Flyvevåbnet

JUNI 2011

TEMA:

LIBYEN-MISSIONEN

LÆS SIDE 4

• AF STED MOD UKENDT DESTINATION • KONTROLLERET PANIK PÅ GRUND AF LOGISTIKKEN • BAG STYREPINDEN OVER LIBYEN • MISSION PLANNERS • CAT: FRA GLEMMEBOG TIL FULD FOKUS

INDHOLD

I DETTE NUMMER - LÆS BLANDT ANDET:

04 **Tema: Libyen-missionen**
Bladet Flyvevåbnets Thorbjørn Forsberg har været på Naval Air Station Sigonella sammen med resten af F-16 enheden, og det er der kommet en række artikler ud af til dette blads tema. Læs blandt andet om mission plannerne, bombefolkene og om at være i cockpittet over Libyen.

14 **AWACS**
Danske flyvevåbensfolk er udstationeret i Tyrkiet for at arbejde ombord på AWACS-flyet, der ligger i luften over Afghanistan. Læs om en udstationering, der tærer på både krop og sind.

15 **Nyt fra wings**
Der er i denne omgang otte sider fyldt med meget forskellige historier fra Flyvevåbnets enheder – lige fra fighter controllernes detaljerede træning, over hvordan man taber 24 kilo til uddannelser for civile.

25 **Det har sin pris at være hverdagens helt**
Search And Rescue-redder Ulrik Nyholm fortæller, at han har verdens bedste job – et job, der kan have en høj pris.

30 **De usynlige**
Tag med på en billedreportage til to enheder i Helicopter Wing Karup, som næsten kun bliver lagt mærke til, når de ikke er der. Bladet Flyvevåbnet har opsøgt dem, der sørger for, at alle andre får det rigtige udstyr – og at det virker, som det skal.

34 **I Flyvevåbnet for evigt**
JDG har dedikeret sit liv til Flyvevåbnet i sådan en grad, at han først stopper med at arbejde, når han fysisk eller psykisk ikke kan mere. Mød ham på side 34.

Scan koden med et program som *ScanLife Barcode Reader* på din mobiltelefon. Husk, at der skal være mulighed for at få telefonen på nettet. Når 2D-koden er scannet korrekt, åbner din telefon automatisk den internetside eller det YouTube-videoklip, som koden henviser til.
Programmet kan hentes gratis via f.eks. *Android Market* eller *iPhone App Store*.
Se evt. bagsiden af bladet Flyvevåbnet fra april 2011 for mere info.

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

Flyvevåbnet
8. ÅRGANG, 3. UDGAVE, JUNI 2011

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR
Brigadegeneral Steen Harboe Hartov
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:
Inge Borggaard, Rune Dyrholm, Katharina Kløve, Charlotte Basie
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 Flyvevåbnet er primært 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.

Bladet kan **læses online** fra **forsvaret.dk/FTK**
- folg 2D-koden nedenfor

MANGE HAR EN AKTIE I LIBYEN-MISSIONEN

Kan der virkelig være mere at skrive om de danske F-16 og missionen over Libyen? Sådan tænker nogle måske, når de ser temaet for dette nummer af bladet, og tanken er forståelig med den seneste tids medieeksponering på kampfly, piloter og udsendt personel.

Alligevel synes jeg, at det er værd at fortælle nogle af de andre historier om Libyen-missionen. Udfordringerne for bombefolk og planlæggerne forud for missionerne, som I blandt andet kan læse om i dette blad, er vigtige brikker, der gør det muligt at løse den endelige opgave tilfredsstillende.

At udsende og indsætte et kampflybidrag på mindre end 72 timer med alt det, det indebærer, er en kolossal indsats for Fighter Wing Skrydstrup, som fortjener både eksponering og ros. Men det er også værd at bemærke, at deployeringen til Sicilien og indsættelsen derfra har været en indsats fra det samlede Flyvevåben. Alle wings og Expeditionary Air Staff har bidraget på den ene eller den anden måde med transport, læsning og losning, kommunikation, specialister, udstyr, forbindelsesofficerer, planlægning og meget mere.

Uden denne samlede indsats var det ikke lykkedes at komme så godt af sted og få flyene i indsat så hurtigt. Hertil skal så lægges det store arbejde, som er ydet uden for selve Flyvevåbnet af blandt andre Forsvarets Materieltjeneste for at få det logistiske og tekniske set-up op at stå og af Forsvarets Personeltjeneste, der har sørget for den personelmæssige side af sagen.

Det er således et solidt og velgennemført teamwork blandt de berørte enheder i Flyvevåbnet og myndigheder i Forsvaret, der er fædre til den succesfulde deployering og indsættelse af det danske F-16 bidrag. En indsats, der fra mig får et stort WELL DONE.

Flyvevåbnet er ikke gået i stå i forbindelse med deployeringen af F-16 bidraget. Opgaverne løses fortsat på alle områder. For eksempel er vores deployering af et C-130 Herculesfly og tilhørende personel til Afghanistan i en otte ugers tjeneste kørt helt normalt på linje med alle de andre opgaver, som Flyvevåbnet løser fra Grønland i nord til Afghanistan i øst.

Flyvevåbnet har med andre ord igen bevist, at vi er 'expeditionary' og i stand til at stille hurtigt op og effektivt løse store opgaver ude i verden - samtidig med at vore andre nationale og internationale opgaver også løftes tilfredsstillende.

Som jeg er stolt af den konkrete opgaveløsning over Libyen, er jeg også stolt af at stå i spidsen for en organisation, hvor alle medarbejdere udviser en stor fleksibilitet, som kan få organisationen til køre, selvom der ét sted er væsentligt mere pres på end vanligt.

Jeg ønsker alle god læsning

Henrik Røboe Dam

AF STED MOD UKENDT DESTINATION

Aldrig før har Flyvevåbnet rykket ud så hurtigt, som det var tilfældet med Libyen-missionen. Da forkommandoen gik på vingerne fredag aften, vidste de ikke engang, hvor de skulle lande.

AF THORBJØRN FORSBERG

Et af Flyvevåbnets Challengerfly lettede fra Flyvestation Skrydstrup sent om aftenen fredag den 18. marts. Kursen var sat mod Syd-europa. Ombord var 13 personer. De skulle bane vejen for den danske F-16 enhed, der skulle indsættes over Libyen – men ved afgang anede ingen, hvor de helt præcis skulle hen. Flere baser var i spil, og der blev stadig forhandlet hjemme fra Danmark.

Hvor man som oftest ville have uger eller måneder til at forberede en indsættelse af denne størrelse – fire operative F-16 Fighting Falcon, to reservestel og cirka 120 mand - var der nu kun få timer, inden de seks fly ville lette fra Skrydstrup. Og kun omkring et halvt døgn, inden hovedstyrken skulle ankomme. De skulle alle have et sted at sove, transportmidler, noget at spise – og der skulle selvfølgelig være et sted, hvor flyene kunne blive gjort klar og ladt op.

- Det var intenst og spændende, for ingen vidste rigtig, hvad der ville ske, eller hvad der ventede os. Så mentalt var vi forberedt på lidt af hvert, siger seniorsergent Knud Skat Poulsen. Til daglig er han arbejdsmiljøkoordinator ved Flyvertaktisk Kommando, men som en del af forkommandoen var han med til at sørge for, at det praktiske kom på plads.

Forud for Challengerens take-off var gået et par dage med hektisk aktivitet hos de politiske instanser. Torsdag vedtog FN's sikkerhedsråd at indføre en flyveforbudszone over Libyen for at beskytte den civile befolkning mod overgreb fra Gaddafi-styret.

Beslutningen førte til, at der fredag – hvor også flyveforbuddet trådte i kraft - blev fremlagt et forslag i Folketinget om, at danske styrker skulle deltage i at håndhæve forbuddet. Samtidig blev Flyvevåbnet sat på tolv timers beredskab. Et enigt folketing stemte for forslaget natten til lørdag, og missionen blev en realitet.

- Vi fik først at vide, mens vi var i luften, at aftalen var kommet på plads med italienerne om at bruge Sigonella-basen på Sicilien. Vores opgave var som det første at skabe nogle kontakter for at få alt op at køre så hurtigt som muligt, forklarer Knud Skat Poulsen.

Klar på rekord-tid

Inden turen gik mod Sicilien lørdag morgen, var fokus rettet mod Libyen-missionen i store dele af Flyvevåbnet. Også på Fighter Wing Skrydstrup var tempoet højt. Da F-16 flyene lettede fra Flyvestation Skrydstrup lørdag morgen, var de ladet op med skarpe våben – både missiler, bomber og maskinkanon-ammunition – så de kunne være operative umiddelbart efter ankomst til Sicilien. Mest muligt udstyr var pakket sammen og læsset på fly eller lastbiler, og de medarbejdere, der skulle med, var blevet varslet. Hovedstyrken skulle være klar i flyvestationens gymnastiksal lørdag morgen klokken 06.00.

- Det var ikke alt, vi kunne nå at gøre klar på forhånd, så i begyndelsen måtte vi arbejde på højtryk for at få alt op at køre. Der var mange praktiske udfordringer og mange ting, der skulle på plads, da vi ankom til Sigonella-basen, fortæller oberstløjtnant Anders Rex, som var chef for det første hold på den italienske ø. Under udsendelsen havde han rang af oberst.

- Vores førsteprioritet var at få flyene gjort klar til at flyve missioner, lige så snart vi fik ordre til det. Allerede to timer efter at de landede, kunne vi melde op igennem systemet: Vi er klar, fastslår Anders Rex.

Danske F-16 fløj deres første mission over Libyen søndag den 20. marts.

Der måtte tænkes i alternative modelokaler ved ankomsten til Sicilien. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

C-130 Hercules vedligeholdes på Sigonella-basen. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

Der måtte forhandles om indkvarteringen af de danske soldater efter ankomsten til Sicilien. Til højre ses Knud Skat Poulsen. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

Kontrolleret panik på grund af logistikken

Med den hurtige udrykning til Italien fulgte et kæmpe logistisk puslespil. For hvordan får man skaffet et sted at være og får fragtet det nødvendige frem i den rigtige rækkefølge og fra de rigtige steder, når det hele helst skulle have været der i går?

AF THORBJØRN FORSBERG

Da de første af Flyvevåbnets udsendte ankom til Sicilien om aftenen fredag den 18. marts, vidste de kun, at det danske F-16 bidrag skulle være et sted på Sigonella-basen. Hvor var ikke lagt fast. Ingen havde været der på forhånd. Man kendte stort set intet til forholdene. En ting stod dog klart: De seks danske F-16 fly ville få timer senere lande på Sicilien, og de skulle snarest muligt derefter være klar til at flyve over Libyen.

- Det bedste udtryk er nok kontrolleret panik. Vi havde ingenting. Seks fly var ladt skarpt op hjemmefra og ville ankomme lørdag formiddag, og lidt senere ville hovedstyrken lande, men vi vidste ikke ret meget om, hvilken type opgaver vi ville komme til at løse, fortæller major Lars Stokholm, logistikofficer på F-16 Sigonella Hold 1.

Mens nogle gik i gang med at søge efter indkvartering og spisesteder, fokuserede Lars Stokholm og andre af hans kolleger fra logistik-delen af holdet på at finde et egnet sted til flyene.

- Spørgsmålet var, hvor vores F-16 kunne være. Sent om aftenen eller først på natten stod vi og så på et kort over basen og vurderede, at det område, vi er i nu, passede os bedst. Og det har helt klart vist sig at holde stik, fastslår Lars Stokholm.

De italienske værter på basen gik lørdag med til, at de danske F-16 kunne parkere i det ønskede område, og senere samme dag blev der sagt god for, at områdets to bygninger også kunne benyttes af danskerne.

Begrænset løftekapacitet

Da det geografiske var på plads, kunne man rette al opmærksomhed mod udfordringen med at få det nødvendige udstyr til Sicilien. Air Transport Wing har ydet en kæmpe indsats med at flyve frem og tilbage i C-130 Hercules transportfly, men der skulle stadig prioriteres.

- Det vigtigste skulle ned først. Vi havde ikke brug for klapstole og sneskovle, men for bomber og flyreservedele, så vi kunne komme i gang med arbejdet, fortæller Lars Stokholm,

- I begyndelsen vidste vi ikke, hvilke bombetyper vi ville komme til at bruge mest, og ingen havde i deres vildeste fantasi troet, at vi ville komme til at kaste så mange, som vi gjorde. Men det blev hurtigt klart, at bombemateriellet skulle have den højeste prioritet, og så måtte man i begyndelsen stoppe reservedele ind, hvor der var plads.

På Hold 1 ankom i alt 28 fly, primært Flyvevåbnets egne Hercules, samt 12 lastbiler fra Danmark med forsyninger. Ifølge Lars Stokholm var alt det nødvendige materiel, såvel til bomber som til fly, på plads i løbet af knap halvanden uge.

- Det hele kunne ikke have ladet sig gøre uden et godt hold, forklarer han.

- Jeg har haft nogle knalddygtige folk, og de er virkelig årsagen til, at det kunne lade sig gøre. Vores erfaringer både hjemmefra og fra internationale øvelser i USA og Norditalien har lært os rigtig meget om udfordringerne ved for eksempel internationalt samarbejde, som har været brugbart hernede.

FAKTA

Fakta – logistikken på Hold 1, 19. marts – 20. april:

- 28 fly ankom fra Danmark med forsyninger, de fleste af dem C-130 Hercules, resten civilt chartrede.
- Derudover ankom også 12 lastbiler.
- I omegnen af 420 tons gods blev fragtet til Sicilien.
- 12 forskellige F-16 fly blev brugt
- Der var to motorskift.
- Tre fly blev sendt til Danmark, fordi det var tid til 300 timers eftersyn af fly og motorer.
- Atter tre røg hjem pga. fejl, der var for omfattende til at rette i Italien.

BRUG 2D-KODEN - SE HVORDAN PÅ SIDE 2

F-16 brænder olie efter motorskift

Chefens tanker inden første mission

F-16 tager af sted (Filmet af Morten Nielsen)

F-16 vender tilbage

BAG STYREPINDEN
OVER LIBYEN

Det er de allerfærreste forundt at komme til at sidde bag styrepinden i en F-16 med flere hundrede kilometer i timen. Endnu færre kommer til at befinde sig i samme situation i krigstid med rigtige bomber og missiler spændt fast på vingerne. En af dem er MEL, som har fløjet flere missioner over Libyen.

AF THORBJØRN FORSBERG

-Da jeg så Libyens kyst på min første mission, steg pulsen lige et ekstra trin. Adrenalinen røg lidt ekstra rundt i kroppen, og jeg tjekkede mine systemer for tiende gang. Samtidig kiggede jeg ekstra meget ud af flyet efter trusler mod mig eller min wingman.

MEL ankommer i god tid til operationsområdet på Sigonella-basen på Sicilien, der i løbet af de seneste dage nærmest er forvandlet til en dansk flyvestation i miniformat. Et lille stykke Danmark. Han hilser på dem, han kommer forbi med et forsigtigt smil; rygerne udenfor og kollegerne inde i operationsbygningen. Også bidragschefen og administrationsfolkene får et nik og et hej med på vejen.

Her på Sigonella-basen er MEL en del af en dansk enhed på omkring 120 mand, der har revet teltpælene op fra den danske jordbund for en stund for at yde sit til at beskytte civilbefolkningen i Libyen. De udgør samlet Hold 1 i den mission, der begyndte som Odyssey Dawn og senere blev til Unified Protector. MEL er F-16 pilot og en af de bedste til sit fag. Men han har ikke tidligere haft mulighed for at bruge sine evner i en skarp situation. I en rigtig krig. Det får han til gengæld rig lejlighed til i ugerne på den syditalienske ø.

Efter at have hevet en kold flaske vand ud af køleskabet går MEL i gang med forberedelserne. Der er næsten fem timer til, at han skal lette i sin F-16, men der er ingen tid at spilde. Der skal briefes mellem dem, der skal af sted sammen, missionen skal forberedes i samarbejde med missions-planlæggerne, og en såkaldt CSAR-briefing skal på plads. I den kommer man primært ind på, hvad truslerne er i Libyen, og hvordan piloten skal reagere, hvis han må nødlande eller skyde sig ud med flyets katapultsæde.

MEL har prøvet alle forberedelserne før – under øvelser. Men han kan mærke den ekstra alvor i luften – den ekstra spænding og den særlige stemning, der er mellem piloterne, inden de side om side flyver ind over et krigsområde. Alene i hvert deres flysæde, men altid mindst to fly sammen.

Under forberedelsestiden får piloterne også gjort deres dragter, hjelm og udstyr klar. I flyet har de kort og koordinater med på papir, så de kan klare sig – selv hvis flyets computer skulle svigte. En time inden take-off hanker MEL op i sine stumper og går ud til det fly, som han skal styre ind i Libyens fjendtlige luftrum.

- We are pushing tactical

Ved flyet - en time til take-off:

MEL lægger sit udstyr ved stigen til cockpittet og hilser på flyets klarmelder, inden han går en tur rundt om maskinen. På turen kontrollerer han de monterede bomber og missiler. Han kigger på hjulene og flyets andre dele, inden han tager sin hjelm på og sætter sig op i flyet. Selerne til sædet strammes – klarmelderen hjælper ham. "Kom nu godt hjem igen", siger han, inden han går ned ad stigen.

Flyet starter op. MEL er fuldt fokuseret på at gennemgå checklister sammen med klarmelderen; de kontrollerer, at alt er, som det skal være. Han gennemgår også sit missionsmateriale – informationer som kort, koordinater, billeder af målet, tankerens højde – der er ikke tid eller overskud til dybere overvejelser i forhold til missionen, som "hvad nu, hvis jeg ikke kommer hjem." De tanker har han gjort sig for længst. Han har forligt sig med truslen mod sit liv og med risikoen for at slå mennesker ihjel, mens han udfører sin mission.

Efter en lille halv time i flyet er han klar til at trille ud

til banen. Ammunitionsfolkene piller sikringerne ud af våbnene for enden af banen, og så har han lige nogle minutter til at gennemgå sit materiale en ekstra gang, inden Pratt & Whitney-motoren får fuld kraft, og flyet letter med buldrende efterbrænder.

Det tager en times tid at nå fra Sigonella-basen til Libyens kyst. Omkring halvvejs sender MEL på vegne af formationen meldingen: "We are pushing tactical" over radioen. Det markerer overgangen fra civilt luftrum til et luftrum med krig. "Nu går jeg i krig," tænker han.

Inden mødet med den libyske kyst bliver flyet lufttanket. Manøvren har MEL øvet rigtig mange gange: En lille studs, der hænger fra et stort tankfly, skal ramme ned i åbningen til tanken bag cockpittet i F-16 flyet, mens de begge flyver i høj fart. Det er ikke en nem manøvre, men den er grundigt indøvet og volder ingen problemer.

Kysten får pulsen til at stige

Da MEL ser Libyens kyst, mærker han en fysisk reaktion i kroppen; en reaktion, som flere piloter oplever – det har de talt om under debriefingerne. Pulsen stiger. Adrenalinen pumper rundt i kroppen. Han bliver mere spændt og opmærksom. Mere skarp. Og mere opsat på at udføre missionen og passe på sig selv og wingman'en.

Tiden over Libyen varierer. Nogle gange er den ned til et kvarter, for eksempel ved angreb på faste mål som ammunitionsbunkere eller radarstationer. Andre gange kan den være op mod tre timer, hvis det præcise mål ikke er givet på forhånd. Det kan være, når flyet får anvist et bestemt område, hvor det skal søge efter kampvogne eller raketkastere – og angribe dem, hvis reglerne for magtanvendelse tillader det. Den typiske mission er på mellem 3 og 3½ time, hvor to af timerne går med at flyve frem og tilbage mellem Libyen og Sigonella-basen.

Da MEL har udført sin mission, vender han tilbage til Naval Air Station Sigonella – lander flyet og taxier det på plads. Han kravler ned ad stigen fra cockpittet, efter at motoren er blevet standset, og her mødes han af ammuntionsfolk og teknikere, som vil vide, om flyet og våbnene har virket, som de skulle. Er der noget, der skal rettes ved flyet? Noget, som skal justeres ved bomberne? Den store interesse bestyrker MELs fornemmelse af at være en del af et større team. Folk er interesserede i ham og hans arbejde. Der er stor forståelse for, at det ikke er let at være pilot. At det ikke er let at være den med fingeren på knappen og den endelige beslutning om at smide en bombe, som kan være skyld i, at andre mennesker dør.

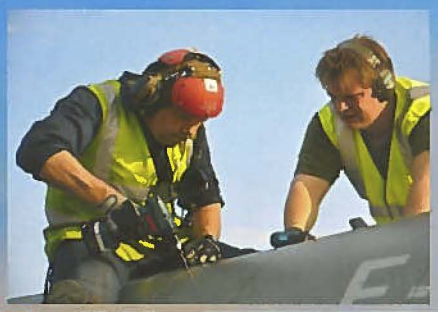
De andre piloter får også del i erfaringerne fra turen. MEL kan have set eller oplevet noget, som de skal vide, inden de selv skal i luften. Efterretningsfolkene opdateres, så de kan stykke et endnu mere brugbart puslespil sammen af forskellige oplysninger. Derudover er der missionsrapportering til dem, der udpeger målene; de skal vide, hvad effekten har været af de bomber, som MEL har smidt. Er målet ødelagt, eller skal der mere til? Endelig skal der skrives detaljer ned om våben-afleverings-teknikken, som han har brugt på missionen. Han tænker over, hvordan hans angreb kunne have været endnu bedre – teknikken kan altid finjusteres og optimeres.

Endelig – et par timer efter landing – er det tid til at slappe af, men han er oppe at køre, og der går yderligere en times tid, inden hovedet kan finde ro. Missionens indtryk fylder meget - de bliver grundigt viderebehandlet på det mentale plan, inden hovedet rammer puden, øjnene lukkes, og søvnen træder til. Det er nødvendigt med tilstrækkelig med hvile, inden han igen tager styrepinden i hånden og flyver mod Libyen.

BRUG 2D-KODEN
- SE HVORDAN PÅ SIDE 2

Aflevering af bomber I

Aflevering af bomber II



Missionens mærke blev malet på en af bygningernes vægge på Sigonella-basen af Simone Aaberg Kærn (t.v.) og to hjælpere fra CAT. (Foto: Thorbjørn Forsberg

Missionsplanlæggere fra både Hold 1 og 2 foran vægmaleriet af Hold 1's mærke. Kim er nummer to fra venstre og Kenneth længst til højre. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

MEL inspicerer flyveren inden take-off (Foto: Thorbjørn Forsberg)

En af militærpolitiets udsendte. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

Der var glæde blandt teknikerne, da de havde sendt flyene af sted på første mission. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

Se flere billeder fra Sicilien på WWW.FACEBOOK.COM/FLYVEVAABNET

facebook

MEL OM

... AT TAGE AFSKED MED FAMILIEN:
- Familien og min kæreste var noget overraskede over, at det gik så hurtigt med at komme af sted. Jeg gjorde meget ud af at berolige dem ved at sige, at vi er dygtige piloter, som flyver i en god maskine med gode kolleger ved siden af. Jeg fortalte dem, at risikoen for, at der ville ske noget, var minimal. Selvom man selv er usikker på, hvad der venter, er det vigtigt, at de derhjemme er så beroligede som muligt.

... AT SE EN KRIG FRA LUFTEN:
- Det er på en måde lidt surrealistisk at være med i en krig, man samtidig er hævet så langt over. Jeg ser ikke død og ødelæggelse tæt på, og jeg koncentrerer mig i mindre grad om detaljerne i krigen. De er ikke vigtige, når jeg sidder i cockpittet.
- Det føles uden tvivl som at være i krig. Man kan se en reel krig oppe i flyet. Vi er med i operationen for at beskytte civilbefolkningen mod angreb, og vi kan se, at vores angreb nytter.

... TRUSLEN:
- Truslerne mod os over Libyen klarede vi nok mest på rygraden. De trusler, der kunne være, træner vi i at imødegå til daglig, så vi er forholdsvis sikre på, at vi kan undgå at blive ramt. Vi er godt forberedt, og man er selvfølgelig ekstra opmærksom, når det er en skarp krigsmission.

... AT BLIVE SKUDT PÅ:
- Det er selvfølgelig ubehageligt, og vi beskytter os selv, så godt vi kan ved for eksempel at flyve i stor højde. Vi er forberedt på at blive skudt på, og sker det, tænker vi ikke så meget over vores reaktion, og vi bliver ikke bange. De har ikke ramt os med noget endnu.

... SIN WINGMAN:
- I et trusselsmiljø som over Libyen er man meget afhængig af sin wingman. Både han og jeg kigger ud efter synlige trusler, for eksempel missiler, og vi kan advare hinanden, hvis der er noget. Ved problemer eller tvivl er der også altid en second opinion eller et godt råd. Og skulle det ske, at en af os blev skudt ned, ville der være lidt tryghed i at vide, at der er en anden F-16 over hovedet til at yde beskyttelse.

... DEN MEST MINDEVÆRDIGE OPLEVELSE:
- Vi var indsat fra luften under et stort slag ved en af de libyske byer, og fire danske F-16 fly cyklede frem og tilbage to-og-to mellem lufttankning og indsættelsesområdet.
- Det specielle ved det var, at det denne dag gik op for mig, hvordan Gaddafis styrker brugte tunge våben til at angribe civile. Vi kunne simpelthen se det fra luften, hvordan hans våben ramte fuldstændig tilfældigt ind i civile områder. Her smed vi fire bomber mod tre main battle tanks (kampvogne, red.) og to raketkastere, som alle blev gjort ukampdygtige.
- Vi hørte dagen efter, at angrebet var blevet indstillet og Gaddafis soldater trukket tilbage. Jeg har det rigtig godt med den indsats. Jeg er stolt over mig selv og over min wingman, og jeg er helt sikker på, at vores indsats var med til at redde civile menneskeliv. Det giver også en tro på, at selvom vi er et lille flyvevåben med et begrænset antal fly, kan vi levere en indsats med effekt både politisk og taktisk.

... AT SLÅ IHJEL:
- Det er bestemt ikke noget, man velvilligt gør. Men hvis det er det, der skal til for at beskytte den libyske civilbefolkning, så er det et nødvendigt offer.
- Vi er rigtig gode til at dele vores tanker, piloterne imellem. Vi møder hinanden med en forståelse, som bunder i, at vi langt hen ad vejen tænker på samme måde – det hjælper meget i bearbejdelsen af vores oplevelser.

... AT HAVE DELTAGET I MISSIONEN:
- Det, jeg nok tænker mest over, er, hvad der var sket, hvis vi ikke var taget af sted? Hvor mange civile ville så være blevet dræbt? Vores bidrag har været unikt og på flere måder udslagsgivende. Civilbefolkningen er i mine øjne bedre stillet i dag, og de er ikke længere ved at blive løbet over ende og slagtet.
- Jeg er stolt over at have været med dernede som en af de første og over, at vi har leveret den effekt, som vi har. Stoltheden fylder meget.
- Professionelt har jeg bevist, at jeg rent faktisk er god nok til det, som jeg har trænet i ti år. Det har givet nogle værdifulde erfaringer både fagligt og mentalt, og jeg har fået en masse ideer til at finjustere træningen for de piloter, der skal af sted efter mig.

... AT KOMME HJEM IGEN:
- De første par dage brugte jeg på at hvile ud efter flere uger med et højt operationstempo.
- Udsendelsen har nok givet mig et andet blik for og perspektiv på livet. Jeg har ikke så meget fokus på de små ting i dagligdagen – de er ikke så vigtige. Jeg tror, at når man har vendt tanker som: "hvad nu, hvis jeg ikke kommer hjem" eller "hvad nu, hvis jeg bliver taget til fange", så virker det som et banalt problem, at et vandrør er sprunget, eller cyklen er flad.
- Når jeg tænker tilbage, er det, som om det hele er foregået enormt hurtigt. Det har været fem uger med en enorm aktivitet rent mentalt, og det virker, som om der er sket mere på de fem uger end på et helt år herhjemme.

MISSIONSPLANLÆGGER:

-ALT SKAL VÆRE 100 % I ORDEN

De såkaldte mission planners står for en stor del af planlægningen, så de stadigt mere avancerede F-16 fly kan gennemføre missionerne over Libyen. I det job er der ikke plads til fejl.

AF THORBJØRN FORSBERG

-Vi skal sørge for, at det er 100 procent i orden – ellers risikerer vi, at missionen går i vasken.

Sådan siger Kenneth, som er missionsplanlægger (mission planner) i Eskadrille 730 hos Fighter Wing Skrydstrup. Det har han været i godt tre år. Han har været med til at planlægge F-16 Fighting Falcon's missioner over Libyen som en del af Hold 1, og bladet Flyvevåbnet møder ham og hans kollega Kim på deres sidste dag i Italien til en snak om arbejdet.

Missionsplanlægning drejer sig kort fortalt om at samle de informationer, der skal overføres til flyets computer-software. Informationerne lægges på en harddisk, som kobles til flyet, og det drejer sig for eksempel om flyets rute, samt hvilke områder flyene må flyve i, og hvilke de ikke må flyve i. Også kort-informationer om mulige trusler undervejs, våbenopsætning, GPS-koordinater på bombernes mål, brændstof og timings loades ind på disken. Timing fortæller piloten, hvor langt han har til sit mål, og hvor hurtig han skal flyve for at nå frem til den beordrede tid.

- Vi tjekker og dobbelttjekker alt, og der kommer flere øjne på arbejdet for ikke at lave fejl, fortæller Kim, som har været missionsplanlægger i omkring syv år. De relevante data printes tillige ud, så piloten kan kontrollere dem oppe i flyet.

Den måde, som missionsplanlæggerne arbejder på, kræver stor fokus på arbejdet og en evne til ikke at lade sig distrahere.

- Det kan være rigtig stressende, især når der virkelig er noget på spil, som der er over Libyen. Man er simpelthen nødt til at lukke sig inde i sin egen lille boble og fokusere på computerskærmen, sommetider uden hverken vådt eller tørt i flere timer. Det handler om at bevare overblikket og ikke blive forstyrret, forklarer Kim.

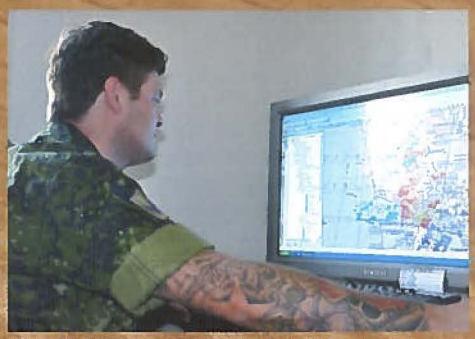
Træning på jobbet

Funktionen er opstået, efterhånden som F-16 flyet er blevet mere og mere avanceret, og piloterne ikke længere realistisk set har tid til selv at stå for al planlægningen. Kim og Kenneth har således været på et hav af øvelser og er blevet oplært af piloter fra Eskadrille 730.

- Det, man i bund og grund skal lære at forstå, er piloternes måde at tænke på. Vi skal kunne sætte os ind i deres hoveder. Nogle gange skal opsætningen på flyet ændres hurtigt, og en times arbejde skal laves på ti minutter. Så er det vigtigt at forstå, hvad piloten vil have, så vi er sikre på i hvert fald at få det vigtigste med i den tid, vi har til at nå det, forklarer Kim.

Kenneth supplerer:

- Jo mere avancerede systemerne bliver – og jo mere vi kan med udstyr og programmer – jo større specialister er vi nødt til at blive. Og jo vigtigere bliver vores funktion.



Kenneth foran computeren. Kortet på skærmen er fundet frem for fotografen og er ikke klassificeret. (Foto: Thorbjørn Forsberg)

FAKTA

- Der var fire missionsplanlæggere med på F-16 Sigonella Hold 1.
- De arbejdede i to-holds-skift, så der altid var to på arbejde, uanset hvornår flyene skulle i luften.
- Der er brug for flere missionsplanlæggere ved Fighter Wing Skrydstrup. Interesserede kan kontakte chefen for Mission Support på tel. 7459 0900, lokal 3200 og få en uforpligtende snak om arbejdet.

BRUG 2D-KODEN - SE HVORDAN PÅ SIDE 2

Tank-områder er også med på piloternes kort. Se F-16 tanke her

FRA GLEMMEBOG TIL FULD FOKUS

Bombefolkene føler sig normalt ikke som en af de højst prioriterede enheder i Flyvevåbnet. Men en kæmpe arbejdsindsats, da der virkelig var brug for den på Sicilien, har givet fortjent fokus på den lille enhed.

AF THORBJØRN FORSBERG

Samling af bomber og opladning med våben på F-16 Fighting Falcon. Det er kerneopgaverne for Centraliseret Ammunitions-Tjeneste, i daglig tale kaldet CAT. Men det er samtidig opgaver, som sjældent bliver efterspurgt i mere fredelige tider, når der ikke lige øves med skarpe våben.

- I dagligdagen hjemme på Skrydstrup er vi ofte lidt glemte, lidt negligerede, siger oversergent Thomas Vahl-Møller, leder af CAT på F-16 Sigonella Hold 1.

Det har dog ændret sig på Sicilien, mener han. Især indsatsen i den første uge viste såvel vigtigheden af arbejdet som ihærdigheden hos medarbejderne. Inden da havde man ladet de seks udsendte fly op med skarpe våben hjemme på Flyvestation Skrydstrup, så de hurtigst muligt kunne være klar efter ankomst til Sicilien.

Det viste sig at være en god ide, for det gik så stærkt med at komme af sted, at meget af værktøjet ikke kom med.

- Der var faktisk ingenting, da vi mødtes på Sicilien lørdag. Jeg havde lige fået pakket et par gaffelnøgler, men det var også det. Natten til søndag ankom så udstyr til at op- og aflade flyet og en masse bombelegemer, men der var stadig hverken haler eller styreenheder med og heller intet samleværktøj, fortæller Thomas Vahl-Møller.

Det var heller ikke muligt at låne værktøj på basen, så man måtte forberede mest muligt og vente. Da det så endelig ankom natten til mandag, blev der i dén grad taget fat.

- Fra da vi havde fået værktøjet, arbejdede vi nærmest i døgndrift. De første fire-fem dage stort set uden søvn, indtil vi havde fået samlet et fornuftigt antal bomber, så der var et lille lager at tage af. Efter det fandt vi et mere fornuftigt leje med to-holds-skift og tolv timer hver, forklarer Thomas Vahl-Møller.

Han tilføjer, at der samtidig var nogle problemer med blandt andet transport af bomberne, som blev løst i samarbejde med hjælpsomme amerikanske soldater.

- Den støtte, de har givet os, kunne ikke have været bedre, og det er vi meget, meget taknemlige for. Vi kunne ikke have udrettet det, vi har, uden dem, fastslår han.

- Vi har leveret varen

Efter de første hektiske dage, hvor folkene arbejdede op mod hundrede timer hver, kom der mere ro på samt tid til at reflektere over arbejdet.

- Jeg tror, at andre folk har fået øjnene op for, at det rent faktisk tager både tid og mange medarbejdere at samle bomber og sætte dem på. Det er ikke bare noget, man lige gør; det er kompliceret arbejde, siger Thomas Vahl-Møller. Han mener også, at den erkendelse bringer sidegevinster med sig:

- Vi har virkelig leveret varen, og der er lige pludselig kommet anerkendelse af vores arbejde. Det gør folk stolte og betyder, at vi kan holde hovedet højt. Folk kan tage hjem herfra med en følelse af at have ydet noget. Og hvem ved – fremadrettet bliver det måske nemmere for os at få de ting, vi mangler hjemme på flyvestationen, siger Thomas Vahl-Møller med et skævt smil.

BRUG 2D-KODEN
- SE HVORDAN PÅ SIDE 2

Der pakkes ud, og CAT monterer bomber

- Det har været utrolig spændende, og jeg er enormt stolt over at have fået lov til at være en del af det her. Det vil jeg aldrig glemme.

Anders Rex (ERA), chef for F-16 Sigonella Hold 1

MISSIONEN HØJNER NIVEAUET I HELE FLYVEVÅBNET

Operationstempoet var meget højt under Hold 1. Holdets chef fortæller om missionen, det internationale samarbejde og hvordan udsendelsen gavner hele Flyvevåbnet.

AF THORBJØRN FORSBERG

Der gik ikke længe, fra folketingsforslaget om dansk deltagelse i Libyen-missionen blev fremlagt, til F-16 enhedens arbejde var i fuld gang på Sicilien. De seks F-16 fly ankom klokken 11.40 den 19. marts, blev meldt klar klokken 13.40, og dagen efter var de af sted på første mission.

- Vi har først og fremmest fået en masse effekt ned i Libyen under vores mission. Vi fløj 100 procent af de ture, vi blev tildelt fra CAOC'en *(Combined Air Operations Centre, red.)*, så i forhold til det kan man godt kalde det en 100 procent succes. Og det er vi utrolig stolte over, fortæller oberstløjtnant Anders Rex (ERA), som med rang af oberst var chef for Hold 1.

Holdet havde, indtil det overgav kommandoen den 20. april, gennemført 110 missioner, der hver har haft deltagelse af to-fire fly. Der blev kastet i alt 227 præcisionsbomber i Libyen af Hold 1.

- Operationstempoet har været utrolig højt. Scenariet, som vi har fløjet i nede i Libyen, er noget af det mest avancerede, man kan forestille sig. Det har vi selvfølgelig aldrig før prøvet i krig; men i kraft af at vi har nogle rigtig dygtige piloter og nogle rigtig dygtige folk på jorden, er det gået over al forventning, siger Anders Rex.

Hele Forsvaret støttede

Den hurtige beslutning om at sende F-16 af sted satte en masse ting i gang i hele Forsvaret.

- Der har været en enorm støtte hjemmefra, ikke kun i befolkningen, men i hele Forsvaret. Det var nærmest, som om der lå en ordre, der bare hed: "Ryd forhindringer af vejen". Og det gælder hele vejen rundt, ikke mindst hos de dygtige medarbejdere i Fighter Wing Skrydstrup, påpeger Anders Rex.

Der er også en masse ting, man kan lære af en mission, der skal af sted så stærkt som den til Sigonella.

- Vi har selvfølgelig lavet en del evaluering allerede, så Hold 2 ikke har skullet lære de samme ting, som vi har lært én gang. Men ellers er det noget med helt skarpe planer for og en skarp styring af, hvilket udstyr der skal af sted på lige præcis hvilket tidspunkt. Hvad skal hver enkelt mand have på sig, når han går ombord på flyveren, hvad skal være pakket og så videre - så vi ikke skal til at finde på en masse nye løsninger, når vi står i det. Det evaluerer vi selvfølgelig videre på, så vi kan få opdateret dokumenter og procedurer for, hvordan man rykker ud, forklarer Anders Rex. Han fortsætter:

- Der vil altid være ting, vi kan gøre bedre, og det er det, vi skal have fokus på: Altid at gøre tingene så godt som overhovedet muligt.

International anerkendelse

De mange missioner gav også anerkendende ord i både ind- og udland. En amerikansk general er således citeret for i CAOC'en at sige "you guys are the rock stars of this campaign" ("I er denne operations rockstjerner"). I engelsk-sprogede medier er de seks danske fly blevet refereret til som "The Danish Six-Pack," og da forsvarsministeren besøgte Sigonella, kunne hun overbringe ros fra både sig selv og politikerkolleger i Danmark og udlandet.

Det internationale samarbejde på selve basen har omfattet enheder fra Italien, USA, Sverige, Tyrkiet, Canada og Frankrig. Senere er også De Forenede Arabiske Emirater kommet til.

- Det har kørt forrygende. Det er meget imponerende, hvordan sådan en flyvestation kan blive boostet op til at være en fighter base. Lige pludselig efter to-tre uger fungerer stort set alt, og det er, som om de aldrig har lavet andet. Det er jeg ret imponeret over, siger Anders Rex.

Han mener, at fordelene ved samarbejdet strækker sig ud over denne mission.

- Der er skabt kontakter på både det personlige og det lidt højere niveau. Det kan betyde, at hvis man på et senere tidspunkt har noget, man gerne vil træne, eller man har behov for nye ideer, så kan man nemmere tage kontakt til de andre nationer.

Niveauet er højnet

Også i forhold til kompetencerne i Flyvevåbnet kaster missionen noget af sig, mener Anders Rex:

- Det er helt klart, at der er en gevinst rent professionelt, fordi det løfter niveauet hos medarbejderne. Piloterne har lært og oplevet nogle ting hernede, som de aldrig nogensinde ville kunne opleve i træningssituationer.

- Derudover har en masse af de folk, der ikke flyver, oplevet at arbejde under et enormt pres – for nogle nok også et højere pres, end de troede, de kunne klare. Jeg tror, at de også har flyttet sig. Og det giver selvfølgelig et løft til hele flyvestationen.

- Gavner det også arbejdsmoralen og arbejdsglæden?

- Det håber jeg meget. Jeg kan næsten ikke forestille mig andet. Men det må tiden vise.

FAKTA – FORUD FOR MISSIONEN

15. feb: Oprøret i Libyen begynder
17. feb: FN's sikkerhedsråd pålægger Libyen en våbenembargo (Resolution 1973). Muammar Gaddafis værdier i vestlige banker fastfryses, og han pålægges udrejseforbud.
17. mar: FN's sikkerhedsråd vedtager at indføre en flyveforbudszone i det libyske luftrum (Resolution 1973). "Alle nødvendige midler" må bruges til at sikre den libyske befolkning.
18. mar: Udenrigsminister Lene Espersen (K) fremsætter beslutningsforslag om dansk deltagelse i at implementere Resolution 1973. Missionens forkommando letter fra Flyvestation Skrydstrup om aftenen med kurs mod Sydeuropa.
19. mar: Flyveforbudszonen træder i kraft. Et enigt folketing vedtager, at Danmark skal deltage i den internationale koalition med fire F-16 Fighting Falcon, to reservestel og ca. 120 mand. Tidligt om morgenen letter seks danske F-16 Fighting Falcon fra Flyvestation Skrydstrup. Senere samme formiddag følger hovedstyrken.

FAKTA – OM MISSIONEN

- I begyndelsen hed operationen Odyssey Dawn og var amerikansk-ledet.
- Senere overtog NATO, og den 31. marts kl. 08.00 skiftede operationen navn til Unified Protector.
- Hold 2 overtog kommandoen efter Hold 1 ved en faneparade den 20. april.
- Hold 2 er varslet om at skulle være udsendt i tre måneder.

BRUG 2D-KODEN
- SE HVORDAN PÅ SIDE 2

Chefen gør status på Hold 1

Kim Krogh er udstationeret ved AWACS-flyenes hovedkvarter i Geilenkirchen i Tyskland. Herfra er han udsendt til Konya i Tyrkiet, hvorfra han flyver og lander i Afghanistan. (Foto: Arne B. Nielsen)

20 TIMERS ARBEJDSDAGE I ET FLY

Det er ekstremt hårdt for kroppen og sindet at være udstationeret. Derfor varer udstationeringen kun nogle få uger, når de danske flyvevåbenfolk arbejder ombord på AWACS-flyet over Afghanistan.

AF ARNE BACH NIELSEN

NATO's luftbårne kontrol- og varslingssystem, det såkaldte Airborne Warning And Control System (AWACS), har støttet ISAFs indsats i Afghanistan siden den 15. januar i år. AWACS-flyet med dets besætninger er udstationeret på Konya-basen i Tyrkiet, og der er ingen trædesten mellem basen og missionsområdet i Afghanistan. Det giver selvsagt nogle rigtig lange flyveture.

Danske flyvevåbenfolk er også at finde i den multinationale besætning i bugen på disse modificerede Boing 707-fly med den karakteristiske 'tallerken' på ryggen, der udgør radaren. Danskerne udfylder rundt regnet alle funktioner ombord; det vil sige teknisk, radaroperativt og i cockpittet.

Kaptajn Kim Krogh, der ombord arbejder inden for det radaroperative som fighter allocator, er en af dem.

- Vi møder to timer inden afgang, hvor vi gennemgår dokumenterne og får briefingen med de seneste opdateringer. På ruten til Afghanistan forbereder vi os på selve missionen. Når vi først er 'på arbejde' over Afghanistan, er der ikke meget tid til pause, fortæller Kim Krogh.

Kroppen skal kunne følge med

Det kræver en god fysik, og den lange tur er også psykisk hård. Kabinetrykket svarer til omkring to kilometers højde, og luften i flyet er meget tør, hvorfor nogle tager øjendråber.

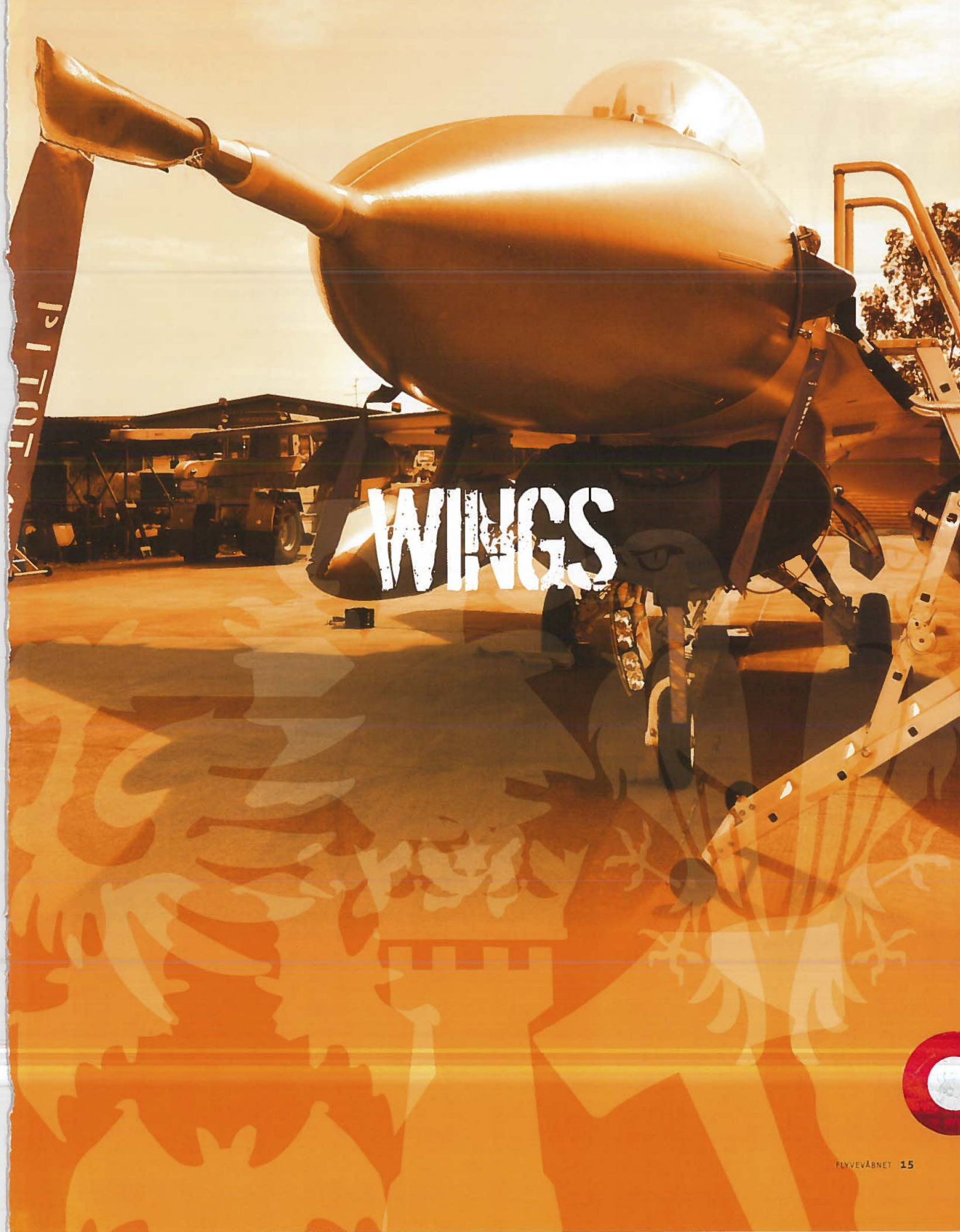
- Vi kommer ofte tæt på de 20 timers flyvning, som er den maksimale tid, vi må arbejde. 80-90 procent af tiden sidder jeg ved skærmen, og det er trættende for hovedet. Selvom mere og mere af arbejdet bliver rutine, skal alle være på toppen under hele turen, forklarer Kim Krogh.

Når dagens arbejde over Afghanistan, med op til flere lufttankninger, er slut, sætter piloterne det over hundrede tons tunge fly ned et sted i Afghanistan. Besætningsmedlemmerne har været så mange timer i luften, at de ikke kan nå tilbage til Tyrkiet inden for de tilladte tyve arbejdstimer.

Efter et par dage på jorden i Afghanistan er de på vingerne igen, kører missioner og flyver tilbage til Konya-basen. Her slapper de af, gør sjæl og krop klar til næste gang og får justeret søvnrytmen.

Kim Krogh sidder i den tyrkiske forårssol efter en nat i en ordentlig seng, og den ørkenfarvede flyverdragt er blevet afløst af t-shirt og shorts:

- Det er ikke en tre eller seks måneders mission som så mange andre. Vi er her kun nogle få uger ad gangen, for kroppen kan simpelthen ikke holde til mere.


WINGS

Luftrummet er fyldt med ekstra øjne

Fighter controllerne er specialiserede i at have det store luftrumsoverblik over en kampzone. I forbindelse med udsendelsen til Sicilien øver de på livet løs for at kunne komme ned og være piloternes ekstra øjne i luften.

AF ARNE BACH NIELSEN, ACW

I operationsrummet i Control and Reporting Centre Karup (CRCKAR) holder fighter controllerne (FC) tungen lige i munden under træningsflyvningerne. De er piloternes ekstra øjne i luften – også kaldet deres wingman. Ud over at dirigere flyet frem mod målet er fighter controllerne med til at give piloten i cockpittet en god fornemmelse af, hvad der sker omkring hans fly.

Libyen er langt fra en planlagt øvelse, hvor tingene er forudsigelige. En af FC'ens fornemste opgaver under en mission er hele tiden at tænke frem i tiden. En live-mission kan være meget dynamisk, og alle involverede skal til stadighed være på forkant med det uventede.

Det har afgørende betydning, at fighter controlleren og jagerpiloten har samme forståelse for luftbilledet og kampscenariet. For at opnå denne fælles forståelse er FC'erne Freddy Nielsen og Regina Sørensen bindeleddet mellem Control and Reporting Centre Karup (CRCKAR) og piloterne på Fighter Wing Skrydstrup.
De to FC'er har på skift været på Fighter Wing Skrydstrup, hvor de samarbejder med efterretningsfolkene, missionsplanlæggerne og jagerpiloterne.

Træning på Fighter Wing Skrydstrup

Derudover har Regina Sørensen været på Sigonella-basen på Sicilien, hvor den danske F-16 enhed opererer fra. Hun har talt med piloterne og fået deres oplevelse af missionerne, ligesom hun har set missionsvideoer optaget fra flyene. Endelig har hun nærlæst diverse dokumenter og de såkaldte special instructions (SPINS).

Den viden skal hun bruge til øvelserne for det næste hold af FC'ere, der skal af sted til Sicilien, og som lige nu træner på Fighter Wing Skrydstrup. Det er meget vigtigt, at træningen på alle niveauer ligger så tæt som muligt på forholdene over Libyen – og med de reelle trusler, dét indebærer.

- Vi skal have alle vores piloter helskindet hjem, og derfor føler jeg et stort ansvar for, at det er de rigtige ting, jeg giver fra mig, fortæller Regina Sorensen.

Også det operative personel i CRCKAR er blevet briefet op på Libyen-scenariet, så det kan give piloterne de helt rigtige betingelser under træningen. FC'erne støtter piloterne under deres missioner med blandt andet måludpegninger til både luft- og jordmål. De skal være i stand til verbalt at 'male' et visuelt billede for piloterne og give ordre til blandt andet at identificere et mål. Disse ordrer bliver fra overordnet myndighed givet til pågældende FC.

Jagerpiloterne DUN og HED ser FC'ens rolle ved planlægningsbordet som et godt kort:
- Det er for os rigtigt værdifuldt at se tingene fra begge sider og dermed få indblik i det overordnede scenarie. Og Libyen-setup'et fungerer super godt, fortæller de.

Ikke mindst missionsplanlæggeren trækker på FC'ens og pilotens viden. Der skal blandt andet tages højde for, hvilken type mål på jorden, der skal engageres. Er det stationært eller bevægeligt? Hvilke våben skal medbringes? Skal der lufttankes, og hvad er truslen i luften?

Regina Sørensen (t.v.) er med til at forberede dagens træningsmission sammen med piloterne og missionsplanlæggeren.

Det rullende undervisningslokale

På Air Force Training Centre skal geografien ikke være en hindring for at lære noget. De har nemlig en blå trailervogn, som indeholder alle facilliteterne til undervisning og personcertificering indenfor lodde- og montageteknik.

AF MARIANNE BECH NØRGAARD, AFTC

Air Force Training Centre underviser ikke kun i lokalerne i Jonstrup, Kølvrå og Karup, for det blå undervisningslokale på hjul kommer overalt i Danmark. Undervisningstraileren er opbygget på et sættevognstræk. Det er et fuldt udstyret uddannelseslokale for lodde- og montageteknik.

Overlærer Frank Bertz og seniorsergent Mogens Bruun skiftes til at sidde bag rattet. De har flere kasketter på som for eksempel faglærer, chauffør, rengøringspersonale og meget mere.

Frank Bertz kan også skrive opfinder på sit visitkort, for han fik oprindeligt idéen til undervisningstraileren.

Den blev " fostret" i forbindelse med forsvarsforliget 2006/2007. Han er uddannet elektronikmekaniker med loddekurser i bagagen. Begge de herrer har hver deres specialisering i efteruddannelse og certificeringer, men hver gang klasselokalet skal være klar til undervisning, er der en del praktiske opgaver, de skal udføre.

Undervisningslokalet køres frem

Vognen bliver kørt frem til det næste hold elever, om det er i Oksbøl, Frederikshavn eller i Nordsjælland. Siderne bliver kørt ud med hydraulik, og støttebenene bliver sat fast. Det er uhyre vigtigt, at det er et stabilt underlag, og at lokalet står i vater, så vognen ikke bliver forvredet eller skæv.

Efter at traileren har været brugt, slået sammen og flyttet til et nyt kursussted, er der ofte rimelig beskidt indenfor. Der kommer blandt andet grene, blade og andet skidt ind. Derfor skal der støvsuges og tørres støv af, og borde samt gulve skal vaskes.

Traileren er blandt andet forsynet med eget elværk, oliefyr og køkken med rindende koldt/varmt vand. Desuden er der diverse sikkerhedsudstyr, så man kan håndtere eventuelle uheld. Senest er vognen også blevet udstyret med en hjertestarter.

Fleksible faglærere

Frank Bertz og Mogens Bruun kører ud med undervisningslokalet i det tidsrum, som passer bedst i forhold til kursisternes normale arbejdstid. Det har stor betydning for kursisterne og er med til at bibeholde en almindelig hverdag, hvad angår for eksempel afhentning af børn, kørepuljer og ikke mindst samvær med familien.

Når kurset er slut, er det tid til at pakke traileren sammen. Alle løsdele skal fjernes, og bordene justeres i den rette højde. Gulvene lukkes op, for at de kan klappes sammen. Det hele kræver perfektionisme, så rækkefølgen og rutinerne skal indlæres, ellers kan det betyde, at traileren får skader, og kurser må aflyses.

T-17 er meget mere end bare en flytype

T-17 på Flyvestation Aalborg er lokalt kaldenavnet for den gruppe af medarbejdere fra M-Groups Challenger dok, som tager sig af Air Transport Wings T-17 fly og koordinerer flyservice. Men de kan også så meget andet.

AF RUNE SIMONSEN, ATW

Efter en tur i T-17 afdelingens hangar er flyene igen klar til den operative anvendelse. Foto: Fototjenesten Aalborg

Sådan var den tidligere Flyservice bemandet. Fra venstre mod højre er det Ingvard Rendbæk Pedersen, Lennart Gustav Pedersen, Knud Erik Just Mikkelsen, Preben Brandt Lauritsen Egebo og Jørgen Bertelsen. (Tidligere afdelingsleder, SSG Karsten Sæderup Pedersen mangler på billedet.)
Foto: Fototjenesten Aalborg

T-17 var tidligere alene kendt som Flyservice, men opgaverne er i dag omprioriteret til primært at omfatte vartning af T-17 fly. Gruppen består i dag af to personer fra dokken, som står for den daglige drift, mod tidligere seks personer fra en selvstændig enhed. Når der opstår behov for yderligere assistance, har de mulighed for at anmode om ekstra personel ved M-Group eller O-Group BOR.

- Vores arbejde kræver fleksibilitet og omstillingsparathed. Uden disse to vigtige punkter vil vores opgaver ikke kunne blive løst, fortæller flyverspecialist Ingvard Rendbæk Pedersen, som har ansvaret for T-17.

Ved at tage en snak med Ingvard Rendbæk Pedersen om deres arbejde kan man roligt give ham ret. Opgavespektret spænder over et væld af opgaver lige fra vedligeholdelse af T-17 flyene over servicering af fly fra andre nationer til støtte under interne opgaver på flyvestationen.

Gruppens primære opgave i dag er at klargøre T-17 flyene til flyvestationens piloter, så de har mulighed for at vedligeholde deres flyvefærdigheder, men flyene bliver også brugt til at udføre eksempelvis mindre transportopgaver.

Plus alt det løse

T-17s sekundære opgave er at servicere og støtte de fly, som indimellem lander på Flyvestation Aalborg, og som normalt ikke har deres egen plads på flyvestationen. Selvom det er den sekundære opgave, er den meget vigtig. I 2010 modtog og afsendte gruppen 149 fly udover de mange afsendelser og modtagelser af egne T-17 fly.

Derudover tager gruppen sig af forskellige interne opgaver. I efteråret 2010 blev der afholdt et Cool Car arrangement med 7.000 deltagere fra Aalborg og omegn. Her hjalp T-17 med både opstilling, gennemførelse og afvikling af arrangementet. Det blev i øvrigt så stor en succes, at det bliver holdt igen den 4. september 2011, hvor T-17 ligeledes forventes at hjælpe til.

Gruppen har indimellem også missionsrelevante opgaver, når der gennemføres en mission på flyvestationen. Eksempelvis bidrog T-17 i efteråret 2010 med døgnbemandet støtte til de eksterne nationers fly, som deltog i øvelsen Night Hawk.

Chef for Air Transport Wing Aalborg, oberst Søren W. Andersen (WIS), er særdeles tilfreds med T-17s opgaveløsning.

- T-17 gør et godt stykke arbejde, og deres indsats betyder meget for flyvestationen. Særligt deres store fleksibilitet og professionelle tilgang til opgaveløsningen er af stor betydning, og det er netop disse kvaliteter, der muliggør den daglige - om end til tider komplekse - opgaveløsning, fortæller han.

Camp no name

I juni rykker 200 øvelsesdeltagere ind i en helt ny teltlejr på Flyvestation Karup. Det eneste, lejren mangler, er et navn.

AF JETTE ELKJÆR , CSW

FAKTA:

- Der kan bo 250 personer i lejren. Lejren kan udvides til 500 personer.
- Lejren består blandt andet af beboelsestelte, briefingtelt, velfærdstelt, bad- og toiletcontainere, vaskecontainer og et messetelt.
- Lejren drives af cirka 10 mand fra Combat Support Wing.

Kan Combat Support Wing bygge en teltlejr, som skal stå klar til brug for cirka 200 deltagere ved Air-Ground Operations Exercise 2011 (AGOEX) på Flyvestation Karup? Sådan lød en forespørgsel i efteråret 2010 til Combat Support Wing fra Flyvertaktisk Kommando. Svaret retur var: Ja, selvfølgelig kan vi det.

At svaret ikke var et løst skud i tågen, kan nu ved selvsyn ses, hvis man kører en tur forbi flyvestationens kontroltårn og kigger mod syd. Hvor der for et par måneder siden var et ujævnt stykke jysk hede, er der vokset en lejr op med beboelsestelte, badecontainere og et messetelt.

Låner materiel

- Vi har selv et stort messetelt og en badecontainer. Resten har vi lånt af blandt andet Fighter Wing Skrydstrup og Telegrafregimentet. Jeg mangler kun en køkkensektion for at have en komplet INTOPS-lejr, fortæller oversergent Jesper N. Jensen, der er camp commander (INTOPS = International operations, red.).

Lejren skulle have stået klar den 1. april, men den deadline kunne Jesper N. Jensen og hans kolleger – fra eskadrille 680 Ground Support Center – ikke holde.

- Vi kunne først begynde anlægsarbejdet i april, da frosten havde sluppet jorden, forklarer han, og fortsætter:
- Alle it-kabler, vandrør og øvrige kabler er gravet ned i jorden. Det betyder, at området kan bruges til samme formål igen.

Klar til flere øvelser

Teltlejren står nu klar til brug for AGOEX 2011, hvor Hæren og Flyvevåbnet i ugerne 24 og 25 træner luft-til-jord samarbejde, som svarer til det, der foregår i eksempelvis Afghanistan.

Inden AGOEX 2011 vil lejren blive testet af Combat Support Wing, da Eskadrille 680 bruger lejren ved en øvelse, hvor eskadrillens personel træner og tester deres militære færdigheder.

Når AGOEX 2011 er afsluttet, bliver lejren pillet ned, men sat op igen i efteråret 2011 på Flyvestation Aalborg, hvor Jægerkorpset har ønsket at benytte den under øvelsen Night Hawk.

Den mangler et navn

Efterspørgslen glæder både Jesper N. Jensen og hans kolleger. De er klar til at rykke ud med få dages varsel – om det så er til et missionsområde eller et andet sted i Danmark.

Det eneste, som ikke er klar, er navnet til den nye lejr på Flyvestation Karup.

- Jeg synes, at lejren skal hedde Camp Tower. Lige meget hvor man står på flyvestationen, kan man jo se kontroltårnet. Det kan bruges som pejlemærke til at finde hen til lejren, forklarer Jesper N. Jensen.

Men han er ikke ene om at have en mening om lejrnavnet. Hvem der får det sidste ord i den sag, kan man se, hvis man i juni kører forbi Flyvestation Karups kontroltårn og kigger mod syd.

Flyvestationens kontroltårn kan bruges som pejlemærke for at finde frem til den nye teltlejr.

Teltlejren kan huse cirka 200 øvelsesdeltagere.

Civile på Flyvevåbnets officersuddannelser

I 2010 blev det muligt for civile at søge optagelse på Forsvarets officersuddannelser som led i en kompetenceudvikling. Det har overværkmester Peter Pedersen fra Driftssektionen ved Air Transport Wing Aalborg benyttet sig af.

AF ALLAN MØLLER-PETERSEN, FLOS

FOTO: PREBEN RASMUSSEN, ATW

Peter Pedersen arbejder til daglig som overværkmester på Air Transport Wing Aalborg, men når han ikke er der, følger han i øjeblikket den 2-årige årgang "Overbye" på kaptajnsuddannelsen – også kaldet Videreuddannelsestrin I for Ledere (VUT-I/L). Et kursus, der giver mulighed for at passe jobbet i Aalborg og studiet på Officersskolen i Jonstruplejren samtidig.

Forventninger mere end indfriet

Under en udsendelse til Afghanistan drøftede Peter Pedersen sine muligheder for kompetenceudvikling som civil i et militært system med sin daværende chef. Peter Pedersen har 25 års erfaring som civil flymekaniker / leder ved hovedværkstedet i Aalborg. Oveni har han en teknonomuddannelse.

Som civil i Flyvevåbnet savnede han muligheden for en større faglig indsigt i det militære og en generel personlig udvikling. Chefen foreslog Peter Pedersen VUT-I/L, og det var med store forventninger, at han i sommer startede på kaptajnskursus med 18 premierløjtnanter fra Flyvevåbnet.

- Mine forventninger er allerede nu mere end indfriet. Kurset giver mig en stor personlig udvikling og et langt større helhedssyn og forståelse for hele Flyvevåbnets virke - for eksempel de forskellige kapaciteters samspil. Det kan jeg bruge i min hverdag. Kurset har også givet mig en langt større værnsfælles indsigt – noget, som jeg kan bruge under kommende udsendelser med C-130 flyene, fortæller Peter Pedersen.

Nye ledelsesformer på verdens bedste arbejdsplads

Noget af det, der har gjort størst indtryk på Peter Pedersen, er den udvikling i ledelsesformen hos de unge officerer, som han mener at kunne konstatere:

- De unge officerer træffer i dag langt bedre beslutninger, fordi de er i stand til at lytte og tage deres medarbejdere med på råd og overveje flere muligheder. De har også større fokus på tilfredshed blandt deres medarbejdere. Det var ikke normalt for en del år siden, siger Peter Pedersen og fortsætter:

- I dag er Flyvevåbnet verdens bedste arbejdsplads, så længe man kan leve med usikkerheden omkring arbejdstiden. Skal et fly klargøres, har det topprioritet, og det kan nogle gange give lange arbejdsdage.

Ud over kaptajnsuddannelsen har Forsvarskommandoen åbnet for, at civile kan søge optagelse på den Grundlæggende Officersuddannelse (GRO) og på Stabskursus på Forsvarsakademiet. De nærmere retningslinjer, herunder optagelseskrav, er beskrevet i FKO bestemmelse 180-2. Interesserede kan kontakte Flyvevåbnets Officersskole for yderligere information.

Skydning er ikke en del af Jørgen Refsgaards normale hverdag. Det er det derimod de næste seks måneder.

Jørgen har en civil baggrund ved blandt andet Mærsk og A.P. Møller. Nu er han på vej til at blive sergent.

24 kilo vægttab giver overskud

Jørgen Refsgaard, som til daglig er leder for de fem EH101 line dokke ved Helicopter Wing Karup, har det seneste halvandet år ændret kost- og motionsvaner. Det har givet ham 24 kilo mindre på sidebenene.

AF CHRISTER VILLEKJÆR FOGH HAVEN, HWKAR

Når uddannelsen er færdig til november, kan Jørgen Refsgaard forhåbentlig kalde sig sergent og dermed genindtage sin funktion som leder for dokkene. Denne gang med rang af sergent og ikke flyverspecialist.

Han forsøgte allerede for et par år siden at bestå de fysiske prøver til at komme i betragtning til den seks uger lange gruppeføreruddannelse, som han ville bruge til at blive meriteret til sergent. Men dengang måtte han give op på grund af dårlige skinneben som følge af overvægt.

- Jeg var kommet op på 111 kilo, og til en julefrokost i 2009 besluttede jeg mig for at gøre noget ved det, så herfra var det bare at klø på, fortæller Jørgen Refsgaard, der lige nu vejer 87 kilo og har som mål at komme endnu længere ned.

Jørgen Refsgaard begyndte at spise mindre. Fra at spise flere portioner aftensmad blev det skåret ned til én portion. Et glas vand eller to inden spisning var en god ide, og "udskejelser" i form af alkohol eller usund mad blev skåret ned til en gang om ugen i gennemsnit.

- Generelt set gør jeg bare, hvad vi alle sammen godt ved er en god ide, men som det kan være svært at efterleve, siger han og fortsætter:

- Men jeg har fået god støtte af kolleger i systemet, og det er nødvendigt for ikke at falde igennem.

Løbeprogram og vedholdenhed

Det andet, der skulle til, var mere motion. Jørgen Refsgaard kunne tidligere ikke løbe tre kilometer i træk; men med et løbeprogram og en sund misundelse til de løbere, der rask væk løber ringvejsstrækningen på Flyvestation Karup rundt på en time, satte han i værk. I dag kan også han løbe ringvejens 11,2 kilometer på en time.

Også her har kollegerne i hangaren været gode til at give Jørgen Refsgaard "luft", så han kunne få benene i gang under sig ude på heden. Og resultaterne er også blevet gode.

- Det er rigtig dejligt. De 25 kilo, jeg nu er fri for at slæbe rundt på, kan jeg proppe i rygsækken i stedet for, siger Jørgen Refsgaard.

Og der har været et stort behov for at smide de mange kilo, mener Jørgen Refsgaard:

- Når vi skal ud og løbe tovlig, kan jeg godt mærke, at de unge stadig slår mig med 200 længder.

Med sine 44 år er Jørgen Refsgaard den næstældste på et hold med blot otte mænd og en kvinde. Men når de unge kan løbe i cirkler om de gamle, kan Jørgen Refsgaard på det faglige plan til gengæld trække på sine mange erfaringer fra det civile erhvervsliv, hvor han blandt andet i mange år har været teknisk leder ved Mærsk i Billund, og fra sit tidligere virke som næstkommanderende ved et hjemmeværnskompagni. De erfaringer kommer de unge ikke lige så hurtigt til, som Jørgen kom til sit vægttab.

Missionen i Libyen har forandret hverdagen

Folketingets beslutning om at sende seks danske F-16 jagerfly til Sigonella på Sicilien har været med til at forandre hverdagen for alle ansatte ved Fighter Wing Skrydstrup – ikke mindst deres familier.

AF KURT HANSEN, FWSKP

FW personel læsser bagage til Hold 1 lørdag den 19. marts 2011. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

Hold 1 klar til afgang. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

Også bevogtningen har oget arbejdsbyrde med skærpet adgangs- og opholdskontrol. (Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste)

Med få timers varsel blev 132 mand sendt til Sigonella Naval Air Base på den østlige del af Sicilien ved foden af vulkanen Etna den 18. og 19. marts 2011.

Pludselig manglede 132 familier en mand, kone, søn eller datter. Uanset om det er det ene eller det andet, vil "manglen" være der. For nogle mere end for andre. For "kernefamilien" med mand, kone og to små børn er savnet af en voksen mere mærkbart. Der er pludselig kun én til at ordne de daglige gøremål som at afhente børn, gøre rent, lave mad, passe hus og have og de mange andre ting, man ellers plejer at være to om.

Første hold er nu kommet hjem igen efter en fantastisk indsats. De havde travlt med at komme på plads og gøre klar til at operere fra Sigonella Naval Air Base. Og den danske indsats og effektivitet er blevet bemærket af vore partnere i NATO og mange andre steder. Nu er Hold 2 på plads og har indtil nu fortsat det professionelle og effektive operationsmønster, som Hold 1 indledte. Og det på trods af en turbulent start med pludselige ændringer af udsendelsens længde fra seks uger til de nu fastsatte tre måneder, der betyder hjemkomst medio juli.

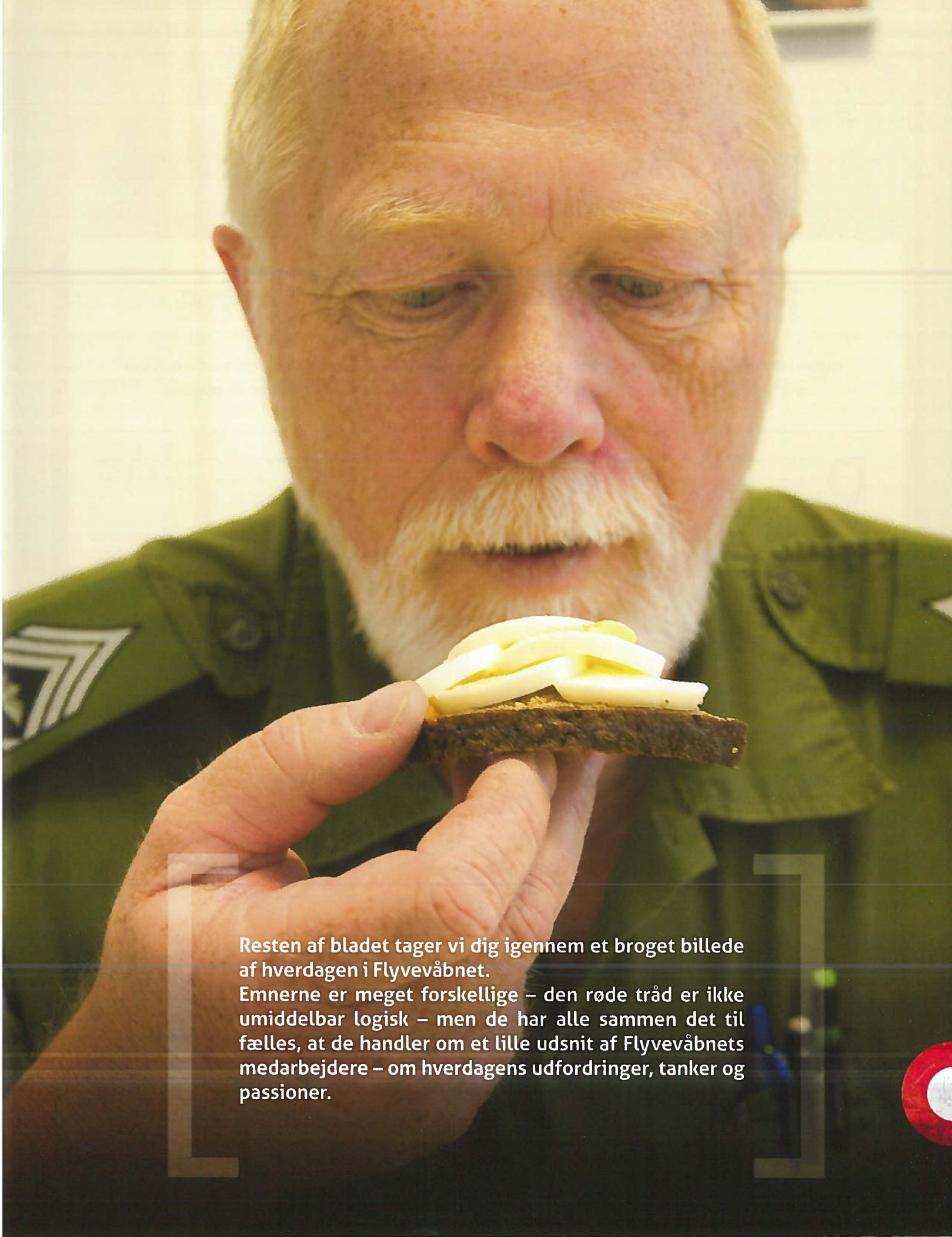
Travlhed for alle

Det er ikke kun de 132 udsendte, der har haft travlt. Den hjemlige basisorganisation har også spyttet i næverne og gjort, hvad de kunne for at støtte hundrede procent - og lidt til. Og det gælder hele organisationen.

Lige fra administrationspersonel, der arbejder med forvaltningen af udsendelsen, til våbenteknikere, som klargør ammunitionsdele. Men det er også Forsyningen, der skaffer det nødvendige materiel til de udsendte, og Deployeringen, som pakker og transporterer materiel og personel den lange vej til Sicilien. Alle har ydet og yder ekstra.

Godt nok har overordnede myndigheder og medier fokuseret deres interesse omkring de udsendte, men man skal ikke glemme den støtte, der er givet fra resten af Flyvevåbnet. Ikke kun fra Fighter Wing Skrydstrups side, men også de andre wings har ydet en stor og professionel støtte til operation Odyssey Dawn, som senere blev til NATOs Operation Unified Protector.

- Vi ved, at familiernes afsavn og den professionelle og ekstraordinære indsats, der er leveret til denne operation, har været med til at redde rigtig mange civile liv Libyen. Og dermed er formålet med udsendelsen indtil nu opfyldt. Nu gælder det om at holde fokus og fortsat støtte op om det udsendte bidrag og deres familier, siger oberst Lars Kjøller, der er øverste chef på Fighter Wing Skrydstrup og nu også detachment commander for Hold 2.



Resten af bladet tager vi dig igennem et broget billede af hverdagen i Flyvevåbnet.
Emnerne er meget forskellige – den røde tråd er ikke umiddelbar logisk – men de har alle sammen det til fælles, at de handler om et lille udsnit af Flyvevåbnets medarbejdere – om hverdagens udfordringer, tanker og passioner.

Hold øje med steroiderne

Ingen kender omfanget af brugen af anabole steroider blandt Forsvarets ansatte. Men det er vigtigt at holde øje med tegn på misbrug, for det kan skade både fysisk og psykisk.

AF STEEN POULSEN, ELEMENTET FOR FYSISK TRÆNING, AFTC

Der er kommet større fokus på den fysiske træning af vores soldater i Flyvevåbnet. Kroppen er vort vigtigste redskab. Vi skal passe og pleje den, for uden kroppen er vi intet.

Desværre er der nogen, der i jagten på bestemte kropsidealer forsøger at skyde genvej. Der har i mange af landets fitness- og motionscentre udviklet sig en subkultur, hvor brugen af androgene anabole steroider i en æstetisk sammenhæng har gjort sit indtog.

Det er en myte, at det kun er bodybuildere, der anvender steroider. Det er i særdeleshed også teenage-drenge og unge mænd, som fristes uden tanke eller respekt for de fysiske og psykiske konsekvenser. Dem kan der imidlertid være mange af, og de er bestemt ikke forenelige med tjenesten i Forsvaret.

Omfanget af forbruget i Forsvaret kendes ikke. Men da Forsvaret er en meget stor arbejdsplads, og vi repræsenterer et bredt udsnit af den danske befolkning, er det sandsynligt, at flere ansatte har et misbrug af steroider. Det skal vi ikke lukke øjnene for, men derimod være opmærksomme på medarbejdere, der udviser et tegn på misbrug.

Rådgiver om brugen

Ved AFTC gør vi meget ud af rådgivningen til vores værnepligtige samt sergentelever om risikoen ved anabole steroider. Rådgivningen og undervisningen i emnet doping og brug af diverse kosttilskud er en fast del af de planlagte uddannelsesforløb.

Vi har igennem to år uddannet efter konceptet " Bliv din egen fysiske træner", målrettet mod det personel, der skal ud at løse internationale opgaver. Kosttilskud af tvivlsom karakter er ikke ukendt for vore udsendte, for selvom bestemte af slagsen er ulovlige i Danmark, kan de ofte købes i missionsområdet, fordi andre lande har en mere lempelig lovgivning.

I idrætsanlægget på Flyvestation Karup kører vi fra uge 8 og fremefter en kampagne med materiale fra Anti Doping Danmark omkring brugen af anabole steroider. Sammen med opslagene er der også opsat fakta omkring bivirkninger, og det har haft den positive effekt, at mange motionister taler om det, mens de træner.

Generelt set kan man sige, at vi skal træne rigtigt, og vi skal træne troværdigt. Så holder kroppen længere, og vi kan nemmere tænke rationelt og modstå de belastninger og udfordringer, vi som soldater bliver stillet overfor.

Fysiske bivirkninger ved brug af anabole steroider:
- Problemer med libido og erektion
- Skader i leveren med risiko for blodcyster
- Øget risiko for åreforsnævring
- Øget risiko for forhøjet blodtryk

Psykiske bivirkninger ved brug af anabole steroider:
- Kort lunte og aggressiv adfærd
- Forkvaklet opfattelse af egen krop
- Psykoser og paranoia
- Depression

Typiske tegn på steroidebrug:
- Udviser en medarbejder flere af nedenstående tegn, bør det give anledning til ekstra opmærksomhed.
- Hyppig træning med meget tunge vægte. Suppleres næsten aldrig med udholdenheds- eller kredsløbstræning. Stort fokus på mad, især protein og fedt, og en meget stram kostplan.
- Meget hurtig og kraftig vægtøgning – op til 10 kg på tre måneder og samtidig meget lav fedtprocent. Oftest er der tale om en uproportional muskeludvikling, hvor især skuldre, nakke og bryst vokser. Væskeophobninger i kroppen, så personen ser meget oppustet ud.
- Steroidbrugerne er sygeligt optaget af kroppens størrelse og fedtprocent. De er selvcentrerede og selvpromoverende. Målet med store muskler bliver urealistisk vigtigt.

Det har sin pris at være hverdagens helt

Der er 20 search and rescue–reddere ansat i Flyvevåbnet. Det, der er traumatiske oplevelser for de fleste, er hverdag for dem. Ifølge professor Ask Elklit er det en erhvervsgruppe, der burde undersøges i forhold til både den fysiske og den psykiske belastning.

AF KATHARINA KLØVE

Hvis man trækker folk op fra havet, som er døde, så ser man ikke deres ansigter. Det er ude i periferien. Man kigger ikke direkte, for man ved godt, hvad man har med at gøre. Man reagerer bare.

Som han sidder der helt rolig og med et smil, der nogle gange flyver op og vil frem i verden, er det svært at forestille sig, at Ulrik Nyholm har en del historier om døde og sårede mennesker med i bagagen. Men det har han, for siden maj 2006 har han arbejdet som search and rescue-redder (SAR) i Eskadrille 722.

- Jeg blev redder, fordi det er et af de bedste job i Danmark. Man er med helt fremme, hvor det sker, og man er med til at gøre en forskel og være en del af noget. Det synes jeg er fantastisk, fortæller Ulrik Nyholm.

Egentlig er de uddannet som flymekanikere, de tyve SAR-reddere, der arbejder i Flyvevåbnet. Det er, fordi de både skal kunne reparere helikopteren, hænge i en line over vandet og være assistenter for lægen ombord.

Der er altså en del forskellige kasketter at jonglere rundt imellem, når de er af sted på redningsaktioner. Det stiller store krav til at kunne omstille sig og holde hovedet koldt.

Samtidig er det et job, hvor både den fysiske og den psykiske belastning er stor. Det har Ulrik Nyholm overvejet, men han mener, at den positive side af vægtskålen vejer mere:

- Jeg skal højst sandsynligt være SAR-redder ti år endnu. Jeg har tænkt på den belastning, jeg er udsat for, men jeg har ikke nogle facts omkring, hvor hårdt det er. Jeg ser sådan på det, at de oplevelser, jeg får, og de muligheder, jeg har i det her job, overskygger belastningen. Jeg synes helt klart, at det er det værd.

Der mangler danske undersøgelser

Det er meget forståeligt, at Ulrik Nyholm ikke har facts omkring, hvor stor belastningen i jobbet egentlig er, for der er nemlig ikke blevet lavet danske undersøgelser om de psykiske og fysiske problemer hos mennesker med højrisiko job. Det inkluderer blandt andre brandmænd, falckreddere, SAR-reddere og så videre.

Professor Ask Elklit er leder af videnscenter for psykotraumatologi på Syddansk Universitet. Han har været med til at lave en del undersøgelser af traumatiserede grupper, men det er først inden for de seneste fem-syv år, at der er ved at komme fokus på de mennesker, der ofte er udsat for traumatiske oplevelser i forbindelse med deres job.

- Der er lavet nogle undersøgelser omkring falckreddere og ambulanceførere i udlandet, som viser, at de generelt har en hel del psykiske og somatiske problemer; men der er ikke blevet lavet tilsvarende undersøgelser herhjemme, fortæller professor Ask Elklit.

Derfor har han lavet et sammendrag af de udenlandske undersøgelser og sendt videre til Falck, som nu overvejer, om de vil sætte en omfattende undersøgelse i gang. Ifølge de udenlandske studier udvikler 20 procent af ambulanceførere og 17 procent af brandmænd posttraumatisk stress-syndrom.

Derudover kommer lidelser som depression, angst, kredsløbsproblemer, smerter i led og muskler og akut stress, som de også er i større risiko for at udvikle sammenlignet med resten af befolkningen.

- Det er nogle meget handlingsorienterede mennesker, der vælger sådan et job. De løser problemer, og det er de gode til. Så når de oplever, at de ikke kan falde i søvn eller får andre småsymptomer, bliver de tit overraskede, fordi de ikke har tænkt på det som noget, der kunne ramme dem indefra, forklarer professor Ask Elklit.

Amputerede arme og svitsede organer

I februar i år var blandt andre fem SAR-reddere på en uges øvel-

se i Norge. En af dagene sad de i samlet flok i en norsk kantine og ventede på, at tågen skulle lette. Det gav tid til at snakke om deres arbejde derhjemme og de oplevelser, som de hver især har haft.

- Jeg synes, det værste er, når det er børn, der er kommet til skade, siger redder Martin Knudsen, efter at samtalen er blevet drejet ind på ulykker.

- Kan I huske hende pigen, der var kravlet ind i en transformator? Hun var ikke så gammel, siger Bo Sørensen.

Han fortsætter, kigger op og får øjenkontakt med de andre:

- Hun var blevet fuldstændig gennemsvitset. De var nødt til at amputere begge arme helt heroppe.

Han demonstrerer ved at skære med håndryggen fem centimeter fra, hvor armene sidder fast til kroppen.

- Alt var sprunget. Sener. Alting. Hele vejen op. Fordi hun havde spændt så meget. Alle hendes organer var blevet gennemsvitset af strømmen. Det var kun et spørgsmål om tid. Hun ville ikke vågne op til noget rart, svarer Bo Sørensen.

Der kommer ikke noget suk bagefter. Alle fem mænd kan fortælle lignende historier, og det fortsætter de med, indtil luften er for tyk, og der ikke er mere at sige. Men hvornår ved man, at man har sagt nok?

- Det er jo ikke ligefrem noget, vi underholder med til familiefesterne, men vi snakker med hinanden om det. Som vi gør nu, forklarer Martin Knudsen.

- Det er vilkårene. Også at vi selv kan risikere at være skyld i, at noget går galt. Det må man leve med. Ellers skal man finde et andet job, tilføjer Bo Sørensen.

Et helt specielt sprog

For udefrakommende kan det godt lyde hårdt og direkte, når redderne snakker sammen om deres oplevelser; men ifølge professor Ask Elklit er der en klar terapeutisk mening med det sprog, de bruger.

- Den nogle gange hårde humor eller direkte facon at sige tingene på er en måde at snakke om nogle synsindtryk, følelser og fornemmelser, som man har haft i forbindelse med tidligere opgaver, og det har en positiv psykisk effekt indadtil, fortæller professor Ask Elklit.

Han mener, at det er forebyggende terapi at snakke om oplevelserne, og at det netop skal være i et sprog, der hverken er klinisk eller fuldstændig fotografisk. Hvis ikke man får kommunikeret noget ud, kan det i værste tilfælde føre til, at man for eksempel kommer til at lide af posttraumatisk stress-syndrom.

- Det vil som regel vise sig ved, at man for eksempel forbinder stegelugten fra panden i køkkenet derhjemme med lugte fra en redningsaktion. Man får kvalme og bliver utilpas. Det kalder man en betingning. To stimuli, der ikke har haft noget med hinanden at gøre, bliver pludselig koblet sammen. Man kan godt svække associationen igen, men det kræver, at man arbejder terapeutisk med det, forklarer professor Ask Elklit.

I eskadrillen gør de meget ud af at debriefe efter hver opgave, og det er ifølge SAR-redder Ulrik Nyholm ikke et problem at få luft for sine tanker i det rum, fordi de kun er seks mand på vagt samtidig.

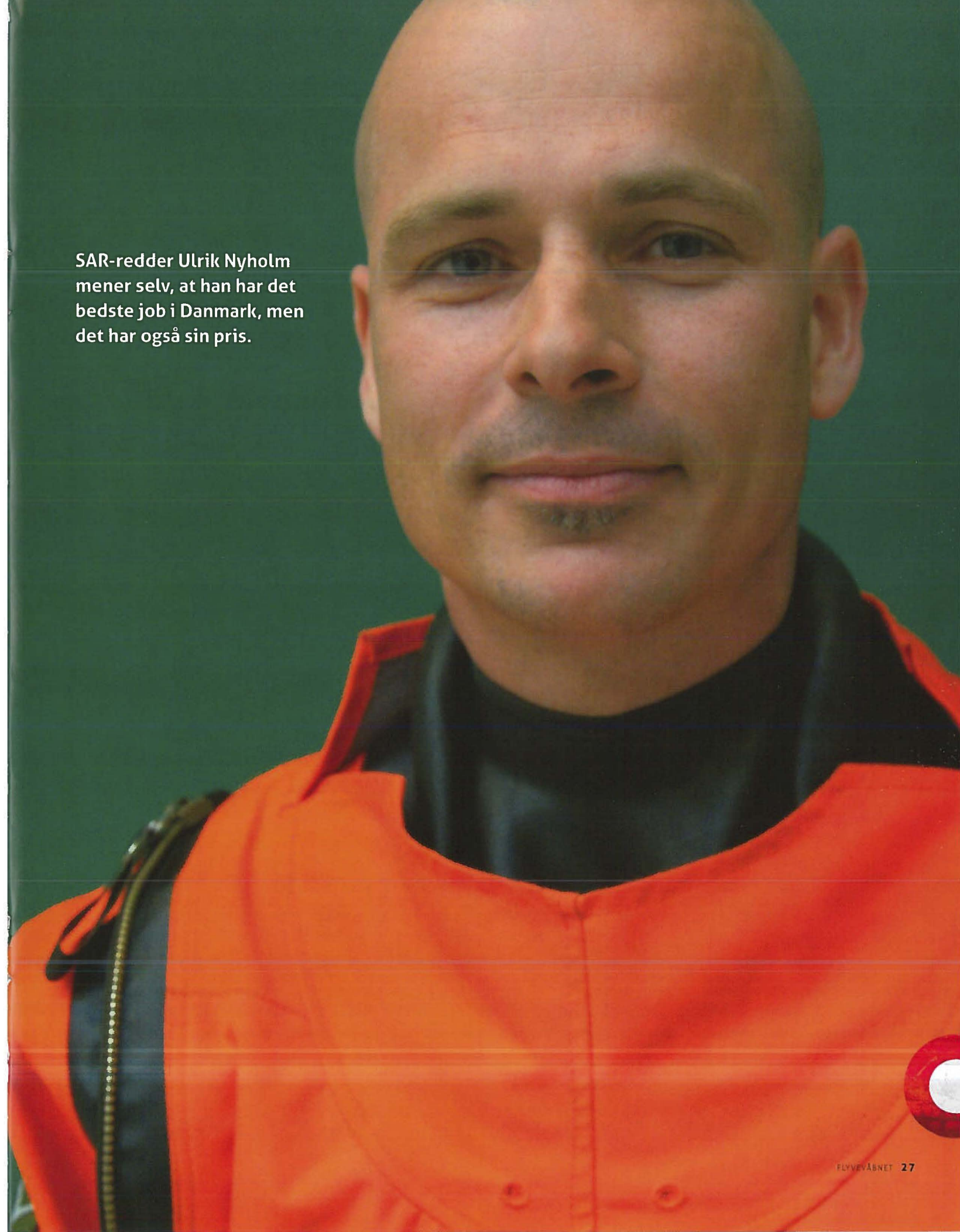
- Ved de oplevelser, jeg har haft, hvor jeg har haft brug for at snakke udover til debriefingen, dér er jeg gået til dem, jeg er på vagt med. Og hvis jeg yderligere har haft brug for det, snakker jeg med min familie og de andre reddere bagefter, siger Ulrik Nyholm.

Macho-kulturen er næsten væk

Generelt er det hans overbevisning, at det er blevet meget nemmere at give udtryk for sine følelser, fordi der tidligere har hersket en macho-kultur omkring redderne.

- Det er helt sikkert min fornemmelse, at de reddere, vi har i dag, de åbner op. Det er ikke så meget macho mere. Jo, selvfølgelig fordi det er en mandeverden, men vi kan sagtens give hinanden et knus. Det tror jeg ikke, man kunne tidligere, fortæller Ulrik Nyholm.

Under øvelsesturen til Norge var der også tid til at snakke om "redningsmannens" oplevelser. Det er ikke for sarte sjæle at være en flue på væggen i sådan et forum. Foto: Katharina Kløve



SAR-redder Ulrik Nyholm mener selv, at han har det bedste job i Danmark, men det har også sin pris.

Bent med Tilly B i folden i den gamle grusgrav. (Foto: Charlotte Basie)

Der kan være mange penge at vinde i travløbene; men det er også dyrt at holde hestene og træne dem optimalt.

Det er tæt løb, men Olina B, der har nr. 1, vinder dette travløb på travbanen i Billund. (Foto: KM Foto)

HESTENE

- *Luckfinder B, vallak på 8 år, konkurrerende travhest*
- *Olina B, hoppe på 5 år, konkurrerende travhest*
- *Tilly B, pensioneret avlshoppe og travhest, 20 år*
- *Sharon, hyggeligt selskab, 15 – 16 år*

B'et i hestenes navn stammer fra Familien Boe Pedersens mellemnavn og er et særkende for alle Bent Boe Pedersens travheste.

Sans for både økonomi, fart og spænding

Han flyver hverken F-16 eller gemmer sig i buskene med våben. På arbejdet står den på administration og tørre tal, men når han får fri, er der helt anderledes fart over feltet – alligevel er der visse ligheder.

AF CHARLOTTE BASIE

Man ligger dér, hjul ved hjul med 50 km i timen, og der skal ikke ret meget til, før man støder sammen. Man skal kunne køre, når man kan se, at chancen er der, og når man kan mærke på hesten, at den stadig har kræfter i behold, fortæller Bent Boe Pedersen.

I maleriske omgivelser i den lille landsby Kåtrup, der ligger mellem Randers og Hobro, bor Bent Boe Pedersen. Huset ligger på toppen af en bakke ved en gammel grusgrav, der for længst er taget ud af drift og i dag er et tilgroet og naturskønt område. Her bor han med sin kone Connie, og herfra plejer han sin helt store interesse: travsport og hesteavl.

Til daglig kan man finde Bent Boe Pedersen i Flyvertaktisk Kommando i Karup som controller, hvor han jonglerer med tal som ansat i planlægningsafdelingens økonomisektion. Konkret kigger han Helicopter Wing Karups og Combat Support Wings økonomi og drift efter i sømmene, ligesom Flyvevåbnets lønsumsstyring kommer omkring hans bord.

-Tal har nok altid ligget nemt for mig, fortæller Bent Boe Pedersen, og selvom økonomi i arbejdslivet og hesteavl i fritiden tilsyneladende ligger langt fra hinanden, er der også visse ligheder:

-Avlsarbejde er jo også meget statistik. Man kan gå ned i den enkelte hest adskillige generationer tilbage og så på den måde optimere sandsynligheden for det bedste afkom. Og så er der jo tider og resultater, når vi er på travbanen – det kræver altså en vis interesse i tal, og det har jeg jo direkte fra mit arbejde, forklarer han med et smil.

En stor plads i hjertet

Sideløbende med adskillige økonomistillinger igennem 40 år i Forsvaret har Bent Boe Pedersen altså også haft interessen for travsport og hesteavl. Derfor betyder det meget for ham, at han har et job med faste mødetider, hvor han også kan planlægge sig ud af det meste overarbejde. Særligt når han har unge heste, som han skal træne op og vænne til det mest basale. Det kræver nemlig megen tid, men den er også givet godt ud.

-Det er en helt særlig tilfredshed, det giver, når man får lov at se de heste på banen, man selv har avlet, forklarer Bent Bo Pedersen. Det er en forløsning, efter at han har ventet på et føl i 11 måneder og har passet og plejet det lige fra den dag, det kom ud. Når han har vænnet det til mennesker og senere til at gå med seletøj og vogn. Når han har gjort alt det grundlæggende arbejde og har taget sig af den grundlæggende koretræning. Så gibber det lidt ekstra i ham at se hesten gå i mål som vinder.

Spænding, taktik – og vat i ørerne

Bent Boe Pedersen har også selv kørt løb. Det var dengang, hestene var hans fars. Og han fortæller om den spændte stemning på banen og om, hvor vigtigt det er at have en taktik. Det er ikke bare fremad, alt hvad remmer og tøj kan holde. Det handler om at placere sig godt på banen og holde en fornuftig fart, så man ikke fyrer alle hestens kræfter af for tidligt. Og først til sidst giver man hesten lov til at løbe - alt hvad den kan.

Sådan nogle travheste kan godt være temmelig livlige og svære at styre, men det er der råd for, og Bent Boe Pedersen kender de små tricks. Ligesom man under løbene giver hesten skyklapper for øjnene for at begrænse dens synsfelt, kan man putte en tot vat i ørerne på den, så lydene ikke påvirker den for voldsomt.

– Og så er det bare om at have en snor i vattet, så man kan trække det ud, når hesten skal præstere allermest – det virker, fortæller han.

Der kan være mange penge at vinde i travløbene, men det er også dyrt at holde hestene og træne dem optimalt. Ind imellem har Bent Boe Pedersens heste vundet nogle pæne beløb, men det, der betyder allermest for ham, er æren og glæden over, at de har klaret sig flot. Det er selvfølgelig altid rart at vinde en god sum penge, skynder han sig at tilføje, for dem kan der hurtigt nok blive brug for.

Ude godt, hjemme bedst

I faderens tid havde de ikke hestene hjemme. Familien boede i et parcelhus, og hestene var opstaldet i nærheden. Det samme var tilfældet de første år, Bent Boe Pedersen og konen havde dem, men det er bare ikke det samme. Det er de helt enige om. For ti år siden flyttede de derfor ind i huset på toppen af bakken.

Nedenfor i den gamle grusgravs krater ligger en stor fold i læ for vinden. Her kan man møde Tilly B, der er mor til Bent Boe Pedersens konkurrerende travheste, og Sharon, som hendes kammerat hedder. Han er ikke travhest, men en gammel ride-vallak på 15 -16 år. Alligevel ser han noget ældre ud end Tilly på 20 år, der - bortset fra lidt gigt i forbenene - er i fin form.

Hestene kommer med det samme, når de hører Bent Boe Pedersens stemme, og de er ikke sene til at opdage gulerødderne i den spand, han har med til dem. Med store, årvågne øjne og puffende muler gumler de tilfredse i forårssolen.

Det er føltid nu, men de seneste år har der ikke været små firbenede plysdyr i vente, og det ser ikke ud til, at der bliver det foreløbigt. Ikke så længe hoppen Olina B stadig gør det godt på travbanen, og det ser lovende ud. Da hun var fire år, var hun tæt på at kvalificere sig til hoppederbyet.

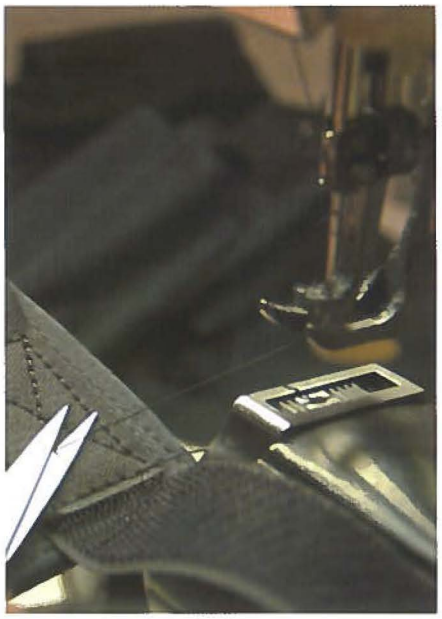
- Dér var jeg spændt. Jeg synes, hun har gjort det godt, så nu håber vi, at tingene flasker sig, og hun kommer til nogle gode startplaceringer, fortæller Bent Boe Pedersen, som også har introduceret sin fritidsinteresse for kollegerne, der nu også følger med i resultaterne for Bent Boe Pedersens heste, når de alligevel lige skal drøfte en økonomiopgave på kontoret.

De usynlige

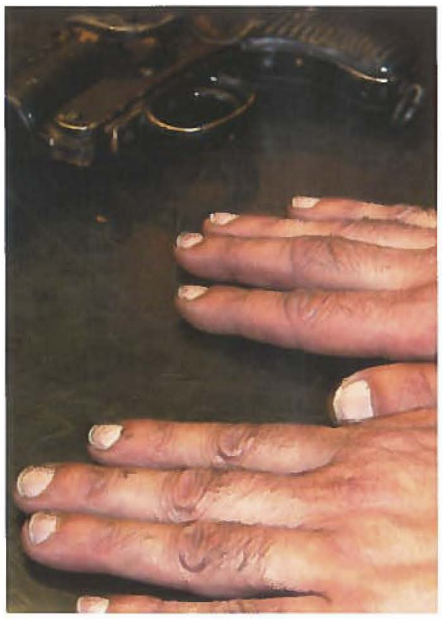
I Helicopter Wing Karup bliver nogle medarbejdere mest lagt mærke til, hvis de ikke er der. Derfor kan du nu se og læse dig frem til, hvem der egentlig sørger for, at alle de andre får det rigtige udstyr – og at det fungerer, som det skal.

AF KATHARINA KLØVE

De orange våddragter til search and rescue redderne er kraftigere end de normale grønne våddragter. De er desuden lavet i neopren, fordi redderne nogle gange kan komme til at ligge lang tid i vandet, og så er det vigtigt, de kan holde varmen.



Syopgaver er der masser af. Her er Bent Pedersen i gang med at sy SUN-værkstedets egen opfindelse: En ny og forbedret holder til iltflaskerne på redningsvestene.



På våbenværkstedet tager de sig af eftersyn på alle håndvåben på Flyvestation Karup. Derudover sørger de også for, at våbnene på LYNX helikopterne virker, som de skal. Det er dog ikke et arbejde man får rene negle af, som Paul Blake her viser frem.

Håndarbejdet redder de andres liv

I Hangar 24 på Flyvestation Karup kan man finde Flyvevåbnets største våbenværksted og et Skærme-, Udrustnings- og Nødudstyrsværksted (SUN).

På SUN-værkstedet er arbejdsopgaverne meget forskellige. Her laver de eftersyn på redningsveste, iltflasker og radioer. De reparerer ødelagte og slidte flyverhjelme. De sørger for, at redningsdragterne kan holde vandet ude ved at sy og lime dem. Og de holder redningsflåderne til LYNX, AS-550 Fennec og T-17 Supporter flydende.

Derudover opfinder de selv nye forbedringer såsom en vandtæt kortlomme til flyverdragterne, en praktisk lomme til iltflaskerne og en sele til at bære tasker i, når search and rescue-redderne skal fire sig ned og hente tilskadekomne. I det hele taget er de så dygtige til at sy, at de også tager småopgaver på sig som for eksempel at sy mærker på flyverdragterne, overtræk til vejskilte, hundesnore og seletøj til bårer.

På våbenværkstedet har de et skab med klenodier fra før og under Anden Verdenskrig, men til daglig tager de sig af eftersyn af mere nutidige våben.

Når man pakker en redningsvest sammen, skal selv den mindste detalje nusses om. Hvis denne snor ikke bliver strammet det rigtige sted, vil vesten nægte at puste sig op, og det kan betyde liv eller død for ham eller hende, der har den på.

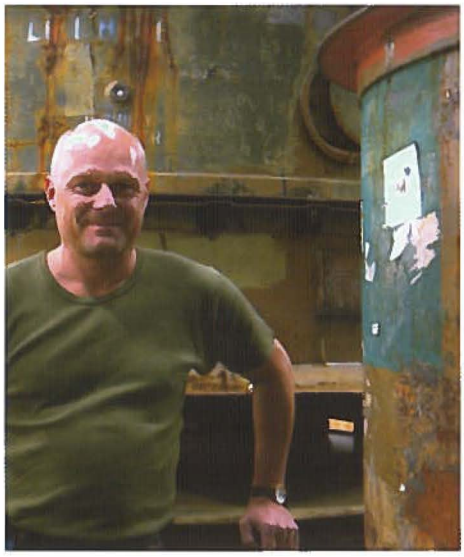
Redningsvestene skal til eftersyn hver ottende måned, mens search and rescue reddernes veste skal til eftersyn én gang om ugen. Her er det Anders Olesen, der er i gang med at tjekke en vest igennem.

Det er blandt andre John (Julle) Uhrlund, der sørger for at holde vandet ude af våddragterne. Her er han i gang med at lime en støvle fast på en dragt.

Kim Hvidberg servicerer mellem 800 og 1000 flyverhjelme om året på SUN-værkstedet. Hjelmene trænger oftere end så meget andet til en kærlig hånd, fordi teknikken indeni hjelmene er meget følsom.

I hovedlageret har man et avanceret reolsystem. Der er i alt seks reoler med 174 kvadratmeter plads i hver. Det bliver til cirka 270 skuffer i alt. Hvis en bestemt slags skrue bliver væk, er det næsten umuligt at finde den igen.

Arne Madsen er logistikassistent på lageret. Han sørger for, at alle reservedelene, der lander på hans bord, bliver ført ind i statistikken, så der er styr på, hvor tingene hører hjemme.



Peter Toft har været over tyve år i forsyningssystemet. Han er den, der har været på lageret i længst tid, og som ved det meste om alle helikoptertypernes reservedele. Hans specialeområde er dog Fennec-helikopterne, som han altid har beskæftiget sig mest med.

Styr på alle delene

I sammenhæng med Helicopter Wing Karup ligger det største lager i Danmark for reservedele til helikoptere. Her skal alt lægges på rette hylde, for ellers finder man det aldrig igen.

De i alt ti mand i reservedelslageret står for at tage imod, dokumentere og lægge de enkelte reservedele til alle Flyvevåbnets helikoptertyper på rette plads – og selvfølgelig finde og udlevere dem igen. De sagsbehandler kritiske lister med reservedele, der har høj prioritet. Og de tager sig på skift af 24 timers vagter, så de også kan servicere search and rescue-beredskabet i Danmark og Nordatlanten hele døgnet rundt.

Udover 1044 kvadratmeter reolplads har lageret fire sheltere til rådighed, hvoraf tre er i brug.

Sidste år brugte de ti mænd fra reservedelslageret en god portion af deres fridage og weekender på at hjælpe Forsvarets Materieltjeneste med at flytte alle reservedele til de nu udfasede S-61 helikoptere ud til to store sheltere på Flyvestation Karup. Der skal de stå opmagasineret, indtil de bliver solgt - enten sammen med helikopterne eller hver for sig i enkelte bidder.

Jørgen Dithlev Giversen Jensen er 76 år gammel. 39 af dem har han arbejdet i Flyvevåbnet som fotograf. 17 af dem har han arbejdet i Flyvevåbnets Historiske Samling, og det har han tænkt sig at blive ved med, indtil han ikke kan mere. Foto: Katharina Kløve

I Flyvevåbnet for evigt

Den første dag i Flyvevåbnets Fototjeneste i Karup bliver Jørgen Dithlev Giversen Jensen døbt JDG af sin chef. Selvom det er 56 år siden, hænger navnet JDG stadig ved.

AF KATHARINA KLØVE

Når man træder ind i den røde bygning med det lille skilt: Flyvevåbnets Historiske Samling på gavlen, møder man en mannequindukke iført en blå og ældgammel uniform for enden af væggen. Rundt om hjørnet og til højre kan man møde en levende udgave, der engang har båret en lige så gammel uniform. Hans navn er Jørgen Dithlev Giversen Jensen, men han vil helst kaldes JDG.

Han har sit eget kontor i bygningen, som er klistret til af reoler langs væggene. De gemmer på et omfattende billedarkiv, som ikke er mere organiseret, end det er praktisk. Derfor er skrivebordet dækket af brune kasser med negativer og sort-hvide billeder, der ligger i et tilfældigt roderi. Det er dog ikke tilfældigt, at JDG har fået oprydningstjansen med at arkivere Flyvevåbnets historiske billedfortælling. Alle sine 39 år i blå uniform arbejdede han nemlig som fotograf.

- Golf er ikke lige mig

En uge efter at JDG blev pensioneret i 1994, startede han med at komme i Flyvevåbnets Historiske Samling. Det er et frivilligt initiativ, som hører til på Flyvestation Karup og bliver holdt i gang af et svingende antal pensionerede medarbejdere. De mødes hver onsdag for at forevige Flyvevåbnets historie og samle fortidens puslespilsbrikker i et chartek. Når man har arbejdet næsten en livstid i Flyvevåbnet, er det svært at give helt slip.

- Jeg har ikke engang overvejet at begynde at spille golf i stedet for. Det er ikke lige mig. Jeg bliver ved her så længe, jeg kan, og så kan jeg stadig følge lidt med i, hvad der sker, forklarer JDG.

Han vil gerne vise det ældste billede frem, som billedarkivet rummer. Det er fra 1914 og forestiller en primitiv flyvemaskine, men det har forvildet sig på afveje i rodet. I stedet forlader han kontoret et langt øjeblik og kommer tilbage med et grønt chartek. Det viser sig at indeholde hele JDGs arbejdsliv. Al slags dokumentation på, hvad han har lavet, hvordan han så ud, og hvem han var, ligger gemt i personarkivet.

- Når jeg siger farvel, er ingen interesseret i det. Nu ligger det her, så de har noget om mig fra min tid i Flyvevåbnet, fortæller JDG.

I fotoets tjeneste

Det vil ikke være helt forkert at påstå, at JDG har dedikeret sin passion, sin tid og sit liv til Flyvevåbnet. Fra han er 19 år gammel og render rundt på rekrutskole og indtil nu, har han kun haft en pause på små ti måneder fra 1960-61.

I den periode arbejder han på Danfoss som fotograf, men da stillingen pludselig forsvinder, overvejer han ikke engang at søge videre i det civile, men vender straks tilbage til Fototjenesten i Karup.

I 1964 tager han springet og flytter til Norge for at arbejde i NATOs hovedkvarter. Der tager han billeder af alt lige fra portrætter over receptioner til besøg.

- Jeg kunne mærke, det begyndte at gibbe – jeg havde det der internationale i mig, fortæller JDG.

Efter fire år i Norge starter han som leder af Fototjenesten i Aalborg, men i 1974 begynder det igen at gibbe. Denne gang tager han familien med til Belgien, hvor han også får arbejde i NATOs hovedkvarter. Fem år senere vender han tilbage til Danmark og til en stilling som sagsbehandler i Forsvarets Materielkommando. Der bliver han kun i et par år, inden han og familien igen flytter til Norge.

JDG er på arbejde "i marken" i sin tid ved Fototjenesten i Aalborg. Foto: Privatfoto

Det er ikke kun kameraudstyret, der har forandret sig, siden JDG startede i Flyvevåbnet. Det har han også selv. Foto: Privatfoto

Først i 1986 slår han sig ned i Fototjenesten i Karup, som han er leder for, da han går på pension i 1994.

- Jeg er hele tiden blevet udfordret i min tid i Flyvevåbnet. Der var stor variation i mine arbejdsopgaver, og jeg havde mange muligheder. Og nu husker man heldigvis kun det gode, når man er blevet så gammel som jeg, siger JDG og smiler.

Fra Jørgen til JDG

Det er dog ikke kun JDG selv, der er blevet givet nogle muligheder gennem sit arbejde. Selvom hans børn er blevet revet op med rødderne nogle gange, har de fået meget ud af den usædvanlige opvækst.

I Belgien lærte de flydende fransk og engelsk og fik generelt et nuanceret billede af forskellige kulturer. Desuden er hans datter blevet så glad for Norge, at hun nu bor der med sin egen familie.

Rundt om JDGs finger sidder en glat guldring. Ægteskabet med hans kone har ikke varet lige så længe som hans "ægteskab" med Flyvevåbnet, men det har ikke givet anledning til jalousi.

- Hun har jo også fået en masse ud af det og oplevet mange ting på grund af mit arbejde, så nej, sådan er det ikke, forklarer han.

Som for så mange andre var det et tilfælde, at JDG havnede i Flyvevåbnet. Han faldt over en annonce i Dansk Fotografisk Tidsskrift og søgte ind. Den vej gav ham et nyt navn og et liv med udfordringer og forandringer. I dag hedder han i hvert fald lige så meget JDG, som han hedder Jørgen – og måske endda lidt mere af førstnævnte.

Skagens blæksprutte

Ulla Bay holder som administrationsspecialist styr på tropperne på Radarhoved Skagen. Hun sørger for, at hendes kolleger kommer nemt og bekvemt igennem dagligdagen.

AF ARNE BACH NIELSEN

Siden 2003 har flyverspecialist Ulla Bay arbejdet på administrationskontoret på Radarhoved Skagen. Udover at klare administrationsarbejdet forvalter hun kryptomaterialer, passer vagtkontoret, besvarer omstillingen og endelig opdaterer hun radarhovedets hjemmeside. Derudover siger hun gerne ja til andre opgaver, som hun mener falder naturligt for hende.

Ulla Bay gør fra sin stol, hvad hun kan for at hjælpe kollegerne.

- Lige i tiden mangler vi seks medarbejdere ud af en norm på 21. Så det kan godt være noget af et puslespil at få enderne til at nå sammen, når lederen af radarhovedet planlægger vagter. Det er min opgave at sikre, at reglerne for den kontinuerlige tjeneste bliver overholdt. Jeg forsøger at efterkomme folks ønsker, så godt jeg kan, fortæller hun.

Den erfarne administrationsspecialist har en masse paratviden inden for faget. Er hun i tvivl om et spørgsmål, har hun et solidt netværk at trække på – blandt andet til staben i Air Control Wing.

- Vi holder to gange om året møder inden for administrationsfeltet. For mig er det vigtigt at snakke med ligesindede og ikke mindst at få sat ansigter på dem, jeg taler i telefon med, siger hun.

Atmosfæren på Radarhoved Skagen er præget af nærhed medarbejderne imellem, og det mærker Ulla Bay ofte i kraft af sit job.

- Blandt andet kommer folk ind til mig og snakker om deres problemer og frustrationer. Det er ikke altid, jeg konkret kan hjælpe, men snakken i sig selv gør ofte noget godt ved vedkommende, siger hun.

Blæksprutten på det nordjyske radarhoved har ingen egentlig afløser, når hun holder ferie.

- Jeg spiller meget golf, så derfor gemmer jeg mange af feriedagene til at tage en fridag i ny og næ for at dyrke min hobby. Jeg holder som regel kun ferie én uge ad gangen. Det gør, at tingene hænger sammen, og at jeg ikke nødvendigvis behøver en afløser, forklarer Ulla Bay.

Hun understreger, at Radarhoved Skagen er en rigtig god arbejdsplads med en stor grad af frihed under ansvar. Ulla Bay bestemmer stort set selv, hvornår hun kan holde fri. For hun kender sine kolleger og deres behov, og hun ved, hvornår der er deadlines på diverse opgaver.

- Jeg er rigtig glad for mit arbejde, og jeg mener da selv, at det kommer mine kolleger til gode, siger hun og smiler.

Ulla Bay er glad for sin arbejdsplads på toppen af Danmark. I baggrunden ses Skagens vartegn, fyrtårnet tæt på Grenen. (Foto: Arne Bach Nielsen)

Et lille sug af virkeligheden

På internettet kan man finde en eskadrille, der kalder sig 701. Den består af tolv aktive medlemmer, som bruger deres fritid på at flyve rundt i en virtuel verden, hvor både flyene og missionerne er kopieret fra virkeligheden i Flyvevåbnet. Johnny F. Andresen er stadig ny i Eskadrille 701, men han har arbejdet i Flyvevåbnet i næsten et år.

AF KATHARINA KLØVE

Han hedder Johnny F. Andresen i virkeligheden. På internettet hedder han JAF. I den virkelige verden arbejder han som teknisk flyverspecialist i bunkeren i Karup. I den virtuelle verden er han ved at uddanne sig til pilot.

- Jeg går meget op i det. Det giver et lille sug af virkeligheden. På et eller andet tidspunkt vil jeg gerne have et ægte flyvercertifikat, men lige nu er det udfordring nok at lære flyene at kende på nettet, fortæller Johnny F. Andresen.

Tæt på virkeligheden

Hver torsdag aften sidder tolv mennesker, der fysisk er spredt over hele landet, og flyver missioner i et program, der hedder Flight Simulator 2004. Johnny F. Andresen er stadig ny i uddannelsen, så han øver sig i et T-17 fly. Når han er igennem den del, skal han vælge mellem at specialisere sig i enten C-130 Hercules eller F-16 Fighting Falcon. Til den tid er det højst sandsynligt også muligt at vælge EH-101 Merlin helikopteren.

Det er nemlig ambitionen, at programmet hele tiden skal udvikles, så mulighederne i det afspejler virkeligheden.

- Alt er kopieret fra Flyvevåbnet. Lige fra detaljerne på flyene til de missioner, vi flyver. Det gør, at man får lyst til at yde en indsats, og så er det skægt at stige i graderne og gøre flyvningen realistisk, siger Johnny F. Andresen.

Det er sjovere at flyve sammen

Eskadrille 701 har snart ti års jubilæum. Det skal fejres i august i år, og det bliver første gang, at Johnny F. Andresen skal møde de elleve andre medlemmer ansigt til ansigt. Til daglig plejer han at øve sig alene. Derfor sætter han stor pris på sit medlemskab i eskadrillen.

- Det er klart en fordel og en udfordring, at de andre er der til at vurdere mig og hjælpe på vej. Og så er det generelt bare sjovere at flyve sammen, fortæller Johnny F. Andresen.

Hans interesse for flyvning er dog så stor, at han ikke kan nøjes med at øve om torsdagen.

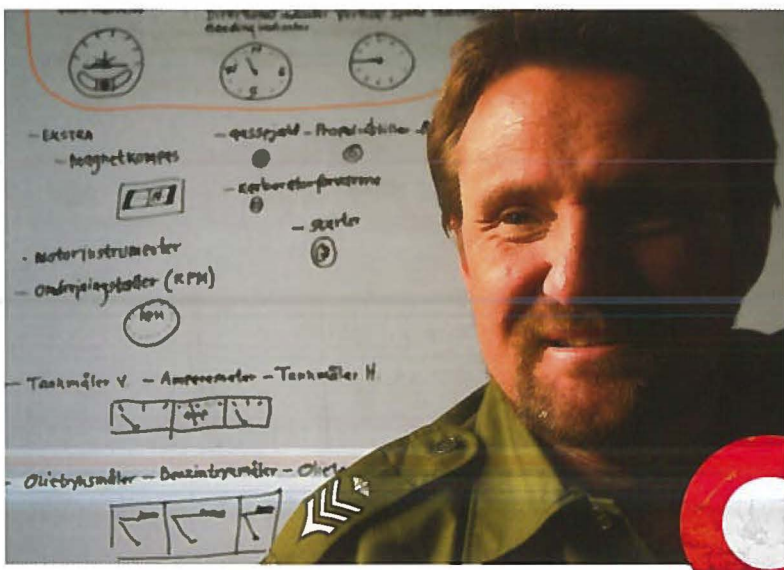
- Jeg bruger omkring to timer om dagen på min hobby, men det er vigtigt, at der er balance i det. Det må ikke overtage, for så bliver man skør i hovedet, smiler Johnny F. Andresen.

En måde at koble af på

Udover at flyve alene og i Eskadrille 701 laver Johnny Andresen manualer til C-130 Hercules og Catalina, hvor sidstnævnte er hans helt eget projekt. Hans store interesse er det tekniske ved flyvningen. Meget af tiden går af samme grund med at surfe på nettet efter ny viden og læse flyblade og magasiner.

- Det er helt sikkert en hobby, der fylder meget, men min familie er heldigvis forstående. Det her er jo bare min måde at koble af på, forklarer Johnny F. Andresen.

Se mere om Eskadrille 701 på www.esk701.dk



Hvis Johnny F. Andresen i sin tid havde haft øjnene til det, havde han søgt ind som pilot i Flyvevåbnet. Nu kan han i stedet udleve sine pilotdrømme på internettet.

BALTIC SAREX holder beredskabet skarpt

Ingen lande i Østersøregionen har redningsberedskab til at håndtere en stor ulykke til søs på egen hånd. Derfor er samtlige lande i regionen lige fra Norge til de baltiske lande og Rusland med i det samarbejde, som sikrer, at redningsaktioner til søs foregår uden skelen til nationale landegrænser.

AF RUNE DYRHOLM

Når alarmen går et sted i Østersøregionen, er det altid den nærmeste redningshelikopter eller det nærmeste skib, der bliver sendt af sted. En nødstedt fisker i dansk farvand kan sagtens blive undsat af for eksempel en tysk eller svensk helikopter.

- Det er ren og skær sund fornuft, og det er det, som er udgangspunktet i hele samarbejdet, fortæller Andreas Michaelsen, der til daglig er vagthavende officer i Joint Rescue Coordination Center i Søværnets bunker i Århus.

Her har han været med til at udvikle de procedurer, som afprøves under den årlige redningsøvelse BALTIC SAREX på Bornholm, hvor de fleste lande i Østersøregionen deltager med enten skibe eller helikoptere.

- Det hele går ud på at få udnyttet de fælles redningsressourcer, som er til rådighed, og ikke mindst at få koordineret deres indsats på den mest effektive måde. På BALTIC SAREX er det især den lavpraktiske koordinering mellem de forskellige landes enheder på selve ulykkesstedet, der er fokus på, forklarer han.

Sprogbarrierer bliver nedbrudt af logik

Når det hele brænder på, er det ikke mindst sprogbarrierer og utilstrækkelig informationsudveksling, som giver store udfordringer.

- Derfor har vi også gjort meget ud af at lave nogle letforståelige og logiske procedurer for, hvordan helikopterne arbejder sammen og for eksempel kommer ind og ud af ulykkesstedet uden at komme i konflikt med de andre, siger Andreas Michaelsen.

Netop fordi samarbejde på tværs af sprog og kulturgrænser er så afgørende for en effektiv redningsoperation, er BALTIC SAREX også fokuseret på to typer scenarier, hvor netop dét er i højsædet. Mens det ene handler om i fællesskab at afsøge et stort havområde for at finde nødstedte, fokuserer det andet på at evakuere en masse mennesker fra en færge, som for eksempel brænder eller tager vand ind. Eller begge dele.

- Når det gælder eftersøgning af nødstedte, hvor vi har mulighed for at indsætte mange helikoptere, er det selvfølgelig helt afgørende, at alle ved, hvilke områder de hver især skal søge i. Ellers kommer man nemt til at søge samme sted flere gange, at overse noget eller komme i vejen for hinanden, forklarer Andreas Michaelsen.

At komme i vejen for hinanden og spilde kostbar flyvetid er ikke mindst en overhængende risikofaktor ved evakuering af færger. På Bornholmsfærgen Povl Anker, der blev evakueret som kulmination på årets øvelse, er der for eksempel kun plads til at lave hoist med en enkelt helikopter ad gangen – i hvert fald så længe det drejer sig om en øvelse.

- Vi havde seks helikoptere til rådighed, og derfor er det vigtig at sende dem forskudt af sted til færgen, så de ikke hænger og spilder brændstof, imens hoistpladsen alligevel er optaget af en anden. Det er ret værdifuldt at prøve den slags af på en øvelse som BALTIC SAREX, inden det måske bliver alvor en dag, fortæller Andreas Michaelsen.

> - Det er ren og skær sund fornuft, og det er det, som er udgangspunktet i hele samarbejdet
>
> Andreas Michaelsen, JRCC

21 af de nødstedte figuranter ombord på Povl Anker, fik sig en oplevelse da de blev reddet væk med helikopter. De fleste figuranter var elever fra de bornholmske skoler. For at gøre øvelsen mere kompliceret, var der også ofre i vandet. De blev samlet op af redningsbåde fra de mange tilkaldte skibe.

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

4307
X 2100 0 411/45 2305 593
2222-
FORSVARETS BIBLIOTEK
KASTELLET 46
2100 KBH Ø

POST
PP DANMARK

ID nr. 46555
Magasinpost MMP

X 2100