



SØVÆRN

S

ORIENTERING



5

1995

Fra redaktionen

Vi byder den nye redaktør velkommen, og takker samtidigt seniorsergenterne Peter Sørensen og Jan Andersen fordi de påtog sig at passe jobbet, indtil orlogskaptajn Per Jönsson kunne overtage. De har ydet en stor indsats for at holde SØVÆRNS ORIENTERING igang. Den nye »redakteur« lover, at den nuværende redaktionelle linie vil blive videreført, og at bladet vil blive fastholdt på sit høje, kvalitative niveau. Breve fra og telefonsamtaler med læserne viser tydeligt det rigtige i den målsætning. Som det vil ses af indholdet i dette nummer, har vi modtaget rigtig mange gode og rigt varierede bidrag fra vore læsere. Det må vi tage til indtægt for, at der både i og uden for søværnet er stigende interesse for bladet. Og den interesse vil redaktøren naturligvis ikke kaste over bord.

Men en redaktion kan aldrig få nok. Derfor vil vi gerne fortsat opfordre læserne til at indsende forslag til artikler m.v. I den forbindelse vil det hjælpe »den gamle redakteur« meget (men det er bestemt ikke et »must«), hvis manuskripter ud over hard-copy også tilsendes på 3.5" diskette i WORD til WINDOWS.

Til slut bedes vore læsere bemærke følgende vedrørende forsendelse og distribution af SØVÆRNS ORIENTERING:

Kun abonnenter, der ikke er militært tjenstgørende i søværnet skal meddele adresseforandring til redaktionen. Adresser på militært personale oplyses automatisk via folkeregistret.

P.S.: »Deadline« for indsendelse af artikler m.v. til nummer 6/95 er den 20. september 1995.



Læs om:

Søværns Orientering 5/95

Side:

TRITONs deltagelse i »FLEET WEEK 95«.....	1
GRØNSUND i »STANAVFORCHAN«.....	3
SKADEN adopteret af Hals Kommune.....	4
VÆDDEREN og 50-året for Danmarks befrielse.....	4
SÆLENS deltagelse i US BALTOPS PHASE II-95.....	5
Dimission på Søværnets Officersskole.....	6
EXERCISE BLUE HARRIER 95.....	7
Specialopgaver for Hoveddepot Dråby.....	8
Slædepatruljen SIRIUS - 45 år.....	9
Landskytte kåret.....	10
Søværnet klar til uddannelse i gevær M/75.....	10
Hvor var de henne - de gamle »gasbåde«?.....	11
Kadetter på togt ved Søværnets enheder.....	12
Flådebesøg i Danmark.....	14
I DANAS kølvand.....	15
Marineforeningens afdelinger.....	16
4. Eskadres deltagelse i JMC 952.....	17
Rationaliseringspræmie til medarbejdere ved SOK.....	18
Søværnets Officersskole vinder Nordisk Kadetstævne 95.....	19
Pip fra Holland (LYNX Simalator Training Establishment).....	20
Nijmegen-marchen 1995.....	21
Driftsystem 2000.....	22
Søværnets Mærkedage, 19. august 1915.....	23

SØVÆRNS ORIENTERING

Søværnets operative Kommando

Att.: SVN ORT

Postboks 483, 8100 Århus C

Telefon: 89 43 30 99

Telefax: 89 43 31 41

Redaktør: Orlogskaptajn Per Jönsson

Telefon: 89 43 30 56

Ansvar overfor medieansvarsloven:

Kommandør E. Fage-Pedersen

Forside: Kongeskibet DANNEBROG i Nordatlanten

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere det indsendte materiale. Indholdet kan frit citeres med angivelse af kilde.

Tryk og layout: Kannike Tryk A/S, Århus

ISSN 0907 - 5038, oplag: 8000

NY TEKNOLOGI - NYE MULIGHEDER

SYSTEMATIC udvikler forsvars systemer ved brug af åben system arkitektur, client/server teknologi og anvender i udstrakt grad gennemprøvede standard produkter.

SYSTEMATIC bygger systemer efter en evolutionær udviklingsmodel, hvor operative krav opfyldes i en afbalanceret styring af økonomi og risici.

SYSTEMATIC
software engineering a/s

Kommando- og kontrol • Kommunikation og formaterede meddelelser • Elektronisk krigsførelse



TRITONs deltagelse i New York »Fleet Week 95«.

Inspektionsskibet TRITON repræsenterede Danmark ved »Fleet Week 95« i New York i anledning af 50-året for 2. verdenskrigs afslutning.

Det var en dejlig dag, da det blev meddelt, at TRITON skulle deltage i den 8. »Fleet Week«. I godt en måned blev der arbejdet energisk overalt i skibet og trods vanskeligheder med vejret og leveringen af grå maling, lykkedes det at få skibet malet og gjort rent både ude og inde. Skibsledelsen havde også travle dage med, i samarbejde med de ame-

rikanske forbindelsesofficerer og den danske ambassade i Washington, at få styr på hele det meget omfattende program.

»New York, New York« sang Frank Sinatra for fuld udblæsning over ordreanlægget, da vi 16. maj om aftenen gled fra kajen i Grønnedal, Grønland og satte kursen sydover. Der var glæde ombord for efter to og en halv måneds patruljetjeneste omkring Grønland, meget af tiden i hårdt vejr, så alle frem til at komme til »The Big Apple«. Kontrasten fra den barske og uberørte natur i Grønland, og tjenesten i isfyldte farvande skulle sætte oplevelsen i relief. Da vi rundede Grand Banks, ud for New Foundland, skete det traditionen tro i tæt tåge, men uden de store isfore-



World Trade Center i New York



TRITON i Grønnedal, Grønland

komster. Om morgenen 23.maj var hele besætningen tidligt oppe og i en flot solopgang så vi New Yorks skyskrabere vokse frem forude.

Der blev fotograferet ivrigt da vi gled under Verrazano Bridge, og med Frihedsgudinden om bagbord og Manhattans skyline forude gik vi til kaj på Governors Island, som er en ikke offentlig tilgængelig ø, der udelukkende benyttes af U.S. Coast Guard. TRITON var inviteret til Fleet Week 95 af »Intrepid Museum Foundation«, der sammen med U.S. Navy og U.S. Coast Guard stod for organisation og gennemførelse af det meget omfattende program i anledning af 50-året for 2. Verdenskrigs afslutning. Udover Danmark var også Canada og Italien repræsenteret med henholdsvis HMCS IROQUOIS og ITS ZEFFEIRO, samt en stor del af den amerikanske Atlanterhavsflåde med hangarskibene USS AMERICA og USS NASSAU som de største med henholdsvis 5400 og 2600 besætningsmedlemmer.

»Fleet Week 95« startede 24. maj med, at de deltagende skibe sejlede i paradeformation op ad Hudson River, hvor de blev saluteret fra Fort Hamilton og hilst velkommen af flere tusinde New York'ere, der havde taget opstilling langs ruten. Efter paradens ankrede TRITON op på Hudson River, hvor det var meningen, at vi sammen med HMCS IROQUOIS skulle ligge ugen ud.

Blandt mange officielle arrangementer var bl.a. den officielle velkomst fra borgmester Giuliani ved en stor ceremoni foran New York City Hall, hvor TRITON stillede med en 18 mands honnørkommando, der trods sin lidenhed var vel synlige i sine sorte uniformer blandt alle de hvide sommeruniformer.

Transporten mellem TRITON og land fungerede imidlertid utilfredsstillende og et stort ønske om at komme til kaj blev imødekommet af U.S. Coast Guard.

Under sejlads fra ankerpladsen ned ad Hudson River til Governors Is-

land var Forsvarsattachéen i Washington Brigadegeneral Erik Lyngbye og hans kone om bord. Governors Island, er en grøn perle 10 minutters færgesejlads fra Manhattans sydspids, som med sin lave ældre bebyggelse og grønne arealer står i stærk kontrast til finanskvartets skyskrabere. Der er den bedst tænkelige udsigt over Manhattans skyline. Et imponerende syn ikke mindst når mørket sænker sig over byen. Øen har været brugt til topmøder bl.a. mellem Reagan og Gorbatsjov, og det var også herfra, Reagan i 1986 tændte faklen på Frihedsgudinden med en laserstråle, efter at hun i forbindelse med sit 100-års jubilæum havde gennemgået en større restaurering.

Efter forlægningen var der om aftenen Fleet Week galamiddag på Hotel Waldorf-Astoria. Middagen var arrangeret af fonden bag driften af INTERPID og formålet var bl.a. at rejse midler til driften af flådemuseet. Der var adskillige prominente gæster bl.a. Newt Gingrich, ordføreren for Repræsentanternes Hus og amerikansk nyhedsformidlings »grand old man«, Walter Cronkite. Blandt gæsterne var også »Sailors of the year«, en gast udvalgt fra hver enhed efter fortjeneste, heriblandt en maskinkonstabel fra TRITON, der blev hædret ved samme lejlighed.

Herefter fulgte en spændende og hektisk uge med mange officielle arrangementer og arrangementer af mere afslappet karakter, som bowling turnering, tovtrækning og en fodboldkamp mellem et fælles italiensk, canadisk og dansk hold mod et blandet amerikansk hold, der vandt det multinationale opgør 2-1. Gratis billetter til en Mets baseballkamp i Queens var også ét af de mange underholdende indslag. Det må også nævnes, at der blev arrangeret en særtur til Frihedsgudinden samt 2 kæmpe »Crew Parties« for alle besætningerne på hangarskibet INTREPID, der er omgjort til et flydende maritimt museum.

TRITON gjorde sig bemærket ved i en madkonkurrence blandt skibskokkene at placere sig på en flot 2.plads, der indbragte holdet en midtag på et af byens fineste hoteller samt transport i limousine gennem New York.

TRITON afholdt reception om bord lørdag den 27. maj for omkring 125 gæster, herunder bl.a. kontreadmiral H.Giffin, US Navy samt repræsentanter for dansk erhvervsliv i New York. Søndag var der Sunset Parade på dækket af USS AMERICA, hvor der blev vist imponerende takter af »U.S. Marine Corps Silent Drill Team« og »The Commandants Own Drum and Bugle Corps«.

Den 29.maj, på selve »Memorial day«, blev der afholdt en stor mindehøjtidelighed på museumshangarskibet INTREPID, der som bekendt deltog både i 2. Verdenskrig og i Vietnamkrigen. Der blev under ceremonien lagt kranser, flettet af nelliker i de amerikanske nationalfarver, på Hudson River. Skibscheferne fra de udenlandske skibe nedlagde kranser på respektive nationers vegne til minde om de faldne under 2. Verdenskrig.

Det var et imponerende program, der var lavet for de mange tusinde orlogsgæster, som overalt satte deres præg på bybilledet, og det var en uforglemmelig oplevelse for TRITONs besætning at deltage i »Fleet Week 95«. Det var med vemod, men mange gode oplevelser rigere, at TRITON 31. maj måtte sige farvel til New York, og sejle til Færøerne og genoptage patruljetjenesten.

Efter et par dages sejlads mødte vi Golfstrømmen, og i strålende solskin og 19 grader varmt vand havde vi baderulle på 2000 m. vand ud for Nova Scotia.

TRITON returnerede til Fredrikshavn sidst i juni efter 4 måneders sejlads omkring Grønland og Færøerne, og en tur til New York. Glad sommer!

(TRITON)

GRØNSUND i STANAVFORCHAN – 95

Ministrygeren GRØNSUND afgik lørdag den 22. april fra flådestation Korsør for at »joine« Standing Naval Force Channel (STANAVFORCHAN) og sammen med styrken deltage i NATO ministrygningsøvelsen BLUE HARRIER.

STANAVFORCHAN bestod foruden GRØNSUND af FGS WESTERWALD (kommando- og støtte-skib), FGS DUREN med to TROJKA-ministrygningsdroner, HMS ATHERSTONE, HNLMS ALKMAR og BNS LOBELIA. Da den faste STANAVFORCHAN-stab var den samme som under GRØNSUNDS deltagelse i styrken i efteråret 94, skulle der lige udveksles et par »sørøverhistorier«, inden arbejdet med den taktiske planlægning til den forestående øvelse gik i gang.

Mandag middag afgik styrken fra Århus i krigsmanøvrerulle og efterfølgende »klart skibs rulle«, og tirsdag morgen ved solopgang gik GRØNSUND an med mekanisk strygning, dobbelt oropesagrej armeret med krudtknive. Nu gjaldt det om at finde nogle miner, helst hurtigt og flere end de andre enheder!

For at gøre en lang historie kort, så beviste GRØNSUND endnu engang, at ministrygningskapacitet er et nødvendigt supplement til minejagerne (»minehunters«): Vi strøg både forankrede – og bundminer, samt havde fornøjelsen af at stryge en rigtig krigsmine (antennemine!). Antenneminen var blevet udlagt af den norske minelægger VIDAR, umiddelbart inden GRØNSUND

strøg den, da minen indeholdt en anseelig mængde sprængstof og derfor kunne være til fare for den øvrige trafik. GRØNSUND er den sidste operative ministryger i søværnet og har til hverdag ingen andre søværnsenheder at træne ministrygning med, så deltagelse i STANAVFORCHAN var en meget velkommen lejlighed til bl.a. at øve »teamsweep«, d.v.s. mekanisk strygning, hvor to eller flere strygere samler strygewirerne med forbindingsled mellem skibene og på den måde, godt forbundet til hinanden, stryger op og ned ad ruterne. Der var kun én enhed i STANAVFORCHAN, med hvem der kunne trænes teamsweep, nemlig HMS ATHERSTONE, en HUNT-klasse der både kunne udføre minejagt og – strygning. Teamsweepet foregik nord for Fyn, og de der lyttede til civil VHF den dag i området, vil sikkert have hørt ATHERSTONE udsende advarsler og anmodninger om at holde godt klar af os! Det er noget vanskeligere at manøvrere, når man er bundet til hinanden med en stor stålwire. Strygningen forløb dog fint, og der blev ikke strøget lystsejlere og fiskere – men desværre heller ingen miner.

Normalt vil der ikke blive udsendt advarsler på civil VHF om at der udføres ministrygningsøvelser i et område, da den civile søfart vil være informeret via »Efterretninger for Søfarende«. Men faktum er, at en ministryger med grejet ude har vanskeligt ved at manøvrere, og mange, især lystsejlere og fiskere, kommer ofte alt for tæt på strygere. BLUE HARRIER 95 var ingen undtagelse med hensyn til alt for tætte passager, og adskillige vagtchefer på ministrygerne oplevede mere eller mindre stressende antikollisions-situationer.



Klar til re-fuelling

Efter øvelse BLUE HARRIER 95 forlagde GRØNSUND med STANAVFORCHAN nord om Skagen og sydover mod Zeebrugge, Belgien. Under forlægningen blev der udført forskellige sømandsskabsøvelser, formationssejls, og radio- og kam-pinformationsøvelser. Desværre blev vejret dårligt under forlægningen! (BLUE HARRIER vejret havde næsten været for godt til at være sandt, så vi var godt solbrune allesammen). Alle nytillkommanderede værnepligtige fik at føle, hvordan en SUND-klasse kan rulle, krænge, »banke pæle« og »vælte uhæmmet rundt«. Den 12. maj afgik styrken fra Zeebrugge, og efter en »steam past« for GRØNSUND på Zeebrugge red, forlagde resten af STANAVFORCHAN sydover mod Middelhavet og havneophold på bl.a. Mallorca, medens GRØNSUND sejlede nordover mod flådestation Korsør. På mor's dag, i regnvejret og hård vind, fortøjede GRØNSUND atter på siden af divisionskibet FLYVEFISKEN.

(GRØNSUND)

Patruljefartøjet SKADEN adopteret af Hals Kommune

Med adoptionen af SKADEN har det bl.a. været Hals Kommunes hensigt at fastholde og udbygge de gode forbindelser, der gennem århundreder har eksisteret mellem Hals og det danske søværn.

»Det er hensigten, at Hals Havn for SKADENS besætning vil blive et sted, hvor man ved de tilbagevendende besøg vil føle gensynsglæde og ro, når SKADEN lægger til kaj på dette geografiske og historisk markante punkt, det sydøstlige hjørne af Vendsyssel, ved Kattegat og Limfjorden«.

Så fornemt stod skrevet i adoptionsdokumentet mellem Hals Kommune og patruljefartøjet SKADEN.

I de omtrent 4000 år, hvor der har levet mennesker ved indsejlingen til Limfjorden, har de forsvars- og besejlingsmæssige forhold spillet en afgørende rolle for Hals bys historie og udvikling.

»Hals var og er en port ind i landet, ind i Limfjorden og en port ud i verden, ud over Kattegat«, siges det »nordenfjords«.

Omkring år 970 tærnede danske og norske vikinger sammen i det første kendte slag ved Hals.

I løbet af de efterfølgende mere end 1000 år har Hals by gang på gang været centrum for vigtige maritime hændelser.

Den sidste var adoptionen af patruljefartøjet SKADEN på 50-års dagen for Danmarks befrielse efter 2. Verdenskrig.
(SKADEN)

VÆDDEREN og 50-året for Danmarks befrielse

I anledning af 50 året for Danmarks befrielse den 4./5. maj 1945 lå VÆDDEREN i København, og udgjorde søværnets bidrag til den fælles forsvarsudstilling »Fra Den Danske Brigade i Sverige til Den Internationale Brigade«.



Offentlig besøg om bord

VÆDDEREN ankom til Søndre Toldbod i København sent den 2. maj, for således at kunne starte ombordtagning og opsætning af udstilling tidligt den 3. maj.

Dagen gik med tilrigning af flag over toppene og illumination. Efter ombordtagning af helikopteren blev det store solsejl til helikopterdekken også tilrigget, således at man ikke ville være alt for afhængig af vejrliget ved den officielle åbning 4. maj.

Den 4. maj om morgenen var alt klar, solen skinnede, flagene over toppen vajede, skansevagt og faldrebsgaster var opstillede, og forplejningsdivisionen var klar med det lune og de kolde drikkevarer, da Hans Kongelige Højhed Prins Joachim og Forsvarschefen med følge ankom.

Alt forløb efter planen og VÆDDERENS udstilling blev åbnet på behørig vis. Samme dag klokken 13 blev udstillingen åbnet for offentligheden.

Da skibet lukkede for besøgende kl. 17 havde der været over 500 ombord, heri er ikke medregnet særundvisninger for specielt inviterede.

Om aftenen blev der samtidig med illuminationen tændt over 100 stea-

rinlys i vinduerne på VÆDDERENS kommandobro.

Den 5. maj var skibet åbent for besøgende mellem kl. 10 og 17. Det blev til 650 besøgende.

Lørdag den 6. maj var der igen offentlig besøg om bord fra kl. 10. Det var samme dag, hvor HM Dronningen og HKH Prinsen gik ombord på DANNEBROG, hvilket betød at der skulle paraderes, når den kongelige chalup passerede VÆDDEREN under sejladsen fra toldboden til DANNEBROG. Paraderingen fandt sted kl. 1205, hvilket gav de besøgende en ekstra oplevelse. 1400 mennesker besøgte den dag VÆDDEREN.

Søndag var den sidste dag. Da VÆDDEREN skulle afgå til Norge kl. 1800 var der kun åbent for besøgende mellem kl. 1000 og kl. 1500. Alligevel kom der 1500 ombord.

Da besætningen efter afgang tænkte tilbage på de travle dage i København, var det med visheden om, at over 4000 besøgende havde fået en god oplevelse.

(VÆDDEREN)

SÆLENS deltagelse i US BALTOPS PHASE II-95

Undervandsbåden SÆLEN deltog i perioden 10-17 juni i US BALTOPS 95, der, som navnet siger, foregår i Østersøen.

Der var stor glæde til og forventning over igen at skulle operere i Østersøen, hvilket efter udflytningen fra Holmen, kun sker meget sjældent.

Østersøen har den fordel, at ferskvand fra de omkringliggende floder blander sig med saltvand, hvilket gør det overordentlig vanskeligt at detektere undervandsbåde. Denne gamle sandhed skulle også vise sig at holde stik under BALTOPS.

Overfladeforlægningen fra Frederikshavn startede 10. juni syd over gennem Kattegat, hvor et par nye vagtchefer blev udchecket i overflade sejlads, og en enkelt orlogsgast som rorgænger. Det bør også nævnes, at det var kokkens første tur. Han var faktisk mødt ganske få timer før afgang; men han klarede turen med bravur!

11. juni nåede vi vor dykkeposition og påbegyndte transit mod operationsområdet øst for Bornholm. Under transitten gennemførtes en øvelse med fly (Maritime Patrol Aircraft). I operationsområdet gennemførtes en CASEX med 1 hollandsk KORTENAER-klasse, 2 hollandske KAREL DOORMAN-KL, 1 amerikansk TICONDEROGA-klasse samt 2 amerikanske O. H. PERRY-klasse, så det var ikke kvalificeret modstand, der manglede. Men nu skulle netop lagdelingen i Østersøen vise sig at være på SÆLENS side.



»Målet i periskopet«

Overfladeskibene havde meget svært ved at holde kontakt med os, og havde det ikke været for deres helikoptere, havde de næppe været i stand til at detektere os overhovedet. Under et angreb lykkedes det faktisk SÆLEN at komme ind på 1000 meter af tyske WESTENSEE og 1 KORTENAER-klasse, mens de var i gang med

»Replenishment-at-Sea«, uden at de hørte os på deres sonarudstyr! Her viste undervandsbåde virkeligt deres værd. Den del af øvelsen, der foregik øst for Bornholm, varede til 14. juni, hvorefter vi dykkede ud og sejlede til et nyt område vest for Bornholm, hvor en taktisk øvelse skulle finde sted. Under denne var det SÆLENS opgave

at »sænke« de store mål, hvilket også til dels lykkedes. Desværre var det ikke rigtigt »ubådsvejr«: det var simpelthen alt for godt. SÆLEN vil helst operere i lidt »havvejr«, fordi det så er vanskeligere at se periskop og ubådsmaster. Taktikken var derfor at være stille og tilbageholdende, hvilket resulterede i, at SÆLEN to gange havde en O.H.Perry klasse på en afstand under 4000 meter uden selv at blive opdaget.

Ansigtstudtrykket hos bropersonellet, når de så SÆLENS grønne lysgranat, som er det signal, der gives, når en torpedo er simuleret affyret, var sikkert et studie værd.

I sidste del af øvelsen var vandet som et spejl, og gennem periskopet kunne SÆLEN følge en SEAHAWK he-

likopter i flere timer, mens man ventede på, at overfladestyrken kom frem. Det var ikke uheldigt, at vi forblev uopdagede indtil styrken kom indenfor torpedorækning. Pludselig dukkede nemlig et par hollandske fregatter ud af varmedisken på en afstand af ca. 4500 meter; og så skulde det altså gå stærkt.

Entusiasmen i kommandorummet steg mærkbart efter den lange ventetid, og et par torpedoer og lysgranater blev sendt afsted i ekspresfart. SÆLEN varslede sit angreb over undervandstelefonen, og så begyndte begivenhederne at tage fart. Overfladeskibene opdagede muligvis SÆLENS periskop, da de var kommet ind på 2000 m, så SÆLEN valgte at gå dybt og lave sit lille forsvindings-

nummer »run silent run deep«. Men det gik nu ikke helt let, for i begyndelsen havde overfladeskibene »en god fært« af, hvor vi var. Efter godt en time med hyppige og store kursændringer, blev det klart, at de ikke havde fundet SÆLEN.

Kort tid efter kunne SÆLEN dykke ud – øvelsen var overstået. Besætningen havde haft en lærerig øvelse med nogle dygtige ASW enheder. I et signal udtrykte en hollandsk KORTENAER-klasse Philip V. Almonde det på den måde, at det havde været en skræmmende oplevelse at se SÆLENS evne til at komme tæt på målene. Så mon ikke de også har fået nogle værdifulde erfaringer.

(SÆLEN)

Dimission af kadetter på Søværnets Officersskole



De nye premierløjtnanter

Fredag den 30. juni 1995 blev 27 kadetter af operativ og 6 kadetter af teknisk retning, efter velykket, overstået eksamen, dimitteret fra Søværnets Officersskole og samtidig udnævnt til premierløjtnanter. Chefen for Søværnets operative Kommando (SOK), forsvarsministeriets departementschef, samt en række repræsentanter for militære

og civile myndigheder og skoler, samt ikke mindst et stort antal pårørende til de nye premierløjtnanter deltog i dimissionshøjtideligheden.

Efter de officielle taler, hvorunder departementschefen bl.a. erindrede om de personlige følger og konsekvenser af den forpligtelse, Danmark havde påtaget sig over for det

internationale samfund, blev der overrakt legater og præmier, herunder blandt andet et legat, der udover en særdeles attraktiv rejseplan, indebar en måneds uddannelsesophold på en australsk fregat.

(SOS)

EXERCISE BLUE HARRIER 95

NATOs største minerydningsøvelse – EXERCISE BLUE HARRIER blev i år gennemført i danske farvande i perioden 24. april – 4. maj.

Øvelsen blev ledet af Chefen for 3. Eskadre, kommandør N.A. Bindner, og havde dansk deltagelse af FALSTER, LINDORMEN, LOSSEN, og naturligvis ministrygeren GRØNSUND samt minerydningsfartøjet – FLYVEFISKEN med droner.

Yderligere deltog NATOs stående minerydningsstyrke – STANAVFORCHAN – samt et større antal minerydnings-, minelægnings- og hjælpefartøjer fra England, Tyskland, Norge, Frankrig, Belgien, Holland og USA, i alt ca.40 enheder.

Øvelsens overordnede formål var at forbedre det taktiske samspil mellem minerydningsstyrkerne samt sekundært bl.a. at opøve deltagende enheder i minerydningstaktiker og procedurer under stadig stigende kriseintensiteter. Yderligere ønskede man at opnå gensidig forståelse enhederne imellem og blandt de internationalt sammensatte stabs vagthold, der bestred posten som øvelsesleders rådgivere fra hovedkvarteret i SOK. Til sin rådighed havde øvelseslederen tillige et analysehold, der evaluerede diverse computermodeller med henblik på at bestemme, i hvor stor grad minerydningsenhederne, ved deres minestrygning, minejagt og dykning i ruter, havne og designerede ankringspladser, havde reduceret minefaren overfor militære forsyningskibe og den civile skibsfart.

På udvalgte strategiske strækninger i Kattegat, Storebælt og Lillebælt havde danske og norske minelæggere udlagt mere end 400 øvelsesminer, decoys, øvelsesbomber m.v. Dermed var grunden lagt for at organisere og indsætte de 30 minerydningskibe og 8 dykkerteams i en koordineret og geografisk opdelt minerydningskampagne med det formål at bestemme minerydningsstrusen og dens udstrækning, og derefter at påbegynde den tidkrævende rydning af udpegede ruter til vitale danske forsyningshavne, hvortil et antal simulerede konvojsejladser var bestemt.



»Lad gå mine«

Det høje minetal gav minelæggeren FALSTER mulighed for at lægge en hel minelast – en bedrift, der ikke er afprøvet i flere år. Under operationen blev forskellige taktiske lægningsmetoder afprøvet med stor værdi for O-rum og minebesætning. Den fulde minelast blev således i ly af mørket lagt i Sejerø Bugt, medens FALSTER blev nøje iagttaget af et

russisk efterretningsskib af ALPINIST-klassen. I dagene herefter foretog FALSTER navigationssejladser for vagtchefer og varetog rollen som mineguard for sluttelig at ombordtage et fuldt udrustet amerikansk minedykker-team, der skulle operere netop på det store minefelt i Sejerø Bugt, som FALSTER havde lagt ugen forinden.

De mange minerydningsenheder med undervandsdroner, sonar og dykkere havde ved øvelsens slutning fundet og bjærget størstedelen af de udlagte miner, decoys og andre objekter.

Hvad der er tankevækkende er, at der tillige blev fundet 7 stk. miner fra 2. Verdenskrig. Disse blev undersøgt og derefter bortsprængt på stedet – jo, danske farvande rummer stadig levn fra krigens tid her 50 år senere. Medens GRØNSUND som en del af STANAVFORCHAN-styrken strøg miner på den velkendte konventionelle facon, gav BLUE HARRIER

rig lejlighed for FLYVEFISKEN til at træne skib, droner samt besætning i minejagtens kunst. FLYVEFISKEN var tildelt sin helt egen rute, og opererede således alene med det ene formål at afprøve det avancerede minerydningskoncept over en længere periode.

På ganske kort tid havde FLYVEFISKENs sonar, undervandsdrone samt de fjernstyrede overfladedroner (MRD) fundet og identificeret en stor del af minerne, der var udlagt i

ruten. Efter at have afklaret enkelte opståede fejl på systemet forlagde FLYVEFISKEN mod det store minefelt i Sejerø bugt. Efter 1 døgn i dette område havde FLYVEFISKEN ved hjælp af sine minejagtsystemer afgrænset det minerede.

Det må sammenfattende konkluderes, at en så omfattende minerydningsøvelse som BLUE HARRIER er af uvurderlig træningsværdi for eskadrens enheder og stab. Discipliner som taktisk samarbejde mellem

minerydningsenheder af forskellig type og nationalitet, mineplanlægning samt ledelse af en så omfattende international øvelse kan på alle niveauer altid forbedres og udbygges. Således var også dette års BLUE HARRIER en udbytterig og givende udfordring for hele 3. Eskadre.

(3.ESKADRE)

Specialopgaver for Hoveddepot Dråby

Hoveddepot Dråby har i foråret og forsommeren assisteret Søværnets Minørtjeneste ved to ikke helt almindelige opgaver.

I efteråret 1994 blev Søværnets Minørtjeneste kontaktet af Farvandsvæsenet, som gerne ville have fjernet et gammelt vandstandsør, der angiveligt generede trafikken og fiskeriet i Vadehavet vest for Fanø. Søværnets Minørtjeneste anmodede Hoveddepot Dråby (HDB DRB) om at løse opgaven.

I samarbejde med bl.a. Farvandsvæsenets repræsentant på Fanø, redningsbestyrer Vagn Fischer i Sønderho, og efter aftale med Skov- og Naturstyrelsen, som af hensyn til sælfødslerne i området havde sat 1. maj 1995 som »deadline«, blev sprængningen gennemført den 26. april 1995.

For at løse opgaven havde Hoveddepot Dråby »lånt« 2 meter cuttingtape (specielt fremstillet skæreladning) fra Hærens Ingeniørrigiment i Randers. Redningsbestyrer Vagn Fischer stillede et hurtigtgående fartøj til rådighed. Bortsprængningen forløb perfekt. Fiskeri og søtrafik kunne igen foregå uproblematisk.

Den anden opgave var assistance til I/S Midtkraft i forbindelse med

opførelse af den lidt omstridte Tunø Knob Vindmøllepark. Minørholdets dykkere skulle, før vindmøllerne kunne placeres, afsøge havbunden med bombesøger. Årsagen hertil var, at området tidligere havde været benyttet som skyde-

område. Suspekke emner blev heldigvis ikke fundet. Som bekendt står vindmøllerne nu på deres fremtidige forhåbentlig vindomsuste plads på havbunden.

(HDB DRB)



»Klar til aktion«

Slædepatruljen SIRIUS

Den 18. august i år fyldte Slædepatruljen SIRIUS 45 år.

De fleste i forsvaret kender en lille smule til SIRIUS, men de færreste har nok kendskab til, hvorledes denne lille specialenhed opererer, og under hvilke vilkår personalet arbejder der ved, hvorledes man bliver SIRIUS-mand, og hvorledes man rekrutteres til opgaven?

Nu, hvor der kun er 5 år til at patruljen »runder det skarpe hjørne«, er det vel på sin plads at afdække nogle af de »mysterier« der er omkring »ridderne af den hvide ø«, deres arbejdsplads og måske ikke mindst noget om SIRIUS historie.



»SIRIUS' operationsområde«

SIRIUS blev oprettet som »Operation Resolut« i 1950 – en hemmelig enhed, bestående af 5 danske befa-

lingsmænd/officerer der sammen med 3 grønlandske slædekørere skulle gendanne eller videreføre – om man vil – »Den Nordøstgrønlandske Slædepatrrouille«.

Den Nordøstgrønlandske Slædepatrrouille havde med held sikret, at aksemagterne IKKE fik fodfæste i Nordøstgrønland, samtidig med at det lykkedes de allierede at modtage vejrberetninger fra området, indsamlet af denne lille gruppe mænd, der under 2. Verdenskrig kæmpede deres krig i det arktiske.

5 år efter krigen indså man nødvendigheden af til stadighed at have en dansk myndighed til at sikre danske rettigheder i dansk område.

Det må erindres, at Danmark var blevet tilkendt Nordøstgrønland som suverænt område ved »Den Mellemløselige Domstol i Haag« (5. april 1933), hvorefter specielt Norges rettigheder var blevet reduceret væsentligt. Først i 1952 blev »Operation Resolut« kendt af offentligheden og omdøbt til »Slædepatruljen Resolut«. Senere samme år fik patruljen navnet SIRIUS (efter navnet på den største og klareste stjerne i stjernebilledet »Den store Hund«). Operation Resolut fik hovedkvarter på Ella Ø, polarforskeren Lauge Kochs hovedbase i Kong Oscars fjordkomplekset. Senere rykkede man til SIRIUS nuværende hovedstation Daneborg nogle hundrede kilometer nordligere.

I den spæde start benyttede SIRIUS de gamle fangsthytter og fangststationer, der havde været benyttet af fangere fra Danmark og Norge. Der blev lagt depoter ud til mænd og hunde, og slæderejsernes længde var bestemt af hvor og hvor meget det lykkedes at lægge ud i løbet af den korte arktiske sommer.



»Kun 2300 km tilbage«

I dag er problemerne naturligvis de samme. Der kan kun køres, hvor der er depoter, men teknikken har gjort, at hytterne kan beflyves og besejles, ligesom der er udviklet en standardhytte, som forholdsvis let kan transporteres ud i de fjernest liggende områder, placeres på steder, der kan beflyves eller besejles, og dermed sikre, at slædeholdene kan »dække« hele overvågningsområdet.

Hvorfor nu slæde og ikke fly, snescooter eller andet motoriseret »instrument«?

Af de 3 opgaver SIRIUS har i dag, er suverænitetsbevarelse den højst prioriterede, og man kan kun hævde sin suverænitet over et område, ved jævnligt at b e t r æ d e området.

»Jævnligt« tolkes som hvert 5. år. Det betyder, at SIRIUS slædehold gennemfører sit overvågningsområde på ca. 160.000 kvadratkilometer – ca. 3 1/2 gange så stort som Danmark – godt og vel 1 gang på 5 år.

Mange steder vil blive betrådt meget oftere, men man forsøger også at inddrage nye bjergpas, dale eller søer pr. slæde eller til fods i bevægelsesmønsteret.

Her bevæger vi os ind i en anden af SIRIUS opgaver, nemlig foretages med bind for øjnene, da det er den blotte tilstedeværelse der tæller, hvorimod overvågning naturligvis kræver »syn for sagen«.

Den sidste opgave, SIRIUS er pålagt, er den politimæssige myndighed i Grønlands Nationalpark, der er verdens største. Opgaven er at sikre, at de personer, der måtte have fået tilladelse til at rejse i området, overholder forskrifterne.

Siden 1950 har der været ca. 210 medlemmer af SIRIUS, og i den periode er der kørt ca. 600.000 km. pr. hundeslæde i et område, der i udstrækning fra syd til nord er på 2.200 km., Til SIRIUS udvælges hvert år 6 befalingsmænd/reserveofficerer i alderen mellem 20 og 30 år. Disse gennemgår et 6 måneders tilkursus i Norge og Danmark, hvorefter de forretter tjeneste i 2 år og 2 måneder i Nord- og Nordøstgrønland.

Ansøgningsfristen udløber omkring 1. september hvert år, og blandt de ca. 50 ansøgere, udvælges de 6 bedste eguede.

Tjenesten er meget krævende såvel fysisk som psykisk, idet ikke mindst de lange slæderejser, 2 måneder om efteråret og 4 måneder om foråret, kræver stor tolerance hos den enkelte, når han sammen med sin makker og 11 hunde slider sig frem med den 500 kg tunge hundeslæde omkring 3.000 km. om året.

Der findes intet støttepersonel på hovedstationen Daneborg, så kokketjans, rengøring, ja, alt hvad der kræves for at få en mindre by til at fungere med mad, kraftværk, vand etc. skal varetages af SIRIUS selv. Til gengæld er man virkelig godt rustet til alt, og »enhver svigermors drøm«, når man kommer hjem efter sine 26 måneders tjeneste.!!

(SIRIUS)

Landsskytte kåret

Søværnets Idrætskomite har i samarbejde med tjenestestederne afviklet følgende konkurrencer:

Skydning:

Årets skydemesterskaber på pistol blev et tilløbsstykke og det bedst besøgte stævne i mange år. Som noget nyt var titlen LANDSSKYTTE indført. Titlen vindes af den skytte, som gennemsnitlig har bedste placering i de tre tjenestevåben, pistol, maskinpistol og gevær. Vinder blev: MOKS F. Ferid fra Sundets Marinedistrikt.

Disciplinerne grovpistol og militær hurtigskydning var også nye øvelser, ligesom det var nyt, at kvinderne deltog i fin- og sportspistol. Vinder af grovpistol blev OK K. Trap, ASO, og militær hurtigskydning SSG P. Andersen, 5. Eskadre.

Pokalen på pistol M49 blev vundet af OS J.T. Christensen, SOK, som herved vandt den til ejendom. Det var 4. gang J.T. Christensen vandt. Holdmesterskabet gik til SUM.

I gevær- og maskinpistolsskydninger blev vinderne: gevær: SSG S. Nordkint, SGS. Holdmesterskabet gik til SUM 1.

Marine 5-kamp:

Disciplinen blev gennemført, trods begrænset deltagelse, dels som en træningsuge op til CISM og med en enkelt konkurrencedag, hvor deltagerne selv var ledere, dommere m.v. Vinder her blev SSG K. Berg, SOS. (SVN Idrætskomite)



Landsskytte 1995

Søværnet er nu klar til uddannelse i gevær M/75

Ved Søværnets Grundskole gennemførtes i perioden 15.-18. maj den 2. og sidste omskoling af instruktører til gevær M/75, således at søværnet nu er klar til at modtage og uddanne personel på våbnet.

Ved omskolingen deltog personel fra stort set alle søværnets tjenestesteder. »Ekspertræffet« var en oplevelse for alle. Søværnets instruktører er nu i gang med omskoling af skydeledere og banekomandører m.fl., så uddannelsen af værnepligtige kan iværksættes.

Søværnets Grundskole



Omskolingshold til Gevær M/75 på Søværnets Grundskole

Hvor var de henne – de gamle »gasbåde«?

HOLSTEBRO DAGBLAD

1. SEKTION • LØRDAG 1. JULI 1995

Sergent opfylder drengedrøm og køber sin egen torpedobåd

Jeg har altid drømt om at få min egen GTBer. Allerede som dreng var jeg imponeret af dem.

Sergent Casper Fink fra Holstebro har opfyldt sin egen gamle drengedrøm og har købt en af Søværnets udfasede gasturbinebåde, som udstyret med torpedoer kunne skyde en fart på over 50 knob.

Så vidt jeg ved, er den højeste fart, man har målt på bådene, 56 knob - rundt regnet 100 km/t, siger han.

Casper Finks torpedobåd ligger nu i Struer Havn, hvor den også er blevet hjemmehørende. I Søværnet blev den døbt »Sølven«, og det navn har han bevaret.

GTBerne blev bygget fra 1963 til 66. »Sølven« var den sidste i klassen og er altså bygget i 1966.

Han har ikke selv købt den af Søværnet, men har fået den på anden hånd.

Den var billig. Der er ikke andre end mig, der er tosset nok til at gå i gang med sådan et projekt siger han.

Båden er allerede indregistreret som dykkerfartøj, og det er også som sådan, Casper Fink på længere sigt vil bruge den. Han regner med at få en uddannelse som erhvervsdykker, mens han er ansat ved Forsvaret.

I første omgang skal båden dog gøres klar, så den kan bruges til sejlads med lystfiskere i det sydfynske øhav.



Den tidligere torpedobåd skal bruges til sejlads med lystfiskere og som dykkerfartøj.

Den oprindelige gasturbine, som kunne give båden den høje topfart, og som brugte en ton brændstof i

timen, er afmonteret, men de to dieselmotorer, som giver båden en fart på 16 knob ligger der stadig.

Casper Fink skal nu igang med at rydde dækket for resterne af det militære isenkram og have opsat et

ordentligt søgelænder, men ellers vil han ikke ændre på bådens overbygning. Sener skal båden males hvid og

lyseblå.

Det er meningen, at den skal blive liggende i Struer Havn.

klj

I SØVÆRNS ORIENTERING nr. 4 efterlyste Chefen for PETER TORDENSKIOLD, de resterende, udfasede enheder af den gamle SØLØVEN-klasse, efter at han tilfældigt havde fundet SØLØVEN og SØRIDDEREN (nu: ANTIGONI og CHRISTINA) på Korfu.

SØVÆRNS ORIENTERINGs læsere har reageret prompte.

Her er svarene:
Pensioneret kaptajnløjtnant Beck har tilsendt efterfølgende artikel om P515 SØLØVEN i Holstebro Dagblads udgave 1. juli 1995.

Orlogskaptajn Bo Heisterberg-Andersen kunne redegøre for P513 SØHESTEN og P514 SØHUNDENS skæbner: De ligger såmænd fortøjet i havnen ved Kyndby-værket, hvor direktøren velvilligt stiller enhederne til rådighed for bl.a. uddannelse af elever til Søværnets Frømandskorps.
(red.)

Kadetter på togt ved Søværnets enheder

Ny fagplan træder i kraft i 1995.

I efteråret 1995 træder den nye uddannelsesplan for kadetter af operativ linie i kraft. Dette betyder, at togterne for klasse B og A ved Søværnets Officersskole (SOS) er ændret væsentligt.

For det første er togternes tidsmæssige placering ændret. Efter den nye ordning er det første togt flyttet frem til umiddelbart efter afslutningen af skibsføreruddannelsen (august-november), og andet togt er placeret godt et år efter (januar – marts).

For det andet er det uddannelsesmæssige indhold af togtperioderne omlagt. Hvor det første togt tidligere var et »sektionsofficerstogt« og det andet et »vagtchefstogt« kaldes de nye togter for henholdsvis »navigationstogtet« og »vagtchefstogtet«.

I den nye uddannelse foregår udcheckningen til vagtchef fordelt over begge togtperioder, og det er planen, at hver kadet – så vidt muligt – skal tilbringe navigationstogtet på et og samme skib og vagtchefstogtet på en enhed af anden type. Dermed undgås det, at alle kadetter skal igennem en udcheckningsperiode på en mine-lægger af FALSTER-klassen. Det betyder dog også, at adskillige »nye« enheder fremover skal deltage i udcheckningen til vagtchef.

Efter den nuværende ordning er der »kun« et fagområde – vagtchefstjeneste – som kadetterne skal igennem. For at udcheckningen efter den nye plan kan fordeles på to togter, er der indført 5 fagområder som kadetterne skal gennemføre. På navigationstogtet drejer det sig om navigation og sømandsskab, og på vagtchefstog-

tet er det manøvrer, skibsorganisation og kommunikation der bedømmes. I hver af disse 5 discipliner gives kadetterne en karakter efter 13-skalaen, og den må ikke være under 6 i nogen af disciplinerne, hvis kadetten skal kunne udcheckes som vagtchef.

Mangel på praktikpladser i efteråret 1995.

I efterårsperioden 1995 (juli-november) er der praktikperiode for kadetter af operativ linie, der uddannes efter den nye fagplan, samtidigt med at et hold kadetter, der uddannes efter den gamle plan, er i praktiktjeneste.

Det betyder, at der er op til 59 kadetter ved de sejlede enheder samtidig med at også 47 SG SØ skal have praktikperiode. I denne overgangsperiode i efteråret 1995 kniber det derfor med pladser i de sejlede enheder, og mange skibe vil opleve, at hver eneste ledig køjeplads er fyldt op med kadetter eller kadetaspiranter. Ligeledes vil skibe opleve, at kadetter på sektionsofficerstogt og navigationstogt står i kø for at få timer som navigatør.

Dette er naturligvis uheldigt, men den eneste trøst er, at det er et overgangsproblem, som ikke vil gentage sig i de kommende år.

Praktikperioder for kadetterne

Kadetterne og kadetaspiranterne (de kaldes alle kadetter i daglig tale) er i praktikperioder mange gange i løbet af deres uddannelse til officer, og det kan være svært at finde ud af, hvad formålet med deres uddannelse på skibene er.

I efterfølgende to skemaer er der derfor vist eksempler på uddannel-

sesforløb for kadetter af operativ og teknisk retning, som situationen ser ud for de, der starter på uddannelsen i år. I skemaerne er praktikperioderne fremhævet.

Kadetternes betegnelser og lønforhold

Kadetternes betegnelser kan være lidt svære at overskue. Overordnet deles uddannelsen op i 3 dele:

Kadetaspirant I (KTASP I) : Sømandsskabsuddannelsen før Søværnets Officersskole (SOS)

Kadetaspirant II (KTASP II): Funktionsuddannelsen til skibsfører/maskinmester ved SOS.

Kadet (KT): Officersgrunduddannelsen ved SOS (OGU).

Disse tre dele underinddeles igen, som det fremgår af eksemplerne. Betegnelserne benyttes, selv om fællesbetegnelsen »kadetter« i daglig tale bruges om dem alle. Gradsstrukturen hænger ikke helt sammen med disse betegnelser. Som det fremgår af eksemplerne, vil de fleste begynde uddannelsen som værnepligtige, marinekonstabler eller marineoverkonstabler, men også enkelte befalingsmænd tilsluttes uddannelsen undervejs.

Efter uddannelsen på Søværnets Sergeant- og Reserveofficersskole udnævnes de til sergenter med betegnelsen SG SØ. De værnepligtige bliver udnævnt til værnepligtige sergenter, de øvrige til frivillige sergenter. Ud over forskellen i distinktionering, er der også forskel i løn og ydelser m.m. idet de frivillige er under CS-aftalen. Når de værnepligtige har passeret 18 måneders tjeneste overgår de ligeledes til CS-aftalen. Kadetaspiranterne forbliver herefter under CS-aftalen indtil deres kadetaspirant II tid er slut. Når de begynder

Teknisk Linie

(praktikperioder er fremhævet)

Fra	Grad	Udd. afsnit	Uddannelsessted	Bemærkninger
AUG 1995	VP, MAKS eller MOKS SØ	KTASP I del I	Søværnets Grundskole	Rekrutuddannelse og sømandskab
OKT 1995	VP, MAKS eller MOKS SØ	KTASP I del II	Skoleskib (Minelægger)	Sømandsskab
JAN 1996	SGEL SØ (sergentelev SØ)	KTASP I del III	Søværnets sergent- og Reserve-officersskole	Sergentuddannelse
JUN 1996	SG SØ	KTASP I del IV	SVANEN og THYRA	Søtræning, navigation
AUG 1996	SG SØ	KTASP I del IV	Teknikskolen	Værkstedskursus
MAR 1997	SG SØ klasse MC	KTASP II 1. skoleår	Søværnets Officersskole	Maskinmester uddannelse
NOV 1997	SG SØ klasse MB	KTASP II 2. skoleår	Søværnets Officersskole	Maskinmester uddannelse
JUL 1998	SG SØ klasse MA	KTASP II 3. skoleår	Søværnets Officersskole	Maskinmester uddannelse
JUL 1999	SG SØ klasse BT	KT OGU (Officersgrunduddannelsen)	Større enheder	Praktisk teknik (Elektro-, drifts- og vedligeholdelsesofficer)
AUG 1999	SG SØ klasse BT	KT OGU 1. skoleår	Søværnets Officersskole	Officersuddannelse
MAR 2000	SG SØ klasse BT	KT OGU	Søværnets Grundsskole	Delingsinstruktør
APR 2000	SG SØ Klasse BT	KT OGU 1. skoleår	Søværnets Officersskole	Officersuddannelse
JUL 2000	LT (R) klasse AT	KT OGU 2. skoleår	Søværnets Officersskole	Officersuddannelse
APR 2001	LT (R) klasse AT	KT OGU	Nyere enheder	Praktik, teknik og elektronik (ENO/EKO)
JUN 2001	PL			Udnævnelse

Operativ Linie

(praktikperioder er fremhævet)

Fra	Grad	Udd. afsnit	Uddannelsessted	Bemærkninger
AUG 1995	VP, MAKS eller MOKS SØ	KTASP I del I	Søværnets Grundskole	Rekrutuddannelse og sømandskab
OKT 1995	VP, MAKS eller MOKS SØ	KTASP I del II	Skoleskib (Minelægger)	Sømandsskab
JAN 1996	SGEL SØ (sergentelev SØ)	KTASP I del III	Søværnets sergent- og Reserve-officersskole	Sergentuddannelse
JUN 1996	SG SØ	KTASP I del IV	Delingsinstruktør ved SGS, togter i Skoledingen og operative enheder	Praktisk sergentvirke og vagtassistenttjeneste
NOV 1996	SG SØ klasse SB	KTASP II 1. skoleår	Søværnets Officersskole	Skibsføreruddannelse
JUL 1997	SG SØ klasse SA	KTASP II 2. skoleår	Søværnets Officersskole	Skibsføreruddannelse
MAJ 1998	SG SØ klasse SA	KTASP II	Kommunikationskursus, Skoleskib og Kampinformationskolen	Kommunikation Instrumentbetjening Radarsejls
AUG 1998	SG SØ klasse B	KT OGU (Officersgrunduddannelsen)	THET-, FALS-, NIJU-, FLYV- og LIND-klasserne	Navigationstogt (sømandsskab og navigation.)
NOV 1998	SG SØ klasse B	KT OGU 1. skoleår	Søværnets Officersskole	Officersuddannelse
JUL 1999	LT (R) klasse A	KT OGU 2. skoleår	Søværnets Officersskole	Officersuddannelse
SEP 1999	LT (R) klasse A	KT OGU	Kommunikationskursus og Kampinformationskolen	O-rumstjeneste, kommunikation og krypto-uddannelse
JAN 2000	LT (R) klasse A	KT OGU	THET-, FALS-, NIJU-, FLYV og LIND-klasserne	Vagtchefstogt (manøvrer, skibsorganisation og kommunikation)
APR 2000	LT (R) klasse A	KT OGU 2. skoleår	Søværnets Officersskole	Officersuddannelse
JUN 2000	PL			Udnævnelse

der på officersgrunduddannelsen (status ændres fra kadetaspirant til kadet) overgår de til aflønning efter kadetaftalen, hvor de fleste tillæg og ydelser forsvinder.

Kadetterne beholder deres grad som SG SØ indtil midt i officersgrunduddannelsen, hvor de udnævnes til løjtnanter af reserven, men de aflønnes fortsat efter kadetaftalen. Først ved uddannelsens afslutning, når de udnævnes til premierløjtnanter, overgår de til løn- og ydelsesforhold under AC-aftalen.

(CH SOS)

Udenlandske flådebesøg i Danmark

Dato	By	Nation	Skibsnavn	Skibstype	Besætning
August-oktober					
15-02	København/Køge	Sverige	HMS JOHAN NORDENANKAR	Hjælpeskib	122
September					
08-10	Esbjerg	Holland	HNLMS TROMP	Destroyer	261
	–	–	HNLMS PHILIPS VAN ALMONDE	Destroyer	187
15-18	Århus	England	HMS ARGUS	Hjælpefartøj	81
18	Frederikshavn	Tyskland	FGS GROEMITZ	Mineskibe	46
	–	–	FGS GEOTTINGEN		
	–	–	FGS CUXHAVEN		
19-21	Rønne	Tyskland	FGS HELMSAND	Afprøvningsfartøj	24
27-02	Frederikshavn	Frankrig	FS QUESSANT	U-båd	61
Oktober					
12-13	Frederikshavn	Tyskland	FGS ODENWALD	Forsyningsfartøj	39
14-16	Ebeltoft	Tyskland	FGS ODENWALD	Forsyningsfartøj	39
27-29	København	Tyskland	FGS EISVOGEL	Slæbefartøj	13
31	Frederikshavn	Tyskland	FGS LANGEORG	Dykkerskoleskib	38
November					
04-06	Frederikshavn	Tyskland	FGS LANGEORG	Dykkerskoleskib	38

I DANAs kølvand

For fjerde år i træk har Inspektionskutteren TULUGAQ sammen med Farvandsvæsenet gennemført et oceanografisk måleprogram langs de vestgrønlandske fiskebanker.



Nysgerrige hvaler



Isbjørn i sit rette element

For fjerde år i træk har Inspektionskutteren TULUGAQ i 12 døgn i juli 1995 tilbagelagt 1994 sømil og gennemført et oceanografisk måleprogram langs de vestgrønlandske fiskebanker. I år på trods af usædvanlig megen storis.

Selve målingerne udføres af medarbejdere fra Farvandsvæsenets Oceanografiske Tjeneste, og går i princippet ud på at bestemme vandets temperatur- og saltholdighedsfordeling i de øverste 1000 meter på en række faste positioner i området fra Kap Farvel til Holsteinsborg. Målepositionerne indgår i et internationalt oceanografisk observationsnet for det nordatlantiske område.

Danske forskere har gennemført observationer på de vestgrønlandske stationer hvert år siden 1948. I en lang årrække blev forskningen udført fra Danmarks Fiskeri- og Ha-

vundersøgelses skib »Dana« (forgængeren for det nuværende »Dana«).

I perioden 1977-1991 blev Grønlands fiskeriundersøgelsesskib »Adolf Jensen« benyttet. Siden har TULUGAQ været den anvendte platform. Set i historisk perspektiv er en ring hermed sluttet, idet de første der gav en nogenlunde korrekt beskrivelse af strømforholdene ved Grønland, var de danske søofficerer C. Irminger (1853) og C.F. Wandel (1893) baseret på observationer udført fra danske orlogsskibe.

De nuværende undersøgelsesresultater har påvist klare sammenhænge mellem rekruttering, fødegrundlag etc. for forskellige fiskearter og det omgivne miljø. Eksempelvis kan nævnes, at det varme klima, der var fremherskende i perioden 1920-1970 betød et meget rigt torskefiske-

ri ved Grønland, mens de meget varierende, men i hovedsagen kuldedominerede perioden siden 1970 har betydet en næsten total udslættelse af den grønlandske torskebestand.

Søværnet får også glæde af de indsamlede målinger, idet en indgået samarbejdsaftale mellem Søværnet og Farvandsvæsenet gør sidstnævnte myndighed til Maritimt Datacenter for Søværnet. Dette kan få betydning i relation til analyse og vurdering af lydudbredelsesmodeller.

Udover de nævnte målinger tilser Farvandsvæsenets personale i forbindelse med TULUGAQ turen også en række vandstandsmålere, placeret i vestgrønlandske havne. Indsamling af vandstandsdata sker med henblik på analyse af tidevandsforholdene ved Grønland til brug for udgivelse af Den grønlandske Tidevandstabel. 1995 oceanografi-togtet var for besætningen også en stor naturoplevelse. Hvem ville ikke gerne have oplevet at se en isbjørn i vestisen ud for Holsteinsborg, eller længere mod syd en stor flok hvaler, som nysgerrigt fulgte med i begivenhederne ombord.

(TULUGAQ)

Marineforeningens afdelinger

Marineforeningen har bedt »Søværns Orientering« bringe efterfølgende oversigt over foreningens lokalafdelinger, og henlede opmærksomheden på, at »forenings sæsonen« blev startet i begyndelsen af september måned.



Marineforeningen



Stiftet 30. april 1913

Æresformand: Hans Kongelige Højhed Prinsen

Marineforeningen har følgende afdelinger:

Storkøbenhavn:

Amager
Brøndby
Frederiksberg
Gentofte
Ishøj
Kongens Lyngby
København

Øvrige Sjælland:

Frederikssund
Frederiksværk
Gilleleje
Haslev
Helsingør
Hillerød
Holbæk
Hundested
Hørsholm/Rungsted
Kalundborg
Korsør
Køge
Møn
Nykøbing Sjælland
Næstved
Roskilde
Skælskør
Slagelse
Stevns
Søllerød/Holte
Vordingborg

Lolland/Falster:

Nakskov
Nykøbing Falster

Bornholm**Fyn:**

Assens
Bogense
Fåborg
Kerteminde
Langeland
Marstal
Nyborg
Odense
Svendborg
Ærøskøbing

Jylland:

Ebeltoft
Esbjerg
Fanø
Fredericia
Frederikshavn
Grenaa
Haderslev
Hadsund
Hals
Hanstholm
Hirtshals
Hjørring

Hobro

Horsens
Kolding
Lemvig
Nibe
Nykøbing Mors
Padborg/Gråsten
Randers
Ribe
Ringkøbing
Samsø
Skagen
Skanderborg
Skive
Skjern/Tarm
Sønderborg
Thyborøn
Tønder
Vejle
Viborg
Aabenraa
Aalborg
Århus

Grønland:

Egedesminde
(Assiaat)
Godthåb
(Nuuk)

For yderligere oplysninger venligst kontakt

Marineforeningens landskontor - Amaliegade 33 C - 1256 København K
Telefon: 3315 2886

Kontortid: Mandag, onsdag og fredag fra kl. 10.00 til kl. 14.00

4. Eskadres deltagelse i Joint Maritime Course 952

Den Mobile Base (MOBA), Den Mobile Vedligeholdelsesafdeling (MOVA), Tankfartøjet RIMFAXE og tre WILLEMOES-klasse enheder deltog i Joint Maritime Course 952 (JMC) i Skotland i maj/juni måned 1995. Set i bakspejlet blev JMC en succes, med både stort operativt udbytte og store oplevelser for deltagerne.

Efter et roligt forår, hvor der var god tid til at uddanne nyt personel i WILLEMOES-klassen, startede årets sejladsprogram med deltagelse i den traditionelle årlige NATO typeøvelse BOLD GAME i april måned, hvor 4. Eskadre sammen med NATO-partnerne Tyskland og Norge øver samarbejdet mellem et større antal torpedobåde.

Næste udfordring var deltagelse i Joint Maritime Course 952 (JMC) i Skotland i maj/juni måned af WILLEMOES-klasse enhederne BILLE, BREDAL og HAMMER, logistik- og støtteenheder fra Den Mobile Base (MOBA) og Den Mobile Vedligeholdelsesafdeling (MOVA), samt tankfartøjet RIMFAXE. MOBA/MOVA var til formålet sammensat af 21 lastvognstog og en række mindre køretøjer, i alt 370 meter køretøjer. Deployering af MOBA/MOVA foregik via Esbjerg med det britiske landgangsfartøj SIR PERCIVAL.

Før øvelsen blev skibe og besætninger briefet meget grundigt og professionelt af den britiske øvelsesledelse. Øvelsen var delt op i to faser, en work-up fase, med vægt på enheds samarbejde, og en »combat« (kamp)

fase, hvor det taktiske udbytte blev vægtet.

Under work-up fasen blev enhederne guidede igennem et minefelt af en ministryger. På et givent tidspunkt detonerede en rigtig mine i kort afstand af enhederne (1/2 sømil). Senere gennemførtes luftforsvarsøvelser i et omfang og med et indhold, der ikke ses magen til i vore hjemlige øvelser. Øvelsesudbyttet var meget højt, især for operationsrumsbesætningerne og for skibenes udkigge. Efter de indledende øvelser forlagde enhederne til Peterhead, i det nordøstlige hjørne af Skotland, hvor øvelsesintensiteten steg med endnu flere luftforsvarsøvelser, overfladeøvelser og luftmålsskydninger. Fra Peterhead blev øvelsesområdet forlagt til Scapa Flow.

Det var uden tvivl en speciel fornemmelse for mange ombord, at sejle ind i et område, der var så rigt på maritim historie. Over skibenes ordreanlæg blev der orienteret om de historiske begivenheder, herunder om interneringen efter 1. Verdenskrig af

den Kejserslige tyske Højsøflådes 74 skibe. Den internerede flåde bestod af 5 slagkrydsere, 11 slagskibe, 8 krydsere, 50 destroyere og et antal mindre skibe. Højsøflåden var som bekendt blevet interneret, mens fredsforhandlingerne stod på mellem Tyskland og de Allierede. Den tyske flådechef, kontreadmiral Ludwig von Reuter, mente på et tidspunkt, at der var fare for, at briterne ville forsøge at erobre flåden. Derfor beordrede han alle skibene til at sænke sig selv den 21. juni 1919. Ordren blev udført til punkt og prikke. Samtlige skibe sank. De fleste vrage efterhånden blevet bjærget, men initiativrige personer på Orkneyøerne har dog sørget for, at ikke alle skibe blev bjærget og skrottet, hvilket den dag i dag er til glæde for mange sportsdykkere. De gamle skibsvrag ligger på vanddybder mellem 10 og 18 meter. Blandt vrage kan nævnes slagskibene »Kronprinz Wilhelm«, »Markgraf« og »König« samt de lette krydsere »Brummer«, »Dresden«, »Köln« og »Karlsruhe«.



»MOBA« går i land

Et andet sted på bunden af Scapa Flow ligger vraget af det britiske slagskib »HMS Royal Oak«, som den 14. oktober 1939 blev sænket af Kapitanleutnant Günther Prien i U 47, under en meget dristig og risikofyldt aktion. »Royal Oak« er i dag erklæret som krigsgrav for de omkomne 833 britiske søfolk.

Orkneyøerne, som omkranser Scapa Flow, er meget rig på historie. Det menes bl.a., at de første mennesker kom til Orkney omkring år 2900 før vor tidsregning. Mange steder på øerne findes meget velbevarede monumenter af religiøs betydning, i stil med »Stonehenge« i England. Ligeledes findes der huse og andre bygninger fra den tidlige middelalder i forbløffende god stand. I det hele taget er Orkneyøerne et meget betagende stykke natur at færdes i.

Tilbage til JMC: En af de øvelsestyper, der var set frem til, var »Naval Gunfire Support«, d.v.s. ildstøtte fra skibe til operationer på land. En ø ud for det nordlige Skotland bliver benyttet som mål for denne øvelsestype. Alt bliver meget grundigt overvåget og kontrolleret. Der findes »spottere« i nærheden af nedslagsstedet, som dirigerer ilden ved at rette til højre/venstre eller op/ned. I luften hænger en helikopter, som registrerer nedslagene, og ombord på skydende enheder befinder der sig en engelsk forbindelsesofficer. De første skud blev affyret fra BILLE. Ret-

telserne kom fra »spotterne«. Næste byge blev affyret. Vi ventede på nye korrigeringer, men allerede i anden byge var der dækning, og i stedet kom ordren »FIRE FOR EFFECT«. Så gik det løs, og øen fik den afgørende salve. Spotterne på jorden og observatøerne i helikopteren var imponerede, fordi de angiveligt for første gang havde oplevet granatnedslag med en så hurtig skudkadance og dækning.

Før afsluttende øvelsesfase – kampfasen – blev der aflagt besøg i Kirkwall, hovedbyen på Orkneyøerne. Rygterne ville vide, at de danske torpedobåde, som tidligere havde besøgt Kirkwall, havde skabt god kontakt og venskab med øboerne. At det også forholdt sig sådan fik vi det første bevis på, da vi anduvede havnen. I hele byen var der kun hejst et flag, og det var et kæmpe Dannebrog, der vejede over konsulens bolig. Efter vellykket socialt samvær med øens befolkning, forlagde enhederne til farvandet omkring Hebriderne, på vestsiden af Skotland. Hebriderne kendes af de fleste mennesker kun fra vejrudsigterne, og det er sjældent at der bliver talt om godt vejr i det område. Vi var forberedt på det værste, men det viste sig, at vejret var på torpedobådenes side det meste af tiden.

I kampfasen var det de danske torpedobådes tur til, sammen med fire norske torpedobåde, at angribe de

store enheder, som deltog i JMC: Fregatter og destroyere fra USA, Danmark, Tyskland, Italien, Frankrig, Norge, og selvfølgelig Storbritannien. Fra Danmark deltog korvetten NIELS JUEL. Samarbejdet med NIELS JUEL fungerede strålende, og det var en rar fornemmelse at konstatere, at den geografiske placering ikke havde nogen betydning for udbyttet af dette samarbejde.

Torpedobådenes angreb var altid koordineret med MOBA, som var deployeret til vestsiden af Skotland. Udover egne radarsystemer havde MOBA fået tilknyttet en britisk helikoptereskadrille, bestående af 4 Lynx helikoptere fra 815 Squadron. Helikopterne opererede meget tæt sammen med MOBA, der reelt fungerede som en mindre (militær) lufthavn. Samarbejdet med 815 SQN. er ikke nyt for 4. Eskadre, idet eskadrillen normalt også deltager i øvelse BOLD GAME. Som kuriosum kunne nævnes, at en af Lynx-piloterne var His Royal Highness The Duke Of York, Prince Andrew.

Øvelsens sidste angreb fandt sted i »Pentland Firth«, farvandet mellem Skotland og Orkneyøerne. Og til sidst oplevede vi det vejr, vi havde frygtet hele tiden. Det blæste kraftigt op. Og den barske virkelighed forblev en kendsgerning hele vejen til Edinburgh, hvor der blev holdt debriefing.

(4. Eskadre)

Rationaliseringspræmie til medarbejdere ved Søværnets Operative Kommando

Tre medarbejdere ved Søværnets operative Kommando (SOK) fik den 23. juni 1995 af stabschefen overrakt en rationaliseringspræmie på 12.000,- kr. til deling, efter at have fået godkendt et rationaliseringsforslag til forbedring af SOKs bunkeranlægs ventilations- og kølesystem.

Mekanikerne (ME) Benny Tornhøj Jepsen, John Jensen og Karl Bjerre havde foreslået, at man sparede ud-

gifterne til køb af et helt nyt ventilations- og kølesystem ved at maksimere udnyttelsen af kapaciteten i et andet, allerede eksisterende ventilations- og køleanlæg. Foruden at spare investeringsomkostninger til et nyt anlæg påviste ME gennem deres forslag, at der kunne opnås væsentlige besparelser i vandforbrug og øvrige driftsudgifter.

(red.)



Fra præmieoverrækkelsen

Søværnets Officersskole vinder Nordisk Kadetstævne 1995

80 kadetter fra Søværnets Officersskole deltog i perioden 2. til 6. august i det 48. Nordiske Kadetstævne i Visby på Gotland med Sverige som værtsland. Hvordan det gik, fremgår af artiklen.

Kadetkorpset blev ledsaget af Skoleskibet MØEN, som lå i Visby havn med de øvrige nationers skoleskibe. I stævnet deltog i alt ca. 300 søkadetter/kadetaspiranter fra Danmark, Norge, Sverige og Finland.

Igen i år vandt Søværnets Officersskole, idet vi også blev nr. 1 i Finland sidste år. Resultatet var 11 point til Danmark, 14 point til Sverige, 16 point til Finland og 19 point til Norge, hvor en førsteplads gav 1 point, en andenplads 2 point o.s.v. Men der var stor jævnbyrdighed i alle discipliner.

Stævnets primære formål er, gennem sportsligt og kammeratligt samvær, at skulle fastholde og udvikle venskab og forståelse mellem de nordiske landes søværn. Nordisk Kadetstævne arrangeres på skift hvert år mellem de nordiske landes officersskoler og finder sted i respektive nationers hjemland.

Næste gang stævnet afholdes i Danmark bliver i 1996 med Ålborg som værtsby.

Finland kom først med i 1967, men har siden deltaget på lige fod med de øvrige nordiske lande. Hvad angår den danske vinderstatistik kan det nævnes, at Danmark vandt det allerførste stævne i 1948 i Lysekil, i Fre-



«Dansk sejr i stafet. Kadet Morten Vogelius kommer først over målstregen».

derikshavn '79, Karlskrona '80, Rauma (Finland) '86, Härnösand (Sverige) '87 og Wasa (Finland) '94. Det var forventet, at Sverige ville sætte alle kræfter ind på at vinde på »hjemmebane«. Danmark vandt volleyball, som var første konkurrence. Men da Sverige vandt svømning med Danmark på en 4. plads (trods en ihærdig indsats) førte Sverige nu nationskonkurrencen.

I terrænløb blev Danmark nr. 3 og Sverige nr. 2, hvorved det svenske forspring øgedes. Danmarks favoritdiscipliner var sejlkonkurrence og pistolskydning, ligesom der var trænet intenst med fri idræt.

Kadetterne og kadetaspiranterne svigtede da heller ikke og vandt alle efterfølgende discipliner med Sverige på henholdsvis 2. pladsen samt to 3. pladser.

Udover den flotte nationssejr var der også mange individuelle 1. præmier til den danske officersskole: Terrænløb, pistolskydning (guld, sølv og bronze), 1500 meter, 100 meter ligesom 1000 meter stafetløb blev vundet af Danmark.

Samtidig blev stævnet afviklet under god og værdig sportsånd og mange gode venskaber blev knyttet til de øvrige nordiske officersskoler.

(SOS)

Pip fra Holland

af KL J.H. Andersen, RNLNAS De Kooy

LYNX Full Mission Flight Trainer (FMFT) ligger på Royal Netherland Naval Air Station »De Kooy« tæt ved Flådestation Den Helder i Holland. Den er måske ikke særlig kendt, men her er en mulighed for at stifte bekendtskab ned den.

Jobbet som helikopterpilot i søværnet stiller ofte krav til andet end blot de grundlæggende flyvefærdigheder. Miljøet på Nordatlanten er stærkt omskifteligt og skibets helikopterdek står sjældent stille. Vind og vejr viser sig ikke altid fra sin bedste side og landskaberne kan ofte skabe uventede turbulenssituationer. At flyve i den værst tænkelige kombination af disse ydre faktorer, somme tider også om natten, stiller store krav til besætningens evner. Da man i disse situationer ofte flyver en eller anden form for mission, er pilotens ressourcer derfor også optaget af denne mission. Intet af dette behøver at komme som en overraskelse, idet muligheden for at træne det under sikre omstændigheder foreligger. I Holland ligger LYNX-simulatoren også kaldet LYNX Full Mission Flight Trainer (FMFT).

Simulatoren er det direkte resultat af det man kalder Joint LYNX Simulator Training Establishment, et samarbejde mellem Danmark, Norge, Tyskland og Holland.

I nærværende artikel redegøres kort for dette samarbejde, ligesom det beskrives, hvorledes en moderne flysi-

mulator anvendes.

Holland og Tyskland anvender LYNX i den taktiske antiundervandsbådsrolle (ASW), hvorimod Danmark og Norge primært anvender simulatoren i opbygningen af procedurer og cockpitsamarbejde. De fire nationer samarbejder i projektet på en sådan måde, at alle aspekter i træningen bliver tilgodeset. Til daglig arbejder tre sonarinstruktører (to hollændere og en tysker), to hollandske TACCO-instruktører (TACCO = Tactical Coordinator), den hollandske ækvivalent til vores flyvende taktiske observatør, samt to hollandske flyveinstruktører plus en flyveinstruktør fra henholdsvis Danmark, Norge og Tyskland. De udenlandske instruktører er for tiden udstationeret for en tre-årig periode.

At simulatoren er en Full Mission Flight Trainer betyder, at man kan træne alt fra elementær flyvetræning til en fuld taktisk øvelse med et kompliceret overfladebillede i for eksempel Adriaterhavet, med tilhørende sonarstationer koblet til cockpittet. Derved kan den taktiske koordinator direkte samarbejde med sonaroperatøren og piloten med opbygningen af billedet under vandet. "Dipping" kaldes den procedure, hvor helikopteren hænger stille i luften med sin sonar sænket i vandet. Fordelen med at anvende helikoptere til dette formål er, at undervandsbåden ikke har de store muligheder for at detektere den, samt at det er hurtigt at flytte sonaren fra sted til sted og derved skabe samarbejde mellem flere sonarplatforme.

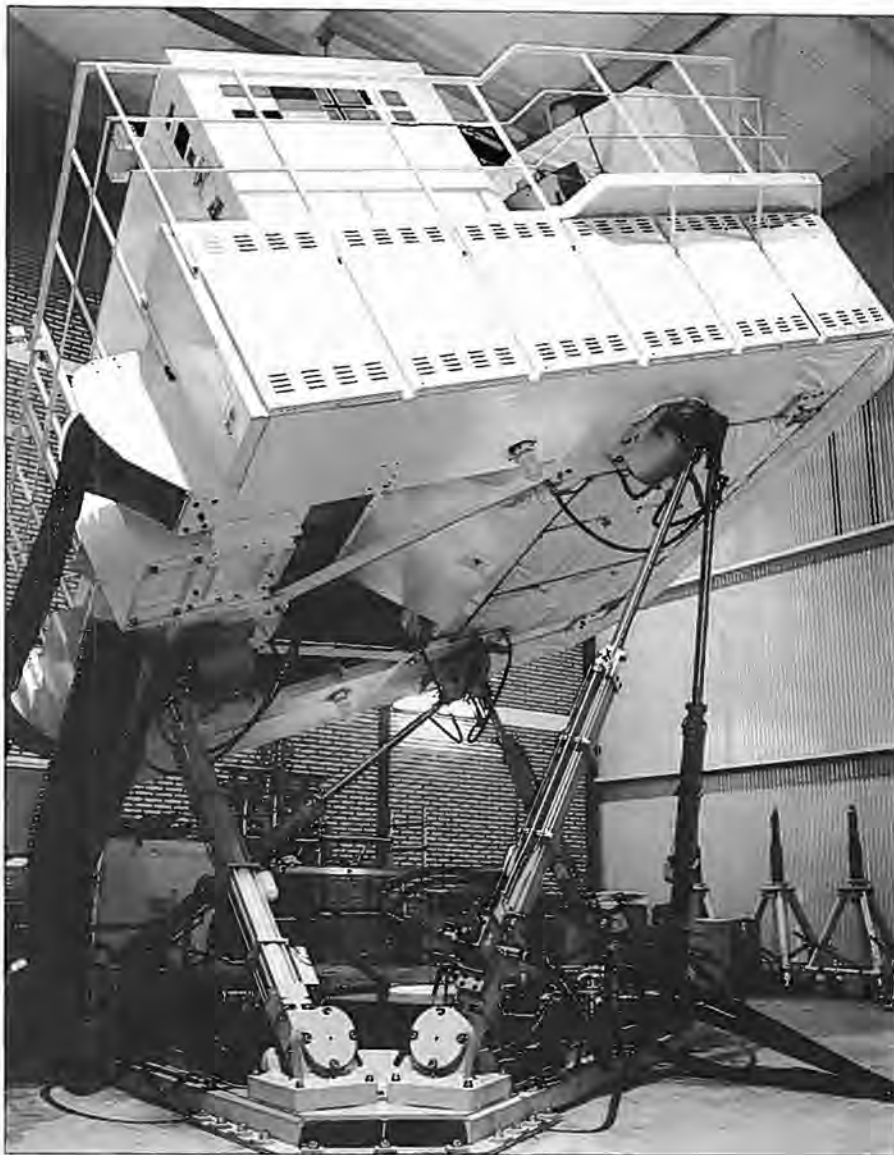
Disse procedurer og øvelser kræver overordentlig mange ressourcer både instruktørmæssigt samt computermæssigt. Instruktørmæssigt, idet

op til fire instruktører kan være beskæftiget med træningen af en enkelt flybesætning. Computermæssigt, idet overflade- samt undervandsbilledet inklusive de oceanografiske og atmosfæriske forhold konstant skal holdes opdateret.

For vore hjemlige LYNX-besætninger fra Søværnets Flyvetjeneste er kravet, at de skal til træning to gange årligt af en uges varighed. I løbet af denne uge trænes nødprocedurer, der normalt ikke ville kunne trænes i det rigtige luftfartøj, herunder motorfejl samt fejl i hydraulik- og styresystemer. Der trænes instrumentflyvning, hvor fejl også opstår under procedurerne. Der kan simuleres flyvning med overisning i skyerne samt fejl, der kræver beslutninger under vanskelige forhold. Desuden øves operationer fra skib, blandt andet radar-navigering på Færøerne og Grønland under dårlige vejrforhold. Herudover gennemgår besætningerne en række årlige prøver, som simulatormiljøet giver gode muligheder for at give tilbagemeldinger i.

At være simulatorinstruktør ved simulatoren er ikke blot at sidde ved instruktørkonsollen og give opgaver til besætningerne. Man er samtidig en del af den stab som vedligeholder og videreudbygger databaserne samt opdaterer JEPPESEN AIRWAY MANUAL til navigationsdatabasen. Endvidere skal der laves standard opbygninger af diverse øvelsesmiljøer, scenarier, til hver enkelt opgave ud fra hvilke den enkelte instruktør kan give specifikke opgaver til besætningerne.

Udover denne teoretiske verden vedligeholder hver enkelt pilot sine hidtidige færdigheder i flyene samt virker som instruktør for de hollandske elever, også under aktuel flyvning.



LYNX simulatoren »under gang«

Desuden holdes også vagt som operativ SAR-pilot i tårn med de hollandske piloter. Derved vedligeholdes også berøringsfladen med det operative flyvemiljø, hvorved de instruktørmæssige færdigheder ikke blot vedligeholdes, men også udbygges.

For besætningernes vedkommende vil mange måske mene, at det at træne i en simulator altid vil ligge i baghovedet, idet man jo ikke kan komme til skade. Computeren kan jo bare genstartes og så kan man flyve videre. Det er naturligvis tildels rigtigt, men der går bestemt ikke lang tid fra start på øvelse, til man aktuelt føler, at man flyver. Om det er den enkeltes stolthed eller følelsen af rigtigt at flyve er svært at vurdere,

men alle gør deres bedste for at følge gældende procedurer og/eller overleve.

Computeren er som sagt ganske kraftig. Det er muligt at træne i områder spændende fra Europas vestkyst, fra Portugal til Nordnorge og Spitsbergen, i England, Island, Grønland samt Færøerne. Hertil er netop kommet Adriaterhavet og Hollandsk Vestindien. Som et ekstra krydderi bliver databaserne jævnligt opdateret fra JEPPESEN AIRWAY MANUAL, et publikationssystem hvori alle lufthavne i verden er listet med deres instrumentprocedurer, hvorved instrumentflyvning bliver muligt i alle områder. Instrumentanflyvninger kan derved øves også i ukendte områder.

Overalt langs kysten i respektive nationers operationsområder kan radaren anvendes som navigations-hjælpemiddel. Endvidere kan der indlægges en lang række operative skibstyper med deres radarprofil og taktiske våbensystemer. Disse enheders muligheder for ESM og ECM kan også udvælges, hvorved jamming af helikopter-radaren kan simuleres.

Som det ses, findes der i Holland et meget avanceret hjælpemiddel til træning af LYNX-besætninger. I slutningen af firserne stod LYNX simulatoren færdig og klar til brug. Herefter er der sket en masse, og databaserne er under stadig udvikling i takt med flyenes modifikationer. Danmarks nye taktiske datasystem er dog ikke implementeret, og må derfor fortsat trænes på Taktikskolen i Frederikshavn. Imidlertid kan det slås fast, at en simulator er et både godt og i længden også billigt træningsinstrument. Sammenlignes med tilsvarende træning i det aktuelle luftfartøj er der mange penge at spare. Det skal bare ikke glemmes, at systemet er komplekst. Hele tiden må computeren opdatere scenariet i forhold til besætningens handlinger og instruktørernes input. Opdateringerne må være »real time« for at besætningerne ikke skal føle, at de sidder i en kunstig kasse på jorden. Dette stiller store krav dels til softwareopdatering og dels til vedligeholdelsespersonellet.

At simulatoren har bevist sit værd oplevede en hollandsk pilot i maj måned, da han måtte nødlande sin Lynx med begge motorer stoppet fra en højde af kun 400 fod (ca. 130 meter). Han måtte dreje 270 grader venstre om for ikke at lande i tæt bebygget område. Han fortalte bagefter, at han ikke havde tid til at tænke sig om, men gjorde alt som han havde trænet i simulatoren.

Derfor er vores råd til de besætninger som kommer til træning ved simulatoren også altid:

»Træn hvad du flyver – og flyv hvad du træner!«

Nijmegen-marchen 1995

SSG Johnny Bannow havde i juli måned fornøjelsen af at have deltaget i Nijmegen-marchen i Holland.

Ikke som gænger, men som administrations assistent, »al-slags-service« mand for gængerne.

En »al-slags-service« mand er vigtig for gængerne. Han er deres skygge. Han er overalt. Han varetager mangfoldige administrative opgaver. Han er postmand, telefonmand; han renskriver rapporter, og han løser alle de problemer, som uvægerligt dukker op under de fire dages marcher, som gennemføres efter recepten: Op om morgenen ved 3-tiden, og afmarch (ca. 40-43 km pr. dag) mellem kl. 4 og 6! Marchen må man opleve ved selvsyn, før det rigtigt går op for en, hvilket slid og samtidigt stort show, det er.

På ruten er udlagt 3 rasteplasser med ca. 10 km mellemrum, hvor gængerne kan slå sig ned og få forplejning, såsom bananer, agurker og appelsiner. Hertil te eller saft/vand i store mængder, hvilket er meget vigtigt. Desværre glemmer nogle at drikke rigeligt, især når de begynder at blive trætte, hvilket kan resultere i dehydrering med efterfølgende besvimelse m.v.

Når der tales om show, er det nok ikke lige det, gængerne tænker på undervejs; men når de har overstået dagens strabadser, for enkelte måske først når de er kommet hjem igen, så vil erindringen om de mange tilskuere, som længe før marchen finder sted, har sat stole ud i vejkanterne og foran parcelhusene for at få den bed-

ste plads, printe sig tydeligt på net-hinden. Et utal af salgsboder tilbyder drikkevarer, vandmeloner, is m.v. Fra huse på ruten tilrigges vandslanger, undertiden med brusere, så de »arme« gængere kan blive kølet lidt af. Børn tilbyder vand undervejs og konkurrerer i øvrigt indbyrdes om at få »stickers« og souvenirs fra gængerne. Dertil kommer et opbud af orkestre, som spiller langs ruten. Fra restauranter og barer toner musik ud gennem musikanlæg, hvorfor man kan sige, at ruten også bliver en lang musikoplevelse.

ikke skal glemme, at deltagerne af egen lomme har betalt ca. 850,- kr. plus rejseomkostninger for at (mere eller mindre) »få afprøvet smerteterskjenke« på fødder og knæ. En uges ferie må også afskrives. Men glæden ved at gennemføre er stor. Og det at marchere ind på sidste rasteplass og modtage de andre holds beundringsværdige applaus, og at modtage sit diplom og medalje, fortrænger hurtigt erindringen om alle pinslerne undervejs.

I 1996 kan Nijmegen-marcherne fejre 80 års jubilæum. Og søvænet får



»Vablerne plejes«

Den danske delegation bestod af 753 gængere fra forsvaret, beredskabsstyrelsen og hjemmeværnet. Af disse udgik 44 svarende til 5.84%, i løbet af de første 3 dage. Der startede 673 mænd og 80 kvinder. Disse fordelte sig med 395 fra hjemmeværnet, 313 fra forsvaret og 55 fra beredskabsstyrelsen. Det normale er, at alle som stiller til start på 4. og sidste dagen også gennemfører. At der holdes ud af alle kræfter er forståeligt, da man

æren af at lede den danske delegation. Her kan kun opfordres til, at så mange som muligt fra søvænet vil deltage. Men husk bare dette ene: Gå i gang med træningen i god tid. Træn i alt mellem 300 og 500 km. Så undgår man muligvis at komme i vanskeligheder undervejs.

Til alle gængere og stabsmedlemmer: Tak for en stor oplevelse og godt samarbejde.

(SSG Bannow)

Driftsystem 2000 (DS 2000)

Nye tider, nye skibe og nye behov for kontrol og vedligeholdelse af materiellet, dannede i marts 1994 grundlag for det første seminar vedrørende et nyt edb-baseret driftsystem til Standard Flex 300 og Søværnets mobile vedligeholdelsesafdeling (MOVA).

Behovet for en moderne og tidssvarende kontrol, styring og vedligeholdelse af materiel i SF 300-enhederne, skabte fundamentet til udvikling af et nyt driftssystem. Søværnets Materielkommando og 2. Eskadre nedsatte derfor, i fællesskab med 4. Eskadre en arbejdsgruppe »Vedligeholdelse« (AGVEDL), der fik til opgave at analysere behovet samt starte et pilotprojekt i enhederne.

Et eksisterende vedligeholdelsessystem blev installeret i STØREN og GRIBBEN. Pilotprojektet konkluderede, at der måtte udvikles et program, der kunne foretage automatisk styring af terminer for vedligeholdelsesarbejde på skibene, herunder individstyring af komponenter samt en konfigurationsstyring af bl.a. containermodulers indhold og placeringer, både i land og ombord på enhederne. Endvidere skulle programmet kunne håndtere individstyring af våben- og fremdrivningssystemer samt udarbejde fejlstatistikker og diverse rapporter.

AGVEDL nedsatte to underarbejdsgrupper til yderligere analyse af de enkelte behov. Den ene underarbejdsgruppe fik til opgave at behandle arbejdsprocessen mellem besætningen, MOVA og værkstederne.



Der var dynamik i arbejdsgruppen – ofte til langt ud på de små nattimer

Den anden underarbejdsgruppe skulle definere de fremtidige brugerkrav til et nyt driftssystem, og udarbejde forslag til kravspecifikation (System Requirement Specification). Underarbejdsgruppen blev bl.a. sammensat af repræsentanter fra Søværnets Materielkommando, Søværnets Teknikskole, MOVA og de enkelte SF 300 divisioner.

I starten af januar 1995 indledte underarbejdsgruppen sit arbejde med at udforme kravspecifikation til et modulopbygget driftssystem (DS 2000) med bl.a. følgende moduler:

Et modul, indeholdende styringsdata og historik på flytbare komponenter. Et modul til opsamling af driftdata fra alt roterende maskineri, med henblik på udarbejdelse af forskellige analyser.

(Data kunne efter underarbejdsgruppens opfattelse overføres fra allerede eksisterende databaser ombord gennem en videreudvikling af den »automatiske maskinjournal« i FLYVEFISKEN-klassen, således at en total integration af Driftsystem 2000 blev mulig.)

Et vedligeholdelsesmodul til individ-

og konfigurationsstyring af bl.a. våben- og fremdrivningssystemer. Kravspecifikation hertil blev 1. maj 1995 fremsendt til Søværnets Materielkommando.

Der var og er optimisme i underarbejdsgruppen, selvom der er lang vej endnu, og selvom man muligvis med føje kan slutte med en kendt statsmands ord om, » at dette muligvis nok var afslutningen på begyndelsen«.

(UAG SRS)

Husk Fotokonkurrencen:

»Årets billede« 1995!

Hvis indsendere af artikler til bladet ønsker, at et eller flere medsendte billeder skal deltage i fotokonkurrencen, skal det meddeles redaktionen. Skriv eventuelt bag på billedet: »Årets billede 1995«

Søværnets mærkedage

19. august 1915 – E 13-affæren

Under en tysk torpedobåds angreb på den strandede engelske undervandsbåd E 13, reddede danske torpedobåde godt halvdelen af E 13s besætning.

Den 28. juni 1914 faldt der to skud i Sarajevo, hvorved den østrigsk-ungarske tronfølger blev myrdet. Det førte til en krise, der i løbet af en måned udviklede sig til Første Verdenskrig.

Siden nederlaget i 1864 havde den danske udenrigs- og for-svars politik stræbt efter at opnå neutral status i tilfælde af en stormagtskonflikt. Blandt andet havde man, medens forsvarskommissionen af 1901 endnu sad, ført underhåndsforhandlinger med Tyskland om sikring af neutraliteten, men det var mislykkedes. Efter den østrigsk-ungarske krigserklæring til Serbien besluttede Danmark i et statsråd den 31. juli 1914 at indkalde flådens og søbefæstningens sikringsstyrke. Samtidig udsendtes en erklæring til alle stater: »Danmark vil opretholde ligelig neutralitet». Minespærringer blev beordret udlagt ved Københavns nordlige indsejling den 3. august og i Store Bælt den 5. august.

Til beskyttelse af neutraliteten, herunder bevogtning af minespærringerne, deltes Flåden i 1914 i to eskadrer. I Store Bælt stationeredes 2. Eskadre og i Sundet 1. Eskadre, der bestod af 2 å 3 kystforsvarsskibe eller krydsere og 6 å 9 torpedobåde. Eskadrechef var kommandør T.V. Garde.

Den officielle danske holdning til spørgsmålet om retten til fri passage

for krigsførende magters krigsskibe før Første Verdenskrig var tilkendegivet i Kgl. Anordning af 20/12-1912, hvoraf det fremgik, at der var fri passage mellem Østersøen og Nordsøen med undtagelse af adgang til

- Københavns havn og red samt
- indre farvande, hvortil adgangen var spærret af miner.

I Tyskland nærrede man frygt for et engelsk gennembrud til Østersøen rettet mod flådens hovedbase i Kiel, en frygt der ikke var helt ubegrundet. Men selvom engelske overfladeskibe i Første Verdenskrig ikke viste sig syd for Læsø, forsøgte tre engelske undervandsbåde allerede i efteråret 1914 at nå igennem, hvilket lykkedes for to af dem. Englænderne lod det imidlertid ikke blive ved det, og i sommeren 1915 forsøgte fire andre undervandsbåde af E-klassen at komme igennem. Det lykkedes for tre af dem, medens den 4. båd lige før midnat den 18. august strandede i Flinterenden på dansk søterritorium mellem Saltholm og stenrøsen Søndre Flint.

Strandingen blev næste morgen rapporteret af lodserne i Dragør, og torpedobåde fra 1. Eskadre blev sendt til stedet for at håndhæve neutralitetsforpligtelserne.

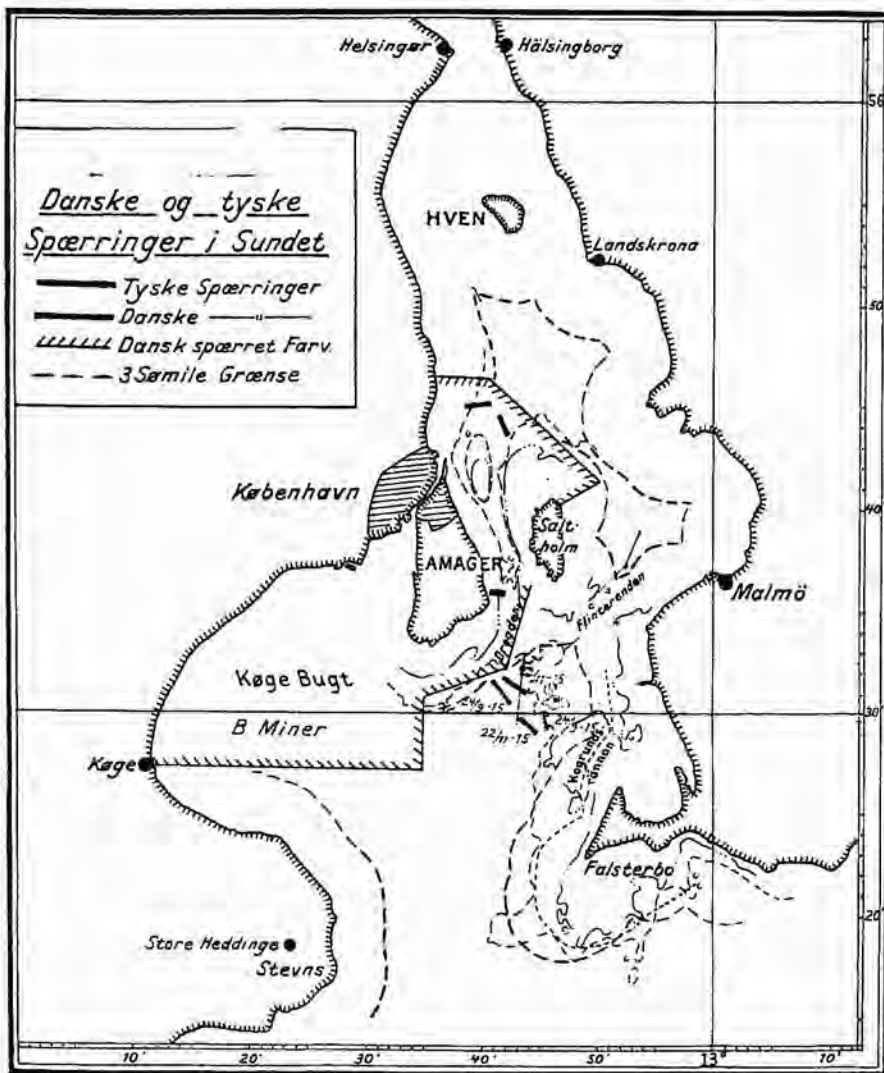
Den først ankomne torpedobåd NARHVALEN gik på siden af undervandsbåden, der viste sig at være den engelske E 13. Chefen, Lieutenant-Commander Geoffrey Layton, oplyste, at ubåden var grundstødt for sydgående om natten ca. kl. 2330. Han bad om at måtte sende næstkommanderende, Lieutenant Eddis, med NARHVALEN til vagtskibet FALSTER for at forhandle om bjergningsassistance indenfor de berammede 24 timer. Ønsket blev imødekømt så snart NARHVALEN

blev afløst af torpedobåden STØREN ca. kl. 0845.

Endnu medens NARHVALEN lå ved siden af E 13 kom en tysk jager tæt forbi nordfra og lagde sig ca. 1000 m øst for strandingsstedet. Dens kanoner var ikke bemandede, og den viste ikke tegn til at ville angribe. Imidlertid var 1. Eskadre afgået fra Sundet ved Tårnbæk mod strandingsstedet, og to af dens torpedobåde, SØULVEN og TUMLEREN var blevet sendt i forvejen som forstærkning for bevogtningsstyrken. Da eskadren ca. kl. 1030 var nået til Drogden, observerede SØULVEN, der sammen med TUMLEREN og STØREN befandt sig i nærheden af strandingsstedet, 2 tyske torpedobåde, der fra en position tæt ved territorialgrænsen syd for Saltholm, stod nordøst i med høj fart. SØULVEN lettede for at gå dem i møde og protestere mod en eventuel neutralitetskrænkelse. Den nordligste af bådene havde et signal vajende, der aflæstes som: »Forlad fartøjet hurtigst muligt«.

Umiddelbart efter affyrede den tyske torpedobåd en torpedo, som imidlertid ramte bunden og eksploderede uden at anrette skade, og samtidig åbnede torpedobådene ild mod undervandsbåden, der næsten øjeblikkelig kom i brand. Da SØULVEN løb op imod den tyske torpedobåd for at afværge angrebet, standsede beskydningen, hvorefter torpedobåden drejede sydpå med stærk fart. Tidsforløbet fra det øjeblik, hvor den tyske torpedobåd åbnede ild til ildens ophør ved den danske torpedobåds mellemkomst, var 2 til 3 minutter.

En af de ombordværende i E 13, Petty Officer H. Lincoln, beskrev i et brev et par år senere angrebet således (Tidsskrift for Søværnen 1965



▲ Efter E 13-affæren lagde tyskerne i september 1915 to minespærringer og i november samme år yderligere to spærringer i Flinterendens sydlige udgang. I 1658 måtte Danmark afstå Skåne, Halland og Blekinge til Sverige, men hvort meget vand, der fulgte med, var der ingen aftale om. Den kom først i 1932. Derfor er de trukne linier 3 sømil-grænsen både fra Danmark og Sverige – selvom Sverige håndhævede 4 sømil.
(Efter Krebs: »Verdenskrigens Historie«)

Angrebet på E 13 vakte stor opsigt i dansk og svensk presse. I »Illustreret Tidende« august 1915 bragte Chr. Bogø denne dramatiske tegning. Der var ingen af de 15 omkomne britiske søfolk, som blev dræbt af skudsår. De druknede.
(Efter Kaarsted »Flåden under 1. Verdenskrig«.



p.278): »Jeg var om læ, idet jeg passede batteriernes opladning, da jeg pludselig så granater gå gennem båden, og straks blev der kaos og helvede brød løs inde i båden, da vor egen ammunition, der var blevet truffet, begyndte at eksplodere og gjorde det umuligt at nå hen til vore torpedoapparater. Saltvand, der kom til vore batterier, fremkaldte en tæt kvælende sky af gas. Da det var blevet helt umuligt at frelse båden, og man hvert øjeblik kunne vente en stor eksplosion, blev vi beordret til at forlade båden.

Jeg sprang i vandet og fandt, at tyskerne beskød hele det omliggende vandområde med maskinkanoner, idet de prøvede at skyde de folk, der svømmede i vandet. Jeg svømmede væk fra dette og var så heldig ikke at blive ramt«.....»men da jeg var næsten bedøvet af springende granater, kunne jeg ikke nå kysten og sank.

Uden jeg vidste det, var der en båd lige bag mig, og en dansk Petty Officer sprang overbord og fiskede mig op fra bunden, netop i rette øjeblik til at redde mit liv. Jeg fandt senere ud af, at det var Petty Officer Arthur Olsen fra STØREN«.

Halvdelen af E 13s besætning, ca. 15 mand samt 1 såret, blev reddet af de danske torpedobåde; af de øvrige blev 14 bragt i land døde. 1 forblev savnet.

Den engelske undervandsbåd blev senere bjærget af Switzers Enterprise og bragt til Orlogsværftet. Chefen, LtCdr Geoffrey Layton, og de øvrige overlevende besætningsmedlemmer blev interneret på Søværnets Kaserne indtil Layton undslap og vendte tilbage til England, hvorefter resten af besætningen blev overført til Aarhus.

Layton blev allerede 21 år gammel ubådschef, hvilket han var under hele Første Verdenskrig, hvor han to gange fik D.S.O. Ved sin hjemkomst efter flugten fra København fik han straks én af de dengang nyeste K-klasse både. Han avancerede til admiral og gjorde tjeneste som sådan under hele Anden Verdenskrig.

(WT)

TERMA Elektronik AS



TACTICS C3 and Fire Control System for Submarines



TERMA Elektronik AS
Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup
Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99

PASSIVE AND ACTIVE TRACKING

TARGET MOTION ANALYSIS

WEAPONS CONTROL

TACTICAL AND MANOEUVERING TOOLS

RECORDING, LISTING AND PLAY-BACK

SIMULATION FOR TRAINING PURPOSES

OPTIONAL FACILITIES

DATA-LINK COMMUNICATIONS

REMOTE CONTROL /DISPLAY OF SENSORS