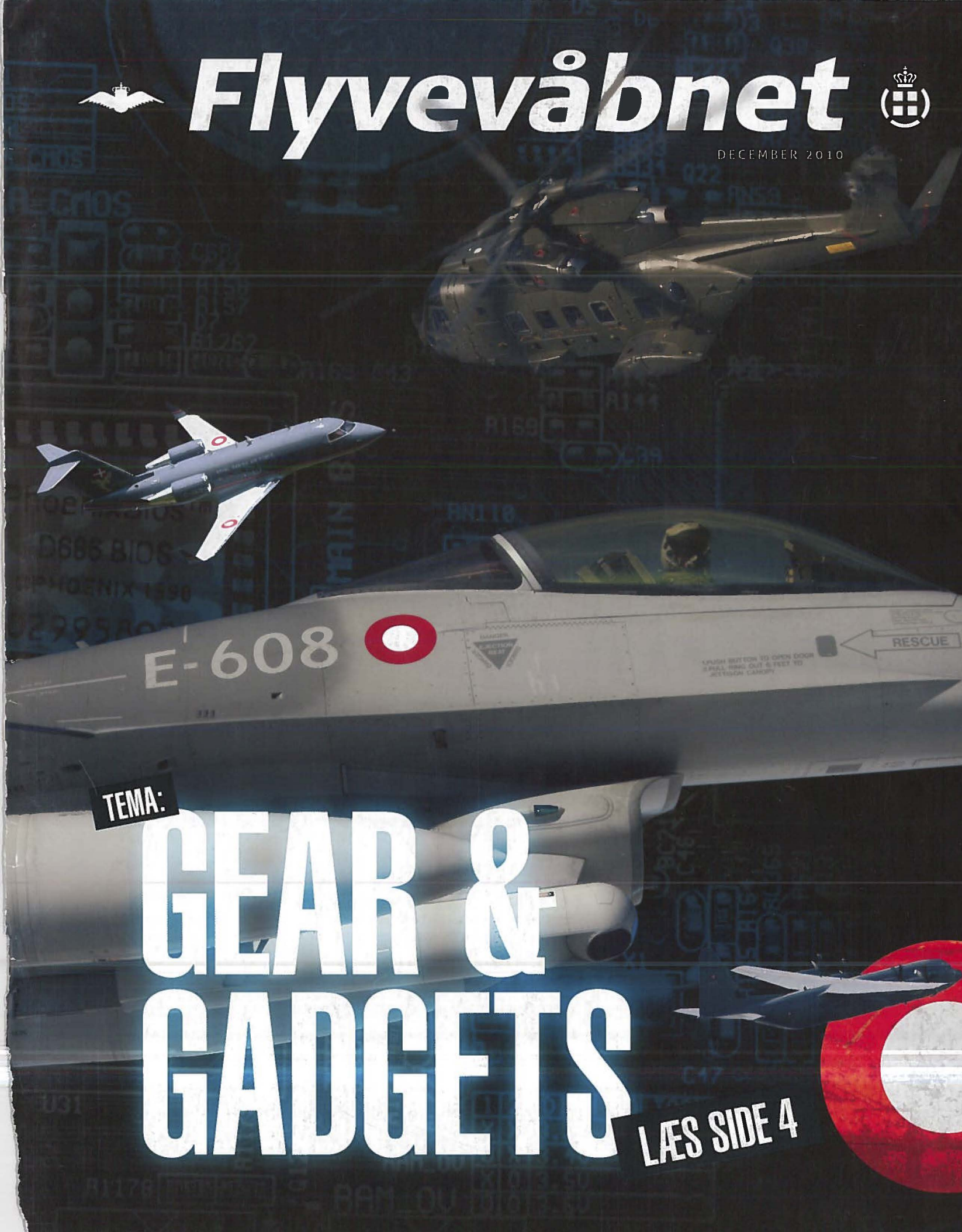
Flyvevåbnet

DECEMBER 2010



TEMA:

GEAR & GADGETS

LÆS SIDE 4

INDHOLD

DECEMBER 2010

I DETTE NUMMER - LÆS BLANDT ANDET:

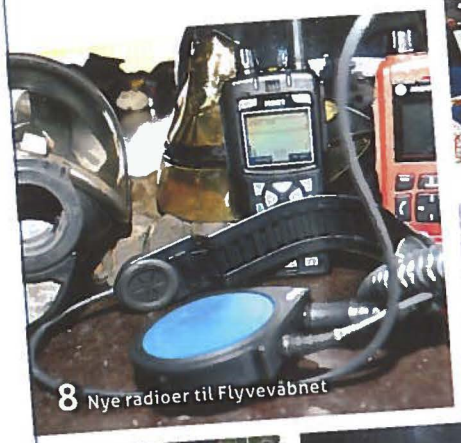
04 **Tema: Gear & Gadgets**
Læs om udstyr og arbejde, du sikkert ikke tænker på til daglig. Vi fortæller om Challengers grusbane-udstyr, Hercules' propelbremse, håndsving på en F-16 og meget mere.

16 **- Jeg vil nødigt tilbage igen**
I tre travle måneder arbejdede Torben Møller Hansen med flysikkerhed på Kandahar Airfield. Han oplevede både raketangreb og var med til at sende unge mænd hjem i kister. Oplevelserne har præget ham, så han nu sætter endnu mere pris på livet.

20 **Flyvevåbnet fyldte 60**
Se en masse billeder fra Flyvevåbnets store fødselsdagsfejring den 1. oktober 2010.

24 **Flotte præstationer til VM**
Flyvevåbnets deltagere klarede sig flot til de uofficielle verdensmesterskaber for tjenestehunde i Schweiz i oktober måned. Bladet Flyvevåbnet var med.

28 **Navn og værn ændrer ingenting**
Fra januar 2011 bliver Søværnets Helikoptertjeneste til Eskadrille 723 og dermed en del af Flyvevåbnet. Overgangen bliver mødt med mantraet: Navn og værn ændrer ingenting – for opgaverne.



I denne december-udgave af bladet Flyvevåbnet har vi under temaet "Gear & Gadgets" forsøgt at finde frem til nogle finurligheder ved udstyr eller måden at gøre tingene på rundt omkring i vores værn, som man ikke hører om til daglig. Vi har kigget på blandt andet EH101'erens støddæmpere og sorte boks, på nye radioer, på radarer og på prisen på spidsen af en jetjager. Vi tager dig også med en tur over Atlanterhavet, hvorfra piloten POL har skrevet om sit arbejde med M6-opdateringen på F-16.

Længere inde i bladet bringer vi dig til Kandahar Airfield, hvor du kan høre en flyvers oplevelser med at arbejde med flysikkerhed på denne store base. Et arbejde med både store oplevelser og stof til eftertanke.

Bladet Flyvevåbnet var også med til det uofficielle verdensmesterskab for tjenestehunde i Schweiz, hvor Flyvevåbnets hunde og hundeførere leverede flotte præstationer og fik flere medaljer med hjem.

God fornøjelse med læsningen!

Redaktionen

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

Flyvevåbnet
7. ÅRGANG, 6. UDGAVE, DECEMBER 2010

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

REDAKTØR
Thorbjørn Forsberg
Flyvertaktisk Kommando,
Telefon 97 10 15 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 eller er arkivfoto med mindre andet er angivet.

Bladet kan downloades fra **forsvaret.dk/FTK**

Bladet Flyvevåbnet er til Flyvevåbnets medarbejdere. Bladet udkommer seks gange om året - i februar, april, juni, august, oktober og december. Deadline for artikler er en måned før udgivelsesdato.

2010 BRAGTE BÅDE GLÆDE OG EFTERTANKE

Så er vi nået til det sidste nummer af bladet Flyvevåbnet i 2010 og dermed også til slutningen på Flyvevåbnets 60. jubilæumsår.

Når jeg ser tilbage på året, er der meget at glæde sig over, men også meget, der maner til eftertanke. Tabet af Keld Møller Mellergaard og Martin Kristiansen i henholdsvis Libanon og Afghanistan samt tab og lemlæstelse af mange gode kolleger fra Hæren i løbet af året sætter det internationale engagement i perspektiv – det er alvorligt ude på missionerne, og det stiller store krav til alle, ude såvel som hjemme.

Frem for alt er det dog en indsats, der nytter. På mine jævnlige besøg ved blandt andet det danske Operational Mentoring and Liaison Team (OMLT) på Camp Shorabak i Helmand kan jeg se tydelige fremskridt. Det går måske ikke altid så hurtigt, som man kan ønske sig, men det går fremad og i den rigtige retning.

Jeg vil bede dig, kære læser, om at sende en venlig tanke sammen med mig til soldaterne fra alle tre værn, der skal fejre jul og nytår under fremmede himmelstrøg langt fra hjem og familie og ofte under vanskelige forhold.

Generalmajor Henrik Røboe Dam og HKH Kronprins Frederik til Flyvevåbnets 60 års jubilæum. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

Flyvevåbnet fyldte 60

Flyvevåbnets 60 års jubilæum blev fejret på en god og festlig måde i løbet af året. Det begyndte med den interne fejring i maj og fortsatte med et fantastisk Air Show på Flyvestation Skrydstrup, hvor regentparret sammen med 150.000 andre besøgende havde en rigtig god dag.

Selve fødselsdagen den 1. oktober blev også fejret med stil. Her startede kronprinsparret, forsvarsminister og forsvarschef dagen på Danmarks Flymuseum i Stauning med en rundvisning med fokus på Flyvevåbnets del af udstillingen. Herefter gik turen til Viborg Domkirke, der som Flyvevåbnets kirke lagde hus til en festgudstjeneste med over 100 gæster og godt 400 medarbejdere fra Flyvevåbnet. Dagen blev afsluttet med en festlig reception på Flyvestation Karup.

Ved siden af de officielle arrangementer er der gennemført mange andre aktiviteter lokalt ved Flyvevåbnets enheder for at markere 60-året. Noget af det, der har kendetegnet alle disse begivenheder, har været det store frivillige engagement. Mange tidligere og nuværende medarbejdere har lagt en enorm indsats i at markere jubilæet. Derfor skal der lyde en stor tak til alle, der har været med til at gøre 60-året festligt og mindeværdigt.

Ændringer i 2011

Foran ligger nu det nye år, hvor implementeringen af det justerede forsvarsforlig bliver en af de store udfordringer. Noget af det første, der sker i det nye år, vil være, at Søværnets Helikoptertjeneste bliver en del af Helicopter Wing Karup, og at Hærens Luftrumskoordinationselement bliver en del af Air Control Wing. Velkommen til alle medarbejderne i den nye ramme. Herudover kommer den officielle lukning af Radarhoved Multebjerg også i begyndelsen af det nye år.

Jeg skal være den første til at beklage, at alle forhold endnu ikke er helt på plads, og at der flere steder i Flyvevåbnet fortsat hersker en del usikkerhed om, hvad der sker med lige netop min arbejdsplads. I Flyvevåbnets ledelse vil vi gøre alt, hvad vi kan, for at få meldt ud så klart som muligt og for at få implementeret forliget så hensigtsmæssigt som muligt.

I dette nummer

Dette nummer af bladet beretter blandt andet om en del af det teknisk komplicerede udstyr, som kendetegner Flyvevåbnets løsning af de forskellige opgaver. Der skal nok være nogle, der synes, at emnet er lidt "nørdet", men det er et faktum, at Flyvevåbnet på en lang række områder er et højteknologisk værn, hvilket automatisk betyder, at vi har med virkelig avancerede maskiner at gøre. Det stiller også krav til uddannelse og udvikling.

Men når det er sagt, må vi ikke glemme, at vi alle er ansat i Forsvaret og også skal kunne honorere de krav, der stilles i den forbindelse. Det betyder, at vi kontinuerligt er i stand til at løfte opgaverne sammen, som ét flyvevåben, hvor mangfoldigheden i specialer er vores styrke.

Til alle læsere ønskes en glædelig jul og et godt nytår.

God læsning

Henrik Røboe Dam

VI ER NOGLE NØRDER

At Flyvevåbnet er et højteknologisk værn, afspejler sig ofte i den måde, vi taler og skriver til hinanden på. Arbejdet for mange af Flyvevåbnets ansatte er ofte uhyre komplekst, og det er forbeholdt ganske få at vide noget om detaljerne i opgaverne. Derfor kan man som flyver godt sommetider blive kaldt for lidt af en nørd.

Bladet Flyvevåbnet bad Ole Torp – med pilotnavnet POL – om at komme med to forskellige bud på, hvordan man kan forklare lige præcis *hans* arbejdsområde: opdatering af F-16 Fighting Falcon i et internationalt samarbejde på Edwards Air Force Base i Texas, USA.

Eneste krav: Den ene version skulle være teknisk, nørdet og for de få indviede – og den anden skulle være på et rimelig forståeligt dansk.
Ikke overraskende havde den danske F-16 pilot størst problemer med at få den sidste af slagsen til at sidde i skabet. Bedøm selv, hvad du synes er nemmest at forstå:

FOTO: MICHAEL LANGEBERG

ORD-FORKLARING

MNFP = Multinational Fighter Program

M6 = Mid Life Update (MLU) 6

IFF = Identification Friend or Foe

UAI = Universal Armament Interface

SDB = Small Diameter Bomb

LINK-16 = NATO terminologien for USA's TADIL J (Tactical Digital Information Link J).

P1 / P3 = Pulse 1 osv.

F1 / F2 = Framing pulse.

OFP = Operational Flight Program

TDL = Tactical Data Link

µs = mikrosekund

UDVIKLING AF M6-OPDATERING TIL F-16 FIGHTING FALCON

Som et led i den løbende udvikling af F-16 våbensystemet for at sikre flyets fortsatte operative anvendelighed i forbindelse med deltagelse i internationale operationer arbejder MNFP landene for øjeblikket sammen om at udvikle og teste M6.1 på Edwards AFB.

M6.1 indeholder bl.a. IFF Mode 5, UAI herunder understøttelse af SDB samt LINK-16 opdateringer.

IFF anvendes under luftoperationer til bl.a. at skelne imellem egne og fjendtlige styrker. Klassisk IFF fungerer ved, at der sendes en forespørgsel på 1030 MHz indeholdende 2 pulser, kaldet P1 og P3, hver 0.8µs lange. Den Mode, der forespørges i, bestemmes af intervallet imellem P1 og P3 (3 µs er eksempelvis en Mode 1 forespørgsel). Når et F-16 fly ser denne pulskombination, vil det sende et svar på 1090 MHz downlink, der indeholder to pulser, F1 og F2, separeret 20.3µs med en 12 bit kode imellem svarende til 4096 kombinationsmuligheder. Det er let at ødelægge og/eller vildlede disse ældre typer signaler og dermed forhindre/forvirre identifikation – derfor behovet for nyeste krypterings-algoritmer og teknologi med Mode 5, der er tiltænkt afløser til IFF Mode 4.

Integration af nye våbentyper på F-16 har hidtil været ganske komplekse og økonomisk tunge projekter, da det normalt har krævet en opdatering af flyets OFP. Med M6 indføres standard protokoller for interface imellem fly og våben – kaldet UAI. Dette interface benytter den eksisterende 1760 databus, så modifikationen klares alene ved softwareændringer. UAI muliggør anvendelse af SDB på F-16.

Med M3-opdateringen blev Link-16 TDL indført på F-16. Flyet fik dermed kapacitet til at indgå i netværksbaserede operationer. LINK-16 er under løbende udvikling, og med M6 gennemføres softwareudbygning med henblik på at sikre interoperabilitet (og funktionalitet) frem til flyets udfasning. ■

F-16 BLIVER GJORT KLAR TIL FREMTIDEN

FOTO: MICHAEL ANGEBERG

I Texas, USA, er man i gang med at opdatere og videreudvikle F-16 flyenes hardware, så de kan klare fremtidens udfordringer.

AF OLE TORP (POL)
REDIGERET AF KATHARINA KLØVE

FOTO: KIM ZIMMERMANN

I 1975 blev Multinational Fighter Program (MNFP) oprettet med Danmark, Holland, Belgien, Norge og USA som medlemmer. Det går ud på at samarbejde landene imellem om at opdatere og videreudvikle F-16 Fighting Falcon flyene, så de også kan klare fremtidens udfordringer.

I midten af 1990'erne blev det besluttet i MNFP, at landenes F-16 fly skulle have en gennemgribende modificering af hard- og softwaren. Som det ser ud nu, har de allerede fået fire opdateringer, og netop nu er man i overgangsfasen mellem den fjerde og femte. Den sjette opdatering, som hedder M6, er allerede ved at blive udviklet i Lockheed Martins faciliteter i Fort Worth, Texas. M6 vil give flyene følgende primære ændringer og forbedringer:

Entydig, pålidelig og rettidig identifikation er en absolut nødvendighed i nutidige og fremtidige scenarier, og derfor er et nyt identifikationssystem, kaldet IFF Mode 5, under udvikling. Det fungerer ved at sende et kodet elektronisk signal fra et fly til et andet. Helt automatisk dekoder det andet fly spørgsmålet og sender svar tilbage med de oplysninger, der blev spurgt efter.

Hver gang man har opdateret F-16 flyene med ny våbensoftware, har man skullet teste alle dele af softwaren igennem, fordi det ikke kunne undgå at påvirke andre dele end den berørte. Det tager lang tid og er en dyr affære. I M6-opdateringen bliver det ikke længere et problem, for nu har man opfundet et standard sprog mellem flyet og våbnene. Det kaldes Universal Armament Interface og integrerer nye våben hurtigt og billigt.

F-16 flyene får også Small Diameter Bomb, som er et relativt lille våben, der har den egenskab, at det kan flyve langt og ramme meget præcist med en fokuseret effekt, der betyder mindre risiko for skade på tredjemand.

Det sidste nye input er en videreudvikling af et krypteret taktisk datalink system kaldet LINK-16. Det er et system til at udveksle informationer med andre platforme – både luft- og jordbaserede – for at få en bedre viden om og overblik over, hvad der foregår på kamppladsen. M6 opdateringen giver LINK-16 en ny tilpasning af softwaren, så man kan udveksle nye typer af informationer.

M6 er den næstsidste opdatering af F-16 flyenes software, inden de efter planen bliver udfaset om en årrække. ■

EH101: DEN SORTE BOKS

Den sorte boks er nok mest kendt fra undersøgelser af havarerede passagerfly, men EH101 Merlin har også en. En krudtladning skyder den ud i tilfælde af havari.

AF THORBJØRN FORSBERG

FAKTA

Det er ikke kun nødsenderen i den sorte boks, der sender signaler ud ved havari. I helikopterens hale sidder et såkaldt akustisk beacon, en sender, som udsender en pulserende lyd i tilfælde af havari. Det kan være nyttigt ved havari på havet, hvor helikopteren synker. I det tilfælde vil senderen virke helt ned til 10.000 fods dybde (godt 3.000 meter).

Den ligner en ishockeypuck i forstørret udgave, som er blevet sat fast på Flyvevåbnets EH101 Merlin-helikopter. BAU'en – *Beacon Airfoil Unit* – som i daglig tale bare kaldes "den sorte boks", er monteret bagerst på højre side af helikopterens skrog.

I det uheldige tilfælde af, at en EH101 skulle forulykke, kan den sorte boks bruges af efterforskere som en brik til at forstå, hvad der er sket. Den skydes væk fra helikopteren ved hjælp af en krudtladning, der løsner den fra det beslag, den sidder fast med. Piloterne kan skyde den af manuelt, men det kan også ske helt automatisk, hvis nogle følere i bunden af helikoptere aktiveres *(crash switches)* for eksempel ved styrt på en hård overflade, eller hvis en måler observerer, at vandtrykket er steget, og helikopteren er ved at synke. Denne måler kaldes en *hydrostatisk pressure switch*.

FOTO: KIM ZIMMERMANN

Robust bygget

Fordi den sorte boks skal kunne holde til en hård medfart, er den robust og grundigt foret med skum og indeholder ingen fin-mekanik. Indholdet består udelukkende af computerchip, som lagrer lyd og data om flyvningen (flight data), en nødsender og et lithium-batteri, der kan holde VHF-nødsenderen kørende i cirka 50 timer ved fuld kraft og minimum 100 timer ved reduceret kraft. Det holder også en satellit-sender kørende i et døgn.

Ved havari på havet vil boksen holde sig flydende.

Optager fire lydkanaler

Boksen gemmer optagelser fra fire lydkanaler, og man har hele tiden den seneste times lyd fra de to piloter, operatøren ved SAR-konsollen (search and rescue) samt en mikrofon, der optager lyde i cockpittet.

- Man kan bruge den fjerde lykanal til at høre, om der har været nogle mislyde ved motoren, eller til at høre, hvad der er blevet sagt i cockpittet, hvis intercom'en ikke virker, fortæller Ole Seeberg fra Avionics-værkstedet under Helicopter Wing Karup. Han er ekspert i elektronikken på EH101 Merlin.

Alle målbare data gemmes

Ole Seeberg forklarer videre, at alle de målbare flydata gemmes fra de seneste ti timers flyvning. Det er alt fra brændstof-forbrug og GPS-position til helikopterens placering i luften (dens *attitude*) samt instrumentindstillingerne. Det er også barometertryk, omdrejninger, temperaturer, olietryk, oliestand og hundredevis af andre parametre.

- Man kan næsten se, om motoren har slået en forkert prut, smiler Ole Seeberg. ■

Forskellen på systemerne på Fennec og EH101 er stor. Til højre peger flymekaniker Max Vind på en af Fennecs simple blyklodser. Til venstre har han fingeren på en af de fire såkaldte actuators (støddæmpere) på EH101. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

HYDRAULIK FORMINDSKER RYSTELSERNE

Et sæt avancerede støddæmpere. Sådan kan man godt betegne det såkaldte ACSR-system på EH101-helikopteren.

AF THORBJØRN FORSBERG

Alle helikoptere vil på grund af den måde, de er konstrueret på, begynde at ryste, når motoren er i gang, og rotorbladene drejer rundt. Det er nødvendigt med systemer, der dæmper disse rystelser, og på EH101 Merlin-helikopteren er systemet meget avanceret.

- Systemet er med til at nedsætte slid på helikopteren og gøre den lettere at styre. Det dæmper også støj og fysisk slid for besætningerne ombord, fortæller Max Vind, som er flymekaniker på EH101.

Anti-rystelses-systemet på EH101'eren er et kvantespring i forhold til det tilsvarende system på lillebroren i Flyvevåbnet, AS-550 Fennec.

På Fennec er systemet meget simpelt bygget op og består primært af to blyklodser på en fjeder i hver sin side foran på den lille helikopter. De er med til at optage og fordele nogle af de rystelser, som helikopteren skaber, og systemet kan ikke deaktiveres. Man kan sige, at systemet er passivt.

EH101 har derimod et mere aktivt virkende system, og piloterne styrer selv, hvorvidt det skal være slået til eller ej. Det kaldes ACSR – *Active Control of Structural Response* – og fungerer ved, at en række sensorer *(accelerometers)* rundt om i helikopteren måler de rystelser, som den er udsat for. Målingerne bruges af en elektronisk styreenhed *(ACSR-controller)*, der kompenserer for rystelserne ved at aktivere fire hydrauliske støddæmpere (også kaldet *actuators*). Disse består for en væsentlig del af glasfiberrør og sidder som i et kryds under rotorbladene. Selvom rørene fremstår hårde, kan de strække sig helt op til 7,7 mm i længden.

Målet med systemet er en helikopter, der ligger så roligt i luften som muligt. ■

NYE RADIOER

KLAR TALE

Brand og Redning på Flyvestation Skrydstrup kører for tiden test efter test på det nye radiosystem, som efter den 31. december 2010 er en realitet. Første indtryk er positivt, men der er børnesygdomme, som skal kureres.

AF LARS SKJOLDAN

Em, po, dre, fyre...

Lyden, der kommer fra den nye radio, er en mudret gengivelse af Erik Jakobsens stemme. Han er indsatsleder ved Brand og Redning på Flyvestation Skrydstrup. Han tæller langsomt. Han er ved at teste kraniemikrofonen på røgdykkernes nye radioer. Det lyder, som om han ikke har tygget af munden efter frokost. Og selv med god vilje kan man ikke forstå noget af det.

Peter Caspersen er leder af Brand og Redning på Flyvestation Skrydstrup. Han står lidt væk med den anden radio og ser modfalden ud.

- Øv. Jeg var ellers hundrede procent positiv overfor de nye radioer her til morgen. Det her var ikke lige det, jeg håbede på, siger han.

Test på test

De seneste dage har Brand og Redning i tæt samarbejde med flyvestationens teknikere testet det nye radiosystem, DEPRACS, som efter nytår afløser det gamle FLORA-system, som har tjent Flyvevåbnet i en årrække.

- Vi har virkelig haft nogle succesoplevelser de sidste dage med de radioer. Lyden er helt fantastisk, og de her håndsæt fjerner nærmest maskinstøj og vindbulder fuldstændig, forklarer Peter Caspersen.

I den henseende har radioerne også allerede vist deres værd. Brand og redning har alle-

Med FLORA-systemet fulgte personligt tilpassede øresnegle til udlevering til røgdykkerne, som her ses under en såkaldt overtændingsøvelse i Haderslev. Øresneglene har en tendens til at gå i stykker, og over tid passer de ikke længere brugeren. De nye radioer har en mikrofon, som hviler oven på hovedet og modtager lyden igennem kraniet. Dette skulle i princippet være mere pålideligt og meget lettere udskifteligt. (Foto: Lars Skjoldan)

rede brugt dem en gang under en udrykning. Her skulle Peter Caspersen rekvirere en civil ambulance fra et larmende skadessted.

- Jeg kunne slet ikke komme igennem på FLORAen for larm. Med den nye radio var der ingen problemer, forklarer han.

Han drager en parallel til oplevelserne under Air Show i sommer, hvor larmen på flyfeltet var enorm. Både fra fly og de fantastisk mange tilskuere.

- Jeg kunne nærmest ikke tælle de gange, jeg hørte radiokommunikation som:

- Jeg kan ikke høre dig.
- Undskyld, kom igen?
- Jeg flytter mig lige. Vent.

Med de nye radioer er der klar tale under selv de sværeste forhold.

Få dage tidligere var Peter Caspersen indsatsleder på en øvelse, hvor de havde to forskellige skadessteder. I den slags situationer er det vigtigt med klare signaler, når der skal koordineres.

- Der var lidt problemer med, at radioerne lavede en masse lyde, men dem fjernede vores teknikere, og derefter kørte det helt perfekt, forklarer han.

Brand og Redning har også brugt tiden på at teste, hvordan dækningen med de nye radioer er. Og den er god.

- Vi har testet dem i kældre og bunkere, og vi kan konstatere, at vi nu kan nå, hvor vi ikke kunne før. Det var faktisk lidt mærkeligt at være så dybt i en bunker og høre signalet fuldstændig klart.

Fokus på basis

De nye digitale radioer kan meget mere end de gamle analoge. På lokale net, som kommer til at dække de tre flyvestationer, kan man – ligesom med en mobiltelefon – ringe direkte mellem forskellige radioer. Der er også mulighed for at sende en slags sms'er; men de nye muligheder kommer til at vente lidt, mener Peter Caspersen.

- Den første januar kan vi ikke bruge FLORA længere. Det er meget meget vigtigt, at vi stadig kan løse vores opgaver. Og det kan vi. Så kan vi hen ad vejen føje nye ting til. Jeg tror, det er vigtigt, at vi ikke vælter en masse ny læring ind i hovedet på folk, før vi har regnet ud, hvad læringen skal bruges til.

Børnesygdomme

Peter Caspersen er skuffet over kraniemikrofonerne, men håber på, at det er noget teknisk, som kan løses.

- Vores samarbejde med teknikerne kører upåklageligt, og det er for tidligt at sige, om det er radioerne, den er gal med, eller om det er, fordi vi endnu ikke har fundet ud af helt nøjagtigt, hvordan de skal bruges. ■

Siden redaktionens afslutning har man haft teknikere til at kigge på problemet med radioerne, og det har tilsyneladende ført til, at lyd-problemet er blevet løst. (Red.)

FAKTA:

DEPRACS [Danish Expeditionary Portable Radio Communications System]

IT- og Telestyrelsen har per 31. december 2010 inddraget de frekvenser, det eksisterende FLORA-radionet [Flyvevåbnets Lokale Radiosystem] kører på. Det betyder, at Forsvaret er tvunget til skifte til nyt. Det nye radiosystem skal bruges af blandt andre Brand og Redning, Bevogningen og Combat Support Wing - som kommer til at bruge det til patruljer.

DEPRACS er baseret på TETRA-teknologi, som også ligger til grund for Politiets og Beredskabets SINE-radiosystem. Det er dermed et system, som bliver brugt af mange brugere

DEPRACS er til forskel fra FLORA digitalt og tilbyder helt nye muligheder:

- Digitalt - hvis der er forbindelse, er forbindelsen god. Dette var ikke tilfældet før.
- Opkald direkte mellem enkelte radioer.
- SMS-funktion
- Telefonbog
- GPS overblik – den centrale enhed kan på GPS se, hvor de enkelte håndsæt befinder sig.
- Trådløs push-to-talk-knap – kan monteres på riffel eller på rat i udrykningsfartøjer, så man ikke længere skal flytte hænderne i pressede situationer.
- Nye headsets med bedre lyd.
- Kraniemikrofoner til montering i røgdykkerhjelme – samme type, som bliver benyttet af det civile brandvæsen.

Kim Ammonsen er ved at pakke en faldskærm sammen. Flyvevåbnets faldskærme kontrolleres altid efter brug, inden de gøres klar til næste drop. Alle kontroller noteres i faldskærmens egen logbog. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

FAKTA

Flyvevåbnet råder over 11 forskellige typer lasteskærme og har mellem 300-400 skærme i alt.

Skærmene dækker alt fra 11 til 1000 kilo (2200 pund). Man kan bruge flere skærme ad gangen og dermed øge vægten på lasten.

De ældste skærme er fra 1968 og bruges til juledrop på Grønland. De har en diameter på 64 fod, består af 330 m2 stof og kan bære op til 1000 kilo (2200 pund).

Juledrop-skærmene bliver som de eneste sendt til Tyskland for at blive kontrolleret og pakket efter brug.

SUN

HVER SKÆRM HAR SIN EGEN LOGBOG

På SUN-værkstedet på Flyvestation Aalborg får hver eneste faldskærm sin helt egen logbog. Her noteres alle kontroller og reparationer, der bliver udført på skærmen.

AF THORBJØRN FORSBERG

For at kunne følge med i tilstanden af hver enkelt af Flyvevåbnets lasteskærme har man på værkstedet for Skærme, Udrustning og Nødudstyr (SUN) på Flyvestation Aalborg et logbog-system, hvor al vedligeholdelse og alle kontroller på skærmene nøje noteres ned. Log'en oprettes, lige så snart en ny faldskærm er kommet til fra fabrikken og bliver kontrolleret første gang.

- Det gør vi for at kunne følge skærmens historie og på den måde se, hvor medtaget den er, og hvor mange reparationer der bliver udført pr. drop, fortæller Kim Ammonsen, som har faldskærme som sit speciale på SUN-værkstedet. Han reparerer blandt andet liner, udskifter slidte dele og syr lapper i skærmen, hvis der er kommet hul i den.

Den skærm, han lige nu har fingrene i, er omkring femten meter lang, som den er spændt ud over bordene. Alene linerne er ni meter hver. Den kan bære 500 pund, svarende til 227 kilo, og bruges som lasteskærm, når C-130 Hercules skal lave drop. Hver gang en faldskærm er blevet brugt, kommer den tilbage til SUN-værkstedet for at blive kontrolleret og pakket – og denne skærm har knækket en line sidste gang, den blev brugt.

- Det er en typisk fejl, fortæller Kim Ammonsen.

- Omkring hver sjette fejl er en knækket line, og ellers skyldes fejlene slitage eller brandskader, fordi delene gnider mod hinanden. En lasteskærm har ikke en bestemt levetid, så om den skal kasseres er en afvejning mellem omkostningerne ved at reparere den og så prisen på en ny.

En kontrol af en lasteskærm, hvor den efterfølgende pakkes klar til brug, tager typisk to timer for de større skærme og én for de mindre, hvis man er øvet som Kim Ammonsen. ■

C-130

PROPELLER KAN OGSÅ BRUGES SOM BREMSER

Propellerne på Hercules-flyets fire motorer bruges ikke kun til at få flyet fremad. De kan også standse det.

AF THORBJØRN FORSBERG

Der skal en del kræfter til for at standse et af Flyvevåbnets store C-130 Hercules transportfly, når det lander. For ikke at belaste bremserne på landingshjulene for meget kan man derfor tage propellerne på flyets fire motorer til hjælp.

- I Afghanistan brugte de i begyndelsen hjulenes bremser meget, og det fik dem til at brænde sammen alt for hurtigt, fortæller Jens Hansen, som er dok-leder på Hercules og chef for flyets mekanikere.

Han forklarer, at piloterne gerne ville nå så mange ture som muligt, og derfor skar de i den tid, der blev brugt på at nå fra landingsbanen til aflæsningsområdet, såkaldt taxitid. Det kunne de gøre ved at bremse hurtigere op.

- De mange landinger og hårde opbremsninger betød, at bremserne aldrig nåede at køle ordentligt ned, og det sled rigtig meget på dem, siger Jens Hansen.

Kombinerer med propellerne

Derfor vælger man nu i højere grad at bruge en kombination af propellerne og hjulbremserne, hvilket får flyet til at rulle længere, men til gengæld slider mindre på bremserne.

"Propel-bremserne" fungerer ved, at de seks blade på hver propel bliver sat til at rotere om egen akse til en position, hvor lufttrykket bremser flyet i stedet for at drive det fremad. Funktionen med at dreje bladene kaldes *reversering* – en funktion, som Flyvevåbnets C-130J-model af Hercules er bedre til end forgængeren, H-modellen, grundet de kraftigere motorer.

Reversering bliver også anvendt på Grønland, hvor der er stor risiko for glatte landingsbaner om vinteren. Her undlader man helt at bremse hårdt på hjulene og lader i stedet propellerne gøre arbejdet. På den måde sikrer man en effektiv nedbremsning.

- Det virker altså, det her. Det er en meget effektiv bremse, og den er endda så effektiv, at flyet kan bakke, siger Jens D. Hansen og tilføjer med et smil:

- Men godt nok ikke i luften. ■

En propel fra en C-130 Hercules på værkstedet på Flyvestation Aalborg. Hvert propelblad kan dreje om sin egen akse, og det kan bruges til at bremse flyet. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

Dok-leder på Hercules, Jens Hansen, peger på den lille el-motor, som starter jet-motoren ved siden af. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

C-130

BATTERIER STARTER EL-MOTOR SOM STARTER JET-MOTOR SOM STARTER ...

Tre forskellige typer motor skal i spil for at få et Hercules-fly på vingerne. Selvom det er et propel-fly, har det nemlig også en jet-motor.

AF THORBJØRN FORSBERG

Det er ikke sådan lige at starte de fire motorer, der driver en C-130 Hercules fremad.

Først skal flyets to 24 volts hovedbatterier på 40 kilo stykket aktiveres. Dette får flyets to hovedcomputere til at starte op.

Herefter drejer piloten på en knap i cockpittet, som får starteren – en lille el-motor - til at sætte gang i flyets jet-motor – den såkaldte APU, *Auxiliary Power Unit*. APU'en arbejder sig op i omdrejninger, og ved 100 procents omdrejningshastighed – der svarer til omkring 40.000 omdrejninger i minuttet (o/min) – kan flyet bruge lufttrykket fra APU'en til at starte de fire hovedmotorer.

Hovedmotorerne når en omdrejningshastighed på 100 procent svarende til cirka 10.000 o/min (selve propellerne cirka 1/10 af dette), og når den er nået, kan APU'en igen slås fra. Det er ikke nødvendigt at starte den igen, for flyet er tilbage på jorden, og de fire motorer igen ryger under 100 procent i omdrejningshastighed. ■

CHALLENGER ER SOM EN

FODBOLDSPILLER

Flyvevåbnets Challenger-fly har flere ligheder med en fodboldspiller. Begge har benskinner på. Og når de spiller på grusbane, bruger de andet udstyr end normalt.

AF THORBJØRN FORSBERG

Ivan Sørensen med en af de "koste", som kan sættes på næsehjulet af Challenger-flyet. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

De der beskyttelsesplader på hjulene kalder vi også benskinner. De sidder altid på.

Den erfarne medarbejder på CL-604 Challenger, Ivan Sørensen, peger over mod flyet. Jeg har afbrudt ham midt i kaffen, men han har tilsyneladende tilgivet mig min ugerning og indvilliget i at vise flyet frem.

Pladerne, han peger på, virker som skærme for hjulene på flyet, så sten og lignende ikke slår op fra hjulene og ødelægger noget eller laver stenslag. De er en del af flyets gravel kit, som på dansk kan kaldes grusbaneudstyr. Det består endvidere af nogle koste-lignende beslag, som kan sættes fast ved næsehjulet og her hindre, at sten bliver skudt op i motorerne.

- Det gør os i stand til at lande på grus, og vi monterer det, når vi skal til Grønland. Men de tyve pund, som kostene vejer, belaster næsehjulet meget, så vi flyver kun med det, når vi ved, vi skal lande på grusbaner, forklarer Ivan Sørensen.

Beskyttelsessættet er noget, som det danske forsvar har fået specialfremstillet, og Ivan Sørensen fortæller, at det canadiske flyvevåben har vist interesse for at kopiere ideen. ■

SÅDAN VIRKER EN RADAR

Flagermusen er blind og orienterer sig ved at udsende højfrekvente skrig og lytte til ekkoerne. På baggrund af den tid, det tager for ekkoet at vende tilbage til flagermusens ører, danner dens hjerne sig et billede af omgivelserne, så dyret undgår at flyve ind i forhindringer. En radar læser luftrummet på samme måde.

AF ARNE BACH NIELSEN

De langtrækkende radarer, som Air Control Wing opererer med, er såkaldte pulsradarer. Radiobølgerne udsendes som pulser, hvilket betyder, at radaren skiftevis sender og modtager. Der er tale om en ret kraftig elektromagnetisk stråling, der sendes ud i æteren. Strålingen kan sammenlignes med den i en mikrobølgeovn, og derfor findes der begrænsninger på, hvor tæt mennesker må befinde sig på radaren, mens den radierer.

I princippet ser radaren næsten alt. Den ser ikke blot fly, men også træer, terræn og skyer. Fra fabrikkens side er radaren udstyret med et filter, der sier de uønskede objekter fra. Men selv efter at radaren er stillet op, skal den finjusteres, for der skal tages hensyn til lokale landskabsmæssige forhold, som for eksempel vand, bakker og bjerge.

Når luftbilledet er renset for støj, skal det videre til brugeren, det vil sige en radaroperatør. Via det interne FIIN-net samles informationerne i det såkaldte MASE-system (se faktaboks), der udgør rygraden i processen, når det samlede luftbillede skal finde vej til operatørerne, der sidder ved scoperne.
I sidste ende har Track Production Officer i operationsrummet mulighed for at lave en endelig optimering af radarbilledet.

Et samlet radarbillede af Danmark er sammensat af informationer fra flere radarer, og der finder en vis grad af overlapning sted. For operatøren viser det sig ved, at ét fly kan optræde som flere, fordi synkroniseringen af input'ene fra forskellige radarer ikke altid er 100 procent. Men en erfaren operatør har lært at skelne.

Dét svækker radaren

Ligesom flagermusens skrig svækkes, jo længere væk det kommer fra dyret, ser radaren også dårligere på lang afstand.
Flyets størrelse betyder også noget. For eksempel kan et lille T-17 Supporter-fly godt 'forsvinde' i udkanten af radarens rækkevidde, mens en stor Boeing 747 med siden til - alt andet lige - træder tydeligere frem.

For et par årtier siden blev der udviklet fly med stealth-teknologi. Det vil sige fly, der tilbagekaster ingen eller kun lidt af den energi, der rammer det. Flyenes kantede konstruktion gør, at radarstrålerne bliver reflekteret i andre retninger, end radaren kan opfange. Endvidere er flyene dækket af en stråleabsorberende maling.

Jamming er en yderligere metode til at snyde radaren. Det gøres ved at udsende radiostøj på radarens frekvens, eller ved at et fly smider chaff ud, der populært sagt er strimler af solvpapir, der kan vise sig som falske kontakter på radarscopet. Dog er moderne varslingsradarer langt hen ad vejen i stand til at undertrykke de falske ekkoer som resultat af chaff.

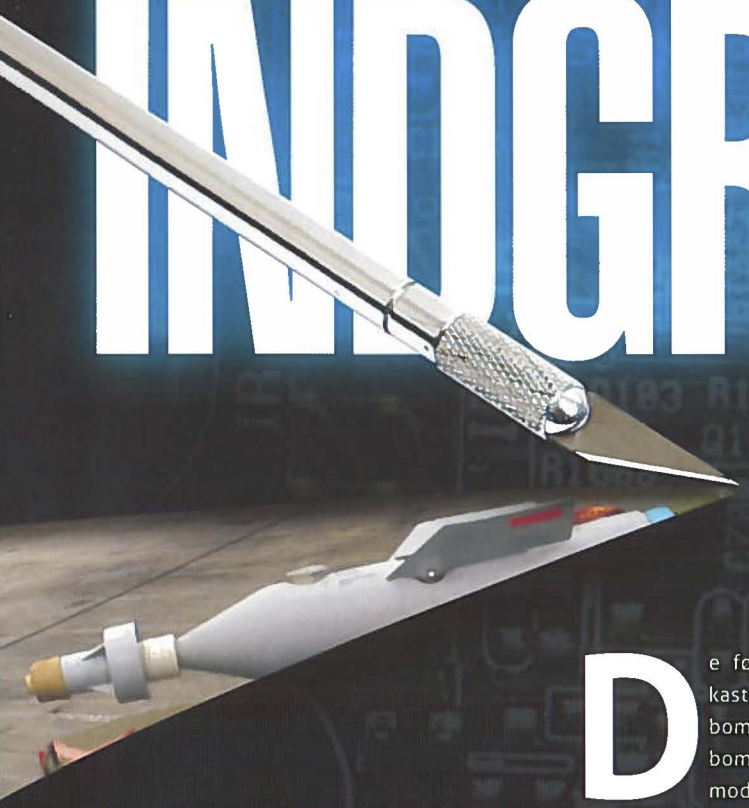
Trods begrænsninger og sårbarhed er radaren et absolut uundværligt værkstøj, der under og siden anden verdenskrig har revolutioneret krigen i de højere luftlag. Et identificeret luftbillede danner grundlaget for at hævde landes suverænitet og imødegåelse af trusler fra luften. ■

MASE-SYSTEMET

- MASE står for Multi-AEGIS Site Emulator
- AEGIS står for Airborne Early Warning Ground Environment Integration Segment

Læs mere på eks. NATO Programming Centres hjemmeside: www.npc.nato.int/htm/mase.htm

BOMBER SKAL VÆRE SOM ET KIRURGISK INDGREB



Karsten Pedersen viser GBU-49's bombelegeme frem.

FOTO: LAURA AGGERNÆS

For 50 år siden var bombers primære egenskab, at de kunne sprænge ting i luften; men i dag skal de også kunne finde deres fjende helt selv – næsten da. Udviklingen er gået fra dumme til intelligente bomber.

AF LAURA AGGERNÆS

De første bomber, Forsvaret begyndte at kaste, var det, man i dag kalder 'dumme bomber' efter det engelske udtryk 'dumb-bombs'. Navnet er givet, fordi bomberne – i modsætning til flere af dem, der findes i dag – ikke kan meget mere end at falde under deres vej mod jorden.

Det var også årsagen til, at man i flere krige – for eksempel anden verdenskrig – måtte tæppebombe, hvis man ville være sikker på at ramme sit mål.

Den taktik duer dog ikke i dag, fortæller Karsten Pedersen, der er fungerende leder for Centraliseret Ammunitions Tjeneste ved Fighter Wing Skrydstrup.

- I dag går man efter at begrænse bombernes skadeomfang mest muligt for at sikre, at angrebet kun går ud over fjenden og ikke for eksempel sygehuse eller børn. Derfor handler det om at ramme målet så præcist, at det næsten kan sammenlignes med et kirurgisk indgreb, siger han.

Noget af det seneste nye inden for intelligent bombedesign til F-16 Fighting Falcon er derfor en bombe, der kan navigere efter GPS-signal og laserlys. Piloten kan styre bomberne af sted efter et GPS-koordinat, hvis det ønskede mål står stille på jorden. Hvis fjenden er på farten, kan piloten vælge at styre bomberne mod en position udpeget med et laserspot, som enten udsendes af flyet selv eller af en forward air controller på jorden. ■

FAKTA

Denne intelligente bombe kaldes GBU-49 (Guided Bomb Unit) og består af:

- en bombehale, der folder sig ud og stabiliserer bomben under faldet
- et bombelegeme af 87 kg sprængstof
- fire styrefinner, der styrer bomben i den rigtige retning
- en GPS-antenne
- et søgehoved, der opfanger laserlyset, som flyet eller forward air controlleren sender ud

F-16 KAN STARTES MED NÆVERNE

Har du nogensinde tænkt over, hvad piloten gør, hvis hans fly ikke vil starte? Svaret er, at han tyer til rugbrødsmusklerne!

AF LAURA AGGERNÆS

Når F-16 Fighting Falcon skal en tur i luften, skal der et ordentligt tryk til for at starte turbinen. Hvis trykket ikke opstår på normal vis, kan folkene selv pumpe trykket op med deres egne næver.

- Du har en stang på en meters penge, som du putter ind i hullet, og så begynder du ellers at pumpe. Du skal virkelig have fat, før det virker, fortæller Dany Jepsen, der er avionic-tekniker.

Heldigvis er det dog ikke så tit, at man skal bruge håndkræfterne på dette – og det er vist meget heldigt for dem.

- Det kan godt give en svedig ryg – for det er ret hårdt, siger Dany Jepsen. ■

HVAD KOSTER SPIDSEN AF EN JETJAGER?

Mange mennesker har i tidens løb brugt spidsen af en jetjager til at sammenligne med noget virkelig dyrt. Men det er faktisk helt forkert.

AF LAURA AGGERNÆS

Det, der kaldes spidsen af en jetjager, hedder i virkeligheden et pitotør og er en ret vital del af en F-16 Fighting Falcon.

Det bliver nemlig brugt til at måle flyets dynamiske tryk, så piloten kan aflæse hastigheden på flyet, når han er i luften.

Spidsen er faktisk slet ikke en spids som sådan, men et rør, der fører ind til et måleudstyr og med en åbning forrest. Når flyet går i luften, presses luftmolekyler ind gennem åbningen, og måleudstyret registrerer, hvor meget trykket i røret derved øges. Jo større fart, jo større tryk.

For at pitotrøret skal kunne give en nøjagtig måling, når flyet er i luften, bliver det dækket til med en slags 'tehætte', når flyet er på jorden. Det gør, at fluer og andre insekter ikke kan komme ind i røret.

Hvis en flue skulle slippe ind i røret, ville det nemlig kunne medføre, at flyets hastighed blev målt helt forkert, og det kan skabe store problemer for piloten.

- Men hvor meget koster et sådant pitotrør så?

- Mange tror, at spidsen af en jetjager er ufattelig dyr, men i virkeligheden er den faktisk en af de billigste dele til flyet, forklarer Dany Jepsen, der er avionic-tekniker på F-16, hvilket betyder, at han laver alle former for flyelektronik.

Han fortæller, at et pitotrør kan anskaffes for omkring 16.000 kroner. ■

- JEG VIL NØDIGT TILBAGE IGEN

I tre travle måneder arbejdede Torben Møller Hansen med flysikkerhed på Kandahar Airfield. Han oplevede både raketangreb og motordele spredt ud over basens eneste landingsbane. Han var også med til at sende unge mænd hjem i kister. Oplevelserne har præget ham, så han nu sætter endnu mere pris på livet.

AF THORBJØRN FORSBERG

FOTO: PRIVATFOTO

"Den 14. februar 2008 er den dag, jeg virkelig husker. Det er lige omkring middagstid, tror jeg, og alarmen går på kontoret. Det er et opkald fra operationscenteret. De fortæller, at der er ild i en motor på et Ilushyn 76, et af verdens helt store transportfly. Vi hopper i bilen og kører af sted for fuld skrue!

I perioden fra den 23. januar til den 1. maj 2008 var seniorsergent Torben Møller Hansen udsendt til Kandahar Airfield i Afghanistan. Sammen med en canadisk officer var han ansvarlig for alt, hvad der havde med flysikkerhed at gøre på basen, som udgør et stort logistisk knudepunkt for NATOs operationer i Afghanistan.

Og der var rigeligt at se til. Hver måned var der flere end 12.000 take-off og landinger, som skulle afvikles på kun én landingsbane i et operationsmiljø præget af ekstrem varme og krig. Forskellene til Flyvestation Karup, hvor han arbejder til daglig, var enorme. Her er der kun cirka 5.000 take-off og landinger på en måned og langt færre alvorlige hændelser i forhold til flysikkerheden.

- Brand og Redning er de første på stedet, og de får hurtigt slukket ilden og standset ulykken – det skal gå stærkt, for flyet smider en masse fuel. Det er lige nået at dreje ind på en sidevej til landingsbanen, inden den inderste motor på den venstre vinge eksploderede. Der ligger fragmenter spredt ud over landingsbanen, og de er også ramt ind i flyet, hvor de har smadret hydraulikslanger og al kommunikationen med omverdenen. Vingen er fuldstændig udbrændt, og den anden motor er også brændt.

Arbejdet på Kandahar Airfield foregik på engelsk, og Torben Møller Hansen måtte på sit skarpeste flyver-jysk begå sig med de andre nationaliteter fra Canada, Holland og Storbritannien. Det var dog ikke det store problem.

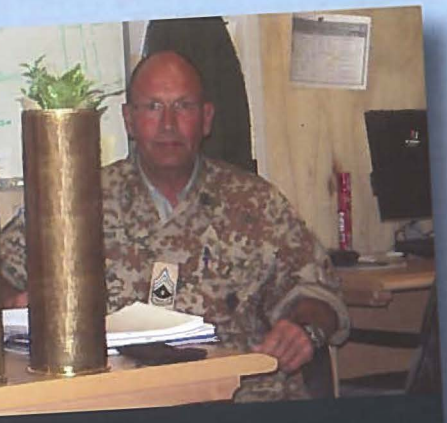
- Jeg synes, samarbejdet var godt. Selvfølgelig kunne jeg savne danske kolleger at sparre med til daglig, men jeg havde det rigtig godt med min canadiske kollega, fortæller Torben Møller Hansen. Han og canadieren skiftedes til at have vagt en uge ad gangen, 24 timer i døgnet, hvor de hele tiden havde radio på sig og var klar til at rykke ud i flysikkerhedsgruppens bil.

- Da vi når frem til flyet, kommer en af flyets teknikere ud og siger "no problem, no problem". Men han bliver nu noget overrasket, da vi peger op, og han kan se, at hele vingen er brændt. Det havde han ikke lige troet, og besætningen på seks mand havde slet ikke opfattet, at det brændte så meget. Men lasten fejlede intet, og fra den højre side af flyet var der intet at se. Vi kan samtidig konstatere, at en masse aluminiumsstykker og alt muligt lort er spredt ud på et område helt op til en kilometer væk.

Torben Møller Hansen har arbejdet med flysikkerhed siden 1. maj 2003. I det daglige arbejde på Flyvestation Karup har han Flyvertaktisk Kommandos bestemmelse 152-3 at holde sig til. Den beskriver nøje måden, man gør tingene på omkring flysikkerhed. Men en sådan havde man ikke på Kandahar Airfield.

- Der eksisterede ikke ét bestemt bestemmelseskompleks på grund af den blandede sammensætning af nationer. Det er din vurdering. I fredstid kører det *by the book*, og der er ingen grund til at gå på kompromis med sikkerheden. Men i krig er det nogle gange nødvendigt at tage større chancer, forklarer Torben Møller Hansen.

- Tårnet har adviseret os om, at der ligger to Mirage-kampfly i luften, som skal lande snart, da de ikke har brændstof nok til at nå til hverken Kabul eller Camp Bastion. Vi får derfor tilkaldt alt disponibelt mandskab fra bevogtningen til at feje landingsbanen, og de får på en halv time ryddet nok op til, at der er plads til Mirage-flyene. Men der er sgu ikke meget plads, og vi er meget heldige med, at det er virkelig



Seniorsergent Torben Møller Hansen ved sit skrivebord på Kandahar Airfield.
De store, tomme hylstre stammer fra et AC-130H Spectre Gunship, en modificeret C-130 Hercules som kan støtte med flere våbensystemer.
Torben Møller Hansen fik fingrene i hylstrene, da han var med til at hjælpe et Gunship i problemer med at komme på vingerne igen. (Privatfoto)

dygtige piloter, der formår at lande på den smule, vi har fået ryddet. Puha, tænker man bagefter – så er man lettet.

"- Der er man sateme i det operative miljø! Vi er i krig, og vi skal bare have tingene til at fungere, så man laver nogle andre dispositioner, end man ville derhjemme i fredstid. I krig er det nogle gange nødvendigt at gå på kompromis med sikkerheden.

Det er ikke kun denne Ilushyn 76, der var ude for en såkaldt hændelse, mens Torben Møller Hansen befandt sig på Kandahar Airfield. På hans godt tre måneder på basen var der 94 hændelser, der var alvorlige nok til, at der skulle skrives rapporter på dem – dog gudskelov uden tab af menneskeliv.

En del af hændelserne var sprængte landingshjul på de britiske Harrier-kampfly, fordi piloten ved en fejl bremsede, inden hjulet ramte jorden. Det kunne også være raketter skudt af ved fejl, mens et fly holdt parkeret, eller knækkede næseben på Chinook-transporthelikoptere, der betød, at man klodsede maskinen op på en samling paller og sandsække, når den landede for at skifte det. Alt blev efterfølgende registreret.

- Vi lavede en ugerapport hver uge, som blev sendt op til ISAFs hovedkvarter i Kabul. Når der havde været en hændelse, registrerede vi den og interviewede de involverede. Ved store begivenheder som Ilushyn'en tog vi også billeder til rapporten, forklarer Torben Møller Hansen.

Vil nødigt af sted igen

En del af livet som udsendt til en krigszone er det konstante pres fra ting, man ikke har nogen som helst kontrol over. En af de ting var de mange angreb med granater, som Kandahar Airfield var udsat for, mens Torben Møller Hansen arbejdede der.

- Vi havde omkring 40 angreb i den periode. En af gangene passerede granaten lige henover vores bebyggelse og ramte en tankbil med et ordentligt brag. En anden gang sker det, mens jeg sidder på en spinning-cykel i canadiernes fitness-rum. Vi kan høre nedslaget tydeligt, selvom der var høj musik – og det til trods for, at granaten slet ikke gik af. Den ramte derimod et gammelt kontroltårn, som ikke længere var i brug, fortæller Torben Møller Hansen.

Da han tog af sted til Afghanistan, havde han netop fået et barnebarn, så familien fyldte meget i bevidstheden. Selvom han godt kunne fokusere på arbejdet, var presset fra den altid tilstedeværende risiko for raketangreb ikke altid lige let at kapere. Det samme gjaldt hans deltagelse i de såkaldte rampe-ceremonier, hvor kisterne med de faldne soldater bæres ombord på fly for at blive fløjet hjem til begravelse. Med en bevæget stemme fortæller han:

- Jeg er blevet mit liv for kært. Det er kommet for tæt på, at de vil tage livet af os. Min udsendelse var en rigtig stor oplevelse, som jeg ikke ville være foruden, og arbejdet var afsindigt spændende. Men jeg vil nødigt tilbage igen.

Det var hårdt at være med til de såkaldte ramp ceremonies. Her siger soldaterne farvel til faldne kammerater, som bæres ombord på et fly og bringes hjem til begravelse. (Privatfoto)

Mindesten på Kandahar Airfield for koalitionssoldater faldet under kampen mod terror i Afghanistan. (Privatfoto)

TORBEN MØLLER HANSEN

56 år gammel.

Uddannet **elektronik-mekaniker** og har arbejdet på Draken-jagerfly fra 1979 til 1992.

Blev derefter **kalibreringsspecialist** og testede navigationsudstyr i forskellige fly.

Har fløjet mere end 1000 timer som tekniker.

23. marts 2003 fik han **"et spark i røven"**, da han som **tekniker** fik en bagsædetur i en F-16 Fighting Falcon. Nåede op på Mach 1,2 og kalder sig derfor **"medlem af Mach Busters' Club"**.

Aktivitetsniveauet var højt under konferencen, hvor deltagerne bl.a. fik mulighed for at give gode råd til relevante fokusområder for Flyvevåbnets HR organisation. (Foto: Sidsel N. Larsen)

HR-KONFERENCE: BØJ FISKEN OG BRYD VANERNE

Den 13.-14. september blev der afholdt en intern konference for alle HR-folk (Human Resources) i Flyvevåbnet. Der var fokus på udveksling af erfaringer og ideer, og der lød også en opfordring til at bryde vanerne.

AF THORBJØRN FORSBERG

– Jeg synes, noget af det vigtigste er det netværk, man får opbygget ved at erfaringsudveksle og se hinanden i øjnene. Det er de uformelle snakke, som man tager sig i pauserne.

Tommy Nielsen, der til daglig tager sig af administration af personel på Fighter Wing Skrydstrup, var en af de omkring 80 deltagere, som deltog i den første interne konference nogensinde for HR-folk i Flyvevåbnet. Han var godt tilfreds med konferencen og peger på, at de formelle programpunkter var gode til at få regler og begreber på plads, men at det var ved de uformelle møder, der kom flest ideer frem til konkrete problemløsninger.

– Jeg har selv for nylig været udsendt og oplevede, at når man er ude af syne, er man også ude af sind. Det har jeg talt med andre om til konferencen, og deres erfaringer er noget, jeg vil tage med hjem; for eksempel vil jeg lave et system, hvor jeg sender mail til de udsendte en gang imellem og lader dem vide, at flyvestationen er der for dem, også når de kommer hjem, forklarer Tommy Nielsen.

Konference med mangfoldighed

Maria Pedersen fra HR-afdelingen i Flyvertaktisk Kommando fortæller, at konferencen dels skulle fungere som forum for netop vidensdeling og erfaringsudveksling og dels var en mulighed for, at man fra centralt hold kunne få indblik i de ideer og erfaringer, der flyder rundt i HR-organisationen.

- Vi har hørt, hvad man rundt om i organisationen ser som de vigtigste indsatsområder, og det har givet os rigtigt meget. Selvom vi ikke kan indfri alle ideer, så tager vi dem med i vores overvejelser i forhold til Strategi for HR virksomhed i Flyvevåbnet og i vores daglige arbejde, forklarer Maria Pedersen. Hun understreger samtidig vigtigheden af, at konferencedeltagerne også selv tager ansvar for at bruge deres nye viden og ideer i dagligdagen.

Paneldebat og motiverende foredrag

Konferencedeltagerne havde rig mulighed for inspiration udefra. Både Grundfos og Vestas deltog i en paneldebat, hvor de fortalte om HR hos dem. Endelig var konferencens sidste punkt et muntert foredrag af forfatter Torben Wiese, der talte om at bryde vanerne og "bøje fisken, mens den er frisk", som et billede på at leve i nuet.

Udtrykket henviser til nogle afrikanske fiskere, der bøjer fiskenes haler til en slags krog, inden de ryger dem i ovne. Når så fiskene skal transporteres hjem, kan man bruge krogen til at hænge dem på en lang pind. Venter man derimod med at lave krogen, til fisken er blevet røget, knækker den.

Foredraget var til stor inspiration for blandt andre Marlene Blom Larsen, flyveleder i Air Control Wing.

- Det var et super indlevende foredrag og en opfordring til at leve og være til stede i nuet. Hans råd glæder jeg mig meget til at afprøve i virkeligheden, siger hun og tilføjer med et grin:

- Nu skal jeg hjem og bøje nogle fisk. ■

HR-KONFERENCEN

Konferencen var den første af sin slags i Flyvevåbnet.
Emner, der blev drøftet, var bl.a.:

- talentudvikling,
- fastholdelse,
- elektronisk læring ("E-læring"),
- HR´s rolle i Flyvevåbnet,
- anvendelse af Reserven,
- HR i forbindelse med internationale operationer,
- sygefravær og arbejdsmiljø.

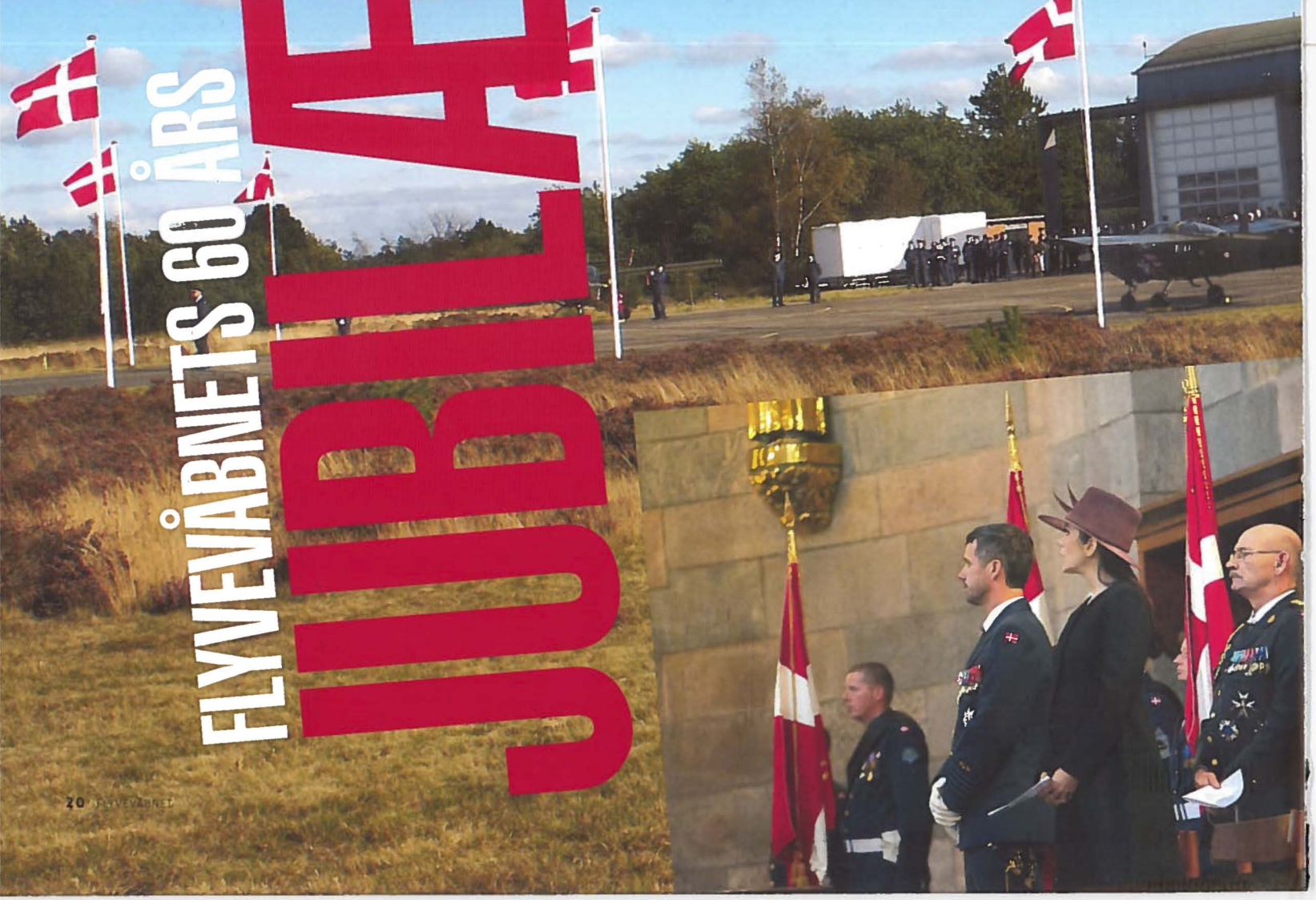
Konferencemateriale og billeder kan ses på HR-teamsitet på FIIN: **http://ffi/sites/hr/default.aspx**
Du kan læse mere om "at bøje fisk" på Torben Wieses hjemmeside: **www.habitmanager.dk**

FLYVEVÅBNETS 60 ÅRS JUBILÆUM

Den 1. oktober blev 60 året for oprettelsen af Flyvevåbnet fejret. Dagen bar især præg af Kronprinsparrets deltagelse i festlighederne både på Danmarks Flymuseum i Stauning, ved festgudstjenesten i Viborg og ved den afsluttende reception på Flyvestation Karup.

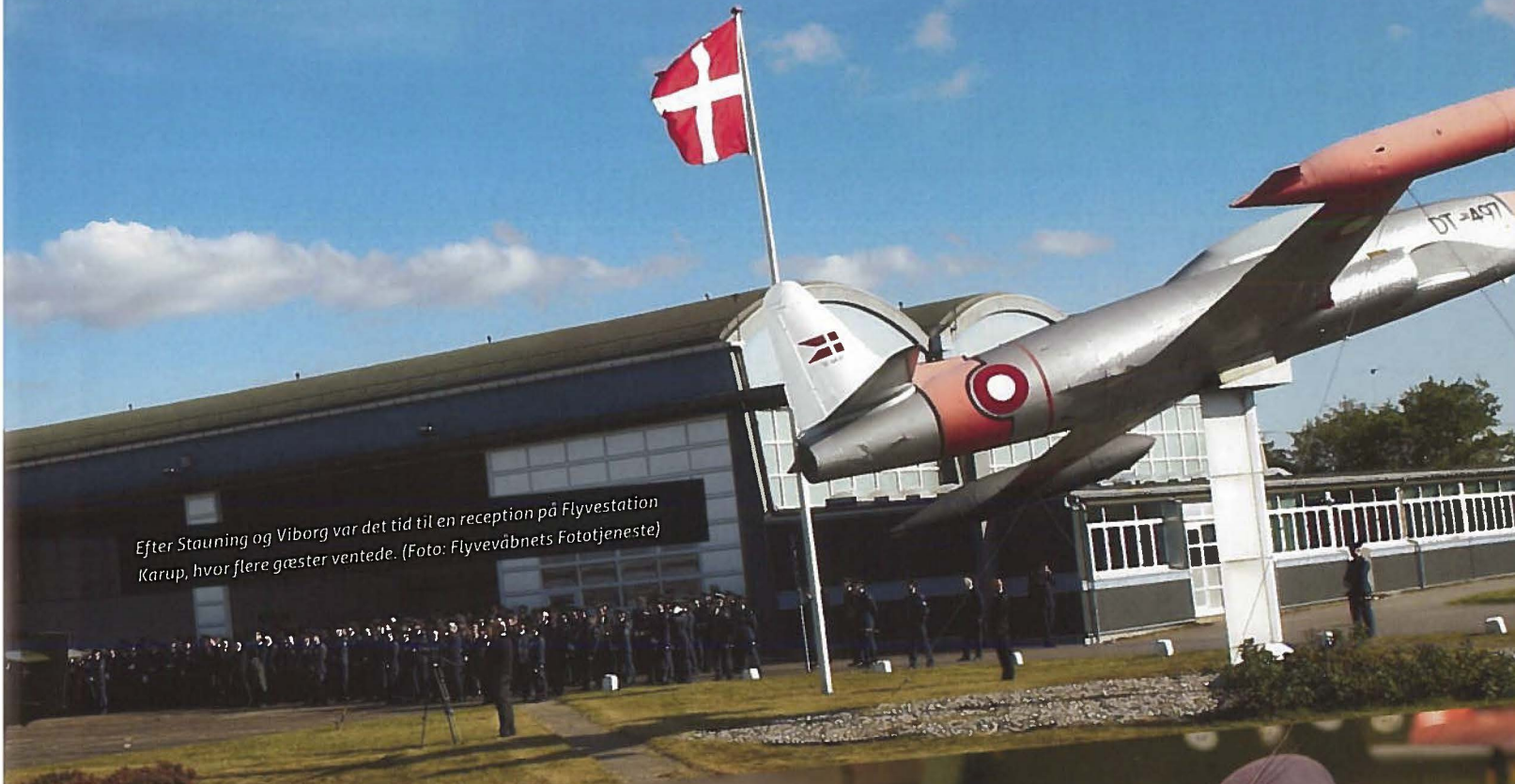
AF RUNE DYRHOLM

Kronprinsparret afslørede ved besøget på Danmarks Flymuseum i Stauning en gave fra museet til Flyvevåbnet. Det drejede sig om en afstøbning af en Spitfire Mk. IXe, som var en del af de danske flyvende styrkers arsenal fra 1948 til 1952. Den blev fløjet af blandt andre oberst Kaj Birksted, som under anden verdenskrig var Danmarks eneste flyver-es, da han fløj for engelske Royal Air Force og De Frie Norske Styrker. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)



200-300 borgere – især børn – var mødt op i Stauning for at hilse Kronprinsparret velkommen i Vestjylland. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

I forbindelse med arrangementet i Viborg blev der også lagt en krans ved Flyvevåbnets mindesten. Kransenedlæggelsen blev foretaget af stabschef for FLyvertaktisk Kommando, brigadegeneral M.A.L.T. Nielsen. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)



Efter Stauning og Viborg var det tid til en reception på Flyvestation Karup, hvor flere gæster ventede. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

Kronprinsparret til festgudstjeneste i Viborg Domkirke. I den forbindelse afslørede parret en mindebog for dem, der er døde, mens de gjorde tjeneste i Flyvevåbnet. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

Kronprinsparret blev vist rundt på Flyvevåbenmuseet i Stauning, hvor blandt andre de pensionerede medarbejdere, som nu er tilknyttet Flyvevåbnets Historiske Samling, fortalte om værnets historie og arbejdet med at stable udstillingen på benene. (Foto: Rune Dyrholm)

FLYENES BODYGUARDS VIL UD I VERDEN

Eskadrille 660 har uniformer med opdigtede navne som Doofenschmirtz. De spiser norske feltrationer, slæber rundt på noget ret anderledes udstyr og kryber som ninjaer langs væggene både bogstaveligt og i overført betydning. Bladet Flyvevåbnet har kigget enheden over skuldrene.

AF KATHARINA KLOVE

-Hold kæft, hvor er det fedt med de her kæder ned fra loftet, udbryder en kampklædt skikkelse i mørket.

- Ja mand, det er fuldstændig Steven Seagal!, svarer hans kollega og retter også sin lommelygte mod det flettede metal, så det lyser op i den kattepis-stinkende og graffitibefængte fabriksbygning, hvor seks soldater går rundt og lurer området af, inden de skal i gang med at øve noget, de kalder for rumkamp.

Det er dog mere nede på jorden, end det lyder.

New Kids on the Block

Soldaterne kommer fra Eskadrille 660 også kaldet Security Force, som hører under Combat Support Wing. Denne termotøjs-krævende aften i oktober er de på Aalborg Havn for at træne under Jægerkorpsets årlige Night Hawk-øvelse.

For første gang deltager Flyvevåbnet med en operativ enhed på jorden under øvelsen, og Security Force er et af de nye indslag.

Enheden blev oprettet i 2006 i forbindelse med, at Flyvevåbnet blev *expeditionary* og dermed fik større fokus på at kunne blive sendt ud på internationale operationer.

Kernen i Eskadrille 660's opgaver er at beskytte og støtte de flyvende enheder både nationalt og i høj grad internationalt. Og opgaverne kan spænde bredt – lige fra beskyttelse af mobile og stationære lejre til oprettelse og sikring af midlertidige landingszoner ude i terrænet.

Det kan være forud for indsættelse af tropper med helikopter, eller hvis isolerede styrker skal have forsyninger fra et C-130 Hercules fly – noget, som er set i både Irak og Afghanistan.

Anonyme bodyguards

Siden oprettelsen af Security Force har enheden ikke haft specielt travlt med at promovere sig selv, fordi anonymitet er en fordel i forhold til operationssikkerheden. Enheden skal passe på Flyvevåbnets fly og helikoptere, og som alle andre bodyguards kan de bedst gøre deres job, hvis de står i skyggen, bag spotlightet.

Det gør dem ikke mindre mystiske for resten af Flyvevåbnet.

-Det,vilaver,liggerlangtfradenfællesværnskultur, og der er nok i virkeligheden ikke særlig mange i Flyvevåbnet, der ved, hvad vores eksistensberettigelse egentlig er, siger oversergent Jeppe Bach Knudsen, delingsfører i

Eskadrille 660, og fortsætter:
- Vi har ikke behov for opmærksomhed, men vi skal heller ikke tie os selv ihjel. Det er en fin balancegang.

Hvor mange de er i alt, hvad de hedder, og hvordan deres ansigter ser ud, er altså ikke en del af historien, men det er til gengæld nogenlunde lykkedes at finde ud af, hvad de laver, og hvorfor de gør, som de gør.

Rumkamp på repeat

Denne aften øver de altså rumkamp. I en bygning, der ser ud, som om den har lagt indvolde til verdens største technofest - med smadrede ruder, huller i gulvet og generel faldefærdighed - har en svensk enhed for få øjeblikke siden sprængt en dør ind. De deltager også i Night Hawk-øvelsen.

På grund af sprængningen lugter der kraftigt af alle tiders nytårsfyrværkeri, da det bliver de danske soldaters tur til at indtage bygningen med laserlys og geværer – igen og igen og igen.

Efter hver omgang rumkamp samles patruljen ude foran for at evaluere.

- Jeg synes sgu, vi gøgler lidt rundt derinde. Jeg ved ikke, om det er, fordi hende trunten er med, at der går testosteron i den, men lad os lige finde fokus her, siger patruljeføreren, og et par stykker af de andre får travlt med at svare:

- Selvfølgelig ikke. Det her er jo bare sådan noget, der skal dødtrænes, for at man bliver god til det.

En blandet talentmasse

Der er helt sikket mandehorm i enheden, og det er ikke helt underligt, i og med at de ikke har kvinder på holdet.

- Det hænger ganske enkelt sammen med, at ingen kvinder har søgt ind hos os, men vi håber, nogle melder sig, når vi holder optagelsesprøver næste år, siger delingsfører Jeppe Bach Knudsen.

Det kræver sin mand eller kvinde at være med på holdet, for træningen er hård, og der er meget rejseaktivitet.

Desuden skal man også igennem en del kurser i færdigheder som for eksempel førstehjælp under kamp, våbenbrug og kampsvømning.

- Selvfølgelig skal vores folk være holdspillere, men vi lægger også ekstremt stor vægt på, at de kan arbejde selvstændigt. Derfor går vi ikke så meget op i grader, for alle i eskadrillen har hver deres spidskompetence at byde ind med, fortæller Jeppe Bach Knudsen.

Ud i verden

En af disse spidskompetencer går ud på at infiltrere til søs. Som en del af den disciplin øver soldaterne at springe fra kajen og ned i en gummibåd med oppakning på fra Aalborg havnekant. Ind imellem sekvenserne har de et par minutter til at trække vejret og få luft for frustrationerne.

- Det er godt nok ikke et syv til fire job, det her, siger en af dem, og en anden tager over:

- Nej, det er pisse fedt at stå og fryse på en mørk havn. Jeg synes næsten, vi skal ned i løn. Puha, vi får alt for meget for det lidt, vi laver.

Ironien drypper ned over den lille gruppe, som tydeligvis er ved at være trætte; men hvad er egentlig motivationen, hvis det ikke er lønnen og arbejdstiderne? Hvorfor blive ved?

- Gert, hvorfor er du her?

Alle kigger over på Gert. Han mumler et par ord og går i stå. Efter et par useriøse svarmuligheder fra de andre, siger han:

- Jamen, jeg er her vel, fordi det er det eneste job, jeg har haft, hvor jeg har lyst til at stå op om morgenen.

Han går i stå igen, men tilføjer så:

- ...og så er jeg her på grund af de gutter her...

Det samme spørgsmål har delingsfører Jeppe Bach Knudsen også et svar på:

- Vi vil alle sammen sendes ud. Det er derfor, vi er her. Hele vores eksistensgrundlag og træning er bygget på at blive sendt ud på internationale operationer. ■

SE VIDEOEN
"Land og let sikkert" fra Night Hawk-øvelsen på FTK's hjemmeside:
http://forsvaret.dk/FTK > Nyt & Presse > Video

HVO INTET VOV'ER...

Seks danske hundeførere fra Flyvevåbnet deltog i det uofficielle VM for tjenestehunde i Schweiz i oktober. Danskerne fik fine resultater og en masse vigtige erfaringer, som hundeførerne kunne tage med sig hjem.

AF LAURA AGGERNÆS

VUFFELI-VOXPOP OM VM I TJENESTEHUND

Guld, guld og mere guld. Det var, hvad fire danske hundeførere fik med sig hjem efter tre dages konkurrencer ved det uofficielle verdensmesterskab for tjenestehunde i Schweiz fra 7. – 10. oktober.

Ud over to individuelle biathlon-præstationer, der kastede guld af sig til Bjarne Thomsen fra Air Transport Wing Aalborg og Carsten Christensen fra Fighter Wing Skrydstrup, vandt danskerne også guld i holdkonkurrencen for samme disciplin.

Derudover vandt Carsten Christensen en sølvmedalje for sin præstation med hunden Dario i vagt- og patruljehund.

Selvom der også var to deltagere, der ikke vandt medaljer, har alle fået nyttige erfaringer ved at deltage.

Næse for sprængstof

Cato snuser sig frem på et sort dæk, der sidder på siden af en stor, grøn lastbil. En gang imellem ser han med sine store hundeøjne op på sin fører, Ole Knudsen, som for at tjekke, om det er det rigtige sted, han snuser.

Ole bekræfter blikket med et 'god dreng, kom' til Cato, der logrende følger efter Oles hånd ind under lastbilen.

Det er anden dag ved verdensmesterskaberne for tjenestehunde i Schweiz. Rundt om indhegningen, der skiller Ole og Cato fra tilskuerrækken, står resten af det danske hold hundeførere spændte og følger med.

Det er Oles og Catos sidste chance for at vise dommeren, at de er deres VM-plads værdig.

- Kom så, Cato. Søge – søge – ja, det er godt!

Ole Knudsen ser lidt anstrengt ud. I de to foregående konkurrencer markerede Cato kun ét ud af de to steder, hvor dommeren havde gemt sprængstof. Han har brug for alle de point, han kan få. Cato sætter sig på sin rumpe og vipper utålmodigt kroppen frem og tilbage, mens han bjæffer i en taktfast rytme. Han har fundet noget.

- Er du sikker?

Ole Knudsen spørger hunden og skæver til dommeren, der observerer dem begge bag sin blok.

Cato bliver ved med at bjæffe.

- Er den her? spørger Ole Knudsen den schweiziske dommer. Dommeren nikker. Lettelsessuk og klapsalver bryder frem fra den anden side af hegnet.

Lærerigt mesterskab

Det blev ikke til guld i sprængstof-disciplinen, men dog en placering som nummer 25 ud af 40. Men for Cato og Ole Knudsen viste samarbejdet sig endnu en gang at fungere. Og det er også værd at fejre, mener Henrik Larsen, der er skolechef ved Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole, som huser Forsvarets eneste uddannelsesinstitution for hunde – Flyvevåbnets Hundeskole.

Det uofficielle VM i tjenestehund i Schweiz er nemlig ikke kun baseret på at kunne konkurrere. Hundenes færdigheder skal også kunne bruges i den virkelige verden.

- Verdensmesterskabet er selvsagt konkurrencebetonet, men det er min klare opfattelse, at netop samarbejdet – og især træningen forud for VM – i høj grad kan bruges, når vi indsætter vores hunde i krævende internationale missioner eller bruger dem herhjemme, fortæller Henrik Larsen.

Han mener også, at muligheden for erfaringsudveksling og netværksdannelse på tværs af enheder, værn og nationer kan være med til at højne det hundefaglige niveau i Flyvevåbnet. Og så er lidt guld jo heller ikke af vejen.

- Resultaterne ved verdensmesterskaberne taler for sig selv. Dette års deltagere fra Flyvevåbnet er i sandhed hundeførere – og hunde – af den rette støbning. Alle kan være meget stolte af de opnåede resultater – det er jeg, siger Henrik Larsen. ■

FAKTA

Det blev til **seks guldmedaljer** og **en sølvmedalje** for de danske hundes og hundeføreres præstationer i vagt- og patruljehund og biathlon.

I disciplinen **vagt- og patruljehund** skulle hundeførerne teste deres hunde i lydighed, angreb og hundenes evne til at finde 'personer' gemt i murbrokker.

I **biathlon** løb hundeførerne 9,5 kilometer med deres hunde. Undervejs skulle de blandt andet igennem vandløb, over stejle bakker, skyde med pistol og sende deres hunde til angreb på 'forbrydere' i bidedragter.

Se videoer fra mesterskaberne på FTK's hjemmeside: http://forsvaret.dk/FTK > Nyt & Presse > Video

Bjarne Thomsen med hunden Gundo - vinder af biathlon inden for sin alderskatagori samt holdkonkurrencen i biathlon.

HVORFOR ER DU HUNDEFØRER?

- Hund, hund og hund. Jeg kan lide dem, lide at arbejde med dem, og en labrador kan man ikke andet end blive glad af. (Flemming Kaack)
- Arbejdsglæde, konkurrencementalitet, sammenhold og hold-ånd. (Morten K. Poulsen)
- Jeg valgte at blive hundefører for at lave min fritid til mit arbejde for 19 år siden. I dag er jeg hundefører, fordi jeg brænder for at udvikle hundearbejde og lære noget nyt. Jeg kan godt lide at hjælpe andre til at blive dygtigere og bedre til deres hunde som hundeførere. (Bjarne Thomsen)

Carsten Christensen med hunden Dario – andenplads i vagt- og patruljehund, vinder af biathlon inden for sin alderskategori samt holdkonkurrencen i biathlon.

PÅ HVILKET PUNKT LIGNER DU MEST DIN HUND?

- Vi kan begge være rolige, når vi skal det, og det modsatte, når vi skal være det. Vi har en slags tænd- og slukknap, så vi kan skifte imellem begge. (Carsten Christensen)
- Jeg synes selv, jeg er stille og rolig, men det er hun ikke. Så på det punkt er vi nok lidt modsætninger. Men hvis der er noget, vi er ens omkring, så er det nok, at vi begge finder stor glæde i det arbejde, vi udfører. (Flemming Kaack)
- Vores hjerte. Vi bliver ved og ved og ved. Nogle gange slår vi os, men vi bliver alligevel ved. (Jens Thomas Ravn)

HVIS DU VAR EN TJENESTEHUND, HVILKEN TYPE VILLE DU SÅ VÆRE?

- Jeg ville være en sprængstofhund. Ikke på grund af konkurrencerne, men fordi de gør en forskel i hverdagen for folk. (Flemming Kaack)
- En bidsk satan, fordi det er lidt fedt. (Morten K. Poulsen)
- Jeg ville være en hund, som blev hammersej og meget sjældent hørte efter. (Bjarne Thomsen)

Ole Knudsen med hunden Cato – vinder af holdkonkurrencen i biathlon.

OKSEN FRA HAMMEL
VANDT VM-GULD I SCHWEIZ

24-årige Morten Poulsen er den første hundefører fra Flyvevåbnet, som er kommet med til det uofficielle VM i tjenestehunde efter blot ét år som færdiguddannet. Han er samtidig den yngste hundefører på det danske hold. Og han klarede sig godt til VM.

AF LAURA AGGERNÆS

Morten Poulsen er en målrettet ung mand. Man kan se det, når han løber. Man ved det, når han taler. Og man kan sågar høre det, når han sover – siger hans kolleger.

De selvsamme kolleger, der har døbt ham 'Oksen fra Hammel', fordi Morten Poulsen – efter eget udsagn – trækker som en okse, der vil fremad.

Han blev uddannet som hundefører i september 2009, og i 2010 lykkedes det ham at få en tredjeplads i biathlon til danmarksmesterskabet – trods det, at flere af hans modstandere var mere garvede hundeførere.

Stor oplevelse at være med til VM

Morten Poulsen blev efterfølgende en del af det danske hundefører-landshold, der tog til de uofficielle verdensmesterskaber i Schweiz. En stor oplevelse for den forholdsvis nyudannede hundefører.

Som deltager i biathlon var det først på den sidste dag, at Morten Poulsen skulle vise sit værd. De to første dage brugte han derfor på at følge de andre VM-deltageres konkurrencer.

- Nu er det første gang, jeg er med til VM, så min plan er først og fremmest at lære i denne omgang. Men hvis jeg kan indhente nogen i biathlon i morgen, så gør jeg det selvfølgelig – også selvom det er en af de andre danskere, sagde han med et smil dagen før biathlon-konkurrencen.

9,5 kilometer forhindringsløb med hund

Dagen før løbet gennemgik biathlondeltagerne den 9,5 kilometer lange biathlonrute, der var spækket med udfordringer undervejs.

Morten Poulsen og de deltagende danske hundeførere gik fra forhindring til forhindring i over to timer for at se ruten – dog uden deres hunde, der fik lov at spare på kræfterne til dagen efter.

De forskellige forhindringer bød på alt fra at løbe gennem vandløb og op ad stejle bakker, til at skyde med pistol, sende sin hund efter 'forbrydere' og klatre igennem en lang forhindringsbane.

- Det er en del af det, at det skal være lidt vildt. Og det er sjovere at være med i biathlon end så mange andre løb, fordi du ikke kan forudsige, hvordan det vil gå undervejs, siger Morten Poulsen.

Han havde han dog en enkelt bekymring dagen før det store løb:

- Hvis jeg havde vidst, at der var så mange stejle bakker, så havde jeg arbejdet mere med mælkesyre over længere tid i min træning. Det kom bag på mig, hvor bakket her er.

Femteplads og guld om hals

Hans træning viste sig dog at være god nok til at blive placeret på en femteplads inden for sin aldersklasse og til at få guld om halsen i holdkonkurrencen – som den yngste danske hundefører nogensinde.

- Hver gang jeg opnår noget med min hund, bliver jeg glad, fordi jeg ved, at det er noget, jeg har kæmpet for, men også noget, som jeg kan takke mit hold for. Det gode ved at være den yngste mand er, at de andre er så gode til at lære fra sig, så jeg lærer en hel masse om at være en god hundefører ved at være med her, siger Morten Poulsen. ■

VUFFELI-VOXPOP OM VM I TJENESTEHUND:

Morten K. Poulsen med hunden Trico – vinder af holdkonkurrencen i biathlon.

HVIS DIN HUND KUNNE TALE TIL DIG, HVAD TROR DU SÅ, DEN VILLE SIGE?

- 'Hej far, hvor er jeg glad for at se dig', skarpt efterfulgt af: 'så luk mig dog ud for helvede!' (Jens Thomas Ravn)
- 'Min hjerne er ikke så stor far, men jeg er godt nok en utrolig glad dreng' (Morten K. Poulsen)
- 'Hold kæft, det er heldigt, at jeg har fået dig som fører – der bliver sgu stillet krav' (Bjarne Thomsen)

Jens Thomas Ravn med hunden Aaron.

HVIS DU OG DIN HUND BYTTEDE ROLLER FOR EN DAG, HVAD TROR DU SÅ, DIN HUND KUNNE LÆRE DIG?

- Han kunne lære mig at tage nogle flere chancer. (Ole Knudsen)
- Han kunne lære mig at have ro i sjælen. Dario er en rolig hund, så han kunne nok lære mig at stikke fingeren i jorden en gang imellem. (Carsten Christensen)
- Han kunne lære mig at lette ben (griner). Ej, det ved jeg sgu ikke. Et mere ærligt svar ville nok være hengivenhed. (Jens Thomas Ravn)

Morten K. Poulsen med hunden Trico – vinder af holdkonkurrencen i biathlon.

VIDSTE DU ...

Foto: Arne Bach Nielsen

... at Flyvevåbnet stresser Marianne Florman?
DR-helseprogrammet Ha' Det Godt bragte i oktober studieværten Marianne Florman til Flyvestation Karup. Temaet var stress, og studieværten skulle både prøve kræfter med at være flyveleder og blive overfaldet af en af Forsvarets hunde. Hun var også med til at slukke en løbsk flybrand på Flyvestation Karups brandøvelsesplads.
Udsendelsen blev vist den 16. november – og kan ses eller genses på **www.dr.dk/hadetgodt.**

Foto: Forlaget Veterania

... at Årets Helt 2009 har udgivet sin egen bog?
Mange udsendte med Forsvaret har stiftet bekendtskab med Ruth Brik Christensen på Soldaterhjem i Irak og Afghanistan. I bogen *Ruth i krig* fortæller hun om sine oplevelser med soldaterne og krig på nærmeste hold. Bogen er udgivet på Forlaget Turbulenz og koster 299,95 kroner.

Foto: Thorbjørn Forsberg

... at Danmarks tredje veteranhjem står klart i november?
Med baggrund i forsvarsforliget 2010-2014 åbner tre danske veteranhjem. To af hjemmene – Trekantsområdet og København – er allerede åbnet, og efter planen indvies det tredje i Aalborg den 29. november. Hjemmene drives af frivillige under Fonden Danske Veteranhjem, og her kan tidligere udsendte og pårørende mødes under uformelle forhold året rundt.
Læs mere på www.danskeveteranhjem.dk.

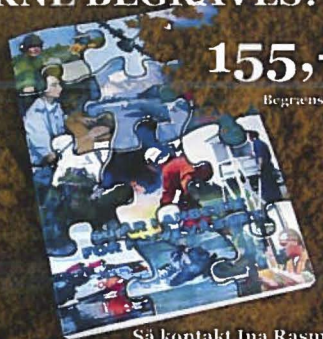
Foto: Forlaget Turbulenz

... at en ny bog om Joint Strike Fighter-projektet er på gaden?
Bogen med titlen *F-35 Lightning II – fremtidens kampfly* er oversat fra norsk og derefter tilpasset danske forhold. Norske Erlend Larsen og danske Alex Schou Jensen står bag, og bogen beskriver kampflyet F-35 Lightning II's udvikling og teknologi med en masse illustrationer. Vejl. udsalgspris er 348,- kroner, og den kan bestilles hos boghandlere eller forlaget Veterania, www.veterania.dk.

SKAL BØGERNE BEGRAVES?

155,-
Begrænset oplag

Eller synes du også, det er ren nostalgi at læse Flyvevåbnets historie på papir?



Så kontakt Ina Rasmussen.
FTK-LESEKL11@mil.dk
99 62 49 50 LOKAL 5005

NAVN OG VÆRN ÆNDRER INGENTING

Fra januar 2011 bliver Søværnets Helikoptertjeneste til Eskadrille 723. 33 års direkte organisatorisk tilknytning til Søværnet er dermed forbi. Overgangen bliver mødt med følgende mantra: Navn og værn ændrer ingenting – for opgaverne. Men overgangen bliver også mødt med en viden om, at der skal tages mange beslutninger i en fart

AF LARS SKJOLDAN

-Vi tager den her oplevelse lidt som en Search and Rescue-opgave i Nordatlanten. Det er ikke altid, vi ved helt nøjagtigt, hvor langt vi skal ud, hvad det er, vi skal finde, eller hvor mange mennesker der er i fare. Vi letter sommetider med de oplysninger, vi har. Så flyver vi efter en foreløbig plan, og information, planer og papirarbejde må indhente os med tiden.

Sådan beskriver chefen for Søværnets Helikoptertjeneste, Martin Ole Thorup, arbejdet med at blive til Eskadrille 723. Fra den endelige beslutning blev taget til i dag, hvor overgangen er en god måned væk, er det hele gået meget stærkt - og det har helt klart været i Martin Ole Thorups interesse.

- Tilløbet til lukningen af Flyvestation Værløse var næsten 4 år langt, og jeg tror, at det kom til at betyde, at folk gik og oparbejdede mavesurhed og negativitet. Det her bliver en hurtig proces. Og vi går ind i det med en masse positivitet.

Ikke forfra

Martin Ole Thorup mener ikke, man kan kalde overgangen en ny begyndelse, for i virkeligheden mener han ikke, at det behøver betyde nogen stor omvæltning. I forvejen deler Søværnets Helikoptertjeneste hovedfordelingsgangen i Hangar 22 med de andre to helikoptereskadriller, og flymekanikerne har siden 1962 været fra Flyvevåbnet.

- Man kan jo også vælge at se det som en mulighed for at kigge på vores arbejdsgange med friske øjne og se mulighederne for at få hevet nogle skeletter ud af skabene. Men det er samtidig også utrolig vigtigt, at de skeletter, vi smider ud, ikke er "kulturbærende". Vi var værnsfælles, før ordet blev opfundet, og vi er vant til, at der er en lind blanding af flyvevåbenfolk og sømænd rundt om helikopterne; men vi skal og må holde fast i vores identitet, siger han.

Da han ikke har direkte erfaring fra hverken Eskadrille 722 eller 724, kan han ikke sætte en finger på den præcise forskel, men han mener, at kammeratskabet på et skib er anderledes, end det er på eksempelvis en SAR-vagt.

- Hvis det skal fungere på et skib, er det ofte nødvendigt, at alle i gruppen glemmer faggrænser og løfter i flok. Og det simple faktum, at man er tæt sammen i længere tid ad gangen, bringer folk tættere sammen, end man vil se det på en SAR-vagt af 3 dages varighed.

God tilgang

- Jeg synes, at både Søværnet og Flyvevåbnet har vist vilje til at få det her til at fungere. På et møde, der blev afholdt for et par måneder siden, gav de to værns stabschefer hinanden håndslag på, at det her skulle være et samarbejde. Også selvom det jo på sigt vil blive et udbyder/kundeforhold. Det giver mig helt klart en forhåbning om, at vi kommer til at finde hinanden hurtigt, siger Martin Ole Thorup.

Chefen for Søværnets Helikoptertjeneste, Martin Ole Thorup, (RUL). (Foto: Rune Dyrholm)

Han synes også godt om den indstilling, som siger, at det også for fremtiden skal være muligt for Søværnets nyuddannede officerer at vælge pilotvejen. Men han er bange for, at det ikke kommer til at vise sig som en "mainstream mulighed".

- Det er simpelthen for lang tid og for mange ressourcer, man har brugt på at uddanne søfolk i Søværnet for så at se dem nærmest starte forfra på Flyveskolen, når det nu er besluttet ikke at være absolut nødvendigt, idet hovedparten af piloterne kommer direkte fra Flyvevåbnets pipeline, siger Martin Ole Thorup.

Men han kan godt lide, at der er åbenhed i systemet. Hvorvidt den bedste LYNX-pilot er en sømand, der har lært at flyve, eller en pilot, som har lært mere om det nautiske miljø, vil han ikke dømme over. Han mener, at opgaven bliver at holde øje med, at det professionelle niveau fastholdes, samtidig med at der bliver færre LYNX-piloter med søværnsdestinktioner.

Faremomenter

De skibsbårne helikoptere blev en realitet efter grønlandsskibet Hans Hedtofts forlis i 1959. Man oprettede i 1962 Alouette Flight under Eskadrille 722 for bedre at kunne støtte skibe i nød i Nordatlanten. De skibsbårne helikoptere var altså dengang en del af Flyvevåbnet. Denne organisation blev fundet upraktisk, og i 1977 oprettede man i stedet Søværnets Flyvetjeneste - og sådan hed det til 2004, hvor det nuværende navn, Søværnets Helikoptertjeneste, blev vedtaget. En del af forklaringen på organisationsændringen var, at der var spændinger mellem de to værn. Der var uoverensstemmelser mellem de behov, Søværnet mente de havde, og den kapacitet, Flyvevåbnet leverede.

- Når man ser på vores nuværende organisationsdiagram og den opbygning, vi formodentligt kommer til at arbejde i, så kan man godt se, hvor problemerne kan opstå. Men som udgangspunkt er vi ikke nervøse for det. Der er åbnet op for, at vi kan have indledende dialog med dem, som efterspørger vores kapacitet. Dermed har vi mulighed for - fra starten - at lære både Søværnet, Grønlands Kommando og Færøernes Kommando at efterspørge den rigtige vare i stedet for som nu, at de bare spørger efter en LYNX.

- Men det er også rigtig vigtigt, at vi ikke kommer til at stå i en situation, hvor man for eksempel får en Fennec-helikopter sendt ud til en opgave, som kræver en maritim helikopter. Det her handler om klar kommunikation. Men også om, at der skal være gennemsigtighed i beslutningerne om, hvilken helikopter der vælges indsat – og hvorfor! Hvis opgaven kan løses af andre på en billigere eller bedre måde, så "Kør Misse". Men hvis vores kompetencer forsvinder over tid, fordi nogen kun skeler til at indsætte den billigste ressource – og som vel at mærke ikke løser den efterspurgte opgave til det efterspurgte niveau - så ender enheden bare med at skulle flytte tilbage til Søværnet om, lad os sige 15-20 år, siger Martin Ole Thorup.

Fremtiden

Forhandlingerne om at finde Danmarks næste skibsbårne helikopter er i fuld gang, men afløseren lander hverken på Absalon i denne eller næste uge. Indtil det sker, vil Martin Ole Thorup gerne have slået en pæl igennem en sejlivet misforståelse. Han er rigtig træt af at høre, at LYNX-helikopteren er upålidelig. Den er gammel og skal skiftes på et tidspunkt, men han mener, det er meget vigtigt at skelne.

- Det er en virkeligt stabil og pålidelig platform. LYNX-helikopteren flyver upåklageligt. Problemet er bare, at når den endelig bryder sammen, så tager det forfærdelig lang tid, før den er klar igen. Og det er ikke kun produktet eller producentens skyld. Der er rigtigt mange faktorer i den kæde. ■

FOTO: SØVÆRNETS HELIKOPTERTJENESTE

CEPCO NORTH 28.-30. SEPTEMBER 2010

Sidst i september tog Eskadrille 721 fra Air Transport Wing Aalborg med en CL-604 Challenger til Tallinn, Estland, for at deltage i Coordinated Extended Pollution Control Operation (CEPCO)

CEPCO er en international havmiljøoperation under Helsinki Kommissionen, som er et baltisk samarbejde om at beskytte havene. Normalt afholdes CEPCO to gange om året.

Den ene hedder CEPCO North og den anden CEPCO South, som refererer til, hvor i Europa operationerne bliver afholdt.

Besætningen er fra venstre:
Bagerst: Andenpilot kaptajn Lars B. Jensen (JAZ), fartøjschef kaptajn Knud C. Borck (NOB), teknisk besætningsmedlem flyverspecialist René Munch (MUK), systemoperator sergent Kuno Nielsen (SIK), skibsfører Monica Alsted fra Maritime Assistance Service, jurist Rikke Nissen Foss og jurist Inge Rønberg.
Forrest: Systemoperator seniorsergent Peter C.E.S Andersen (PET) og systemoperator sergent Bjarne Pedersen (BAR).

Den svenske, finske og estiske kystvagt samt Flyvevåbnet skal på skift 24 timer i træk overvåge et område på havet, der starter i Finske Bugt og slutter i Østersøen.

- CEPCO er vigtig, fordi forskellige nationer kan udveksle viden og styrke deres samarbejde. Desuden viser man søfartsverdenen, at man er der og holder øje. Den præventive effekt er altså heller ikke at kimse ad, siger havmiljøspecialist Bent Jørgensen fra Air Transport Wing Aalborg.

Nogle skibe udleder skadelig mineralsk olie i havet, fordi de har en affaldstank med restolie fra lasten og/eller maskinrummet, som efter reglerne skal tømmes, når de er i havn. Der er en del udgifter og ventetid forbundet med at få det gjort. Derfor synes nogle, at det er nemmere og billigere at bruge havet som skraldespand.

Undervejs fortæller systemoperator Kuno Nielsen om udstyret ombord. Der er nemlig to måder at opdage olie på.

Han peger på en skærm, som viser radarbilledet. Det er i sort/hvid og ligner lidt en gravid kvindes scanningsbillede. Der kan man se oliespor på havoverfladen.

Ved siden af lyser en mindre skærm, som er forbundet med et kamera, der er placeret under flyet. Det er manuelt styret, så man sidder med et joystick i hånden og zoomer ind på skibene.

Svenskerne holdt et oplæg efter den sidste briefing, hvor de fortalte om deres opgaver. Bagefter gav de en rundvisning i det ét år gamle DASH 8-Q300 fly til tyve millioner euro inklusiv topmoderne udstyr.

På vej hjem fra Tallinn skulle Eskadrille 721 også flyve knap fem timers havmiljøovervågning hen over danske farvande.

Over Bornholm, København, Kattegat, op omkring Skagen, ud i Nordsøen hen over boreplatformene og tilbage til Ålborg.

Det er nemlig ikke kun skibe, der kan finde på at udlede for meget olie. Boreplatformene har også nogle begrænsninger på, hvor meget de må spilde, så dem skal der også holdes øje med.

- TALIBAN TAGER IKKE HENSYN TIL KØN OG ALDER

Internationale missioner stiller høje krav til soldaters fysik. Derfor skal der være fokus på træningen af de kommende officerer.

AF ALLAN MØLLER-PETERSEN, FLOS

FOTO: IRENE LARSEN

De fleste soldater ved, at de fysiske krav under udsendelse kan være barske. Men studier lavet af Forsvarets Center for Idræt (CFI) før, under og efter udsendelse viser, at soldater i visse tilfælde udsættes for ganske ekstreme belastninger, der tåler sammenligning med topidrætspræstationer. Dette faktum har fået Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) til at nytænke faget idræt.

Taliban tager ikke hensyn til køn og alder

I CFI's nye idrætskrav skeles der ikke til køn eller alder, som soldater ellers har været vant til. Begrundelsen er ret enkel ifølge seniorsergent Karsten Nielsen, der er leder af Idrætskontoret på FLOS:

- Som udsendt i internationale missioner vil du ikke være mindre belastet og presset, fordi du er kvinde eller ældre end din kollega. Vi træner med henblik på internationale missioner, og derfor er tiden løbet fra de differentierede krav.

Da Flyvevåbnets Grundlæggende Officersuddannelse (GRO) for nylig stod over for en revision på grund af arbejdet med akkreditering til professionsbachelor, blev faget idræt også tænkt ind i en ny kontekst.

– I dag træner kadetterne langt mere systematisk, og vi giver dem en solid, teoretisk ballast. De får blandt andet CFI's nye idrætsleder-uddannelse "Militær Fysisk Træner" på niveau II, som gør dem i stand til at vejlede soldaterne om både træning og kost, siger Karsten Nielsen.

Han og hans kollega, sergent Frederik Ebbesen, har tidligere undervist i idræt på Politiskolen, Hærens Officersskole og på Hærens Militærpoliti-skole. Frederik Ebbesen har en uddannelse som cand.scient. i idræt fra Københavns Universitet, og Karsten Nielsen er i gang med en masteruddannelse i fitness og træning ved Syddansk Universitet.

De nye, funktionelle træningsformer indeholder primitive metoder og redskaber som for eksempel træk af lastbildæk. De ugentlige to gange halvandens times skemalagte træning foregår ofte udendørs frem for i et indendørs motionsrum.

– Det opfordrer vi kadetterne til at bruge i weekenden, siger Karsten Nielsen og tilføjer:

– Kadetterne bliver mødt med de almene adgangskrav og betydeligt højere eksamenskrav, så nogle har behov for mere træning, end hvad vi kan nå i den skemalagte tid. Men tilbagemeldinger fra kadetter og kaptajnsstuderende er indtil videre positive, og vi har også fået ros fra CFI for vores uddannelse.

Gamle traditioner og nye tiltag

Karsten Nielsen og Frederik Ebbesen har også genindført de traditionsrige officersdiscipliner, boksning og fægtning, på GRO. Skolen har også indkøbt 30 mountainbikes, som ofte benyttes i den nærliggende Hareskov.

– Konfrontationsidræt lærer kadetterne at holde hovedet koldt i en presset situation. Det kan de bruge i mange andre sammenhænge. Og cykling er ikke vægtbærende i modsætning til løb. Derfor ser vi færre skader end før, og faktisk kan kadetterne ofte cykeltræne, selv om de er små-skadede, påpeger Karsten Nielsen. ■

Foto fra en taktisk demo ved forsvarsstabschefens (generalløjtnant Bjørn Bisserup) besøg ved CSW i august 2010. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

FARVEL TIL 691

Fem år efter sin oprettelse stopper en af Combat Support Wings eskadriller med at være en selvstændig enhed. Det sker som følge af nye operative opgaver til wingen.

AF JETTE ELKJÆR, CSW

Som et led i det løbende arbejde med at optimere Combat Support Wings støtte til de operative wings må man i 2011 sige farvel til en af de nuværende fire eskadriller: 691 Squadron, Medical Support Role 1.

I det forrige forsvarsforlig var der lagt op til, at eskadrillen skulle fungere som en større skadestue, der tillige kunne rykke ud med ambulancer.

Det nye forsvarsforlig lægger i stedet op til, at Combat Support Wing skal opstille et såkaldt Medic Centre med mindre, mobile lægeklinikker sammensat til den specifikke opgave, samt nogle Medical Emergency Responce Teams (MERT), som fra luften bliver i stand til at afhente sårede soldater i felten og bringe dem til videre behandling.

Combat Support Wing er i gang med et større analysearbejde for at finde ud af, hvordan den nye deling skal se ud, herunder hvilke opgaver den skal løse og sammen med hvem. Det ligger dog fast, at dele af dens opgaver og struktur vil blive videreført som en sanitetsfaglig deling under Eskadrille 660, Force Protection, og at delingens navn vil være Medic Centre.

Evakuerer sårede

I forhold til MERT-opgaven ligger det klart, at soldater fra Security Force vil komme til at danne grundstammen sammen med sanitetsdelingen. En MERT-evakuering vil kunne ske med et løft af for eksempel en EH101 Merlin-helikopter, og Security Force vil have til opgave at sikre helikopteren og flyfeltet, så sanitetssoldaterne kan fokusere på den akutte behandling af den sårede soldat.

De mobile klinikker, Medic Centrene, vil forventeligt blive opstillet "i den skarpe ende" som støtte til et udsendt styrkebidrag. Opgaven vil bestå i at tage sig af den akutte behandling af sårede og syge soldater på klinikken.

Bemandingen i et Medic Centre vil bestå af både fast personel (sanitetsbefalingsmænd og sanitetsassistenter), designerede læger og sygeplejersker samt sanitetsassistenter på reaktionsstyrkekontrakter.

Baggrund

Den 1. januar 2011 kan Combat Support Wing fejre sin fem års fødselsdag. Wingen blev oprettet som en udløber af forsvarsforliget for perioden 2005-2009, hvor de danske politikere gjorde op med tanken om, at Flyvevåbnet var målrettet nationens beskyttelse i nærområdet.

Ændringen i politikernes fokus medførte, at alle Flyvevåbnets bidrag nu også skulle være målrettet det internationale engagement. En del af Flyvevåbnets mission blev at udsende fly-operative bidrag hurtigt, præcist og effektivt. Det blev klart, at der var brug for en støtteenhed. Derfor blev det besluttet at oprette Combat Support Wing.

De første fem år har Combat Support Wing brugt på at få operativ erfaring og på at få opgaveløsningen til at passe med de støttebehov, som de operative wings har. En tilpasning, som langtfra er slut. ■

Fighter Wing Skrydstrup

DET HANDLER OM KVALITET I LEDELSEN

På Fighter Wing Skrydstrup er man ved at få styr på alle de processer, hvor forskellige afdelinger arbejder sammen om at løse en fælles opgave. Det sker for at gøre arbejdsgangene smidigere og hurtigere.

AF KATHARINA KLØVE

Det hele startede for et par år siden på Fighter Wing Skrydstrup. En F-16 Fighting Falcon manglede nye landingshjul. Der var ingen på lager, så derfor ringede man til Forsvarets Materieltjeneste. De syntes, det lød meget mystisk, for ifølge deres opgørelser burde Fighter Wing Skrydstrup have masser af hjul. Det fik nogle medarbejdere til at gennemgå den proces, som hjulene gik igennem. Det viste sig, at det tog tredive dage, fra hovedhjulet var blevet fjernet, til det blev efterset på værksted og kom tilbage til eskadrillen igen.

Fire mænd på en mission

Den episode fik gang i konceptet kvalitetsledelse, for det koster både utilfredse medarbejdere og penge, at hjulene tager så lang tid om at nå frem. Med andre opgaver som for eksempel i Brand- og Redning kan det tilmed koste menneskeliv at have en dårlig koordination af samarbejdet.

Derfor sidder fire mand nu på Fighter Wing Skrydstrup og har til opgave at optimere, effektivisere og få styr på alle de processer, hvor forskellige afdelinger arbejder sammen om at løse en fælles opgave.

I et kontor fyldt med whiteboards på væggene, der passioneret blænder besøgende med ord som sammenhold, fleksibilitet, lederskab og menneskelighed, sidder Finn Damkjær, Michael Niemann, Dan Elian og Lars Thestrup. Fire mænd, som har til opgave at gøre det lettere og mere tilfredsstillende for andre at udføre deres arbejde.

En kompliceret sag

Med store armbevægelser, metaforer og sprittuscher forsøger de at forklare, hvad begrebet kvalitetsledelse egentlig går ud på.

- Det her handler ikke kun om at effektivisere og spare penge. Det handler lige så meget om, at de enkelte medarbejdere får en bedre hverdag og kan se, at deres arbejde nytter, siger Michael Niemann.

Helt konkret er de i gang med at kortlægge alle fælles opgaver på flyvestationen i et system på deres interne netværk. På den måde kan alle se, hvem der gør hvad, og hvem der har ansvar for hvad. Det gør det nemt at finde det eventuelt svage led og gøre noget ved det, så det endelige produkt bliver så godt som muligt.

En lille del af en større helhed

- Vi skal fjerne spildet, så det netop ikke tager et F-16 hjul tredive dage om at nå igennem systemet, siger Finn Damkjær.

Derfor har 44 medarbejdere fra næsten alle afdelinger på flyvestationen allerede fået et ti dages kursus i kvalitetsledelse.

Det er ude i de enkelte afdelinger, at de skal gøre arbejdet med at beskrive processen, men "kvalitetstosserne" - som de kalder sig selv - hjælper, støtter op og sætter de andre ind i tankegangen.

- Alle i en virksomhed er jo en lille del af et meget større billede, men hvis bare ét tandhjul ikke fungerer, ødelægger det i værste fald alle de andres arbejde. Det er det, vi gerne vil undgå, siger Dan Elian. Han tilføjer:

- Nu tager det kun F-16 hjulene to dage om at komme fra A til B. ■

ERHVERVSPRAKTIKANTER MED LIV OG SJÆL

På Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole tager man sig af besøg af erhvervspraktikanter flere gange om året.

AF MARIANNE BECH NØRGAARD, FFOS

-Hr. sergent, hvordan får man sløringscremen af bagefter?

Sergenten vender sig storsmilende om til flokken og siger:

- Gem ketchuppen fra feltrationen. Det smører I i ansigtet, og så smutter det lige af.

Soldaterhistorier kender alle, og som erhvervspraktikanter får de også nogle med hjem. Instruktørerne på holdene er dedikerede til, at praktikanterne får sig en oplevelse, og der bliver lavet nogle tossede streger i løbet af ugen.

Tag nu bare den med ketchuppen. Det er ikke nemmere at bruge **ketchup**, men det er sjovt at se hinandens **røde klistrede ansigter,** for så at finde ud af, at det er instruktørerne, som har lavet sjov med en. Det er en god historie at tage med hjem.

En uge ad gangen

På Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) er erhvervspraktikanterne i en uge ad gangen i seks uger med omkring 60 praktikanter per gang. Her får de udleveret uniformer og udstyr, som var de allerede værnepligtige. De bliver indkvarteret og spiser mange af deres måltider i cafeteriet. Allerede ved modtagelsen er de blevet fortalt, at her hersker orden og disciplin.

FFOS får ofte tilkendegivelser og tilbagemeldinger fra de unge, som synes, det har været den bedste uge i deres liv. Blandt andre har Peter Georgi fra Ans skole skrevet en firesidet artikel under overskriften *I trøjen med blod, sved og....støvler.* Både ud fra den artikel og af tilkendegivelser fra andre unge kan det ses, at noget af det vigtigste, de har med herfra, er, at de har lært meget om deres egne grænser, fået nye venner og - bedst af alt - fundet ud af, hvor vigtigt samarbejde er.

Englænder på holdet

I denne omgang har der været en praktikant fra England, Morten Madsen. Trods hans dansk klingende navn er han født i England, hvor han bor og går i skole. Hans mor er dansker, og hans far er tidligere pilot i det engelske flyvevåben.

Morten Madsen har længe haft en drøm om at komme til at arbejde i det danske flyvevåben, så hans mor undersøgte mulighederne. Det var en proces på fem måneder, og efter tegning af en forsikring kunne Morten bruge sin engelske efterårsferie på at træde i den danske militæruniform.

- jeg har haft en fantastisk uge, mødt så mange dejlige mennesker. Fået en masse udfordringer og oplevelser, fortæller han.

Morten Madsen og hans familie har haft stor glæde af erhvervspraktikanternes gruppe på Facebook. Det har givet dem rig mulighed for ud fra billederne at tale om, hvem der var med, og hvad der skete ved de våde, klamme og kondensdryppende, selvbyggede bivuaker, kolde soveposer og morgenvækninger med kæmpe brag.

Nogle af praktikanterne vender tilbage til skolebænken overbeviste om, at deres fremtid ligger i militæret, og andre er ikke kommet deres fremtidige arbejdsliv nærmere.

En ting slår de dog alle fast: det har været en stor oplevelse. Der er knyttet mange nye venskaber, og når man står sammen, er man stærkest. ■

Per Hartby har allerede flere jobs i kikkerten og regner med at skulle arbejde på Sjælland, når Radarhoved Multebjerg lukker. (Foto: Arne Bach Nielsen)

SÅ TRÆKKES STIKKET UD PÅ MULTEBJERG

Den 16. december i år udsender den 40 år gamle Lord-radar ved Radarhoved Multebjerg sit sidste bip, og en 55-årig æra slutter. Tilbage står 25 medarbejdere, der nu er i gang med at blive omplaceret.

AF ARNE BACH NIELSEN, ACW

Da Radarhoved Multebjerg i februar 2009 blev varslet om, at enheden kunne forvente at skulle lukke ved det kommende forsvarsforlig 2009-2014, medførte det selvsagt en vis uro hos medarbejderne. Siden da har man forsøgt at undgå en personelafgang, der ville have givet de tilbageværende en endnu større frustration, samtidigt med at de med al sandsynlighed skulle løbe dobbelt så hurtigt rent arbejdsmæssigt. Det er lykkes, og enheden er samlet og fungerer normalt frem til lukketidspunktet, selvom medarbejderne alle mere eller mindre har været frustrerede over ikke at vide, om de var købt eller solgt.

Ikke alle er på plads endnu

Nu er der kommet gang i omplaceringen af personellet. Pr. 1. november er syv af de 25 medarbejdere indstillet til at skulle vedligeholde Flyvevåbnets radioudstyr på Sjælland. De flytter deres værksted til Skalstrup, som vil blive deres faste base.

Tre andre er sat i midlertidige stillinger, hvor de skal vedligeholde de opstillede RAC-radarer, og endelig er otte Multebjerg-folk indstillet til andre stillinger ved Forsvarets Materieltjeneste, ved Radarhoved Bornholm, ved Mobile Air Control Centre og ved Deployable Sensor Maintenance i Skrydstrup, hvis opgave er at vedligeholde Air Control Wing's mobile TPS-77-radarer. Indstillingerne er indgivet til Forsvarets Personeltjeneste, der endeligt godkender stillingerne.

Tilbage er der syv medarbejdere, der i skrivende stund endnu ikke er omplaceret. Én af dem er seniorsergent Per Hartby, der er uddannet som elektronikmekaniker.

- Min sag er fortsat uafklaret, og det er da frustrerende. Jeg har lagt billet ind på it-jobs inden for Forsvaret her på Sjælland. Jeg skal blive her på øen, for jeg rejser ikke fra mit drømmehus i Jægerspris, fastslår Per Hartby.

Han har været på Radarhoved Multebjerg i fem år som træningsbefalingsmand, hvor han står for uddannelsen.

- Jeg havde glædet mig til at skulle arbejde på TPS-77-radaren, som vi alle troede, at vi skulle, siger Per Hartby med et skævt smil om munden. Han erkender, at det først er de seneste par uger,

FREMTIDENS OVERVÅGNING

Fra midten af december bliver luftbilledet omkring Sjælland og det sydlige Kattegat dækket af blandt andet en såkaldt RAC-radar, der vil blive opstillet i Skalstrup ved Roskilde. Den bliver integreret med kystradar og andet radarudstyr, der tilsammen skal erstatte Multebjergradaren. RAC'en bliver opstillet i Skalstrup i uge 45, og i uge 46-47 laves der prøveflyvninger for at teste radarens dækning.

det er gået rigtigt op for ham, at det er "Nu".

Så længe jorden er rund

En tilfreds flyverspecialist, Jørgen Lykkebo fra Brøndby Strand, er en af de syv, der er indstillet til at flytte med, når vedligeholdelsesteamet for radioer flytter til Skalstrup.

- Man vænner sig aldrig til at lukke. Jeg var i Eskadrille 721 på Flyvestation Værløse, da den i 2004 flyttede til Aalborg. Jeg nåede derefter at have en god tid på Flyvevåbnets Specialskole, inden den flyttede til Jylland to år efter. Nu er det så Multebjergs tur. Nej, man vænner sig aldrig til det, siger han.

Jørgen Lykkebo erkender, at der har været perioder, hvor det har knebet med nattesøvnen, fordi frustrationen og usikkerheden i forbindelse med jobbet har gnavet.

- Nu er jeg radio- og ikke radartekniker, og så længe jorden er rund, er der jo brug for flyradioer, også på Sjælland. Det hjalp mig at tænke på dét, forklarer Jørgen Lykkebo, der samtidigt erkender, at han ikke sover helt roligt, før Forsvarets Personeltjeneste har givet hans nye stilling det blå stempel.

Jørgen Lykkebo er et aktivt foreningsmenneske, og han lægger ikke skjul på, at han af flere årsager er meget lidt geografisk mobil.

- Men jeg er tilfreds og ser fortrøstningsfuldt på fremtiden, siger han. ■

Jørgen Lykkebo vil fortsat være at finde med hænderne dyb nede i elektronikken, når han flytter til Skalstrup. (Foto: Arne Bach Nielsen)

Air Control Wings RAC-radar med en T-17 Supporter i luften over den. (Foto: Arne Bach Nielsen)

HISTORIEN

Flyradarstation Multebjerg, som den hed dengang, ved Kagerup blev erklæret operativ i 1955 med kaldesignalet Shylock. Stationen forblev operativ indtil 1966, hvor uddannelsen af alt operativt kontrol- og varslingspersonel blev overført fra Vedbæk til Multebjerg.

Da NADGE-uddannelserne skulle planlægges, blev der oprettet en selvstændig skole i Multebjerg, der fik navnet Flyvevåbnets Kontrol- og Varslingsskole.

Ved NADGE-systemets indførelse i 1971 blev alt operativt personel flyttet fra Multebjerg til Vedbæk.

I 1982 fik Multebjerg status som radarhoved med drastiske nedskæringer af personel til følge. De operative uddannelser blev overført til Skagen.

Forsvarsforliget i 2004 så ud til at give bemandingen af radarhovedet et løft, idet enhedens radar skulle udskiftes med en mobil radar, der på sigt ville give flere hænder i arbejdet. Men den mobile radar kom i stedet for til Karup, og seneste forsvarsforlig drejede nøglen på det nordsjællandske radarhoved.

FOTO: FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE

LØST UNDERLAG

KAN VÆRE FARLIGT FOR TILSKUERE TIL HELIKOPTERLANDINGER

Sand, grus og småsten fyger ind i ansigterne, og det er nødvendigt at holde hånden op for øjnene eller vende ryggen til. Skraldespande vælter. Sten slynges mod bilruder. Træernes kroner bruser som under en efterårsstorm.

AF CHRISTER VILLEKÆR, HWKAR

Men det er ingen efterårsstorm. Blot få minutter senere er der ro i luften igen. Det er en beskrivelse af en EH101 Merlin under landing, som det ofte har set ud, når piloten har sat helikopteren ned for at hente en patient, eller når den har været brugt til VIP-transporter og lander på mere eller mindre offentlige områder.

Siden EH101 overtog redningsberedskabet fuldt ud efter S-61 Sea King, er det blevet nødvendigt at se med nye øjne på mange af de midlertidige landingspladser over hele landet, som Eskadrille 722 har anvendt indtil nu. For hvor S-61 ikke skabte problemer med sit blast (vind-aftryk, red.) under landing og take-off, er det med den meget kraftigere EH101 en ny situation.

Løst underlag giver problemer

- Hvis underlaget er løst – sand, grus eller blot en fodboldbane med en grus-løbebane omkring, så blæses der så meget op, at det er til gene og kan være farligt for eventuelle tilskuere, fortæller fartøjschef på EH101, kaptajn Niels Fogt med pilotnavn KYL.

- Og fordi vi har erkendt problemet med EH101's kraftige blast, er vi i færd med at udføre nogle tests under forskellige vilkår for at se, om der i nogle situationer skal ændres på sikkerhedsafstandene, siger han.

Ifølge KYL indikerer den første test, at der ved landing på løst underlag muligvis skal justeres ved sikkerhedsafstanden, som i dagslys er 65 meter.

At den eksisterende sikkerhedsafstand ikke altid er tilstrækkelig, viser blandt andet anmeldelser af stenslag på biler, væltede og flyvende skraldespande og problemer med at afspærre landingspladser tilstrækkeligt med dertil følgende gener for forbipasserende. Det er erfaringer, som har medført, at Helicopter Wing Karup midlertidigt er holdt op med at flyve til nogle landingspladser, eksempelvis ved Svendborg Sygehus.

Større sikkerhedsafstand eller ændret anflyvning

Under landing når helikopterens blast op over 20 sekundmeter i en afstand på 20 meter, hvilket svarer til at stå ved Vesterhavet under en god efterårsstorm.

- Og når underlaget er løst, så skal vi måske op på at have minimum 100 meter i sikkerhedsafstand og måske mere, siger KYL, som understreger, at den første test skal suppleres af mindst én mere, før han er sikker i sin sag.

Han forklarer desuden, at der nok skal indføres sikre anflyvnings- og fraflyvnings-sektorer, som det kendes fra boreplatforme, da mange af de nuværende landingspladser er omkransede af bygninger og andre ting.

Uanset hvad, så er det altid helikopterens fartøjschef, der vurderer, om det er forsvarligt at lande på en midlertidig landingsplads. ■

SPECIALSTYRKERNES ØJNE FRA HIMLEN

Under Jægerkorpsets øvelse Night Hawk blev Challenger-fly brugt til at løse en helt ny opgave, nemlig at overvåge indsættelse af styrker på jorden. Det kan fremover føre til mere samarbejde med både Hæren, Søværnet og Politiet.

AF LARS B. ANDERSEN, ATW

Jægersoldater skal befri en gruppe gidsler ved Frederikshavn. En CL-604 Challenger cirkulerer over dem i nattens mørke for at være deres øjne i luften. Ved hjælp af det optiske og infrarøde kamera kan besætningen og en forbindelsesofficer fra jordstyrken, der er med i flyet, se bevægelserne i målområdet. Patruljen kan derfor bevæge sig mere sikkert, da de ved, at de vil få besked over radioen, hvis der er modstandere i nærheden.

Dette scenarie blev trænet i forbindelse med øvelsen Night Hawk, en to uger lang øvelse afholdt af Jægerkorpset i oktober måned. Challengers mission kaldes *Intelligence, Surveillance og Reconnaissance* - forkortet ISR - og er en ny type mission for flyet.

I stedet for ubemandede fly

ISR-missioner kan ofte med fordel udføres ved brug af ubemandede fly, da de kan overvåge et mål uden tanke på arbejdstid, mad og søvn. Danske styrker råder dog ikke over ubemandede fly, som kan løse sådan en opgave, og derfor er Air Transport Wing Aalborg begyndt at samarbejde med danske specialstyrker. Challenger-flyene har nemlig mange af de samme fordele som et ubemandet fly:

Flyene kan blive på vingerne i meget lang tid, og de larmer ikke ret meget og er derfor svære at opdage. De er udstyret med flere forskellige radiosystemer og kameraer, og forskellige radarer kan monteres under flyene. De er også mindre påvirkede af vejrforhold og er mere fleksible i opgaveløsningen end de ubemandede fly.

Træerne vokser dog ikke ind i himlen, for Challenger-flyene er i deres nuværende konfiguration ikke optimale til ISR-missioner. Med kameraernes opløsning kan man ikke se så mange detaljer, som man gerne vil. De kan heller ikke automatisk følge et lille punkt eller objekt i bevægelse på jorden.

Flyets radioer kan ikke modtage og videresende krypteret radiokommunikation med jordstyrken, ligesom data og billeder ikke kan sendes til jorden, mens operationen foregår.

Opgraderet udstyr vil dog kunne fjerne disse begrænsninger, og man forventer at kunne gøre det relativt billigt ved at bruge samme udstyr som på Flyvevåbnets helikoptere.

Travlt med andre opgaver

Challenger-flyene er dog lige nu fuldt beskæftigede med deres normale opgaver, så ISR-rollen kan ikke fylde for meget i første omgang. Night Hawk har dog bekræftet, at der er efterspørgsel efter ISR. Man kan således også forestille sig, at ISR bruges i jagten på pirater i Aden-bugten – eller i samarbejde med Politiet i en anti-terror-opgave eller ved eftersøgninger.

I Frederikshavn blev gidslerne befriet, uden at jægerpatruljen led tab, og fordi Challenger-flyet holdt øje med modstanderen, kunne patruljen lettere trække sig sikkert ud af målområdet. Både patrulje og fly returnerede til Flyvestation Aalborg med gode erfaringer fra dette nye samarbejde mellem Challenger-fly og specialstyrker. ■

FLYVEVÅBNET ER KOMMET PÅ Facebook

I november måned fik Flyvevåbnet sin egen officielle side på Facebook. Den skal blandt andet gøre det nemmere at dele nyheder, støjvarsler, billeder og video fra Flyvevåbnets hverdag.

Af Michael Langeberg
og Thorbjørn Forsberg

Venner

Flyvevåbnet

Synes godt om

Væg | Information | Billeder | +

Flyvevåbnet har længe været til stede på Facebook. En simpel søgning på siden i begyndelsen af november gav en oversigt med hele 56 grupper, 13 sider og mere end 500 personer, der havde angivet en tilknytning til Flyvevåbnet.

Nu er der føjet en side mere til listen – nemlig Flyvevåbnets officielle Facebook-side, som alle Facebook-brugere kan følge med i. Siden finder du ved enten at følge linket på Flyvertaktisk Kommandos hjemmeside - forsvaret.dk/FTK - eller ved at søge på ordet "Flyvevåbnet" i søgefeltet på Facebook. Når du er kommet ind på siden, klikker du blot på knappen "Synes godt om" øverst oppe – og fremover vil du modtage nyheder fra Flyvevåbnet direkte på din egen startside på Facebook.

Næsten en time om dagen på Facebook

Over 2,2 millioner danskere logger på Facebook mindst én gang om måneden, og i gennemsnit bruger de 50 minutter på siden hver dag.

Det høje antal brugere giver gode muligheder for at eksponere Flyvevåbnet endnu bredere, end det sker i dag. Samtidig kan alle kommentere på aktiviteterne på siden, og på den måde bliver der skabt en platform for debat med både medarbejdere og folk, der ikke arbejder i Flyvevåbnet.

Alle kan også dele video, billeder og historier fra begivenheder, hvor Flyvevåbnet har været involveret – for eksempel Danish Air Show. Det bliver tillige lettere for Flyvevåbnet selv at nå bredere ud med historier om vores daglige arbejde, støjvarsler og andet vigtigt nyt.

På brugerens præmisser

Der er dagligt 600-800 besøgende på Flyvevåbnets hjemmeside, forsvaret.dk/FTK, der - indtil Facebook-siden gik i luften - var det eneste onlinemedie, Flyvevåbnet brugte til at få sine nyheder ud. Den største årsag til det relativt beskedne antal besøgende er formentlig, at brugerne selv skal gøre en aktiv indsats for at finde frem til hjemmesiden.

Ved også at formidle Flyvevåbnets nyheder fra en Facebook-side kan historierne nå frem til den enkelte brugers egen Facebook startside. Vi møder altså læseren dér, hvor han eller hun i forvejen surfer rundt. Det kræver blot, at vedkommende har valgt at modtage opdateringerne ved at trykke på "Synes godt om"-knappen på Flyvevåbnets Facebook-side.

Du kan som nævnt allerede finde Flyvevåbnets officielle side på Facebook. har det været lettere at følge med i, hvad der rører sig i værnet.

19. november kl. 12:05 · Synes godt om · Tilføj kommentar

Skriv en kommentar...

POST DANMARK
PP
ID nr. 46555
UMM magasinpost
Y 2100
rningvej 30 · 7470 Karup · Tlf. 99 62 49 50
11/45 2311 577
GARNISONSBIBLIOTEK
Forsvarets Bibliotek
44000181258