

FORSVARET ***i Korsør***



december 2011



REDAKTIONSUDVALGET

Søværnets Operative Logistiske
Støttecenter Korsør
(OPLOG KOR)
Sylovsvej-4220 Korsør

E-mail: OLSK.LESEK@mil.dk
http://forsvaret.dk/OPLOGKOR
Telefax: 58 30 82 09

Formand/Ansvarshavende redaktør:

Orlogskaptajn Bo Norman Madsen
Chef for ledelsessekretariatet
Søværnets Operative Logistiske Støttecenter
Korsør
Tlf. 58 30 82 03

Layout/skrivning:

Mekaniker Frank R. Jacobsen
Søværnets Operative Logistiske Støttecenter
Korsør
Tlf. 58 30 81 71
E-mail: FJ@mil.dk

Redigering/Korrekturlæsning:

Orlogskaptajn Bo Norman Madsen
Søværnets Operative Logistiske Støttecenter
Korsør
Tlf. 58 30 82 03

Redaktionsmedarbejdere:

Overassistent Ninna S. Knudsen
Teknisk assistent Per Christiansen
Søværnets Operative Logistiske Støttecenter
Korsør
Tlf. 58 30 81 10 / 58 30 82 64

Fotograf:

Mekaniker Frank R. Jacobsen
Søværnets Operative Logistiske Støttecenter
Korsør
Tlf. 58 30 81 71

Tryk/Udsendelse:

FORSVARETS MEDIECENTER
FORSVARETS TRYKKERI
DEPOT NORET

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

Forside:
HDMS NIELS JUEL ved kaj i
Flådestation Korsørs østbassin.

Bagside:
Alle numre af tjenestestedsbladet
kan nu læses på Internettet:
QR-koder
-sådan gør du



Kronløbsbassinet (Københavns Frihavn) opfyldte kravene til vanddybden på 9,5 meter.

Læs om britiske HMS ALBION side 8

*Flådestation Korsør lånte et
telt af den Kgl. Livgarde til
overdækning af vandkunsten.
Læs side 17*



Indhold

Garnisonskommandantens indledning	side 3
Nyt fra idrætslederen	side 4
Drømmen om en halvmarathon	side 5
Nijmegenmarchen 2011 fra beslutning til gennemførsel	side 6
Britiske HMS ALBION på besøg i København 30. september til 12. oktober 2011	side 8
Motorværkstedets målelaboratoriumside	side 10
Verdens største containerskib igennem Storebælt	side 12
ÅBENT HUS på Flådestation Korsør den 27. august 2011 - brandstationen var åben i dagens anledning	side 14
En dag som figurant hos Forsvarets Sundhedstjeneste	side 15
FDD's koncert i Korsør	side 16
Vandkunsten ved indkørslen til Flådestation Korsør	side 17
Besøg af chefen for Søværnets Operative Kommando ved Flådestation Korsør	side 18
Flagning ved Flådestation Korsør og flagets historie	side 19
Søværnets Taktiske Stab skal igen bekæmpe pirateri	side 20
Med nye skibe - kommer nye udfordringer!	side 22
Flådestation Korsør's brandtjeneste ønskede ABSALON god vind	side 23



Kommandør
Lars Gullaksen

Garnisonskommandant Korsør

Kære medarbejder ved Flådestation Korsør.

Julen nærmer sig med hastige skridt og årets sidste udgave af "FORSVARET i Korsør" er på gaden. Vores ambition om at udkomme fire gange om året har vi ikke kunne indfri i 2011, idet nærværende blad er tredje udgave for året. Til gengæld finder jeg, at vi har hævet kvaliteten af bladet, som også i dette nummer byder på masser af spændende historier fra flådestationens hverdag.

Når jeg ser tilbage på året kan jeg med tilfredshed konstatere, at udviklingen af flådestationen fortsætter. Ikke i stort og opskruet tempo men støt og roligt inden for de muligheder forsvarets anstrengte økonomi tillader. Således kan FBE bl.a. opføre, at der er udført bygge- og renovationsarbejder for i omegnen af syv mio. kr. på flådestationen. Kajarealerne omkring nordbassinet er tilført flådestationen efter indgåelse af lejeaftale med Slagelse Kommune således, at vi nu kan disponere

over hele området indenfor perimeterhegnet. ALCATEL-bygningen er købt, og der er udarbejdet et renoveringsprogram, der medfører, at søværnets MP'er kan tage bygningen i brug til april næste år. Dertil kommer, at der er udført en række sikkerhedsmæssige foranstaltninger rundt omkring, der alle er medvirkende til, at vi bedre er i stand til at passe på de værdier, der er på flådestationen.

Vedr. ALCATEL-bygningen er det vel på tide, at vi finder et andet og mere passende navn til bygningen. Jeg skal derfor opfordre til, at alle med en god ide til et nyt navn til bygningen tilsender mig et forslag – det endelige valg vil blive præmieret med tre flasker god rødvin.

Den tredje fregat NIELS JUEL er ankommet til flådestationen i uge 50, og der er således ved at være fuldt hus i havnen. Jeg har begrundet håb om, at vi i starten af næste år slipper af med korvetterne samt, at der efter afrigning af FLEX'erne også kommer en

løsning på at få dem afhændet. Der er brug for pladsen.

Hen over julen har 2. Eskadre ABSALON udsendt til Adenbugten, og det forventes, at der foretages besætningsskifte medio januar. Lad os alle ønske dem en glædelig jul og et godt nytår i det fremmede.

På falderebet skal der komme en formaning fra kommandanten – idet jeg indtil flere gange har kunnet observere, at ikke alle medarbejdere respekterer det flagceremoniel, der foretages hver dag ved flagets hejsning og nedhaling. Det forventes at alle - militære som civile - stopper op under ceremoniellet og indtager noget der ligner en retstilling. Mere om dette inde i bladet. Kan vi ikke blive enige om at udvise den respekt, flaget fortjener.

Med ønske om en glædelig jul og et godt nytår til alle medarbejdere og deres familier vil jeg takke for året 2011- jeg ser frem til samarbejdet i 2012.

LARS GULLAKSEN
Kommandør
Garnisonskommandant



Idrætslederen



NYT FRA IDRÆTSLADEREN

Hvorfor skal jeg styrketræne?

”Jeg træner ikke for at blive yngre, men jeg træner for at blive ældre”.

Dette var teksten på en plakat foran et træningscenter. Udtrykket er både rammende og inspirerende tænk på alternativet. Træning kan

undgås, men det kan nedsættes. Flere studier her nemlig påvist, at tab af muskelstyrke i benene besværliggør hverdagsaktiviteter som fx at rejse sig fra en stol eller en seng, ligesom det nedsætter ganghastigheden og balanceevnen, hvormed risikoen for fald øges.

Fra omkring 50-års alderen stiger hastigheden, hvormed vi taber muskelmasse med op mod 6 % pr. årti, og tilsvarende vil muskelstyrken falde med 1,5 % om året. Dette har betydning for mange almindelige hverdagsaktiviteter. Man kan godt have styrke til at løfte sine indkøbsposer, men ikke at bære dem hele vejen hjem.

lerne via nervebanerne. Denne form for forbedring er en meget vigtig effekt af styrketræningen, da nerveimpulser er centrale for muskelstyrken og balancen. Disse ændringer har vist sig at forbedre ganghastigheden, evnen til at gå på trapper og rejse sig fra siddende eller liggende stilling.

De gavnlige effekter af styrketræning er altså uomtvistelige, også for ældre. Øget styrke vil føre til øget funktionalitet i hverdagen, hverdagsaktiviteterne bliver lettere at udføre, og belastningen af kroppen bliver mindre.

Hvordan kommer jeg i gang?

Det behøver ikke at tage flere timer at træne, faktisk kan træning to gange om ugen af ca. 40-60 minutters varighed være rigeligt til at opnå flere af de beskrevne positive effekter. Derfor kan jeg kun anbefale at styrketræne, uanset nuværende træningstilstand. Det er aldrig for sent at begynde, og muligheden for et aktivt og uafhængigt otium, sammenholdt med de mange sundhedsmæssige gevinster, bør være incitament til at starte træning snarest muligt.

SSG Kim K. Berg
Idrætsleder



Det er aldrig for sent at begynde

gøre en meget stor forskel på, hvor meget man kan få ud af sine seniorår. Denne artikel handler om de effekter, styrketræning har på den funktionelle hverdag.

Sarkopeni: Fagterm for tab af muskelmasse, muskelstyrke og muskelkvalitet, der finder sted med alderen. Dette tab kan ikke

Der er samlet masser af beviser på de gavnlige effekter, som styrketræning har. Det er aldrig for sent at styrketræne. Det er faktisk vist, at to årtiers tab af muskelmasse kan genvindes på blot to måneders styrketræning. Der er også andre steder i kroppen, hvor styrketræning har en gavnlig effekt. Dette er evnen til at ”tænde” for musk-



Drømmen om en halvmarathon

SSG Kim K. Berg
Idrætsleder

Efteråret er over os. Skal jeg fortsætte min løbetræning eller gå i hi?

Kom du godt igennem DHL-staffetten, og har mod på nye mål? Er drømmen en halvmarathon? Ja hvorfor ikke? Til dette års brøløb var der 76 personer her fra garnisonen, der havde tilmeldt sig, så det oplagte mål kunne være naturmaraton den 17. juni 2012. Ruten er fra Korsør til Skælskør - en virkelig smuk anlagt rute, hvor underlaget er meget skiftende mellem små stier og landevej.

Træning til dette smukke løb

Jeg ligger inde med træningsprogrammer og vejledning til flere niveauer, hvad enten du er nybegynder, hvor målet er at gennemføre og få en fantastisk løbeoplevelse, og hvor tiden ikke er det afgørende, eller du har løbet flere lange løb og gerne vil forbedre din halvmarathon tid.

De programmer, jeg vil anbefale, har et træningsforløb over 30 uger, men mindre kan også gøre det, hvis du har grundformen i orden. Så kom op til mig, når du har læst om dette tilbud om en naturoplevelse, så vi sammen kan sammensætte et løbeprogram lige netop til dig.



Har du den gode historie så send dit bidrag til FORSVARET i Korsør

Vi vil fra redaktionens side opfordre læserne til at benytte sig af muligheden for at bidrage med artikler om arbejdsdagen på flådestationen, praksis, rejsebeskrivelser, og andet der har relation til forsvaret her i Korsør.

Det er beskrivelser af jeres arbejde og oplevelser, som skaber grundlag for et godt og alsidigt blad.

Redaktionen



NIJMEGENMARCHEN 2011

FRA BESLUTNING TIL GENNEMFØRSEL

Gennem en del år har jeg overvejet at deltage i Nijmegenmarchen, men har indtil i år altid overbevist mig selv om, at det passede dårligt ind i programmet!

En mørk aften i februar måned sad jeg så og surfede på nettet, og kom forbi Nijmegen-kontingents hjemmeside. Efter gennemlæsning af denne blev beslutningen taget og tilmeldingen afsendt. Herregud det var jo bare en uges sommerferie, der skulle bruges på det.

Af Chefen for Reparations- og Vedligeholdelsesafdelingen, orlogskaptajn Ole F. Sørensen

Træning op til marchen

Marchen kræver en del træning (500 – 600 km anbefales), og det fulgte jeg naturligvis, da jeg ikke havde erfaring med sådan en udfordring. Hvad jeg ikke lige havde overvejet, i beslutningsfasen, var tiden der gik til træning. Samlet set har jeg nok brugt tre ugers fritid fordelt i tidsrummet februar



Nijmegenmarchmedaljen.



En tiltrængt pause på ruten.

til juli d.å.

I den forbindelse var jeg ikke klar over, at min gode kollega kaptajnløjtnant Morten Gotthard også havde meldt sig, så de første 300 km trænede vi hver for sig, og tro mig 40 km på landevejen med ti kg på ryggen helt alene giver god mulighed for at tænke tanker og få ondt af sig selv. Efter vi fik kontakt med hinanden, trænede vi sammen resten af tiden op til marchen. Det at være to gør det noget lettere, da tiden går med hyggesnak, og fokus fjernes fra de ømme fødder.

I forbindelse med træningen skal der gennemføres en kontrolmarch på 2 x 40 km for at bliver godkendt som deltager. Vi valgte Jægersprismarchen, som vi naturligvis begge bestod (i modsætning til en del andre), og vi var nu godkendt til deltagelse.

Nijmegenmarchen 19. – 22. juli
Endelig efter mange trænings-

kilometer på landevejen oprandt den store dag, og vi var på vej til Nijmegen.

Efter syv timer i bil ankom vi til lejren, som skulle være vores hjem den næste uges tid. Vi blev indlogeret på en 16-mands stue sammen med en masse folk fra hjemmeværnet, hvilket i sig selv også er en oplevelse, idet mange af dem havde deltaget mange gange i marchen, og kunne give gode råd. Fra søværnet deltog to hold "NAVY ONE" og SOS, resten af os gik som individuelle, i alt 35 mand.

Marchen er en fire dages march, hvor man går i fire sløjfer rundt om Nijmegen, i alt 162 km fordelt i et dagligt interval fra 35 – 45 km. Hvordan marchen gennemføres er meget forskelligt. Nogle vælger, det skal være en fest, og besøger beværtninger på turen. De bruger alle elleve timer, som hver etape skal gennemføres på, og giver den

efterfølgende fuld gas i ølteltet. Vi valgte den sikre model med at komme hjem i god tid og så nøjes med et par fadøl om aftenen, idet vi stod op kl. 02:45 hver nat. Samtidig ville det jo være pinligt at udgå, som det i øvrigt skete for 17 danskere, som jeg husker det. Selve marchen er en kæmpe oplevelse, idet marchen for hollænderne er, hvad Tour de France er for franskmændene. Vi havde hørt om tilskuere, men jeg havde slet ikke forestillet os tusindvis



Orlogskaptajn Ole F. Sørensen.

af mennesker, der står og hepper. Det siges, at der er 1,2 – 1,5 mio. mennesker, der på en eller anden måde har noget med marchen at gøre, så det er et stort "set-up". Marchen udløser, som belønning for anstrengelserne, en medalje, som må bæres på uniformen. Medaljen varierer i øvrigt alt efter hvor mange gange marchen er gennemført gennem årene.

Vil jeg gøre det igen?

Jeg er helt sikker på, det skal prøves igen, da det er en kæmpe oplevelse, som helt sikkert bedre kan nydes næste gang, da hele forløbet så er velkendt, og man ved, at man kan gennemføre.

Uanset hvor meget træning, der er gået forud for marchen, møder man muren, og det gør ondt! Så er det så, at hjernen/selvmedlidenheden skal slås fra, og benene blot skal flyttes, så kommer målet på et tidspunkt. Et andet trick er at se på de andre, da der altid er nogle, der lider mere end en selv. Vi slap begge uden vabler, og kunne nøjes med nogle ømme lårmuskler efter "bjergetapen" på dag tre (der findes faktisk syv bakker i Holland, som passeres på dag tre).

Er I blevet inspireret til at deltage?

Vil I vide mere, se billeder m.v., kan I tjekke www.nijmegen.dk. Her findes alle oplysninger.

Skulle I være blevet rigtig tændte, arrangeres næste år den såkaldte Makonimarch (March København – Nijmegen), som er en opvarmingsmarch på 650 km til Nijmegenmarchen.

Oplysninger findes på www.makonikoni.dk



Kaptajnløjtnant Morten Gotthard.



Travlhed ved Lazarettet!

Britiske HMS ALBION

på besøg i København 30. september til 12. oktober 2011



En af de opgaver, som OPLOG Korsør er ansvarlig for, er planlægningen af besøg af fremmede flådefartøjer, der anløber en havn øst for Lillebælt. Det vil som regel sige et anløb i København. Fremmede flådefartøjer anløber København med en frekvens på 12-14 gange om året. Ved anløb af havne vest for Lillebælt er det OPLOG Frederikshavn, der har ansvaret.

*Af overassistent
Helle Westergaard og
overværkmester Erik
Christensen*

Mere specifikt er det Missions- og Øvelsesplanlægningselementet (MOP), som varetages af overassistent Helle Westergaard og overværkmester Erik Christensen, der udfører planlægningsopgaven her ved OPLOG Korsør.



Det seneste anløb af København blev foretaget af HMS ALBION. HMS ALBION er en amfibisk enhed med en besætning på ialt 391 mand, som har længden 162 meter, bredden 29 meter og en dybgang på 7,3 meter (den skal dog have en sikkerhedsvanddybde på 9,5 meter i havnen).

Planlægningen af besøget

Når Søværnets Operative Kommando har givet tilladelse til, at skibet må sejle i dansk territorialfarvand, og tidspunkter for hvornår HMS ALBION besøger København og øvrige oplysninger er kendte, kan OPLOG Korsør påbegynde planlægningen af besøget. Det første, der skal holdes rede på er, hvor kan skibet placeres i havnen? Her må vi i dialog med Copenhagen Malmø Port (CMP),

som råder over de kajpladser, der har en vanddybde på 9,5 meter eller mere, og dem er der ikke mange af i havnen. Men det lykkes som oftest at finde en kajplads - i HMS ALBION tilfælde blev det Kronløbsbassin (Københavns Frihavn), som opfyldte kravene til vanddybden.

Samtidig informerer OPLOG Korsør vores forbindelsesofficer om besøget - "klæder ham på" - så han er klar til at modtage enheden og byde dem velkommen samt udlevere et program udarbejdet af OPLOG Korsør. Dette indeholder de vigtigste informationer og begivenheder, der er planlagt i skibets besøgsperiode. Derudover udleveres diverse turistinformationer og bykort over København til skibet.

Når et udenlandsk orlogsskib besøger København planlægges der en høflighedsvisit (Courtesy Call) til Københavns Rådhus, Københavns Kommandant (Chefen for den Kgl. Livgarde), og ikke mindst et besøg ved ældste søofficer i Kø-

benhavn (Chefen for Søværnets officersskole), hvor chefen for det besøgende skib afgiver en melding om formålet med besøget.

Under hele planlægningen er vi i tæt dialog med CMP, skibsagenten, og i HMS ALBION's tilfælde den britiske ambassade, hvor detaljerne omkring besøget drøftes, som for eksempel sikkerheden omkring enheden, courtesy call, sport/idræt for besætningen, og de aktiviteter som enheden selv engagerer.

Ankomst og afgang

HMS ALBION var planlagt til at

ankomme fredag den 30. september kl. 12:00. Desværre fik vi en melding om torsdagen, at HMS ALBION havde fået tekniske problemer og først kunne ankomme kl. 18:00 den planlagte dag. Det medførte, at vi måtte aflyse hele det logistiske setup samt courtesy call. En noget kaotisk situation at blive sat i, men heldigvis er vi ikke alene. Vores samarbejdspartner var heldigvis hurtig til at ændre på logistikken - trossehold, slæbebåde m.v. Courtesy call måtte aflyses og blev erstattet af en reception om bord på HMS ALBION i stedet. På grund af tekniske problemer

afgik HMS ALBION først den 12. oktober, men havde efter sigende haft et godt ophold i København. Afslutningsvis skal det nævnes, at det ikke kun er orlogsskibe som enheder fra NATO's stående styrker SNMG1 og 2 (Standing Nato Maritim Group), men også statsskibe som havundersøgelses-skibe, skoleskibe (som regl sejlskibe) og lignende, som har besøgt København i tidens løb med hjælp fra MOP.

Det er en stor udfordring for os, idet det giver mange kontakter med fremmede nationaliteter, der udfordrer os fagligt såvel som på det sproglige plan.

HMS ALBION

Type Landgangs fartøj (LPD)

Byggeperiode 1998-2004

Deplacement 18.500 tons (21.500 tons i uddokningstilstand)

Længde 162 meter

Bredde 29 meter

Dybgang 7,30 meter

Fremdrift 2× Elektromotorer

2× Wärtsilä 16V 32E generatorer (6,25 MW)

1× bovpropel

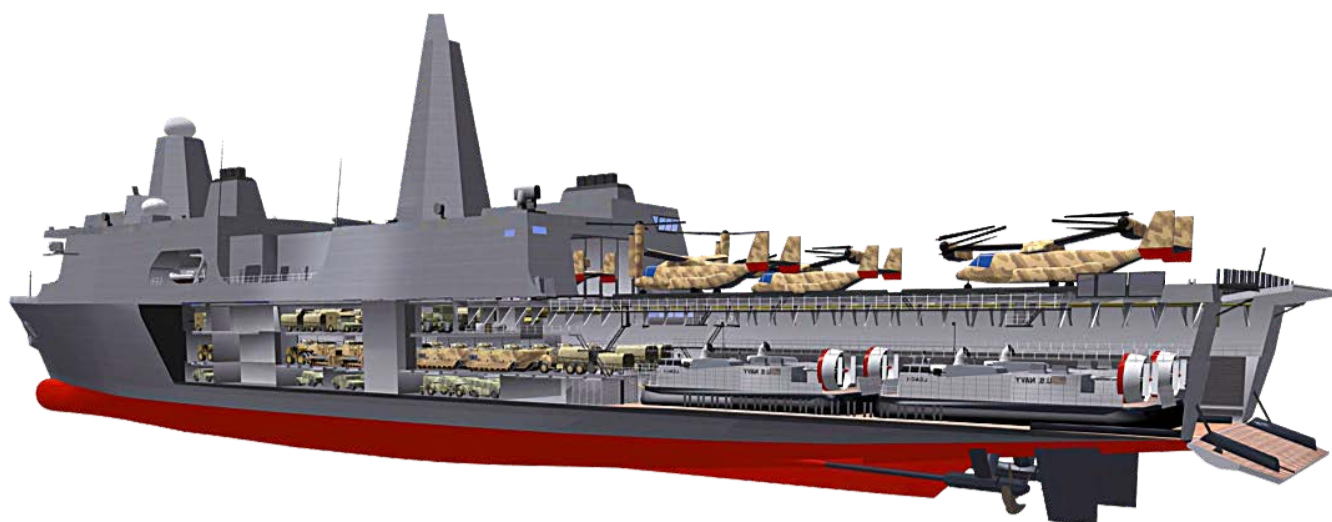
Hjælpemaskineri 2× Wärtsilä 4R 32E (1.56 MW) generatorer

Fart 18 knob

Rækkevidde 7.000 sømil

Besætning: 325 mand

Marineinfanteri: 305 mand (midlertidigt op til 710 mand)



Motorværkstedets målelaboratorium

I forbindelse med flytning af opgaven med reparation og vedligeholdelse af GEM-motorerne til LYNX helikoptererne fra Flyvestation Værløse til Motorværkstedet i Korsør blev der oprettet et målelaboratorium med en 3D-målemaskine fra Carl Zeiss af typen UMM 850, som blev flyttet med fra Værløse.

Af Anders Baun, Motorværkstedets målelaboratorium

Målelaboratorium indviet i Korsør

Men før man kunne flytte målemaskinen fra Værløse til Korsør, var man nødsaget til at pilotere 35 meter ned i undergrunden, for at betongulvet kunne klare belastningen af den fire tons tunge granitplade, som var en del af målemaskinen. Den 1. JUL 2008 kunne Motorværkstedet holde indvielse af et nyt klimastyret målelaboratorium, hvor temperaturen konstant ligger på 20,0 grader, og fugtigheden bliver holdt på 50 %.

Historisk tilbageblik

Da målemaskinen blev indkøbt i 1991, var den en af de mest præcise målemaskiner, der fandtes på markedet, og kostede dengang over tre mio. kroner. Målemaskinen overtog en masse manuelle måletekniske opgaver, som hovedværkstedet i Værløse havde ved reparation og vedligeholdelse af turbinemotorerne fra LYNX helikoptererne og de gamle "arbejdsheste" Sikorsky S-61. Hvor der førhen blev brugt et væld af måleure og store tunge fixturer til opmåling af komponenterne,



Den gamle 3D-målemaskine fra Carl Zeiss af typen UMM 850

kunne det nu klares ved hjælp af 3D målemaskinens avancerede software.

Tiden kom, hvor det var på tide at udskifte den efterhånden 21 år gamle målemaskine med en nyere model. Valget blev en "brugt" udstillingsmodel fra 2006, som kun havde været brugt til kursusundervisning ved Carl Zeiss i Tyskland, og derfor kunne erhverves for ca. halvdelen af nyprisen, som ligger

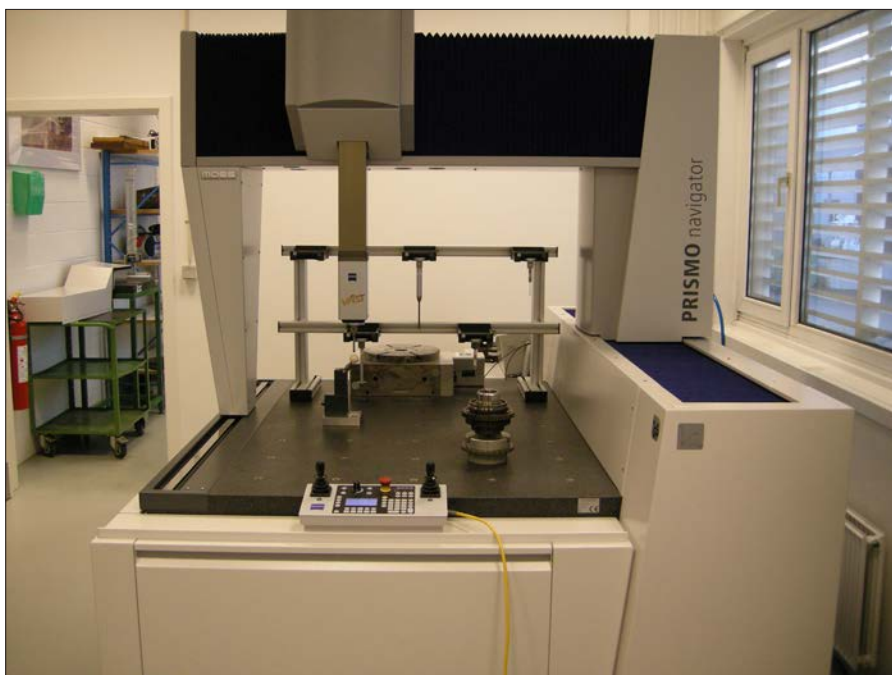
på ca. 2,3 mio. kroner.

Den nye "Zeiss Prismo Navigator MASS" er alle målemaskiners reference i "high-end" klassen. Den er noget af det mest præcise på markedet og har en måleusikkerhed på under 0,9 μm (0,0009 mm). Der skulle efter sigende kun være tre af den type i Danmark. Så set i forhold til den gamle målemaskine, som havde en måleusikkerhed på 2,8 μm (0,0028 mm), er det noget af et kvantespring set

med måletekniske øjne. Hastigheden er også blevet øget betydeligt. Under målingen kørte den gamle maskine rundt på planet og målte med op til 65 mm/sek, hvor den nye målemaskine kører rundt med hele 300 mm/sek.

Maskinen blev leveret primo august af Brock & Michelsen A/S i Birkerød, og med hjælp af firmaet P.K. Jeppesen, Næstved, blev den gamle maskine med den fire tons tunge granitplade flyttet ud af rummet, og ind kom den noget lettere "dame" på "kun" 2,8 tons. Alt gik fuldstændigt efter planen, og en dag senere var den nye maskine på sin plads. Servicetekniker Finn Pedersen fra Brock & Michelsen begyndte straks efter samling, installation og kalibrering af målemaskinen.

Efter lidt tekniske småproblemer, som er blevet løst, er målelaboratoriet igen oppe at køre med den



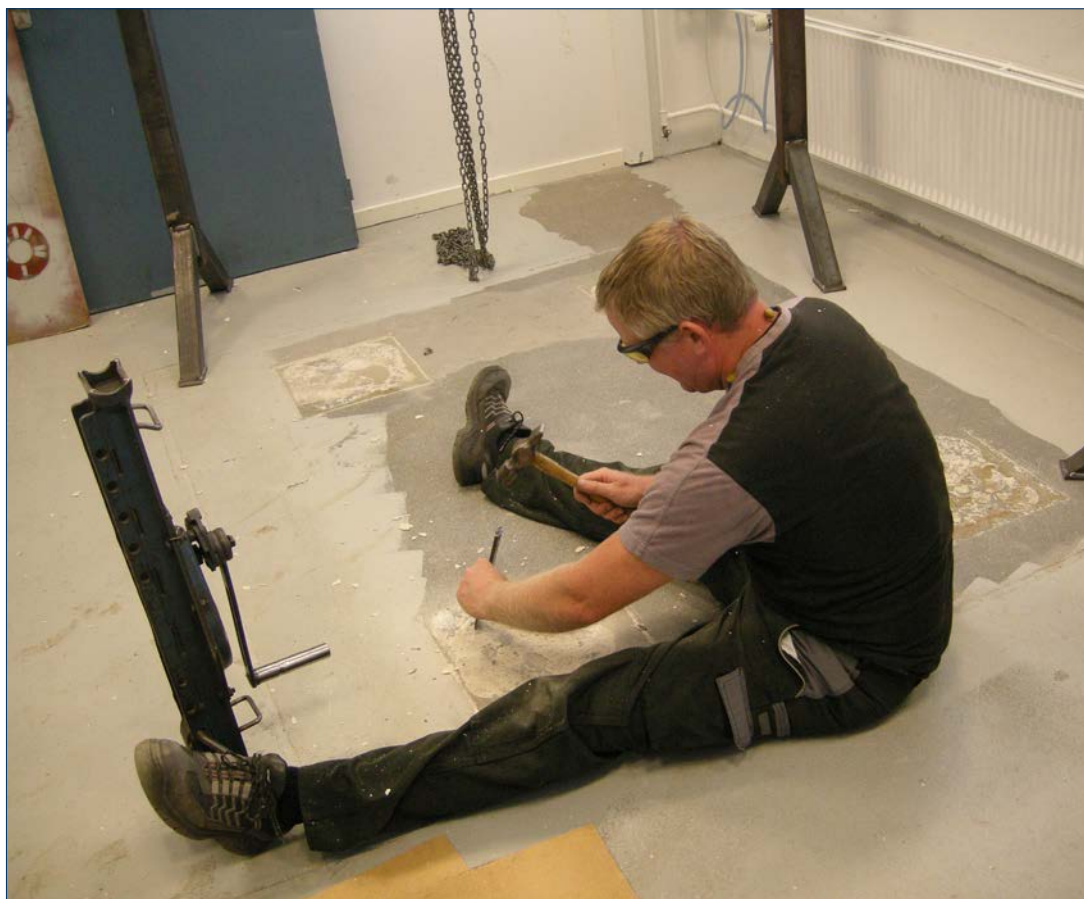
Den nye "Zeiss Prismo Navigator MASS"

nye målemaskine. Turbinekomponenterne bliver igen opmålt, men nye opgaver er også kommet til. Da maskinens kapacitet er rygtedes rundt omkring i forsvaret, er vi bl.a. begyndt at kalibrere "Boresight" udstyr til F16-fly, som

skal kalibreres en gang hvert ½ år, og der kommer løbende opgaver med opmåling af komponenter til FENNEC helikopteren. Dieselmotorværkstedet, som ligger i samme bygning, har også haft gavn af målemaskinen, da bl.a. plejstænger bliver kontrolleret for vrid og længde, ligesom topstykker bliver kontrolleret for "planhed". Yderligere er visse kalibreringer, som ikke kan udføres af Trescal, blevet overført til målelaboratoriet.

Opfordring

Opfordringen skal være, at hvis I står og har nogle måle- eller kalibreringsopgaver, så kig forbi på Motorværkstedet og lad os se på, om det ikke er noget, der kan udføres på vores nye 3D-målemaskine.



Fundamentet skal være i orden.

Verdens største containerskib igennem Storebælt



Den 11. september passerede ELEONORA MAERSK Storebæltsbroen for nordgående på rejse fra Gdansk til Aarhus. Med en dybgang på 12,45 meter gav dette skibet en højde på 64,10 meter fra havoverfladen og til mastetop, så der var ikke meget plads at give af, da hun skulle under Østbroen, som er designet til skibe med en max højde på 65 meter.

Af Vagtholdsleder Hans(i) Nielsen, Storebælt VTS.

Flot så det ud

Flot så det ud, da verdens største containerskib passerede vores elegante østbro. Længden af skibet overstiger pylonernes højde på 255 meter. Det giver en ide om, hvor stort dette skib egentlig er.

Sejler med "Slow speed"

Farten, da ELEONORA MAERSK passerede broen, var på omkring 16 knob, og det er den normale fart, som skibet sejler med i dag. Grunden til, at de ikke sejler med max fart på 25 knob er, at den glo-

bale krise for et par år siden nødvendiggjorde en kraftig nedsættelse af brændstofudgifterne, hvorfor alle større containerrederier i dag sejler med "slow speed".

Anseelig fragtkapacitet

ELEONORA MAERSK kan laste mere end 15.000 TEU, heraf op til 1000 kølecontainere. En TEU svarer til en standard 20 fods container, så det er en ganske anseelig stor fragtmængde, disse store containerskibe transporterer på en gang.

ELEONORA MAERSK E-klassen

Hjemmehørende: Danmark
Dødvægtstonnage: 158200 tons

Dybgang: Max 16 meter

Længde: 397,71 meter

Bredde: 56,40 meter

Hovedmaskine: 98.018 HK

Max fart: 25 knob

Ikke fuldt lastet ved passagen

Da ELEONORA MAERSK sejlede igennem Storebælt, var det dog langt fra fuldt lastet. ELEONORA MAERSK havde således 3265 containere om bord, da de sejlede igennem for nordgående til Aarhus. I Aarhus blev der skiftet 1900 containere, og her ligger skibet som regel inde et godt døgnstid, inden rejsen fortsætter mod Göteborg. Langt hovedparten af disse containere er 40 fods, så ELEONORA MAERSK var knap halvt lastet, da den passerende under broen den 11. september.

Otte containerskibe af E-klassen

Denne serie af store containerskibe er af E-klassen, som Maersk lod bygge otte af på Lindø, med EMMA MAERSK som den første fra 2006 og sidste skib EUGEN MAERSK leveret i 2008. Alle begyndende med bogstavet E, deraf E-klassen. Sikkerheds-besætningen, altså den mindste besætning, der skal til for at sejle skibet er på 13 mand. Normalt er der 22-24 mand om bord, da der løbende er

både en del vedligehold og også reparationer, som skal udføres under sejladsen. Den danske officersbesætning sejler 1-1 ordning (ude 11 uger og er så hjemme 11 uger). Udenlandske officerer sejler en 4-2 ordning.

E-klassens sejladsområde

Det nuværende sejladsområde,

som kaldes for Europaturen er: Rotterdam, Bremerhaven, Gdansk, Aarhus, Gøteborg, Bremerhaven, Rotterdam, Algeciras, Suez og så tilbage til Rotterdam.

Vil du vide mere

Er der nogen som er blevet nysgerrige efter, at se E-klassen sejle igennem Storebælt, så er de som

oftest sydgående på tirsdage og for nordgående på søndage, og så er det jo lige for, at pakke kaffekurven og byde familien på en lidt anderledes gratis oplevelse.

Se eventuelt på <http://www.marinetraffic.com/ais/> hvornår EMMA-, ELLY-, EDITH-, EBBA-, ESTELLE-, EUGEN-, EVELYN- eller ELEONOR MAERSK sejler igennem Storebælt.



ÅBENT HUS på Flådestation Korsør den 27. august 2011 - brandstationen var åben i dagens anledning

Af leder af brandtjenesten Tony Willumsen

Foto: Johannes Flintholm

Allerede tidligt lørdag morgen var de første brandfolk mødt op for at være klar med deres bidrag til åbent hus arrangementet på flådestationens område. Brandstationen skulle i dagens anledning være åben for besøgende. Der blev derfor hentet borde og stole samt gjort rent og dækket op til de kommende gæster. De resterende brandfolk mødte kl. 09:00 og fik brandbilen gjort klar.

Der blev serveret kaffe og kage samt sodavand til gæsterne på brandstationen. Det var en stor succes, at vores gæster havde mulighed for at kunne sidde ned efter at have gået rundt på flådestationens område og bl.a. hørt om

brandstationens historie.

Vi havde selv inviteret vores venner fra ungdoms brandvæsenet i Korsør og Falck Korsør med deres brandbiler og tankvogn til at deltage, idet femkampen skulle foregå på flådens område.

Til trods for det våde vejr kom der mange gæster. Far, mor, bedsteforældre og børn var oppe i vores brandbiler. Det var dejligt at se den store interesse, der var for brandstationen, herunder også at se glæden i øjnene på børnene ved brug af horn og blink. Der blev gået til den under femkampen. Flere af brandfolkene fik knubs i kampens hede, men syntes



Tovtrækning på flådestationen.

alligevel det havde været en rigtig god og festlig kamp. Stor tak til alle som deltog.

Da klokken var 16:00 begyndte de sidste gæster at forlade flådestationen. Herefter fulgte oprydning og tilrigning til det årlige grillparty på brandstationen. Her havde vi brandfolk inviteret vores koner med, og det blev en fantastisk dag og aften for os alle.



Flådestation Korsørs brandtjeneste

sender alle en brandvarm julenhilsen samt et godt nytår.

STOR TAK til alle for et godt samarbejde i 2011.

En dag som figurant hos Forsvarets Sundhedstjeneste

En af OPLOG Korsør's opgaver er bl.a. at stille figuranter til Forsvarets Sundhedstjeneste's (FSU) øvelser og kurser. I dette tilfælde ved den afsluttende eksamen for traumekursus (traume, livstruende tilstand) for reservelæger, der skal udsendes til Afghanistan og til søværnets enheder.

Af overværkmester Erik Christensen, Missions- og Øvelses-elementet, OPLOG Korsør

Øvelse for kommende militærlæger

Øvelsen kaldes "stationsøvelse i frigørelse, førstehjælp, feltmæssig stabilisering og klargøring til transport". Formålet er at træne kommende militærlæger i behandling og håndtering af sårede i et operativt scenarie. Scenarierne kan være en "Hot zone", "Warm zone" eller en "Cold zone".

Figuranter sminkes

Derfor skulle Per Christiansen, Mie Rokbøl, Helle Westergaard, Jorge Lasso og jeg selv levere kroppene under øvelsen, dvs. være figuranter, som lægerne skulle arbejde med. Men først skulle vi sminkes til de forskellige stationer/scenarier. Sminkningen blev foretaget af Johnny Thorsen og Mogens Larsen, som gjorde sig megen umage for, at skaderne blev så livagtige som muligt.



Eksamen illustrerede virkelige hændelser

Eksamen bestod af 4 stationer, som alle illustrerede virkelige hændelser, der har fundet sted i Afghanistan:

1. Motorpatrulje/Piranha, som Jorge blev figurant for, skulle illustrere en person i et køretøj, der blev ramt af en vejsidebombe. Personen (Larso) blev hårdt kvæstet med skader i det ene ben.

2. Trafikulykke, som Per blev figurant for. Han var fører af et køretøj, der kørte ud over en skrænt og faldt fem meter ned i en grøft. Føreren havde ikke sikkerhedsselet på og pådrog sig et 8 cm langt blødende sår i issen/panden.



3. Housesearch, hvor Mie og Helle blev figuranter for en husundersøgelsespatrulje, hvor der pludselig springer en luremine. Mie fik forbrændinger på hænder og ansigt. Helle blev ramt af et møbel og havde voldsomme smerter i venstre flanke (kropsdel mellem bryst og hofter).

4. Cimicpatrulje, hvor jeg blev figurant for en CIMIC-officer (CIMIC betyder civilt militært samarbejde), som under fremrykning sammen med civile gennem en landsby pludselig blev angrebet, og jeg blev skudt i venstre lyske.

Herefter blev vi iklædt. Hver figurant fik udleveret fire kamuniformer, der var kasserede, så lægerne på skift kunne rive og klippe uniformerne i stykker – én iklædning til hvert af de fire hold, der var til eksamen. Vi var nu klar til at udføre den opgave, vi var kommet for, og fik alle en grundig figurantinstruks.

FDD's koncert i Korsør

Der var musik på Noret, da Søværnets Tamburkorps spillede ved FDD's koncert.

*Af kontorassistent Karen Ejlersen, NATO Elementet, KKP
foto: Frank Jacobsen*

Onsdag den 23. november 2011 afholdte Forsvarets Forsyning, Depot og Distribution (FDD) deres årlige musikarrangement. Dette fandt sted i terminal øst på Noret i Korsør.

Alle der arbejder i FDD var inviteret til koncerten, og selvom flere havde mange timers transport til Korsør, var der deltagere både fra Nordjylland og København. I alt var der samlet 300 medarbejder, der deltog i koncerten på Noret denne dag.



Et lille solo stykke fra en trompetist fra Søværnets Tamburkorps.

Dagen begyndte med, at oberst Jens Kofoed, chef for FDD, holdte et mindre oplæg om status for FDD. Herefter var der mad, der denne dag bestod af ikke mindre end 900 stykker smørrebrød.

Efter alle havde spist, gik det 25 mand store orkester i gang. Tamburkorpsset kan dog meget andet



Koncert med Søværnets Tamburkorps på Noret.

end at spille musik - de startede nemlig ud med, at synge en sang for det store publikum.

Tamburkorpsset underholdte publikum med både klassik musik og noget mere moderne i over en time, hvor efter de fik stående bifald fra de 300 deltagere.

Da koncerten var slut, blev der serveret kaffe og kage for alle. Mens mange fik snakket sammen på kryds af organisationen og arbejdssteder, var der også nogle, der gerne ville have en rundtur i de forskellige afdelinger, som har til huse på Noret, inden turen igen gik hjemad.

Der gik dog ikke længe, fra den sidste gæst havde forladt Noret, til at Terminal Øst igen var blevet til



OB Jens Kofoed, chef for FDD.

en arbejdsplads, med lastbiler, paller og maskiner på kryds og tværs, for at fortsætte hverdagen igen.

FDD's koncert er blevet et årligt arrangement, der bliver holdt sidst på året hvert år. Dette musikarrangement, er det tredje, der er blevet afholdt. Dette er den første der er afholdt i Korsør, de to tidligere er blevet afholdt i Skrydstrup.



Der spises ved FDD's koncert på Noret i Korsør.

Vandkunsten ved indkørslen til Flådestation Korsør



Som sikkert mange har bemærket, er der sket en del med flådestationens vandkunst beliggende ved indkørslen til Flådestation Korsør.

Af ejendomsservicetekniker Søren Filtenborg, Etablissement Korsør

I forbindelse med flådens 500 års jubilæum sidste år fik vi malet stenene op, og bunden blev malet blå. Men det viste sig efterfølgende, at bunden var utæt, så derfor blev der lukket for vandet igen. Her i efteråret 2011 har vi fået lavet en ny bund, så hvis alt går vel, vil vi åbne for vandet igen 1. maj 2012. Det vil Etablissement Korsør markere med en lille fest.



Vi har det indtryk, at byens borgere er glade for vores vandkunst, og vi er så heldige, at Korsør miniby har en del huse lige ved siden af inden for heget. De to "turistattraktioner" er meget velbesøgte.

Lidt historie om vandkunsten

Den 24. juni 1994 foretog borgmester Fl. Erichsen afsløringen af vandkunsten ved Flådestation Korsørs indkørsel. Vandkunsten består af syv små skulpturer hugget i sten, som symboliserer flåden gennem 1.000 år samt en stor sten på ca. 7,1 tons, der i relief bærer flådestationens våbenskjold. Det er udført af den lokale billedhugger Gert M. Larsen. Det tog ham seks måneder at hugge stenene, og



de var ikke malet fra begyndelsen af. I 1999 blev Gert M. Larsen kontaktet igen og spurgt om det var en opgave for ham at male stenene? Han sagde ja, og i vinteren 1999/2000 lånte Flådestation

Korsør et telt af den Kgl. Livgarde til overdækning af vandkunsten, og der blev etableret elvarme, for der skulle være min. syv grader i teltet, mens maling af stenene stod på.

Besøg af chefen for Søværnets Operative Kommando ved Flådestation Korsør

Mandag den 05. DEC d.å. aflagde chefen for Søværnets Operative Kommando (CH SOK), kontreadmiral Finn Hansen, besøg ved Flådestation Korsør (FLS KOR). Besøget var at betragte som et "arbejdsbesøg", hvorfor dette foregik uden særlige krav om fx ceremoniel m.v.

Af chefen for ledelsessekretariatet, orlogskaptajn Bo Norman Madsen, OPLOG Korsør

Formålet med besøget var at orientere CH SOK om søværnets arbejde ved de her tilknyttede myndigheder under SOK's ansvarsområde samt om flådestationens tilstand og fremadrettede udvikling i øvrigt. Besøget omfattede således Søværnets Taktiske Stab (STS), 2. Eskadre (2. ESK) samt OPLOG Korsør.

CH SOK ankom til flådestationen lidt før klokken ni. Efter velkomst og møde med CH STS holdt CH



CH SOK kontreadmiral Finn Hansen sammen med CH OPLOG Korsør kommandør Lars Gullaksen.

SOK efterfølgende møde med CH 2. ESK. Efter en let frokost holdt CH SOK møde med CH OPLOG Korsør inkl. stab, og CH SOK fik herefter en rundvisning på depot

Boeslunde, depot Noret, den ny-erhvervede Alcatelbygning samt havneområdet ved FLS KOR. Besøget var afsluttet omkring arbejdstids ophør.

»FORSVARET i Korsør« udsendes til alle afdelinger og sektioner ved Søværnets Operative Logistiske Støttecenter Korsør samt til 2. Eskadre, Søværnets Taktiske Stab og Forsvarets Hovedværksteder m.fl. Herudover sendes bladet til over- og sideordnede myndigheder i forsvaret samt til Slagelse Kommune, kommunens skoler og lokale dag- og ugeblade. Bladet udkommer tre gange årligt á 1000 eksemplarer.

Indlæg til næste blad skal være redaktionen i hænde senest den 19. marts 2012.

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere, forkorte eller afvise indlæg. De holdninger, skribenter måtte repræsentere, kan ikke anses for at være bladets.

Flagning ved Flådestation Korsør og flagets historie

På opfordring bringes hermed en artikel om flagning ved flådestationen og flagets historie. Dette bl.a. henset til, at der ved flagbastionen her ved Flådestation Korsør dagligt udføres flagceremoniel ifm. flagets hejsning og nedhaling.

Af chefen for ledelsessekretariatet, orlogskaptajn Bo Norman Madsen, OPLOG Korsør

Lidt om flagets historie

Dannebrog vækker følelser, og på tværs af alle skel er Dannebrog et symbol for fællesskabet i nationen. Dannebrog er Danmarks stærkeste nationalsymbol og, normalt er vi danskere lidt stolte over, at kunne prale med, at vi har verdens ældste flag. Vort flag Dannebrog er det ældste flag, som fra sin oprindelse er forblevet uændret som symbol for en nation. Dannebrog har sin historiske oprindelse fra slaget ved Lydanisse d. 15. JUN 1219 under Kong Valdemar Sejrs korstog til Estland. Myten fortæller, at Dannebrog faldt ned fra himlen under slaget ved Lydanisse og, at dette gav danskerne sejren over de hedske estere.

Op gennem middelalderen er Dannebrog anvendt både som splitflag og stutflag i landets skibe, men i 1625 bestemte Kong Chr. IV, at kun orlogsskibe måtte føre orlogsflaget (splitflag af dybrød farve). I dag benyttes splitflaget i en lysere farvetone tillige af søværnets landinstitutioner, hæren, flyvevåbnet og øvrige statsinstitutioner samt enkelte private orga-



Flådestation Korsørs flagbastion.

nisationer. Gennem flere hundrede år var flaget forbeholdt kongen og statsmagten. I 1854 blev det dog tilladt private at anvende Dannebrog, eller rettere ophævedes forbudet mod, at private anvendte Dannebrog. Fra 1912 er den 15. JUN hvert år blevet fejret som Valdemarsdag.

Flagning ved flådestationens flagbastion

Flagets historie er, at soldater igennem århundreder er døde eller blevet lemlæstet i kampen for danske værdier og slægter. Flaget gav soldaterne modet og viljen til at kæmpe. Med tanke på de mange, der har sat livet på spil for at bevare og udvikle det samfund, vi har i dag, skylder vi alle at benytte Dannebrog med værdighed og respekt.

Splitflaget ved flådestationens flagbastion føres inden for flagtid. Det vil sige fra kl. 08:00 til solnedgang. Står solen op efter kl. 08:00, føres flaget først fra solopgang. Ved flagets hejsning og nedhaling afgives ét salutskud og kommanderne ”klar overalt” efterfulgt af ”hejs (hal ned)” benyttes, hvorefter flaget hejses (nedhales). Hejsning og nedhaling af flaget skal foregå i et værdigt tempo, og flaget må på intet tidspunkt røre ved jorden. Den enkelte honorerer under hejsning og nedhaling ved at stoppe op, gøre front mod flaget og blotte hovedet. Køretøjer i umiddelbar nærhed (inden for synsvidde) af flaget stopper op. Når hejsning eller nedhaling af flaget er tilendebragt kommanderes ”gå videre” og den enkelte kan herefter atter genoptage sine gøremål. Umiddelbart efter nedhaling af flaget samles dette over den ene arm, og lægges herefter sammen således, at korset dækkes af dugen. En mislykket flaghejsning eller nedhaling er typisk en pinlig oplevelse, som man ikke bør udsætte sig selv og andre for.

Afslutningsvis skal det nævnes, at den 21 meter høje flagstang ved flådestationens flagbastion har sin egen historie. Den stammer helt tilbage fra Arresødallejren og har sidenhen været opstillet ved Søværnets Eksercerskole/Grundskole i Auderød, inden den d. 24. MAR 2009 blev indviet ved Flådestation Korsør ved en ceremoni med garnisonskommandanten i spidsen.

Søværnets Taktiske Stab skal igen bekæmpe pirateri



Ødelæggelse (disruption) af piratfartøj.

Danmark er en stor søfartsnation, sandsynligvis mere end de fleste tænker over til hverdag. Det maritime erhverv tjener i omegnen af 160 mia. kr. hjem til staten, og de fleste varer vi køber i Danmark, har på et eller andet tidspunkt været transporteret med skib. Samtidig har moderne forretningsmodeller betydet, at vi ikke har store lagre i Danmark, men derimod baserer os på en løbende logistik (just in time princippet). Det betyder, at Danmark har en strategisk interesse i, at verdens handelsruter til søs er åbne og sikre.

Af orlogskaptajn Peter Jacob Blædel Gottlieb, Branch Chief Plans, Søværnets Taktiske Stab.

Pirateri har gennem de sidste fem år udviklet sig voldsomt ved bl.a. Afrikas Horn., Fra indledningsvis at være et kystnært problem har

pirateriet udviklet sig til at berøre store dele af det Indiske Ocean. Pirateriet udspringer hovedsagelig fra Somalia, hvor fravær af basale statsfunktioner har givet pirateriet næring.

Danmark har i 2011 udgivet den første strategi for den danske indsats mod pirateri 2011-2014. Strategien forholder sig til den komplekse udfordring, og giver en bredspektret tilgang, hvor den militære indsats kun er en del af løsningen. Regeringen har i skrivende stund udsendt støtteskibet ABSALON, et CHALLENGER-fly fra flyvevåbenet, og fra nytår og tre måneder frem skal Søværnets Taktiske Stab (STS) ligeledes udsendes. Chefen for STS skal være chef for Combined Task Force 151 (CTF 151), der gennemfører antipiraterioperationer i et større område omkring Afrikas Horn. CTF 151 er underlagt Combined

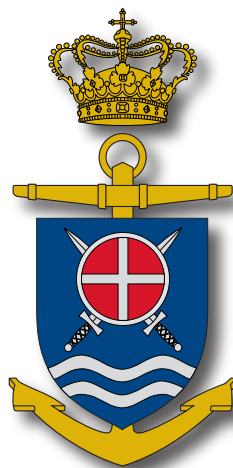
Maritime Forces (CMF), som består af 25 medlemsstater.

Hvad er CMF?

CMF blev dannet i kølvandet på 9/11 og havde indledningsvist mest fokus på at bekæmpe terrorisme i det maritime domæne. Over tid og i forbindelse med optagelse af flere nationalstater i regionen, er operationerne drejet i retning af maritim sikkerhed og kapacitetsopbygning. Dette har betydet, at CMF nu indeholder tre Task Forces, hvor CTF 150 fokuserer på maritim sikkerhed i forhold til terrorisme, CTF 151, oprettet i 2009, fokuserer på antipiraterioperationer og CTF 152, oprettet i 2004, fokuserer på maritim sikkerhed i den Arabiske Golf. CMF har som nævnt 25 medlemslande, og andre tilknyttede lande bidrager med en forbindelsesofficer/senior national repræsentant, der primært

udveksler viden og information på hovedkvarterniveau.

CMF's hovedkvarter ligger i Bahrain, sammen med hovedkvarteret for den amerikanske femte flåde. CMF er en selvstændig organisation, hvor staben er sammensat af personel fra alle medlemsstater, der ønsker at bidrage til koalitionen. Selve organisationen kan bedst beskrives som et mini-FN, hvor man dagligt arbejder sammen med 24 andre stater om at gennemføre operationer. CMF har ikke samme offentlige profil som eksempelvis NATO og EU i forhold til anti-pirateri operationer, da CMF ikke har en stor organisation der er dedikeret til presstjeneste. CMF bidrager mere til at få tingene koordineret mellem EU, NATO og CMF, hvor der er ugentlige møder. Dette koordinationsarbejde genfindes på Task Force niveau, hvor det foregår dagligt. Samtidig er CMF omdrejningspunkt i forhold til koordination mellem andre staters militære styrker i området, og ikke mindst industrien. Det er værd at hæfte sig ved, at CMF er i regionen, hvorfor CMF kan forventes at være den langsigtede tilstedeværelse, hvorimod NATO og EU på et tidspunkt kan vælge at stoppe deres operationer.



Hvad er opgaven?

Chefen for STS udtaler: "Det er vigtigt at erkende, at den danske indsats handler om at bekæmpe pirateri (ikke pirater)". CMF's indsats understøtter den danske tilgang, hvor de militære styrker skal bruges til at blokere piraternes adgang til de internationale handelsruter til søs, samt at uskadeliggøre piraters evne til at gennemføre angreb. Dette gøres ved at fjerne det udstyr fra piraterne, som er nødvendigt til angrebene. Piraternes succesrate er faldende, og dette skyldes primært en bedre koordination af de militære styrker, industriens anvendelse af "Best Management Practise" (BMP) og endeligt anvendelse af bevæbnede vagter. CTF 151 skal udføre sin opgave under hensyntagen til alle disse parametre, og samtidig koordinere

indsatsen mellem EU og NATO styrkerne. Samtidig har CMF et tilsvarende fokus på, at opbygge regional kapacitet til håndtering af pirateriproblemet således, at regionale stater på længere sigt kan overtage opgaven selvstændigt.

Mange lande har ikke en tilsvarende enhed som STS, hvorfor enkelte lande sender bidrag til staben med det formål at lære "håndværket". Således vil STS's ledelse af CTF 151 have den sidegevinst, at STS reelt bidrager til en spirende sikkerhedsarkitektur, hvor regionale medlemslande begynder at kunne føre operationer selvstændigt.

CH STS skal til januar overtage kommandoen over CTF 151 efter den pakistanske admiral, der netop nu har kommandoen. CH STS skal herefter overdrage kommandoen til en thailandsk admiral primo april 2012. Dette viser tydeligt mangfoldigheden i CMF, og den unikke oplevelse det er at operere i rammen af CMF, hvor man pludselig har kolleger fra Japan, Korea, Pakistan og GCC-landene i Golfen udover de mere traditionelle samarbejdspartnere, vi kender fra NATO. På mange forskellige måder venter der en spændende, udfordrende og lærerig udsendelse, som de berørte i STS ser frem til.



Søværnets Taktiske Stab i arbejde.

Med nye skibe -kommer nye udfordringer!

Fregatternes ankomst signalerer en ny og spændende tid for søværnet. Dette gælder både for besætningerne, som varetager den daglige drift, og personellet som besætningerne samarbejder med.

Af premierløjtnant Henrik Bøgelund, elektroofficer HDMS PETER WILLEMOES.

OPLOG spiller en stor rolle i fregatternes dagligdag, både herhjemme og ude. Den hjælper de bidrager med, i form af erfaring, logistik m.v. - er afgørende. Det er derfor vigtigt, at der er et godt og professionelt samarbejde mellem OPLOG og de sejlede enheder.

For at øge kendskabet til fregatterne har OPLOG haft personel med ude at sejle for enhedsuddannelse og træning generelt. Det øgede kendskab gør, at OPLOG

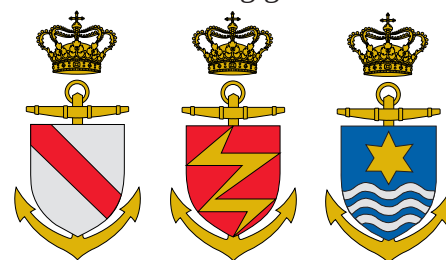
bl.a. kan bidrage med personel til vagt og sejlads. På sigt er dette helt sikkert en gevinst for både fregatterne og OPLOG.

Til trods for forskellene mellem OPLOG og enhederne, er OPLOG hurtigt blevet en integreret del af besætningerne. Dette skyldes ikke blot enhedernes åbenhed men i høj grad OPLOG personellens professionelle tilgang, til denne nye udfordring. Der blev "gået til den" lige fra starten, med et positivt sind og stor ildhu.

Programmet om bord bestod af en blanding af uddannelse i form af et "IVER-1 kursus" og del-

tagelse i dagligdagens opgaver. Denne blanding har givet OPLOG en bred viden om systemer, opbygningen af fregatterne samt skibskendskab generelt.

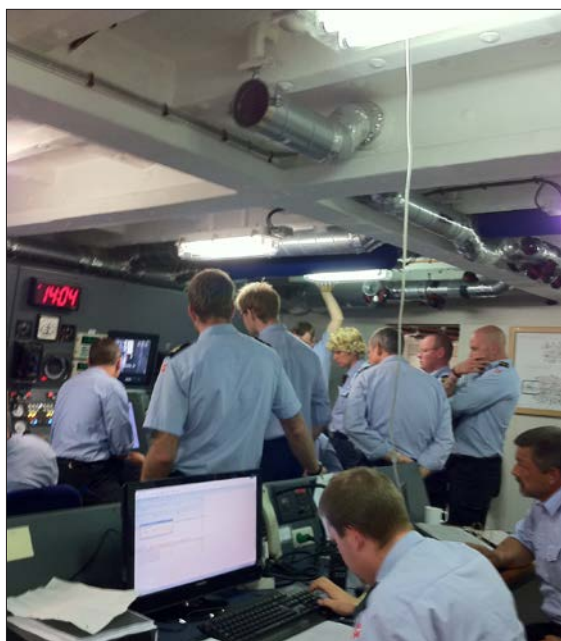
Der skal lyde en stor tak til alle involverede fra OPLOG for et fantastisk gåpåmod og engagement. OPLOG råder over personel med mange års erfaring. Disse kompetencer er vigtige i den fremtidige drift af fregatterne, så de nye skibe får den rigtige servicering, når det om kort tid virkelig gælder!



F361 IVER HUITFELDT
F362 PETER WILLEMOES
F363 NIELS JUEL



Stemmingsbillede af to maskinfolk i styremaskinen hhv. MOKS Mads Leander fra WILM (til venstre) og MSPC Claus Aaie Maibøll fra OPLOG Korsør.



Undervisning af OPLOG-personel i kontrolrummet.

Flådestation Korsørs brandtjeneste ønskede ABSALON god vind

Søndag den 16. oktober kl. 10:00 sejlede ABSALON ud af nordbasinet ved Flådestation Korsør. Der var mødt mange pårørende frem for at sige farvel til deres kære, deriblandt også mange børn. Vejret var perfekt, solen skinnede fra en skyfri himmel denne dag.

Af leder brandtjenesten, Tony Willumsen

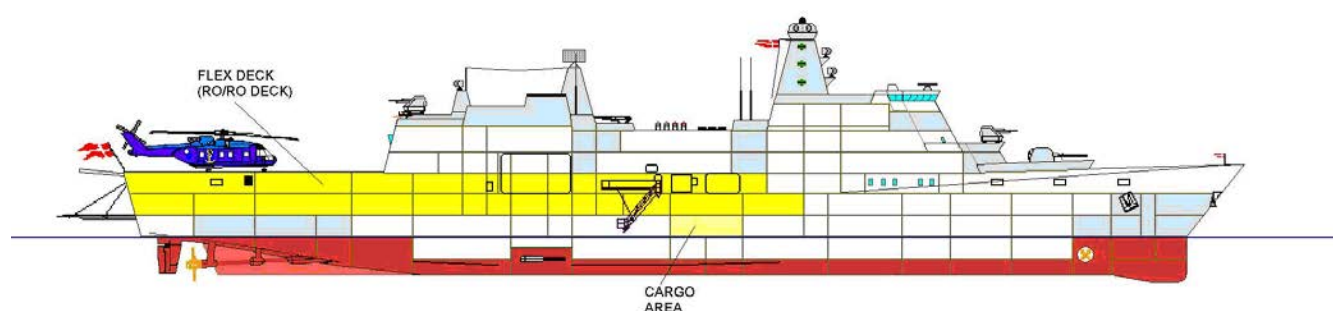
Foto: Søren Filtenborg

Kl. ca. 08:30 var vi seks brandfolk, der mødte op på brandstationen. Orlogskaptajn Bo N. Madsen fra OPLOG Korsør havde forespurgt, om brandtjenesten kunne møde op denne søndag morgen og vise brandstationen frem og derved gøre en god gerning for dem, som skulle sige farvel til deres pårørende på ABSALON. Og naturligvis kunne brandtjenesten det. Vores materiel og brandbil blev vist

frem, og der var - til forældres og børns store glæde - mulighed for at køre en tur på flådestationens område. Da klokken blev 14:00 kunne vi begynde at rydde op efter vores gæster og pakke borde og stole sammen. Det var skønt at være brandmand (også) denne dag. Materiellet blev vist frem, og der blev fortalt en masse gode brandhistorier til børnene.



HDMS ABSALON på vej mod vamerne himmelstrøg.



ABSALON-klassen.

**Alle numre af tjenestestedsbladet
kan nu læses på Internettet:**
<http://forsvaret.dk/OPLOGKOR/Pages/default.aspx>



QR-koder -sådan gør du

En QR-kode sender dig videre til en hjemmeside, når du scanner den med din smartphone. Du kan hente en gratis QR-scanner i »App Store« eller »Android Marked«.

Ved at scanne denne QR-kode bliver du sendt videre til »FORSVARET i Korsør«

