fulgt korrekt, fortæller Jimmy L. Jensen.

Til efteråret er Lynx-holdets sidste praktikophold slut, og eleverne skal op til de sidste prøver. Den 30. september kan de så – forhåbentlig – blive udnævnt til flymekanikere i Flyvevåbnet. ■

OM FLYMEKANIKERUDDANNELSEN:

- Flymekanikeruddannelsen på FFOS følger EASA's (Det Europæiske Luftartssikkerhedsagentur) regler og procedurer.
- I Flyvevåbnet arbejder flymekanikereleverne næsten hele tiden på operative fly i deres praktikperiode, selvom EASA kun påbyder, at det skal være min. 30 procent.
- Uddannelsen varer 32 måneder.
- Der findes 5 forskellige flymekanikeruddannelser blandt de såkaldte B-kategorier, som anvendes i Danmark Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole udbyder to af disse.

— DE ER PROFESSIONELLE

Chefen for Flyvevåbnets brandfolk på UNIFIL Hold 2 gør status over FN-missionen set med brandmandsøjne.

AF S. AA. MADSEN (SAM), DAGLIG LEDER AF BRAND- OG REDNINGSTJENESTEN PÅ HELICOPTER WING KARUP

Nyheden om, at Flyvevåbnets Brand- og Redningstjeneste skulle varetage brandberedskabet i UNIFILs hovedkvarter (HQ) Naqoura, blev modtaget med spænding. Vores bidrag blev udgjort af ni mand, som skiftede mellem at have vagt i to døgn og "fri" i ét, således at det daglige beredskab var på seks mand.

Den overordnede opgave var at holde et døgnbemandet brandberedskab i selve HQ Naqoura, hvor der bor og arbejder mere end tusinde mennesker. Derudover ydede vi assistance ved brand i nærområdet og varetog flybrandberedskabet på den nærliggende helikopterlandingsplads i samarbejde med ITALAIR. Endvidere har vi hjulpet med brandsyn, eftersyn af brandslukningsmateriel samt efteruddannelse i hele UNIFILs ansvarsområde.

Brandslukning i minerede områder

Det første hold brandfolk, som ankom til Naqoura, blev mødt af nedslidt og forsømt materiel. Ud over det daglige beredskab var den første store opgave derfor at bringe materielstandarden op på et acceptabelt niveau.

Af brandmæssige opgaver har vi været kaldt ud til et par mindre kloruheld, brand langs en bananplantage og brand på en nærliggende losseplads. Foruden disse opgaver i vores eget indsatsområde har vi deltaget som assistance og koordinator i forbindelse med såkaldte bushfires.

Disse bushfires har alle været i minerede områder, hvilket vi blev mindet om ved adskillige eksplosioner fra gamle panserminer, som var blevet for varme. En sådan indsats kræver selvsagt en lidt anderledes indsatsteknik end ved en hjemlig lyngbrand på den jyske hede. Ved en enkelt af disse brande fik vi da også assistance af en helikopter, som med en pose kunne dumpe cirka 900 liter vand ned over branden. Det kræver stor præcision af dens besætning og et godt samarbejde med koordinatoren på jorden for at have den fulde effekt.

I forbindelse med slukning af brande uden for vores normale slukningsområde har vi haft et unikt samarbejde med den libanesiske hær. De har med stor iver og vovemod bekæmpet disse bushfires med vort materiel, og det var ikke altid uden risiko for liv og lemmer grundet faren for mineeksplosioner.

Modtaget med stor respekt

Vi har også været med på brandinspektion i hele UNIFILs ansvarsområde. Det har givet os fantastiske muligheder for at opleve lokalsamfundene i det sydlige Libanon, både de kristne og de muslimske landsbyer, hvor de typiske gule Hizbolla-flag dominerer. Når man kører her - langs minefelter og Blue Line (våbenstilstandslinjen mellem Libanon og Israel, red.) - så henledes tankerne på "den kolde krig" og grænsen mellem Øst- og Vesttyskland.

I forbindelse med disse inspektioner er vi blevet modtaget med stor respekt, og som tyrkerne havde hvisket til hinanden ved vores ankomst:

- De er professionelle brandfolk - de har et logo med Fire & Rescue på uniformen.

Som det fremgår, har dagene været fyldt med mangeartede og spændende opgaver, som er blevet løst særdeles professionelt og med stor entusiasme. Det har medvirket til at løfte det brandmæssige niveau i HQ Naqoura. Jeg håber, at Beredskabsstyrelsen fortsætter vores arbejde vedrørende den generelle brandsikkerhed, efter at de overtog opgaven i august.

Det har været en travl mission i Libanon for Flyvevåbnets Brand- og Redningstjeneste. (Foto: BOR)

MÆND OVER 50 ER IKKE FOR SMARTE

Trangen til dukkerter og vind i sejlene er stor i den danske sommer. Men havet er ikke ufarligt, og derfor blev der sat fokus på søredning og badesikkerhed ved en temadag i Horsens den 1. juli. Særligt mænd over 50 fik én over næsen.

AF LOUISE JUEL CHRISTENSEN
FOTO: MAJA GRØNBÆK

Enkelte tilskuere hopper med små hvin et par skridt tilbage for at komme væk fra vandet og græsset, der hvirvles op af Flyvevåbnets redningshelikopter, da den lander på Langelinie i Horsens.

- Nøj, hvor er den stor, udbryder et barn, da rotorbladene endelig står stille, og man igen kan høre sine egne tanker.

Vi er til temadagen "Søredning og Badesikkerhed", populært kaldet Store Badedag, og en pæn mængde nysgerrige horsensianere er mødt frem for at se helikoptere, brandbiler, ambulancer og redningsbåde.

Særligt er udstillingspladsen et tilløbsstykke for dagpleje og børnehaver, hvor især de lidt større børn bliver glade for stativet, hvor man kan prøve at blive hejst op i en redningssele.

Redning af nødstedt svømmer

Temadagen Søredning og Badesikkerhed er årligt tilbagevendende, og i år er det Horsens, der lægger vand til begivenheden.

Arrangørerne bag er blandt andre Forsvarets Mediecenters eventsektion med seniorsergent og sektionsleder Per Amnitzbøl Rasmussen i spidsen.

- Arrangementet er primært for pressen, for uden dem kan vi ikke få budskabet ud, fortæller han og understreger, at øvrige gæster naturligvis også er velkomne.

Pressefolkene er inviteret med op at flyve for ved selvsyn at se, hvordan en redningsaktion foregår.

Tre gange i løbet af dagen letter redningshelikopteren for at demonstrere, hvordan man redder en nødstedt svømmer op fra vandet.

De to af gangene er det EH101 Merlin, der viser proceduren, mens sidste runde bliver klaret med Søværnets Lynx-helikopter, der blandt andet opererer i Nordatlanten.

Pressefolkene får også en gennemgang af statistikken fra det første halvår af 2010.

Ældre mænd glemmer redningsvesten

På den måde kan journalisterne danne sig et indblik i redningsberedskabets arbejde.

- Formålet er at øge sikkerheden på vandet, og i år sætter vi fokus på en særlig gruppe, nemlig mænd over 50 år, forklarer Per Amnitzbøl Rasmussen og tilføjer:

- De er nemlig ikke altid for smarte!

Per Amnitzbøl Rasmussens udtalelse kommer på baggrund af sidste års ulykkesstatistik: Ud af 20 drukneulykker var de 13 af dem danskere, og af de 13 danskere var 8 af dem mænd over 50 år – alle uden redningsvest. ■

FOTO: LARS SKREE

A TOUCH OF REALITY

Studerende fra Flyvevåbnets Officersskole fik for nylig et både interessant og velkomment afbræk fra fag som konfliktteori, sprogundervisning og kommunikation. Baltoppen Bio i Ballerup lagde lokaler til dagens undervisning.

AF KADETTERNE JAKOB B. NIELSEN OG PERNILLE LARSEN, FLOS

Med "Armadillo" på skemaet kunne kadetterne få et dybere indblik i den hverdag, som kollegaerne i Hæren befinder sig i, og samtidig relatere filmen til de teorier og tanker, kadetterne selv arbejder med under deres uddannelse. (Foto: Nordisk Film)

Interkulturel kommunikation, airpower og andre mere eller mindre interne begreber bliver enten virkeliggjort eller eksemplificeret i løbet af filmen Armadillo. Den pædagogiske værdi var derfor markant til stede i salen, da studerende fra Flyvevåbnets Officersskole var i biografen for at se filmen, som handler om en gruppe danske soldater på ISAF Hold 7 i Afghanistan. Det, der efterfølgende lader til at have gjort størst indtryk, er dog, hvor kompliceret hverdagen i en krigszone er.

Filmen rejser en række relevante spørgsmål for kadetterne: hvorfor er man soldat, hvad kan konsekvensen være, hvad kæmper vi for, samt en masse andre spørgsmål, som rammer dybt.

En officers etiske ansvar

Armadillo-filmen har på det seneste skabt røre i ikke kun danske men også internationale medier. Der er særligt en scene, hvor ordet "likvidere" bliver brugt om en situation, hvor flere talebanere bliver nedkæmpet i en grøft. Debatten omkring ordvalget var også markant blandt kadetterne efter filmen, men indfaldsvinklen var dog en noget anden end i medierne. Det, der optog en række kadetter, var, hvordan en sådan situation skulle håndteres – eller mere specifikt hvordan en officer håndterer det etiske ansvar, som opstår i et sådant handlingsforløb.

Hvem sagde sjov?

Filmen giver et sjældent upoleret og meget ærligt indblik i konflikten i Afghanistan – lige fra krigens brutale realiteter til soldaternes nærmest freudianske forsvarsmekanismer, som giver sig udslag i en grovkornet samtale midt i fjendeland. Filmen viser også den lokale kolorit, og hvis man ikke er sart af sig, vil undertegnede varmt anbefale scenen, hvor sygepasser Kim med asiatiske aner samtaler med tre lokale drenge. Hvem siger, at mennesker under konstant pres ikke kan være sjove?

Blended learning og politik

Efter at have set filmen kan kadetterne – i hvert fald dem fra klasse Valiant og Victor – vende tilbage til bøgerne. Clausewitz og Sun Tzu er blevet belyst af en meget ny lyskilde, nemlig virkeligheden for de danske soldater anno 2010. Der er lagt i kakkelovnen til en sund debat omkring den tilgang, man skal have til konflikten, og "kan det lade sig gøre at vinde krigen ved hjælp af en *2nd generation warfare*-tilgang?" er et blandt mange spørgsmål, som vi kan bryde vores unge hoveder med.

Brugen af det audiovisuelle medie igennem en biografturskaber muligheden for refleksion og nytænkning, da kadetterne bliver sat i en situation, hvor de faste klasseværelserutiner er sat på standby. På den måde er pensum blevet sat i en ny og yderst relevant kontekst.

Definitionen af en dokumentarfilm er, at den skal skildre så realistisk og objektivt som muligt. Det lykkes til fulde – ikke desto mindre forlod kadetterne stedet med forskellige holdninger til filmen. Det kan opfattes som et stort cadeau til filmskaberne – for virkeligheden er jo politisk, og derfor kræver den, at man tænker over de mekanismer, der danner baggrund for den. Stor tak herfra for en glimrende og nødvendig film. ■

Et halvt år i Afghanistan – OG HVAD SÅ?

Mentorerne i Helmand har netop givet kommandoen videre til det fjerde hold i rækken. Chefen for Hold III giver her en status på indsatsen de seneste seks måneder.

AF PER K. ANDERSEN, CHEF FOR OMLT HOLD III
FOTO OMLT HOLD III

OMLT Hold III – Operational Mentoring and Liaison Team – med i alt 13 soldater fra alle tre værn - vendte den 29. juli tilbage til Danmark efter at have tilbragt et halvt år med at vejlede og træne soldaterne ved Shorabak garnison i Helmand-provinsen. Det er tid til at gøre status. Hvad har vi opnået, og har det været indsatsen værd?

Perioden har været præget af travlhed for de afghanske styrker i Helmand, hvilket har givet os en del at se til. For det første gennemførte koalitionen i samarbejde med de afghanske styrker en større offensiv i perioden februar – marts 2010 omkring byen Marjah. Operationen involverede styrker fra alle korps i Afghanistan, og disse passerede gennem Shorabak til og fra mission, hvilket gav garnisonen og dermed os en del udfordringer i forhold til at yde logistisk støtte.

Samtidig oprettedes 215. Korps, der fik hovedkvarter på Shorabak. Stort set alle korpsets enheder anvendte i opbygningsfasen Shorabak som transitlejr mellem Kabul og deres endelige destination i Helmand, hvilket gav garnisonen yderligere udfordringer.

Maksimalt belastet

Hovedkvarterets ankomst den 1. april forvandlede Shorabak fra at være en udkantsgarnison for et korps beliggende i Kandahar til at være den centrale garnison for det nye 215. Korps med ansvar for Helmand- og Nimruz-provinserne samt tre distrikter af Farah-provinsen. Garnisonen fik dermed en anderledes central rolle, og den var i perioder logistisk maksimalt belastet med flere tusinde soldater indkvarteret på samme tid.

Hold II udarbejdede et værktøj - Mission Essential Task List (METL). Dette har vi på Hold III videreudviklet, så det beskriver alle væsentlige opgaver for garnisonen. Vi har dermed skabt et styringsværktøj, der populært sagt styrker garnisonens fokus på, hvad der er vigtigt, og mindre på, hvad der haster.

METL anvendes til at dokumentere garnisonens fremskridt på månedsbasis og til at give anbefalinger til ledelsen i forhold til den kommende måneds fokus.

Tanken er, at når tilstrækkelige fremskridt er nået på de forretningskritiske områder, er opga-

ven fra dansk side løst. Der er med andre ord tale om et langsigtet udviklingsværktøj.

Mentorerne har på baggrund af METL udarbejdet specifikke målsætninger, der anvendes til at fastholde fokus og tyngde i vejledningen.

Målsætningerne har udtrykt den begrænsede del af METL, hvor vi mente at kunne opnå væsentlige resultater i løbet af et halvt år.

Det går den rigtige vej

Vi er nået langt med vores målsætninger, og mentorerne kan alle pege på positive resultater. Disse er opnået gennem konstruktive processer, hvor sprog-, kultur- og uddannelsesbarrierer har skullet overvindes.

Af resultater kan for eksempel nævnes, at:

- ledelsen bakker op om METL og har fokus på garnisonens kerneopgaver
- cafeteriet er i stand til at lave mad til flere tusinde soldater tre gange dagligt
- brændstofforsyningen håndteres af afghanerne selv
- infirmeriet benytter røntgen- og laboratorieafdelingerne
- der er oprettet PC-netværk på infirmeriet og i hovedkvarteret
- afghanerne benytter IT som et værktøj i dagligdagen
- brandstationen har fået brandbiler og gennemfører træning af personellet i brandbekæmpelse
- bevogtningen af garnisonen er forbedret.

Vi har opnået fremskridt og resultater. Det går langsomt, men det går den rigtige vej, og afghanerne er taknemmelige for indsatsen. Spørgsmålet er, om vores resultater er udtryk for en generel fremgang i Afghanistan?

Optimisme blandt de lokale afghanere

Den 1. februar deltog jeg i indvielsen af en ny patruljebase. Den var etableret som en fremskudt base i et erobret område, der ikke tidligere havde været under koalitionens eller regeringens kontrol.

Basen, der var meget primitivt opbygget, skulle vise koalitionens dominans i området og samtidig yde de lokale sikkerhed mod Talebans overgreb. Denne dag hejste vi symbolsk det afghanske flag på patruljebasen, selvom den kun var bemandet med amerikanere. De lokale var inviteret, men jeg mødte kun to ældre herrer, da de fleste lokale frygtede for sikkerheden i området.

Den 17. juli vendte jeg tilbage til patruljebasen, men anledningen var en helt anden. Den nyvalgte civile guvernør for det nu stort set befriede distrikt skulle for første gang mødes med landsbyernes ældste for at lytte til deres problemer og for at fortælle, hvad han kunne gøre for dem.

Med sig havde han den lokale politichef, en landbrugskonsulent, en udviklingskonsulent med speciale i infrastruktur og den lokale garnisonschef, som har været min nærmeste samarbejdspartner under udsendelsen. Der deltog ca. 50 af landsbyernes ældste, og stemningen var optimistisk.

Patruljebasen er i den mellemliggende periode udvidet til det tredobbelte, og der er nu avanceret overvågningsudstyr, der kan se alle bevægelser på jorden på mange kilometers afstand. Afghanske soldater fra Shorabaks sikkerhedskompagni havde natten inden overnattet på basen for første gang sammen med koalitionens soldater. Det bliver ikke sidste gang, da afghanerne nu deltager i patruljer tre gange ugentligt i det område, som de selv skal overtage ansvaret for, når de internationale soldater med tiden tager hjem.

Dette viser mig, at indsatsen i Afghanistan nytter. Det viser også, at udviklingen skal ses over tid. Eksemplet er samtidig et konkret bud på, hvilke generelle fremskridt i Afghanistan som OMLT Hold III indsats har været en del af det sidste halve år. Fremskridt, som vi på holdet er meget stolte af.

I det store perspektiv har vi således ydet vores lille del til en positiv udvikling og et mere sikkert Afghanistan. Det har absolut været indsatsen værd. ■

Dronningen på rundtur. Foto: Jørgen Kølle

NY TILSKUERREKORD TIL

Air Show på Skrydstrup

Omkring 130.000 tilskuere var til stede på Flyvestation Skrydstrup søndag den 6. juni 2010, hvor Flyvevåbnets Air Show blev afholdt. En blanding af godt vejr, et spændende program og en stor arbejdsindsats fra alle involverede var med til at gøre dagen rigtig god.

AF KURT HANSEN, FWSKP

FOTO: FLYVEVÅBNET

Normalt er det ikke noget problem at trække tilskuere til et Air Show. Tilskuerantallet har gennem årene ligget mellem 50.000 – 90.000, men at vi i år skulle komme op på 130.000 eller flere, var der ikke mange fra arbejdsgruppe Air Show 2010, der havde forventet.

- Hvis der kommer omkring 80.000 tilskuere, vil det være okay, sagde chefen for Fighter Wing Skrydstrup, oberst Lars Smedegaard Kjøller (MAR), et par dage inden showet. Så det var en yderst tilfreds oberst, der sent søndag eftermiddag blev stillet over for det faktum, at tilskuertallet havde været omkring de 130.000.

- Det er jo helt vildt, var hans umiddelbare, men meget rammende kommentar.

Vægten var lagt på historiske fly

Air Show var i år en del af fejringen af Flyvevåbnets 60-års fødselsdag, og vægten i programmet var lagt på historiske fly. Til arrangørernes ros må man sige, at det var lykkedes at skaffe rigtig mange gamle fly. Især de fly, der havde "gjort tjeneste" i Flyvevåbnet gennem de seneste 60 år, var der stor interesse omkring.

I arbejdsgruppen var der en smule nervøsitet over, at ingen af de store, traditionsrige opvisningshold havde meldt sig til. Lige til det sidste blev der gjort et kæmpe arbejde for at få fat i et af holdene, men det lykkedes ikke, og efterfølgende viste det sig jo, at det ikke kun er store opvisningshold, der trækker folk til. Også gamle, velholdte og velfungerende fly er attraktive for en stor skare af flyinteresserede, og det fremgik også af de meldinger, vi fik efterfølgende: Et fantastisk show med rigtig mange interessante fly.

Travlhed ved udstillingerne

Udstillingsområdet var fra morgenstunden fyldt med forventningsfulde gæster, og der var stor interesse for de udstillede fly og arbejdende stande. Især muligheden for at få en køretur i et af Hærens bæltekøretøjer var et hit. Her opstod der hurtigt kø, men alle tog det stille og roligt. Ingen sure miner. Der skal lyde stor ros til kollegerne fra Hæren, som kørte rundt med vores gæster næsten uafbrudt fra kl. 0900 til 1700 med godt humør, venlighed og imødekommenhed.

Også flyproducenternes stande fik mange gæster. Efter at regeringen har udskudt den endelige beslutning om valg af kampfly, var det pludselig igen blevet interessant for flyproducenterne at være repræsenteret ved dette års Air Show. De var mødt frem med det nyeste af det nyeste, og rigtig mange interesserer sig naturligt nok for, hvilket fly der kan komme til at afløse F-16.

Royalt besøg

Hendes Majestæt Dronningen og Prinsgemalen var selvfølgelig også til Air Show på Skrydstrup. De ankom til udstillingsområdet i en helikopter og blev modtaget af blandt andre chefen for

Hendes Majestæt Dronningen hilser på en "gammel" soldaterkammerat fra Kvindelig Flyverkorps, LT Eva Poulsen. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste, FWSKP)

Flyinteresserede var kommet fra nær og fjern, og mange havde taget kameraet med. Her ses en af dagens største linser. (Foto: Flyvevåbnet)

Flyvertaktisk Kommando, general Henrik Røboe Dam. Det lod til, at regentparret havde en rigtig god dag på Flyvestation Skrydstrup. De besøgte udstillingsområdet, hvor de spadserede rundt blandt vores øvrige gæster. Overalt, hvor de kom, var de i strålende humør, og selv om der var en smule trængsel, så det ikke ud til at genere dem. Hendes Majestæt Dronningen fik lejlighed til at hilse på en gammel "soldaterkammerat" fra tiden i Kvindeligt Flyverkorps. Og så blev der udvekslet minder fra dengang. Akkurat ligesom når vi andre møder en gammel soldaterkammerat.

Også Prinsgemalen hyggede sig under besøget.

De Kongelige blev til omkring kl. 1500, men indtrykket var, at de sagtens kunne have brugt lidt mere tid til showet.

Kritik af trafikforholdene

Et så stort arrangement kan ikke gennemføres uden kritik. Ingen roser uden torne – og tornene denne gang var trafikken.

Trafikken ind på flyvestationen blev ret hurtigt ført via tre baner for at tage noget af presset, og den del gik godt. Men det samme kan man ikke sige om adgangsvejene fra motorvej E45 og ind mod flyvestationen. Vi er blevet kontaktet af flere, der ikke nåede ind, inden showet var slut, og mange havde siddet i kø i timevis. Det er selvfølgelig ikke godt nok.

Vores adgangsveje er ganske enkelt ikke lavet til at kunne afvikle trafik med op mod 30.000 biler og 7.000 motorcykler på så kort tid. Så trafikken er stort set det eneste, vi har fået kritik for. Vi kunne ikke gøre så meget ved det, men da det er os, der er arrangører, er det selvfølgelig også vores ansvar. Og det vil vi naturligvis prøve at gøre bedre næste gang. Det er helt klart et punkt, vi vil evaluere meget på for at se, om vi kan forbedre situationen i samarbejde med politiet. ■

Fighter Wing Skrydstrup

AIR SHOW 2010:

For og under Air Show blev der ...

- Ophængt: 12,5 km minestrimmel
- Opstillet: 500 trafikkegler
- Opsat: Over 100 forskellige vejskilte
- Opstillet: 1,1 km metalhegn
- Parkeret: Ca. 33.000 biler og 7.000 motorcykler
- Åbnet for: Ca. 130.000 tilskuere

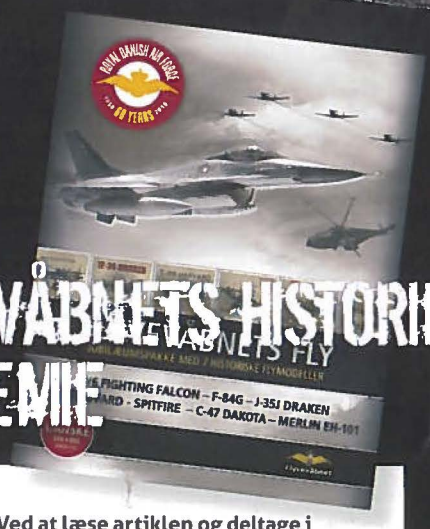
300 frivillige fra KFUM stod for salg af mad og drikke. De solgte:

- 30.000 flasker vand
- 21.000 franske hotdog
- 4.000 polser
- 30.000 is
- 8.850 bægre fadøl
- 3.500 bægre popcorn
- 300 dunke solcreme

Det danske F-16 display fly var i dagens anledning blevet "shinet op" med ny halebemaling. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste, FWSKP)

KONKURRENCE

BLIV KLOGERE PÅ FLYVEVÅBNETS HISTORIE OG VIND EKSKLUSIV PRÆMIE



2010 er året, hvor Flyvevåbnet fejrer sit 60 års jubilæum. Ved at læse artiklen og deltage i konkurrencen nedenfor er du med i lodtrækningen om en eksklusiv jubilæumspakke med samlesæt af syv forskellige fly fra Flyvevåbnet.

AF LEIF GIEBEL

Vi er nu godt halvvejs i Flyvevåbnets 60 års jubilæumsår, og det er tid til en status.
Den 27. maj var datoen for den politiske beslutning i 1950 om at oprette et selvstændigt flyvevåben, og det blev på en eller anden vis markeret hos de fleste myndigheder.

Den 6. juni var vi omkring 130.000, der nød en god dag på Flyvestation Skrydstrup i forbindelse med afviklingen af Air Show 2010, herunder de kongelige gæster, der fik en guidet rundtur i Flyvevåbnets Historiske Samlings udstillinger.

Jubilæumsåret fører også medarbejdergoder med sig. Alle ansatte i Forsvaret og deres familier kan frem til den 15. oktober komme gratis ind på Danmarks Flymuseum i Stauning mod forevisning af id-kort.

Motionsløberne har også fortsat mulighed for at markere jubilæet, idet der er planer om flere motionsløb i anledning af jubilæet. Nogle steder har man hægtet sig på allerede planlagte løb.

Sidst på sommeren forventes det, at bogen "60 år i arbejde for Flyvevåbnet" kan udsendes sammen med en nyredigeret film om Flyvevåbnet. Planen er, at begge dele som CD/DVD indgår som indstik i oktoberudgaven af bladet Flyvevåbnet.

Den 1. oktober afvikles det sidste store arrangement i forbindelse med jubilæet, denne dag med kongelig deltagelse ved alle dagens arrangementer. Dagen begynder på Danmarks Flymuseum, fortsætter med festgudstjeneste i Viborg Domkirke og afsluttes med en officiel reception på Flyvestation Karup.

Hvornår blev den politiske beslutning om at oprette et selvstændigt flyvevåben taget?
- ☐ 17. maj 1949
- ☐ 7. maj 1952
- ☐ 27. maj 1950

Hvor blev Air Show afviklet i 2010?
- ☐ Flyvestation Karup
- ☐ Flyvestation Skrydstrup
- ☐ Flyvestation Aalborg

Hvor længe er der gratis entre på Danmarks Flymuseum i Stauning?
- ☐ Frem til 15. oktober 2010
- ☐ Frem til 7. november 2010
- ☐ Frem til 1. december 2010

Hvad er den udarbejdede bogs titel?
- ☐ 60 år i arbejde for Flyvevåbnet
- ☐ 60-årige arbejder i Flyvevåbnet
- ☐ 60 ånder indviede Flyvevåbnet

Hvor begynder arrangementet den 1. oktober 2010?
- ☐ Viborg Domkirke
- ☐ Flyvestation Karup
- ☐ Danmarks Flymuseum

Er der kongelig deltagelse i festgudstjenesten i Viborg Domkirke?
- ☐ Ja
- ☐ Nej

Svarfrist: 1. september 2010

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

Vinderen af konkurrencen i juni-nummeret blev: Bjarke Stærkind, Stenløse Tillykke!

POST DANMARK PP
ID nr. 46555
UMM magasinpost
Y 2100
ningvej 30 · 7470 Karup · Tlf. 99 62 49 50
411/45 0908 094
GARNISONSBIBLIOTEK
Forsvarets Bibliotek
44000025310
123643