

FLÅDEN

I KORSØR



Nr. 2

Juni

2002

REDAKTIONSUDVALGET

Flådestation Korsør
Sylowsvej - 4220 Korsør

E-mail: flskor@flskor.svn.dk
http://www.flskor.svn.dk

Formand/Ansvarshavende redaktør:

Orlogskaptajn Søren Beck
Chef for Operations- og Planlægningssektionen
Tlf. 58 30 82 10

Journalistisk redaktør:

Orlogskaptajn Christian Jensen
Chef for Personelsektionen, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 82 75

Layout/skrivning:

Mekaniker Frank R. Jacobsen
Stationsafdelingen, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 87 49
E-mail: fj.sta@flskor.svn.dk

WEB-master/redaktionsmedarbejder:

Seniormekaniker Steen K. Jensen
Teknisk Afdeling, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 83 60

Redaktionsmedarbejdere:

Premierløjtnant Peter A. T. Jaszczak
Chef for Operative Sektion, 2. Eskadre
Tlf. 58 30 85 13

Overassistent Vibeke L. Olsen
Lønningskontoret, Flådestation Korsør
(Tillige stedfortræder for fotograf)
Tlf. 58 30 82 73

Værkmester Bernt Creutzburg
Leder af Ammunitionsværksted Egø
Tlf. 58 37 26 66 lok. 7

Fotograf:

Seniorsergent Lars Skytte
Stationsafdelingen, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 82 55

Telefax:

58 30 82 78

Tryk/udsendelse:

TRYKKERI KORSØR
FLÅDESTATION KORSØR
FORSYNINGSDPOT NORET

*Stof fra dette blad kan frit anvendes.
Der skal blot kildehenvises.*

Indhold

Nye motorcykler i søværnet	Side 3
Korsør adopterer litauisk fregat	Side 4
Den Mobile Bases deltagelse i øvelse Baltic Bridge 2002	Side 6
MULTEX våbentræning til søs	Side 8
Projekt Elektrooptisk Contanier	Side 10
Projekt virksomhedsnetværk	Side 12
„Pensionistdag” på flådestationen	Side 14
Driftsledelsen i Teknisk Afdeling	Side 16
Delfiner i danske farvande som minesøgere	Side 18
Radarudrykningshold	Side 20
Den Mobile Logistikenhed deployerer med RO/RO-skib	Side 21
Blue Game 2002 „Krigen” mellem „Stensland” og „Skagia”	Side 24
Boganmeldelse	Side 26
FEMINA Kvindeløb 2002	Side 27



*Korsør adopterer Litauisk fregat.
Læs herom side 4*



*Kvindeløb i Odense.
Læs herom side 27*

Forside:

Holdet på Slipshavn var ikke et helt sædvanligt minørhold, som vi kender det herhjemme. Holdet bestod af fire delfiner, som var fløjet til Danmark fra San Diego i USA.

Foto: Frank Jacobsen

Bagside:

HUGO (kampvægt 12 kg.) holder vagt ved Hoveddepot Bøstrup.

Foto: Vibeke L. Olsen

Nye motorcykler i søværnet

I de sidste mange år har søværnets MP'ere kørt på motorcykler, som man aldrig vidste, om de kunne starte eller faldt fra hinanden efter kort tids kørsel. Det var derfor med stor glæde, at vi fik at vide, at der ville komme nye motorcykler.

Af marineoverkonstabel MP J.D. Jacobsen og marineoverkonstabel MP U. Felding, Militærpolitiet
Fotos: Lars Skytte



BMW var bedst

Der blev fra Militærpolitiet ved Flådestation Korsør sammensat en gruppe på fire marinekonstabler og en seniorsergent, som skulle teste forskellige motorcykelmodeller. Honda, Ducati og BMW var blandt de udvalgte fra Søværnets Materielkommandos og Hærens Materielkommandos side.

Efter nogle ugers testkørsel på



Man sidder helt oprejst på motorcyklen, hvilket er en meget behagelig kørestilling, især hvis man kører mange kilometer uden pauser.

vej og bane var afgørelsens time kommet. Valget blev en BMW R850RT.

Politiet stoppede os

Den valgte model, som vi havde til test, kom direkte fra Tyskland med horn, blink og POLIZEI påskrevet på cyklen, hvilket gav mange sjove oplevelser, såsom politi, der stoppede os og vinken fra civile politibiler. Ud over det nævnte har cyklen bl.a. ABS-bremser, varme i håndtagene, elektrisk justerbart vindspejl, justerbart sæde, radioanlæg, ekstra batteri, sidetasker samt en pulverslukker. Den røde farve på motorcyklen er en sikkerhedsfarve, der ligeledes skal adskille den fra Politiets motorcykel, som er helt hvid.

Vægt ca. 310 kg

Motoren er en såkaldt Boxer-motor på 850 ccm. Den har 2 cylindre, 8 ventiler, 6 gear, og en effekt på 80 hk. Dette giver en topfart på ca. 190 km/t.

Denne type motor er meget momentstærk, hvilket er en fordel, når man skal overhale f.eks. ved eskorteringer, som er en væsentlig militærpolitiopgave.

Dens vægt inkl. ekstraudstyr samt væsker (benzin og olie) er på ca. 310 kg.

Man sidder helt oprejst på motorcyklen, hvilket er en meget behagelig kørestilling, især hvis man kører mange km uden pauser. Vinden er intet problem, når man kører på denne motorcykel, da man bare justerer vindspejlet.

Snarlig omskoling

Alt i alt er vi meget tilfredse med valget af den nye motorcykel.

Vi forventer at blive omskolet i slutningen af maj eller starten af juni 2002, da vi skal bruge motorcyklerne i forbindelse med øvelse PLAYEX i august måned.

Korsør adopterer litauisk fregat

Fredag den 3. maj 2002 var en speciel dag for Korsør Kommune. Fregatten AUKŠTAITIS fra Litauen kom på besøg til et ikke helt normalt flådebesøg.



Interessen for den litauiske fregat var straks vakt hos byens indbyggere, og mange standsede op for at se på.

Afløjtnant-R Steen Amkær og
løjtnant-R Pierre F. Bork, patrulje-
fartøjet GRIBBEN

Fotos: Frank Jacobsen



De officielle adoptionspapirer blev underskrevet, og gaver blev udvekslet.
Foto: Pierre F. Bork.

Møde i rum sø

AUKŠTAITIS kom til byen for at blive adopteret af Korsør Kommune. GRIBBENS navigationsofficer og to kadetter var forbindelsesofficerer i perioden under besøget 3. maj – 6. maj.

Fredag klokken 13 tog navigationsofficeren og en kadet ud med en af Havneelementets fartøjer for at møde AUKŠTAITIS. Fregatten blev mødt i den tætte tåge ud for Nygrund. AUKŠTAITIS skulle nu lodes ind til Honnørkajen foran Korsør Rådhus.

Kontrolleret kollision med kajen

En havnemanøvre for denne skibsklasse er altid spændende, da minimumsfarten er 9 knob. Vi forventede faktisk, at tillægningen ville blive en kontrolleret kollision med kajen, men chefen havde fuld

kontrol over sit skib. Selv om byens trossegaster ikke var mødt op, formåede chefen at lave en imponerende havnemanøvre trods minimumsfarten på 9 knob.

Lovende taler for det fremtidige samarbejde

Efter ankomst var der den officielle adoptionsceremoni i byrådsalen. Borgmester Flemming Erichsen og chefen for AUKŠTAITIS,



AUKŠTAITIS kom til byen for at blive adopteret af Korsør Kommune.

orlogskaptajn Eugenijus Vali-kovas, holdt begge nogle taler, der lovede godt for det fremtidige samarbejde mellem AUKSTAITIS og Korsør Kommune. Efter talerne blev de officielle adoptionspapirer underskrevet, og gaver blev udvekslet.

En gammel enhed fra den Kolde Krig

Om aftenen var AUKSTAITIS vært ved en reception for byens forretnings- og erhvervsfolk og repræsentanter 2. Eskadre.

Lørdag formiddag musicerede Søværnets Tamburkorps i byens gader til stor begejstring for byens indbyggere, og Korsør Kommune havde arrangeret en sightseeing for AUKSTAITIS' besætning. Om eftermiddagen holdt AUKSTAITIS åbent skib for byens borgere. Det var en speciel oplevelse, da fregatten er en af de gamle enheder fra den Kolde Krig.

Om aftenen var det så byens middag, der var på programmet. Den foregik i Magasinbygningen



På Havneelementets fartøj står forbindelsesofficererne klar til at „borde” fregatten.

på Fæstningen for repræsentanter fra fregattens besætning samt kontaktpersoner. Før middagen var der guidet tour i museumslokalerne på første sal.

På øvelse med fregatten

Søndagen gik ligeledes med åbent skib og middag om bord på AUKSTAITIS for Borgmesteren og hans embedsmænd.

Vi fra GRIBBEN syntes, at det var en spændende oplevelse at være med til adoptionen og kunne efterfølgende se frem til 10 øvelsesdøgn sammen med AUK-STAITIS under øvelse LIDEN PASSEX II.

Vi vil gerne rette en stor tak til vores klassekammerat fra Officersskolen, kadet Kazimeras Grodis, som fungerede som tolk.



Med en minimumsfart på 9 knob og langt over den tilladte fart i Korsør havn kom den litauiske fregat flot rundt i svinget ved den gamle DSB-bygning.

Den Mobile Bases deltagelse i øvelse Baltic Bridge 2002

Hjemvendt efter et halvt år som transportkompagni ved KFOR REAR HQ i Skopje, Makedonien, samt hertil hørende frihedsafvikling er Den Mobile Base igen tilbage i aktion omkring de danske farvande.

*Afkaptajnløjtnant Lars W. Hansen,
Chef for Den Mobile Base*

Fotos: P.B.L. Petersen-Testrup

Flådeøvelse mellem Sverige og Danmark

For ikke helt at træde ud af de internationale vaner, som vi har tillagt os, så er vi tilbage som deltagende enhed i øvelse Baltic Bridge 2002.

Baltic Bridge er en årligt tilbagevendende bilateral flådeøvelse mellem Sverige og Danmark inden for rammerne af partnerskab for fred. De svenske enheder kom fra 3. YTSTRITS FLOTILLE i Karlskrona bestående af 3 enheder af



Den svenske helikopter blev betjent med brændstof af Den Mobile Base.

NORRÖBING-klassen, 3 enheder af HUGIN-klassen, depotskibet TROSSÖ, 1 CH 46-helikopter samt en logistikenhed, som tog turen over broen og under øvelsen kørte sammen med Den Mobile Base. De danske deltagende enheder var VIBEN, en LYNX-helikopter, Artillerikursus Sjællands Odde og Den Mobile Base.

kursus Sjællands Odde kunne man mærke trykket fra de to rotorere og føle, at der var tale om en rimelig stor helikopter. Efter servicering af helikopteren og dens femmands besætning, lettede den igen. To besætningsmedlemmer fra Den Mobile Bases operative sektion fik mulighed for at flyve med ud til det svenske depotskib TROSSÖ, hvor den svenske eskadrechef, kommandør Leif Nylander, skulle hoistes [hejses op i helikopteren, red.]. Efter en flyvetur ude over det smukke sydlige Kattegat og Nordsjælland returneredes til Den Mobile Base, hvor den svenske eskadrechef blev modtaget af Chefen for 2. Eskadre, kommandør Søren S. Thostrup. Efter visit og rundvisning på Den Mobile Base, blev han fløjet tilbage til depotskibet. Efter denne transportopgave deltog helikopte-

Luftryk fra en rimelig stor helikopter

I forbindelse med øvelsen fik Den Mobile Base for første gang nogensinde besøg af en svensk helikopter CH 46 (SEA KNIGHT) og betjente denne med brændstof og opdatering af den taktiske situation. Under landingen ved Artilleri-



Harpoon-missil affyret fra Den Mobile Base.



Med museumsskibet, fregatten PEDER SKRAM, i baggrunden fylder Den Mobile Base godt op på den gamle Bradebænk.

blev der planlagt øvelsesaktiviteter for bevogtningsstyrken i fremtiden. Det var første gang bevogtningsstyrken deltog i en reel øvelse, og med lidt mere samspil tegner det godt.

Øvelsesprogrammet omfattede:

- Taktisk kommando over en lille multinational partnerskab for fred flådestyrke.
- Arilleriskydninger ved Sjællands Odde.
- Sømandskab.
- Navigationsøvelser i dansk farvand.
- Samarbejde mellem svenske helikoptere og Den Mobile Base.
- Luftforsvarsøvelser med deltagelse af Tornado-jagerfly fra den tyske flåde.

ren i yderligere to serials med Den Mobile Base og enhederne til søs.

Marinehjemmeværnet passer på missilbatteri

Ud over den internationale øvelsesaktivitet til søs, var der indlagt en bevogtningsøvelse med Marinehjemmeværnet. Det hjemmeværnskompagni, der nu er designet Den Mobile Base til afløsning af den tidligere værneplig-

tige bevogtningsstyrke, var inviteret til at deltage som bevogtningsstyrke af Den Mobile Bases missilbatteri både under forlægningen til samt under opholdet på Klintebjerg. Straks efter ankomst på pladsen, som i forvejen var sikret af en gruppe, etableredes missilbatteriet med dertil hørende sløring af køretøjerne. Ved 22-tiden blev første angreb sat ind af en fjendtlig gruppe. Ved den efterfølgende evaluering

Svenske og danske enheder fungerede godt

Endelig afsluttedes øvelsen med et besøg i København, hvor der bl.a. blev afviklet en fodboldturnering, som den svenske KAPAREN desværre vandt.

Samlet set var Baltic Bridge en øvelse med et godt udbytte, da samarbejdet mellem svenske og danske enheder fungerede godt.

„Flåden i Korsør” udsendes til alle afdelinger og sektioner på Flådestation Korsør samt til 2. Eskadre, Søværnets Taktiske Stab, Marinedistriktselement Korsør og divisioner på flådestationen. Herudover sendes bladet til over- og sideordnede myndigheder i søværnet samt til Korsør Kommune, kommunens skoler og lokale dag- og ugeblade. Bladet udkommer 4 gange årligt á 1300 eksemplarer. Herudover læses bladet på Internet-adressen: www.flskor.svn.dk .

Indlæg til næste blad skal være redaktionen i hænde senest den 21. august 2002.

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere, forkorte eller afvise indlæg.

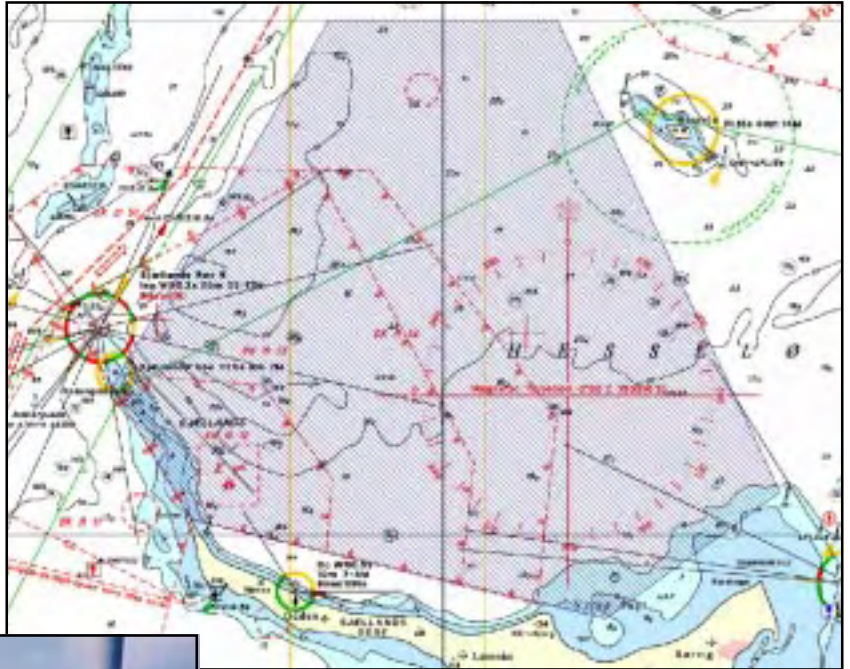
De holdninger, skribenter måtte repræsentere, kan ikke anses for at være bladets holdning.

MULTEX

våbentræning til søs

Artillerikursus Sjællands Odde introducerede i efteråret 2001 et nyt og udfordrende koncept for våbentræning til søs. Det drejer sig om en taktisk handlebane eller i daglig tale MULTEX (Multithreat Exercise incl. live firings).

Aforlogskaptajn Mads Michalsen,
Artillerikursus Sjællands Odde
Fotos: 2. Eskadre



Udsnit af søkort med området nord for Sjællands Odde hvor handlebanen er lagt ud.



Stinger missilet er et effektivt våben i kamp mod fly, rækkevide 6 km.

Realistisk scenarie

En MULTEX indeholder en række planlagte hændelser/trusler, som enheden skal håndtere, et antal opankrede sømålsskiver og en kreativ anvendelse af Artillerikursus Sjællands Odde's drone-system. Tilsammen skaber det et særdeles udfordrende taktisk scenarie for enheden, hvilket stiller store krav til hele besætningen.

Enheden kender ikke på forhånd til det planlagte forløb, hvilket medvirker til at gøre handlebanen ganske realistisk.

Under en MULTEX foretager enheden en lang række kanonengagementer, håndvåbenskydninger samt simulerede missilangreb. Der kan endvidere indgå en minetrussel i handlebanen.

Samarbejde med Søværnets Havarikursus

MULTEX gennemføres i et midlertidigt skydeområde i den vestlige del af Hesselø Bugt. I dette område kan sikkerheden ved skydning opfyldes i flere forskellige retninger, hvorved trusselsretningen ikke på forhånd er kendt af enheden. Ud over de rent våbentaktiske opgaver kan der i handlebanen indgå havariøvelser, der passer ind i de hændelser, som enheden oplever f. eks. havari efter et drone- eller missilangreb. Artillerikursus Sjællands Odde har i den forbindelse indledt et frugtbart samarbejde med Søværnets Havarikursus, der villigt har stillet teams af havari eksperter til rådighed for enhederne.

Store krav til skibsledelsen

En MULTEX kan gennemføres af enkeltenheder f. eks. i f.m. farvandsovervågning, ved øvelser eller inspektioner. De sejlene enheder har modtaget handlebanen med stor begejstring. For første gang er våbentræning blevet integreret i enhedens øvelser på en måde, der engagerer hele skibets besætning. Tillige stilles der ved en MULTEX store krav til skibsledelsen om kombination af færdigheder og korrekt prioritering.

Eventuelt søgående drone

Ud over danske enheder har såvel tyske som svenske missilbåde gennemført MULTEX i f.m. multinationale øvelser. Konceptet er fremsendt til Søværnets Operative Kommando, hvor det nu optræder i publikationen Danish Experimental Tactics som DANEXTAC 27 (MULTEX). Der sker en stadig

udvikling af konceptet, og seneste skud på stammen er anvendelse af Artillerikursus Sjællands Oddes ildledning til at simulere missilradar ved at „belyse” og „låse på enheden” i f.m. droneangreb. Tillige arbejdes på mulighederne for at få kamera i dronerne, så flyvehøjden

kan reduceres, at graduere handlebanen til forskellige sværhedsgrader og slutteligt evt. at opbygge en søgående drone.



På handlebanen skydes også med Oerlikon 20 mm kanon. Kanonen kan skyde 600 skud i min. og har en rækkevidde på 1500 m.



Der skydes med OTO Melara 76 mm kanon. Kanonen kan skyde 85 skud i min. og har en rækkevidde på 16 km mod sømål og 12 km mod luftmål.

Ud over de rent våbentaktiske opgaver kan der i handlebanen indgå havariøvelser, der passer ind i de hændelser, som enheden oplever f. eks. havari efter et drone- og missilangreb.

Projekt

Elektrooptisk Container

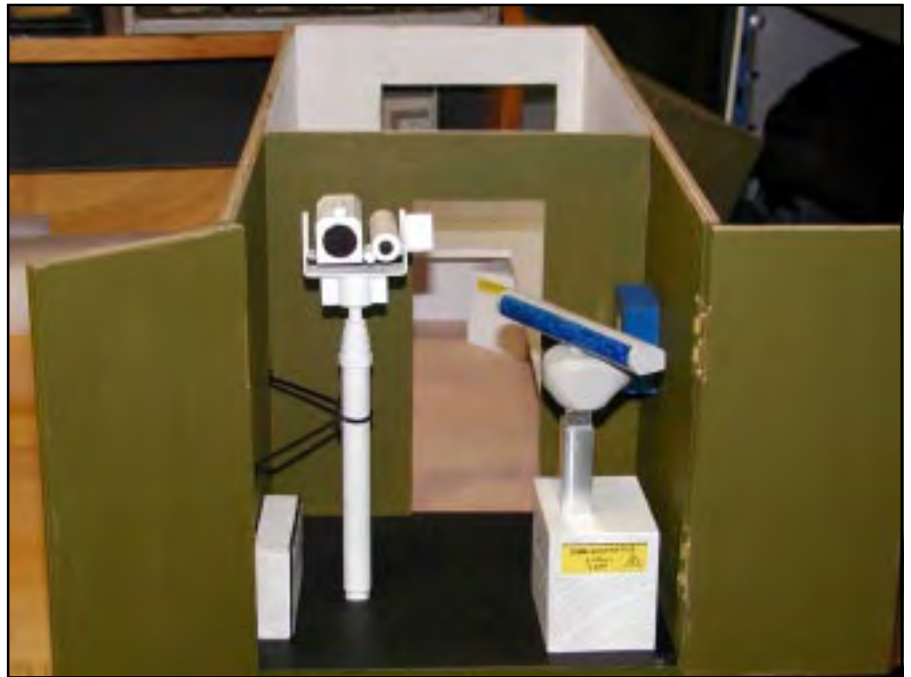
Projektet, som stadig kører, startede med en henvendelse fra Søværnets Materielkommando, hvor man havde hørt og set, at vi med held havde ombygget en standard 20 fods container til brug ved Artillerikursus Sjællands Odde.

Af projektlederen, værkfører Jack R. Jæger, Våbenmekanisk Sektion
Fotos: Lars Skytte

Opgaven

Denne container var ombygget i Korsør i Våbenmekanisk Sektion med dør, vinduer, elektrisk og elektronisk udstyr til AWS 6 radar på Artillerikursus Sjællands Odde.

Ved et uformelt møde den 18. juli 2001 med Søværnets Materielkommando blev vi forelagt opgavens omfang, tre stk. flytbare kyst-



Vi besluttede at bygge en model i 10:1, således de nye ideer kunne afprøves, før de blev ført ud i livet.

udkigscontainere til brug for kystudkigtjenesten. Vi blev enige om, at vi kunne påtage os opgaven. Ved et formelt møde hos Chefen for Teknisk Afdeling blev der taget en-

delig beslutning om at påbegynde projektet.

Arbejdet går i gang

Vi fik omkring en måned til projekteringsfasen, som jeg mener er den vigtigste fase i projektorienteret opgaveløsning. I projekteringsfasen blev brugerne inddraget, således de kunne komme med ønsker m.h.t. indretning og placering af arbejdspladserne.

Tre stk. nye standard 20 fods containere blev indkøbt, og nu kunne arbejdet gå i gang. SEMCO Korsør havde påtaget sig opgaven vedrørende udskæring til dør og vinduer og fremstilling af justerbare ben.

Herefter blev containeren sandblæst og malet ved Farvandsvæ-



I projekteringsfasen blev brugerne inddraget med hensyn til indretning og placering af arbejdspladserne.

senet i Korsør. Aptering og isolering samt vinduer og dør stod Tømrerværkstedet for med værkfører Mogens Nellemann som „tovholder”.

Vi byggede en model i 10:1

Selvom man på forhånd vidste, hvad containerne skulle udstyres med, havde man ingen anelse om hvordan! Vi besluttede at bygge en model i 10:1 således at de nye ideer kunne afprøves, før de blev ført ud i livet. Modellen er blevet flittigt brugt af værkfører Flemming Olsen og team og har vist sig pengene værd.

Den første elektrooptiske container er nu færdig og værkfører Jørgen Kliem er ved at „finpudse” elektronikken inden den operative test.

Godt samarbejde i vores projektgruppe

Det har været en fornøjelse at være „tovholder” ved dette projekt, og jeg vil i den anledning gerne takke følgende for et rigtigt godt samarbejde i vores projektgruppe: Ingeniør L.O. Rasmussen, Søværnets Materielkommando, værkfører Flemming Olsen, Våbenme-



Den første container er nu færdig, projektleder, Værkfører Jack R. Jæger, „justerer” på resultatet.

kanisk Sektion, værkfører Jørgen Kleim, Elektroniksektionen, værkfører Mogens Nellemann, Våbenmekanisk Sektion og værkfører Tony Lytje, Planlægnings-elementet.

Jeg vil ligeledes takke følgende for gode ideer, vel udført arbejde samt godt samarbejde: Mekanikerne Bent Andersen, Jørgen Tvarnø og Ulrich Schnieder, specialarbejderne Anne Rutkjær og Svenning Barnkob, teknikerne Erik

Hulegaard og Niels Andersen, tømrer Frode Jensen og Seniormekaniker Finn Chr. Petersen.



Fotograf, seniorsergent Lars Skytte, ved radioen. Måske drømmer han sig tilbage til dagene som leder i operationsrummet på Sundets Marinedistrikt.

Projekt Virksomhedsnetværk



Fuglebjerg Kommune



Hashøj Kommune



Flådestation Korsør

14 virksomheder i Korsør, Skælskør, Hashøj og Fuglebjerg kommuner samt Flådestation Korsør deltager i projektet.

Flådestation Korsør indgik medio 2000 aftale om deltagelse i Projekt Virksomhedsnetværk, som er en sammenlutning af 14 virksomheder i Korsør, Skælskør, Hashøj og Fuglebjerg kommuner. Ideerne bag projektet bygger på nye holdninger til sygdom, fravær og personalepolitik samt ønsket om at samarbejde på tværs af „systemer“, når medarbejderen skal hjælpes.

*Aforlogskaptajn Christian Jensen,
Chef for Personelsektionen*

Social partnerskabsaftale

Et grundlæggende element i flådestationens aktive sygepolitik er „Aftale om socialt partnerskab mellem Korsør Kommune og Flådestation Korsør“.

Aftalen tilstræber et samarbejde om at fastholde medarbejdere på flådestationen, der på grund af sygdom eller sociale årsager ellers risikerer at miste deres job.

Aftalens indhold

Flådestationen afgør hvilke medarbejdere, der ønskes arbejdsfastholdt, og hvilke personer der eventuelt ønskes integreret udefra. Det er frivilligt for den ansatte at deltage i arbejdsfastholdelsen.

Senest, når en ansat har været sygemeldt i to uger, skal der ske uderretning til Korsør Kommune. Hvis der ikke umiddelbart er udsigt til, at den ansatte snarest vender tilbage til sit arbejde, indkalder

Personelsektionen medarbejderen, evt. tillids- eller sikkerhedsrepræsentant og repræsentanter fra Korsør Kommune til en rundbordssamtale om, hvad der kan iværksættes med henblik på arbejdsfastholdelse.

Virksomhedskonsulenten i Korsør Kommune har forinden afholdelse af rundbordssamtalen en personlig samtale med den sygemeldte medarbejder.

Aftalen forudsætter positivt samarbejde mellem alle parter og bygger på frivillighed.

De deltagende parter har tavshedspligt vedrørende alle personersager og emner, som af sagens natur ikke må komme uvedkommende til kendskab.

Jobtræning tilbydes

Indgåelse af partnerskabsaftalen har medført:

- Oprettelse af otte fleksjob på flådestationen og
- oprettelse af et fleksjob uden for flådestationen.

Herudover har et glimrende samarbejde med Korsør Kommune og den lokale Arbejdsformidling medført, at der kontinuerligt er fire til seks personer, der tilbydes jobtræning på flådestationen. Formålet er at bibringe dem kvalifikationer, så de er i stand til at genoptage job på ordinære vilkår inden for det omkringliggende arbejdsmarked.

Kontaktgrupper

Medlemmerne af virksomhedsnetværket virker som tænketank for tiltag, der kan relateres til socialt kapitel, og i den forbindelse kan nævnes, at flådestationens repræsentanter er primus motor for etablering af „Kontaktgrupper på arbejdspladsen”. Et forum bestående af ledelses- og medarbejderrepræsentanter har til opgave dels at observere personellet trivsel og eventuelle ændringer i adfærd og dels at hjælpe medarbejdere, der har brug for støtte. Kontaktgruppemedlemmerne har alle gennemgået et

to dages kursus med hovedvægt på, hvordan man som kontaktgruppemedlem kan hjælpe en kollega, som på grund af sygdom eller problemer ikke er i stand til at passe sit arbejde i fuldt omfang.

Fælles indsats

Det kan være vanskeligt at vende tilbage til sit arbejde for en person, der har været fraværende i længere tid. Det kan give både menneskelige og økonomiske problemer, og der er risiko for, at vedkommende mister tilknytningen til arbejdspladsen. Mange kan sikkert nikke genkendende til at stå alene, og det bliver uoverskueligt at finde ud af, hvem der kan hjælpe.

Ledelse og medarbejdere har en fælles interesse i at samarbejde om at skabe en god arbejdsplads. Ved fælles indsats lader det sig gøre i de fleste tilfælde.

Sideproduktion

Flådestation Korsør viser som andre virksomheder en større og større interesse for at skabe rummelighed og løse sociale opgaver bl.a. ved at skabe motiverende arbejdspladser og et godt livsgrundlag for den enkelte.

Projekt sideproduktion skal der-

for ses som flådestationens forsøg på at integrere personer på arbejdsmarkedet. De enkelte bibringes personlige kompetencer, som gør dem i stand til at opnå arbejde på ordinære vilkår. Ved sideproduktion forstås, at der på flådestationen etableres „afdelinger” med op til fire ansatte ud over normeringen, som i deres arbejde støttes af en af flådestationens faste ansatte som mentor¹.

For tiden planlægges oprettet mentorordninger i Autoværksted og Motorsektionen, Drifts- og Havnesektionen samt Etablissemmentsforvaltningssektionen.

Mentorrollen kræver en høj grad af personligt overskud og engagement.

Afslutningsvis skal det nævnes, at der ydes løntilskud til Flådestation Korsør for de personer, der påtager sig hvervet som mentorer. Tilskuddet ydes fra Det Regionale Arbejdsmarkedsråd i Vestsjælland.

¹ *Mentor var navnet på den vise mand, Odysseus gav sin søn Telemachos i varetægt, da han drog ud for at erobre Troja.*

Klik ind på

www.flskor.svn.dk

**for sidste nyt om Flådestation
Korsør**





„Pensionistdag”

På „ pensionistdagen” deltog 75 tidligere og 35 nuværende ansatte.

Mandag den 27. maj 2002 blev der traditionen tro afholdt „pensionistdag” på flådestationen. Et af formålene med sammenkomsten er, at orientere tidligere ansatte om større begivenheder i det forgangne år og hvilke forhold, der forventeligt vil præge dagligdagen på flådestationen i det kommende år.

*Aforlogskaptajn Christian Jensen,
Chef for Personalsektionen*

Foto: Lars Skytte,

Planlægning af dagen

Forud for arrangementet ligger mange timers forberedelse. Datoen for afholdelse drøftes i Fritids-

udvalget, og forslaget bliver herefter „nikket af” til behandling i Flådestation Korsørs Lokalsamarbejdsudvalg.

Når datoen er endeligt vedtaget, går det for alvor løs med den videre planlægning. Kontakt- og Velfærdsbefalingsmanden er primus motor og har kontakt til alle de personer, der er involveret i arrangementet.

Kontakt- og Velfærdsbefalingsmanden skal sikre, at der trykkes programmer og udsendes invitationer til gæsterne, at der afgives bestilling til Cafeteriet, at Officersforeningen og Fællesklubben er klar til at tage imod, at der bestilles transport til og fra Korsør Station for afhentning og returnering af

gæsterne, at flådestationens faste personel informeres om besøget og sidst, men ikke mindst at besøget foreviges bl.a. på et gruppebillede.

Velkommen

Chefen for Flådestation Korsør, kommandør Lars Kragelund, bød under deltagernes indtagelse af „morgenbord” velkommen til årets arrangement, hvor 75 tidligere og 35 nuværende ansatte deltog.

I sin velkomsttale lagde kommandøren vægt på betydningen af arrangementet ikke kun for gæsterne, men også for dem som for nuværende har deres funktion på flådestationen. Det er vigtigt at holde fast i traditioner, og dette er en af dem.



på flådestationen

En tradition af denne karakter giver nuværende medarbejdere et indblik i hvilke turbulente perioder, flådestationen har gennemgået i en periode på godt og vel 40 år. Modsat får gæsterne et indblik i, hvor stærkt udviklingen præger dagligdagen på en moderne virksomhed.

Orientering

I sit indlæg orienterede chefen orienterede bl.a. om:

- Den gennemførte lagersaning, hvor ca. 500 ton materiel enten er blevet kasseret eller videregivet til interesserede museer,
- nært forestående bygning af containerterminal hvor moduler til STANDARD FLEX-enheder skal opbevares og vedligeholdes,

- DeMars (Dansk Forsvars Management og Ressourcestyringsystem) indtog på flådestationen, herunder ibrugtagning af versioner inden for ØKOSYS (økonomistyringsystem), FORMAT (Forsvarets Materiefaglige Informatiksystem) og PERSYS (Personelstyringsystem),

- VOKU¹ (projekt Værdibaseret Organisations- og Kompetenceudvikling) med fokus på flådestationens kendetegn „Kvalitet til tiden” og

- udviklingen af flådestationens personalepolitikker.

Efter chefens velkomst var det muligt for gæsterne at aflægge besøg hos tidligere kolleger rundt på flådestationen.

„Bord dæk dig”

Det er titlen på et eventyr af brødrene Grimm, hvor gæsterne kunne sætte sig til et veldækket bord. Denne titel kan passende anvendes for den indsats tillidsrepræsentanter med flere ydede i forbindelse med arrangementets afholdelse. Tak for det.

På gensyn

Inden frokosten var tilendebragt indtog tidligere Chef for Flådestation Korsør, kommandør V.P. Heise, talerstolen og takkede på gæsternes vegne for et vellykket arrangement.

¹ Projektbeskrivelse findes på: www.flskor.svn.dk

Driftsledelsen i Teknisk Afdeling

I forbindelse med det seneste forsvarsforlig blev det inden for Søværnets Materielkommandos myndighedsområde besluttet at delegerede ansvaret for materieldrift og vedligeholdelse fra Søværnets Materielkommandos Centralledelse til de to flådestationer.

Afdelingsingeniør Henrik Sørensen, Chef for Driftsledelsen

Fotos: Driftsledelsen

Servicering af materielsystemer

For Flådestation Korsørs vedkommende betyder det, at vi nu skal servicere alle skibe, der er hjemmehørende på Flådestation Korsør med tilhørende våben- og elektronikmaterielsystemer samt kystradarer og øvrige landstationer, der hører under Flådestation Korsørs geografiske ansvarsområde.

13 nye medarbejdere

Til at løse denne opgave blev det besluttet at udvide Teknisk Afdeling ved begge flådestationer med en driftsledelse. For Flådestation Korsørs vedkommende betyder det, at det blev muligt at ansætte 13 nye medarbejdere til at varetage de nye opgaver.

Driftsledelsen

Driftsledelsen består af Planlægningselementet, Inspektørelementet, Værkstedsteknisk Element og Kvalitetselementet.



Inspektørerne varetager opgaver i forbindelse med skibenes daglige drift, periodiske dokninger og eftersyn.

Planlægningselementet

Planlægningselementet består af et Ordre- og et Planlægningskontor.

Ordrekontoret sørger for modtagelse og registrering af arbejdsanmodninger, udsendelse af værkstedsordrer til værkstederne samt varetagelse af de administrative funktioner i forbindelse med den daglige drift.

Planlægningskontoret varetager den centrale planlægning med udgangspunkt i Søværnets Materielkommandos overordnede planer for eftersyn, investeringsprojekter og modifikationer. Der udarbejdes hoved- og detailplaner for Teknisk Afdelings værksteder for styring af og opfølgning på de enkelte aktiviteter.

Til alle planer anvendes plan-

lægningsprogrammet PRIMAVERA, som vil blive fuldt implementeret inden udgangen af 2002. Projekt- og værkstedsplaner bliver opdateret hver uge og overført til Intranettet.

Der er ansat seks medarbejdere i Planlægningselementet fordelt på en leder, en centralplanlægger, to værkstedsplanlæggere og to assistenter.

Inspektørelementet

Inspektørelementet varetager opgaver i forbindelse med skibenes daglige drift, periodiske dokninger og eftersyn.

Ansvarsområdet er selve „skibsplatformen” med skrog, motorer, elektriske og hydrauliske systemer.

I forbindelse med et eftersyn sørger skibstypeinspektørerne for



Inspektøernes ansvarsområde er motorer, elektriske og hydrauliske systemer.

en specifikation af det arbejde, der skal udføres på værftet og herefter behandling af tilbud og valg af værft i samarbejde med Kontraktelementet, der er underlagt Forsyningsafdelingen, ligesom de har det daglige tilsyn under værftsoopholdet.

Det er skibsinspektørens opgave at opretholde en tæt kontakt til skibenes og eskadrernes teknikofficerer. Specielt under værftsoophold arbejder den pågældende skibstypeinspektør meget tæt sammen med den pågældende skibs teknikofficer, og skibsinspektørerne vil tilbringe en stor del af arbejdstiden på værfter i f.m. skibenes værftsoophold.

Inspektørelementet beskæftiger fem medarbejdere. Tre kommer fra tilsvarende job i Søværnets Materielkommando, en fra et tilsvarende job i et civilt rederi og den sidste har lang erfaring som teknikofficer på en af søværnets korvetter.

Værkstedsteknisk Element

Værkstedsteknisk Element varetager opgaver i forbindelse med drift og vedligeholdelse af våben- og elektroniksystemer.

Stillingerne er besat med ingeniører, som skal assistere værkstederne i Teknisk Afdeling med at løse driftsopgaver, således at Søværnets Materielkommandos andel

i disse opgaver minimeres. Ingeniørerne forventes at tilbringe størstedelen af deres arbejdstid på flådestationernes værksteder og skibe og lejlighedsvis ved Søværnets Materielkommando.

Elementet varetager også tegnings- og dokumentationsopgaver, dvs. ajourføring af eksisterende tegninger og udfærdigelse af nye samt øvrige dokumentationsopgaver.

Værkstedsteknisk Element beskæftiger p.t. to ingeniører, der begge løser opgaver sammen med Teknisk Afdelings Elektronik- og Elektrosektion. Der vil senere på året blive ansat to tekniske assistenter samt yderligere en ingeniør.

Kvalitetselementet

Kvalitetselementet udfører kvalitetssikringsopgaver i forbindelse med arbejdet i Teknisk Afdeling generelt. Elementet varetager efter behov opfølgning og kontrol af Teknisk Afdelings og underleverandørers udførte opgaver og deltager i såvel interne som eksterne møder med Teknisk Afdelings samarbejdspartnere, hvor kvalitetsstyring indgår som en parameter. Elementet forestår opfølgning og tilbage-melding vedrørende ajourføring af eftersyns- og kontrolspecifikationer bl.a. vedrørende kontrolhæfter, der anvendes ved periodiske eftersyn på skibene.

Elementet beskæftiger en overværkmester.

Milepæle og fremtid

Den 15. november 2001 udsendte Flådestation Korsør meddelelse om, at alle henvendelser vedrørende drifts- og vedligeholdelsesopgaver fra den dato skal rettes til Teknisk Afdelings nyoprettede driftsledelse og dermed ikke længere til Søværnets Materielkommando. Indtil delegering af alle skibe og alt materiel er på plads, vil Driftsledelsen fra sag til sag vurdere om sagsbehandlingen skal foretages på Flådestation Korsør eller ekspederes videre til Søværnets Materielkommando.

Med hensyn til delegering af driftsansvaret for skibsklasser og materielsystemer er det planen, at Flådestation Korsør overtager ansvaret for NIELS JUEL-klassen, BARSØ-klassen, miljøenheder og FLYVEFISKEN-klassen medio 2002 og derefter øvrige Korsør baserede klasser og enheder snarest muligt.

Et antal våben- og elektronikmaterielsystemer forventes ligeledes delegeret fra Søværnets Materielkommando i indeværende år.



VTS 4 får eftersat jetdyser.

Delfiner i danske farvande som minesøgere

I perioden 20. april til 12. maj var jeg forbindelsesofficer til de amerikanske landbaserede enheder, som deltog i øvelse Blue Game 2002. Enhederne bestod af fem minørhold, hvoraf et var placeret i Kalundborg, et på Sjællands Odde, et i Kongsøre, et i Nyborg og et på Marinehjemmeværnsskolen i Slipshavn. Holdet på Slipshavn var ikke et helt sædvanligt minørhold, som vi kender det herhjemme. Holdet bestod af fire delfiner, som var fløjet til Danmark fra San Diego i USA.

*Aforlogskaptajn P.E. Christensen,
Chef for Hoveddepot Dråby
Fotos: Frank Jacobsen*



Forbindelsesofficer og forfatter til artiklen.



Delfinerne er meget venlige dyr. At røre ved dem er som at røre et vådt glasfiber-skrog.

Chopper, Makay, Tai og Spetz-naz

Disse delfiner havde naturligvis navne, og det var en stor oplevelse at lære Chopper, Makay, Tai og ikke mindst Spetz-naz at kende. Fire utroligt flotte delfiner hvoraf den ældste var 31 år gammel.

Delfin hyggede sig i Nyborg

På Marinehjemmeværnsskolen i Slipshavn var delfinerne placeret parvis i to store svømmebassiner. Der var 30 mand til at passe, pleje og træne dem. Under en af træningsturene var der en af delfinerne, som ikke vendte tilbage til ledsagerfartøjet. Amerikanerne var begyndt at blive nervøse for, hvad der nu kunne være sket med denne delfin. Da man havde ledt i fire ti-

mer, blev det i samarbejde med Søværnets Operative Kommando besluttet at rekvirere en redningshelikopter for dermed at eftersøge delfinen fra luften. Kort tid efter, at redningshelikopterne havde hentet tre amerikanere i Slipshavn, blev det meddelt pr. telefon fra Flådestation Korsør, at der var observeret en delfin i Nyborgs inderhavn. Det var politiet, der havde meddelt dette til flådestationen. Jeg var tilfældigvis i nærheden af havnen, da jeg fik denne meddelelse, og tog straks derned. Her konstaterede jeg, at delfinen lå og hyggede sig i inderhavnen. Da jeg fik kontakt med politiet, spurgte jeg dem, hvordan det var blevet opdaget. De fortalte, at de var blevet ringet op fra et værtshus af en mand, som er lidt

kendt i Nyborg for gerne at ville drikke lidt for meget. Denne mand havde ringet til politiet efter et værtshusbesøg og fortalt, at der svømmede en delfin rundt i Nyborgs inderhavn. Politiet grinede først lidt af det, men tog naturligvis henvendelsen seriøst og tog straks derned, hvor de konstaterede, at historien var sand.

Ca. 75 fastansatte delfiner

Allerede i midten af 60'erne begyndte amerikanerne på deres

sende en højfrekvent lyd. Denne lyd vender tilbage til delfinen, som dermed kan danne sig et godt billede af de genstande, som ligger på havbunden. Det er faktisk den samme teknik, som vi kender fra sonarer i vore undervandsbåde og overfladeskibe.



De fire delfiner opbevares i to bassiner på land.



30 personer var med til at passe og træne delfinerne.

havpattedyrprogram kaldet „Marine Mammal Program”. Hele styrken består af ca. 75 fastansatte delfiner. Disse delfiner bliver trænet til at opsøge genstande på havbunden, herunder miner. Nogle er optrænet til at opsøge forankrede miner og andre er optrænet til at opsøge bundminer. Delfinerne er i stand til at arbejde på en dybde ned til ca. 300 m.

Delfinerne bruger sonar

Delfinerne har været anvendt ved flere lejligheder bl.a. under Vietnamkrigen. I slutningen af 80'erne blev de indsat for at beskytte amerikanske skibe ved Bahrain ved Den Persiske Golf. Delfinerne er født med en sonar, som kan ud-

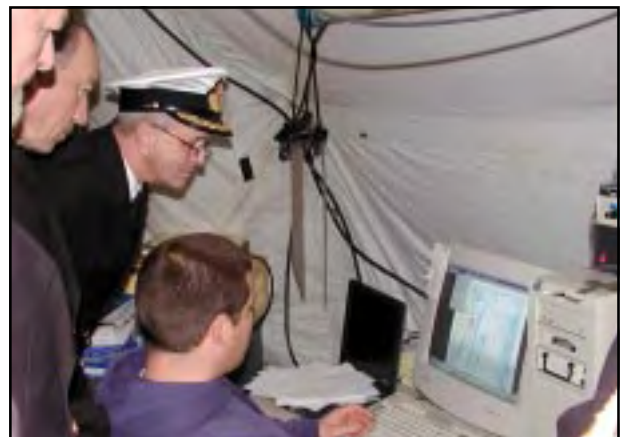
Dårligt vejr for ledsagerfartøj

Delfinerne arbejdede under øvelsen i en rute mellem Langeland og Fyn, hvor der var udlagt både forankrede øvelsesminer samt øvelsesbundminer. I perioden, hvor delfinerne arbejdede, viste vejrguderne sig ikke altid fra den mest venlige side. Vi må huske på, at delfinerne skal ledsages af ledsagerfartøjer, og disse kan ikke operere, såfremt der er for høj søgang. Delfinerne fandt under øvelsen fem af de udlagte miner. Jeg spurgte amerikanerne, om de var tilfredse med dette resultat. Som svar fik jeg, at man var altid tilfreds, blot der blev fundet en enkelt mine.

Hjemme igen

Det var en meget spændende opgave at bistå amerikanerne i den periode. Alene hele opsætningen med at få dem ind i landet samt at få dem ud igen krævede stor planlægning. Alle myndigheder fra såvel Flyvestation Skrydstrup, Trænerregimentet i Ålborg samt Kongens Artilleriregiment på Sjælland udviste utrolig godt initiativ og forståelse i forbindelse med operationen. Til at bringe delfinerne samt personel ind og ud af landet blev der anvendt 20 lastbiler og en bus.

I skrivende stund er delfinerne vel tilbage i deres vante omgivelser, men vi er fra dansk side sikre på, at såvel delfiner som soldater havde en god og spændende øvelse Blue Game 2002.



Operationsrummet var i et telt.

Radarudrykningshold

Den 3. januar 2002 flyttede vi fra Kystradarværkstedet på Stevns, da det gamle Kryptoværksted på Flådestation Korsør blev klar.

Tekst og fotos: Seniorsergent L.O. Nielsen, Leder af Teknisk Driftselement

Elementet

Teknisk Driftselement er en del af Marinedistriktselement Korsør.

Elementet består af en leder, leder af radarudrykningsholdet og værkstedeselementet, en kystudkigskoordinator og seks elektronikgaster, hvoraf en er tilkommanderet KFOR i Kosovo.

Opgaven

Vi vedligeholder kystradarstationer i forbindelse med Royal Danish Navy Command Control and Information System.



Man skal ikke lide af højdeskræk, hvis radartårnet på Møen skal bestiges.

Ligeledes vedligeholder vi radar- og radiosystemer til brug for Kattegats Marinedistrikt og for lavdækningsbilledet til flyvevåbnet.

Vi har altid to mand på tilkald 24 timer i døgnet i tilfælde af udrykning til en station.

Vores kystudkigskoordinator er assistent for Lederen af Teknisk Driftselement og kørselsleder og varter de tilknyttede udkigge på Søndernor, Gedser, Hestehoved, Stevns og Drogden.



Kystudkigsstation Søndernor.



Kystradar Stevns.



Kystradar Gedser.

Den Mobile Logistikenhed deployerer med RO/RO-skib

Øvelse Strong Resolve 2002 skulle for Den Mobile Logistikenhed foregå i Norge med start i Trondheim den 26. marts 2002.

*Af chefsergent Peter Lund,
Den Mobile Logistikenhed
Fotos: Ib Vang*

Lastning i Korsør

Det blev planlagt således, at alle køretøjer skulle sejles med det dertil chartrede RO/RO-skib BELARD. Ud over køretøjerne blev fire af Den Mobile Logistikenheds besætning udpeget til at sejle med BELARD til Trondheim. Vores opgave bestod i at sørge for lastningen af køretøjerne i Korsør, 12 vogntog og 5 personbiler. Desuden skulle vi sørge for opsyn med køretøjerne under deployeringen. Ud over køretøjer og vores personel skulle der fragtes fire mand og 57 køretøjer fra Den Lette Opklaringseskadron på Bornholm. Den øvrige del af Den Mobile Logistikenhed besætning skulle flyve i et charteret fly fra Værløse til Værnes, der er beliggende ca. 30 km øst for Trondheim. Med i dette fly var også personellet fra Den Lette Opklaringseskadron.

Tiden vigtig

BELARD lastede Den Lette Opklaringseskadron i Rønne på Bornholm den 22. februar, hvorefter hun skulle forlægge til Korsør med ankomst lørdag den 23. fe-



BELARD var otte timer forsinket på grund af dårligt vejr.

bruar kl. 8. BELARD skulle igen afgå fra Flådestation Korsør samme dag kl. 12, og det var meget vigtigt, at disse tider blev overholdt, for at den planlagte ankomst til Trondheim den 26. kl. 12 kunne overholdes. Vi planlagde ud fra dette, at møde på flådestationen lørdag morgen kl. 7, så vi kunne gøre køretøjerne klar til ombordkørsel straks ved BELARDs ankomst. For at sikre, at vi kunne nå at køre alle køretøjer om bord på den afsatte tid, havde vi indkaldt ekstra personel.

Køretøjerne bakkes om bord

Fire timer lyder umiddelbart af god tid for ombordkørsel, men vores problem bestod i, at alle køretøjer skulle bakkes om bord. Vores kendskab til tilkørselsforholdene på selve færgen begrænsede sig til oplysninger givet fra 3. person. Dette skal ikke forstås sådan, at vi ikke havde tillid til disse oplysning-

er, men det kan være svært at danne sig et overblik over, hvor lang tid det vil tage at bakke vores køretøjer om bord, når man ikke selv har set forholdene.

Planen skrider

Fredag formiddag fik vi besked om, at BELARD ikke som planlagt kunne lægge til på flådestationen, da man på grund af kraftig vind ikke kunne flytte miljøfartøjet GUNNAR SEIDENFADEN, som har sin plads netop der, hvor det var planlagt at BELARD skulle ligge. Det blev derfor besluttet, at BELARD i stedet skulle lægge til kaj i Korsørs civile havn. Det havde ikke den store indflydelse på vores opgave bortset fra, at vi havde lidt længere at køre til skibet. Fredag til fyraften var alle køretøjer klargjorte og skulle således bare startes op lørdag morgen for derefter at blive kørt til den civile havn før lastning. Nu er plan

lægning og virkelighed jo ikke altid det samme, og det blev det heller ikke i dette tilfælde. Fredag aften blev jeg ringet op af terminal-officeren, som fortalte, at BELARD på grund af dårligt vejr ville være fem timer forsinket. Dette gjorde, at jeg ringede til det øvrige personel og meddelte, at mødetiden var udsat til kl. 12, og det var der ingen, der var ked af.

Vel ankommet til flådestationen gjorde vi klar til ombordkørsel, men igen fik vi melding om, at BELARD ville være yderligere tre timer forsinket. Dette gav os tid til en kop varm kaffe. Kl. 14 begyndte vi at køre køretøjerne over til rampen, således at alt var klart, når BELARD lagde til.

Hul i agterenden

Under havnemanøvren, hvor BELARD skulle svaje rundt, ramte skibet molen, hvorved der blev slået et hul i agterenden ind til en ballasttank, heldigvis over vandlinien. Dette uheld havde ingen indflydelse på skibets manøveregenskaber, og 10 minutter efter var BELARD fortøjet. Da skibet mente, at



Køretøjerne skulle surres godt til den lange sørejse.

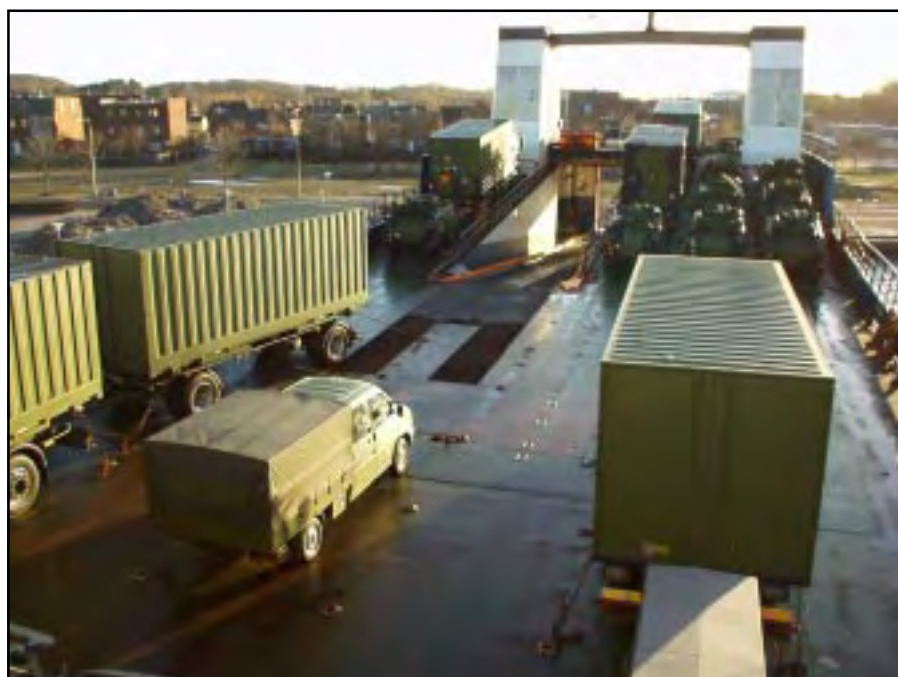
nu kunne ombordkørslen begynde, gik vi op på skibet for at kontrollere stigningen på rampen. Den var efter vores mening alt for stejl, idet vi med vores lastbiler kun kan klare en stigning på 12° uden at beskadige køretøjet. De ville simpelthen ramme rampen med reservehjulet samtidig med, at der var stor risiko at triangelen til anhængerens vil bukke. Dette blev meddelt skibet, som løste problemet ved at trimme skibet agterover med behørig hensyntagen til hullet agter. Endvidere flyttede de skibet yderligere 2 m. agterover, således at deres rampe kom

helt op på kajen i stedet for som før at lægge sig på den landfaste rampe. Dette løste vores problem, og vi kunne nu begynde lastningen.

Med en enkelt undtagelse gik dette helt smertefrit. Undtagelsen var, at da vi bakkede køretøjet med vores vandvogn om bord, ramte vognens næsehjul dækket. Dette afstedkom, at røret, der holder næsehjulet blev bukket.

Sejlforbud

I løbet af to timer var alle vores køretøjer om bord og efter 2½ time var køretøjerne surrede, og vi var klar til at sejle. Det var skibet bare ikke, idet de havde fået forbud mod at sejle, før hullet i agterenden var repareret. Der blev sendt bud efter smede fra et nærliggende skibsreparationsværksted, som skulle hjælpe skibets egen besætning med at reparere hullet. Der skulle skæres en del af det krøllede agterspejl af, hvorefter der skulle påsvejses nye skodder i ballasttanken, og selve hullet skulle naturligvis lukkes. Der var konstant syv mand på opgaven og søndag kl. 13 var skaden udbedret.



Det tog lang tid at laste, da køretøjerne skulle bakke om bord.



Hullet i agterenden skulle repareres, inden BALARD måtte sejle videre.

Yderligere forsinkelse

Vi troede nu, at vi skulle sejle, men desværre tog vi fejl. Skibet måtte ikke sejle, før en inspektør fra rederiet havde været og godkendt arbejdet, så vi måtte vente yderligere fire timer på at komme af sted. I den periode, hvor skibet lå i havn, havde vi posteret en vagt ved rampen for at fremmede ikke skulle komme til vores køretøjer, der efter ordre ikke var låst.

Endelig efter 29 timers forsinkelse kunne vi forlade Korsør med kurs mod Norge.

Små lukafer

Vi otte mand fra Forsvaret blev indkvarteret i et- og to-mands-lukafer. Disse var såmænd ganske udmærkede, men der var ikke meget plads. Heldigvis havde vi fået stillet en messe til rådighed, hvor der både var spiseborde, et sofa-arrangement samt farvefjernsyn og video, så vi led ingen nød.

Chefer orienteres

Ud over opsyn med vores køretøjer var det også vores opgave to gange om dagen, at informere Søværnets Taktiske Stab om vores position, fart og kurs samt forven-

tet ankomst til Trondheim. Dette blev klaret via GSM telefon og skibets navigationsudstyr. Samtidig blev cheferne for Den Mobile Logistikenhed og Den Lette Opklaringseskadron løbende holdt underrettet om vores forventede ankomst til Trondheim, således at de ved vores ankomst var klar til at modtage os.

Gode surringer

Sejlturen foregik i godt vejr, dog var der store dønninger efter den kraftige blæst et par dage tidligere. Dette gav store krængninger af skibet, så der var stor opmærksomhed på surringen af køretøjerne. Der var på intet tidspunkt problemer med disse, så de måtte være udført godt.

Vi ankom til indsejlingen til Trondheim Fjord tirsdag kl. 23 og fik lods om bord, hvilket er krævet på turen videre til Trondheim. Sejladsen kunne nu fortsætte i roligt vand.

Losning på 15 minutter

Vi ankom Trondheim om morgenen kl. 7, men da der ikke var kajplads ledig før kl. 12, kastede vi anker. Kl. 1115 blev ankeret hevet hjem, og kl. 12 var vi sikkert fortøjet, og losningen kunne begynde. Da alle køretøjer var bakket ind, var det ingen sag at køre fra borde. I løbet af 15 min. var alle Den Mobile Logistikenheds køretøjer kørt fra borde, og opsætning af lejr kunne begynde. Vi skulle slå lejr kun 300 m fra skibet.



Der var ikke meget plads på lukaferne, men vi led ingen nød.

Blue Game 2002

„Krigen” mellem „Stensland” og „Skagia”

I perioden 22. april og frem til 8. maj blev der i Commander Joint Headquarter Northeast regi afholdt en stor international maritim øvelse ved navn Blue Game.

Blue Game er en forholdsvis ny øvelse, der har afløst øvelserne Blue Harrier og Bold Game. Blue Harrier var en øvelse for MCM-enheder (minejagt), og Bold Game var en traditionel øvelse for torpedobåde.

*Af premierløjtnant L.P. Heglund,
patruljefartøjet VIBEN*

Fotos: J. Dalgaard



FLYVEFISKEN-lassen tog miner om bord.

„Stensland” og „Skagia”

Scenariet var ganske enkelt og dog yderst aktuelt. De to fiktive nationer, „Stensland” og „Skagia”, var kommet op at toppes over grænsedragningen til søs, idet „Skagia” gjorde krav på et udvidet territorialfarvand, som „Stensland” mente, krænkede deres rettigheder, og i trit med tiden forsøgte FN at mægle. Mæglingen var resultatløs, og FN vedtog en resolution, som NATO blev bemyndiget til at håndhæve, og som pålagde „Skagia” at tilbagekalde deres territoriale krav og standse deres aggressive fremfærd. Ikke nogen nem opgave da „Skagia” var temmelig opsat på at kræve deres område og var klar til at bruge den nødvendige magt-anvendelse for at opnå deres mål.

Langsomt begyndte konflikten at eskalere.

Øvelsen var delt op i fire faser. Første fase var en familiariseringsfase mellem de involverede styrker (MCM-enheder og torpedobåde) med det formål at øge det gensidige kendskab til hinandens operationsmønstre, evner og begrænsninger. I fase to blev der forhandlet på overordnet politisk plan, mens begge siders maritime styrker gennemførte en såkaldt CET-fase (Combat Enhancement Training). I fase tre begyndte partene at opbygge et overfladebillede af farvandet omkring deres respektive territoriale grænser, og ligeledes påbegyndte man aktivt at kalde modpartens skibe op, hvis de befandt sig i omstridt territorialfarvand. Langsomt begyndte konflikten at eskalere. Det var ligeledes i denne periode,

at minelægningen begyndte for derved at begrænse modpartens manøvrer muligheder i grænseområdet. Den sidste fase var der, hvor de egentlige kamphandlinger foregik.

Mange øvelsesaktiviteter

„Skagia” var under denne øvelse de „onde”, det vil sige dem, der gjorde krav på et udvidet territorialfarvand i modstrid med verdensopinionens (FN) opfattelse af den retmæssige grænsedragning. Den første uge, hvor styrkerne endnu ikke var inddelt efter deres fiktive nationale tilhørsforhold, men øvede sammen på tværs af skibstypeskel, gik med at forberede og øve besætningen i forskellige grundlæggende sømilitære discipliner som sømandskab, søredning og luftforsvarsøvelser. I fase to blev der gennem-

ført mere specialiserede øvelser, herunder samarbejde med helikoptere om at finde og identificere modparten for derefter at kunne levere missilangreb med Harpoon-missiler (skib til skib missil). Herudover deltog de forskellige enheder i skydeøvelser, efter såvel luftmål som sømål. Der blev ligeledes gennemført chaffskydninger, hvor man fra kanistre om bord udskød en kæmpe sky af noget, der lignede sølvpapir. Meningen var så, at evt. missiler og ildledelsesudstyr skulle „låse” på sølvpapirsskyen i stedet for på skibet. Minelægning blev også trænet under høj fart fra FLYVEFISKEN-klassen. Hurtig sejlads gennem snævre farvande har også været på programmet sammen med klartskibsøvelser, hvor hele skibet møder på post klar til kamp. RAS-øvelser (Replenishment At Sea, overflytning af materiel via tovværk mellem skibene) var også på programmet med flere forskellige skibe fra forskellige nationer.



Flot så det ud, da 148-klassen takkede af, og der blev ikke sparet på hverken kanonslag, signallys, løse skud og hujen, men det var trods alt lidt sørgmodigt.

Livet om bord på et „skagiansk” krigsskib beskrives måske bedst ved at vise dette brev fra en stolt søn til sin mor og far

Følgende brev er blevet opsnapet fra et af „Skagias” posthuse. Brevet er fra en menig mariner, der sejler på et krigsskib fra „Skagia”, der i øjeblikket deltager i konflik-

ten mellem „Skagia” og „Stensland”.

„Kære mor og far.

Vi er nu ved at gå ind i den sidste fase af konflikten mellem det store og mægtige „Skagia” og de små undermålere fra „Stensland”.

Vi har i dag været på en flådestation for at få miner om bord, inden krigen rigtig går i gang. Jeg kan jo desværre ikke fortælle jer, hvor vi var henne, men jeg kan fortælle jer, at alle mennesker på flådestationen er helt sikre på vores sejr og arbejdede ekstra hurtigt for at få minerne om bord, så vi kunne komme af sted igen.

Vi bliver jo nødt til at komme ud og holde øje med de feje kujoner fra „Stensland”.

De sidste mange dage har vi sejlet rundt i *vores* farvande og øvet os sammen med alle de andre heroiske sømænd fra „Skagia”, så vi kan være helt klar, hvis slynglerne fra „Stensland” nu skulle prøve på noget. Vi har også trænet sammen med flyvevåbnet, hvor de har øvet sig i at angribe en flådestyrke, og vi skulle så forsvare os mod dem



FLYVEFISKEN-klassen lagde miner for at begrænse modpartens manøvre-muligheder i grænseområdet.



Den tyske 148-klasse var med i Blue Game for sidste gang.

og samtidig beskytte de minestrygere, der øvede sig i at fjerne miner. Vi er helt sikre på, at de rygradsløse „stenslændere” har lagt miner i **vores** farvande for at forhindre os i at sejle frit i **vores** farvande.

Jeg bliver desværre nødt til at stoppe nu, da vi skal afgå herfra inden længe, og jeg vil lige nå at poste brevet. Vores presseofficer skal også lige læse brevet, inden jeg må sende det.

Jeg vedlægger nogle billeder af vores ombordtagning af minerne, så I kan se, hvordan man gør så-

dan noget på en FLYVEFISKEN- klassen. Jeg har streget ansigterne over, så andre ikke kan kende mine kolleger, men jeg er sikker på, at I godt kan kende dem, og jeg skulle hilse mange gange fra dem.

Vi ses snart, når denne konflikt er overstået.

Med de kærligste hilsner og kys.
Jeres søn”

Tyske 148-klassen udfases

Men det hele var ikke kun øvelser. Tyskerne skulle i lighed med

danskerne, der forrige år måtte sige farvel til WILLEMOES-klassen, sige farvel til en skibsklasse, der tilhørte en helt speciel sømilitær skibstype, nemlig FPB’erne (FAST PATROL BOAT) af 148-klassen, der dette år er med på deres sidste Blue Game. Flot så det ud, og der blev ikke sparet på hverken kanonslag, signallys, løse skud og hujen, men det var trods alt lidt sørgmodigt. Mon ikke nogle af de gamle om bord følte lidt vemod ved synet. Minderne om afskeden med vore egne grønne torpedomissilbåde forrige år kom atter frem.

Alle ydede deres bedste

Efter 17 dage på søen var det en flok glade, men trætte søfolk der vendte hjem til den trygge hjemstavns i Korsør efter godt to ugers strabadserende og lærerige udfordringer. Alle har under hele øvelsen ydet deres bedste under mottoet: „Når blot enhver vil gøre sit ypperste”.



Titel: I DE BEDSTE HÆNDER
Forfatter: Thomas Rockwell
Antal sider: 253

Boganmeldelse

Der var et skib fra Danmark, der gik ned med mand og mus den 30. januar 1959 i det stormomsuste ishav omkring Kap Farvel ved Grønland. Skibet hed M/S HANS HEDTOFT. 95 passagerer og besætningsmedlemmer omkom ved forliset.

I bogen kan for første gang læses en fyldig beskrivelse af alle aspekter om grønlandsskibets katastrofale jomfrurejse. Følg i detaljer de advarsler, der var mod vintersejladts ved Grønland, både fra de kaptajner, der kendte området og fra Folketingets talerstol. Man får

et indblik i advarslerne om den fatale fejlkonstruktion af skibet. Selve katastrofen følges fra første til sidste melding fra skibet. Det efterfølgende forsøg på placering af ansvaret er i sig selv en spændende historie om magtmenneskers taktiske spil. Blandt andet faldt en rigsretssag omkring den hovedansvarlige minister efter forliset til jorden.

Forfatteren Thomas Rockwell har foruden studier af de tilgængelige skriftlige kilder bygget fremstillingen på research i Rigsarkivet og samtaler med involverede personer.

FEMINA

Kvindeløb 2002



Vinder Lisbeth Aakær Rasmussen i tiden 19 minutter og 32 sekunder.

Lørdag den 1. juni 2002 drog en busfuld kvinder af sted til Odense for at deltage i FEMINA Kvindeløb 2002.

Af overassistent Dorthe Rasmussen, Teknisk Afdeling

Fotos: Odense Orienteringsklub

„Shopping”

Vi ankom til Odense kl. 10 så før løbet skulle finde sted havde vi ca. tre timer til en meget kendt kvindedisciplin, „Shopping”. Hvem, der vandt denne disciplin, skal være usagt, men opvarmede det var vi!

Bred deltagelse i alder

Da ikke alle mente, at de kunne løbe distancen på 5,2 km, havde vi tilmeldt os i kategorien „går turen”. Alle gennemførte distancen i diverse stilarter, trav, lunt, småløb, intervalløb, powerwalk m.m. Selvom vi dækkede bredt med den yngste på 24 år og den ældste på 57 år, havde vi ingen forventninger til at få hurtigste tid inden for de opdelte aldersgrupper. Men vi var lidt skuffede, da vi blev slået i kategorien „største hold” med én kvinde.

Med igen næste år

Til sidst var der lodtrækning blandt alle deltagerne, og her var Connie Gram heldig at vinde hårprodukter fra Redken, pudsigt nok selv samme firma som havde sponsoreret T-shirts til os.

Kl. 1530 vendte vi næsen mod Korsør godt trætte, men alligevel indstillet på at deltage igen næste år.

En stor tak til Flådestation Korsør for caps og bustransport, til Pia Blak for kontakt til T-shirt-sponsor og til HK-klub 1002 for tilskud til HK'erne. En særlig tak til Axel Hemmingsen som på trods af VM-fodbold havde sagt ja til at være chauffør for os kvinder.



Vi var lidt skuffede, da vi blev slået i kategorien „største hold” med én kvinde.

