Flyvevåbnet

Nr. 3 - Juni 2012 - 9. årgang

Tema:

Danish Air Show

Bladet Flyvevåbnet lukker

Side 12 ›

De udsendte

Side 16 ›

Kære Læser

Du sidder med den sidste udgave af bladet Flyvevåbnet i hånden. Flyvevåbnet har længe haft sit eget blad, som også er blevet sendt til medlemmerne af Flyvevåbnets Soldaterforening. De seneste år har vi satset på at lave noget, der taler til både medarbejdere og deres familier med mange billeder og lidt kortere og mindre tekniktunge artikler. Før det hed udgivelsen Flynyt. Det blad havde færre billeder og en skrivestil, der talte mere til medarbejderne. Nu er det slut med værnsbladene, og en spændende fremtid venter.

Vi kommer til at savne bladet Flyvevåbnet og niveau III-bladene, som også falder væk i løbet af sommeren. Men lukningen af bladene kommer ikke til at betyde mindre kommunikation. Vi ser frem til, at Forsvarets nye fælles blad, Forsvarsavisen, kommer på gaden. Den nye avis kommer til at dække begivenheder, nyheder og alt muligt andet for Forsvaret generelt og giver os dermed indblik i, hvad der foregår i værnene og i de funktionelle tjenester, ligesom den åbner en bredere mulighed for Forsvarets ledelse til at kommunikere direkte til Forsvarets medarbejdere.

Vi har længe arbejdet hårdt for at samle Flyvevåbnets enheder i en fælles følelse af at være ét Flyvevåben. Jeg er glad for at se, at vi er nået langt på denne rejse. Med lidt held vil den nye Forsvarsavis trække os yderligere i samme retning - og måske vil det også lykkes at trække os i retningen at være ét Forsvar.

Lad mig her på falderebet sige alle vores interne og eksterne læsere tak for en god tid med bladet Flyvevåbnet. Tak for mange tilbagemeldinger på vores artikler og på bladet i sin helhed. Til vores eksterne læsere kan jeg oplyse, at vi fremadrettet vil stille de artikler og indlæg, som Flyvevåbnet producerer til den nye Forsvarsavis, til rådighed for Flyvevåbnets Soldaterforening, således at foreningen kan bruge disse som redaktionelt stof i foreningens eget blad. Det er således mit håb, at vi med denne ordning kan bevare kontakten til alle vores eksterne læsere og medlemmerne af Flyvevåbnets Soldaterforening i særdeleshed.

Inden de fleste af os skal på en velfortjent sommerferie, har vi et Air Show, der kommer til at fylde meget i Aalborg. Jeg personligt glæder mig meget til airshowet, der er ved at være endeligt på plads, og til at sige velkommen til forhåbentlig mange tusinde gæster. På de næste sider kan du læse lidt om, hvordan det har været at forberede det store show, og hvordan vi i år forsøger at samle meget af den information, som det de sidste år har været besværligt at få ud til alle gæsterne. Med de sociale medier i værktøjskassen kan vi fremadrettet nå ud til alle de flyvevåbeninteresserede danskere, som er evigt nysgerrige efter, hvad vi laver. Det er i den forbindelse vigtigt at huske, at airshowet ikke kun er et arrangement for Flyvevåbnet, men også er et vigtigt vindue for Forsvaret til offentligheden, og hvor øvrige dele af Forsvaret og Hjemmeværnet også er med.

God sommer og vel mødt til Air Show

Henrik Røboe Dam
Chef for Flyvertaktisk Kommando

Flyvevåbnet

9. ÅRGANG
JUNI 2012

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR
Brigadegeneral Steen Harboe Hartov
Stabschef ved Flyvertaktisk Kommando
Telefon 99 62 49 50, lokal 5101

REDAKTØR
Lars Skjoldan
Flyvertaktisk Kommando,
Telefon 97 10 15 50, Lokal 5117
Mobil 25 23 91 91

REDAKTION:
Redaktion: Gitte Felsted, Steffan Frostholm, Britta Schade, Rune Dyrholm
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.
Forsidefoto er taget af Flyvevåbnets Fototjeneste ved Air Show på Flyvestation Skrydstrup i 2010

Bladet Flyvevåbnet er primært til Flyvevåbnets medarbejdere.
Dette er den sidste udgave.

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

Følg Flyvevåbnet online på
www.facebook.com/flyvevaabnet

UDGIVER:
Flyvertaktisk Kommando
7470 Karup J

INDHOLD

I DETTE NUMMER - LÆS BLANDT ANDET:

04-11 **TEMA:** Dette års Air Show på Flyvestation Aalborg.

12-15 **TEMA:** Bladet Flyvevåbnet takker af.

16-22 **TEMA:** En række af Flyvevåbnets udsendte soldater melder ind.

24-27 Med Helikopter Wing Karup på en øvelse i Norge, der langtfra blev det, man forventede.

28-29 Forskningens Døgn på Flyvestation Karup.

53 år MED AIR SHOW

Det er nu 53 år siden, at Flyvevåbnet første gang afholdt Air Show. Dengang hed det Åbent Hus og var egentlig mest rettet mod flyvestationernes naboer. I dag er det Flyvevåbnets åbne vindue mod offentligheden, og dette års Air Show i Aalborg bliver også værd at besøge

AF LARS SKJOLDAN

Da man første gang inviterede til Åbent Hus ved Flyvestation Karup i 1959, var det for at vise naboerne, hvor al larmen kom fra. Det var håbet, at man, ved at informere og vise frem, kunne mindske den dårlige stemning, som det høje støjniveau kan skabe. Det havde en effekt. I umiddelbar forlængelse af første arrangement blev der lavet en aftale med de lokale minkavlere om ikke at flyve lavt i bestemte området omkring Flyvestation Karup i parringssæsonen.

Succes fra starten

Allerede første arrangement var en stor succes. Der kom omkring 75.000 mennesker til Karup for at se, hvad det var for noget. Det besøgstal har så været gennemgående siden med lidt lavere besøgstal i år med dårligt vejr og lidt højere tal i højt solskin. På Flyvestation Skrydstrup i 2012 anslog politiet, at der var op imod 150.000 mennesker i løbet af dagen. Presset på at komme ind på flyvestationen var så stort, at der på et tidspunkt var i nærheden af fire timers kø forbi Vojens og ud på motorvejen.

Den oplevelse er dette års arrangører blevet klogere af, og der bliver derfor åbnet flere porte, og der bliver åbnet for flere kørebaner. Pladsen bliver i år også åbnet to timer før opvisningerne starter, så flere kan komme ind og på plads før tiden.

Ud i landet

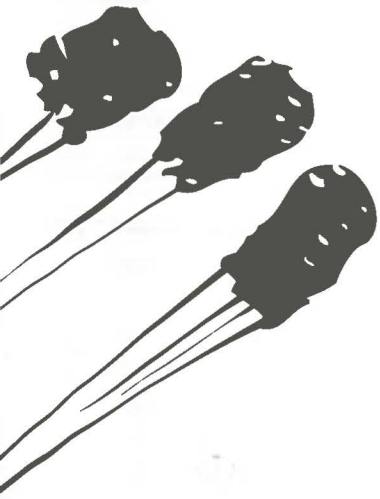
De første ti år foregik det hele i Karup. De første to år uden for hegnet ved den gamle jagerbane lige nord for flyvestationen, da man ikke mente, det var sikkert at lukke folk ind på flyvestationen. I 1961 åbnede man for første gang hegnet og lod befolkningen strømme ind på græsarealerne. I 1969 blev man enig om, at det var på tide at komme længere ud. Siden da har Air Show været afholdt på Værløse, Tirstrup, Vandel, Skrydstrup, Aalborg og Karup på skift – indtil de tre førstnævnte militære flyvestationer blev lukket.

Internationalt islæt

Allerede i de første år var der internationale opvisningshold på programmet. I starten var det mest engelske og amerikanske hold, men senere er feltet blevet udvidet betragteligt. Som man kan se på næste side er der mange mere eller mindre eksotiske bidrag på programmet.

Stort Air Show i år

Der bliver meget at se på til dette års Air Show. Der er flere hold i år og på jorden er der masser af oplevelser. Her kan du se et par highlights



Patrouille Acrobatique de France

Patrouille Acrobatique de France er et opvisningshold fra det franske flyvevåben. Holdet, der til daglig holder til på Base Ariénne 701 Salon-de-Provence, er oprettet i 1954, men har en historie, som rækker tilbage til 1931. Dermed er det det ældste hold i verden og regnes for et af de dygtigste.
Piloterne flyver i øjeblikket Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet. Holdet består af ni jagerpiloter.

Patrouille Suisse

Patrouille Suisse blev grundlagt for 48 år siden. I dag er holdet visitkortet for de schweiziske militære styrker både derhjemme og i udlandet.

Gennem sine opvisninger demonstrerer Patrouille Suisse det høje træningsniveau hos de schweiziske militærpiloter og repræsenterer med sine røde og hvide Tiger jetfly de typiske schweiziske værdier: pålidelighed, professionalisme, præcision, engagement og skønhed. Patrouille Suisse består i dag af ni piloter, en chef, som overvåger opvisningen fra jorden, og to speakere, som forklarer programmet for publikum.

Turkish Stars

Turkish Stars er et luftopvisningshold fra det tyrkiske flyvevåben. Holdet blev grundlagt i 1992 og flyver med otte Canadair NF-5-fly, hvilket gør dem til det ene af kun fem opvisningshold, der flyver med supersoniske fly, og det eneste hold med otte supersoniske fly. NF-5 flyet har været anvendt i det tyrkiske flyvevåben siden 1987 og blev valgt som det bedst egnede fly til kunstflyvning på grund af flyets elektroniske systemer, dets præstationer i luften samt flyets design.

100 år i luften

På jorden bliver det muligt at se en større udstilling, der markerer 100-året for dansk militær flyvning. Du kan læse mere om den udstilling og resten af markeringen af den runde fødselsdag længere inde i bladet.

... og det er langt fra det hele ...

Udover at se en masse opvisninger i luften kan du også gå en tur i udstillingsområdet og se en masse andre spændende ting. **Billund Air Center** fremviser eksempelvis tre forskellige Piperfly og en helikopter, og her kan du også prøve kræfter med en flysimulator. Hos **Danmarks Flyvehistoriske Selskab** kan du se en udstilling om 2. Verdenskrig, inden du går videre og møder **Garderforeningen** og **Flyvevåbnets Soldaterforening**, som begge vil fortælle om deres aktiviteter. Hos firmaet **INF WEAR** kan du købe soldaterudrustning og ved **IVAO Denmark** (The International Virtual Aviation Organisation) kan du lege pilot i et virtuelt flyvemiljø, inden du går videre til **Aalborg Svæveflyveklub,** hvor du kan se nærmere på to af klubbens svævefly. Herefter kan du besøge **Nordjyllands Ultralight Flyveklub,** som kommer og viser deres Aeroprakt A-22-fly, inden du hilser på en gammel kending fra det danske luftrum – et Draken-jagerfly – præsenteret af **Flyvevåbnets Historiske Samling.** Hos **TEC Aviation** kan du høre mere om uddannelsen til flymekaniker, og ved **Terma** kan du se nogle af de produkter, som det danske firma producerer til flyindustrien over hele verden. **Veteranhjemmet i Aalborg** uddeler materiale om deres arbejde, og **Aalborg Garnisonsmuseum** udstiller effekter fra museet.
Boeing, der er med i kapløbet om at levere nye kampfly til Danmark, udstiller deres F/A 18 Hornet, droneflyet Scan Eagle og JDAM MK-84 Harpoon-missiler. Desuden kan du også her prøve en flysimulator.
Hos **EADS,** European Aeronautic Defence and Space Company, kan du se et andet af de fly, der tidligere har været med i kapløbet om at blive nyt dansk kampfly, nemlig Eurofighter Typhoon.

Vores (ind)sats

I 2010 var mere end 100.000 besøgende til motorbrølende flyveopvisning og masser af summende aktivitet på udstillingspladsen på Flyvestation Skrydstrup. Det billede skulle gerne gentage sig den 10. juni i år. En del af løsningen ligger i markedsføringen

AF BRITTA SCHADE

Danish Air Show er en unik mulighed for Flyvevåbnet. Her kan vi vise den danske befolkning og udenlandske gæster, hvad Forsvaret og Flyvevåbnet kan. Her kan vi give en masse mennesker et indblik i de mange forskellig opgaver, Forsvaret løser for samfundet. Med åbne porte til livlig aktivitet under Danish Air Show kan vi være med til at skabe folkelig opbakning og forståelse for Forsvarets opgaver - og ikke mindst vise de utallige jobmuligheder, der er. For at sikre flest mulige gæster til Danish Air Show den 10. juni 2012 er det vigtigt at få budskabet ud – og det betyder markedsføring.

Flyvertaktisk Kommando samarbejder i år med reklamefirmaet Brandstifter. Brandstifter har været med til at udvikle hjemmesiden **www.danishairshow.dk.** Hjemmesiden bliver opdateret af Air Transport Wing Aalborgs medarbejdere med nyheder og anden information. Hjemmesiden bliver den primære indgang til viden i forbindelse med dette års show.

Som noget nyt i år tages smartphone i brug i markedsføringen. Med en app på din smartphone får du adgang til nyheder, trafikale forhold og program – det hele i direkte forlængelse af hjemmesiden. For at imødekomme efterspørgslen på mobil-nettet på selve dagen er telefonselskaberne blevet kontaktet for at sikre, at den øgede belastning ikke giver sammenbrud på telefonnettet. Det er håbet, at så mange som muligt kan lokkes til at installere app'en fra hjemmesiden.

Et let genkendeligt logo er vigtigt

Brandstifter designede flere forskellige logoer. Et logo skal være let genkendeligt og sende et entydigt budskab. Ud af de mange muligheder, Brandstifter havde fremsendt, faldt valget på den røde kokarde med C-130J Hercules, som foretager airdrop. Dette viser en af Air Transport Wing's opgaver. Det kan afsløres, at fremtidens logo for Air Show på Flyvestation Karup og Flyvestation Skrydstrup allerede er valgt. Herved sikres princippet om let genkendelighed. Det lokale tilhørsforhold illustreres af henholdsvis en EH-101 eller en F-16, alt efter hvem der arrangerer Air Show.

Plakaten for årets show er ligeledes udviklet af Brandstifter. Plakaten hænger på skoler og andre offentlige steder. Markedsføring blandt elever på skolerne er vigtigt for rekrutteringsarbejdet, som er en del af formålet med Danish Air Show. De unge er også en oplagt målgruppe, da de potentielt kan trække hele deres familie med på flyvestationen.

Samarbejde med Aalborg Kommune

Air Transport Wing Aalborg har indgået et samarbejde med Aalborg Kommune om markedsføring af Danish Air Show 2012. I den forbindelse har Aalborg Kommune tilbudt en medieaftale med Nordjyske Medier. I de senere år er der blevet købt reklameplads i aviser, radio og TV spots. Men i disse økonomisk trængte tider er reklamen i år reduceret til enkelte annoncer i Jyllands-Posten og radiospot på Radio Nova. Derfor hilses Aalborg Kommunes fremstrakte hånd velkommen.

Intensiv markedsføring

I år optrappes indsatsen for at få artikler og radio- og TV- indslag i medier over det meste af landet for at skabe opmærksomhed om Air Show. Fra medio maj 2012 intensiverer vi vores egen produktion af nyheder og aktiviteter, som i en eller anden form tilknyttes arrangementet.

Flyvevåbnets side på Facebook. www.facebook.com/flyvevaabnet. Spillet kører en måned op mod Air Show. Det er en effektiv måde at få folk til at besøge hjemmesiden og samtidig få gjort opmærksom på Air Show. I løbet af den første weekend spillet var tilgængeligt fik Flyvevåbnet mere en 300 nye tilhængere.

I samarbejde med Aalborg Kommune opstilles en H-500 Cayuse-helikopter med tilhørende udstillingsmateriel på Gammeltorv i Aalborg midtby. Udstillingen varer fra torsdag morgen den 8. juni til lørdag aften, hvorefter den indgår i udstillingen om 100-året for dansk militær flyvning. Helikopteren vil være under bevogtning døgnet rundt - om natten af Hjemmeværnet og om dagen af fagligt personel, som er klar til at fortælle om både helikopteren og om Air Show.

I Karup Lufthavn vil de rejsende fra maj og frem til medio juni kunne se en udstilling, som viser indholdet af nogle af de beholdere, som Air Transport Wing Aalborg dropper med faldskærm. Med henvisning til et af årets Danish Air Show temaer, Special Operation Forces, indgår udstillingen i markedsføringen.

F-16 mod Aventador

Et andet arrangement, som forventes at skabe medie-interesse, er F-16 mod Lamborghini Aventador. Arrangementet gennemføres i samarbejde med Cool Car Race, som har arrangeret velgørenhedsræs på Flyvestation Aalborg de sidste to år. Kapløbet er planlagt i dagene op til Air Show. Begivenheden er ikke for offentligheden, men lokale og nationale medier inviteres til at forevige seancen. Det forventes, at lokale og om muligt også landsdækkende medier bringer indslaget som optakt til søndagens Danish Air Show.

Facebook

Flyvevåbnets side på Facebook indgår som et væsentligt element i markedsføringen af Flyvevåbnet generelt. Danish Air Show-hjemmesiden er derfor linket sammen med Flyvevåbnets facebookside for at skabe flere likes. Siden opstarten af hjemmesiden er der kommet cirka 1.000 flere likes, og en del af dem kommer formentlig fra **www.danishairshow.dk.** I den sidste periode op til showet intensiverer vi indsatsen med et spil på siden. Spillet er meget simpelt og går i sin enkelhed ud på, at deltagerne ved hjælp af en C-130J Hercules skal forsøge at aflevere airdrop indenfor en cirkel. Lykkes det, er man med i konkurrencen om flere præmier.

Konkurrence for medarbejderne

Air Transport Wing har lanceret en konkurrence for ansatte i Forsvaret. Konkurrencen opfordrer Forsvarets medarbejdere til at reklamere for Danish Air Show på en utraditionel måde. De bedste og mest alternative ideer bliver belønnet med præmier. Regler og kriterier er tilsendt alle Flyvevåbnets Niveau III-myndigheder, men alle Forsvarets ansatte kan deltage.

Udstillingen her kan ses i afgangshallen i Karup Lufthavn. Det er en nødpakke, som kan leveres fra luften til nødstedte. Foto: Gitte Felsted

Specialoperationer i luften
er meget andet end transport

Et af temaerne til årets Air Show er specialoperationer. Mange ved sikkert, at Flyvevåbnet transporterer specialstyrkerne rundt, men specialoperationer i luften er langt fra simple transportopgaver

AF STEFFAN FROSTHOLM

Specialoperationer er for mange forbundet med specialstyrker som Jægerkorpset eller Frømændene, men Flyvevåbnet kan også deltage i specialoperationer, når de foregår i luften. Det er også kendt som Air SOF (Air Special Operation Forces). Specialoperationerne kan foregå sideløbende med specialstyrker på jorden, men de flyvende enheder kan også udføre specialoperationer på egen hånd.

Specialstyrker bliver ofte indsat med enten helikopter eller transportfly, men før det sker, er der behov for efterretninger. Det er både om fjendens bevægelser, men også om terræn og vejr:

- En ting, der står højt for mig blandt efterretninger, det er dér, hvor jeg skal lande helikopteren. Dér vil jeg gerne vide, hvordan terrænet ser ud. Hvor meget det hælder, og hvordan bevoksningen og underlaget er. Det er ting, der er meget vigtige, forklarer Jacob Bach Meldal, som er chef for Eskadrille 722 og tidligere forbindelsesofficer ved Jægerkorpset.

Efterretningerne bruges til at finde den rigtige rute frem til dér, hvor specialstyrkerne skal sættes af. Både så man undgår master og kabler og andet, der befinder sig over jorden - og også for at undgå, at helikopteren eller flyet bliver opdaget af fjenden.

I Flyvevåbnet er der ikke enheder, der har indsamling af efterretninger som deres eneste opgave, men både Challenger og F-16 kan med deres kameraer og sensorer løse opgaven. Det samme kan helikoptere. Fennec helikopterens opgave med at observere fra luften i forbindelse med eftersøgninger minder om at indsamle efterretninger. Her flyves der også over et område, hvor der bruges kamera og sensorer.

Transport er ikke simpelt

Lufttransport er også en specialoperation. Det kan være transport af både soldater og forsyninger, og det kan ske med både helikopter og transportfly.

- Det virker banalt at flytte noget fra A til B. Det udfordrende er, at det ikke er lige meget, hvor det bliver sat af. Det skal være meget præcist, både i tid og rum. Det er på et specifikt sted og på et specifikt tidspunkt, fortæller Jacob Bach Meldal.

Tidspunktet og stedet er afgørende for, at specialstyrkerne kan undgå at blive opdaget. Derfor indgår der mange ting i planlægningen. Den rigtige rute skal findes, så man undgår flyvning over fjendtligt område, og for at undgå radar skal man flyve tæt på jorden. Samtidig skal det overvejes, om indsættelsen skal ske

Med Fennec-helikopteren kan specialstyrker indsættes hurtigt og på den måde overraske modstanderen. Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste.

Nye forsyninger med airdrop fra en Hercules kan forlænge den tid, en specialstyrke kan være ude, og er en specialoperation fra luften. Foto: Flyvevåbnet

fra en helikopter, der lander, eller med faldskærm. Fordelen ved faldskærmen er, at soldaterne kommer mere lydløst frem, og derfor har lettere ved at overraske fjenden.

Indsættelse af specialstyrker fra luften er ikke kun noget, der sker i udlandet.

- Hvis du spørger mig, så var indsættelsen af Politiets Aktionsstyrke med blandt andet Forsvarets helikoptere på Ungdomshuset en specialoperation. Det er måske det mest lysende eksempel på, at vi rent faktisk er i stand til det, og at vi gør det den dag i dag, siger Jacob Bach Meldal.

Både ind og ud

Transporten er ikke kun indsættelse, men også afhentning. Det kan ske helt planlagt med forudbestemt tid og sted, når missionen er klaret for specialstyrkerne på jorden. Det kan også være, hvis nogen bliver såret og hurtigt skal bringes til behandling. Eller hvis en enhed kommer til at stå isoleret og på den måde er mere sårbar overfor angreb.

Forsyninger fra luften er også en specialoperation, der er en del af lufttransport. Forsyningerne kan komme i faldskærme fra en Hercules og på den måde komme lydløst frem til specialstyrkerne på jorden. Helikoptere kan også bruges til at få forsyningerne frem, men det larmer mere og kræver, at helikopteren lander på jorden. Forsyningerne fra luften er med til at forlænge den tid, en specialstyrke kan være ude.

- Det er klart, at hvis man har en specialstyrke, der skal være ude i længere tid, så er der en begrænsning på, hvor meget de kan have med. Hvis man siger, at den enkelte skal have fem liter vand om dagen og man skal være ude i 10 dage, så skal hver mand have 50 kg med bare i vand, siger Jacob Bach Meldal.

Andre opgaver

De mange former for transport i luften er en stor del af specialoperationer i luften, men der er også andre opgaver. En af dem er Close Air Support (CAS), der er luftstøtte til specialstyrkerne på jorden. Det kan være støtte, mens specialstyrkerne rykker frem, eller det kan ramme fjenden, uden at specialstyrkerne bliver afsløret. CAS vil ofte komme fra kampfly, i dansk tilfælde F-16, men kan også komme fra bevæbnede helikoptere eller et andet bevæbnet fly, for eksempel en bevæbnet Hercules – sådan en kaldes et Gunship.

Endnu en specialoperation i luften er opretteelsen af et Forward Arming and Refueling Point. Det er en form for fremskudt base, hvor helikoptere og specialstyrker kan få nye forsyninger uden at skulle langt tilbage til hovedbasen. Her vil det især være et Hercules-fly, der bringer forsyningerne til den fremskudte base.

Læs mere om, hvor Flyvevåbnets fly kan bruges til Air SOF: http://tinyurl.com/c8x855g

Se eksempler på Air SOF opgaverne fra Jægerkorpsets jubilæum: http://tinyurl.com/cw3zuf8

F-16 mod Lamborghini

Som optakt til Danish Air Show 2012 bliver der kørt et racerløb mellem en af Flyvevåbnets F-16 og en Lamborghini Aventador. Det sker for at skabe opmærksomhed om Air Show og Cool Car Race

AF STEFFAN FROSTHOLM

I ugen op til Air Show bliver der afholdt et racerløb mellem et F-16 kampfly og en Lamborghini Aventador på Flyvestation Aalborg. Flyet kommer til at holde på hovedbanen, mens bilen kører på en af parallelbanerne.

Konkurrencen skal skabe opmærksomhed omkring Danish Air Show og lokke endnu flere gæster til at besøge flyvestationen om søndagen. Samtidig er det også en reklame for Cool Car Race, der de seneste to år er blevet afholdt på Flyvestation Aalborg, og som bliver afholdt senere i år. Under Cool Car Race bliver der indsamlet penge til velgørende formål ved at give high-speed ture i hurtige biler til folk, der komme gående ind fra gaden.

Bilen, en Lamborghini Aventador, er den eneste af sin slags i Danmark, og den ejes af Eigild Bødker Christensen. Han er medarrangør af Cool Car Race, men måske mest kendt for at have startet og siden solgt trykkerivirksomheden Color Print A/S. Siden salget har Eigild Christensen brugt en del af sin tid på hjælpeprojekter, hvor et af dem er Cool Car Race.

- Det er fantastisk, at vi kan lave et samarbejde, som begge kan få noget ud af. Det vigtigste for mig er at skabe noget opmærksomhed om Cool Car Race, men derudover er jeg også biltosse, ellers havde jeg jo ikke sådan en bil, siger Eigild Bødker Christensen.

F-16 mod GP2

Det er første gang, at en F-16 konkurrerer med en Lamborghini Aventador, men det er ikke første gang, man ser kampen mellem bil og kampfly. Til Air Show i 2008 på Flyvestation Karup var der en lignende konkurrence. Her udfordrede Christian Bakkerud i sin GP2-racer et F-16 kampfly. GP2 er klassen lige under Formel 1. Dengang vandt F-16-flyet kampen mod bilen.

Konkurrencen mellem de to konkurrenter er dog ikke afgjort på forhånd, selvom flyet har en højere topfart end bilen. Bilen accelerer nemlig til 100 km/t på under tre sekunder, mens en F-16 bruger mellem fem og seks sekunder. Der er derfor lagt op til en spændende konkurrence som optakt til et spændende Air Show.

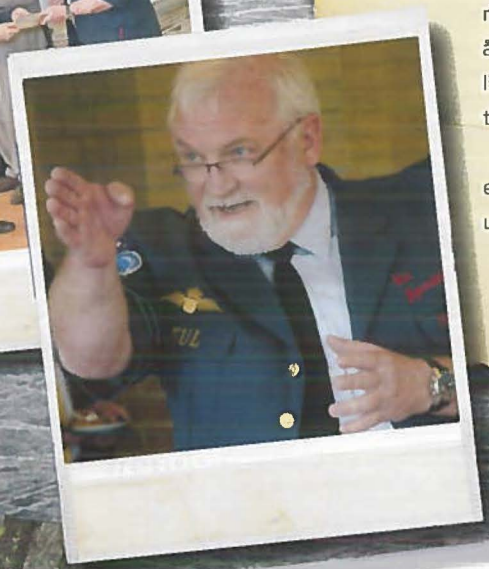
	F-16 Fighting Falcon		Aventador	
Topfart	2.375	km/t	350	km/t
0-100 km/t	5-6	sekunder	2,9	sekunder
0-260 km/t	8,0	sekunder	18-19	sekunder
Motor	P & W F100-PW200		V12 6498 cm3	
Motorkraft	25.000 pund trykkraft			
Motor HK	125.000	hk	700	hk
Vægt/kraft forhold	0,0435	kg. Pr. HK	2,2500	kg. Pr. HK
Gennemsnitsforbrug ved blandet kørsel/Flyvning	0,41	km / liter	5,81	km / liter
Rækkevidde på en tank	1.296	km	523	km
Længde	14,32	meter	4,78	meter
Højde	5,01	meter	1,14	meter
Bredde	9,14	meter	2,27	meter
Tom vægt	5.442	kg	1.575	kg
Venderadius på jorden	11,5	meter	12,5	meter

Se video fra, da GP2-raceren udfordrede F-16 kampflyet:

Lamborghini Aventador

Bugatti Veyron mod Eurofighter

Vidste du....



... at TUL er gået hjem? Karsten Schultz sagde farvel til gamle chefer, venner og kolleger den 30. april, da han holdt reception i kantinen ved FTK. Han træder tilbage et par år for sent efter 40+ år (det nøjagtige tal er til diskussion – han selv mener 43) og en karriere som blandt andet tæller mange timer i kampfly, en årrække som chef for Flyvestation Aalborg og så til sidst lidt overtid som chef for Operationsafdelingen i Flyvertaktisk Kommando.

Der var taler, anekdoter, sang og formentlig også en enkelt tåre, da TUL forlod Flyvevåbnet for sidste gang i uniform.

... at du kan følge 2. Deling på Facebook? Det seneste hold værnepligtige på Air Force Training Centre bliver i disse dage fulgt med pen og kamera. De unge menneskers udvikling, træning og oplevelser bliver fulgt i nærbilleder. Du kan se billederne og læse teksten på

www.facebook.com/flyvevaabnet

Masser af kommunikation i Flyvevåbnet – også efter bladet

Bladet Flyvevåbnet udkommer nu for sidste gang. Den næste håndgribelige omgang kommunikation kommer med Forsvars Avisen i september. Men der er stadig masser af information at finde på alle niveauer

AF LARS SKJOLDAN

Med lukningen af både Niveau II- og Niveau III-bladene går alle Forsvarets medarbejdere og kommunikationsfolk en ny og spændende tid i møde. Hvorvidt der stadig er brug for et blad specielt for flyvere, hærmænd eller aalborgensere kan diskuteres, men lukningen af bladene kommer ikke til at betyde, at der bliver kommunikeret mindre. Vi skal bare alle sammen lære at finde oplysningerne andre steder.

Den nye forsvarsavis er planlagt til at skulle favne bredt. I den skal man kunne finde oplysninger for alle i Forsvaret om hele Forsvaret. Der vil dermed også være en del flyvevåbensrelateret stof - stof som redaktionen bag bladet Flyvevåbnet i øvrigt kommer til at producere. Der er mere om den nye avis på de næste sider.

Nyt intranet

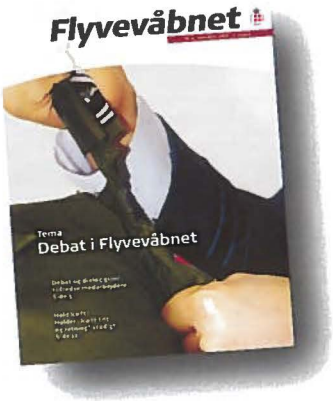
I disse dage er IT-folk i hele Forsvaret i gang med at flytte al data fra det eksisterende intranet over på et nyt system. Det er et voldsomt stort arbejde, og det har været undervejs i lang tid. Når arbejdet med at få tingene flyttet er overstået, kommer der en indkøringsfase, hvor alle skal lære det at kende. Det nye system rummer de samme muligheder, som allerede eksisterer, men der kommer også en række nye muligheder. Blandt andet vil systemet igen få en brugbar søgemaskine. Det kommer til at lette arbejdet for mange.

Det nye intranet får også et nyt udseende. De klassiske værnsforsider med nyheder forsvinder og bliver erstattet af en side med forskellige muligheder for personlig tilpasning og en blanding af nyheder fra alle værn.

Det nye design på intranettet bliver i øvrigt gennemgående. Når det nye internetdesign er klar til at blive spredt ud, bliver det stort set magen til. Er man allerede nu nysgerrig efter at se, hvordan det kommer til at se ud, kan man besøge **www.forsvaret.dk/veteran.** Her er det nye design i gang.

Sociale medier

Kommunikation flyder i disse dage ud mod de sociale medier. Dette er en naturlig bevægelse, da det meste af den voksne danske befolkning befinder sig der. Flyvevåbnet vil derfor også fremadrettet være at finde på Facebook. Den side bliver brugt til at dele en blanding af skæve historier, nyheder, korte videoklip og svar på spørgsmål stillet i det forum. Nyhedsartiklerne bliver ikke lagt direkte på Facebook, men derimod på **www.forsvaret.dk/ftk** og så linket ind. Det betyder, at hvis nogen klikker på en nyhed på Facebook, så kommer de automatisk ind på den officielle hjemmeside. Dermed



vil facebooksiden også være med til at skabe trafik omkring den mere klassiske kommunikation fra Flyvevåbnet.

Niveau III

Selvom Niveau III-bladene bliver lukket, er der stadig mulighed for, at man fra det niveau kan sende tryksager ud. Der bliver lavet en fælles designskabelon for alle Niveau III-myndighederne, som man kan udfylde og få trykt på Forsvarets Trykkeri i Korsør. Denne løsning er der flere wings, der planlægger at bruge. Her følger en oversigt over de løsninger, de forskellige wings ser på lige nu.

Air Force Training Centre

AFTC kører videre med det teamsite, de hidtil har brugt til at sprede information internt i myndigheden. Hvordan det kommer til at se ud fremadrettet, afhænger lidt af, hvordan den endelige udgave af det nye intranet kommer til at fungere. Derudover vil de formentlig begynde at lave nyhedsbreve, som kan trykkes og lægges frem sammen med Forsvars Avisen.

Der arbejdes også i kulisserne med en løsning, der retter sig mod smartphones. En sådan løsning vil muligvis kunne arbejde sammen med den undervisningsplatform, som man kan læse mere om sidst i dette blad.

Combat Support Wing

Med lukningen af Mjølner, som har været en fast udgivelse igennem flere år, står CSW med en større udfordring. I første omgang vil de koncentrere sig om at producere nyhedsbreve efter den fælles skabelon. Viser det sig ikke at give det ønskede produkt, vil de genoverveje situationen.

Flyvevåbnets Officersskole

På FLOS vil de fortsat bruge deres ugentlige stabsmøder til at sprede generel information. Samtidig vil de bibeholde den praksis, de har haft hidtil med at sende vigtige oplysninger til alle per mail. FLOS har derudover en informationsskærm hængende. Den forventer de fremadrettet at bruge endnu mere til generel information.

Fighter Wing

I Skrydstrup vil de også vente og se, hvordan den nye avis kommer til at fungere. Under alle omstændigheder vil de fortsætte med at producere Fighter Wing Update, som er et nyhedsbrev der bliver udsendt på FIIN med lokale nyheder. Det er planen, at designet skal ændres lidt, så det kan blive printet ud og hængt op.

Air Transport Wing

Når der bliver slukket for Kimbrertyren, vil Air Transport Wing forsøge at køre det redaktionelle arbejde videre i den nye skabelon, som også CSW vil bruge. Hermed bliver de umiddelbare konsekvenser af den store ændring i kommunikationen til at overskue i Aalborg. Også her afventer man et endeligt overblik over det nye intranet og de muligheder, der findes der.

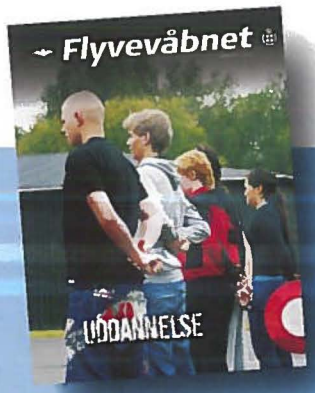
Helikopter Wing

Helikopter Wing Karup startede i 2010 et forsøg med at lave et nyhedsbrev. Det fik navnet Rotor Wing, og det har været så stor en succes, at det et blevet udgivet lige siden. Dette kommer til at køre videre mere eller mindre upåvirket.

Air Control Wing og Expeditionary Air Staff

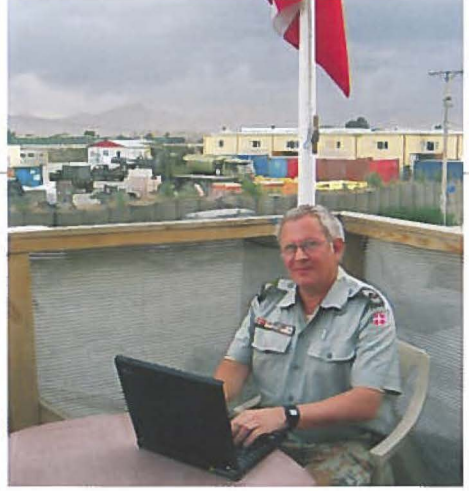
ACW har længe haft en af wingernes mest aktive intranetsider. Det forventer de fortsat at have. ACW er i opstarten af et forsøg med at lave deres egen side på Facebook. Den håber de at kunne få en del trafik på. Den kommer til at ligne Flyvevåbnets side på Facebook, men den kommer til at stå på egne ben – moniteret af vagthavende personel.

Man har også fra ACWs side et ønske om at forsøge sig med en eller anden form for applikation til smartphone, som gør det muligt i højere grad at skubbe information ud til medarbejderne.



Nyt blad på barselsstuen med cpr 011103

Bladet Flyvevåbnet kom i høj grad til at afspejle Flyvevåbnets dengang nye expeditionary koncept. En redaktør ser tilbage



Bladets første redaktør havde mange arbejdspladser. Her er det Kabul.

AF ARNE BACH NIELSEN

Det nye blad opstod i en brydningstid, hvor grundstenen til Flyvevåbnets udsendelser til internationale operationer for alvor blev lagt. Bladets første udgivelse i 2003 havde da også udsendelse af F-16 til Manas-basen i Kirgisistan som tema. Og det blev de kommende år til et skyhøjt antal af artikler om missioner og øvelser rundt om i verden.

Igennem en efterhånden lang årrække har Flyvevåbnet haft sit eget blad. Navnet var ganske enkelt Flynyt, og det blev egenrådigt styret af redaktøren, Niels Schaiffel-Nielsen, eller i folkemunde Schaiffel, som qua sine mange år bag bladet blev et kendt ansigt i hele Flyvevåbnet. Schaiffel kørte bladet – på bedste vis – autonomt nede fra sit kontor på flyvestationen i Vandel.

Da Schaiffel i 2003 kunne tilføje ordet pensionist på sit cv, blev det mig, der løb med det eftertragtede job. Jeg nåede at udgive tre numre af Flynyt, inden bladet Flyvevåbnet kom til verden.

Så kom der andre boller på suppen. Redaktørposten blev lagt ind under Flyvertaktisk Kommandos ledelsessekretariat med direkte reference til presseofficeren, og den autonomi, som forgængeren havde nydt godt af, blev mærkbart beskåret. Ledelsen ville i større grad sætte sit fingeraftryk på bladets indhold og mente, at det i den forbindelse ville være på sin plads med en ansigtsløftning til bladet.

Der blev udskrevet en navnekonkurrence blandt Flyvevåbnets ansatte. Bladet, der første gang så dagens lys i november 2003, fik navnet FLYVEVÅBNET, og med undertitlen TIL FLYVEVÅBNETS MEDARBEJDERE.

Det nye blad blev siden styret af redaktionsudvalg fra henholdsvis Flyvertaktisk Kommando som den operative bestanddel og Flyvematerielkommandoen som den materielfaglige.

Ved samme lejlighed blev der indgået en aftale med Flyvevåbnets Soldaterforening, der gerne ville spare penge på sin udgave af foreningsbladet Propel. Soldaterforeningen nedlagde Propel og købte eksemplarer af bladet Flyvevåbnet til sine medlemmer med et indstik omhandlende foreningsnyt.

Som sin forgænger blev Bladet Flyvevåbnet til at begynde med distribueret til medarbejderne via tjenestestederne. Det blev også sendt til medier, biblioteker og folketingsmedlemmer.

Fra 19xx besluttede ledelsen, at bladet skulle sendes hjem i postkassen på medarbejdernes bopæl. Meningen var at gøre bladet mere vedkommende, og at også familien havde mulighed for at se, hvad flyversoldatens arbejde har at byde på.

Jeg synes, jobbet som redaktør var fantastisk spændende, men jeg lægger ikke skjul på, at det samtidigt var uhyre hårdt og arbejdskrævende. Der blev skrevet og redigeret artikler i stor stil, og der var kun tid til at overholde den kommende deadline, den næste og den, der kom efter.

Der var ikke overskydende ressourcer til at udvikle bladet.

Det blev der til gengæld i 2006, da en uddannet journalist satte sig i redaktørstolen, og hvor også journalistpraktikanter blev dagligdagen i Flyvertaktisk Kommando. Bladet har siden taget en mere kritisk drejning over for problemstillinger i Flyvevåbnet og er ofte gået mere i dybden med flere temaer.

NY STOR forsvarsavis på vej

Værnsbladene bliver slået sammen i et fællesblad. Fokus på åbenhed, information og hele Forsvaret

AF THOMAS JERICHOW

Amerikanerne har det. Briterne har det. Tyskerne har det, og nu får dansk forsvar det også. Forsvars Avisen udkommer første gang efter sommerferien og giver hele Forsvaret mulighed for at fortælle sin historie. Til de ansatte, til de pårørende og til de mange forsvarsinteresserede landet over.

Avisen samles i Forsvarskommandoen, men stoffet leveres fra alle tre værn, alle tjenester og alle myndigheder i Forsvaret. Den får et helt nyt udtryk. Redaktionelt vil den være bredere, og udseendet vil være mere formiddagsblad end firmablad.

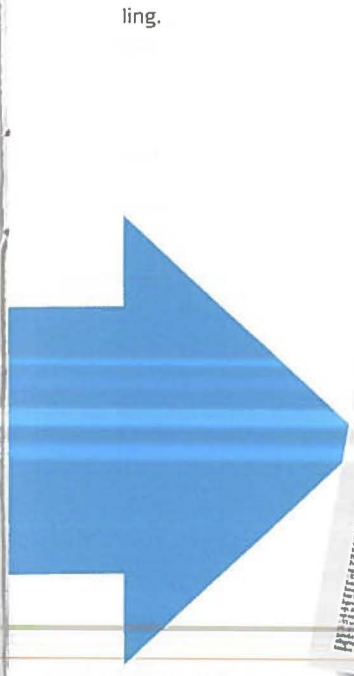
- Forsvaret står overfor en periode med store omstruktureringer og nye opgaver. Det er vigtigt, at vi får en fælles platform. Den skal sikre, at vi alle sammen ved så meget om vores arbejdsplads som muligt. Både om vores egen hverdag og opgaver, men også om de andre værn, enheder og myndigheder, fortæller oberstløjtnant Alan Kiilerich, der er chef for Forsvarskommandoens Kommunikationsafdeling.

-Vi har valgt et ret sprælsk udtryk, og nogle vil måske finde det utraditionelt, at Forsvaret udgiver noget, der ligner et formiddagsblad, men det er vigtigt for os at signalere nye tider, åbenhed og tværfaglighed. Samtidig er vi jo i en konkurrencesituation ude i samfundet, og vi vil da gerne "sælge" vores univers til så mange som muligt, fortæller Alan Kiilerich.

Stoffet til avisen bliver blandt andet leveret af lokalredaktioner ved de enkelte myndigheder. Dermed kan avisen præsentere hele Forsvaret og mange forskellige synspunkter - også helt ud i de spidse ender.

- Det er vigtigt for os, at avisen både leverer information fra ledelse og perspektiver fra Forsvarets spidse ende samt skaber den åbenhed i Forsvaret, som alle ønsker, forklarer Alan Kiilerich.

Det første nummer af avisen forventes på gaden til september.



OMLT lukker og slukker
– Mission Accomplished

Man siger: Til syvende og sidst. Den vending holder også for Flyvevåbnets mentorer for Shorabak Basens garnison i Shorab Ørkenen i det sydlige Helmand, hvor syvende OMLT hold er ved at lukke missionen.

Hold I kom i januar 2009, og Hold VII afslutter indsatsen med udgangen af april 2012.

Hold I fokuserede på etablering af de mest basale strukturer i en militær stab og decideret på uddannelse af officerer og sergenter, så de blev i stand til at varetage garnisonens opgavekompleks samt forestå egen uddannelse og træning. Fra hold til hold skiftede fokus gradvist over til egentlig mentorering, hvor en mentor støtter sin afghanske mentee med at løse de opgaver, han er pålagt. Hold VII er på stort set alle områder gået fra en mentorrolle til en rådgivende funktion, hvor vore afghanske mentees kommer til os og beder om hjælp, når det er nødvendigt. Og det er ikke ret tit, de beder om hjælp. Afghanerne kan og vil selv! Visse ting har de ikke ønsket at lære, men det, der er nødvendigt for at drive en garnison, kan de. Eller sagt med andre ord: "Det, de vil, det kan de!" Det handler om "the Afghan Way", og det har de danske mentorer været gode til at fokusere på. Afghanerne er meget høflige, og de vil gøre næsten alt, hvad vi beder dem om, men så snart vi vender ryggen til, stopper de igen. Det har derfor været vigtigt at lade afghanerne sætte dagsordenen. Vi har på Hold VII prioriteret den afsluttende indsats i tæt samarbejde med oberst Abdul Rauf, der har været chef for garnisonen siden før Hold I. Og det er oberst Abdul Raufs prioritering, der har været styrende for vores indsats med det overordnede formål at gøre os selv overflødige inden den 1. maj 2012.

> **"Det er ikke ret tit, de beder om hjælp. Afghanerne kan og vil selv!"**

Om det er lykkedes, vil fremtiden vise, men vi på Hold VII tror på, at det nok skal gå. Det vil være langt fra perfekt, og der vil være plads til forbedringer, men garnisonen er bragt på et vidensniveau, hvor de kan tage hånd om deres egen videre udvikling.

Vi har arbejdet shonna ba shonna – skulder ved skulder – med vore afghanske kolleger, og der er blevet knyttet venskaber og udvekslet erfaringer. Afghanerne husker stadig mange mentorer fra tidligere hold, og de udtrykker jævnligt stor taknemmelighed for den indsats, Flyvevåbnet har præsteret.

Det bliver en vemodig afsked – også med de otte tolke, der for fleres vedkommende har været en del af teamet siden de første hold. Vi har gjort, hvad vi kan for også at sikre deres fremtid, men med den igangværende transition har det desværre kun været muligt at finde beskæftigelse til et fåtal af tolkene.

På den baggrund lyder min melding til chefen for Flyvertaktisk Kommando: Hr. general, Mission Accomplished.

Næste hold på Kandahar

Den 5. april overtog et veloplagt Hold 2 stafetten fra Hold 1 i Kandahar ved Flyvevåbnets udsendte C-130J detachement. Anden del af den ét år lange udsendelse er i fuld gang – med masser af udfordringer

AF MARTIN WETKE

Overtagelsen foregik i små tag, idet en fortrop på 9 personer var taget i forvejen for at sikre en effektiv overdragelse. Når hovedstyrken ville ankomme, ville Hold 1 nemlig allerede være gået i transit på Camp Bastion på vej til Danmark.

På trods af den lange tur på knap 32 timer var der dog ikke udsigt til at komme i seng lige med det samme. Der var nemlig arrangeret våbenudlevering samt forberedende briefinger om de lokale forhold og de administrative forhold og om det rent praktiske. Der var også sikkerhedsbriefing, og så skulle alle igennem den obligatoriske flight line driverstest, så der var adgang til Hercules-flyet. Adgang var der brug for hurtigt, da flyet stod på jorden grundet et birdstrike. Der skulle hurtigt sættes en ny vingeforkant på, før Hold 2 kunne komme i luften.

Efter 3 dages fokus på reparationer var B-537 klar til kamp igen, og den 9. april drog fly og besætning således på deres første mission under Hold 2's vinger.

Maintenance

Reparationer skulle dog vise sig at blive en stor del af hverdagen, og teknikerne fik masser at se til. På trods af en hurtig indsats ved bulen på vingeforkanten, så var uheldet ude flere gange efterfølgende. Først gik en hydraulikdæmpningsventil i stykker, og en erstatning er desværre ikke noget, man normalt finder på et lokalt reservedelslager. Heller ikke englænderne eller amerikanerne kunne hjælpe. Heldigvis lykkedes det at få en ventil hurtigt herud fra Danmark og at få flyet i luften igen. Ikke længe efter, desværre, opdagede flyteknikerne under et rutinetjek, at en armeret trykslange i den ene motor var utæt, hvilket kunne få motoren til at overophede. Det kostede desværre også en dag med flyet på jorden. Fejlen blev dog afhjulpet med stor hjælp fra de nærværende amerikanere, der let var i stand til at fremstille en ny slange på deres eget slangeværksted. I sådanne situationer kunne man som dansker godt se misundeligt til og føle sig som en lillebror.

Det kommer nok ikke bag på nogen, at Kandahar er et støvet sted. Støvet samler sig lynhurtigt i kroge, hjørner og kanter. Med tiden rammes flyets systemer af støvsamlinger, hvilket øger sandsynligheden for fejl og øger mængden af nødvendig vedligeholdelse. B-537 begyndte at vise tegn på dette, idet den "unge dame" måtte på reparationsbordet ikke mindre end 4 gange i de indledende 3 uger.

Operationer

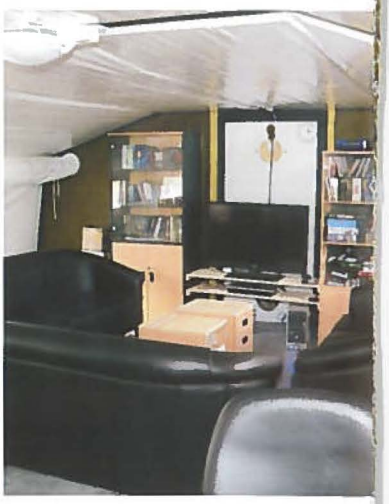
Men operationer gennemføres storstilet, når flyet er fejlfrit, og missionerne er varierende. Der flyves primært logistisk støtte mellem de store baser Kabul, Kandahar og Camp Bastion på vegne af det britiske Force Movement Control Centre.

En af de mere spændende missioner fløj vi for ISAF. Den danske C-130J transporterede afghanske kvinder fra Kandaharregionen til ISAFs første kvindelige shura (en politisk forsamling), der blev afholdt i Kabuls internationale lufthavn. Begivenheden udgjorde en stor milepæl i udviklingen af det afghanske samfund og dettes syn på kvinderettigheder.

Ved udskiftningen af RDAF MACC Hold 1 med Hold 2 gør chefen for Hold 1 status over missionens forløb og erfaringer, inden han sender depechen videre.
Et forløb, der som ventet har budt på lidt af hvert

RDAF MACC AFG

– En Flyvevåben-kapacitet, der gør en forskel



AF CLAUS L. CHRISTIANSEN, CHEF FOR HOLD 1

Operationerne

Efter forkommandoets ankomst i begyndelsen af februar tog enhedens operative klargøring for alvor fart. Der blev sideløbende arbejdet med telt og containere på operationssitet, med telte og velfærd i Camp Arkham og sidst, men ikke mindst, med forberedende opstilling af TPS radaren. Desværre kom vi ikke som planlagt i gang på Kunduz før meget senere. Med ankomsten af Hold 1, den 17. februar, blev enheden endeligt samlet, og efter en særdeles målrettet indsats lykkedes det at opnå operativ status den 29. ved midnatstid. Herefter overgik vi til døgntjeneste. Yderligere klargøring og opbygning blev gennemført, og den 3. april kunne vi med en vis stolthed melde MACC fuldt operativ. 11. april passerede vi 1.000 timers operativ tid, 2.000 timer forventes opnået af Hold 2 i sidste halvdel af maj.

Materiel og Personel

Nu kommer operationer jo ikke af sig selv. Uden personel, logistik og vedligeholdt materiel - ingen operationer. Baseret på øvelseserfaringer havde vi pakket alt det udstyr og grej, som vi forventede at skulle bruge – og lidt til. Med tusindvis af kilometer lange forsyningsveje skal man jo helst ikke ende i en situation, hvor man mangler en essentiel stump her og nu. Ligeså med personellet. Med den absolut minimale bemanding på 42 sjæle er det essentielt, at alle er fit, og at ethvert optræk til sygdom tages hånd om umiddelbart. Hertil kommer, at hver enkelt skal opretholde et arbejds-/søvnforhold, som giver størst mulig skarphed i forbindelse med vedkommendes virke.

Lessons identified

Hvad angår operationerne, er disse væsentligt forskellige fra det, vi kender hjemmefra. De er dog ikke meget forskellige fra det, vi havde trænet som optakt til udsendelsen. Her benytter vi os godt nok af kommando- og kontrolsystemer, som vi normalt ikke opererer med (CENTRIX og ICC), men de afviger ikke stort fra vores vante NEC CCIS. Med intensiv on-location træning er operatørerne fuldt ud i stand til at betjene og udnytte disse. Flyoperationerne er selvfølgelig anderledes end derhjemme, og specielt diversiteten i flytyperne, og den meget koncentrerede stabling af fly oven på hinanden i luftrummet ovenover eller i nærheden af aktiviteterne på jorden er forhold, som vi ikke kender hjemmefra. Vi har mellem 100-150 timers kontroltid pr. døgn, så i gennemsnit har vi 4-6 luftfartøjer under permanent kontrol på et hvilket som helst tidspunkt af døgnet. I det store billede har vores indsættelse ikke bare muliggjort en 24/7 dækning af et 210.000 km2 stort område, men tillige en flytning af AWACS normale operationsområde hen over områder, hvor geografien gør, at deres radar udnyttes optimalt.

På materielsiden er det gået rigtig godt. Der er selvfølgelig ting, vi ikke fik med hjemmefra, men heldigvis manglede ingen essentielle dele. De tekniske udfordringer har dog været enorme. Integration og interface til andre systemer, netværk og radarer, etablering af radioer, herunder helt nye (TACSAT), og sidst, men ikke mindst, alt forbundet via satellitforbindelser – på tre forskellige geografisk adskilte positioner - har i udtalt grad krævet innovation, nytænkning og praktisk formåen fra vores teknikere. Materiellet har generelt opført sig godt. Vores operationscontainere og vores langtrækkende radar kører bare solidt. Derimod kniber det lidt med vores ældre kortrækkende radar, ligesom vores radioer ofte lider under voldsomme forstyrrelser enten fra vejr eller fra andre sendere i området. Indtil videre opretholder vi dog en helt unik oppe-tid på over 99%. Pr. 25. april har vi således været nede i siger og skriver 1 time og 14 minutter siden den 29. februar!

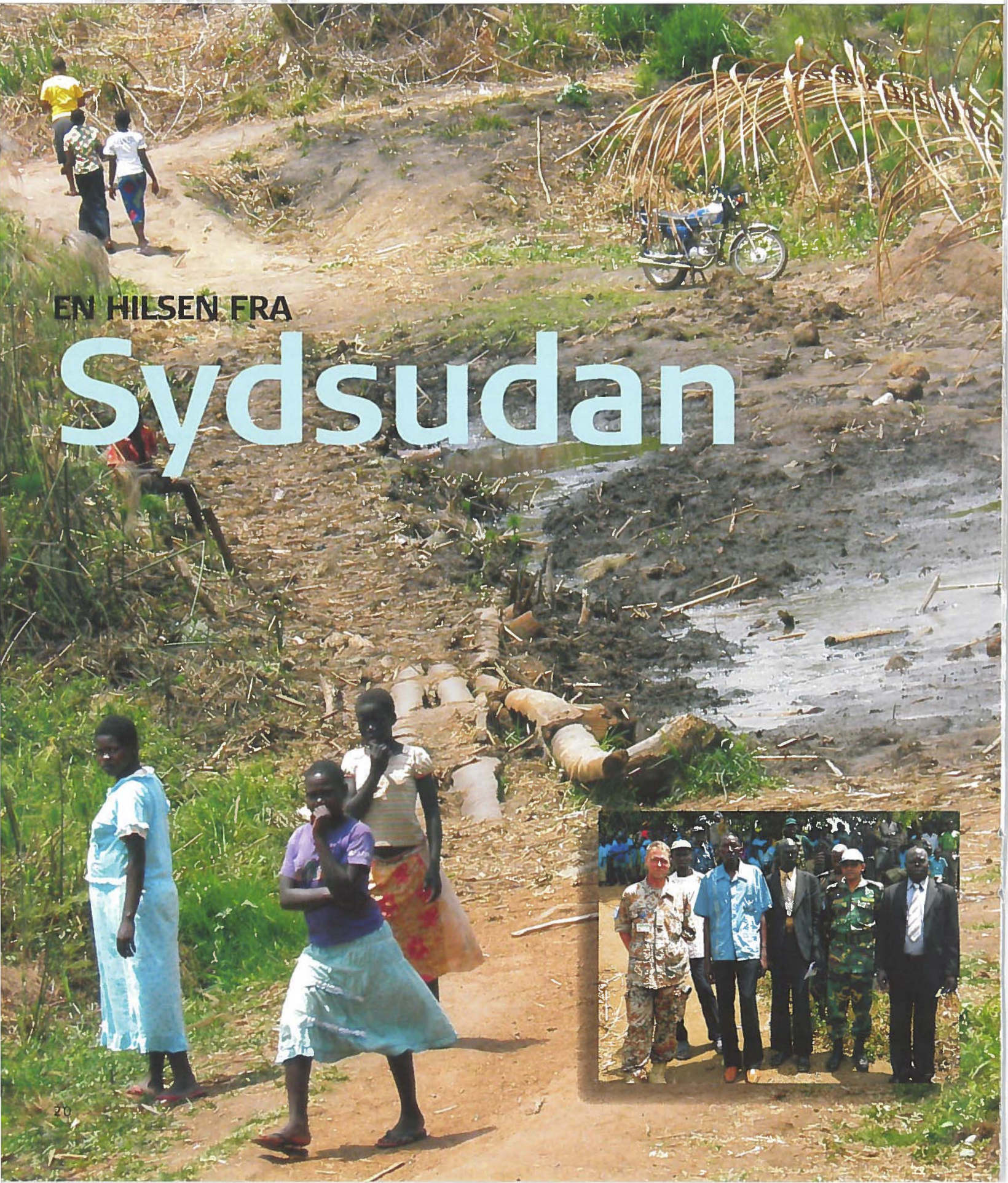
På personelsiden har vi desværre været udfordret en del. Dette skyldes dog fortrinsvis udefrakommende faktorer. Af forskellige sociale årsager har det været nødvendigt at sende tre personer hjem, ligesom én har måttet hjem på særlig orlov. Det faktum, at vi ikke i alle situationer har fået en-til-en erstatning, har ramt os hårdt som følge af, at vi opretholder 24 timers tjeneste med minimal bemanding. Ingen tvivl om, at specielt vores operative personel har været udfordret. I den sammenhæng er det mere end rart, at udsendelsen af de enkelte hold "kun" har en længde af 3 mdr.

Beskeden til Hold 2

"Kære kolleger. Vi overdrager nu et system og en enhed til jer, som i den grad gør en forskel for ISAF operationerne. Hver enkelt af jer har fået den bedst mulige forberedende træning og uddannelse, og kun visse værktøjer og lokale procedurer afviger fra, hvad I grundlæggende har forberedt jer på.

Udfordringerne vil derfor i højere grad være koncentreret om jeres arbejdsbetingelser, det lokale miljø, vejret, jeres afsavn og de andre udfordringer, man løber ind i, når man kommer ud i den virkelige verden. Når alt dette krydres med et internationalt, komplekst operativt miljø, som til tider vibrerer af intensitet, kræver det, at I byder ind med det ypperste af jeres formåen.

Som enhed, som flyvevåben og ikke mindst som nation gør vi en stor og betydende forskel. Vi nyder i den grad respekt for vores materiel, personel og ikke mindst begge deles performance. At vi kan levere en så kvalitativ, værdsat og kontinuerlig vare, med en minimal 42 mand bemanding, er - som vores samarbejdspartnere ofte har sagt til os – en umulighed; men ligesom med humlebien – og uafhængigt af, hvad andre siger, tror eller mener at vide - så flyver vi bare derudad – better than ever".



EN HILSEN FRA Sydsudan

Flyvevåbnet har løbende en del soldater udsendt for både Nato-samarbejdet og for FN. En af de soldater er Kern Oddershede, som for tiden fungerer som Ældste Danske Officer i FN- missionen i den nye stat Sydsudan. Han fortæller her lidt om de danske soldaters hverdag

AF KERN ODDERSHEDE

Nu, hvor regntiden netop er startet, er det blevet tid til et brev her fra Sydsudan.

FN har sit hovedkvarter i Juba, hovedstaden i Sydsudan. Missionen hedder United Nations Mission in South Sudan (UNMISS) og omfatter 7000 personer i alt – blandt andet civile, militære og politi. Der mangler endnu lidt over 1000 personer, inden styrken forventes fuldtallig første juli. Jeg er udsendt som Ældste Danske Officer for de ti danskere, der gør tjeneste ved hovedkvarteret, og de to Military Liaison Officers, som er udsendt til henholdsvis Kuajok i delstaten Warrap og Bor i Jonglei. Vi bor ti danskere i Danish House med eget værelse med toilet og bad. Danish House består af fire små huse placeret tæt sammen og omgivet af en mur med pigtråd og med egen vagt hele døgnet. De tre af husene er til beboelse og det sidste til ophold/køkken og vaskerum. Vi får leveret brugsvand, som fyldes på tankene bag mig på billedet – generatoren har vi lånt ved FN, så vi kan få strøm. En dieseltank er ved at blive etableret, så vi ikke længere dagligt skal hente brændstof i plastikdunke. Selvom der formelt er tale om enkeltmandsudsendelser, betragter vi os selv som UNMISS Hold 1.

Dagligdagen

Dagligdagens udfordringer koordineres på søndagsmøder/husmøder for alle beboerne i Danish House. Mine dage starter for alvor omkring klokken 0645, hvor jeg kører med Henrik Hvilsom og Poul Thomsen - to hærofficerer - ud til FNs nye hovedkvarter, som ligger i udkanten af Juba cirka 20 minutter fra vores hus. Dagen startes med at læse post og patruljerapporter fra hele landet inden morgenmødet med chefen for den militære del, Force Commander generalmajor Moses Obi. Efter dette møde koordineres sektionens aktiviteter. Klokken 1030 deltager min canadiske medarbejder Benny Pong og undertegnede i et koordinationsmøde med flere af de civile dele af hovedkvarteret. Vi har normalt mellem 39-41 grader i skyggen.

For de fleste slutter arbejdsdagen cirka klokken 1700 – nogle kommer senere hjem. Veje og gader tæt ved vores hus består af jordveje - så hullede, at man aldrig ville køre på dem med vores danske biler. Vi låner os frem til at råde over 3-4 hvide firhjulstrukne FN biler.

Mange steder står folk og handler tæt ved kørebanen fra deres små sammenbankede skure – oftest bestående af rustne tagstålplader, flettehegn, gamle sten og fliser – det ser bare rigtig usselt og fattigt ud. De lokale er der rigtig mange af overalt langs gaderne, og de ser altid rolige og afslappede ud. Børnene løber ud og ind i dette virvar og leger, som havde det været hjemme – bare uden ret meget tøj og legetøj. Flere af dem ses om morgenen i grønne eller blå skoleuniformer.

Der er et liv uden lige på alle gader og stræder, der giver byen sin helt egen puls. Næsten ingen har kørekort, så man skal passe godt på i trafikken. Vigepligtsregler med mere virker ikke her – men vi ser næsten ingen uheld, og ofte smiler folk bare, når man presser sig vej frem. Dette levende bybillede forsvinder med det samme, når regntidens meget voldsomme regnbyger tømmer gaderne for liv på få minutter.

Mærkelige udfordringer

Når vi vasker tøj, skal det først vaske i 35 minutter. Så løftes tøjet over i en centrifuge. Så nyt vand i vaskemaskinen, så tøjet kan blive skyllet. Det gentages en gang mere; ting tager tid, når man ikke har en almindelig vaskemaskine. Hver anden lørdag får vi sprøjtet alle rum for termitter og andre skadedyr, og når vi skal ud og spise på en restaurant, skal vi først have arme, ben, nakke og ører smurt godt ind i myggebalsam.

Tjeneste ved UNMISS

Tjenesten ved UNMISS hovedkvarter er fagligt spændende, udfordrende og kræver anvendelse af flere medmenneskelige kompetencer end hverdagen hjemme i dansk forsvar. Det daglige samarbejde med den civile del af hovedkvarteret og de mange humanitære organisationer medfører møde med mange vidt forskellige lande, kulturer og meget forskellige dagsordner. Det kræver personligt fremmøde og direkte aktion for at nedbryde visse dele af missionens lidt låste forestillinger om, hvad den militære komponent kan og ikke kan. Når det er sagt, skal den militære del øve sig i at være støttende i forhold til den civile del, som leder UNMISS og dermed naturligt er støttet af den militære del.

Det er en personligt meget givende og udviklende oplevelse at gøre tjeneste ved UNMISS.

ET PROJEKT

Noget af det CIMIC-arbejde, **UNMISS** skal gennemføre, er projekter som for eksempel et broprojekt, som Jens Jakobsen fra sektionen følger i Western Equatorian State. Det drejer sig om at bygge en slags bro bestående af store tværgående stålrør, som vandet skal løbe i. Disse overdækkes af sten, ral og grus og danner indledningsvis en gangsti over floden. Uden denne bro skal lokalbefolkningen gå 13-14 km for at komme til marked, læge og i skole. Cirka 18.000 personer bruger den hver uge. Med broen skal de kun gå 2-3 km. Sidste år døde seks af slangebid, mens de under regntiden prøvede at gå over, og mange flere blev syge af at forsøge at krydse floden. Der er blevet arbejdet på flere fronter med finansieringen, og vi håber at få startet byggeriet inden sommer.

Ikke helt almindelig

Presset på Flyvevåbnets medarbejdere, med de efterhånden mange udsendelser til eksotiske steder, har sendt chefen for Eskadrille 723 en tur til Det Indiske Ocean. Han fortæller her lidt om en dag i piratjagtens tjeneste

AF MARTIN OLE THORUP

Hermed også en lille, ikke helt almindelig hilsen fra en ikke helt almindelig flyvevåbenenhed efter en ikke helt almindelig dag i et ikke helt almindeligt operationsområde. En dag, der blandt mange andre ting har budt på både pirat-jagt, efterretningsindhentning, jordbærroulade, haj-fiskeri med frøer (læs: frømænd watercastet fra LYNX) og såmænd også aftengudstjeneste på et mørkelagt helikopterdæk under en tindrende stjernehimmel – der sjovt nok vender på hovedet.

Hvis det skulle være røget hen over nogens hoveder, så er Flyvevåbnet et særdeles vigtigt aktiv i kampen mod pirateriet ud for Afrikas Horn. Siden 1. januar 2011 er det, der engang var Søværnets Helikoptertjeneste og Søværnets blå LYNX-helikoptere, blevet til en Flyvevåbnets Eskadrille 723.

I øjeblikket er det ABSALON, der har vagten rundt langs Somalias kyst. Ombord på ABSALON er der - udover en hel hob eksterne bidrag, der spænder lige fra jurister og tolke over læger og sygeplejersker til efterretningsfolk og mere - således også et lille bidrag fra Helikopter Wing Karup, nemlig LYNX Mk90B med halenummer S-142 - callsign BRUMBASS! Dertil en helikoptergruppe på 4 mand: 1 pilot, 1 observatør og 2 teknikere samt et A2 INTEL-bidrag. Og her er, sagt i al beskedenhed, tale om en virkelig force multiplier! Uden dette bidrag ville pirat-jagten være som at vandre rundt i et bassin og fange ål mellem tæerne. Muligt, men pænt tidskrævende.

Det er muligt, at der findes mennesker i Danmark, der udelukkende danner deres mening efter, hvad de læser i medierne. Og såmænd også en del, der kun ser, hvad der står i de elektroniske medier. Og disse mennesker kunne såmænd godt forsvares for at tro, at pirater primært fanges ved hjælp af et dansk Challenger-fly, baseret på Seychellerne i lidt over 2 måneder henover jul og nytår. I hvert fald hvis de har haft Flyvevåbnet som *synes godt om* på facebook og forsvaret.dk/flyvevåbnet under foretrukne i deres browser. Men det passer altså ikke!

Men misforstå nu ikke budskabet! Challenger-bidraget har været et særdeles værdifuldt og værdsat bidrag til Operation Ocean Shield. Enheden og kapaciteten har stensikkert fundet og udpeget pirater, som ellers ville være sluppet igennem et ikke alt for fintmasket net – i et meget stort operationsområde. Men det er altså stadig en slags "nok se, men ikke røre". Det er os hernede på – eller i hvert fald tæt på – havets overflade, der er i nærkontakt med piraterne. Og til syvende og sidst fanger dem. Og desværre også må trækkes lidt vel længe med dem, inden de enten afleveres til en nation, der vil retsforfølge dem, eller også sættes i land på stranden. Og uden at denne hilsen skal gå hen og blive hverken politisk eller belærende, så giver begge løsninger faktisk mening. Men det skal man måske have været ombord på ABSALON eller ESBERN SNARE, for at kunne se – og påskønne?

Og det giver også mening, at det er både ABSALON og bidrag fra både Søværn, Hær og Flyvevåben, der løser opgaven. Og opgaven giver mening, selv om man sætter de fleste ind på kysten igen. Det giver selvfølgelig endnu mere mening, når det lykkes at få afleveret nogen til domfældelse og lange fængselsstraffe. Men det er altså ikke det, vi vil måles på. Vi er patruljevognen, der henter dem, der har intention om at begå noget kriminelt, er i færd med at begå noget - eller allerede har lavet noget kriminelt.

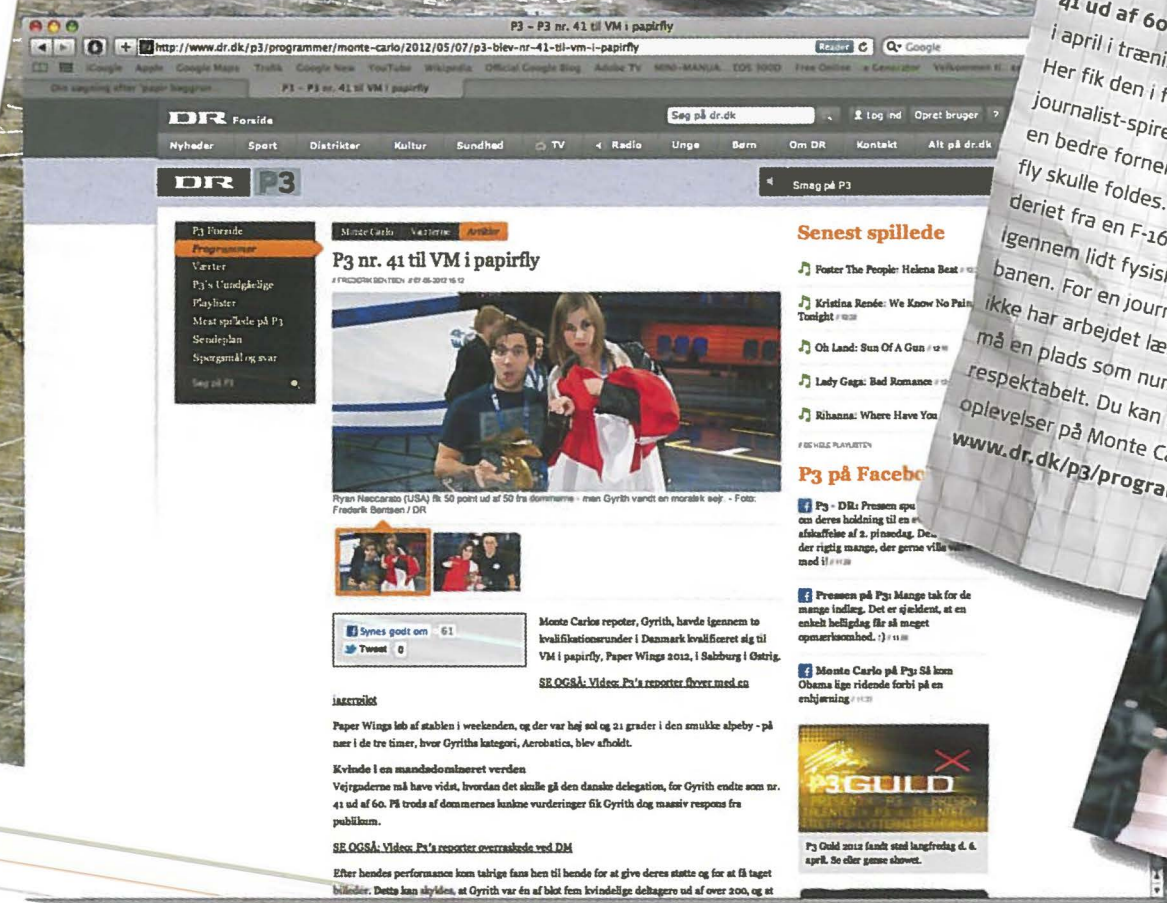
Så kære flyvevåbenkolleger; fælles, joint, synergi, sammenhold, you name it. Ét flyvevåben, én opgave og altid indsat! Opgaven med at fange pirater ud for Afrika kyst **er** en opgave, der giver mening. Og vi er sådan set stolte nok af at holde Flyvevåbnets fane højest i opgaven.

Vidste du....

... Flyhistorisk Samling har en lille gruppe frivillige til gå på Flyvestation Skrydstrup? Team Tordenjet har i år 20 års jubilæum. De er 32 personer i gruppen, hvor en del går og roder med de sidste detaljer på en F-100 Super Sabre, som skal stå på Flyvevåbenmuseet i Stauning, og nogle laver aktivt arbejde. I forbindelse med jubilæet udgiver de et jubilæumsskrift.

... at KAJ er ny chef for Air Transport Wing? Karsten Fledelius Jensen (KAJ) vender tilbage til Aalborg efter en periode ved Flyvertaktisk Kommando og ved Forsvarskommandoen. Han bliver i første omgang indsat som fungerende chef, da udnævnelsesstoppet forhindrer at han får den næste tykke stribe på uniformen.

... at P3-programmet Monte Carlos praktikant Gyrith sluttede som nummer 41 ud af 60 ved VM i papirfly? Gyrith var i april i træningslejr på Flyvestation Karup. Her fik den i forvejen fly-forskrækkede journalist-spire en tur i T-17, så hun kunne få en bedre fornemmelse for, hvordan hendes fly skulle foldes. Hun fik også hjælp til foldet fra en F-16 pilot, og så måtte hun lige igennem lidt fysisk træning på forhindringsbanen. For en journalistpraktikant, der ikke har arbejdet længe med papirfoldning, må en plads som nummer 41 siges at være respektabelt. Du kan læse mere om Gyriths oplevelser på Monte Carlos hjemmeside **www.dr.dk/p3/programmer/monte-carlo**



Fra træning til alvor og eftersøgning

Den store øvelse Cold Response i Nordnorge blev ramt af en tragisk begivenhed, da en norsk Hercules styrtede ned. Øvelsen blev stoppet, og hurtigt fik det danske bidrag gjort de to EH-101-helikoptere klar til eftersøgning

AF STEFFAN FROSTHOLM

To danske EH-101 Merlin helikoptere var i marts for første gang med som deltagere i Cold Response øvelsen i Nordnorge. De havde base på Evenes Flystasjon. På øvelsen skulle besætningerne træne samarbejdet med specialstyrker, men i tre dage handlede alt om eftersøgning, da et norsk C-130 Hercules transportfly styrtede ned.

De danske øvelsesdeltagere blev en del af eftersøgningen af den norske Hercules omkring klokken 16 torsdag den 15. marts. Her fik de besked om, at en norsk Hercules, der deltog i øvelsen, var forsvundet. Hurtigt skiftede de danske øvelsesdeltagere fokus fra øvelse til alvorlig opgave og forberedte sig på at skulle ud og lede efter den forsvundne norske Hercules. Der blev fundet oplysninger om, hvor man forventede, at Hercules-flyet var styrtet ned, og hvor den sidste radar-kontakt var. Der blev også fundet vejrmeldinger og kort, så man kunne finde derhen.

De to danske helikoptere, der deltog i øvelsen, var indrettet til troppetransport og havde derfor ikke behandlingsudstyr og læger med. Derfor blev der lavet en aftale med de tyske paramedicinere, der deltog på øvelsen. De kom med i de danske helikoptere sammen med deres udstyr.

I luften efter halvanden time

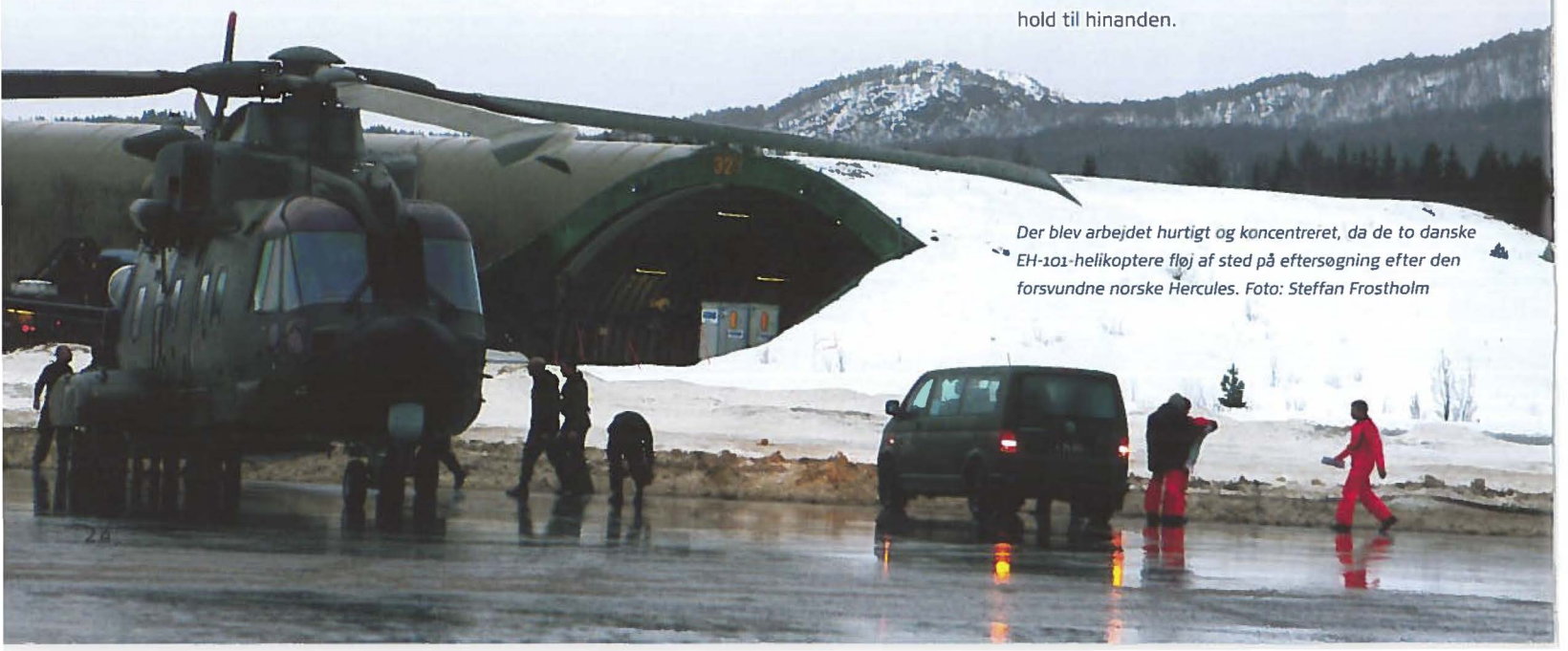
Halvanden time efter den første melding var helikopterne og besætningerne klar og fløj af sted mod Kebnekaise, hvor man forventede, at Herculesen var styrtet ned. Vejret var meget dårligt med lav sigtbarhed og med vind mellem fjeldene. Samtidig var det efterhånden ved at blive mørkt.

Det dårlige vejr betød, at der ikke kunne flyves direkte til Kebnekaise, så de danske helikoptere fløj nord om fjeldet for at flyve ind gennem en dal fra øst og på den måde komme til ulykkesstedet. Da de danske helikoptere ankom til den lange dal, var der en norsk redningshelikopter foran dem, der også var på vej ind i dalen. Det dårlige vejr og bjergterrænet betød, at helikopterne fløj langsomt for ikke at risikere noget.

- På vej ind i dalen skulle vi op over nogle små bjergkamme, hvor vi ikke kunne se, hvad der kom bagefter. Vi havde dårligt sigt, det var hvidt omkring os, og vi havde ikke den største plads til at vende rundt, fordi der var store bjerge på begge sider, forklarer Thomas Wandahl, der var pilot på en af de to helikoptere.

Efterhånden kom de danske helikoptere frem til den norske, der allerede var i området.

- Da vi kom derop, var vi et sted, hvor alting var hvidt. Vi så den norske helikopter i vores natkikkerter og blev lynhurtigt klar over, at tre helikoptere ikke kunne flyve rundt sikkert i forhold til hinanden.



Der blev arbejdet hurtigt og koncentreret, da de to danske EH-101-helikoptere fløj af sted på eftersøgning efter den forsvundne norske Hercules. Foto: Steffan Frostholm

TORSDAG 15. MARTS

15:29: Norsk Hercules-fly meldes forsvundet. Det var på vej fra Evenes og skulle være landet i Kiruna en halv time tidligere. Sidste radiokontakt var 14:45. Svenske redningshelikoptere sættes ind i eftersøgningen.

18:19: Mange deltager i eftersøgningen, herunder to danske EH-101. Eftersøgningen er koncentreret omkring Kebnekaise, da det var der, man senest havde radarkontakt med flyet.

23:16: Vejret gør det meget svært at flyve omkring Kebnekaise, og eftersøgningen fra luften indstilles

FREDAG 16. MARTS

06:54: Både norske og svenske helikoptere forsøger at flyve til Kebnekaise, men hårdt vejr gør det svært

07:58: 37 mand eftersøger området fra jorden

10:00: Danske EH-101 opretholder SAR-beredskabet i Nordnorge

15:30: Flere helikoptere har i løbet af dagen forsøgt at komme til Kebnekaise uden held. Eftersøgningen fortsætter fra landjorden.

20:31: I løbet af natten forsøger helikoptere igen at komme til området omkring Kebnekaise

LØRDAG 17. MARTS

05:07: Eftersøgningen fra jorden fortsætter

09:50: Der findes vragdele i et større område på vestsiden af Kebnekaise

10:30: Ulykkesstedet er fundet – mandskabet er fortsat savnet

14:00: Det er bekræftet, at den savnede Hercules er fundet på toppen af Kebnekaise

Mest krævende mission

Derfor fløj de danske helikoptere ud gennem dalen og forsøgte af flere omgange at komme ind til det område, hvor man forventede, at Herculesen var styrtet ned. Vejret var dog fortsat for dårligt. Undervejs undersøgte de danske helikoptere også meldinger fra overvågningsfly, der fløj højt oppe over området.

En af meldingerne var om noget, der lignede en brændende v-form. Da de danske helikoptere undersøgte det, viste det sig at være en samling hytter med lys, der højt oppefra godt kunne ligne brændende vragdele.

På det tidspunkt havde helikopterne været i luften i over to timer, og de var derfor nødt til at flyve til Kiruna for at tanke. Her var der også to norske helikoptere og en svensk. Piloten på den svenske, som kendte mest til området, mente, at vejret var for dårligt til at forsætte eftersøgningen. Da det ikke var muligt at overnatte i Kiruna, fløj de danske helikoptere hjem til Evenes ad samme rute, som de var fløjet derop.

Selvom Thomas Wandahl har fløjet redningshelikopter siden 1990'erne, var eftersøgningen torsdag nat en meget krævende opgave:

- Den samlede pakke med enormt dårligt sigt, flyvning om natten i bjergrigt terræn og med vind, som kunne tage fusen på dig konstant, gjorde faktisk, at det er en af de mest krævende missioner, jeg nogensinde har fløjet.

Det var fire erfarne danske piloter, der deltog i eftersøgningen. De fire piloter er alle blandt de fem-seks mest erfarne danske piloter på EH-101-helikopteren, og de har fløjet redningshelikopter i mange år. Derfor var det velovervejet flyvning på trods af de svære betingelser:

- Selv om det var svære forhold, vi fløj i, så var det på ingen måde uovervejet, og vi tog ikke nogen chancer, som vi ikke ville have taget på en redningsopgave herhjemme. Det var alt sammen kalkulerede risici, og der var ikke noget overmodigt. I besætningerne var der ingen, som følte sig utrygge. Vi snakkede om tingene, og alle havde mulighed for at melde fra, fortæller Thomas Wandahl.

SAR-beredskab

Da helikopterne var kommet tilbage til Evenes Flystasjon torsdag nat, blev de på beredskab i tilfælde af, at der skulle blive brug for dem. Dagen efter, fredag den 16. marts, overtog de danske EH-101 den nationale redningsopgave i Nordnorge fra klokken 10, så de norske helikoptere kunne fortsætte eftersøgningen af Herculesen.

Da der i løbet af eftermiddagen fredag kom en melding om opklaring i vejret, blev de danske helikoptere igen sendt ud på eftersøgning af den norske Hercules. Igen gjorde dårligt vejr det umuligt at komme tæt nok på, og efter adskillige forsøg måtte de danske helikoptere flyve mod Evenes igen.

Da Hercules-flyet var blevet fundet lørdag, blev de to danske EH-101 sendt til Kebnekaise for at hente de norske specialstyrker, som havde eftersøgt flyet på jorden. Herefter blev de to danske helikoptere en del af øvelsen igen.

Der var kraftigt snevejr flere gange i løbet af øvelsen. Her er det nogle dage før eftersøgningen. Foto: Flyvevåbnet.

Søndag den 18. marts blev der holdt mindehøjtidelig for de fem ombord på det styrtede Hercules-fly på Evenes Flystasjon. De danske øvelsesdeltagere deltog også. Foto: Steffan Frostholm

Se video fra øvelsen, med EH101 i luften.

http://youtu.be/egOvFZ3OVTg

Mekanikerne fik på øvelsen træning i at holde helikopterne ved lige i det kolde klima. Foto: Steffan Frostholm

Meget andet end flyvning blev trænet

I marts var Helikopter Wing Karup deltager i den store, internationale øvelse Cold Response i Norge. Øvelsen blev brugt på at gøre enheden klar til internationale operationer, og især opgaverne på jorden - som er mange og forskellige - blev trænet

AF STEFFAN FROSTHOLM

Cold Response øvelsen i Nordnorge i starten af marts havde mere end 16.000 deltagere fra 14 forskellige lande. Det var derfor et internationalt miljø med mange forskellige sprog og med samarbejde på tværs af lande og enheder. Det gav god erfaring for Helikopter Wing Karup i forberedelserne på at blive klar til udsendelse af EH-101 i 2014.

- Øvelsesstørrelsen gør, at du får mange forskellige lande og input at arbejde med. Det er det, vi søger - det internationale miljø. Samtidig giver størrelsen på øvelsen mange forskellige niveauer kommandomæssigt, som kører på samme måde som på internationale operationer, forklarer chefen for det danske bidrag på øvelsen, Ole Stensbøg Nielsen.

Helikopter Wing havde to EH-101-helikoptere og seks AS-550 Fennec-helikoptere med på øvelsen, og missionerne var primært transport af andre landes specialstyrker. På den måde blev samarbejdet på tværs af nationer trænet. Da missionerne ofte fandt sted om natten og i bjergegne, var der god træning for besætningerne.

SOATU for første gang

Besætningerne i luften var ikke de eneste, der fik god træning. Helikopter Wing har før deltaget i Cold Response øvelsen, men i år deltog de for første gang som en Special Operation Air Task Unit (SOATU). SOATU'en er en enhed med helikoptere og støttepersonel, som ligner en miniudgave af organisationen derhjemme.

Missionerne kommer til SOATU'en fra længere oppe i organisationen, men udover hvem der skal flyves med, og hvor de skal flyves hen, står SOATU'en selv for planlægningen af missionerne. Derfor er der seks afdelinger, A'er, i SOATU'en, og øvelsen blev i høj grad brugt på at finde sig til rette i de nye roller og den nye organisation. På den måde er medarbejderne og Helikopter Wing nu bedre rustede til at blive udsendt i fremtiden.

Mange opgaver

Alle missioner starter i A5, der står for planlægning. De snakker med de overordnede myndigheder og finder ud af, hvilke missioner det danske bidrag skal løse. A5 har kontakten til de specialstyrker, der skal flyves med, og de har ansvaret for, at alt bliver tænkt ind i planlægningen af en mission. Øvelsen har været lærerig for deltagerne, forklarer Kenneth Havn Sørensen, der var chef for A5 på øvelsen:

- For mange er det første gang, vi har prøvet det her, så vi har lært rigtigt meget.

I A4 står de for logistik og helikoptervedligeholdelse. De skal holde helikopterne i luften og skal derfor være på forkant med eftersyn, så der hele tiden er helikoptere til rådighed. Der er også nye opgaver i forhold til dagligdagen hjemme i Danmark.

- Det nye er, at vi skal indgå i missionsplanlægningen. Når der kommer en mission ind, så skal vi sørge for, at de rigtige helikoptere er klar i det rette antal og konfiguration, forklarer

Planlægning af missionerne var en af opgaverne i SOATU'en, som Helikopter Wing Karup for første gang opstillede på øvelsen. Foto: Steffan Frostholm

Henrik Bosdal, der var leder af A4.

Når der skal planlægges missioner, er der også støtte fra A2, der står for efterretning, og fra A6, der har ansvaret for frekvenser til kommunikation. Efterretningerne bliver brugt til at forudse, hvilke trusler der er imod helikopterne. A6 sørger for, at besætningen ved, hvilke frekvenser de skal bruge, når de skal have kontakt til andre enheder, enten i luften eller på jorden.

Nervecenteret i SOATU'en er i A3, der minder om Duty Ops i den hjemlige organisation. Når missioner er planlagt, bliver trådene samlet i A3. Her laves dagens flyveplaner, og der samles oplysninger om vejr og luftrumsrestriktioner. Det er også her, besætningerne henvender sig for at få de nyeste oplysninger om missionerne.

Det sidste A, A1, tager sig af alle de opgaver, der ikke har direkte tilknytning til missionerne. Det er administration, men også praktiske opgaver som transport af besøgende. I det hele taget ender mange forskellige opgaver i A1.

- Hvis opgaver ikke åbenlyst hører til ved nogle af de andre A'er, så lander de her, fortæller Michael Nielsen, der var i A1.

Hele opgaven med at opstille en SOATU var ny for HWKAR, og derfor var nogle medarbejdere af sted i roller, som de ikke har derhjemme. Samtidig skulle medarbejderne arbejde sammen med nye kolleger, som de ikke omgås i dagligdagen. En udfordring, der gik godt:

- Det har været en meget positiv oplevelse for mig at se, hvordan mange mennesker i forskellige funktioner derhjemme bliver bragt sammen i vores SOATU og at se dem arbejde tæt sammen og udvikle sig på kort tid, fortæller Ole Stensbøg Nielsen.

Træning af den hjemlige organisation

Den hjemlige organisation fik også træning under øvelsen. Med 80 medarbejdere af sted på øvelse ud af over 600 medarbejdere i alt var der færre medarbejdere til at løse opgaverne hjemme i Danmark.

En af opgaverne var at sende reservedele og personel frem og tilbage til Nordnorge. Samtidig skulle de almindelige opgaver som SAR-beredskabet også holdes ved lige, og der skulle ydes støtte til de udsendte Lynx-helikoptere på piratjagt og i Nordatlanten. Med otte helikoptere i Norge var der også færre stel at trække på til de hjemlige opgaver. En situation, der minder om den, Helikopter Wing Karup vil opleve, når der i 2014 skal udsendes et EH-101 bidrag over længere tid.

- Det er jo spændende at se, om det kan bære, og det fornemmer jeg klart, at det kan efter en måned nord for polarcirklen. Men om det kan bære et helt år, det ved man jo aldrig, men jeg har en rigtig god mavefornemmelse omkring et længerevarende udsendt bidrag, siger Ole Stensbøg Nielsen.

For at blive udsendelsesklar skal alene Logistic Group på Helikopter Wing vokse med 30-40 medarbejdere frem imod 2014

- Det har vi en konsolideret personelplan, der tager højde for, fortæller Ole Stensbøg Nielsen.

DE SEKS A'ER

A1: Administration og HR
A2: Efterretninger
A3: Operationscenter
A4: Vedligeholdelse og logistik
A5: Missionsplanlægning
A6: Kommunikation

Det kuperede terræn i Nordnorge gav god træning for besætningerne på øvelsen

Nysgerrige skoleelever på Flyvestation Karup

Den landsdækkende *Forskningens Døgn* trak mere end 250 skoleelever fra Viborg kommune forbi Flyvestation Karup

AF GITTE FELSTED

Tre store hvide og gule civile busser med skoleelever fra 8. og 9. klasser, indtager den 19. april parkeringspladsen foran flyvestationens cafeteria. Én efter én modtager busserne en militær guide og kører derefter til hver deres post på flyvestationen. Forskningens Døgn på Flyvestation Karup er sat i gang.

Forskningens Døgn

Det er syv år siden, at Forskningens Døgn blev afholdt første gang. Den landsdækkende videnskabsfestival har flere formål. Blandt andet at vække den danske befolknings interesse for forskning - også dem, der ikke er i berøring med det til daglig. Festivalen skal være med til at øge forståelsen for forskningens betydning for vores samfund og hverdag.

Virkelighedens Top Gun

Dagens første post, Air Control Wing, findes inden døre. Vinduerne er skoddet til for at lukke den skarpe forårssol ude. De drevne skoleelever sætter sig til rette i deres vante siddeposition, godt tilbagelænet eller nysgerrigt fremadlænet.

Thomas Pedersen starter med at fortælle om luftrumsovervågning og sætter et klip fra en gammelkendt film på lærredet: Top Gun. Filmen er en understregning af, hvilke arbejdsopgaver Thomas og hans kolleger arbejder med til daglig. Derefter får eleverne en gennemgang af radarteknologien og radarens operative mission i Danmark og Afghanistan.

Fly og balloner

Bussen kører videre til næste post, som er Helikopter Wing Karups Eskadrille 723. Enkelte elever spørger til en smøgpause, men tiden er knap. Piloten LAF venter allerede i undervisningslokalet.

LAF står med to store røde balloner og fortæller om Bernoullis principper og andre aerodynamiske teorier. Efter en blanding af praktiske forsøg og power points skal eleverne nu ud og se den ægte vare. I hangaren står den blå Lynx-helikopter med et tungt maskingevær ud af den ene side. Udenfor står en Fennec-helikopter og en EH-101 Merlin. Eleverne bliver delt op til gennemgang af materiellet.

Rift om pladserne

Ifølge Viborg Kommune har der været rift om

pladserne ved tilmelding til arrangementet på flyvestationen. Fire skoler fra kommunen blev de heldige. Blandt dem Bøgeskovskolen fra Bjerringbro. En af eleverne fra skolen er Rasmus Lauersen på 15 år. Han sidder og kigger gennem sigtet på maskingeværet i sidedøren på Lynx-helikopteren. Selv om Rasmus ikke har tænkt på en militær karriere som det første, fordi han vil være fysioterapeut, kan det da godt være alligevel - måske senere. Dagen i dag har i hvert fald været spændende.

- Jeg synes, at det er et rigtig godt arrangement. Specielt godt, fordi man ikke sidder på stole hele dagen og hører foredrag. Og det er rart, at de ansatte tager sig tid til det her, siger Rasmus og hopper ud af helikopteren.

Pilotdrømme

Elever kravler ind og ud af helikopterne. En pige får en hjælpende hånd af en veninde, og med møje og besvær kommer hun på plads med benene ud af siden på Lynx'en. Hun tager sin mobil frem og beder en tredje veninde om at tage et billede af hende. Foran har Ditte Dahl Thomsen på 14, fra Frederiks, sat sig til rette med flyvervest og hjelm. Med et smil, der går til begge ører, følger hun med i piloten LAFs forklaringer om instrumentbrættet. Et lille pilotfrø bliver plantet.

- Jeg havde egentlig planer om at blive kok, men efter at jeg har siddet i en Lynx, kunne jeg rigtig godt tænke mig at blive pilot, smiler Ditte og slår hjelmens visir ned, tager ved styrepinden og drømmer lidt videre.

En solstråle danser i frontruden på Fennecen. I baggrunden høres lyden af en anden Fennec, der øver et mindre dramatisk motorstop ude i terrænet. En øvelse, som bliver taget godt imod af det unge publikum, der står og betragter helikopterens rotorblade hvirvle støv op fra jorden i den tidlige forårssol.

Armstrækkere med tilråb

Bussen kører videre til det sidste stop - Combat Support Wing. Gruppen bliver modtaget af Radoslaw Palka, som fortæller om de mange forskellige opgaver, som støtteenheden står for. Garageanlægget står åbent for spørgsmål og nysgerrige blikke. En ørkenlastbil bliver hurtigt til en udsigtspost, da tre piger for en tid erobrer skyttehullet i styrehusets tag.

Der er også to soldater fra sikringsstyrken. De har deres Jeep med. På køleren ligger diverse håndvåben, mens de lidt mere kraftige våben står på jorden. Så er der mulighed for at mærke vægten og kvaliteten af våbnene. Flere af eleverne tager chancen for at lægge sig og sigte ud over markerne, mens andre afprøver fragmentations- og kampveste på en løbetur eller med armstrækkere under tilråb fra vennerne.

Kasper Kuur Lind, 15 år og fra Frederiks, sidder bag i Jeepen og tjekker sigtemidlet på et MG. Kasper er fascineret af Forsvaret. Flere i familien arbejder i Forsvaret. Kasper har også deltaget i flere arrangementer.

- Jeg kunne godt tænke mig at opleve noget mere operativt som for eksempel i dag, hvor vi så en Fennec øve motorstop; det kunne være fedt, siger Kasper og slipper sigtet et øjeblik for at igen at sigte videre på noget i horisonten.

Kasper vil uddanne sig som tømrer, men overvejer at kombinere det med en militær karriere. Men inden da kalder skolen - og nu også buschaufføren. Arrangementet er slut for denne gang. Alle sætter sig op i bussen, og den kører fra pladsen.

FAKTA: FORSKNINGENS DØGN

Uddannelsesministeriet er initiativtager til Forskningens Døgn. Arrangørerne på Forskningens Døgn er universiteter, forskningsinstitutioner, kulturinstitutioner, hospitaler, uddannelsesinstitutioner, virksomheder og kommuner. I 2011 deltog cirka 100 registrerede arrangører i Forskningens Døgn. I 2012 er det tal oppe på 600.

F-84G Thunderjet er med. Flyet er under renovering til Danmarks Flymuseum i Stauning

100 år

for dansk militær flyvning bliver markeret

I år er det 100 år siden, at Danmark modtog sin første militære flyvemaskine på Kløvermarken på Amager. Den begivenhed skal naturligvis markeres på behørig vis, og det bliver den både på årets Air Show på Flyvestation Aalborg den 10. juni og ved et særskilt arrangement på netop Kløvermarken den 26. august.

I to militære hangartelte vil Flyvevåbnets Historiske Samling kort fortælle om den mildest talt dramatiske udvikling, der har fundet sted igennem de første 100 år med militær flyvning på danske vinger.

I det ene telt vil tre fly fra perioden 1912 til 1940 være udstillet. Det drejer sig om Hærens ældste fly - en Berg og Storm fra 1912, Søværnets første fly "Mågen III" og en Nielsen og Winter jager, som er et af Hærens tidlige jagerfly.

I det samme telt vil du kunne se et værkstedsmiljø fra 1930 med originale dele og læse om dansk militær flybygning fra før 2. Verdenskrig. I perioden 1912 til 1940 konstruerede og fremstillede Danmark både fly på licens og egne konstruktioner på Hærens værksteder på Kløvermarken og på orlogsværket på Holmen.

I det andet telt vil du blandt andet kunne se bomber, maskinkanoner, flymotorer og tidens arbejdstøj og uniformer. En tidslinje vil fortælle om perioden fra 1912 til 1950, hvor Hæren og Søværnet havde hver deres fly og våben. Fra 1950, hvor Flyvevåbnet blev oprettet, til i dag vil tidslinjen primært fortælle om Flyvevåbnet, men også om Hærens og Søværnets Flyvetjenester.

I dette telt vil være udstillet en Alluette III helikopter fra Søværnets Flyvetjeneste, en Hughes H-500 helikopter fra Hærens Flyvetjeneste samt flyrelaterede genstande og iklædte dukker fra hele perioden.

Uden for teltene vil der selvfølgelig være en udstilling af fly fra perioden 1935 til 1993 lige fra Tiger Moth til Draken.

Foruden disse ting vil der i Aalborg være opvisning med KZII, Chipmunk samt Tiger Tiger Moth.

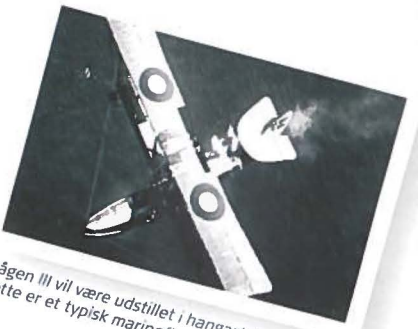
På Kløvermarken vil disse typer være udstillet, og der bliver ikke fløjet med historiske fly.

Hærens første fly, Berg & Storm fra 1912 vil være udstillet i hangarteltet.

Hughes H-500 helikopteren vil stå på flightlinen.

Piper Cub, Hærens artilleriobservationsfly, vil være på display.

F-16 vil være udstillet i Aalborg, men dog ikke i den historiske flightline. På Kløvermarken vil der være en udstillingsmodel, hvor det er muligt at få taget egne fotos i cockpittet.



Mågen III vil være udstillet i hangarteltet. Dette er et typisk marinefly fra 1915.

Draken Team vil udstille deres Draken, og det vil være muligt at sidde i et cockpit og få taget egne fotos.

Nielsen & Winther jageren fra 1917 vil kunne ses i hangarteltet.

Nu samles 50 års raketerfaring

Det er nu et halvt århundrede siden, den hedengangne Luftværnsgruppe blev oprettet. Med håb om at finde så mange som muligt bliver der nu kaldt til samling blandt Luftværnsgruppens originale medlemmer

AF AASE SCHIOLDAN

I 1959 blev den første luftværnsraketenhed samlet. Hovedopgaven var at forsvare København mod fjendtlige luftangreb. Personellet kom fra Hæren, og materiellet, de arbejdede med, blev leveret som en del af den amerikanske våbenhjælp.

Nike-raketterne blev erklæret for operative i foråret 1960, hvorefter de indgik i luftforsvarsberedskabet sammen med Flyvevåbnets jagerfly.

- Det var en helt ny opgave og helt nyt materiel. Det var meget spændende, forklarer Ove B. Bundgaard, som var på første raketkonstabelhold indkaldt i 1960.

Afdelingen blev organiseret i en stab og fire batterier, som, efter at de var blevet uddannet i USA, rykkede til Danmark i 1959. De blev placeret i Avedørelejren, og de fire batterier blev opstillet omkring København: 1. Batteri i Gunderød, 2. Batteri i Kongelunden, 3. Batteri i Sigerslev og 4. Batteri i Tune.

Raketbatterierne til Flyvevåbnet

Den 2. juli 1962 blev 10. Luftværnsafdeling fra Hæren overført til Flyvevåbnet. Officerspersonellet fik valget mellem at blive overført sammen med raketterne eller forblive i Hæren. Mere end 98% af officererne valgte at blive overført til Flyvevåbnet, og omkring 400 værnepligtige og stampersonel valgte at flytte med. Det blev starten på Luftværnsgruppen.

- Vi havde egentlig ikke noget imod at skulle være flyvere, hvis vi kunne forsætte med arbejdet i raketforsvaret, der var spændende og bød på mange udfordringer, forklarer Ove med et smil.

Voldsomme våben

Afdelingens materiel bestod af amerikanske luftværnsraketter af typerne NIKE Hercules og den lidt ældre NIKE Ajax.
NIKE Ajax var en to-trins raket, hvor det første trin havde fast brændstof, mens andet trin havde flydende brændstof og anvendte rød, rygende salpetersyre som iltningsmiddel. Rakettens rækkevidde var cirka 40 km, og dens tophastighed var 2,8 gange lydens hastighed.

NIKE Hercules var også en to-trins-raket. Dens første trin var en klase bestående af fire startraketter af samme type som blev anvendt til Nike Ajax. Motoren i hovedraketten var med fast brændstof, rækkevidden var 140 km i jord til luft mission, og tophastigheden var 3,6 gange lydens hastighed.

NIKE Ajax blev udfaset frem til 1970, og NIKE Hercules eskadrillerne blev nedlagt i perioden 1981 til 1983.

Stor samling

Foreningen Luftforsvarets Veteraner forsøger nu at samle så mange som muligt af de medarbejdere, der var med til at starte det hele.

- Vi synes, det er en særlig epoke i Flyvevåbnets historie, og vi mener, det fortjener en ordentlig markering, forklarer Kaj Larsen, som er foreningens næstformand.

- Det er et større detektivarbejde at finde folk. Vi har fundet navnene på de folk, der blev overført til Flyvevåbnet i 1962, i Rigsarkivet, men derfra og til at få kontakt til alle er der et stykke vej, siger Kaj Larsen.

Foreningen håber, at folk, der ser denne artikel, og som kender nogen af de oprindelige, vil opfordre folk til at ringe til nedenstående nummer.

Chefsergent Ove B. Bundgaard, tjenestegørende ved LVG i hele perioden, ses her ved Hercules og Ajax raketterne, som står opstillet på Koldkrigsmuseet Stevnsfortet.

TILMELDING TIL MARKERINGEN

Markeringen kommer til at foregå den 2. juli på det tidligere hovedkvarter på Flyvestation Skalstrup ved Roskilde lufthavn. Hvis du er interesseret i at deltage, skal du rette henvendelse til Kaj Larsen, E-mail nyhuse18@privat.dk tlf.: 4826 8340 eller 2331 6093.

Innovation af uddannelser

På Air Force Training Centre arbejdes der målrettet med udvikling af uddannelserne

AF SØREN VINTHER JENSEN OG PEDER FREDERIK RASMUSSEN

Skoleområdet er noget, som nok ligger de færreste på sinde i dagligdagen, men på Air Force Training Centre er det dagligdagen, og skolen bestræber sig konstant på at holde fast i udvikling af de enkelte uddannelser og måden, der undervises på. En udvikling, der skal sikre fundamentet for Flyvevåbnets operative indsættelse.

Et væsentligt udviklingsområde er selve undervisningens afvikling. For at sikre, at undervisningsformen følger med tiden, er der på skolen nedsat et pædagogisk råd, der konstant forholder sig til måden, der undervises på, udviklingen i det civile samfund og de kompetencer, som skolens instruktører bør besidde. Et af resultaterne er en klar strategi om at anvende et elektronisk campus system som grundlaget for skolens uddannelser. Valget er faldet på ICECORE, der giver adgang til undervisningsmateriale via internettet, og den enkelte elev kan dermed hente det, når og hvor det passer bedst. Dertil kommer debatfora med mere, som understøtter elevernes læring.

Systemet er i brug og anvendes desuden også ved Flyvevåbnets Officersskole og Forsvarsakademiet, og med udgangen af 2012 forventes alle skolens cirka 125 uddannelser at være tilgængelige på ICECORE. Det næste udviklingsskridt bliver at optimere systemet til brug på smartphones, tablets og tilsvarende.

Udviklingen af undervisningsformen er naturligvis væsentlig, men det er mindst lige så vigtigt, at skolen tilbyder de rigtige uddannelser med det rigtige indhold. Skolen har derfor iværksat implementering af et internetbaseret tilbagemeldingssystem, som inden udgangen af 2012 skal favne alle skolens uddannelser. Indledningsvis omfatter det tilbagemeldinger fra kursisterne og anvendes både til midtvejsevalueringer og tilbagemeldinger på det gennemførte kursus. Midtvejsevalueringerne giver mulighed for at justere i forløbet for det pågældende hold, men giver også et bedre grundlag for at justere i tilrettelæggelsen af det næste hold, da særligt de længere kurser ofte gennemføres i umiddelbar forlængelse af hinanden.

Det næste skridt bliver at inddrage de afgivende myndigheder, så de har mulighed for at tilkendegive, om deres medarbejdere er blevet bibragt de kvalifikationer, som der forventes og er behov for. Dermed skabes grundlaget for, at uddannelserne fortsat er relevante og understøtter Flyvevåbnets dynamiske indsættelser.

Udover at fokusere på de enkelte uddannelser, tilstræber skolen også at holde fokus på den enkelte elev og dennes forudsætninger for at tilegne sig læring. For tiden arbejdes blandt andet med at optimere vilkårene for elever med læsevanskeligheder, så dette ikke bliver en hindring for at gennemføre uddannelserne.

I lighed med det øvrige Flyvevåben er AFTC i konstant udvikling med det overordnede mål at opnå tilfredse kunder på alle niveauer.

Sikkerheden skal være i orden også under udsendelse til Afghanistan. Her ses kommunikations-containeren og parabolen, der sikrer forbindelse hjem til Danmark.(Foto: Peter E. Christensen)

– Vi er her for at hjælpe

Således indledte chefen for Combat Support Wing, oberst Peter Wass, indbriefingerne til de militære sikkerhedsinspektioner ved C-130 og MACC bidragene i Afghanistan

AF MARIA LA COUR SØBORG

Chefen for Combat Support Wing er overfor chefen for Flyvertaktisk Kommando ansvarlig for den interne kontrol med den militære sikkerhed i Flyvevåbnet. Opgaven bliver løst ved gennemførelse af et antal årlige eftersyn, der har til formål at kontrollere, om de inspicerede wings lever op til gældende regler for den militære sikkerhed. Inspektionerne bliver gennemført både nationalt og internationalt, da reglerne også skal efterleves under internationale operationer.

De enkelte wings tilstræbes efterset hvert tredje år, og herudover kommer så de udsendte bidrag.

Den ultimative bibel indenfor militær sikkerhed er Forsvarskommandoens bestemmelse 358-1. Bestemmelsen er et digert værk på over 600 sider, der i detaljer beskriver de gældende regler og retningslinjer, der skal følges. Umiddelbart synes opgaven derfor nem, for Forsvarskommandoens bestemmelse 358-1 er facitlisten, og den skal følges til punkt og prikke. Men... - for der er selvfølgelig et men, ellers ville det ikke være nødvendigt med eftersyn.

Forskel på vilkår

Kravene i bestemmelsen kan være svære at leve op til. For eksempel fordi den enkelte wingchef ikke er herre over egne bygningsmasser, men skal igennem FBE. Derudover er bestemmelsen i høj grad skrevet med hjemlige forhold in mente.

Vilkårene er alt andet lige anderledes i et internationalt miljø, hvor hensyn og koordinering med andre enheder, nationer, basen og NATO gør opgaven vanskelig.

Resultatet af de to inspektioner ved henholdsvis C-130 og MACC i Afghanistan var i høj grad præget af to faktorer: 1. forberedelsen inden deployering og 2. den tildelte bygningsmasse, herunder muligheden for at forbedre denne.

C-130 bidraget er placeret i ældre faciliteter på Kandahar Air Field, hvor mulighederne for at flytte, ombygge eller på anden måde at udbedre er begrænsede. Derudover deles flere af faciliteterne med de britiske samarbejdspartnere, hvilket gør det sværere at leve op til bestemmelserne for eksempelvis opbevaring af våben. Eftersynet endte ud med et "TILFREDSSTILLENDE" til bidraget.

Glade for hjælpen

MACC er placeret på basen ved Mazar-e Sharif i det nordlige Afghanistan. De har i forbindelse med fact finding og site survey haft mulighed for at bestemme udformning af både operations-faciliteterne og indkvarteringsområdet, idet begge er etableret til lejligheden.

Det var tydeligt at mærke, at der i planlægningsfasen havde været stort fokus på den militære sikkerhed. Enkle, men effektive løsninger var implementeret de steder, hvor det ikke har været muligt at leve op til bestemmelserne. Alt i alt endte det ud med et "MEGET TILFREDSSTILLENDE" og en glad chef for bidraget.

Begge chefer for bidragene smilede efter deres respektive debriefinger og sagde "tak for hjælpen" til inspektionsholdet. Om de reelt var glade for hjælpen, eller om de bare var glade for at se os rejse igen, står hen i det uvisse.

Inspektionsholdet fra Combat Support Wing foran Camp Arkham i Mazar-e Sharif. Fra venstre: major Peter E. Christensen, chefsergent Paul-Erik Sørensen, oberst Peter Wass og kaptajn Maria la Cour Søborg. (Foto: MACC)

Uden Link 16
er Forsvaret sat udenfor

Forestil dig selv uden internet - nej vel. Lige så umuligt er det at forestille sig skibe og fly fra Nato indgå i multinationale operationer uden det taktiske datalink-system Link 16. I Danmark ligger opgaven med at samle systemet ved Air Control Wing

AF ARNE BACH NIELSEN

Link 16 er det kit, der binder operationerne sammen. Kort sagt udveksler systemet taktiske informationer som radarbilleder, tekstbeskeder, billedfiler og tale. Brugen er nærmest kun begrænset af fantasien. Det hele er naturligvis krypteret, så fjenden hverken kan aflytte eller forstyrre radiosignalerne.

Eksempelvis ser F-16-piloten via systemet det samlede billede af luftrummet omkring sig, operationscentrene sender og modtager taktiske her-og-nu-informationer, og fly og helikoptere kommunikerer hurtigt og effektivt med både hinanden og med kontrolcentrene. AWACS-flyene leverer et værdifuldt radarbillede, der oftest dækker de lave højder i luftscenariet. Med andre ord kommunikeres der på kryds og tværs mellem skibe, fly og stationære enheder.

Overordnet er Link 16 et radiobaseret netværk, hvis tråde udgår og samles i Danmark i det såkaldte Joint Data Link Operation Centre (JDLOC) i Karup, som er forankret i Air Control Wing.

Idet der ikke er to øvelser eller missioner, der er ens, bliver Link 16-setup'et skræddersyet fra gang til gang. Hvilke skibe og fly, der deltager, hvilken rolle de har, og hvor de befinder sig, er afgørende for, hvordan netværket syes sammen til den specifikke opgave.

Link 16 benyttes også i landene inden for Partnership for Peace, altså det militære samarbejde mellem Nato og europæiske lande, der står udenfor.

Tungen skal holdes mere end lige i munden, for det er kun dem, der holder sig opdateret på den rivende udvikling, der fortsat kan være med. Derfor er de danske JDLOC-folk ofte med ved bordet, når der holdes møder blandt brugerlandene.

Flyveroverkonstabel Martin Mikkelsen har arbejdet ved JDLOC siden 2008. Han mener selv, at det er meget nørdet at have med Link 16 at gøre. Men han fik kundskaberne ind på den hårde måde.

- Da jeg tiltrådte, var vi fire medarbejdere. En var meget ude at rejse, en anden var på skole, og en tredje var sygemeldt. Så der var ikke megen hjælp at hente, så jeg var i en vis grad tvunget til selvoplæring. Det rykkede, fortæller han.

Da Flyvevåbnet med ganske kort varsel i begyndelsen af 2011 rykkede ud i forbindelse med Libyen-konflikten, var der ikke tid til at programmere det tilhørende Link 16-setup. Der skulle hentes sendetilladelser, frekvensfordeling og andre ting, som det normalt tager lang tid at få.

- Men vi havde jo igennem et stykke tid forberedt os på, at luftoperationer – som dem over Libyen - kunne blive aktuelle. Vi havde derfor det grundlæggende setup klart, så selvfølgelig var Link 16 klar i missionen næsten fra dag ét, forklarer Martin Mikkelsen med et stolt glimt i øjet.

Fra denne position styrer Martin Mikkelsen centralt Link 16-terminalerne, som der kan være rigtig mange af, når der er hektisk aktivitet.

FAKTA: LINK 16

Link 16 udveksler taktiske informationer mellem fly, skibe og styrker på jorden. Systemet gør, at controllere på jorden potentielt er i stand til at se de blandt andet forskellige flys beholdninger af våben og brændstof.

En wing med **udviklingspotentiale**

Flyvevåbnets Air Transport Wing er kendetegnet ved en høj operationsfrekvens både i nationale og internationale sammenhænge

AF KAVEH SHAMSHIRI PETERSEN

I postmoderne militæroperationer er det afgørende at kunne etablere mobilitet over tid og rum. Moderne krigsførelse har hidtil været kendetegnet ved at være territorial, men den post-moderne krigsførelse markerer et paradigmeskift, hvor høj grad af mobilitet er altafgørende for succes. Fremtidens konflikter vil være eks-territoriale, hvilket betyder, at kampladsen kan ændre sig fra dag til dag, og at operationsmønsteret bliver uforudsigeligt. Dette paradigmeskift indikerer klart, at taktisk lufttransport samt ISR (Intelligence, Surveillance and Reconnaissance) bliver helt uomgængelige kapaciteter.

Erfaringer fra Irak og Afghanistan har vist, at danske soldater har hårdt brug for taktisk lufttransport. Det er netop først og fremmest denne type af operationer, som det danske forsvar skal regne med at deltage i fremover.

Air Transport Wing Aalborg råder over tre kapaciteter, som alle er efterspurgte i de internationale operationer: Hercules C-130 transportfly, CL-604 Challenger fly samt Eskadrille 690 – Forsvarets Luftevakueringseskadrille.

Taktisk lufttransport og airdrop

De fire C-130J Hercules fly er moderne transportfly, som løser en lang række af opgaver i såvel nationale som internationale sammenhænge. De nationale opgaver omfatter blandt andet støtte til Hæren, i og uden for Danmarks grænser, samt forsyninger til Grønland, hvor blandt andet Siriuspatruljen jævnligt modtager diverse former for forsendelser. Uanset om det er computerudstyr, fødevarer eller julegaver, så kan forsyningernes leveres med faldskærm og pakket med stødabsorberende pap. Selv noget så skrøbeligt som eksempelvis æg kan leveres fra luften. Denne kompetence kan med fordel komme i anvendelse i de internationale operationer, hvor airdrop kan kompensere for enorme afstande og elendig infrastruktur. Flyet kan levere større mængde gods i et enkelt drop, hvilket giver nogle enestående muligheder, når der eksempelvis skal genforsynes i de mere afsides områder. Ligeledes kan flyet anvendes til at levere eksempelvis vand, tæpper, telte, mad med mere i katastrofeområder.

Værnsfælles ISR kapacitet

Foruden C-130J Hercules flyet råder ATW også over tre CL-604 Challenger fly. Flyene er på mange måder bredt anvendelige i såvel nationale som internationale sammenhænge. Det indebærer, at ATW transporterer danske politikere eller medlemmer af Kongehuset ud i verden, men efter behov kan flyet omkonfigureres til at gennemføre "Intelligence, Surveillance and Reconnaissance"-relaterede opgaver. Flyet bliver i forvejen anvendt i overvågnings- og rekognosceringssammenhæng – i nationale sammenhænge kaldes dette dog havmiljøovervågning og fiskeriinspektion. I december 2011 blev Challenger-flyet også anvendt til antipirateri i Adenbugten, hvilket var helt nyt.

Challenger-flyet har traditionelt løst nationale opgaver, men med deltagelse i NATOs antipirateri-indsats, Operation Ocean Shield, løste flyet og besætningen krævende ISR opgaver. Det blev en så stor succes, at NATO forlængede missionen med 2 uger og har sidenhen rost Flyvevåbnet for dets bidrag. Ingen tvivl om, at ISR bliver en stadig mere efterspurgt kapacitet i NATO regi.

Air Transport Wing Aalborg er og vil fortsat være en uundværlig kapacitet i fremtidige operationer, Fortis, Firmus, Undique – Stærk, Pålidelig, Overalt.

Flyveskolen gør op med nulfejlskulturen

Der er igen åbent for optag på Flyveskolen, og skolen er klar med nye, moderne undervisningsteknikker

AF LOUISE JUEL BROCH

Flyveskolen har ikke haft pilotaspiranter i to år, men det betyder ikke, at livet på skolen har stået stille. Tiden er gået med at skifte væk fra "den sorte skole", fortæller Lars Bæhrenz, der er instruktør på skolen.

- Tidligere mødte eleverne den første dag i deres pæne uniform, instruktørerne sad nede bagved og så utilnærmelige ud i deres flyverdragter, og chefen tog imod og holdt en tale, hvor han reelt sagde, at toget var kørt, og kom man ikke med, så var det bare ærgerligt, siger han og forklarer, at modtagelsen af eleverne i dag er en mere reel velkomst til nye kolleger.

Flyveskolen var allerede begyndt på den nye undervisningsform, da der blev lukket for optag i 2010, men i de forløbne to år er metoderne blevet finpudset blandt andet under uddannelserne af de øvrige besætningsmedlemmer, som Flyveskolen også står for.

Opgør med nulfejlskultur

- Jeg er jo selv uddannet i den kultur, hvor man kun sagde javel - og havde man spørgsmål, så spurgte man sidemanden, og hvis han ikke vidste det, så fik man ikke svar, for man spurgte ikke instruktøren, fortæller Lars Bæhrenz om den nulfejlskultur, som tidligere har præget undervisningen.

Men den tankegang dur ikke på den nye generation af elever. Blandt andet fordi Flyvevåbnet i dag har en anden rolle, hvor det er vigtigt at være fleksibel og kunne agere i et miljø, hvor der uundgåeligt sker fejl, og hvor der er ting, man ikke ved på forhånd. Men også fordi eleverne er meget mindre autoritetstro i dag.

- De finder sig ikke i at blive behandlet på den måde, og de er ligeglade, om man er den ene eller den anden. Hvis ikke man kommer med et meningsfyldt svar på deres spørgsmål, så gider de ikke være her. De er her ikke for vores skyld.

Pattebørn

Den facon var tidligere uvant på Flyveskolen, og eleverne er da også blevet betegnet som både pattebørn og curlingbørn, som er pakket ind i vat, inden tankegangen på skolen blev vendt mod mere moderne undervisningsformer, som i højere grad tager hensyn til, at der skal meget mere til at lave en pilot og et besætningsmedlem end blot at putte en masse viden om flyveteknik ind i vedkommende.

- Eksempelvis snakker vi i dag også med eleverne om mere private forhold. Det gjorde vi aldrig tidligere, fortæller Lars Bæhrenz.

Læring i fokus

Den nye undervisningsform har Flyveskolen valgt at kalde Positive Approach to Air Crew Selection, PAACS, og kort fortalt handler det om at tænke positivt.

- Vi har bevæget os fra en kultur, hvor det var fejlene, vi fokuserede på, og til nu, hvor det er, hvad eleverne reelt kan og gør godt, som vi kigger efter, siger Lars Bæhrenz og fortsætter:

- Det skal være det at lære, der er i centrum, mere end at det skal være usikkert og stressende bare at være elev på skolen.

Ved ansøgningsfristen den 15. marts var der indkommet 156 ansøgninger til pilotuddannelsen. Erfaringsmæssigt består 1 ud af 10 de indledende optagelsesprøver. Af dem, der starter på Flyveskolen, består erfaringsmæssigt omtrent 40 procent.

Lars Bæhrenz forventer blandt andet med indførelsen af de nye, forbedrede trænings-principper, at flere i fremtiden vil kunne bestå udvælgelsen ved Flyveskolen.

Ledelse er noget, man spiller!

Innovationen er i højsædet på Flyvevåbnets Officersskole, og nu introducerer skolen et ledelsesspil på en online platform

AF ALLAN MØLLER-PETERSEN

Flyvevåbnets Officersskole har tidligere med succes anvendt spil og simulation i undervisningen, blandt andet med brugen af det kommercielle spil Battlefield. En markedsundersøgelse viste for nylig, at der ikke findes applikationer til ledelsessimulation, der kunne levere de muligheder, som Officersskolen forventer af et spilværktøj. Derfor har skolen i et stort tværfagligt projekt udviklet sit eget onlinespil til træning af Flyvevåbnets kommende officerer.

Dilemmaer i højsædet

Moderne ledelse er meget mere end talent, og det vigtigste formål med Ledelsesspillet er at fremme kadetternes tørst på ledelsesredskaber og teori. I Ledelsesspillet oplever kadetterne ledelsesdilemmaer på egen krop, og spillet tydeliggør både deres evner og deres utilstrækkeligheder. Målet er, at den teoretiske ballast hos de kommende officerer i samspil med deres talent vil give helstøbte ledere, der med omtanke leder til sejr.

- Vi forsøger i Ledelsesspillet at stimulere konkurrencegenet, siger adjunkt Allan Shapiro fra faggruppe Ledelse og fortsætter:

-Kombinationen af leg, konkurrence og læring levendegør undervisningen. Det gælder for alle skolens fag, som har medvirket med opgaver til Ledelsesspillet. Det er et must på en uddannelse, der er teoretisk tung.

Ledelsesspil-applikationen kører på en Google platform og er udviklet af specialkonsulent Michael Frost.

- Vi inddeler deltagerne i grupper, som repræsenterer forskellige virksomheder. Gruppen udpeger en leder, og sammen skal man sikre, at virksomheden opstiller mål – og når dem, forklarer Michael Frost.

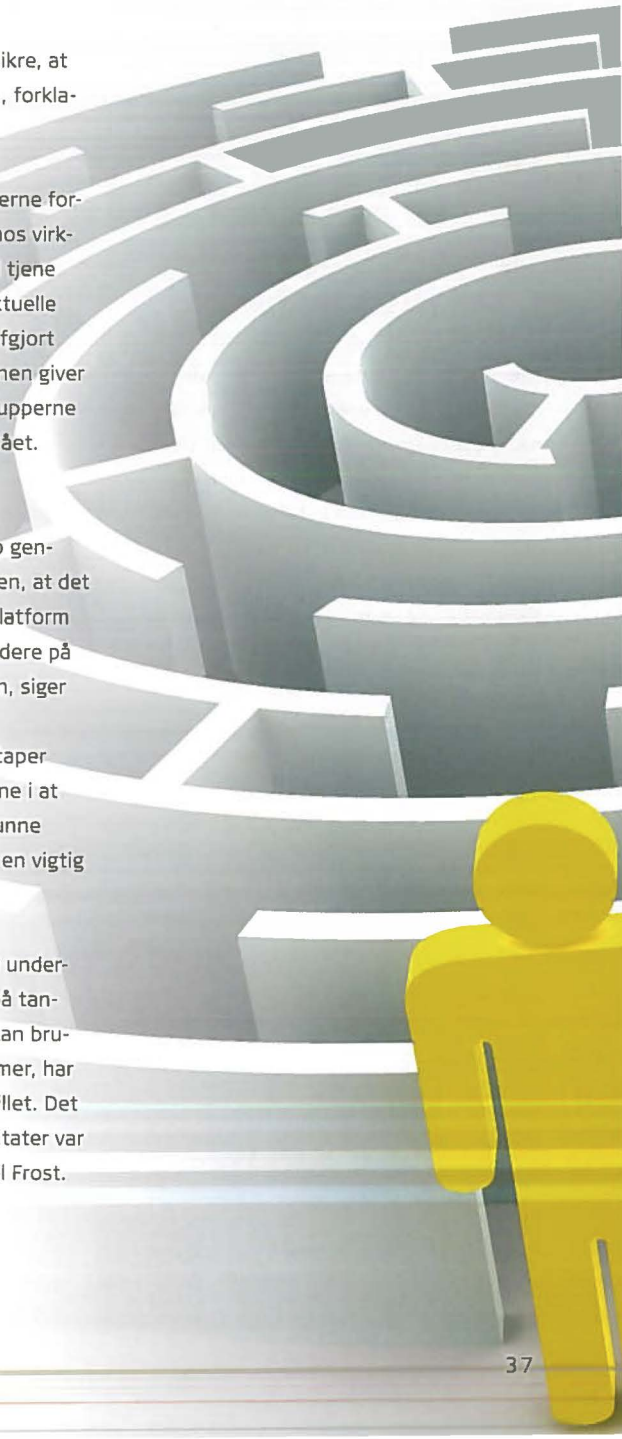
Undervejs i Ledelsesspillet drøfter grupperne forskellige taktikker, og de kan søge hjælp hos virksomhedskonsulenter. Virksomheden skal tjene point ved at løse både fysiske og intellektuelle opgaver. Det sidste afgørende spil blev afgjort med kun ét points forskel. Spilapplikationen giver løbende status på målopfyldelsen, da grupperne live kan se, hvor mange point de har opnået.

Allerede en succes

- Klasserne Mirage og Mohawk har netop gennemført spillet, og vi har på fornemmelsen, at det er lykkedes os at skabe en brændende platform for kadetterne, og vi vil konkret bygge videre på deres erfaringer i ledelsesundervisningen, siger Allan Shapiro og fortsætter:

- Ledelsesspillet består af spilaktive etaper og refleksionsetaper. Vi træner kadetterne i at beskrive deres oplevelse fra spillet. At kunne skelne mellem at beskrive og fortolke er en vigtig forudsætning for akademisk arbejde.

- Den første afprøvning af spillet som ny undervisningsmetode har givet os mere blod på tanden. Vi vil nu evaluere og se, om spillet kan bruges i flere fag. Og når bladet her udkommer, har Flyvevåbnets direktion også afprøvet spillet. Det bliver spændende, om direktionens resultater var bedre end kadetternes, forklarer Michael Frost.



Software tes[redacted]ften til at føre krig[redacted]

Missionplannerne arbejder støt hen imod software, der virker hver eneste gang, der skal sendes en F-16 på mission

AF RUNE DYRHOLM

Et nedbrud af computeren kommer som regel lige så belejligt som væskende forkølelsessår umiddelbart før et singlebal. Men hvis computeren står i et missionsområde og skal levere hele missionsplanen til den F-16, der starter op om 10 minutter med afgang mod fjendeland, så er situationen ikke kun træls, men decideret alvorlig.

Netop den situation kender missionplannerne fra Fighter Wing Skrydstrup alt for godt. Deres væsentligste arbejdsredskab er programmet JOMPS, eller mindre mundret Joint Mission Planning Software, og for dem er stabilitet en helt afgørende faktor, når de under tidspres skal klargøre ruter, radiofrekvenser, mål og våbenindstillinger forud for en mission med F-16.

- Planerne har det med at blive ændret i de sidste minutter før afgang, og så kan vi godt blive lidt pressede, hvis computersystemet oven i købet også driller eller går helt ned, mens piloten står og tripper for at komme af sted. Indtil videre er der et stykke vej, til vi har et helt stabilt værktøj, men vi er dog kommet ganske langt siden den først version af programmet.

Det fortæller Jørgen K. Lauritsen, der selv er erfaren missionplanner, og som nu står for at følge opdateringen af JOMPS-programmet og godkende nye versioner.

Sammen med to kollegaer er han med på den operative test af softwareopdateringen til F-16 i Ørland i Norge for at trykprøve den nyeste software inden for missionsplanlægning.

Og selvom det kan lyde mærkværdigt at tage til Norge for at afprøve et computerprogram på en helt almindelig PC, så giver det faktisk god mening at rejse langt væk fra kontorerne i Skrydstrup. Det er nemlig med software som med materiel - det har det med først at vise

Se videoen på url: http//kortlink.dk/azv3 - eller følg 2D-koden.

sine svagheder, når det bliver afprøvet i den virkelige verden og under rigtige opgaver.

- Under missionen i Libyen fik vi for eksempel fremprovokeret en række fejl i softwaren, som vi ikke havde set før. Det skyldtes, at stort set alle missioner var luft til jord frem for luft til luft, som vi har mest erfaring med igennem tiden, og så selvfølgelig på grund af det høje antal sorties, som flyene gennemførte dernede, forklarer Jørgen.

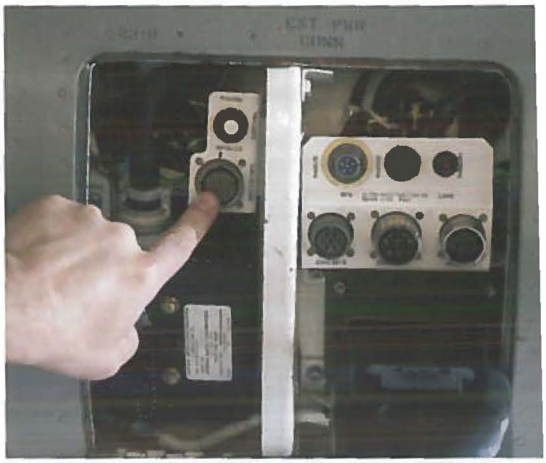
Under den operative test i Ørland skal softwaren testes så meget, som det er muligt. Alle deltagerlandene i det europæiske F-16-samarbejde, EPAF, er til stede for at få afprøvet forskellige komplicerede scenarier, der sætter softwaren under pres. Sammen skal de komme med ønsker til ændringer og indberette deciderede fejl til producenten Lockheed Martin, som også er med i Norge.

Frem til nu har missionplannerne fundet 188 issues og forslag til ændringer i denne version af JOMPS, hvoraf knap halvdelen er blevet rettet. På den måde arbejder de systematisk hen imod et program, som gerne skulle overflødiggøre de hidtidige krumspring.

- En ret vigtig del af vores erfaring og uddannelse går ud på at vide, hvordan vi får løst vores opgave, selvom programmet laver knuder. Vi kalder det work-arounds, og det er dem, vi gerne vil af med, i takt med at softwaren opdateres, slutter Jørgen.

FAKTA: MISSIONPLANNERNE

- Missionplannerne bruger JOMPS til at samle alle de radiofrekvenser, ruter, mål, våbeninformation og så videre, som piloten og flyet skal bruge under en mission. Missionplanneren bearbejder dataene og uploader en samlet plan på en harddisk, som piloten får med ud til flyet.
- Udviklingen af den næste version af JOMPS er allerede i gang, før den forrige er taget i brug. Det skyldes det meget langvarige og komplicerede udviklingsforløb.
- På grund af det omfattende arbejde med at teste softwaren skiftes EPAF og USA til at afprøve en version.
- Testen i Ørland munder ud i en samlet anbefaling om, hvorvidt softwaren skal installeres i hele F-16 flåden.



Igennem dette stik uploader man software.

Test og evaluering på Ørland

Præcist som med de fleste andre computerprogrammer bliver F-16's software også opdateret med et par års mellemrum i takt med, at kampflyets kapaciteter og systemer udvikles.

Testen på Ørland er den foreløbige afslutning på et årelangt forløb, hvor softwaren udvikles og afprøves. Forud er gået et langt udviklingsarbejde, hvor input fra blandt andet EPAF-landene kommer med deres ønsker og krav om tilføjelser og ændringer. Holland, Belgien, Portugal, Norge og Danmark flyver med tilsammen 10 fly to gange om dagen i 14 dage for at gennemteste softwaren i praksis.

Flyvevåbnet · Hemingvej 30 · 7470 Karup · Tlf. 99 62 49 50

POST
PP DANMARK
ID nr. 46555
Magasinpost MMP
Y 2100
166
2100 0 305/28 2505 099
SVARETS BIBLIOTEK
TELLET 46
0 KBH Ø
Forsvarets Bibliotek
44000148099