Flyvevåbnet

OKTOBER 2010

TEMA:

FLYVEVÅBNET FYLDER 60 ÅR

LÆS SIDE 4

INDHOLD

OKTOBER 2010

I DETTE NUMMER - LÆS BLANDT ANDET:

04 **Tema: Flyvevåbnet fylder 60**
Flyvevåbnet har 60 års jubilæum den 1. oktober, og det markerer vi i dette blad ved at plukke lidt i historien. Læs blandt andet om F-16 flyets offensive rolle på Balkan og i Afghanistan og om arven fra den tyske besættelse på Flyvestation Karup.

14 **Forsvarsforliget**
Blandt andet på grund af de øgede udgifter til internationale operationer er det nødvendigt med en stram styring af økonomien i Forsvaret og hermed også Flyvevåbnet.

15 **Flere sårede end nogensinde før**
Air Transport Wings Eskadrille 690 har hentet sårede danske soldater hjem dobbelt så mange gange i år som på samme tid sidste år. Bladet Flyvevåbnet har besøgt eskadrillen i Aalborg.

16 **Taktisk troppetransport**
Elleve danskere har været i England og Afghanistan for at blive omskolet til taktisk troppetransport (TTT) i EH101 Merlin. Det har givet værdifulde erfaringer frem mod, at Flyvevåbnet selv skal uddanne TTT-besætninger.

18 **UNIFIL-farvel**
Efter to hold i Libanon har Hæren overtaget ansvaret for det danske bidrag til FN-missionen UNIFIL. Hold 2 gør status.

24 **ALO i Afghanistan**
Piloten BAS var udsendt som Air Liaison Officer (ALO) til Camp Price i Helmand. Læs om hans tanker om at se med på skærme, når talebanere blev bombet – og om, hvordan det er at komme hjem til Danmark igen.

BERIGTIGELSE:
I august-nummeret af bladet Flyvevåbnet var det anslåede tilskuertal for Danish Air Show 2010 flere steder fejlagtigt blevet angivet som 130.000. Det officielle anslåede tal er imidlertid 150.000. Redaktionen beklager fejlen.

TYSKERE, BOMBER OG ET AFGHANSK BARN

Så er tiden oprundet til vores tema-nummer om Flyvevåbnets 60 års jubilæum. Denne gang får du endda to ekstra ting med bladet – en skive med en film om værnets historie samt bogen "60 år i arbejde for Flyvevåbnet". Ud over det kan du i bladets tema-artikler læse om blandt andet F-16 flyets ændrede rolle og om den tyske arv på Flyvestation Karup. Der er med andre ord rig lejlighed til at lære mere om Flyvevåbnet og medarbejdernes historie.

Afghanistan er et af verdens absolut hotteste brændpunkter lige nu, og Flyvevåbnet er også med. Mød BAS, som har været forbindelsesofficer hos Hærens folk i Helmand. Og mød SIK, der har fløjet taktisk troppetransport (TTT) med briterne som et led i uddannelsen af danske TTT-besætninger. Derudover kan du læse om Flyvevåbnets mentorer i Helmand, som hjalp en lille dreng, der var kommet slemt til skade.

Endelig vil vi her på redaktionen gerne ønske Flyvevåbnet og alle ansatte et stort tillykke med jubilæet – og god fornøjelse med læsningen.

Redaktionen

Flyvevåbnet

7. ÅRGANG, 5. UDGAVE, OKTOBER 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 19 15 50, lokal 5124.
Mobil 41 95 06 93

REDAKTION:
Lars Skjoldan, Laura Aggernæs, Katharina Kløve
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.

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

60 ÅR ER INGEN ALDER...

Men det skal fejres alligevel – og det har været en glæde at følge de mange forberedelser til jubilæumsdagen 1. oktober rundt omkring i Flyvevåbnets enheder og blandt vore udsendte medarbejdere.

Når bladet her kommer ind ad brevsprækken, er dagen behørigt fejret, og selvom de markeringer, der foregår på dagen måske kan virke som hurtigt overståede, så ligger der mange timers forberedelser bag.

Her tænker jeg langt fra kun på den film og bog, som følger med dette blad - og som jeg håber, at mange vil finde tid til at studere nærmere. Nej, jeg tænker især på de mange tråde i dagligdagen, der samles, knyttes og spindes af Flyvevåbnets medarbejdere for at få hele vores maskineri til at køre både i dagligdagen og ved særlige lejligheder som her ved 60 års fødselsdagen.

Medarbejderne, som vi jo oftest omtaler personellet i vores værn, har jeg igennem mine 18 mdr. som chef for Flyvevåbnet oplevet som engagerede, fleksible og professionelle. Og det er kun med deres indsats, at det har været muligt at drive, udvikle og omlægge Flyvevåbnet fra den tidligere territorialforsvarsopgave til de aktuelle udadrettede opgaver i forbindelse med det samlede danske forsvars internationale indsats og Danmarks aktivistiske udenrigs- og sikkerhedspolitik.

En 60 års dag er for mange starten på en ny og måske bedre epoke i et langt liv. Det billede tillader jeg mig at overføre på Flyvevåbnets 60 års jubilæum: for vi har rykket os meget, vi er kommet langt, men vi udvikler os til stadighed – nu også i lyset af det seneste forsvarsforlig, som netop er faldet endeligt på plads.

Det giver udfordringer, ændringer og for nogle medarbejdere også usikkerheder i netop disse måneder. Alligevel er jeg sikker på, at Flyvevåbnet er på vej i den rigtige retning med udviklingen af nye kapaciteter som taktisk troppetransport, luftrumskoordinering og overtagelsen af de maritime helikopteropgaver, der i kombination med resten af Flyvevåbnets kapaciteter giver os den helt rigtige profil til både at operere på egen hånd og til at støtte vore søsterværn.

God læsning

Henrik Røboe Dam

FOTO: LEIF ERNST

TEMA - 60 ÅR:

FLYVEVÅBNET *gennem 60 år*

Der er sket meget, siden Flyvevåbnet blev oprettet den 1. oktober 1950. Her følger udpluk af historien, som giver et overblik over værnets første 60 år.

AF PAUL E. ANCHER (FLYVEVÅBNETS HISTORISKE SAMLING) OG THORBJØRN FORSBERG
FOTO: FLYVEVÅBNETS HISTORISKE SAMLING

1950 – 1960:
Flyvevåbnet blev oprettet den 1. oktober 1950 ved at sammenlægge Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen til et selvstændigt værn.

Generalløjtnant C.C.J. Førslev blev chef for det nye værn. Flyverkommandoen fik midlertidigt sæde på Flyvestation Værløse, og der blev oprettet to operative landsdelskommandoer i Karup og Værløse. Oberst Kaj Birksted, som under krigen havde fløjet i *Royal Air Force og De Frie Norske Styrker*, blev chef for Flyverstaben.

Desværre manglede landsdelskommandoerne ekspertise til at lede og udvikle de operative enheder. Eskadrillechefernes begrænsede kendskab til de nye kampfly, *Gloster Meteor* og *Republic F-84 Thunderjet*, betød, at flyvetræningen var præget af tilfældigheder, der førte til flere havarier med tab af menneskeliv.

I 1954 ansatte man den engelske Air Chief Marshal Hugh Saunders som rådgiver for at løse problemerne. 15. marts 1955 blev Flyvertaktisk Kommando oprettet i stedet for de to landsdelskommandoer.

Flyvevåbnet modtog flere fotorekognosceringsfly af typen *Republic RF-84F*, jagerfly af typerne *Hawker Hunter* og *North American F-86D Sabre* samt træningsfly af typen *Lockheed T-33A*. Som våbenhjælp fik man seks *C-47* transportfly og tre *C-54 Skymaster*. Der blev også anskaffet syv *Sikorsky S-55C* redningshelikoptere til Eskadrille 722. Fra 1958 også otte *Catalina PBY-6A*, og fra 1959 begyndte man tillige at modtage jagerbombefly af typen *North American F-100D/F Super Sabre*.

I det første årti, Flyvevåbnet eksisterede, gennemførte det flere internationale forsynings- og nødhjælpsflyvninger, blandt andet under krisen i Ungarn og under Suezkrisen.

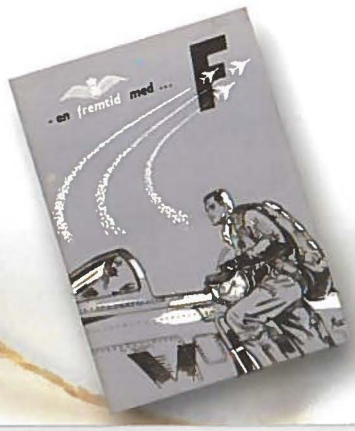
Man oprettede flere radarstationer rundt om i landet samt et *Rescue Coordination Center* (RCC) i Karup.

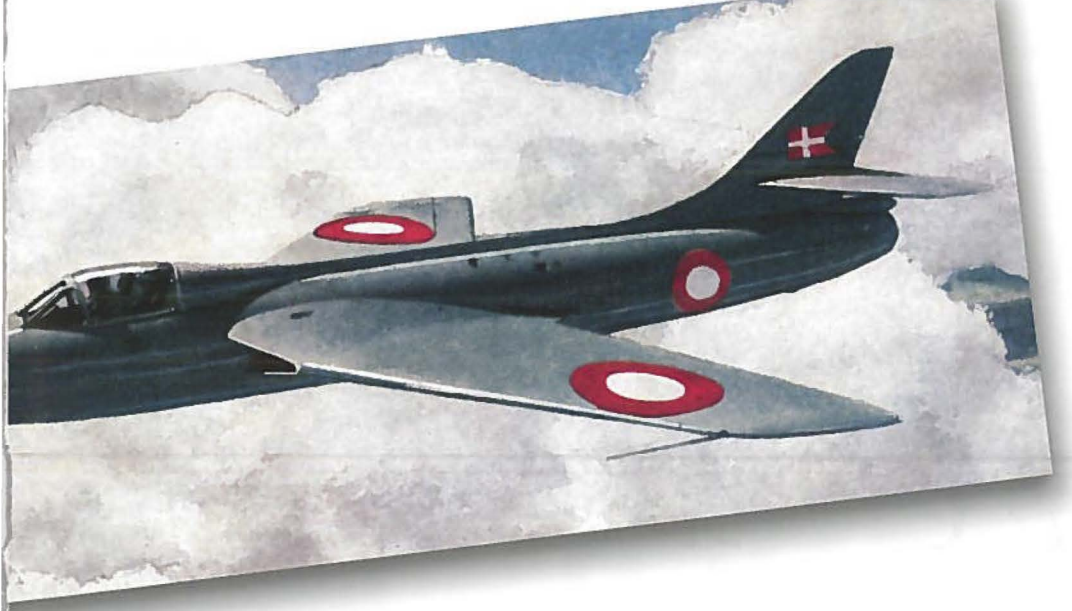
1960 – 1970:
Perioden var præget af Den Kolde Krig. I Karup oprettedes en NATO-enhedskommando, som også omfattede Flyvevåbnets NATO-indsats. Under Cuba-krisen i 1962, hvor danske styrker blev sat på forhøjet alarmberedskab, fløj Eskadrille 729 rekognosceringsmissioner i forbindelse med russiske skibes passage af Storebælt.

Sammen med Søværnet indkøbtes fem helikoptere af typen *Sud Alouette III* til brug på tre nybyggede inspektionsskibe.

I 1962 blev missilsystemet *NIKE* overtaget af Flyvevåbnet. Det var kommet til Danmark i 1959 som en del af Vestens forsvar mod den frygtede invasion fra Sovjetunionen og var i første omgang underlagt Hæren, som dengang tog sig af luftforsvaret. Også missilsystemet *HAWK* kom til landet; det skete i 1969.

I 1965 modtog Eskadrille 722 otte *S-61 Sea King* helikoptere, og Flyvevåbnet fik nye jagerfly af





typerne *Lockheed F-104G Starfighter* og *Saab 35XD Draken.*

1970 – 1980:
I 1970 udgik *Catalina*-typen, og efter en lovændring i 1973 reduceredes antallet af kampfly, således at Eskadrille 724 med *Hunter*-flyene måtte nedlægges.

I 1975 indkøbte man de første *C-130H Hercules*-transportfly.

1980 – 1990:
Antallet af kampfly i det danske flyvevåben blev beskåret igen i 1982. Til gengæld blev de nye *F-16 Fighting Falcon* kampfly – en del af det danske forsvar siden 1980 – en erstatning for flyene *F-100D/F Super Sabre* og *F-104 Starfighter.*

Inspektionsskibenes *Alouette III* helikoptere blev erstattet af Søværnets Flyvetjenestes otte nye helikoptere af typen *Lynx Mk. 80.*

I 1983 blev *NIKE*-missilsystemet endeligt udfaset.

1990 – 2000:
I starten af 1990'erne skete en del omrokeringer. Blandt andet blev Flyvestation Avnø nedlagt og Flyveskolen overført til Flyvestation Karup. Flyvertaktisk Kommando overtog driften af Station Nord fra Forsvarsstaben. Eskadrille 725 og 729 blev nedlagt, og *Draken*-flyenes tid var dermed forbi.

Krigen i Eks-Jugoslavien kunne også mærkes i Flyvevåbnet, hvor Eskadrille 721 sammen med andre NATO-lande fløj forsyninger til den belejrede by Sarajevo. I januar 1999 var flere af Flyvevåbnets *F-16* udstationeret i Italien og deltog i NATOs bombardement af mål i Kosovo og Serbien.

2000 – 2010:
I 2004 blev det besluttet at nedlægge Flyvestation Værløse. Eskadrille 721 blev overført til Flyvestation Aalborg og Eskadrille 722 til Flyvestation Karup.

Alle *F-16* kampfly blev endvidere samlet i 2006 på Flyvestation Skrydstrup.

Kontrol- og Varslingstjenesten blev omstruktureret til *Air Control Wing,* og man oprettede *Combat Support Wing, Air Transport Wing Aalborg, Helikopter Wing Karup* og *Fighter Wing Skrydstrup.*

I forbindelse med forsvarsforliget 2005-'09 blev missilsystemet *HAWK* udfaset. Under samme forlig blev Flyvevåbnets *Rescue Coordination Center* (RCC) den 1. februar 2006 slået sammen med Søværnets pendant i Århus til *Joint Rescue Coordination Center* (JRCC). Endvidere blev det besluttet at skære i antallet af *F-16* kampfly fra 48 til 30.

Der blev også købt en ny type redningshelikopter i 2006 i form af *EH101 Merlin.* I juni 2010 gik *S-61 Sea King* på pension, og *EH101* overtog endeligt redningsopgaven. Det er meningen, at *EH101* inden for få år tillige skal kunne varetage opgaven med taktisk troppetransport.

Flyvevåbnet har i de seneste år deltaget i flere internationale operationer med udstationeringer af både soldater, helikoptere, kampfly og transportfly, blandt andet i forbindelse med krigen i Afghanistan, hvor også et hold mentorer lige nu er udsendt. Endvidere opstillede Flyvevåbnet et logistikkompagni til FN's UNIFIL-mission - en opgave, som i sommeren 2010 blev overtaget af Hæren. Derudover har adskillige af Flyvevåbnets folk i værnets 60-årige historie været udsendt på enkeltmandsmissioner, for eksempel som forbindelsesofficerer eller FN-observatører. ■

TEMA - 60 ÅR:

F-16 flyets nye rolle i i INTERNATIONALE MISSIONER

F-16 Fighting Falcon har været en del af det danske forsvar siden 1980. Under Kosovo-krigen i 1999 brugte Danmark for første gang F-16 offensivt til at kaste bomber. For fremtiden spås det, at flyene i højere grad vil blive brugt i netop denne rolle.

AF LAURA AGGERNÆS

Det var fra den syditalienske flyveplads Grazzanise, at danske F-16 kampfly for første gang nogensinde fløj ud i en skarp mission lastet med bomber. Tidspunktet var marts 1999, og årsagen var et NATO-ledet luftangreb på mål i det nu tidligere Jugoslavien, der var indledt på grund af den opblussede konflikt mellem serbere og kosovoalbanere.

Seks F-16 kampfly og piloter havde befundet sig i Grazzanise siden 1998 som en del af Operation Allied Force, hvor de primært havde beskæftiget sig med Combat Air Patrol – en opgave, der gik ud på at patruljere og sikre bestemte områder i og omkring det nuværende Kosovo, så ingen lufttrafik kom uovervåget forbi. Men nu var tiden kommet til at bombe serbiske jordmål.

Missionen var farligere end ellers. Flyene skulle ind over fjendtligt territorium for at nå frem til målet, og ved at gå efter mål på jorden kom flyene tættere på fjenden og dermed også på fjendens luftforsvar.

- Dengang havde vi ikke nat-observationsudstyr, så vi fløj kun missioner i dagslys, hvor vi kunne bruge alle flyets muligheder fuldt ud. Vi var også langt mere afhængige af gode vejrforhold, end vi er i dag, fordi vores navigationsudstyr ikke var særligt præcist dengang i forhold til vores nuværende GPS-systemer. Den teknologiske udvikling har betydet store ændringer for vores operationer siden dengang, fortæller major Peter Bødker med pilotnavn BØJ, der var med i Grazzanise som F-16-pilot – færdiguddannet blot 4 år tidligere.

Selvom det ikke kom på tale, at Peter Bødker skulle kaste bomber mod serbiske mål, gjorde han sig overvejelser om, hvad det ville betyde, hvis de skulle gøre det.

- Efter at have været stationeret og fløjet missioner fra Grazzanise i et stykke tid fik vi at vide, at det var blevet besluttet, at de danske fly også skulle være med til at flyve offensive missioner fremover. Det virkede på mig som en naturlig udvikling af missionen, og for os piloter virkede

Stort billede: En dansk F-16 gør sig klar til at få fyldt brændstof på fra en hollandsk lufttanker over Afghanistan i 2001. (Arkivfoto)

Venstre: Flyvning i forbindelse med NATOs kampagne i Eks-Jugoslavien. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

Højre: Klargøring af fly i Mannas, Kirgisistan, hvorfra de danske F-16 fløj under Operation Enduring Freedom i Afghanistan. (Arkivfoto)

det nok som om, at vi nu fik mulighed for at bidrage mere direkte til at hjælpe befolkningen, fortæller Peter Bødker.

I sommeren 1999 kom våbenhvilen til Kosovo, og F-16 gik tilbage til overvågningsopgaver.

Et vigtigt internationalt samarbejde

Anvendelsen af danske F-16 i en offensiv rolle i Kosovo var med til at bidrage til NATO-operationens legitimitet og sammenhold, fortæller Esben Salling Larsen, der er militæranalytiker ved Center for Militære Studier.

- Missionen var en humanitær intervention, som flere lande i FN's sikkerhedsråd - heriblandt de permanente medlemmer Rusland og Kina - var imod. Det var en ny slags mission for NATO, og alliancens sammenhold var derfor vigtigt fra starten, ligesom det var vigtigt, at så mange lande som muligt bakkede op om den humanitære intervention, forklarer Esben Salling Larsen.

Selvom det danske bidrag kun udgjorde cirka én procent af kampflyene, betød det meget, at Danmark viste opbakning til NATO-operationen ved at deltage i kernen af NATOs operation - bombekampagnen mod Serbien med henblik på at stoppe Serbiens overgreb i Kosovo. På den måde kunne Danmark vise over for NATO, at man tog sit medlemskab alvorligt.

Legitimerende opgave

Noget af det samme gjorde sig gældende tre år senere, da Danmark igen påtog sig en offensiv rolle med F-16 fly – denne gang som støtte under krigen i Afghanistan.

Danske F-16 Fighting Falcon over Afghanistan i 2001. (Arkivfoto)

- Taget i betragtning, at de danske F-16 blev indsat relativt tidligt i konflikten, kan F-16's funktion – i lighed med Kosovo – siges at have en legitimerende opgave i form af at vise opbakning til den amerikansk ledede operation i Afghanistan, fortæller Esben Salling Larsen.

Danmark var i Afghanistan som en del af European Participating Air Forces (EPAF) – et europæisk luftstøttebidrag, som bestod af fly fra Holland, Norge og Danmark. Hver nation bidrog med 150 mand og 6 kampfly.

Assymetrisk krigsførelse

Kampflyenes hovedopgave var at fungere som støtte til de amerikanske soldater på landjorden, og på intet tidspunkt havde EPAF mindre end to kampfly i luften. Der blev fløjet i døgndrift.

- I Kosovo var vi hele tiden inden for en times afstand af vores mål, og vi kendte altid målet hjemmefra. Det gjorde vi som regel ikke i Afghanistan, og målet lå langt væk, så vi skulle flyve længe for at komme frem, fortæller oberst Karsten Schultz med pilotnavnet TUL, der er tidligere chef for detachementet både i Afghanistan og i Grazzanise. Han tilføjer:

- Mens vi i Kosovo kæmpede hær mod hær, kæmpede vi i Afghanistan i et land uden infrastruktur, og vi kæmpede mod Taleban, der på grund af deres asymmetriske krigsførelse er langt mere uforudsigelige i deres metoder.

Den anderledes opgave i Afghanistan betød, at skellet mellem dag og nat for teknikerne, piloterne og de andre tilknyttede blev udvisket, da der var brug for mandskab på alle tider af døgnet.

- Det kræver mere planlægning at kaste bomber. Arbejdsopgaverne for teknikerne bliver større, og missionen bliver principielt mere farlig, da risici generelt er større, forklarer Karsten Schultz.

Flere internationale missioner i fremtiden?

Trods risici er der indtil videre intet, der tyder på, at F-16's offensive anvendelse for fremtiden vil ligge i dvale. Tværtimod spår militæranalytiker Esben Salling Larsen, at F-16 vil få en rolle i flere internationale missioner i fremtiden.

- Stabiliseringsoperationer har fyldt det meste de sidste 10 år, men med USA's tilbagetrækning fra Irak, samt deres intention om at trække sig fra Afghanistan, kan det måske betyde, at vi fremover kommer til at se et konfliktmønster, der mere ligner det, vi så i 1990'erne. Et bud kan derfor være, at vi de næste ti år vil se F-16 anvendt i flere forskellige typer af internationale operationer og ikke nødvendigvis kun operationer som dem, vi ser i Afghanistan i dag, fortæller Esben Salling Larsen. ■

Esben Salling Larsen om F-16's fremtid

Ifølge Esben Salling Larsen peger Forsvarskommissionen på **tre typer af opgaver**, når talen falder på fremtiden for det danske forsvar: væbnet konflikt, stabiliseringsopgaver og international ordenshåndhævelse. Han har også bud på, hvordan F-16 kan være med til at løse de tre opgavetyper.

- Hvis Danmark ønsker at understøtte en international orden gennem deltagelse i væbnet konflikt sammen med andre nationer, kan man forestille sig, F-16 vil blive anvendt **i de tidlige faser** af disse konflikter. F-16 vil i lighed med specialstyrker hurtigt kunne sendes ud til en væbnet konflikt, hvilket er afgørende for at demonstrere Danmarks solidaritet med en multinational koalition, siger Esben Salling Larsen.

Ved stabiliseringsopgaver, der går ud på at bruge militæret til at **stabilisere** en skrøbelig eller sammenbrudt stat, forventer Esben Salling Larsen, at F-16's rolle vil være støttende i forhold til operationer på jorden.

- Behovet for, at Danmark udsender F-16, vil ikke så meget være styret af behovet for at vise solidaritet med missionens formål som af det praktiske spørgsmål, om medlemmerne af koalitionen har udsendt tilstrækkeligt med kampfly til at **kunne støtte landoperationerne tilfredsstillende**, forklarer han.

Den tredje opgave, som Forsvarskommissionen forestiller sig, at fremtiden vil byde på, er **international ordenshåndhævelse**. Her kan F-16 være med til at sikre gennemførelse af specifikke internationale regler, sikkerhedsresolutioner eller lignende gennem direkte eller indirekte trusler om brug af magt.

- Ved international ordenshåndhævdelse er der tale om **mindre magtanvendelse** end for væbnet konflikt samt mere begrænsede operationer og formål end ved stabiliseringsoperationer, siger Esben Salling Larsen.

F-16 kunne i en sådan forbindelse få til opgave at **etablere og håndhæve områder med flyveforbud** ("no-fly-zones") eller at vise tilstedeværelse i forbindelse med kritiske faser af en diplomatisk eller politisk proces i et konfliktområde.

TEMA - 60 ÅR:

60 ÅR I ARBEJDE FOR FLYVEVÅBNET

TEMA: FLYVEVÅBNET fylder 60 år

Flyvevåbnets Historiske Samling har udgivet bogen "60 år i arbejde for Flyvevåbnet" i anledning af Flyvevåbnets 60-års jubilæum. Bogen er vedlagt dette nummer af bladet på DVD, og den er fyldt med personlige beretninger om arbejdet ved værnet.

AF BENT AALBÆK-NIELSEN
FOTOS FRA BOGEN

Vi nåede, på tre usammenhængende geledder, ned til Forskolen til Mathskolen. Vi fik tildelt seng og skab og fik så den første undervisning i, hvordan man klippede papstrimler ud til at lægge i skjorter og undertøj; for det skulle nemlig ligge med ret kant ud mod beskueren. Det samme skete med sengeredning. De tre tæpper og to lagner skulle redes og ikke mindst vigtig strammes, således at kanterne stod skarpe, og en mønt ville hoppe, hvis den blev sluppet inde over det opstrammede tæppe.

Sådan fortæller en af bogens artikelforfattere, Niels Martin Schaiffel-Nielsen, om sit første møde med Flyvevåbnet.

Bombetogter på Balkan

Bogen rummer også helt andre beretninger. Som for eksempel når Max Vilhelmsen fortæller "En historie fra det virkelige liv":

- Det var en lørdag formiddag i juni måned 1998. Solen skinnede samtidig med, at jeg var i færd med at bygge et lille hus til min trailer.

Midt på formiddagen, under kaffepausen, ringede telefonen. Det var vagthavende officer med besked fra stationschefen om, at jeg skulle møde på flyvestationen hurtigst muligt.

Mange tanker gik gennem ens hoved. Til trods for en ren samvittighed stillede jeg mig selv spørgsmålet: Hvad havde jeg nu gjort?

Omklædning, af sted på arbejde.

Ved ankomst til eskadrillen var der, ud over stationschefen, kun et par medarbejdere. Jeg blev sat ind i situationen:

Balkan.

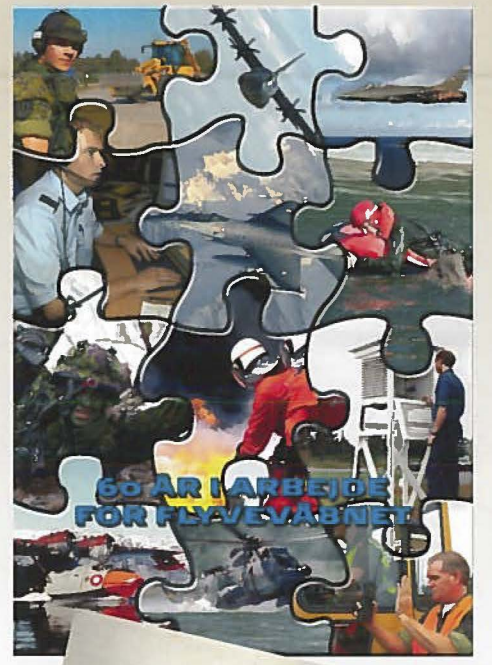
Milosevic i Serbien førte sig frem i Kosovo. Det internationale samfund havde prøvet at tale ham til fornuft. Det virkede ikke.

NATO havde besluttet at markere sig. Så mange fly som muligt fra så mange forskellige lande som muligt skulle hurtigst muligt flyve til Italien med henblik på at vise Show Of Force.

Danmark blev bedt om at deltage med to fly.

Det er indledningen til beretningen om dengang i maj 1999, da danske fly for første gang nogensinde fløj ind over fjendeland og kastede bomber.

Bogens 74 artikler rummer beretninger om fortid og nutid, som kommer rundt i de fleste af vort våbens mange og meget forskelligartede kroge. Dog ikke i dem alle - dertil er der for mange. Og derfor vil der stadig være en hel del betydningsfuldt, spændende og fortsat ufortalt at berette om, for eksempel når der ad åre igen skal markeres en rund fødselsdag eller lignende.



I bogen kan man blandt meget andet læse historien om det danske HAWK-luftforsvar fra den officielle oprettelse ved en parade på Fort Bliss i Texas den 8. oktober 1964, og til det endte som skrot den 11. januar 2005.

TEMA - 60 ÅR:

DEN TYSKE ARV

Flyvevåbnet fylder 60 i år, men infrastruktur og de fleste medarbejderes omgivelser er i virkeligheden omkring 10 år ældre end det. De danske militære flyvestationer er nemlig bygget på den infrastruktur, tyskerne efterlod.

AF LARS SKJOLDAN

- Det her er nok den smukkeste maskingeværsstilling i Danmark, forklarer Michaël Svejgaard og peger mod en stenmur i smuk rødlig – formentlig bornholmsk – granit, som er toppet med en meget malerisk lille busk. Muren og busken udgør hjørnet foran chefen for Helicopter Wing Karups kontor. Det er noget af det første, man ser, når man kører hen imod hovedvagten på Flyvestation Karup.

- Men det er nok de færreste, der ved, at den ligger her.

Selv med den roterende panserhjelm, som engang har stået midt i busken, har den været svær at se udefra. De 18 kubikmeter beton, der er løbet i konstruktionen, falder meget naturligt ind i den gamle barakbygning.

- Den stilling er faktisk et rigtig godt eksempel på, hvordan langt det meste af det, tyskerne efterlod, er blevet genbrugt af os. Det er faktisk ikke særlig meget af flyvestationen, der er dansk opfindelse. Og sådan er det i øvrigt med alle de danske flyvestationer, forklarer Michaël Svejgaard og viser videre rundt på den største flyvestation, tyskerne nogensinde byggede.

Samme billede over hele landet

Aalborg og Værløse var i forvejen etablerede lufthavne, da besættelsen startede, men de blev hurtigt overtaget og tilpasset tyskernes ønsker. Ud over det byggede den tyske besættelsesmagt også Vandel, Tirstrup, Skrydstrup, Kastrup og Karup.

Michaël Svejgaard kalder sig selv for bunkertosse. Her viser han rundt på Flyvestation Karup. (Foto: Lars Skjoldan)

Bunkertosser

Michaël Svejgaard blev pensioneret som oberst og pilot i 2004. Men han fortsætter det arbejder, han allerede havde været i gang med i 20 år, da han gik på pension. Han og de andre 15 frivillige – som ifølge Michaël Svejgaard har et blødt punkt for tysk beton – arbejder på at finde, dokumentere og forsøge at forstå de spor, tyskerne efterlod sig i det meste af Danmark.

Og det er et større arbejde.

Bunkertosserne – som Michaël Svejgaard kalder dem – har indtil videre fundet 900 strukturer på Flyvestation Karup, som blev bygget af tyskerne. En del af det er bunkere, som ligger øde hen. Andet er stykker af beton, som var forberedt til at være flyholdepladser rundt om i landskabet uden for hegnet, hvor tyskerne aldrig nåede at få lavet vejene helt færdige. Noget af det er nedbrudte maskingeværsstillinger eller kanonforsvarststillinger og flakplatforme. Men ud af de 900 strukturer er 300 bevarede bygninger stadig i brug. Det gælder både tankanlægget, Helicopter Wing Karups hovedbygninger og et utal af andre træ- og murstensbygninger.

Fredstidslayout

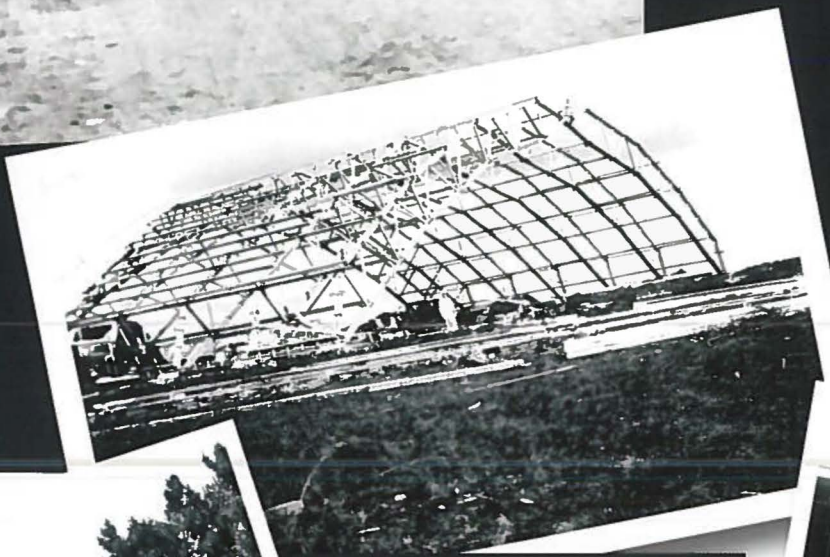
Den bunker, som indtil 1995 husede Helicopter Wing Karups operationsafdeling, er bygget i to meter tyk beton og var en af de første strukturer, man byggede. Efter den byggede man Brand og Redning og Tårnet. Alle bygningerne stod samme sted som de nuværende strukturer.

Fortsætter man vestpå fra Tårnet, kommer man til en større kommandobunker, som ligger på linje med O-bunkeren, Brand og Redning og Tårnet. Denne bunker er en af dem, som blev brugt indtil ret sent. I de perioder under den kolde krig, hvor der var forøget beredskab, sad Brand og Redning samt Vejrtjenesten i bunkeren og arbejdede. Hvis man kommer indenfor og kigger, kan man stadig se både kort og plottemaskiner. Dette foregik indtil en gang i starten af halvfemserne.

Det, at alle bygningerne ligger på linje, og at denne linje også omfattede de områder, hvor flyene i den første periode stod opmarcheret, tyder på, at tyskerne ikke havde en forventning om, at krigen hverken ville vare længe eller blive specielt hård. Lige linjer med bygninger og fly gør en flyveplads meget sårbar overfor angreb fra luften.

Bunker 1137 på Flyvestation Karup, som i dag huser Air Control Wing. (Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling)

Hangar 2 eller 3, som i dag huser Danish Aerotech. (Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling)



Billede taget et sted mellem 1940-42, formentlig af Hangar 25.
(Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling)

Bygning 205 på Flyvestation Karup; en af de indkvarteringsbygninger, som ligger over for officersmessen. (Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling)

Hangar 2 under opførelse.
(Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling)

DEN TYSKE ARV

- Det var først senere, da man fandt ud af, at krigen ikke ville ende med det første, at man begyndte at sprede flyene. Hvis man kigger på et kort over flyvepladsen, da den stod færdig i 1940, og på et kort fra 1944, er der utrolig stor forskel. Jagerbanen, som i dag ligger ubrugt hen i skovarealet nord for hegnet, er omgivet af små stykker beton, som var beregnet til flyparkering, siger Michaël Svejgaard.

Samme strøm

Bag Tårnet står en lille bygning, som blev bygget i 1940. Den indeholder en dieselgenerator, som leverer nødstrøm til de nærmeste bunkere. Den er tysk og har været klar til at køre, siden den blev sat op.

Beskyttelsesrum

Der er mere beton, end man ser, når man kører rundt i området. For at kunne sikre alle de 3000 medarbejdere, der havde deres gang på flyvestationen i den tyske storhedstid, var det nødvendigt at have beskyttelsesrum til alle. Derfor er der mere end 65 af de virkeligt tykke bunkerstrukturer spredt ud over hele landskabet. Ud af dem er de fem egentlige gemmesteder, som kunne sikre personel under både gas- og konventionelle angreb. De er store nok til, at mere end 50 mand kan opholde sig rimeligt komfortabelt i dem. Alle disse beskyttelsesrum blev også benyttet af de danske soldater under den kolde krig.

Endnu en af de bunkere, man ikke falder over, medmindre man bliver ført ind i landskabet, er kommandocentralen for nærluftforsvaret. Bunkeren ligger nordøst for Messe Nord og er, udover at være svær at finde, stadig i meget flot stand. I dag fungerer den som samlingssted for Michaël Svejgaard og hans kolleger, men indtil HAWK-forsvaret med deres missiler endelig tog over fra kanonluftforsvaret i tresserne, fungerede bunkeren som kommandostation for det danske forsvar, ganske som den havde gjort det for det tyske. Den har faktisk været i officiel tjeneste frem til midten af halvfemserne.

Telefonlinjer og strømkabler

Når man færdes på Flyvestation Karup, risikerer man at falde over nogle små betonfirkanter med inskriptioner i. Der er to slags, og de markerer henholdsvis strøm- og telefonkabler. De ligger stadig, hvor tyskerne lagde dem. Og de fleste steder er det de samme kabler.

Samme antal medarbejdere... og samme procedurer

Da tyskerne havde tilholdssted på Flyvestation Karup, var de organiseret sådan, at alle havde deres funktioner i hverdagen. Mekanikere reparerede, piloter fløj, og vagter vogtede. Men alle havde deres jordforsvarsudstyr med ud på deres arbejdspladser, så de i tilfælde af angreb kunne trække i trøjen og træde ind i deres på forhånd udpegede del af nærforsvaret.

- Dette er en fremgangsmåde, vi samlede op fra den tyske besættelsesmagt, og som vi brugte under den kolde krig. Den var upopulær blandt det specialiserede personel dengang, og det er den sikkert stadig. Men det er ikke desto mindre en rigtig god ide, hvis man skal have en chance for at modstå indsættelsesangreb, forklarer Michaël Svejgaard. ■

Hangar 4. (Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling)

KRONPRINSPARRET ER MED TIL FLYVEVÅBNETS FØDSELSDAG

Ikke alle vil modtage bladet Flyvevåbnet inden værnets fødselsdag den 1. oktober. Alligevel bringer vi her et overblik over dagens planlagte begivenheder for Kronprinsparret.

AF THORBJØRN FORSBERG

Kronprinsparret begynder dagen med et besøg på Danmarks Flymuseum i Stauning med ankomst klokken 09.00. Her bliver parret vist rundt af museets formand, Karsten Knudsen og chefen for Flyvertaktisk Kommando, Henrik Røboe Dam. Kronprinsparret møder under rundvisningen også en del af museets frivillige.

På museet vil der være en lille reception, hvorefter Kronprinsparret afslører en gave skænket af Danmarks Flymuseum til Flyvevåbnet i anledning af jubilæet.

Festgudstjeneste i Viborg

Herefter går turen til Viborg Domkirke, hvor Kronprinsparret fra klokken 11.00-12.00 deltager i en festgudstjeneste sammen med personel fra Flyvevåbnet og særligt inviterede gæster; i alt omkring 400 personer. Flyverprovst Leif Holmstrøm står for gudstjenesten.

Pensioneret flyverprovst Vilhelm E. Værge taler også, inden Kronprinsparret vender første blad i en mindebog for folk, der er døde, mens de var tjenstgørende i Flyvevåbnet. Mindebogen vil fremadrettet være at finde i Viborg Domkirke.

Inden festgudstjenesten, klokken cirka 10.15, lægger stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando en krans ved Flyvevåbnets mindesten ved domkirken.

Reception i Karup

Dagen afsluttes for Kronprinsparrets vedkommende med en reception på Flyvestation Karup for inviterede gæster og udvalgt personel fra Flyvevåbnet. Den finder sted fra 12.45-14.00.

Sammen med Kronprinsparret deltager blandt andre også Forsvarsministeren og Forsvarschefen i hele dagens program. ■

ET LIV UNDER HIMLEN

Et bogprojekt samler nu omkring halvtreds forskellige oplevelser med at have fløjet F-16 Fighting Falcon. Projektet blev skudt i gang i anledning af Flyvevåbnets 60 års jubilæum, og her kan du læse et uddrag.

AF THORBJØRN FORSBERG
FOTOS FRA BOGEN

Vi befinder os i luften over Afghanistan. Piloten LIB er blevet bedt om at lave en forbiflyvning i lav højde i sin F-16 Fighting Falcon for at overbevise afghanere på jorden om, at de skal lade amerikanske soldater få adgang til et værksted. LIB fortæller:

Er man nogensinde blevet overrasket af et jagerfly, der laver en forbiflyvning i efterbrænder, i lav højde, ved man præcist, hvor voldsomt det kan føles. Den psykologiske effekt af overraskelsen blandet med støjen og den kraft, man kan mærke, er så enorm, at man kan føle det som et hårdt slag i solar plexus, der herefter breder sig ud gennem kroppen. Det er ganske enkelt ubehageligt overvældende og efterlader en med den fornemmelse, at man har været overladt til mægtigere kræfter et godt stykke tid, efter at flyet har forladt stedet.

"20 seconds..."

Fjerner man derimod overraskelsesmomentet, er oplevelsen en ganske anden. Det faktum, at kroppen har indstillet sig på chokket, gør en enorm forskel på, hvorledes situationen opfattes. Man kan forudsige situationen og rette sanserne ind til at modtage suset, og man kan ligefrem glæde sig til at opleve et øjeblik, der ikke er mange forundt.

"10 seconds..."

Jeg kunne se soldaterne uden for værkstedet. De havde ikke set mig endnu, men vidste, hvilken retning jeg kom fra. Jeg kunne også se de to afghanere fra værkstedet stå ca. 20 meter fra en amerikaner lige udenfor bygningen. Vinden blæste mod mig og dermed væk fra dem, så de kunne ikke høre mig. Selv i fuld efterbrænder ville de først få oplevelsen, når jeg lå lige over dem. Tommelfingeren blev flyttet hen på flare-udløseren.

Med et brøl fløj jeg forbi værkstedet. Skød flares af sted for at markere positionen uden for værkstedet som aftalt. 10 sekunder senere kom min wingmans fly forbi samme sted, men fra en anden retning. Jeg trak flyet op imod en sikker højde igen samtidig med, at jeg kiggede bagud mod værkstedet. De to afghanere var ved at rejse sig op fra jorden, lettere omtumlede. De amerikanske soldater gik over til dem igen for at forhøre sig, om de nu kunne få lov til at gennemsøge værkstedet. Kort efter fik jeg besked fra den amerikanske leder. De havde fået deres tilladelse til at gennemsøge værkstedet.

OM BOGEN

Bogen – med arbejdstitlen **"Et liv under himlen"** - bliver udgivet af Gyldendal i 2011. Idémændene bag er Henning Kristensen og Thomas Kristensen.

Henning Kristensen er nyligt pensioneret sergent i Flyvevåbnet og har som fotograf fløjet flere hundrede ture i bagsædet på F-16 Fighting Falcon.

Thomas Kristensen (MET) er kaptajn i Flyvevåbnet og har som pilot fløjet over 2.500 timer i F-16 siden 1993.

Et eventuelt økonomisk overskud fra bogen kommer til at gå til Soldaterlegatet, **www.soldaterlegatet.dk.**

FORLIGSIMPLEMENTERING:

SÅ KOM DIREKTIVET

Blandt andet på grund af de øgede udgifter til internationale operationer er det nødvendigt med en stram styring af økonomien i Forsvaret og hermed også Flyvevåbnet.

AF STEEN HARTOV, CHEF FOR OPSTILLINGSDIVISIONEN VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO

Forsvarsforliget blev indgået den 24. juni 2009, og det viste sig hurtigt, at forligsteksten og økonomien ikke hang sammen med Forsvarets virkelighed. Forsvarets internationale operationer trækker flere ressourcer end forudset, og merforbruget medfører et behov for at spare andre steder. Derudover skal et merforbrug fra sidste forligsperiode dækkes ind.

I sommer besluttede forligskredsen en række justeringer til forliget, og dette medførte et behov for at køre en ekstra runde med genberegning og tilpasning af de business cases, som tilsammen beskriver Forsvarets struktur, materiel, tjenesteydelser og aktiviteter, for herigennem at finde de nødvendige besparelser og effektiviseringer på en anden måde.

Forsvarskommandoen udsendte sit direktiv for implementering af forliget den 1. september. Direktivet opdeler Forsvarets business cases i tre kategorier: grøn, gul og rød. Langt den største del er grønne, der kan implementeres umiddelbart.

Et antal business cases er gule. Det betyder, at de ikke må sættes i værk nu og her, men må vente, indtil besparelser og effektiviseringer har frigjort de nødvendige ressourcer.

Endelig er der et mindre antal business cases, der er røde. Det er projekter, som man allerede nu kan se, ikke er realistiske at gennemføre i denne forligsperiode.

Struktur og bemanding

For Flyvevåbnets vedkommende betyder det, at alle vores wings og skoler stort set er på plads. Forklaringen på udtrykket 'stort set' ligger i de gule og røde business cases. Nogle af dem indeholder personelressourcer i form af årsværk, og indtil de gule business cases bliver aktiveret, må vi ikke oprette de tilhørende stillinger. Den samlede struktur inden for Flyvertaktisk Kommandos område blev planlagt efter en ramme på 3.691 årsværk i 2014, men de grønne business cases indeholder kun 3.626 årsværk. Første opgave i implementeringen er derfor at justere den planlagte struktur til at kunne løse opgaverne med 65 færre årsværk. Når Flyvevåbnets direktion har besluttet, hvordan de 3.626 årsværk skal fordeles, skal den nye struktur indtastes i DeMars, og der skal laves stillingsbeskrivelser - alt med henblik på at kunne gå ind i den nye struktur 1. januar 2011.

Materiel

Parallelt med strukturarbejdet skal alle business cases på materielområdet regnes igennem igen, så det sikres, at de højt prioriterede områder tilgodeses først. En række projekter er indledningsvist gjort gule, altså sat på hold, indtil det er bekræftet, at der er ressourcer til rådighed. Nogle af dem forventes aktiveret efter genberegningen, mens andre må vente, til der er frigjort ressourcer i løbet af forligsperioden.

Konsekvenser

Konsekvenserne for Flyvevåbnet og det samlede forsvar er, at der er behov for en særdeles ansvarlig ressourcestyring i forligsperioden. Selv små beløb anvendt på en forkert måde kan i sidste ende betyde, at vi ikke får ressourcer til at aktivere de gule projekter og dermed ikke får de ekstra medarbejdere, det ekstra materiel eller den ekstra infrastruktur, som vi har behov for i slutmålet i 2014. ■

FLERE SÅREDE END NOGENSINDE FØR

Eskadrille 690 ved Air Transport Wing Aalborg har i år hentet sårede danske soldater hjem fra England dobbelt så mange gange som på samme tid sidste år. Samtidig er der flere sårede med hvert fly. Det giver travlhed og stiller store krav til planlægningen.

AF KATHARINA KLØVE

En såret dansk soldat er lagt i kunstig koma. Han befinder sig i et engelsk fly på vej mod England og væk fra vejsidebomber og talebanere i Afghanistan. Ved sin side har han en dansk sygepasser. Hvis han vågner undervejs, er der et velkendt sprog til at berolige ham. I England er et af Air Transport Wing Aalborgs Herculesfly allerede landet. Det har Eskadrille 690 sørget for.

På vej mod den endelige behandling

Sådan foregår det som regel, inden Eskadrille 690 flyver soldaten til Roskilde Lufthavn og kører ham i en specialudstyret ambulance til Rigshospitalet i København. Undervejs fortsætter de behandlingen, som englænderne er begyndt på.

- Vi har et fantastisk samarbejde med englænderne. Det fungerer helt perfekt, siger Palle Neumann, afdelingsleder og overlæge i *MEDEVAC*, som eskadrillen også kalder sig. MEDEVAC står for medical evacuation, der på dansk kan oversættes til sygetransport.

Stort set med det samme, en eller flere danske soldater bliver såret i Afghanistan, går afdelingen Aeromedical Evacuation (AIREVAC), som er en del af Eskadrille 690, i gang med at planlægge turen hjem til behandling i Danmark. Det gælder alt lige fra koordination med englænderne til en eventuel politieskorte fra Roskilde til Rigshospitalet. Desuden skal de samle et hold, der består af en anæstesilæge, en anæstesisygeplejerske og en lægeassistent.

Det er farligere på krigsstien

Fra januar til september 2010 er i alt 38 sårede soldater blevet fragtet hjem. Til sammenligning blev kun 25 sårede fløjet hjem i hele 2009. Ifølge Forsvarskommandoen hænger stigningen sammen med, at Taleban er blevet mere aggressiv, og det betyder flere vejsidebomber og flere sårede soldater. Derfor har overlæge Palle Neumann og hans seks faste kolleger også nok at se til. De flyver flere gange end tidligere, og der er også en anden ændring:

- Det er nok et års tid siden, det begyndte. Fra at der som regel kun var én med, skiftede det til, at vi nu flyver med to-tre-fire stykker ad gangen, siger Palle Neumann.

Ønskedrømme

Eskadrillen har foruden de syv faste medarbejdere også halvtreds rådighedsfolk. Det vil sige, at læger og sygeplejersker fra den civile verden bliver spurgt, om de kan tage fri og flyve med. De har ifølge deres kontrakt fem dage til at svare. Det gør det dog nogle gange lidt svært for Palle Neumann at finde personale i rette tid. Derfor kunne han godt ønske sig et fast vagthold uden besvær, for efter at Eskadrillen er begyndt at flyve oftere, skal han som regel langt ned på listen, før det lykkes at samle et hold, der kan tage af sted.

- Heldigvis har skrækscenariet med at skulle ringe til England og sige: "Vi kan desværre ikke komme i dag," endnu ikke været aktuelt, konstaterer Palle Neumann tilfreds. ■

Overlæge Palle Neumann har fundet det perfekte job, hvor han kan kombinere sin hobby med sit arbejde. Han har nemlig altid været fascineret af fly.

MEDEVAC har fire moduler, som er "mini-operationsstuer". De bliver kort ind på slisker i Hercules-flyet. Hvis der er brug for det, kan to moduler blive sat sammen til én stor "stue" inde i flyet.

Som udgangspunkt undgår MEDEVAC at operere i luften, men hvis det bliver absolut nødvendigt, er der mulighed for det i deres mini-operationsstuer.

Sådan ser en typisk "lægetaske" ud, når MEDEVAC er i luften.

EH101 - PÅ VEJ MOD TAKTISK TROPPETRANSPORT

AF LAURA AGGERNÆS

Flyvevåbnet har haft 11 piloter, loadmastere og teknikere under engelske rotorer siden 2007, hvor de er blevet undervist af englænderne i taktisk troppetransport.

Om få år er det nemlig planlagt, at Danmarks EH101-helikoptere med besætninger skal kunne udsendes i internationale missioner for at støtte enheder med taktisk troppetransport.

Erfaringerne, som de danske besætninger har fået i England, skal bruges til at oplære danske flyvevåbenansatte i taktisk troppetransport, når Danmark tager fat på opgaven fra næste år.

Flyvevåbnets pionerer

En af de danske udsendte er kaptajn Michael Andersen med pilotnavnet SIK. I oktober 2009 tog han til Afghanistan som en del af en engelsk taktisk troppetransport-besætning – den første engelske EH101-besætning i Afghanistan.

SIKs oplevelser i Afghanistan gav ham et stort indblik i de udfordringer, som dansk taktisk troppetransport kan komme til at stå overfor.

- Taktisk troppetransport er en speciel opgave, men den er ikke umulig. Så hvis de rigtige uddannelsesmuligheder stilles til rådighed, skal det nok lykkes, siger SIK, der bliver en af instruktørerne på området

Utilgivelig svær landing

At taktisk troppetransport er en svær kunst at mestre, ved englænderne kun alt for godt.

På otte måneder mistede det engelske flyvevåben to EH101-helikoptere på grund af landinger i sand, da piloterne mistede kontrollen over helikopterne på grund af dårligt udsyn. Fænomenet kaldes brown-out.

Den ene helikopter styrtede ned ved en lejr i Afghanistan, da piloten mistede overblikket ved en landing og ramte ind i en mur, der omgav en base i den grønne zone. Ingen kom slemt til skade, men helikopteren stod ikke til at redde.

- Helikopteren røg ned, selvom der var erfarne folk ombord. Derfor er det meget vigtigt for piloter at træne, hvor utilgivelig svær landingen er. Hvis du under landingen mister koncentrationen i blot ét sekund, kan du miste kontrol over helikopteren, forklarer SIK.

Drøj varme og beskydning

Brown-out er dog ikke det eneste, som det kommende taktisk troppetransport-beredskab skal forberede sig på.

Både vejr og omgivelser spiller en stor rolle, ligesom uroligheder også kan være afgørende for, hvilke flyvninger helikopteren kan gennemføre.

På en almindelig afghansk sommerdag kan temperaturen stige til over 40 grader. Varmen, højden og dermed den tynde luft gør, at helikopteren mister en del af dens ydeevne og kan løfte mindre. Ligeledes er natflyvninger også med til at sætte naturlige begrænsninger for helikopterens virke, da natten i Afghanistan er sort som kul og derfor svær at navigere i.

En anden begrænsning er, at det i Afghanistan ikke er usædvanligt, at Taleban skyder efter helikopterne, når de flyver ind for at aflevere forsyninger eller hente sårede soldater.

- Det er svært at vænne sig til, at folk skyder efter én og gør det for at ramme, ligesom det kan være svært at falde i søvn om natten, når man ved, at man skal ud og flyve i farlige områder dagen derpå, fortæller SIK.

Uundværlig viden

De danskere, der har fløjet sammen med englænderne, har været forberedte på mange af de udfordringer, de har mødt i Afghanistan, takket være det engelske Air Warfare Center.

Centret har gennem en længere periode indsamlet viden om de udfordringer, flyvende enheder kan opleve under udsendelse, og hvordan de skal agere over for fjender, når de udsendes til internationale missioner.

På den baggrund har centret kunnet forberede taktikker og procedurer, som de engelske taktisk troppetransport-besætninger har kunnet drage stor nytte af.

Det er en viden, som – hvis Danmark selv skulle opbygge den fra bunden – ville kræve lang tid, hårdt arbejde og muligvis også bitre erfaringer.

Men eftersom Flyvevåbnets udsendte alle er blevet oplært af englænderne, er det nu også en viden, som vil komme Danmarks kommende taktiske troppetransport-enheder til gavn fremover, når man fra næste år går i gang med at opbygge kapaciteten.

En opgave SIK glæder sig til at komme i gang med.

- Jeg bliver stolt den dag, Danmark flyver i Afghanistan eller på en anden international mission med danske EH101-helikoptere med danske besætninger ombord, siger han. ■

Øverst og nederst til venstre: Helikoptere indhyllet i sand, støv og sten - et såkaldt brown-out - under landing i Afghanistan. (Privatfoto)
Øverst til højre: Britiske tropper stiger ombord i EH101 Merlin. (Privatfoto)
Nederst til højre : SIK var i Afghanistan i 2009 som en del af en engelsk TTT-besætning på EH101 Merlin. (Privatfoto)

TRIPPEL T
- HVAD ER DET?

- TTT er **taktisk troppetransport**, der kort fortalt går ud på, at en helikopter transporterer gods og/eller personer fra et sted til et andet under en mission. En helikopter kan nemlig hurtigt og sikkert transportere mange af de ting, der er vigtige under missioner – for eksempel soldater, ammunition, madvarer m.v.

- Ideen om dansk taktisk troppetransport opstod, da Flyvevåbnet i 1996 skulle have nye helikoptere til redningsberedskabet, og Hæren samtidigt ønskede en TTT-enhed. Politikerne blev enige om at købe **14 EH101-helikoptere**, som kunne bruges til begge formål. I 2007 afgav Flyvevåbnet dog de seks helikoptere, der var stemplet til taktisk troppetransport, til det engelske flyvevåben.

- Helikopterne blev overgivet på den betingelse, at England på et senere tidspunkt skulle levere **seks nye helikoptere** til Danmark. Derudover lovede englænderne også at hjælpe Danmark ved at **oplære to danske besætninger** i TTT, så Danmark hurtigt og effektivt selv kunne komme i gang med egne instruktører, efter at helikopterne blev leveret.

- Det fremtidige mål med taktisk troppetransport er, at danske EH101-helikoptere skal kunne **udsendes i internationale operationer.**

Det logistikkompagni, som Flyvevåbnet siden december 2009 har haft udsendt som en del af FN's UNIFIL-styrke, er nu historie, og fanen er videregivet til Hæren. Her kan du læse både en status og om nogle af de minder, som de udsendte er vendt hjem med.

AF LAURA AGGERNÆS

Fem hurtige til Jan Værnhøj Pedersen, stedfortræder for detachementchefen for det danske logistikkompagni DANCON UNIFIL:

Hvad har DANCONs tre største indsatser været gennem jeres udsendelse?
- DANCON overtog en polsk logistikbataljons lejr, og der var derfor en del bygningsarbejde, der skulle udføres, da et kompagni er mindre end en bataljon. Projektet for at få en bedre lejr kørte under hele vores udsendelse og var endnu ikke afsluttet helt, da Hærens bidrag tog over. Men man kan tydeligt se Flyvevåbnets indsats på de forbedringer, der er sket.

- Der er kommet et øget fokus på sikkerheden for personel og arbejdssikkerhed efter DANCONs tilstedeværelse. Vi har - ved at vise, hvordan de danske standarder er for sikkerhed - påvirket FN til at se på regler for arbejdssikkerheden i UNIFIL.

- DANCON har løftet en stor kørselsopgave for UNIFIL. Lige da vi ankom til Libanon, toppede antallet af kørsler, fordi der skete flere rotationer på tidspunktet. På den tid, vi var i Libanon, løftede vi en meget stor opgave, på trods af at vi var en forholdsvis lille enhed.

Hvordan er udsendelsen gået i forhold til jeres forventninger?
- Overordnet set er vores udsendelse gået rigtig godt. Men da Forsvaret i en årrække ikke har haft et helt kompagni udsendt med FN, er det noget, som vi har skullet vænne os til på ny. FN arbejder med langsomme procedurer set i forhold til de missioner, Flyvevåbnet ellers har deltaget i for eksempel i Afghanistan, Irak og på Balkan. Så de tidligere udsendte fra vores gruppe, der har været vant til, at tingene gik hurtigere, har fundet tålmodigheden frem under udsendelsen med FN. Tingene sker, men det tager sin tid, så man skal forberede sig på ikke at se resultatet af sin egen iværksætteriver særlig hurtigt.

Hvordan har det internationale samarbejde været?
- Det har været en berigende oplevelse for os alle at arbejde sammen med mennesker fra så mange forskellige nationer, der tænker og agerer anderledes, end hvad vi er vant til. Også selvom det selvfølgelig tager en del tid og energi at forstå hinandens sprog, væremåder og tankegang. Det er nok også en af årsagerne til, at tingene foregår i et langsommere tempo i FN-regi.

Hvad har DANCON bidraget med til UNIFIL?
- Vi har bidraget med en professionel indsats, hvor vi har leveret varen. Vi har forbedret et lejrområde, og vi har været med til at minde FN om de professionelle standarder, der skal holdes i hævd. Det er også det, som den militære chef for UNIFIL og hans næstkommanderende har fortalt os i deres tilbagemelding.

Hvad har det betydet for Flyvevåbnet at have et logistikkompagni udsendt i FN-regi?
- DANCON er en meget atypisk enhed for Flyvevåbnet, da det ikke er almindeligt for Flyvevåbnet at opstille logistikkompagnier. Det har derfor været banebrydende for Flyvevåbnet at være med i en FN-mission. Men vi har bevist, at Flyvevåbnet kan gå ind og være med til at støtte Hæren, så den samlede indsats kan hænge sammen. På det individuelle plan har udsendelsen betydet, at Flyvevåbnet har fået personel med hjem, der har opbygget værdifulde erfaringer, og som har bevist, at de kan arbejde hårdt og intensivt over en længere periode. Personel, der har vist, at de kan levere varen.

STEPHANIE DALGAARD, SYGEPASSER:
- Det bedste ved udsendelsen har været kammeratskabet, vores sammenhold og de mennesker, man har lært at kende. Det har holdt humøret højt under min udsendelse. Mens jeg var udsendt, fik jeg for eksempel dårlige nyheder om familie derhjemme, og da var mine kolleger rigtigt gode til at støtte mig.

FLYVEVÅBNETS ENESTE LOGISTIKKOMPAGNI VENDER HJEM

MICHAEL SHIPTON, KØRER:

- Vi havde en lidt vild oplevelse, da vi var ved at eskortere folk fra et punkt til et andet. Pludseligt fandt vi noget, som vi ikke var sikre på, hvad var. Det gav lige en klump i halsen. Vi stoppede op for at undersøge, om det var en bombe. Men det viste sig at være en død hund, der var viklet ind i ledninger. Det var en mærkelig oplevelse.

LOISE ELDOV, KØRER:

- En af udfordringerne undervejs har været, at FN-systemet er meget langsomt. Jeg har ofte tænkt, at systemet hjemme i Danmark går langsomt, men det er ingenting i forhold til FN. Vi havde en bil på værksted i over en måned, mens vi var udsendt. Det ville have taget 1-2 uger i Danmark, maks. Så man skal vænne sig til, at tingene går langsommere.

THOMAS HELSTED, MEKANIKER PÅ STORE BILER:

Jeg arbejdede på et FN-værksted, hvor både vi fra militæret og civile libanesere arbejdede sammen. Det var en god oplevelse at arbejde tæt sammen med libaneserne, der har en helt anden trosretning end mig. Det lærte jeg meget af. Det viste sig, at vores humor slet ikke var så forskellig igen, så længe vi holdt os til overfladiske emner. Sort humor kunne de ikke forstå så meget af.

STEFFEN BARFOED, SAD I SITUATIONSRUMMET, HVOR AL INFORMATION OM HÆNDELSER OG BEVÆGELSER GÅR IGENNEM HELE DØGNET:

Det var fascinerende at være sammen med så mange forskellige nationer på én gang. At se Taiwans udsendte sidde ved siden af Kinas udsendte i kantinen og hygge sig sammen trods de politiske uoverensstemmelser i deres hjemlande. Det hele foregik på et meget menneskeligt plan. Det var en kæmpe oplevelse at være sammen med så mange nationer.

FOTO: RUNE DYRHOLM

Fakta

UNIFIL er en forkortelse for **United Nations Interim Force in Lebanon.**

Det er FN's fredsbevarende styrke i Libanon, der bemandes af mere end **12.000 soldater** fra 30 nationer.

Flyvevåbnet havde fra **december 2009 til august 2010** to hold udsendt som transport- og logistikkompagni, hvis primære opgave det var at yde transportstøtte til de mange FN-lejre i det sydlige Libanon.

DANCON står for Danish Contingency. Navnet bruges om det danske styrkebidrag.

FOTO: RUNE DYRHOLM

TIL OPSLAGSTAVLEN:

FLYVEVÅBNET

ANNO 2010

1. **Air Control Wing - Radarhoved Skagen**
2. **SAR Aalborg (EH101 Merlin redningshelikopter)**
3. **Air Transport Wing Aalborg**
   - Eskadrille 721 (C-130 Hercules og CL-604 Challenger. Transport og overvågning)
   - Eskadrille 690 (Evakuering af syge og sårede)
4. **Helicopter Wing Karup**
   - Eskadrille 722 (EH101 Merlin redningshelikoptere og Taktisk Troppetransport)
   - Eskadrille 724 (AS-550 Fennec-helikoptere)
   - Flyveskolen
5. **Expeditionary Air Staff**
6. **Air Control Wing**
   - Mobile Air Control Centre
   - Control and Reporting Centre Karup
7. **Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole**
8. **Combat Support Wing**
   - Eskadrille 615 (Kommunikation)
   - Eskadrille 660 (Beskyttelse)
   - Eskadrille 680 (Service)
   - Eskadrille 691 (Sanitet)
9. **Flyvertaktisk Kommando**
10. **Air Control Wing - Radarhoved Multebjerg**
11. **Flyvevåbnets Officersskole**
12. **Air Control Wing - Eskadrille 515**
    - Koordinerende led mellem militær og civil lufttrafik i Kastrup
13. **SAR Roskilde (EH101 Merlin redningshelikopter)**
14. **Fighter Wing Skrydstrup**
    - Eskadrille 730 (F-16 Fighting Falcon eskadrille)
    - Eskadrille 727 (F-16 Fighting Falcon eskadrille)
15. **Air Control Wing - Mobile Sensor Skrydstrup (Radar)**
16. **SAR Skrydstrup (EH101 Merlin redningshelikopter)**
17. **Air Control Wing - Radarhoved Bornholm**

DETALJE-
PLANLÆGGEREN

Susan Mangor Madsen skal efter fire år som adjudant væk fra Broen i Flyvertaktisk Kommando. Hendes afløser til jobbet som blæksprutte, Claire Dupont, overtager stillingen fra den 2. oktober.

AF KATHARINA KLØVE

Det er det bedste job i verden, siger kaptajn Susan Mangor Madsen som forklaring på, at hun ad to omgange har arbejdet som adjudant for tre forskellige chefer for Flyvertaktisk Kommando. Efter eget ønske har hun i denne omgang været lidt over fire år i stillingen. Men nu skal hun videre til Flyvevåbnets Officersskole i Jonstrup for at undervise i ledelse.

Hjælperen

Ordet adjudant kommer fra latin og betyder "at hjælpe".

For at chefen for Flyvertaktisk Kommando kan få det mest optimale ud af tiden, sørger adjudanten for, at alle detaljer er på plads. Lige fra at planlægge besøg til udsendte enheder et halvt år frem i tiden til at medbringe de rigtige taler.

- Der er ikke to dage, der er ens. Alt kan lige pludselig ændre sig, og så gælder det om at holde styr på boldene i luften, forklarer Susan Mangor Madsen.

En vemodig afsked

Som adjudant skal man lægge mange timer i jobbet og være indstillet på, at der er omkring 80-90 rejsedage om året. Adjudanten har nemlig styr på alt det, som chefen for Flyvertaktisk Kommando laver udadtil. Det gælder for eksempel tjenestestedsbesøg, internationale konferencer og uddeling af medaljer.

- Det bliver meget vemodigt at forlade jobbet. Jeg har arbejdet sammen med så mange fantastiske mennesker i Forsvaret og i udlandet, der på hver deres måde har hjulpet mig i vores fælles mål – nemlig at få tingene til at gå op i en højere enhed. Det samarbejde kommer jeg til at savne, siger Susan Mangor Madsen.

Tilbage til Flyvevåbnet

Selvom hun mener, at adjudantjobbet er det bedste i verden, er det blevet tid til at give pladsen videre. Det er kaptajn Claire Dupont, der overtager jobbet. Hun kommer fra en stilling ved Forsvarets Personeltjeneste som personelforvalter, hvor hun har været i to år. Før det arbejdede hun i Forsvarets Materieltjeneste, så alt i alt har hun været fire år i værnsfælles tjeneste.

- Jeg har glædet mig rigtig meget til at komme tilbage og arbejde i Flyvevåbnet. Det er jo her, jeg "er vokset op", kender folk og hører til, siger Claire Dupont.

Ny – og så alligevel ikke

Tidligere har Claire Dupont arbejdet i lignende jobs, der involverer meget planlægning og koordinering, så den del skræmmer hende på ingen måde. Tværtimod er det netop "blæksprutterollen", som tiltaler hende.

- Det er spændende, at mine opgaver og dage er så forskellige, og det passer virkelig fint til mig som person, at stillingen er så udadvendt, forklarer hun.

Claire Dupont kender nogle af sine nye kolleger fra officersskolen, tidligere tjeneste og andre sammenhænge, så hverken fagligt eller socialt skal hun starte helt fra bunden.

- Jeg har aldrig gjort tjeneste på Flyvestation Karup før, så den største udfordring her i starten er faktisk at finde rundt herude på heden, griner hun. ■

Det er den nye adjudant Claire Dupont til venstre og den afgående adjudant Susan Mangor Madsen til højre.

Kaptajn Susan Mangor Madsen var i juni 2009 på besøg i Camp Tombstone i Afghanistan sammen med generalmajor Stig O. Nielsen (tidligere chef for Flyvertaktisk Kommando) og nuværende chef generalmajor Henrik R. Dam (til højre). (Privatfoto)

I minus 25 grader og klædt på efter forholdene var kaptajn Susan Mangor Madsen med sin chef, generalmajor Henrik R. Dam, på besøg ved Station Nord på Grønland i november 2009. (Privatfoto)

Claire Dupont er klar til rollen som blæksprutte.

RESERVEN SOM RESSOURCE I FORSVARET

Reserven er blevet en ressource, der i høj grad bygger på civile kompetencer. Det var der bred enighed om, da cirka 500 af NATOs reserveofficerer mødtes til CIOR-kongres for at diskutere reservens anvendelse.

AF CHRISTIAN STOLTZE, HR, FLYVERTAKTISK KOMMANDO

I uge 32 mødtes op mod 500 repræsentanter fra reserveofficersforeninger i NATOs medlemslande til CIOR-kongres i Stavanger i Norge for at diskutere reservens rolle i NATOs Comprehensive Approach (se faktaboks). Flere af Flyvevåbnets reserveofficerer var også med.

Nye tider, nye opgaver

Der var bred enighed om, at reservens primære opgave er ændret fra at være en ressource baseret udelukkende på militære færdigheder til at være en ressource, som i højere grad er baseret på civile kompetencer.

De roller, man se reserven udfylde i fremtiden, er:

- Specialister – anvendelse på baggrund af civile uddannelser og kompetencer
- Til at fylde huller i bemandingen - f.eks. ved udsendelse af fast personel
- Indsættelse ved spidsbelastninger
- Enkeltmandsudsendelser – udsendelse af reserveofficerer som enkeltpersoner frem for hele enheder.

I langt de fleste lande er reserven blevet oprettet som en reaktion på den kolde krig, hvor den var en stående mobiliseringsstyrke. Med den ændrede verdenssituation med flere internationale opgaver er der opstået et behov for at ændre reserven og dens opgaver, så den fortsat kan være en værdifuld ressource for Forsvaret.

I Flyvevåbnet arbejdes der lige nu - i forlængelse af den nyoprettede reserveofficersuddannelse - på at identificere nye anvendelsesområder og videreuddannelsesmuligheder for reserven. Der arbejdes desuden på at udvikle en database, hvor reservens kompetencer er registreret med henblik på en øget anvendelse af reservens civile kompetencer i fremtiden. ■

COMPREHENSIVE APPROACH

Den **helhedsorienterede strategi,** som NATO anvender i forbindelse med internationale missioner, og som bl.a. omfatter samtænkning af det politiske element, det militære fredsskabende element og genopretnings-elementet.

CIOR

CIOR står for **"Conféderation Interalliée des Officiers de Réserve"** - på engelsk "The Interallied Confederation of Reserve Officers". Grundlagt i 1948.

CIOR er nu en NATO-tilknyttet, ikke-politisk og non-profit paraplyorganisation for medlemslandenes nationale **reserveofficersforeninger**.

CIOR består af en række arbejdsgrupper, som har til opgave at drøfte muligheder og udfordringer inden for specifikke områder i fht. den nuværende og fremtidige anvendelse af reserven.

Flyvevåbnet er repræsenteret i de fleste arbejdsgrupper.

CIOR **mødes to gange om året** til en uges kongres med skiftende værtsnationer.

- JEG HAR SET TALEBANERE BLIVE BOMBET

I tre måneder var F-16 pilot Ebbe Andersen (BAS) i Afghanistan for at hjælpe Hæren med at planlægge og organisere flystøtte til soldaterne på jorden. Efter at have oplevet krigen på tæt hold er han sikker på, at danskernes tilstedeværelse er det rigtige. Også selvom demokratiet har sin pris.

AF KATHARINA KLØVE

- Vi kunne høre på nogle af de radiokanaler, som talebanerne bruger, at de havde ham klynget op i et træ. Hvis det var rigtigt, ville det være værre, end hvis vi fandt ham død.

Kaptajn Ebbe Andersen med pilotnavnet BAS var i Helmand fra midt i november sidste år til midt i februar i år. Han arbejdede som Air Liaison Officer (ALO), der er forbindelsesleddet mellem flyene i luften og Hærens soldater på jorden. Der er kun en ALO udsendt ad gangen.

Allerede på sin første dag i lejren Price bliver han kastet ud i en omfattende eftersøgning.

Horder af fly

En britisk enhed under dansk kommando skal finde og sprænge nogle improviserede miner, der ligger tæt på en af baserne i området. Ved et uheld får de udløst en af dem. Fem sårede briter bliver hurtigt bragt i sikkerhed, men de mangler en. Og ingen aner, hvor han er.

Eksplosionen sker på kanten af en kanal, så ud over skrækscenariet, hvor Taleban har taget ham til fange, er der risiko for, at han er røget i vandet med sit udstyr på ryggen. Det vejer omkring 30-40 kilo.

Der bliver sendt mænd ud for at lede på jorden, men det meste foregår i luften. Tredive fly kredser omkring området og mindst lige så mange helikoptere flyver mandskab, dykkergrej, både og andet udstyr ind.

- Der var usædvanligt mange fly. Jeg har aldrig oplevet noget lignende. Der har aldrig været så mange fly i luften over det danske ansvarsområde til støtte for os på samme tid, forklarer BAS.

Han har kontakt med flyene og koordinerer, hvilke områder de flyver henover. Det tager et døgn, før de finder ud af, at Taleban har spredt falske rygter ud i æteren. Englænderen ligger på bunden af floden. Druknet.

Konstant på

Under sin udsendelse organiserede BAS flystøtte til danske missioner, og efterfølgende sørgede han for, at alt gik efter planen, når flyene var i luften. Desuden var han hele tiden på beredskab, så Motorola-radioen gik med ham i seng.

- Der var perioder, hvor jeg var på i mere end tyve timer i døgnet. Jeg havde ikke forestillet mig, at luften ville gå så meget ud af ballonen, da jeg kom hjem. Jeg lå bare på sofaen i fjorten dage og lavede ingenting.

Det meste af tiden i Price arbejdede BAS i et operationscenter, hvor han havde radiokontakt til soldaterne på jorden og piloterne i luften. Desuden fik han også levende billeder fra flyene ind på en skærm.

Skærmbilleder

Hvad er det værste, du har set på skærmen?

Han kigger ned, men det han ser, foregår ikke på det blanke linoleumsgulv.

- Det ved jeg sgu ikke..."

Stilheden er spændt.

- Jeg har selvfølgelig set talebanere blive bombet..."

Hvorfor siger du selvfølgelig?

Svaret kommer meget hurtigere denne gang, og han virker sikker. Afklaret.

- Jamen, det var jo ligesom det, jeg var dernede for. Men det er jo ikke sådan, at man kan se arme og ben flyve af – så detaljeret er det heller ikke. På den måde synes jeg ikke, det var det værste. Når der er nogen, der forsøger at slå vores soldater ihjel, må vi hellere slå til først. Så jeg har da set bomber lande, og så er der blevet stille bagefter. Det rørte mig ikke.

De gode mod de onde

Tempoet skifter pludseligt. Han bliver mere eftertænksom og stemmen blødere, da han fortsætter:

- Det, der faktisk var værst, var at lytte med på radioen, når en dansk enhed melder ind, at deres kammerat lige er gået på en mine; han mangler et ben og ligger femten meter væk i en grøft. Der kan man godt høre, at de har det ad helvede til. De er vildt chokerede og har selv stået virkelig, virkelig tæt på og set ham flyve gennem luften. Det var meget værre end bare at se folk blive bombet, når man alligevel ved, det er nogle bad guys, der er røget.

Hvordan skelner man mellem de to ting?

- På en eller anden måde er det en form for ret og rimeligt. Vi er dernede for at hjælpe afghanerne med at få et demokratisk samfund. Når man så ved, at talebanerne er ude på det modsatte og også forsøger at dræbe de soldater, vi har dernede, så har jeg en meget naturlig indstilling til, at de må betale den pris, det koster. Hvis de står og skyder på vores folk og så får en bombe i hovedet. Jamen, så er det det.

Tilbage til civilisationen

Har det ændret dit syn på krigen at være udsendt?

- Jeg vil faktisk sige, at jeg har fået et rigtig positivt syn på, at vi deltager. Før var jeg nok hverken specielt for eller imod, men efter at have set, hvad vi gør for at give andre alt det, vi tager for givet herhjemme, så er jeg ikke i tvivl.

BAS er i dag tilbage i sit job på flyvestationen i Skrydstrup og har fundet sig til rette i "hverdagens ligegyldigheder", som han kalder det. I starten tog det dog noget tid at vænne sig til kontrasten mellem de to verdener.

- Når man kommer hjem i det civile liv, gider man ikke rigtig tage sig af små ting, for det virker ikke vigtigt. Jeg gad heller ikke se nyheder. Noget af det største, da jeg kom hjem, var, at Dronningen skal begraves i Roskilde, når hun dør. Og jeg var faktisk ret ligeglad. Hvis det er nyhederne i Danmark i dag, vil jeg helst være fri for at se det. Det er jo så ligegyldigt. ■

Det var hårdt at være pilotelev i gamle dage. Begrebet "at svinge pisken" forstod eleverne udmærket betydningen af. Dette er dog et modelbillede - og ingen piloter kom til skade under optagelserne

DEN SORTE SKOLE

ER JÆVNET MED JORDEN

AF KATHARINA KLØVE

For blot et par år siden så første skoledag som pilot nogenlunde sådan her ud:

Vi er i et lille auditorium på Flyveskolen i Karup. Øverst i lokalet står en uniformsklædt autoritet og siger en masse flotte ord bag en talerpult. På stole vendt mod uniformen sidder cirka 24 nervøse elever i deres fineste tøj.

Bagerst i lokalet i god afstand af eleverne sidder Flyveskolens instruktører i deres grønne flyverdragter.

Pølser på grillen

Til sammenligning så første skoledag i 2009 sådan her ud:

Eleverne har fået udleveret deres flyverdragter, inden de starter, og derfor mødes både instruktørerne og de nye pilotaspiranter i ens tøj. Væk er auditoriet og autoriteten. I stedet befinder vi os nu i grønne omgivelser, hvor lyden af sprutende pølser på grillen blander sig med latter og småsnak.

- Vi har ikke kun ændret undervisningsformen, men også skubbet mentaliteten på skolen i en meget mere positiv retning, fortæller major Lars Bæhrenz (SER), chef for Flyveskolens Operationssektion, som er hovedansvarlig for at have bulldozet det, han kalder den sorte skole.

At vælge til i stedet for fra

Før ændringen var der en klart defineret afstand mellem eleverne og instruktørerne. De var ophøjede autoriteter, der skulle finde fejl og mangler. Med en gennemsnitlig dumpeprocent på tres kan man nemt forestille sig, hvilket præstationspres eleverne dagligt skulle håndtere. Det pres har Flyveskolen forsøgt at fjerne, og i stedet er fokus nu på piloternes kvaliteter, udviklingsmuligheder og kompetencer. Simpelt fortalt vælger man altså de egnede til i stedet for at vælge de ikke-egnede fra.

Det skal være sjovt at flyve

"Det har gjort det meget sjovere at være på skolen. Både for os undervisere og for eleverne," siger Lars Bæhrenz.

Det er kun holdet fra 2009, der har lært under den nye pædagogiske linje, fordi Flyvevåbnet ikke optager flere på pilotuddannelsen på nuværende tidspunkt. Alligevel var der en markant forskel fra de tidligere hold. Da 2009-eleverne selv skulle flyve for første gang, var de faktisk bedre end det, instruktørerne var vant til at se. Det var til stor overraskelse for de fleste, for alt er blevet vendt på hovedet. Undervisningsformen har da også fået det sigende navn: Positive Approach to Air Crew Selection (positiv tilgang til pilotudvælgelse).

Inspiration til andre

Andre lande har allerede vist interesse for Flyveskolens ideer, og Lars Bæhrenz tager i oktober til NATO-møde i England, hvor forskellige nationer skal idéudvikle omkring fremtidens pilotuddannelse.

"Jeg håber, vi kan inspirere med vores gode resultater. Ikke kun på NATO-niveau, men også hos andre uddannelsesinstitutioner i Forsvaret generelt," siger Lars Bæhrenz. ■

I dag får eleverne på Flyveskolen en hjælpende hånd – eller hestesko – til at udnytte deres potentiale fuldt ud.

BOGOMTALE:

NEDSTYRTNING, VIETNAMKRIG OG NARKOGANGSTERE

Han var en af de første jagerpiloter, der blev uddannet efter Anden Verdenskrig, og han flyver stadig i en alder af 79 år. I en ny bog fortæller Axel V. Duch om sine mange år på vingerne.

AF KLAUS RYDAHL PEDERSEN. REDIGERET AF THORBJØRN FORSBERG
FOTOS FRA BOGEN

Da Axel V. Duch som 7-8-årig første gang så et fly over barndomshjemmet i Odense, besluttede han, at han ville være pilot. Det mål forfulgte han siden stædigt, indtil det lykkedes. Han var med på det første hold flyverkadetter i "det nye Kongelige Danske Flyvevåben" og havde pilotnavnet DUK.

Det blev starten på en lang og usædvanlig karriere, som han fortæller om i sin nye bog "Flyver – en pilots erindringer".

Axel V. Duch har oplevet nedstyrtning under træning i Texas, har fløjet passagerfly for Air Vietnam under Vietnamkrigen, været chef i et flyselskab, der skulle vise sig at være drevet af narkogangstere, og meget, meget mere.

Sværere i "gamle dage"

Når Axel V. Duch, som i dag er 79 år og bosiddende i Vancouver, Canada, ikke er stoppet med flyvningen for mange år siden, så skyldes det ganske enkelt, at han elsker alt, hvad der har med flyvning at gøre. Han har fløjet et væld af forskellige flytyper, herunder også mange af de klassiske propelfly fra efterkrigstiden.

- Yndlingsfly? Det er svært, for jeg kan lide dem allesammen, men af større fly vil jeg sige DC-6 og DC-8. Af mindre fly måske DH Mosquito, som jeg kun fløj meget lidt, samt Grumman Goose og DH Beaver, fortæller Axel V. Duch.

Han mener, at pilothvervet har ændret sig over tiden.

- Jeg tror nok, jeg tør sige, at det var sværere at være pilot i 'gamle dage', end det er nu. Der var ingen automatik eller computere; du måtte selv finde ud af det forskellige og foretage det, siger han.

Interessen for fly har aldrig fortaget sig.

- Jeg er lige så interesseret i flyvning nu, som da jeg begyndte; det har aldrig forandret sig. Mit job består hovedsageligt i at give råd angående træning af piloter til forskellige flytyper samt til tider at stå for træningen. Og så forfatter jeg operations- og træningsmanualer, inspicerer fly og hjælper med ansøgninger af forskellig slags, forklarer Axel. V. Duch.

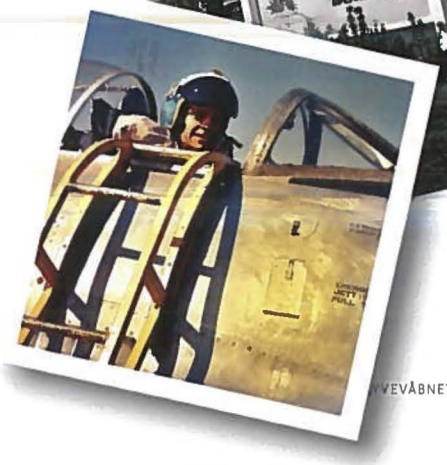
Danmark er min mor

Da Axel V. Duch i sin tid forlod Danmark, var det ikke, fordi han valgte hjemlandet fra, men for at få muligheden for fortsat at flyve. Det valg har han aldrig fortrudt, siger han.

- Næh, egentlig ikke. Jeg ville flyve, og hele verden er mit land. Men jeg har aldrig vendt ryggen til mit fødeland og glæder mig altid til at besøge det, noget jeg gør måske hver andet år, siger Axel V. Duch og forklarer, at han fortsat har kontakt med venner og bekendte i Danmark. ■

FLYVER – EN PILOTS ERINDRINGER

"Flyver – en pilots erindringer" er udkommet 15. marts. Den er på 320 sider, med 34 sider fotos og hardcover. Vejl. pris 250 kr.
Forfatteren har tidligere skrevet bogen **"Luftbroen til Biafra"**.



Pladsmand Christian Vesterager fortæller drengene, hvad der eventuelt kan ligge og gemme sig i containerne. Han har gennem tiden fundet både håndgranater og gamle geværer på renovationspladsen.

GRØN, LYSEBLÅ OG MARINEFARVET KEMI

Fire fyre fra Hæren, en fra Søværnet og en fra Flyvevåbnet er på trods af deres forskellige baggrunde samlet i en gruppe, hvor de øver sig i at kunne opspore kemiske kampstoffer. En hel uge i august foregik det i og omkring Finderup øvelsesterræn.

AF KATHARINA KLØVE

Han kan heller ikke gøre for det. Han kommer jo fra Søværnet.

En af de fire soldater fra Hæren peger grinende over på marineoverkonstabel Simon Olsens "bamsestøvler". De specielle støvler, som fyrene bruger, når de er på kemijagt, sidder omvendt på hans fødder til stor morskab for de andre. Og der er grund til at være glad. Dagens første opgave på en renovationsplads i Skive er gået rigtig godt, mener de alle sammen.

En enhed blev født

I 2008 kom CBRN RECCE til verden. CBRN er NATO-termen for kemisk, biologisk, radiologisk og nukleart forsvar. RECCE er rekognosceringsenheden, der kan blive sendt ud som de første i tilfælde af gasudslip eller for at spore kemiske stoffer. Hele CBRN-centeret hører hjemme i Skive.

Sergent Nicolai Brandstrup fra Flyvevåbnet startede i april i år som gruppefører. Her knap et halvt år senere er det meningen, at han efter en uges træning i Finderup øvelsesterræn skal overtage stillingen som sektionsfører.

- Det er vigtigt, vi får øvet så meget som muligt; men det begrænser mulighederne lidt, at vi efterhånden kender området omkring Skive Kaserne så godt, siger Nikolai Brandstrup.

Der er dog et oplagt sted, de endnu ikke har undersøgt. Nemlig renovationspladsen lige i nærheden. Øvelsen i dag går ud på at vinde pladsmandens tillid, så de kan få så mange informationer som muligt og kan trække på hans hjælp for at undersøge, om folk eventuelt har dumpet noget, som man for eksempel kan brygge en bombe ud af.

Der skal snotten ikke ned

Pladsmand Christian Vesterager når lige at stoppe en af fyrene i depotet for miljøfarligt affald på renovationspladsen. En stor blå tønde har fanget soldatens interesse.

- Du stikker dælme ikke snotten derned. Jeg rører sgu ikke engang selv det lort dér, siger Christian Vesterager.

Men soldaten insisterer venligt, men bestemt.

- Okay, så åbner jeg, og du kigger, siger Christian Vesterager og holder låget oppe i udstrakt arm.

Næsten med det samme tøndens indhold bliver synligt, siver en ubehagelig lugt ud, der sætter sig som smerte i tindingerne.

- Ja, det er bestemt ikke en legeplads det her, siger Christian Vesterager med alvor i stemmen og fortsætter:

- Hvis man er rigtig ond i sulet, kan man finde alt muligt her på området og blande en farlig cocktail.

Fyrene finder dog ikke noget direkte alarmerende på nær forskelligt affald, der er blevet lagt i de forkerte containere. De er enige om, at det var dejligt med en alternativ øvelse, hvor de ikke bare skulle undersøge et hus. Som Nicolai Brandstrup også konstaterer:

- Alt bimler og bamler jo ikke altid i den virkelige verden.

Terrortrusler og dåsebøffer

Der er dog ingen tvivl om, at der nogle gange er ubehagelige jackpots, og så bimler og bamler sporingsudstyret. Nicolai Brandstrup og hans gutter kan være de første på steder, hvor man har mistanke om, at "nogen" har udviklet kemiske kampstoffer.

Den "nogen" er som udgangspunkt en terrorist. CBRN-centeret er nemlig opstået efter den stigende fokus på terrortrusler under de seneste års NATO-topmøder. Derfor øver fyrene også hovedsageligt i tomme bygninger, så de på længere sigt kan sendes ud som de første, når man for eksempel finder terroristers hjemmelavede laboratorier.

Altså slipper de ikke for en eftermiddagsopgave i en tom bondegård, efter at dåsebøfferne er blevet spist tilbage i lejren i Finderup.

Hubba Bubba i Forsvinderup

B!!!!!!!!!!!!!!!!B, B!!!!!!!!!!!!!!B!
Bingo.

Den kemiske detektor bryder stilheden i den faldefærdige bondegård. Der er udslag på gas. Lige i nærheden er en snubletråd spændt ud med en håndgranat for enden. Det, der engang har været en stald, er forvandlet til et primitivt minilaboratorium langt inde i Forsvinderup, som CBRN-fyrene kalder øvelsesområdet.

Regnen står ned i stænger udenfor, mens to af soldaterne fra Hæren kryber langs væggene klædt i dragter og gasmasker tæt efterfulgt af deres fremtidige sektionsfører fra Flyvevåbnet. Indtil nu har de kun fundet små pletter af et kemisk stof på gulvet, men i bondegårdens sidste rum er der både fælder, sprøjter, plastikhandsker og pulver på bordet, som tydeligvis er blevet forladt i en fart. Der lugter stærkt af Hubba Bubba-tyggegummi, som er en attrap for blistergas.

De tre andre gruppemedlemmer sidder ude i bilerne og lytter med over radioen. Alle har klaret øvelsen udmærket og kan snart tage de tætsiddende og varme beskyttelsesdragter af igen.

Mistænkelige pletter på bondegårdens gulv bliver testet og giver straks udslag som et kemisk krigsstof.

Regnen står ned i stænger, da fyrene skal til at gennemsøge bondegården; men egentlig viser det sig at være en fordel. Hvis der havde været gasser i luften omkring området, ville de være afdampet og skyllet væk med regnen. Derfor er det sikkert at nærme sig gården uden de store forundersøgelser.

Det primitive laboratorium, som fyrene opdager i bondegårdens sidste rum, kan ved første øjekast ligne et spisebord, men hvis man ser nærmere efter, ligger der også ting, man ikke bruger til sin mad.

FAKTA

- **CBRN-kompagniet** fungerer som videncenter og skal kunne indsættes i både internationale operationer og som støtte til det nationale totalforsvar.
- **RECCE** er kompagniets rekognosceringsenhed, hvis opgave det er at undersøge områder for kemiske kampstoffer og andre giftige stoffer, også kaldet Toxic Industrial Materials (TIM). Desuden skal de gennemføre opklarings- og overvågningsopgaver for at opdage, identificere, indsamle, rapportere og afmærke CBRN- og TIM-forurening.

Air Transport Wing Aalborg

TIL VALG MED HERCULES

Flyvevåbnet har tre gange i år haft udsendt et C-130 Hercules fly for at støtte de danske soldater i Afghanistan. Den seneste mission vil også blive husket for at understøtte Afghanistans demokratiseringsproces.

AF LARS B. ANDERSEN, ATW

Når Flyvevåbnet udsender et C-130 Hercules fly til Afghanistan, er hovedopgaven at transportere personer og materiel for de udsendte danske styrker. En eventuel overskydende kapacitet tilbydes de andre internationale styrker under ISAF (International Security Assistance Force).

I august havde ISAF til opgave at bringe valgurner ud til valgsteder rundt om i Afghanistan. Man havde problemer med at fordele dem ud i landet, da der blandt deres sædvanligt tildelte fly ikke var ledig kapacitet. Hercules-detachementet fra Air Transport Wing Aalborg stillede velvilligt op, og på grund af flyets og personellets store fleksibilitet lykkedes det at bringe valgurnerne ud til de afghanske vælgere. Dermed løste de en af de største logistiske knuder frem mod det nyligt afviklede parlamentsvalg den 18. september.

Et af de overordnede mål med indsættelsen af de internationale styrker i Afghanistan er netop at støtte den demokratisk valgte afghanske regering i dens bestræbelser på at sikre landets borgere bedre retssikkerhed og menneskerettigheder. En af de vigtigste forudsætninger er befolkningens mulighed for selv at deltage i valget af landets parlament.

Afghanistan har historisk set været under næsten alle former for styre, herunder monarki, teokrati og kommunisme, og demokrati er besværligt at rodfæste i befolkningen. Landets vanskelige geografi og mangelfulde infrastruktur hjælper heller ikke til, når borgerne skal deltage i valghandlinger. Med Hercules-bidragets indsats blev det lidt nemmere.

Dansk indsats påskønnes

Hercules-detachementet fra Air Transport Wing nåede i løbet af årets tredje udsendelse at flyve næsten en million pund gods og over 1900 passagerer. Over halvdelen af godset og cirka 25 procent af passagererne blev fløjet for ISAF, en indsats som virkelig påskønnes. Den giver de danske styrker megen goodwill fra ISAF i de perioder, hvor Hercules-flyene ikke er til rådighed.

De danske styrker i Afghanistan er også en tilfreds kunde. De fik fløjet alt det planlagte, og det blev leveret til tiden på det rette sted. Samarbejdet mellem de udsendte hær-soldater og Flyvevåbnet fungerer rigtig godt, og derfor er Hercules-flyet også savnet i de perioder, det er hjemme.

Men selvom den primære opgave med at støtte de udsendte danske soldater blev løst til punkt og prikke, vil missionen altså også blive husket for at have understøttet demokratiseringsprocessen i Afghanistan, for Flyvevåbnets Hercules-bidrag bidrog væsentligt til, at valget overhovedet kunne gennemføres. ■

HERCULES I AFGHANISTAN:

Air Transport Wing Aalborg udsender fire gange årligt, i alt cirka 24 uger, et Hercules fly til Afghanistan til støtte for de udsendte danske styrker. Udsendelserne sker i forbindelse med den halvårlige rotation af Hærens styrker og de mellemliggende leave-perioder.

FFOS FYLDER OGSA RUNDT

Ligesom Flyvevåbnet som helhed fylder Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole også rundt i år. I år fejrer skolen sin ti års fødselsdag.

AF MARIANNE BECH-NØRGAARD, FFOS

På Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskoles (FFOS) faciliteter gjalder høje kommandoråb og støvletramp. Det gør der faktisk det meste af året, for der er et højt aktivitetsniveau hos Portalen til Flyvevåbnet, som skolen også bliver kaldt.

Søndag den 1. august kunne FFOS fejre sin ti års fødselsdag. Derfor blev alle skolens ansatte mandag morgen budt på morgenbrød i cafeteriet.

Hvor ligger Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole?

Skolens hovedbygning ligger på Flyvestation Karup – helt præcis i bygning 16. Skolen råder over mange bygninger på flyvestationen såsom Hundeskolen og Teknisk uddannelsescenter (bygning 413). Alle IT-uddannelser har til huse i Jonstrup-lejren, og sidste år udvidedes skolen med flot istandsatte undervisningslokaler på Kølvrå Skole ved Karup.

Portalen til Flyvevåbnet

FFOS kaldes Portalen til Flyvevåbnet, fordi stort set alle i Flyvevåbnet på et eller andet tidspunkt har fået undervisning på skolen.

Basisuddannelsen, også kaldet værnepligten, ligger fast tre gange om året, mens andre uddannelser som for eksempel sergent- eller flymekanikeruddannelsen bliver udbudt efter behov.

Historien op til starten af FFOS

Faktisk har skolen rødder helt tilbage til 1953, hvor Forsvarets Hundeskole havde til huse i Værløse. I 1979 blev pladsen for trang, og skolen flyttede til Flyvestation Karup og fik samme år nyt navn: Flyvevåbnets Hundeskole.

Flyvertaktisk Kommando nedsatte i firserne en projektgruppe for at få vurderet mulighederne for forbedring og effektivisering af uddannelsen af dem, der håndterer nærforsvar af Flyvevåbnets tjenestesteder. Projektgruppens arbejde endte med oprettelse af Flyvevåbnets Operationsstøtteskole (FLOK) den 1. juni 1993.

FFOS har også lokaler på Kølvrå Skole. (Foto: FFOS)

Den 25. maj 1999 blev det i Aftalen om Forsvarets ordning 2000-2004 bestemt, at FLOK skulle lægges sammen med Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole og Eskadrille 661. Den 1. august 2000 blev de tre til Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole – FFOS.

Endnu en skole blev taget ind under FFOS's vinger den 1. januar 2007. Det skete, da Flyvevåbnets Specialskole (FLSP) skulle nedlægges som myndighed. I den forbindelse blev FLSP's faggrupper integreret i FFOS's organisation.

I dag er der cirka 200 ansatte, der er med til at uddanne omkring 3.000 personer hvert år.

Intern fejring

Da det i år også er Flyvevåbnets 60 års jubilæum, har man på FFOS valgt kun at fejre 10 års dagen internt. I stedet festes der lidt ekstra i forbindelse med skolens medarbejderdag. Her er både militær- og civilansatte medarbejdere inviteret til at bære en udvalgt uniform, da alle skal bidrage til festen ved at udklæde sig som ægte tyrolere. ■

FLYVESTATION SKRYDSTRUP – EN DRAMATISK HISTORIE

Tyskerne kaldte Flyvestation Skrydstrup for Fliegerhorst Hadersleben, da de byggede den under Anden Verdenskrig. Historien er fyldt med drama om tvangsforflyttelser og hemmeligt begravede frihedskæmpere , som nu får en mindesten.

AF KURT HANSEN, FWSKP

At sønderjyder gerne vil beholde deres flyvestation og kasserne, kan man ikke fortænke dem i. De fleste har en dramatisk historie, der har kostet blod, sved og tårer, og sådan er det også med lokalbefolkningens forhold til Flyvestation Skrydstrup, som nu huser de danske jagerfly.

Som det er mange bekendt, blev flyvestationen anlagt af tyskerne i 1943. Og der blev ikke bare fundet et stykke bart jord, der var stort nok til at huse en flyvestation, som dengang var på ca. 2.300 ha. Nej, tyskerne fandt et område, der var velegnet; så blev der trukket nogle streger på et kort, og derefter blev der sendt besked ud til beboerne inden for området, at de nu havde tre måneder til at forlade deres hjem og til at finde et nyt sted at bo.

Oberstløjtnant Uffe Portner, i området hvor gravene har været. Det helt præcise sted for de 4 grave er endnu ikke lokaliseret, men Fighter Wing Skrydstrup arbejder på det.

Eksempelvis blev alle beboere i Skrydstrup by tvangsforflyttet ud af byen, da byen skulle bruges som garnison. Det satte selvfølgelig sindene i kog, men beslutningen stod ved magt. Flyttes skulle de.

Fire begravede modstandsfolk

I anledning af Flyvevåbnets 60 års fødselsdag har vi dykket lidt ned i flyvestationens fortid og faldt i foråret over en speciel historie, som var ved at gå i glemmebogen.

Vi fik en henvendelse fra en borger, der spurgte, om han måtte komme ud og se mindestenen for de fire frihedskæmpere, der var blevet begravet på flyvestationens område. Umiddelbart var der ingen, der kendte noget til nogen mindesten, men der var en del, der havde hørt rygter om historien. Og historien - som vi har kunnet finde frem til den - er følgende:

I slutningen af 2. verdenskrig kunne de fleste jo godt se, hvilken vej vinden blæste. Tyskerne var på tilbagetog over alle fronter, og den danske modstandsbevægelses aktioner mod tyskerne var stærkt stigende i antal. Det medførte selvfølgelig også flere tilfangetagne og desværre også dræbte modstandsfolk. For at skjule den tilstand, de dræbte var i, besluttede Geheime Staatspolizei (GESTAPO), at de skulle begraves i hemmelighed. Og af den grund blev fire modstandsfolk begravet på Fliegerhorst Hadersleben, som var tyskeres navn for Flyvestation Skrydstrup. Det drejede sig om de følgende fire:

Barbermester Arnold Svend Aage Jørgensen, Vejle:

Blev skudt og livsfarligt såret under kamp med tyske soldater ved sabotageaktion mod jernbaneviadukt ved Vinding (Vejle) den 29. april 1945. Arnold Svend Aage Jørgensen blev ført til Kolding Arrest og døde der den 1. maj 1945. Derefter kørtes han til Skrydstrup Flyveplads og begravet.

Handelsmedhjælper Erik Gustav Daniel Petersen Schlosser, Sønderborg.

Skudt og livsfarligt såret under arrestation i Haderslev den 13. december 1944. Blev ført til tysk lazaret i Vojens og døde der den 15. december 1944. Derefter kørt til Skrydstrup Flyveplads og begravet.

Landmand Hans Jørgen Christian Andersen, Haderslev.

Skudt og livsfarligt såret under anholdelse den 26. september 1944 (under fejring af Kongens fødselsdag i Vedsted Landbohjem). I såret tilstand blev han ført til tysk lazaret i Vojens. Døde den 27. september 1944. Derefter kørt til Skrydstrup Flyveplads og begravet der. Vedsted Landbohjem blev i øvrigt efterfølgende sprængt i luften af tyskerne som en straf til befolkningen.

Elektriker Egon Bruno Nørgaard, Aabenraa.

Arresteret af Gestapo 17. oktober 1944. Efter gentagne forhør og tortur på Staldgården i Kolding, hvor han nægtede at svare, blev han i nedbrudt tilstand ført til tysk lazaret i Vojens. Gestapo angiver hans dødsdag til den 8. december eller måske 2. eller 3. december 1944. Efterfølgende har man erfaret, at Gestapo kørte ham ud på Skrydstrup Flyveplads, hvor de havde fået ordre til at skyde ham under et såkaldt "flugtforsøg".

Mindesten på vej

Af de fire døde var det kun Arnold Jørgensen, som var begravet i en kiste. I graven lå der en flaske med hans navn i. De tre øvrige var begravet i deres eget tøj, og gravene var dækket med gran og vissent løv. Det var Gestapos hensigt, at disse dræbte modstandsfolks skæbne skulle tjene til skræk og advarsel for familie, venner og alle, som ydede modstand mod den tyske besættelse og Det Tredje Rige.

Med hjælp fra politi og en person, som havde deltaget i ugerningerne blev gravpladserne fundet og de døde gravet op den 17. maj 1945. De blev identificeret og senere begravet efter deres familiers ønsker. Men der blev aldrig sat en mindesten for de fire.

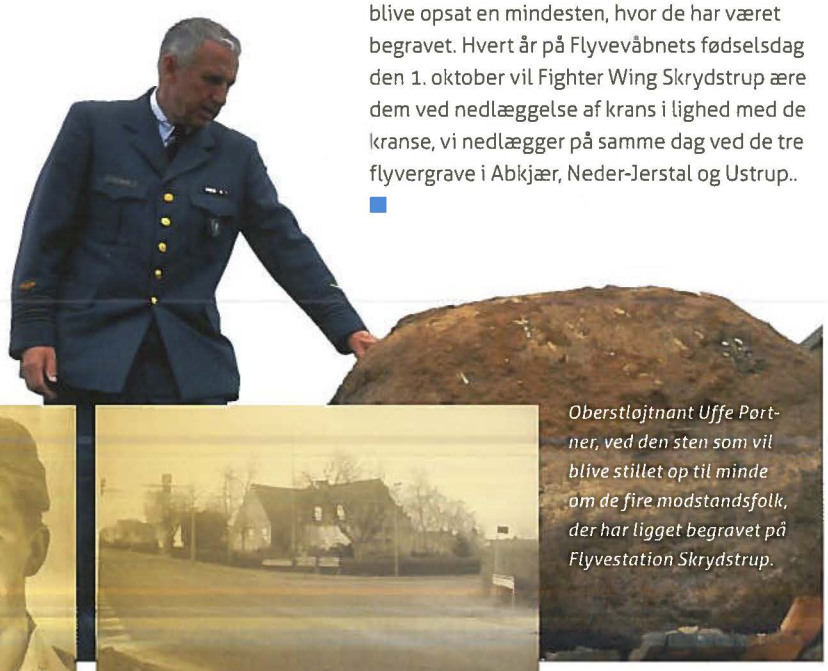
Ledelsen ved Fighter Wing Skrydstrup har nu besluttet, at disse fire modstandsfolk fortjener et varigt minde. Både for deres indsats under krigen og som en væsentlig del af historien om Flyvestation Skrydstrup. Derfor vil der snart blive opsat en mindesten, hvor de har været begravet. Hvert år på Flyvevåbnets fødselsdag den 1. oktober vil Fighter Wing Skrydstrup ære dem ved nedlæggelse af krans i lighed med de kranse, vi nedlægger på samme dag ved de tre flyvergrave i Abkjær, Neder-Jerstal og Ustrup..

Kusk Hans Chr. Andersen dræbt ved Vedsted Landbohjem (Haderslev Samfundets Årsskrift 1945)

Erik Schlosser - dræbt under Gestapos forsøg på at anholde ham den 13. december 1944 i Nørregade i Haderslev (Haderslev Samfundets Årsskrift 1945)

Egon Bruno Nørgaard - Han blev skudt på Skrydstrup Flyveplads af Gestapo (Institut for Sønderjysk Lokalhistorie)

Det nye Vedsted Landbohjem. Landbohjemmet, som dannede rammen om nedskydningen af Hans Andersen, blev sprængt i luften af tyskerne få dage efter de voldsomme begivenheder ovenpå kongens fødselsdag. (Forfatteren)



Oberstløjtnant Uffe Portner, ved den sten som vil blive stillet op til minde om de fire modstandsfolk, der har ligget begravet på Flyvestation Skrydstrup.

Lille foto:
Klemt ammunition i F-16 kanon.

Stort foto:
Dokumentation af F16 havari.

FOTOGRAFER MED KANT

Flyvevåbnets Fototjeneste løser en bred vifte af opgaver i en omskiftelig hverdag, hvor der ydes støtte til en række samarbejdspartnere.

AF NILS BJARNE JENSEN, CHEF, ESKADRILLE 615

-Vi har netop grounded et flystel, hvor hurtigt kan I være her?
- Om en time, vi skal lige være færdige med nogle optagelser for Jægerkorpset.

Sådan kan det lyde, når telefonen ringer hos Fototjenesten ved Eskadrille 615 i Combat Support Wing, og det siger noget om, hvor spændende hverdagen i det lille element er. Her tager man sig primært af Flyvevåbnets operative og tekniske fotoopgaver.

Uundværlig tjeneste

Fototjenesten ligger på Flyvestation Karup med to mindre elementer placeret i Skrydstrup og Aalborg. Blandt de mange opgaver er dokumentation af flys og andet materiels tilstand. Det kan omfatte alt lige fra korrosion og skader til egentlige uheld. Derfor råder Fototjenesten over specialudstyr, som kan afsløre skader, som ikke er synlige for det blotte øje. Det kræver speciel uddannelse at foretage sådanne optagelser, og det gør Fototjenesten uundværlig i et højteknologisk forsvar.

Fagligt respekteret

Det udstyr og den ekspertise, Fototjenesten besidder, er fagligt respekteret, og der løses ofte opgaver for andre myndigheder som specialstyrkerne, Beredskabsstyrelsen, ministerier og politiet. Selv Kongehuset nyder godt af den ekspertise, Fototjenesten råder over, når der skal fotograferes ved Hendes Majestæt Dronningens nytårskur.

Ud over de tekniske opgaver har Fototjenesten en betydningsfuld rolle i forhold til Flyvevåbnets operative område. Her er opgaverne mangeartede og spænder lige fra luftoptagelser fra alle flytyper til billeddokumentation af øvelser, uddannelse, samt ikke mindst IED-bekæmpelse (improviserede sprængladninger, red.). Fototjenesten er også en fast deltager i Open Skies-inspektioner samt diverse våbenkontrolprogrammer.

Alt registreres

Fototjenesten varetager tillige en stor opgave med at levere materiale og dokumentation af ulykker, af fremmede fly, af skarpskydningsøvelser eller af en simuleret krise til brug ved krisestyringsøvelser (trussel, terror, forurening).

Fælles for alle optagelser er, at alt registreres og opbevares i henhold til gældende bestemmelser, således at kravene til historik, dokumentation og sikkerhed imødekommes. De ansatte ved Fototjenesten har helt fraskrevet sig ejendoms- og ophavsret, hvorved alt det, der produceres, tilfalder Flyvevåbnet og ultimativt Forsvaret.

"Vores faglige niveau afhænger af mængden og variationen af de stillede opgaver. Vi kan kun fastholde den nødvendige ekspertise ved at fastholde et højt aktivitetsniveau med faglig dybde og bredde", siger Fototjenestens leder, chefsergent Jerry Hurup Andersen, som opfordrer enheder med et dokumentationsbehov til at kontakte enheden, inden der skrides til handling:

"Vi kan nemlig ofte yde værdifuld faglig støtte. Der er bare kun få, der ved det". ■

En CL-604 Challenger er blevet ramt af en fugl, og Fototjenesten er blevet tilkaldt for at dokumentere det såkaldte "birdstrike".

Operational Mentoring and Liaison Team

PATRULJEVIRKSOMHED MED HUMANITÆR EFFEKT

En af Flyvevåbnets mentorer stødte på en alvorligt syg og forbrændt dreng under en patrulje i Afghanistans Helmand-provins. Det var en oplevelse, der rørte patruljens deltagere dybt.

AF G. MØLLER OG L. JOHANNSEN, OMLT HOLD IV

En tidlig morgen drog en af vores mentorer af sted sammen med amerikanerne på patrulje uden for lejren. Med på patruljen var soldater fra den afghanske hær (Afghan National Army, ANA). De indgår i patruljen for at være med til at opbygge relationer til lokalbefolkningen. Med var også en sygepasser, hvilket denne dag skulle vise sig at være af stor betydning.

Da patruljen ankom til et compound (en afghansk bebyggelse, red.) så de en familie, der sad udenfor med en dreng, som havde et tæppe viklet rundt omkring sig. Han var helt hvid i ansigtet og bevægede sig ikke. Patruljens medlemmer fandt situationen mystisk og spurgte, om der var noget galt med drengen. Det viste sig, at han for 20 dage siden havde fået en tredjegrads forbrænding, som dækkede hele ryggen og lidt af maven. Ydermere havde han første og anden grads forbrændinger på den ene arm og befandt sig langt fra i et sterilt miljø og med et minimum af rent vand. Ulykken skulle efter familiens udsagn være sket ved, at en gnist forårsagede en eksplosion i en dunk med motorcykelbenzin.

Sygepasseren forbandt den stakkels dreng helt efter bogen. Teamet blev følelsesmæssigt meget berørt over situationen og gjorde alt, hvad de kunne for at få drengen indlagt på felthospitalet på Camp Bastion. Muligheden var ikke umiddelbart til stede, men efter lidt forhandling og fremvisning af drengens skader på billeder lykkedes det efterfølgende at få amerikanerne til at hente drengen for at få ham indlagt på felthospitalet. Hans far kom også med som ledsager.

Mentor besøgte drengen flere gange

Den danske mentor, der var med på patruljen, besøgte drengen og hans far flere gange under indlæggelsen. Drengen kunne hver gang genkende mentoren i sin fine danske uniform og smilede til ham. De talte om tidspunktet, hvor han blev forbundet, og den tid, der sidenhen er gået på felthospitalet.

Nu er drengen udskrevet og skal så fremadrettet til kontrol på felthospitalet med jævne mellemrum. Desuden vil vores mentor med sikkerhed besøge drengen, næste gang patruljen kommer forbi det sted, hvor han bor.

Denne lille historie viser med al tydelighed, at vi her i Helmand-provinsen er med til at gøre en forskel, og at denne forskel ikke altid har at gøre med krudt og kugler. ■

Her sidder en glad dreng på festhospitalet sammen med sin far. (Foto: OMLT)

Det var med denne 'gamle dame', det hele startede. ASTA gøres klar til afgang til Flyvestation Karup i juli 1950 (Foto: Knud O. Sørensen)

RADAROVERVÅGNING ER ET MUST - NU SOM FØR

Efter afslutningen af anden verdenskrig i 1945 skulle dansk forsvar genopbygges. En stor teknologisk udvikling havde fundet sted under krigen, hvor blandt andet anvendelsen af radarer til varsling og våbenkontrol havde vist deres værdi. Danmark blev medlem af NATO i 1949, og en overvågning af dansk luftrum skulle etableres.

AF ARNE BACH NIELSEN, ACW

De fleste tror sikkert, at en mobil radar er noget nyt inden for dansk kontrol og varsling (K&V). Men egentligt startede det hele med en sådan. I foråret 1950 lykkedes det teknikere at få flikket en testradar sammen af noget engelsk og tysk radarudstyr. Den fik navnet ASTA. Den var transportabel og blev kørt rundt i Danmark, for at man kunne finde egnede placeringer til fremtidige radarstationer.

I årene 1950-51 modtog Danmark sine første radarer, og 5. maj 1951 blev det danske K&V-system officielt etableret.

Strukturen inden for K&V har haft mange ansigter op gennem tiderne, og artiklen omtaler de mest markante forandringer og organisationsændringer.

I første halvdel af 1950'erne bestod K&V-systemet i Danmark af to *sektor operations* centraler beliggende i henholdsvis Vedbæk og Karup. Derudover lå der radarstationer i Multebjerg, Skovhuse (nedlagt i 2003), Bornholm, Skagen og Skrydstrup.

Centralflyvekontrollen blev etableret i 1950. Opgaverne i dag er at koordinere militær og civil trafik, og funktionen har under forskellige navne flyttet rundt i landet. I 1993 ændrede enheden navn til Eskadrille 515, og to år efter kom den under Kontrol- og Varslingsgruppen (KVG).

Nye tider

I 1972 indførte Danmark som det første NATO-land K&V-systemet *Nato Air Defence Ground Environment*, i daglig tale NADGE. Det var meget komplekst i forhold til tidligere systemer og var

I Områdekontrolcentralen i Kastrup arbejder Eskadrille 515's flyveledere og flyvelederassistenter tæt sammen med deres civile kolleger og smidiggør afviklingen mellem den militære og civile lufttrafik. (Foto: Arne Bach Nielsen)

ACW's hold 7 og 8 foran radaren i Kabul International Airport (Foto: MACC)

Det var nødvendigt at vedligeholde den danske Kabul-radar omhyggeligt, idet varme og støv var en udfordring for den fine elektronik. (Foto: MACC)

Der skulle kun tre teknikere og en daglig leder til at holde den danske Kabul-radar kørende. (Foto Bendt Due Larsen)

i stand til at håndtere varslings- og våbenberegninger.

Med NADGE's indførelse blev der behov for en samlet organisation af K&V's enheder, der hidtil havde været direkte underlagt Flyvertaktisk Kommando. Som resultat så Kontrol- og Varslingsgruppen (KVG) dagens lys i 1975.

NATO's luftbårne radarenhed AWACS (Airborne Warning And Control System) gik i luften første gang i 1982, og allerede året efter blev de første danske operatører sendt til den tyske hjemmebase i Geilenkirchen for at begynde deres træning til operatører på de flyvende radarstationer, hvor Danmark den dag i dag er repræsenteret.

Voldsomme forandringer

Forsvarsforliget 2000-2004 betød en sammenlægning af KVG og Luftværnsgruppen. Den nye enhed bar navnet Kontrol- og Luftforsvarsgruppen (KLG) og havde til huse på Flyvestation Skalstrup. Også radarstationen på Færøerne og Færøernes Kommando blev lagt sammen til én myndighed. Radardækning af luftrummet omkring Færøerne blev historie, for i 2007 blev radaren slukket og demonteret.

Forsvarsaftalen fra 2004 betød radikale ændringer for Flyvevåbnet som helhed, idet værnet skulle omstilles fra et "garnisonsflyvevåben" til et "Expeditionary Air Force".

For KLG indebar dette nedlæggelse af det jordbaserede luftforsvar (DEHAWK), nedlæggelse af Kontrol- og Luftforsvarscenter Øst i Vedbæk og omstrukturering af KLG til en wing.

4. januar 2006 blev KLG nedlagt, og samme dato blev Air Control Wing (ACW) oprettet.

Forliget betød også etableringen af en mobil operationsfacilitet med langtrækkende radar. Den nye enhed fik betegnelsen Mobile Air Control Centre (MACC). I 2007 blev to mobile radarer af typen TPS-77 leveret til MACC. Enheden har siden januar 2010 været klar til udsendelse i internationale missioner på 10 dages beredskab..

'At gøre en forskel' er ikke en floskel

Air Control Wing's første udsendelse tog sin begyndelse i sommeren 2005. En kortrækkende radar blev fløjet til Kabul International Airport, hvor den gjorde det muligt for flyvelederne i tårnet via en radarskærm at følge flytrafikken i luftrummet omkring den afghanske hovedstad. Indtil da havde flyvningen i et vist omfang haft karakter af wild west-tilstande, hvor kollisionsrisikoen i de tyndere luftlag næsten dagligt var aktuel. I efteråret 2009 blev den danske radar erstattet af en amerikansk, og de sidste af Air Control Wing's folk kunne vende hjem efter godt fire års bragende succes med at højne flyvesikkerheden omkring lufthavnen.

Den nye verdensorden

Da jerntæppet ned gennem Europa forsvandt omkring 1990, var en æra inden for kontrol og varsling forbi. Ophøret af den kolde krig fik på afgørende vis indflydelse på enhedernes operative hverdag. Optøningen mellem Øst og Vest gjorde, at tjenestemønstret blev lagt om, idet døgnet blev inddelt i aktivitetsperioder med tilhørende afpasset bemanding.

Angrebet på USA den 11. september 2001 øgede fokus på overvågning af luftrummet herhjemme såvel som i mange andre lande, og verden over skærpede man procedurer over for uidentificerede fly. Eksempelvis har ACW ekstraordinært haft en radar opsat ved København til lavdækning af luftrummet i forbindelse med internationale topmøder.

Efter nytår overgår Hærens Luftrumskoordinationselement til MACC. Denne for ACW nye kapacitets opgave er at koordinere styrkerne i luften og på jorden i en kampzone.

Verden forandres konstant, og hvor stridighederne opstår om ét, to eller fem år, kan ingen vide. Det danske forsvar er sammen med sine allierede gearet til at tackle internationale konflikter – og Air Control Wing er ingen undtagelse. ■

I DAG ER ACW'S OPERATIVE ENHEDER:

- Control and Reporting Centre Karup
- Mobile Air Control Centre
- Radarhoved Skagen
- Radarhoved Skrydstrup
- Radarhoved Bornholm
- Radarhoved Multebjerg (nedlægges i indeværende forsvarsforlig)
- Eskadrille 515 (beliggende i Kastrup)

Vil du vide mere om kontrol og varslingens historie, kan du kontakte Flyvevåbnets Historiske Samling (FLYHIS) og gratis bestille bogen "Fra ASTA til SKYLIGHT og GOTHAM".

Du kan også klikke ind på http://www.flyhis.dk/Kontrol-%20og%20Varslingstjenesten.htm og se den elektroniske udgave af bogen.

FORSYNINGSASSISTENT TRODSER SIN ORDBLINDHED

- Det var helt sikkert aldrig blevet til noget, hvis ikke jeg havde fået god støtte og hjælp fra mine kolleger, fortæller Detlef Lund, forsyningsassistent i Helicopter Wing Karups hangar-kompleks.

AF CHRISTER VILLEKJÆR, HWKAR

Dernede for enden af den lange, grå gang, i hjørnet, hvor man går ind og henter reservedele. Dernede ved de otte meter høje og tre meter dybe fuldautomatiske stålreoler, der indeholder lige så mange reservedelsstumper som en gammeldags, mellemstor lagerhal. Dér arbejder 35-årige Detlef Lund.

Når han skal levere en reservedel, taster han et lagernummer ind og får reservedelen ud. Det er der ingen problemer i.

Men når Detlef Lund skal skrive en mail eller tage notater – så har han en særlig udfordring. For siden han var lille, har han haft et særdeles besværet forhold til bogstaver. Han er ikke helt ordblind, men har altid modtaget ekstraundervisning i dansk. Besværet med bogstaverne betød, at han blev særdeles skoletræt og aldrig fik en uddannelse efter folkeskolen. Det giver ham udfordringer i dagligdagen, hvor han skal kæmpe med at læse og forstå, hvad der står i tekster. Ofte har han glemt indholdet, når han er færdig med at læse, fordi det tog så lang tid at stave og gætte sig gennem ordene.

- Hvorfor nu det?

Derfor er det også imponerende, at Detlef Lund over det seneste år har taget et civilt kursus som logistikassistent – et kursus, som tilmed blev afsluttet med en skriftlig prøve.

- Min første tanke, da jeg stod dernede ved skolen på Als, var "mig og så skole, hvorfor nu det", fortæller han. Men Detlef Lund er stædig, og allerede på dag to var han ivrig efter at klare sig igennem og bestå.

Heldigvis stod der et helt forsyningskontor på ti medarbejdere klar til at støtte ham både før og under kursusforløbene.

- Det er helt klart, at hvis ikke jeg havde haft dem til at motivere og hjælpe mig med de skriftlige opgaver, så var det aldrig gået, siger han.

Det primære er glade medarbejdere

Detlef Lunds daglige leder, seniorsergent Ryan Dalsgaard, er glad for, at hans medarbejder klarede kurset.

- Vi har selvfølgelig hjulpet sådan, at Detlefs skriftlige opgaver ikke var uklare med hensyn til stavning og ordstilling. Det ville være helt urimeligt, at han skulle lastes for ikke at kunne læse og skrive korrekt, når han ingen problemer har med at løse opgaverne i praksis, siger Ryan Dalsgaard og fortsætter:

- Det vigtigste for mig er at have nogle tjenstvillige, glade mennesker på jobbet; så skal vi nok give dem værktøjerne. Og Detlef er en glad gut, som altid vil give en hånd med, så ham vil jeg beholde og støtte.

Om ansættelsen som forsyningsassistent holder over tid, tvivler Detlef Lund dog lidt på. For han har fået mod på mere.

- Det ku' jo være, at et kursus som det her kunne åbne andre døre og give mig nye muligheder, siger han smilende uden dog at være mere konkret end det. ■

- Fortæl mig en masse, eller skriv det til mig, og så husker jeg det ikke. Men vis mig det, så kan jeg ret sikkert gøre det igen, siger Detlef Lund.

VÆRNSFÆLLES UNDERVISNING STYRKER FAGLIGHEDEN

De seneste år har de tre værns officersskoler øget antallet af fælles undervisningstimer. Det styrker fagligheden og giver bedre undervisning, siger adjunkt i statskundskab Troels B. Henningsen.

AF ALLAN MØLLER-PETERSEN, FLOS

Planlægningen begynder allerede tidligt om foråret. På møderne drøfter faglærere fra de tre værns officersskoler temaet for det kommende studieårs værnsfælles undervisning på kaptajnsstudiet (Videreuddannelsestrin 1 for ledere, også kaldet VUT-1/L).

Første modul afvikles i ugerne 33-38 på Flyvevåbnets Officersskole (FLOS). Faglærerne i statskundskab har lagt sig fast på Afghanistan, blandt andet fordi konflikten optager de studerende, og fordi der er paralleller til mange andre konfliktområder.

– Et kendetegn ved mange konfliktområder er, at der er tale om såkaldte svage stater. Det behandler vi i en teoretisk ramme, både i et historisk og et nutidigt perspektiv, siger Troels B. Henningsen, adjunkt i statskundskab ved FLOS, og fortsætter:

- De studerende arbejder også indgående med sandsynlige løsninger på konflikten under inddragelse af statskundskabsteori. Vores mål er at gøre officererne til reflekterende praktikere, altså at de kan omsætte teorierne til deres virkelighed, blandt andet under udsendelse.

Forskellig baggrund en udfordring

Selv om de studerende typisk har fungeret som officerer imellem fire og syv år, kommer de alligevel med meget forskellig baggrund. Nogle har været udsendt flere gange og har deltaget i egentlige kamphandlinger; andre har fanget pirater ud for Afrikas Horn, og nogle få har slet ikke været udsendt.

- Det er virkelig en udfordring og samtidig et erkendt udviklingsområde, som vi i lærerkredsen drøfter meget. Jeg tror, vi på næste årgang vil inddrage de studerendes erfaringer i endnu højere grad, end vi gør i dag, siger Troels B. Henningsen og tilføjer:

- Vi søger allerede i dag at inddrage kendt viden om konflikten og sætte den i et nyt perspektiv hos de studerende. I år ser vi på Afghanistan-konflikten i et regionalt perspektiv og prøver at undersøge mulige forklaringer på, hvorfor visse aktører agerer, som de gør. For eksempel undersøger vi pashtunernes (regionalt folkeslag, red.) rolle i konflikten, ligesom vi kigger på Indiens og Pakistans roller og interesser, siger Troels B. Henningsen.

I alt seks lærere fra de tre skoler underviser de omkring 120 studerende.

– Lærerne byder ind med deres særlige viden, og på den måde får de studerende det bedste fra alle tre skoler. Typisk giver lærerne to timers teori, og herefter skal de studerende i syndikater arbejde med emnet i to-tre timer ad gangen. Den vekselvirkning mellem teori og praktik er de studerende rigtig glade for, forklarer Troels B. Henningsen. ■

Adjunkt i statskundskab Troels B. Henningsen (Foto: Frank Rosengaard)

FOTO: FRANK ROSENGAARD

VIDSTE DU ...

Foto: Flyvevåbnet

... at det overordnede emne for **Air Power Seminar 2011** bliver **"Air Integration"**?

Det er en fortsættelse af dette års emne "Air Land Integration", hvorfra Expeditionary Air Staff (EAS) under ledelse af Flyvertaktisk Kommando er i fuld gang med at udmønte syndikatarbejdet til konkrete tiltag. Status kan følges på EAS' hjemmeside.

Hvis succesen skal fortsætte i 2011, er det vigtigt, at de rette kompetencer deltager og byder ind med deres viden. Det er her, du kommer ind i billedet! Så hold øje med invitationen til Air Power Seminar 2011, og meld dig til.

Foto: Rune Dyrholm

... at du på **TV2** i efteråret kan opleve **B.S. Christiansens bestræbelser** på at få en gruppe overvægtige unge drenge bragt i en sådan fysisk form, at de kan blive værnepligtige? Det foregår i et program, som delvist er optaget på Flyvestation Karup, hvor de unge under deres militære strabadser blandt andet stifter bekendtskab med taktisk troppetransport med EH101 Merlin.

Foto: Streendump

... at Flyvertaktisk Kommandos hjemmeside er blevet endevendt? Første omgang af arbejdet var færdigt den 15. september 2010, og tekster-ne på siden bliver opdateret løbende henover efteråret. Samtidig er siden blevet nemmere at finde rundt på, fordi navigationen er blevet enk-lere. Find flere informationer, og læs seneste nyt på www.ftk.dk.

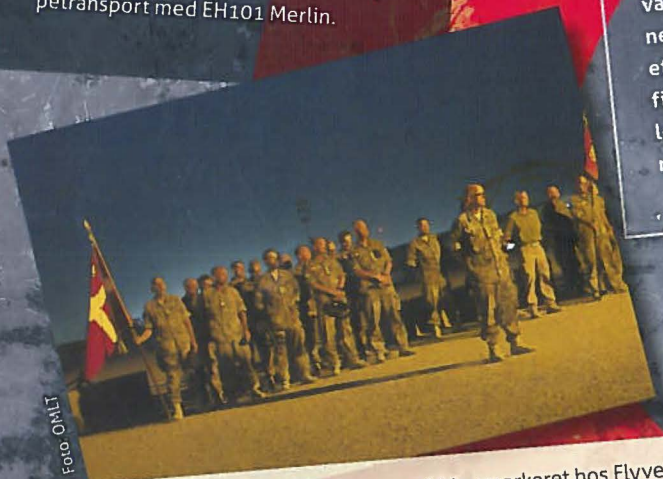


Foto: OMLT

... at **den nationale flagdag** for soldater også blev markeret hos Flyvevåbnets mentorer i Helmand, Afghanistan? Det skete med to parader, en morgen og en aften. Under begge parader blev der sunget salmer.

Vinderen af konkurrencen i august-nummeret af bladet Flyvevåbnet blev Peter Lungholt, Roskilde.

Peter Lungholt vil snart modtage sin præmie, en eksklusiv jubilæumspakke med samlesæt af syv forskellige fly fra Flyvevåbnet. Tillykke!

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

POST DANMARK PP

ID nr. 46555
UMM magasinpost

Forsvarets Bibliotek
4400002 7399