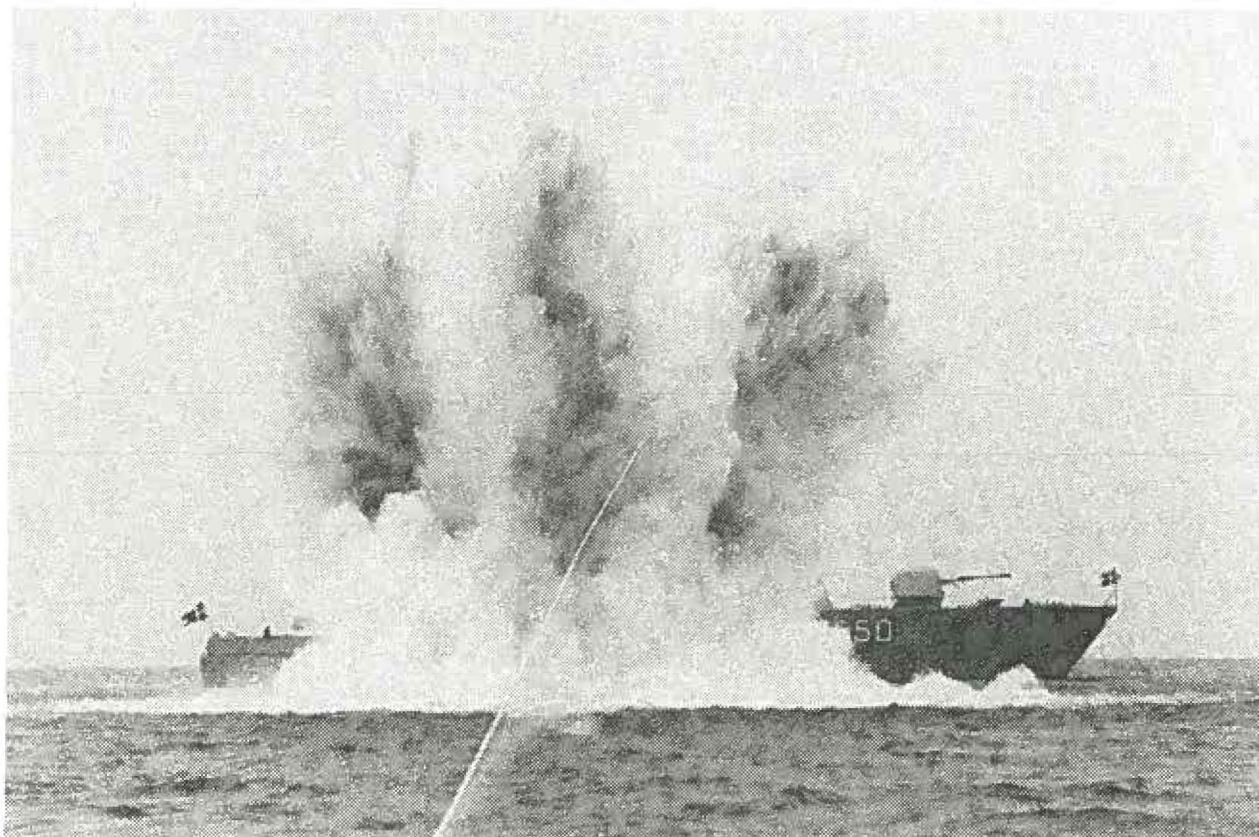


SØVÆRNS- ORIENTERING



Billedet viser opsprøjtet fra en detonerende sprængladning, der var placeret ud for FLYVEFISKEN. Linen i forgrunden blev anvendt ved fikseringen af ladningen. (SMK FOT).

Eksplodingschokprøve med FLYVEFISKEN

FLYVEFISKEN, det første af søværnets nye STANDARD FLEX 300 skibe, gennemgik eksplodingschokprøve i juni sidste år i skydeområdet ved Sjællands Odde.

FLYVEFISKEN er choksikret ligesom de fleste af søværnets øvrige større skibe, og det betyder, at de maskinelle og våbentekniske komponenter, som er installeret heri, er blevet chokmæssigt kontrolleret og eventuelt beskyttet ved opstilling på elastiske understøtninger i henhold til nogle regler, som for denne classes vedkommende er angivet af Søværnets Materielkommando (SMK) og

Karlskronavarvet i forening.

Formålet med choksikringen er at skabe fornøden styrke og funktionsevne for skibene som helhed over for påvirkninger fra undervandsekspllosioner op til et vist niveau, der betegnes konstruktionsniveauet.

Det må imidlertid erkendes, at opgaven ofte er vanskelig, og at metoderne er usikre. Man må derfor foretage forsøg med den første enhed af en ny klasse for at kunne bedømme, om resultatet svarer til forventningerne, eller om der er områder, hvor styrken eller funktionsevnen synes at svigte, og hvor man derfor må indføre modifikationer.

Prøven udføres efter en NATO-norm (STANAG) til et i forhold til konstruktionsniveauet lavere niveau, idet man naturligvis må begrænse påvirkningerne af sikkerhedsmæssige grunde og derfor heller ikke kan opnå et fuldgyldigt resultat. Det må man senere søge at opnå ved vurderinger og beregninger ud fra de registrerede måleværdier.

Sprængningsprøven med FLYVEFISKEN er den fjerde prøve af denne art, som SMK har arrangeret. De tidligere prøver var med BREDAL i 1977, OLFERT FISCHER i 1981 og den norske torpedo-missilbåd RAVN i 1983.

Normalt skal prøven udføres med et fuldt udrustet skib, hvor alle poster er bemandede som ved klart skib, men i dette tilfælde var FLYVEFISKEN ikke fuldt udrustet, idet størstedelen af våbenudstyret manglede. Der var da også kun tale om en foreløbig prøve, som blev foretaget på et tidligt tidspunkt i klassens byggefase med det formål at konstatere skrogets bevægelser og spændinger under chokforhold, idet materialet, der består af glasfiberarmeret polyester i en sandwich-konstruktion, er nyt og relativt ukendt for SMK, men det er hensigten at gentage prøven senere med et fuldt udrustet skib helt efter reglerne.

Prøven viste, at skibet generelt opfylder de stillede forventninger med hensyn til skrogets og maskineriets chokstyrke, men den viste også, at der er enkelte detaljer og forhold, som man må være opmærksom på og forbedre i forbindelse med det fortsatte byggeri af SF 300-programmet.

Den praktiske udførelse af prøven foregik ved at placere en sprængladning i minestørrelse tværs ud for skibet og i kort afstand fra dette. Ladningen blev ophængt i en bøjle nogle meter

over havbunden, idet bøjen blev fikseret i forhold til skibet ved hjælp af liner, som blev trukket ud fra dette og strammet op af en gummibåd. Der blev foretaget tre sprængninger med stadig kortere afstand mellem skib og ladning.

Sprængningerne blev foretaget af Minedepot Egø efter anvisning fra SMK.

Målingerne blev foretaget af Karlskronavarvet og Forsvarets Forskningstjeneste.

Prøven varede fem dage, hvor chefen for SMK deltog en af dagene.

Det skal nævnes, at officerer og mandskab samt sprængnings- og måleholdene alle gjorde et fortrinligt arbejde i forbindelse med prøvernes afvikling.

(SMK)

ABCD/SA-Seminar 1988

85 taktiske og tekniske officerer fra flådens skibe, fra marinedistrikter, flådestationer og Søværnets operative Kommando (SOK) tillige med en mindre gruppe officerer og civile fra Søværnets Materielkommando (SMK) mødtes 29.-30. november på Søværnets Taktikskoles Fjernkendingskursus (FKS) til ABCD/SA-Seminar 1988.



Deltagere i ABCD/SA seminar 1988. (SVN FOT).

Chefen for SOK indledte seminaret med en understregning af, at det er vigtigt, at havaritjenesten i søværnet opprioriteres, og at vi alle bruger de nødvendige kræfter på at nå et højt professionelt stade, så vore sejlene enheder ikke blot kan udføre deres opgaver på havet, men også kommer sikkert i havn igen. Det er nødvendigt, at vi passer godt på de relativt få skibe, vi har.

Chefen for SMK projektsektors skibstekniske afdeling orienterede om havaribekæmpelse i flådens nyere skibe og besvarede spørgsmål.

Herefter gav en repræsentant for Marinestabens Uddannelses-sektion en indføring i emnet "enhedsuddannelse i søværnet" og besvarede spørgsmål herom.

65 af deltagerne fortsatte nu seminarets specifikke del af Søværnets Teknikskoles ABCD/SA-kursus (SHS) på Margretheholm.

Her orienterede faggruppelødere fra SHS om ABCD/SA enkeltmandsuddannelsen i søværnet og svarede på spørgsmål om disse emner.

En repræsentant for SMK vedligeholdelsessektors skibsvedligeholdelsesafdeling skibssektion beskrev, hvilket ABCD/SA-materiel der findes i søværnet i dag - og hvad er planlagt anskaffet i den tid, der kommer. Også her var der lejlighed til at få besvaret spørgsmål.

I pauser var der lejlighed til at bese og få beskrevet det havarimateriel og -udstyr, som anvendes i dag, og en del af det, der skal anvendes i fremtiden. En udstilling med miljøforureningsbekæmpelsesmateriel og -udstyr tiltrak sig også opmærksomhed.

Fra SMK projektudviklingssektion blev givet en status vedrørende brandsikring i flådens skibe og om planerne for fremtiden.

Seminarets første dag sluttede med en orientering om inspektioner og evaluering af de operative enheders beredskab i flyvevåbnet.

Eskadreteknikofficeren ved Torpedobådseskadren gav et engageret indlæg om havaritjenesten om bord. Han fandt, at der er behov for en revision af havaritjenesten, hvorved der tages hensyn til indhentede erfaringer fra Falklandskrigen og konflikten i Den persiske Golf, ligesom flådens fremtidige sammensætning af

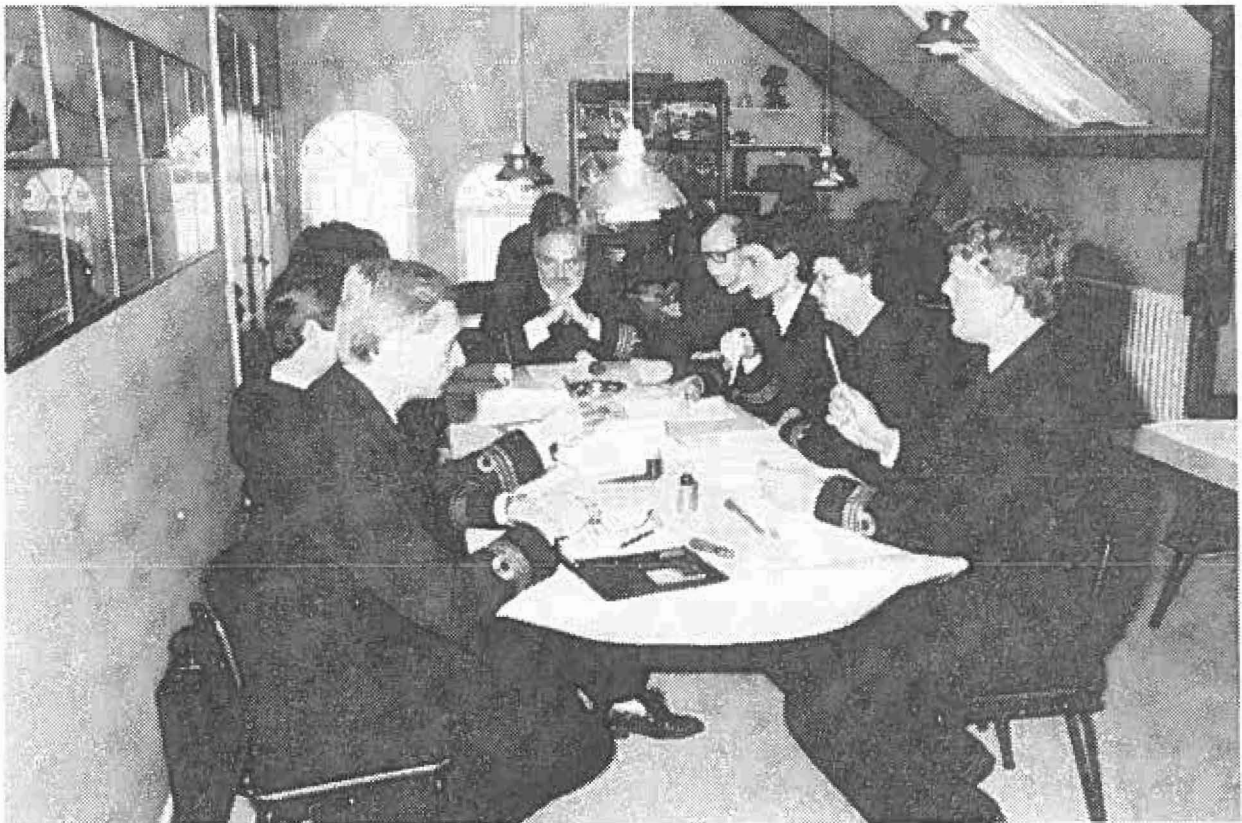
mindre enheder bør være styrende for arbejdet. Han pegede på, at den interne kommunikation om bord bør forbedres, at arten og mængden af medgivet havarimateriel bør revurderes - og at restor-drer er et uhyggeligt problem med sikkerhedsmæssige aspekter.

Endelig udbad han sig større støtte til træning og uddan-nelse og til indførelse af nye øvelser. Afslutningsvis understre-gede eskadreteknikofficeren, at når der etableres en beredskabstil-stand, er det vigtigt, at den også omfatter såvel chefen som kokken. Alt andet er demoraliserende for hele besætningen.

Faggruppelederne ved SHS fortalte om den støtte, der kan gives fra SHS til øvelsesplanlægning, gav en oversigt over gældende ABCD/SA-forskrifter og besvarede spørgsmål om disse em-ner.

Søværnets Teknikskole gav nu orientering om krigssanitets-tjenesten, som den fungerer i dag, og om planer for fremtiden, og der blev også her givet svar på en lang række spørgsmål.

Seminarets sidste eftermiddag var helliget gruppearbejde med efterfølgende plenum. Alle seminarets deltagere var opdelt i grupper, der var så blandede som muligt. Grupperne drøftede, hvilke problemer der findes inden for ABCD/SA-området, og hvem der bør løse dem.



Gruppearbejde ABCD/SA-seminar 1988. (SVN FOT).

En lang række gode besvarelser blev resultat.



Demonstration ABCD/SA-seminar 1988. (SVN FOT).

Søværnets Teknikinspektør sluttede seminaret med en anbefaling af, at der blot anvendes 2 timer ugentligt til havariøvelser - udover deltagelse i NATO-øvelser, så er STANAG 2150 opfyldt. TKI lovede, at emner, som er fremdraget under gruppearbejdet, vil blive bearbejdet, og erindrede om, at havariøvelser altid bør figurere på ugeøvelsesskemaerne.

Alle erfaringer fra Falklandskrigen og fra Persergolfen siger, at træning om bord er af afgørende betydning for succesrig havaribekæmpelse.

(SHS)

FPB konference - BOLD GAME planlægningsmøde

Torpedobådseskadren (TBE) var på Søværnets operative Kommandos vegne ansvarlig for gennemførelse af den årligt tilbagevendende FPB-konference (Fast Patrol Boat), som i sammenhæng med øvelse BOLD GAME 89 planlægningsmøde fandt sted i Kastellet 1. og 2. november.

Ansvar for dette arrangement går på skift mellem de tre

hoveddeltagere i Nordregionens årlige FPB typetræningsøvelse, nemlig Vesttyskland, Norge og Danmark.

Blandt deltagerne var COMGERFPBFLOT (Commander German Fast Patrol Boat Flotilla), som er øverste chef for de fire tyske torpedobådseskadrer og COMTRAINNORFPBs (Commander Training Norwegian Fast Patrol Boat) samt adskillige eskadre- og skibschefer fra de tre landes torpedobådseskadrer. Herudover deltog officerer fra danske og udenlandske myndigheder, der er involveret i planlægning og gennemførelse af øvelse BOLD GAME 89.



Konferencedeltagerne fotograferet i Kastellet. (SVN FOT).

Efter den officielle åbning, som blev foretaget af chefen for Søværnets operative Kommando, startede et omfangsrigt program, som indeholdt adskillige interessante foredrag, der alle havde direkte relation til operationer med motormissil- og torpedobåde. Blandt indlæggene kan nævnes orientering om NAEWF (NATO Airborne Early Warning Force) E-3A, Royal Navy Lynx, NATO SEAGNAT, Marinehjemmeværnet i Danmark og Norge samt indlæg, der vedrørte materielle og operative forbedringer af de tre

nationers torpedobådsvåben. Specielt skal nævnes et foredrag om STANDARD FLEX 300-projektet, der i sammenhæng med en senere rundvisning om bord i FLYVEFISKEN vakte stor interesse hos de udenlandske mødedeltagere.

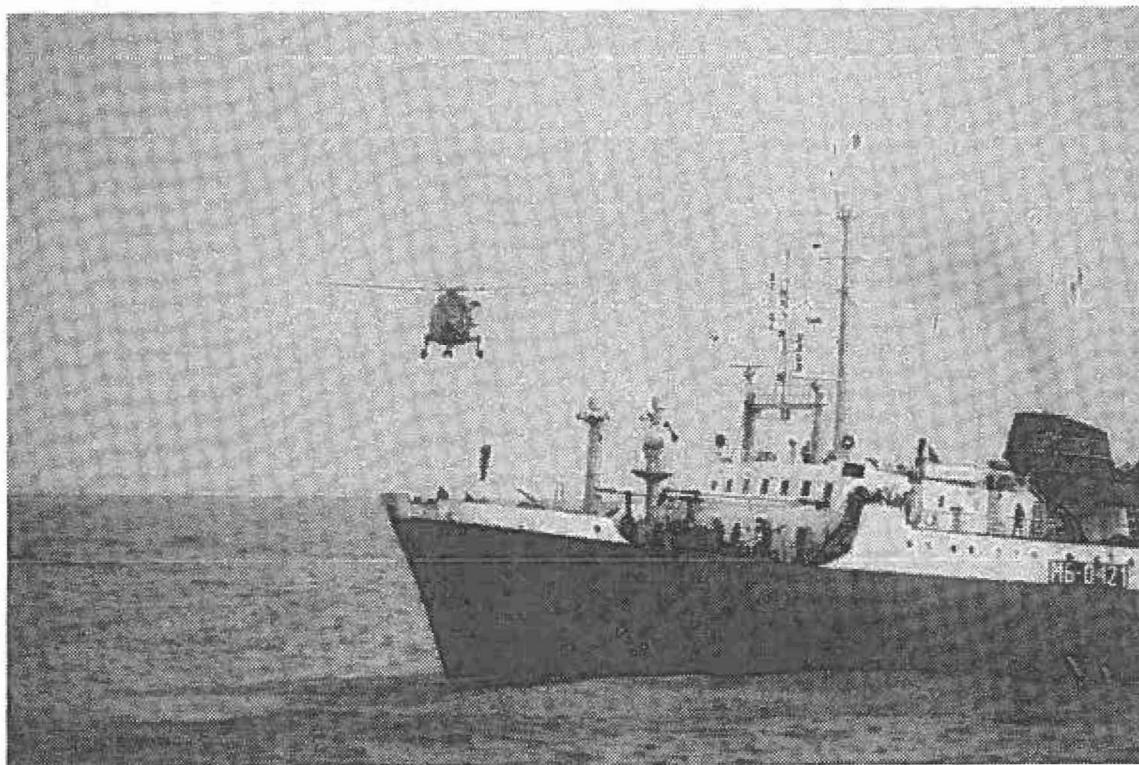
På mødets anden dag tog mødedeltagerne fat på planlægningen af øvelse BOLD GAME 89. Den detaljerede planlægning af en øvelse af en sådan størrelsesorden er en kompliceret proces, hvor mange forskellige myndigheder skal samarbejde om at skabe det bedst mulige øvelsesudbytte for de deltagende enheder.

Før de udenlandske mødedeltagere satte kursen mod deres hjemlande, udtrykte de alle tilfredshed med såvel mødets gennemførelse som med arrangementet som helhed.

(TBE)

Inspektionsskibet INGOLFs togt efteråret 1988

Inspektionsskibet INGOLF havde et travlt efterår 1988 på togt til Færøerne. Udover primære opgaver med fiskeriinspektion og stationstjeneste var der en livlig øvelsesaktivitet og en række redningsopgaver.



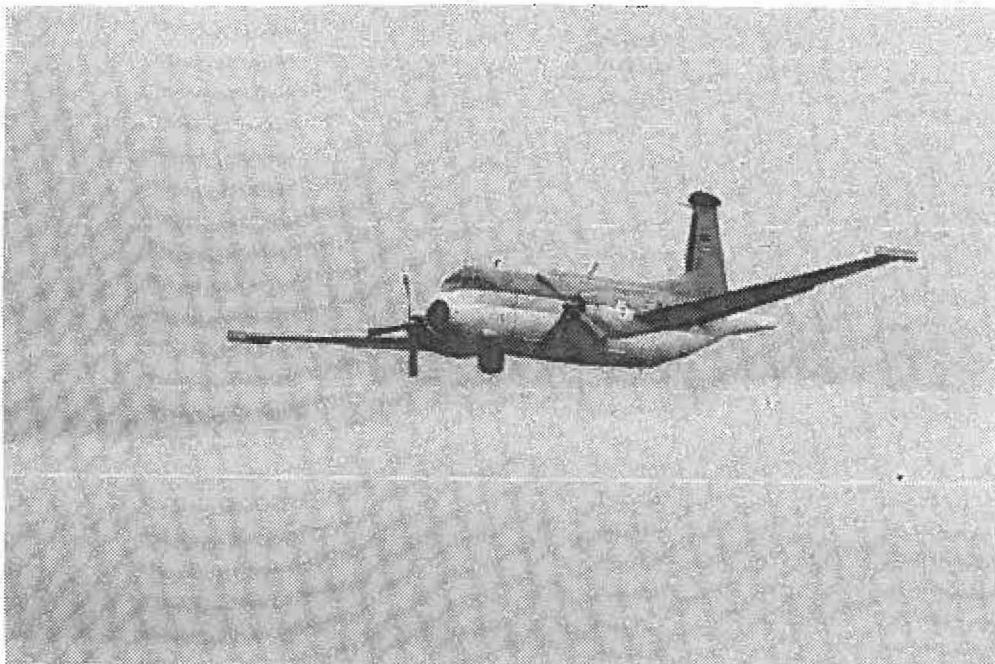
INGOLFs helikopter under kontrolbesøg i en russisk trawler. (INGO FOT).

Fiskeriet i den færøske fiskerizone var intenst i perioden, men det bar ikke præg af at være et rekordår.

Der var konstant et antal russiske fabrikstrawlere, der fiskede efter blåhvilling og makrel. I perioden var der også et par østtyske fabrikstrawlere, der fiskede blåhvilling. Herudover optrådte ofte franske hæktrawlere, der fiskede efter bundfisk, primært blålange og rødfisk samt vesttyske og skotske trawlere.

Der blev også drevet linefiskeri fra mindre norske fiskebåde. INGOLFs fiskeriinspektionshold gennemførte i alt 41 kontrolbesøg i alle de forskellige typer fiskefartøjer. Der konstateredes i et enkelt tilfælde en overtrædelse af gældende bestemmelser. Et kontrolbesøg, der foretages med gummibåd eller helikopter, varer som regel 2-3 timer. Alle journaler, tilladelser og indberetninger bliver gennemgået, arbejds- og produktionsdæk bliver undersøgt, og lasten kigget efter og eventuelt målt op. Foruden fiskeriofficeren deltager en fiskeriassistent og normalt en radiogast. Holdet skal optræde effektivt og professionelt. Hele inspektionsvirksomhedens omdømme afhænger af deres dygtighed og måde at gribe tingene an på.

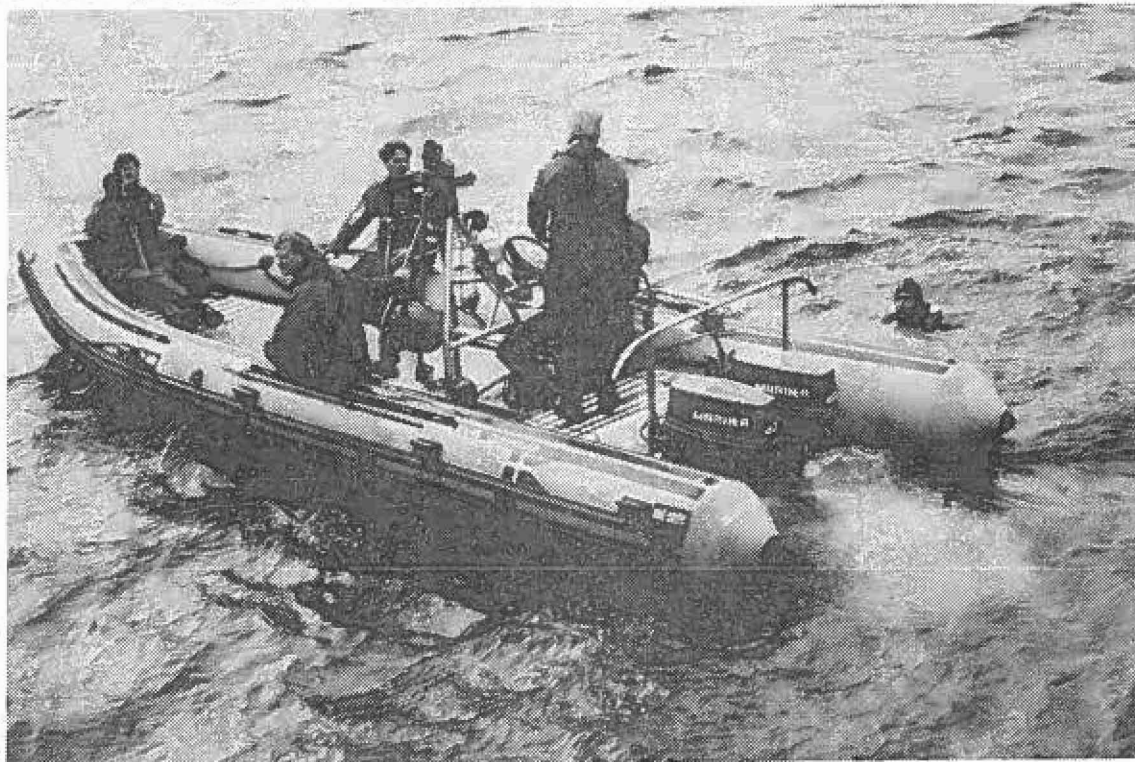
INGOLF deltog i flere samvirkeøvelser med maritime patruljefly. Der indøves rutinemæssige eftersøgnings- og redningsprocedurer med henblik på at optimere redningstjenesten i Nordatlanten.



Et af Forbundsmarinens maritime patruljefly under antiubådsøvelse med INGOLF. (INGO FOT).

Der blev også lejlighed til at holde øvelser med engelske BUCCANEER jagerbombefly.

Den 20. juli blev INGOLF alarmeret fra kontroltårnet på flyvepladsen VAGAR. Der var sket et flystyrt i fjorden umiddelbart uden for flyvepladsen. Et lille vesttysk passagerfly var pludselig styrtet forholdsvis tæt på nogle fiskerbåde, der kunne slå alarm. INGOLFs helikopter var over nedstyrtningsstedet 15 minutter efter styrtet, men det var umuligt på grund af vanddybden at lokalisere selve flyet. INGOLF ankrede op på stedet kort efter og indledte en svømmedykker-eftersøgning. Der var adskillige øjenvidner, bl.a. på land, og alle beretninger blev benyttet til at forsøge at stedfæste vraget. Forholdene på stedet viste sig at være meget vanskelige. Bunden var meget kuperet med dybe kløfter og huller samt en tangbevoksning på ca. 2 meter i højden. Da tidevandet skifter kraftigt i fjorden, var strømforholdene også drilske. Vanddybden på stedet var mellem 20 og 35 meter, og indholdet af plankton m.v. højt, så sigtbarheden var dårlig. Ved mørkets frembrud blev eftersøgningen indstillet. Næste dag gennemførtes systematisk eftersøgning sammen med dykkere fra den færøske vagt- og bjærgningstjenestes skib TJALDRID. Alle ideer blev afprøvet og alt hjælpeudstyr afprøvet. Minesøgningsudstyr og undervandsfjernsyn blev anvendt uden umiddelbart resultat.



INGOLFs fartøj assisterer under dykningerne.
(INGO FOT).

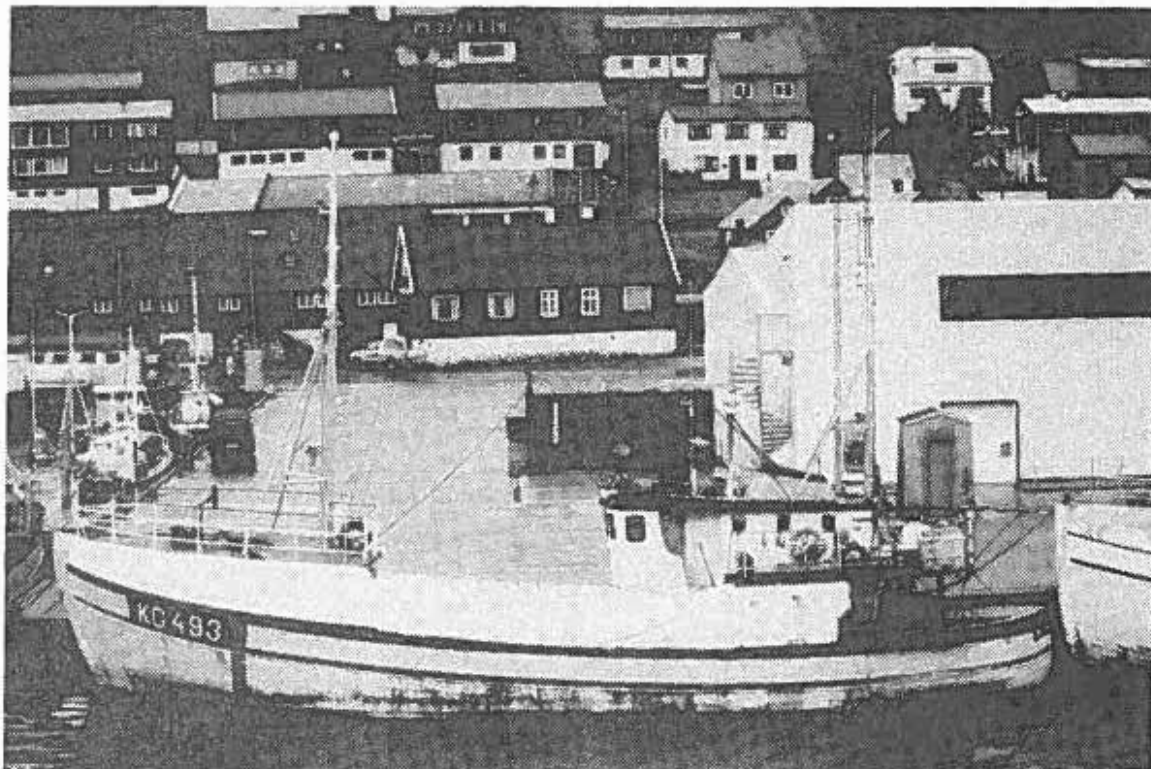
Dykkerne opbrugte al deres energi og al den tilladte tid uden resultat.

Den 22. juli fandt INGOLF's dykkere vraget på 25 meters dybde helt skjult af tang. De omkomne blev bjærget, og vraget blev senere hævet af TJALDRID.

Lørdag den 20. august lå INGOLF i Tverå havn efter nogle travle dage med fiskeriinspektion. Kl. 2200 var besætningen på vej til bal i byen. Da indløb en alarmering lydende på, at en kutter var sprunget læk. Helikopteren blev gjort klar og sendt af sted med pumpemateriel og redningsmandskab. Vejret inde ved Tverå var stille, og hele operationen blev anset for at være rutine. Den næste melding fra havaristen lød på dårligt vejr i området, og det besluttedes at ombordkalde besætningen og sejle ud mod området for alle tilfældes skyld. Inspektionsskibet ligger altid på 1 times varsel, og der er mange ting, der skal klares inden afgang, men det lykkes ofte at komme af sted på kortere tid. Helikopteren meddelte nu, at vejret ved havaristen var så dårligt, at det ikke var forsvarligt at forsøge at sætte grejet ned. Helikopteren beordredes til at blive over havaristen, og INGOLF sejlede mod området med fuld fart. Da INGOLF fik radarkontakt, blev helikopteren sendt tilbage til øerne for ikke at spille tid med at tage den om bord. Vejret var nu kraftigt blæsende (ca. 25 m/s), og søen rejste sig kraft. Havaristen havde næsten ingen strøm tilbage - alt maskineri var stoppet - og skibet rullede kraftigt.

Det besluttedes i første omgang at sende et assistancehold over med gummibåd. Trods mørke og den høje sø er fartøjsbesætningen så erfaren, at en sådan fremgangsmåde er fuldt forsvarlig. INGOLF cirklede rundt om havaristen for at give lys og for at skabe lidt læ. Holdet kom fint over, men det krævede næsten overmenneskelig styrke at løfte pumpe, slanger og det øvrige grej op i havaristen. Pumpen startede fint, og lænsningen blev begyndt, men der kom desværre kort efter en forkeret sø, der brød ind over havaristen og knuste kaburatoren på pumpens benzinmotor. Vejret var nu rigtig ubehageligt med vindstød over 25 m/s og svær uregelmæssig sø. Der var hverken måne eller stjerner til at bryde nattemørket. Holdet blev kaldt om bord i INGOLF igen, og det besluttedes at bugsere havaristen i havn. Det viste sig at blive særdeles vanskeligt at etablere en slæbeforbindelse.

INGOLF målte rulninger på over 35 grader til hver side, og under sådanne bevægelser arbejdede dæksbesætningen på agterdækket med slæbetrossen. Der måtte forsøges et par gange, før der var etableret en sikker forbindelse. Så gik turen tilbage mod Færøerne for ganske langsom fart for at undgå skader i havaristen. Søndag formiddag kunne havaristen HVITHAMMAR af Klaksvig lægges til kaj i Tverå efter en operation, der havde varet 12 timer.



Kutteren HVITHAMMAR fortojet i Tverå som afslutning på INGOLFs assistanceydelse. (INGO FOT).

Lidt over en uge senere kunne INGOLF assistere kutteren SVARTHAMMAR, der havde fået rorskade.



SVARTHAMMAR på slæb efter INGOLF. (INGO FOT).

Under efterårets store NATO-øvelse TEAM WORK, der bl.a. fandt sted i Atlanten og Norskehavet, var INGOLF på rutinemæssig fiskeriinspektion i de færøske farvande. Der blev ved adskillige lejligheder mulighed for at se øvelsesdeltagere.



Russisk SOVREMENNYJ-klasse destroyer til ankers nord for Færøerne. (INGO FOT).

LYNX helikopteren er næsten uundværlig til fiskeriinspektionen og redningstjenesten. Der bliver derfor arbejdet ihærdigt uanset tidspunkt og vejrforhold, såfremt der skal foretages reparationer eller eftersyn. På et tidspunkt, hvor vejret viste sig fra sin ugæstfrie side, var det nødvendigt at foretage et



Den interimistiske "hangar" over INGOLFs helikopter. (INGO FOT).

eftersyn af rotorhovedet. Det skal foregå med rotoren foldet ud, så den lune hangar på INGOLF kunne ikke anvendes. Matrosregnskabsføreren og helikopterteknikerne fandt hurtigt en løsning og fik rigget et tag over arbejdspladsen, som det fremgår af omstående foto.

(INGO)

På vagt om søværnets fremtid

Søe-Lieutenant-Selskabet og en kreds af civile er gået sammen om en oplysningskampagne, der skal informere om misforholdet imellem mål og midler i Den danske Marine.

Ved et pressemøde den 14/12-1988 præsenteredes videofilmen "Det handler om liv og fred", og nedenstående bemærkninger i relation til filmen blev meddelt på mødet.

Alle i marinen løber hurtigere og hurtigere for at løse deres opgaver. I løbet af den sidste snes år er der blevet 60% færre operative skibe - antallet af aktive enheder er således faldet fra 50 skibe til 20, men opgaverne er stadig de samme.

Søværnet klarer stadig dets opgaver, også de civile, f.eks. inden for søredning, siger operationsofficeren hos Søværnets operative Kommando, orlogskaptajn Palle Cortes. Men det skyldes, at alle yder en ekstraordinær indsats.

Marinen anvender en meget stor del af sine ressourcer på "civile opgaver". Søredningstjenesten er den mest kendte, men derudover assisterer marinen ved miljøuheld på havet, er marinepoliti og foretager en omfattende og meget krævende fiskeriinspektion omkring Grønland og Færøerne.

Men ressourcerne er spændte til bristepunktet, og hvor det punkt er, det viser sig den dag, det går galt.

I officerskorpset bider man "tænderne" sammen og søger efter bedste evne at løse opgaverne. Der er dog visse problemer med at fastholde personalet.

Det er svært at hverve folk til et "firma", der er for nedadgående, siger chefen på en af marinens korvetter OLFERT FISCHER, kommandørkaptajn Poul Grooss.

Det handler om liv og fred.

Alt dette fremgår af det video- og TV-program, søofficerernes forening, Søe-Lieutenant-Selskabet, netop har ladet fremstil-

le, og som havde premiere for en indbudt kreds onsdag den 14/12-1988. Programmet har titlen "Det handler om liv og fred..", og det beskriver flådens opgaver, som de udføres af korvetten OLFERT FISCHER, og som de opleves af mandskabet om bord.

Programmet er tænkt som et debatoplæg, som skal kaste lys over forswarets og især marinens situation i dagens Danmark, mens forsvarskommissionen sidder.

Det er måske første gang, et enkelt værn mere markant går ud i en sådan kampagne, og den er ikke tænkt som et oplæg til værnsrivalisering, men tværtimod som et indslag til støtte for landets samlede forsvar.

Også civile står bag initiativet.

En række privatpersoner har tilsluttet sig Søe-Lieutenant-Selskabets kampagne, og midler hertil er fremkommet fra fonde, virksomheder og private. Formand for kampagnens præsidium er Skibsværftsforeningens administrerende direktør, civilingeniør Kai Engell-Jensen. Formand for Søe-Lieutenant-Selskabet er kaptajnløjtnant Kaj Holm.

(SLS)

Rationaliseringsforslag

Kundgørelse for Forsvaret B.24-1985 angiver de gældende regler for præmiering af rationaliseringsforslag fremsat af bl.a. personel i forsvaret. Som en konsekvens af reglerne er der blandt de i 1987 fremsatte forslag præmieret 150, og præmiesummen udgør i alt 396.500 kr. Af disse har Forsvarskommandoens Samarbejdsudvalg præmieret de 122 med beløb på mindst 5000 kr.

Udvalget har i øvrigt hæftet sig ved den store forskel mellem værnene. Personel af flyvevåbnet havde indsendt 144 forslag, og hærens personel 78 forslag, mens søværnets personel havde indsendt 24 forslag. Der er sikkert mange årsager til dette forhold, ikke mindst sædvanemæssige. Men der er grund til at gøre opmærksom på denne mulighed for belønning af initiativer på såvel tekniske som operative og administrative områder.

(MST)

Orientering om funktionsniveauer

Det kan være vanskeligt at videregive komplicerede forvaltningsregler på en kortfattet måde. Derfor gør Forsvarskommandosens Personelstab i det følgende nærmere rede for de forhold omkring udnævnelse til orlogskaptajn, som kortfattet blev berørt i SØVÆRNS-ORIENTERING 1/89 vedrørende officersfunktioner på højere funktionsniveau.

I personelstrukturen mangler endnu nogle brikker at falde endeligt på plads. En af dem er gradsoptagningen for højere funktionsniveau for lederniveauet. Stillingerne på dette niveau har i hidtidige orienteringer fra Forsvarskommandoen været betegnet således:

M 322 Orlogskaptajn
M 321 Kaptajnløjtnant.

Oprindeligt skulle lederniveauet kun opdeles på tre funktionsniveauer, betegnet

Laveste niveau: M 311 Premierløjtnant
Højere niveau: M 321 Kaptajnløjtnant
Højeste niveau: M 331 Orlogskaptajn,

d.v.s. med kun een grad pr. niveau.

Af mange årsager er det senere fundet ønskeligt at todele "Højere niveau" således:

M 321 Kaptajnløjtnant
M 322 Orlogskaptajn.

Denne opdeling, som i øvrigt er reflekteret i udsendte beordringsreglementer, er imidlertid ikke endeligt godkendt af Forsvarsministeriet.

Dette er grunden til, at officerer i den fra 1982 lovbestemte og fra 1983 implementerede personelstruktur ikke hidtil er udnævnt til orlogskaptajn ved beordring i "stillinger henført til M 322". Derimod er alle, der har "gennemgået en VUT I og derefter er beordret i stillinger henført til M 321", blevet udnævnt til kaptajnløjtnant.

Hvornår anvendelse af og udnævnelse til graden orlogskaptajn i forbindelse med M 322-stillinger bliver gennemført, kan der ikke siges noget præcist på nuværende tidspunkt. Emnet har været drøftet mellem alle interesserede parter,

men nogen endelig afgørelse foreligger ikke.

(FKO/P)

Indland kort

Overordnet inspektion af inspektionsskibet INGOLF



Inspektøren for Søværnet foretog den 20. december overordnet inspektion af inspektionsskibet INGOLF under sejlads i Sundet.

Under forlægningen fra Langelinie og sejladsen i Sundet foretog Inspektøren for Søværnet en generel inspektion af INGOLF, og der blev afholdt forskellige havari- og navigationsøvelser.

Om eftermiddagen fortsatte øvelsesaktiviteten med helikopterflyvning inklusive nødprocedure samt fiskeriinspektion med helikopter afsluttet med en entringsøvelse på eget skib.

Efter endt inspektion returnerede INGOLF til Langelinie, hvor Inspektøren for Søværnet efter parade gik fra borde.

INGOLF afgik fra Flådestation Frederikshavn den 9. januar for at forrette fiskeri- og stationstjeneste ved Grønland. INGOLF forventes tilbage fra Grønland til Flådestation Frederikshavn efter endt togt den 13. april.

Overordnet inspektion af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN

Inspektøren for Søværnet foretog den 10. januar overordnet inspektion af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN under sejlads i Sundet.

I løbet af dagen blev der gennemført forskellige øvelser planlagt af inspektionsholdet, inden HVIDBJØRNEN returnerede til Langelinie, hvor Inspektøren for Søværnet gik fra borde.

HVIDBJØRNEN afgik fra Flådestation Frederikshavn den 16. januar for at forrette fiskeri- og stationstjeneste ved Færøerne og forventes tilbage til Flådestation Frederikshavn efter endt togt den 26. april.

Flådebesøg

Den tyske (BRD) 3. Ministrygereskadre, bestående af enhederne ARIADNE, AMAZONE og GAZELLE (ARIADNE-klassen), aflægger rutinebesøg i Frederikshavn i perioden 24.-26. januar. Chef for styrken vil være kommandørkaptajn D.Schreck om bord i ARIADNE. Samlet besætning: 7 officerer og 34 andre befalingsmænd og 36 menige.

---oo0oo---

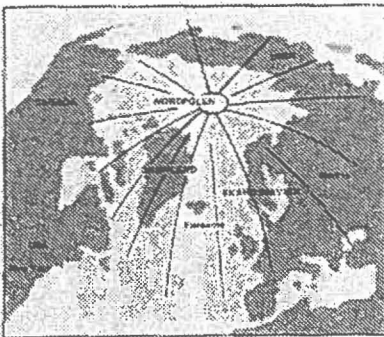
Den tyske (BRD) 5. Ministrygereskadre med enhederne DENE, JUPITER, NEPTUN, WIDDER, FISCH (SCHÜTZE-klassen) og depotskibet MOSEL (RHEIN-klassen) samt dykkerskibet STIER, aflægger rutinebesøg i Vejle i perioden 27.-30. januar. Chef for styrken vil være kommandørkaptajn W.Nolting om bord i MOSEL. Samlet besætning: 29 officerer, 137 andre befalingsmænd og 189 menige.

---oo0oo---

En svensk styrke, bestående af minelæggeren VISBORG (ÄLVSBORG-klassen), patruljefartøjerne HUGIN og MAGNE (HUGIN-klassen) undervandsbådene NÄCKEN (NÄCKEN-klassen), SÖDERMANLAND (VÄSTERGÖTLAND-klassen), dykkerfartøjet BELOS, ministrygerne GÅSSTEN, NORSTEN, VIKSTEN, GILLÖGA og minejageren VEN, aflægger uofficielt besøg i Århus i perioden 27.-30. januar. Chef for styrken vil være kontreadmiral Claes Tornberg om bord i VISBORG. Samlet besætning: 66 officerer og befalingsmænd, 97 kadetter og 179 menige.

Udland kort

Sidste ubåd af VÄSTERGÖTLAND-klassen søsat



ÖSTERGÖTLAND, den fjerde og sidste undervandsbåd af VÄSTERGÖTLAND-klassen til den svenske flåde, blev i sidste måned søsat fra A/S Kockums værft i Malmø. Klassen er armeret med seks 53,3 cm torpedorør til antiskibstorpedoer af FFV Type 613 og tre 40 cm torpedorør til FFV Type 42 antiubådstorpedoer, hvilke i 1988

blev overhalet af FFV Type 431, der ligeledes er en 40 cm torpedo. Efter søsætningen dykkede ÖSTERGÖTLAND i dokken sammen med NÄCKEN, der startede prøver i november med dets STIRLING luft uafhængige fremdrivningssystem, skriver "JANE's DEFENCE WEEKLY".

Den amerikanske flåde vil basere nye skibe på STANDARD-type

De amerikanske overfladekampskibe vil i det næste århundrede blive baseret på en STANDARD-type, d.v.s. en enkelt skibsklasse, der vil være i stand til at løse de opgaver, der nu udføres af flådens krydsere, destroyere og fregatter. Flådens studier har resulteret i en anbefaling om bygning af 224 enheder begyndende med DDG-51 ARLEIGH BURKE-klassen, der er det første byggeprogram, hvor STANDARD-type-ideen er blevet inkorporeret. Den nye skibsklasse skal erstatte destroyere af klasserne CHARLES ADAMS og COONTZ og krydsere af LEAHY-, BELKNAP-, BAINBRIDGE- og TRUXTUN-klasserne. Ved at anvende det samme skrog i forskellige roller reduceres antallet af skibstyper til et minimum, hvorved opnås besparelser på uddannelse, reservedele, bemanning m.m., og herigennem større effektivitet, hedder det bl.a. i artiklen i "NEWS WEEK".

Ny First Sea Lord

Det britiske forsvarsministerium har meddelt, at Admiral Sir Julian Oswald, nuværende chef for de allierede styrker i Kanal-området (CINCHAN), chef for de allierede styrker i Østatlantien (CINCEASTLANT) og chef for den britiske flåde (CINCFLEET) vil efterfølge Admiral Sir William Staveley som First Sea Lord i maj måned. Admiral Oswald vil blive afløst af Viceadmiral Sir Julian Bathurst i april måned, skriver "JANE's DEFENCE WEEKLY".

EB

