



SØVÆRN

S

ORIENTERING



1

1996

Nyt fra Redaktøren

GODT NYTÅR! Det kan vel ikke siges for tit – specielt ikke i år, hvor så mange ting både herhjemme og i det store udland synes at have taget en tørn til det bedre.

Der er lagt op til mange nye muligheder i det femårige forlig omkring forsvaret ved finanslovens vedtagelse i december 1995, som især søværnet kan udnytte til gavn for sikkerheden på vort eget hav i bredere forstand.

Længere sydpå er freden tættere på en gennemførelse end den har været i mange år – ikke mindst på grund af den stædige indsats FN og NATO med USA som inspirator har gjort de sidste tre år. Operationen har ofte været kritiseret og gjort til grin i medierne, men virkningerne har stille og roligt vist de ufredelige elementer, at man ikke spørger med verdenssamfundet, som det med større og større sikkerhed og samarbejde vil fungere i fremtiden.

Men ingen af disse muligheder kan udnyttes uden den enkeltes personlige indsats, en vilje til at sætte sin egen krop og sjæl i forreste linie, der skal være tilstede før nogen IFOR stab, fly, kampvogne eller skibe kan indsættes.

Den tillid til hinanden – op og ned og til siden – der er det måske vigtigste i den enkeltes beslutningsproces, før han eller hun melder sig til tjeneste i fredstyrkerne, bygger på informationer af mange slags – **også de informationer værnenes egne blade bringer.**

Orlogskaptajn Per Jönsson, der som bekendt var redaktør indtil 18. december 1995, har taget dette ansvar på sig i en meget bogstavelig grad, da han tog til Italien for i en seks måneders periode at gøre tjeneste i IFORs bagland – som dansk repræsentant ved Multinational Logistic Commander (MNLC LOG SURF) i HQ NAVFSOUTH.

Lige ankomsten fra et job som chef for »Public information« i NATO, lidt tættere på i Karup, er det derfor med stolthed og en vis ærefrygt, jeg (gen-)overtager redaktørjobbet.

Jeg vil forsøge at leve op til det store ansvar, det er at bringe relevante, inspirerende og troværdige informationer videre fra søværnets heldigvis mange enheder til alle jer vore læsere.

Men jeg behøver også jeres hjælp i form af **gode artikler, råd og billeder** – !

Sven Voxtorp, Orlogskaptajn



Indholdsfortegnelse

Chefens Nytårstale	1
Operation flaskepost en stor succes	2
Forsvarets ordning 1995 - 1996	3
NIJMEGEN 1996, Søværnet arrangerer i år ...	4
Nyt tjenestested oprettet, Drogden – VTS	5
Grønlandsk erhvervspraktikant skriver stil ...	6
ESKADRILLE 722 – Redningseskadrillen	8
WESTLANT DEPLOYMENT 1996	11
NARHVALEN i JMC	14
Søredningstjenesten i Danmark	16
Søværnets Mærkedage, 2. - 5. februar 1658	20
HAVKATTEN's seneste togt	22
KANUMAS igen i 1996	24

SØVÆRNS ORIENTERING

Udgiver: Søværnets operative Kommando
i samarbejde med Søværnets Materielkommando og Grønlands Kommando

Adresse: Søværnets operative Kommando
att. SVN ORT
Postboks 483
8100 Århus C

Redaktion:
Ansvarshavende overfor medieansvarsloven:
Kommandør, Stabschef Erik Fage-Pedersen,
Søværnets operative Kommando

Ledende Redaktør: Orlogskaptajn Sven Voxtorp,
Søværnets operative Kommando

Telefon: 89 43 30 99 (omstilling)
89 43 30 56 (Red. Direkte)
Telefax: 89 43 31 41

Redaktør for Søværnets Materielkommandos område:
Kommandørkaptajn Hasse M. Lehmann.

Telefon:
31 54 13 13 (omstilling) 31 57 22 55 lokal 4061 (direkte)

Redaktør for Grønlands Kommandos område:
Kaptajnløjtnant K.H. Dahl,

Telefon: 00299 10111 lokal 247
Telefax: 00299 10112

Distribution:
Fuldmægtig F. Thorsø Nielsen,
Søværnets operative Kommando

Telefon: : 89 43 30 99 (omstilling) 89 43 31 12 (direkte)
Telefax: 89 43 31 41

Forsidebillede: Korvetten PEDER TORDENSKIOLD
fotograferet fra skoleskibet GEORG STAGE i Cadiz,
Spanien.

Redaktionen forbeholder sig ret til at
redigere det indsendte materiale.

Indholdet i bladet kan frit citeres med angivelse af kilde.
Billedmateriale dog kun efter aftale med Red.

Tryk & Layout: Kannike Tryk A/S, Århus

ISSN 0907-5038, oplag: 8000 eksemplarer

Chefen for Søværnets operative Kommandos Nytårstale

(uddrag)
givet ved Nytårsparolen
2. januar 1996

Vi markerer Nytåret

Ikke for dets egen skyld, men for at bruge dette tidsmærke som anledning til at standse op et øjeblik og gøre status – og for derefter at kontrollere kursen for den videre sejlsads.

Vi bruger det naturligvis også som en anledning til at ønske godt Nytår og dermed held på rejsen – både den tjenstlige og den private.

Omkring en status for 1995 må jeg sige, at det var et år, der ganske vist endte bedre, end det så ud til fra starten, men også, at det har været et vanskeligt år på mange vigtige områder.

Ved årets start var det klart, at aktivitetsrammen var for lille til opgaverne. Det nødvendiggjorde en hård prioritering, hvor de operative fredstidsopgaver omkring suverænitetshævdelse i hjemlige farvande og i Nordatlanten fik prioritet, og hvor tillige deltagelse i de stående NATO styrker måtte have prioritet. Klemte blev den operative samvirkeuddannelse for den øvrige Flåde, og dermed også vores evne til forsvar af det hjemlige område.

Det er indlysende, at denne prioritering var – og kun kan være – en engangsforanstaltning berettiget i forventningen om dels en flerårig aftale om forsvaret og dels en tilførsel af yderligere driftsmidler fra den »budgetreguleringskonto«, der var en del af finanslovsforliget for finansloven for 1995.

Selv om begge disse forventninger

efterhånden blev opfyldt, var tilførslen af midler både beskeden og så sen, at dette i sig selv begrænsede anvendelsesmulighederne – og aftalen om forsvaret kom i tolvte time. Hvad den betyder fremadrettet, skal jeg komme tilbage til.

Hvad den sene aftale betød for 1995, var året igennem et usikkert, for ikke at sige komplet uafklaret grundlag for enhver form for planlægning og beslutninger af langsigtet karakter. For at handle rationelt i for eksempel prioriteringssprogs-mål er det naturligvis afgørende, hvor lang en horisont man har for sine beslutninger.

Nok om bedrøvelighederne. Der var også væsentlige positive begivenheder.

Vi har opretholdt vor virksomhed i Nordatlanten, hvor vi ved at tage BESKYTTEREN tilbage i operativ tjeneste kan kompensere for nødvendige modifikationsperioder for THETIS-klassen.

Vi har udfyldt vor plads i SHARP GUARD – selv om det i anden periode var med materielproblemer, vi gerne havde undværet.

Vi har modtaget den sidste FLEX – nr. 14 – fra værftet og kan glæde os over den fortsatte fremdrift i det samlede projekt, hvor vi nu er ved at få enheder, der kan mere end grundenhedens rolle.

Vi har fået det første af to mobile missilbatterier, og det er under god operativ indkøring hos Den Mobile Base.

Endelig ser vi – efter et materielmæssigt frustrerende år – frem til en reel forbedring af aktiviteten ved undervandsbådene.

På alle disse områder er vi bedre stillet i dag end da 1995 startede, men det er opnået gennem en bety-

delig mængde arbejde og til tider surt slid for personellet.

Det skal der lyde en anerkendelse for.

I den operative støttestruktur er der s ket løbende tilpasninger i årets løb, og vore skoler har tilsvarende justeret strukturen. Skolerne på Holmen har for alvor taget fat på sammenflytning på Nyholm og udflytningen af Søværnets Havari-kursus til Hvims. Med udgangen af 1995 er projekt »udflytning fra Holmen« i princippet afsluttet, selv om vi nok skal hen midt på året i år, før det sidste er på plads.

Når vi skal se fremad, kan det nu ske med en hel del mere klarhed, efter først forsvarsdelen af finanslovsforliget af 29 november 1995 og siden »aftale om Forsvarets ordning 1995-1999« er blevet indgået 8. december. Det skal dog siges, at en række væsentlige forhold omkring aftalens konkrete gennemførelse endnu ikke er fastlagt, og vi skal sandsynligvis til udgangen af januar måned, før det samlede plangrundlag er bragt på plads – og derefter kommer så den praktiske gennemførelse.

Erfaringen fra 1995 må sige os, at det var godt, vi fik et flerårigt forlig og dermed fastere overordnede rammer.

Derudover er forliget jo en blanding af surt og sødt.

Vi – det vil sige søværnet – kan enkelt gøre resultatet op på denne måde:

Vi får:

Bekræftet den eksisterende materielplan, herunder modulprogram til FLEX'erne, levetidsforlængelse og

modernisering af korvetterne, levetidsforlængelse af vore LYNX helikoptere. Undersøgelse af et fælles-nordisk – eller andet multinationalt undervandsbådsprojekt fortsættes.

Styrket aktivitet – her med vægt på den nødlidende operative samvirkeuddannelse.

Det maritime bidrag til NATOs reaktionsstyrker er nu politisk fastlagt og med en mindre udvidelse i forhold til de hidtidige nationale planlægningsgrundlag.

Og så får vi på en noget anden måde:

Isbryderne og hele istjenesten – fra 1. januar – driftsansvaret for miljøskibene og dermed miljøskibene i søværnet – fra 1. januar – og senere yderligere opgaver og ansvar i relation til havmiljøet.

Det er vigtigt at notere sig, at det klart fremgår af aftalegrundlaget, at de nødvendige ressourcer, herunder personel, skal følge med.

Vi må betale med:

Reduktion i antallet af besætninger til WILLEMOES-klassen, reduktion i nøglebådsbemanning i en FALSTER-klasse minelægger, en indtil videre uspecificeret rationalisering ved marinedistrikterne.

Endeligt er det vigtigt at bemærke sig, at den mere langsigtede planlægning af forsvarets og hermed søværnets struktur og aktivitet henlægges til arbejdet i et udvalg vedrørende forsvarets materiel og i en kommende forsvarskommission.

Det bliver vigtigt at levere bidrag af god kvalitet til arbejdet i disse to grupper.

Resultatet kan der ikke gættes noget om nu – det er imidlertid umiddelbart noget bekymrende, at der hermed kan være lagt låg på i øvrigt tidsmæssigt savnet planlægning i tiden frem til 1999.

Samlet må vi konstatere, at faste rammer ikke er det samme som ingen ændringer.

Tværtimod vil ændring fortsat være

et væsentligt element i søværnets liv. Nye opgaver, ændret organisation og som altid begrænsede ressourcer vil hele tiden give os udfordringer. Det kræver ind imellem viljen til at anskue tingene fra nye synsvinkler og at ændre kendte rutiner for på det nye grundlag at opnå det bedst mulige resultat – og det vil jo fortsat – og uændret – sige at opnå den bedst mulige evne til at løse de pålagte operative maritime opgaver. Det er vores opgaver, både i staben og i de underlagte enheder.

Samtidig er det vigtig at holde sig for øje, at tingene planlægges og gennemføres på en måde, der tager hensyn til, at vi som mennesker har behov for også at have en grad af stabilitet. Her er åbenhed og gensidig loyalitet nøgleord.

Med netop disse ord ser jeg med fortrøstning frem til både 1996 og årene derefter, og jeg ønsker alle et rigtig godt Nytår.

(SOK)

Min kæreste drikker ikke for meget i weekenden



Er der noget bedre end at nyde weekenden med den du holder af? Næst det bedste er måske faktisk at nyde weekenden med dig selv, der kan gøre det bedre. De fleste af os drikker et eller to glas vin eller øl i weekenden.

421

Operation flaskepost en stor succes

I tidligere numre af Søværnsorientering har vi beskrevet Sundhedsstyrelsens operation flaskepost og den del af den, hvor søværnets medvirkede. Ideen og bestræbelserne på at udbrede budskabet søværts blev i høj grad begunstiget af vind- og vejrguderne, idet ikke mindre end 298 flasker med post resulterede i indsendelser til sundhedsstyrelsen, der havde sat en deadline til 31. december.

Sundhedsstyrelsen har produceret en lille brochure om emnet »omgang med alkohol«. Brochuren vil blive sendt rundt til søværnets tjenestesteder, som det er sket i både hæren og flyvevåbnet. Senere på året vil en ny kampagne se dagens lys.

(Red.)

Uddrag af den lille brochure fra Sundhedsstyrelsen om alkohol

Forsvarets ordning 1995 - 1996

Finanslovsforligets 5-årige aftale frem til år 2000 sikrer stabilitet i forsvarets udvikling, sagde forsvarsministeren i anledning af forligets offentliggørelse 8. december 1995. Han omtalte også, hvorledes omstillingsprocessen i forsvaret nu får lov at fortsætte efter de planer, der er lagt herfor. Et troværdigt forsvar er nødvendigt for Danmark.

Og nu kan vi arbejde videre med en balance mellem vore internationale engagementer og forsvaret af landet, tilpasset nutidens forsvars- og sikkerhedspolitiske realiteter. Meget af drivkraften er i dag vore internationale opgaver. Ikke mindst i lyset af, at vi snart står overfor udsendelse af et vægtigt bidrag til NATOs fredsimplementeringsstyrke (IFOR) i det tidligere Jugoslavien. Og krumtappen i vort internationale engagement, Den Danske Internationale Brigade, styrkes også med ekstra øvelser, nye håndvåben og lejrmateriel – og der planlægges ikke længere med anden udsendelse i DIB-kontrakten.

Materielanskaffelserne til forsvaret styrkes væsentligt. I aftaleperioden er der lagt op til anskaffelser i størrelsesordenen 10,8 mia. kr. Sikkerheden for vore udsendte folk er nøgleordet.

Budget

Selv om Forsvarsministeren ikke nævnte søværnet i ovenanførte citat fra den første pressemeddelelse om det ret sensationelle forlig gik det dog knapt så galt, som man kunne frygte efter hele det lange oplæg af forhandlinger frem og tilbage om besparelser. Som man kan se af

Chefen for Søværnets operative Kommandos nytårstale, er der en del at være tilfreds med også i forbindelse med søværnet. Generelt er der sket en likviditetsforringelse i forligsperioden af størrelsesordenen 750 mio. kr. Søværnets budget er dog tilført 43 mio. kr. årligt ved overførsel af isbrydere og miljøskibe til søværnet fra henholdsvis Erhvervsministeriet og Miljø- og Energiministeriet.

Strukturtilpasninger

En del strukturtilpasninger er allerede eller er ved at blive gennemførte:

- Udlejning af 5 kompagnibygninger i Avderødlejren til Direktoratet for Udlændinge.
- Udrustningsniveauet i FALSTER-klassen reduceres således, at en enhed oplægges uden vedligeholdelsesbesætning.
- Reduktion af bemanning på mindepoterne.
- Reduktioner ved Den Mobile Base og i staben ved Søværnets Taktik- og Våbenskole.
- Langelandsfortets nedlæggelse.
- Rationaliseringer ved Grønlands Kommando.

Følgende nye strukturtilpasninger forventes at blive iværksat i løbet af 1996:

- En reduktion af udrustningsniveauet for WILLEMOES-klassen fra 5 til 4 fuldt udrustede enheder samt en ændret oplægning for de øvrige enheder af klassen.
- Reduktion af værnepligtige hovedsagelig inden for bevogtning og nærforsvarstjenesten.
- Driftseffektivisering ved marine-distrikterne.

Usikkerhed med hensyn til forligets konsekvenser

Der foreligger to forskellige tekster.

En beskriver det oprindelige forlig 8. december – en anden udgør den del, som indgik i selve Finanslovens tekst. I øjeblikket er man ved at ændre denne del således, at forligets tekst i fremtiden er den eneste udgave.

Søværnets operative Kommando har i skrivende stund endnu ikke modtaget direktiver fra Forsvarskommandoen vedrørende de sidste tre strukturtilpasninger, og kan derfor ikke fremkomme med yderligere detaljer.

Nye opgaver

Selv om opgaverne inden for de to felter, der er omtalt under budget, ingenlunde er nye for søværnet, er det dog en væsentlig overordnet rationalisering, der ligger gemt i delegeringen af isbrydning og miljøovervågning.

I forligsteksten hedder det helt nøjagtigt:

»Ved delegation indledes en trinvis overførsel af driftsansvaret for maritim miljøovervågning og maritim forureningsbekæmpelse fra Miljø- og Energiministeriet.

Fra 1. januar 1996 delegeres driftsansvaret for miljøskibene til forsvarsministeriet. (36 mio. kr. flyttes til forsvarsrammen)

Endvidere overføres istjenesten, der omfatter ismeldingstjenesten og isbrydertjenesten, herunder isbryderne, den 1. januar 1996 fra Erhvervsministeriet til Forsvarsministeriet.

Forsvarsrammen forøges med 7 mio. kr. årligt til dækning af driftsudgifter i isfri perioder ved overførsel fra Erhvervsministeriet.

De endelige skrognumre er ikke godkendt endnu, derfor kan man ikke se den helt færdige indplacering på midtsidens oversigt over Flådens enheder, men dog danne sig et godt indtryk. (SOK)

Anskaffelses- og modifikationsprogrammer

I forsvarsforliget indgår også en række anskaffelses- og modifikationsprogrammer, hvoraf de væsentligste skal nævnes her:

- Korvetter og LYNX-helikoptere levetidsforlænges.
- Programmet med anskaffelse af moduler og våben til STANDARD FLEX-300 fortsætter.

- Anskaffelse af nyt kommunikationsudstyr, herunder militær satellitkommunikation til NIELS JUEL-klassen.
- Yderligere anskaffelse af missilvildledelsessystemet SEA GNAT

Endelig skal det nævnes, at der må anvendes ca. 23 mio. kr. til undersøgelse af mulighederne for et fælles nordisk undervandsbådsprojekt til afløsning af de nuværende undervandsbåde.

Afslutning

Som sagt i indledningen er der med det nye forsvarsforlig skabt ro om forsvaret i forligsperioden, men specielt 1996 bliver et vanskeligt år, fordi provenuet fra stukturtilpasningerne først begynder at få indvirkning på budgettet i de kommende år, men nu kender vi vilkårene og kan handle derefter.

(SOK/Red.)

NIJMEGEN 1996

Søværnet er arrangør
for de tre værns deltagelse i år

NIJMEGEN-marchen er den mest berømte, årligt tilbagevendende march i verden. Den har eksisteret siden 1909, og der er en lang og glædeværdig tradition for dansk militær deltagelse. De forskellige tjenestesteder er ifølge en særskilt forsvarskommandobestemmelse (FKOBST 491 - 3, SEP 1995) bemyndiget til direkte at tillade sit personel at deltage og under visse betingelser også at betale rejsen til Holland, hvor marchen foregår - i år i tidsrummet 16. til 19 juli 1996.

Rundt om i det meste af forsvaret dannes marchhold, som under lokal, frivillig ledelse træner under megen entusiasme til den fantastiske oplevelse, det er at dyste på fredelige rutiner med så mange andre ligesindede fra det meste af verden. De, der har prøvet det, har en enestående oplevelse med sig resten af livet. Den officielle medalje - med ret til at bære samme - hjælper også på hukommelsen og følelsen at have præsteret noget lidt ud over det sædvanlige!

Selv om det lyder af meget at skulle bevæge fødderne taktfast og næsten endeløst i hele fire dage, så gør træningen en ganske immun for de gemytlige strabadser - og så er det vel egentlig en god måde at komme i

rigtig form på - ingen er sikker på ikke at få brug for formen for alvor noget længere sydøst på allerede i år.

Årets march repræsenterer et rundt 80 års jubilæum, som gør den festligere end nogensinde før oplevet - med musikdeltagelse fra nær og fjern.

Marchleder for den danske deltagelse er orlogskaptajn, Morten Bomholdt Nielsen, som meget ønsker sig en stor deltagelse fra søværnet. Han kan kontaktes på følgende måde:

FKO - tlf. 42425233 lokal 3543, i Frederikshavn området er det seniorsergent Henning Kjær Nielsen på 99222486 og i Århus MOKSMP Dorte Jørgensen i SOK på nr.: 89433135

På hvert tjenestested, med bare den ringeste interesse for deltagelse, har der eller vil der blive arrangeret informationsmøder, dannet hold og arrangeret træning af den lokale leder. Søværnsorientering vil sammen med de tre danske organisationer, der allerede har udsat vandrepokaler, også uddele en pris for bedste billede med tilhørende tekst - taget under marchen og hvad der-



til hører af træning og rejser. Det skal bare klart fremgå af motivet, at det drejer sig om NIJMEGEN-marchen.

(Red.)

Nyt tjenestested oprettet

Drogden Vessel Traffic Service (Drogden - VTS) oprettet 2. januar 1996

I forbindelse med løsningen af de opgaver søværnet er blevet pålagt vedrørende sikringen af sejladsen i områder med større bygningsarbejder, her Øresundsforbindelsen, har det været nødvendigt at oprette et midlertidigt tjenestested under navnet DROGDEN-VTS. Funktionen udnytter såvel erfaringer fra den tilsvarende funktion ved Storebæltsforbindelsen, som eksisterende bygninger m.v. på det tidligere Dragørfort, der også huser en kystradarstation.



Containerens nuværende plads. I baggrunden ses den plads, hvor en ca. 50 kvadratmeter stor bygning engang skal rumme det nye DROGDEN VTS

I samarbejde med Øresundskonsortiet satte søværnet det midlertidige skibstrafiksystem »Drogden Vessel Traffic Service« (DROGDEN-VTS) i drift baseret på en aftale Søværnets operative Kommando har indgået med konsortiet. Det nye tjenestested er placeret på Dragørfortet.

Skibstrafiksystemet er et midlertidigt system, som vil blive nedlagt, når forbindelsen tages i brug til sin tid.

DROGDEN - VTS har til opgave at overvåge farvandet i og omkring Drogden Rende under etableringen af den faste forbindelse over Øre-

sund. Størst vægt skal lægges på identificering af og rådgivning til skibsfarten i området. Formålet er naturligvis at være med til at skabe en så høj grad af sikkerhed for skibsfarten, miljøet og arbejdet på bro og tunnel som overhovedet muligt. I nær fremtid vil et samarbejde med et svensk tilsvarende system i Flinterrenden, FLINT-VTS blive etableret.

Arbejdet med den del af den faste forbindelse, der består af en sænketunnel under Drogden rende, blev også sat i gang 2. januar 1996. Det er opdelt i tre faser:

Fase I omfatter uddybningsarbejder uden for den gravede rende.

Fase II - sænkning af tunnelelementer udenfor den gravede rende og fase III - sænkning af tunnelelementer i selve Drogden rende.

Sænketunnelen forventes at være færdig etableret ved udgangen af 1999, og hele den faste forbindelse skal efter planen kunne tages i brug omkring 1. januar 2001.

I første omgang vil DROGDEN VTS udføre sine opgaver fra en midlerti-



Nordlige ende af O-rum med chef og vagthold

digt etableret container på Dragørfortets område. Senere vil der blive indrettet mere permanente faciliteter.



Det nye DROGDEN VTS skal ligge her, hvor udkigshytten og radarmasten nu står

Afviserfartøjer

Under fase II og III vil op til to orlogsfartøjer blive tilknyttet skibstrafiksystemet som afviserfartøjer. I Søværnets operative Kommando forventer man, at det nye tjenestested løser sine opgaver på samme effektive måde som SPROGØ-VTS så overbevisende har gjort det i forbindelse med etableringen af Storebæltsforbindelsen.

(DROGDEN-VTS)

Fra en erhvervspraktikant på Grønland

Indlægget fra den unge mand er venligt fremsendt til redaktionen af Inspektionskutteren TULUGAQ, sammen med de flotte billeder af søens sprøjt i de besejlede farvande. TULUGAQ havde to erhvervspraktikanter med i perioden 12. til 25. november. Eleverne der begge er 14 år, går i den grønlandske folkeskoles 11. klasse (= dansk 9. klasse) i Nuuk. Den ene af eleverne, Kristian Meyer, skrev følgende stil, som viser, at skibet har levet op til forventningerne.

Hvad kan man bruge praktik til?

Mens man går i skole, tænker man tit på, hvordan det er at gå på arbejde i det rigtige erhvervsliv. Dette får man en chance for at opleve, når man i 11. klasse kommer i erhvervspraktik.

Jeg mener, at erhvervspraktik er en god ordning.

Først og fremmest får man at vide, hvad det vil sige at gå på arbejde

hver dag, men i mit tilfælde, var det ikke så svært, da jeg sådan set boede på min arbejdsplads.

Desuden lærer man også at have et større ansvar, end man normalt er vant til at blive pålagt. Der, hvor jeg var i praktik (søværnet), blev jeg pålagt et stort ansvar, nemlig at sørge for at skibet sejlede efter den rigtige kurs, tjekke al modgående trafik på





Inspektionskutteren TULUGAQ i høj sø.

radaren og sørge for frisk kaffe og the på broen.

Man kan også finde ud af, om det man valgte er noget, man kunne tænke sig at lave en gang i fremtiden, når man skal ud og søge job.

Arbejdet som sømand var ret spændende, men jeg har et stort minus, og det er, at jeg har nemt ved at blive søsyg, og det er ikke så godt, når man sejler i flere uger ad gangen. Den sidste uge jeg var af sted, overvandt jeg næsten søsygen og jeg kunne endda spise tre måltider om dagen, samt is og sodavand. Faktisk var der nogle af besætningsmedlemmerne, der også blev søsyge.

Jeg mener, at praktikperioden også kan bruges til at finde ud af noget om sig selv. Jeg fandt ud af, at jeg har en stærk vilje. Når jeg først er gået ind til noget, så gennemfører jeg det, uanset hvad der sker. Det var hårdt at skulle op klokken 4 om natten, samtidig med

at man var søsyg, men alligevel stod jeg op hver nat og gik på vagt.

I praktikperioden lærer man tit noget ud over det, man lige netop er blevet sat til.

Jeg lærte for eksempel nogle helt elementære ting, såsom at sy knapper i og vaske tøj. Forskellige former for madlavning lærte jeg også, mens jeg havde kabysvagt. En af dagene skulle der laves frikadeller til aftensmad. Der nåede jeg, med lidt hjælp fra kokken, at lave over et hundrede frikadeller på meget kort tid. Om morgenen klokken 4, mens jeg stadig havde kabysvagt, skulle jeg op og bage rundstykker. De blev enormt gode, bedre end dem bageren laver.

I maskinen lærte jeg en del om at svejse og bruge andet metalværktøj samt en del om selve maskinen. Sidst men ikke mindst får man en masse gode oplevelser ud af det.

Min praktikperiode var spækket med oplevelser.

Jeg fik set dele af Nordgrønland, hvilket var en af de ting, jeg havde glædet mig mest til.

Skydeøvelser overværede jeg også, hvor der blev skudt med pistol og maskinpistol, det var ret spændende. Turens hovedformål var fiskerinspektion, dette fik jeg også lejlighed til at komme med på. Vi inspicerede en rejsetrawler. Først skulle garnmaskerne måles, derefter skulle lasten tælles op for at se, om kvoten var overholdt. Bagefter gik jeg rundt og så på alt den mærkelige bifangst.

Jeg kan anbefale en praktikplads i søværnet. Man får mange oplevelser, og man kommer til at se andre dele af Grønland.

I det hele taget en spændende og anderledes praktikplads.

(Kristian Meyer)

ESKADRILLE 722

Redningseskadrillen

Udarbejdet på basis af egne erindringer, optegnelser, egen deltagelse i tusindvis af flyvetimer og hundredvis af SAR-missioner, logbøger og andet kildemateriale af: Major H. Christoffersen, som er chef for Eskadrille 722, seniorsergent E.C. Petersen, ledende flyverradiooperatør og seniorsergent P.O. Nielsen, flyradiooperatør.

I artiklen er der lagt vægt på det historisk korrekte og det fagligt interessante, derfor de mange flyspecifikke udtryk og forkortelser.

Historien om Eskadrille 722 som en enhed i flyvevåbnet begynder i januar 1951, men dateres fra 8. februar 1951, hvor personel fra Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen tilgik sammen med flyvende materiel fra andre – nu nedlagte – enheder, hovedsageligt 4. eskadrille og Hovedværkstedet i Værløse.

NIHIL INTENTATUM

Eskadrille 722 har et meget ramrende motto, som er blevet en fast del af hverdagen mere end i næsten alle andre eskadriller. NIHIL INTENTATUM (intet uforsøgt) sigter på enhedens opgaver, men kunne i de første mange år af eskadrillens historie fint dække arterne af flyvende materiel, som var en meget broget samling.

Begyndelsen

I januar 1951 oprettedes to »flights« med hver 8 fly bestående af henholdsvis to-motorede Oxford transportfly og Harvard jagerbomberfly. Oxfordflyene anvendtes til at flyve



Sikorsky S-55

målflyvning for Hæren og Søværnet, samt at omskole de piloter fra flyvevåbnet, der skulle flyve to-motorede fly, herunder Meteor jetjagere. Harvard-flyene blev pålagt lettere forbindelses- og målflyvninger.

Desuden tilgik 4 Spitfires og 2 KZ-VII fly. Senere i 1951 tilgik 2 Firefly jagere til slæbemålflyvninger, samt yderligere 4 Spitfires som træningsfly. I 1953 kom de sørgeligt berygtede KZ-X, som efter flere fatale havarier udgik af tjeneste efter et par år.

Oxford- og Spitfireflyene udfasedes i 1955 og derefter var der pr. 15. marts 1956 kun Firefly, Harvard og KZ VII til tjeneste i Eskadrille 722.

Store ændringer

Der var nu store ændringer på vej for eskadrillen både med hensyn til opgaver og udrustning. Et Rescue Coordination Center (RCC) etableredes den 3. september 1955 ved det nyoprettede Flyvertaktisk Kom-

mando i Karup. RCC fik til opgave at lede eventuelle flyredningsoperationer indenfor dansk flyveinformationsområde, COPENHAGEN FIR, efter regler fastsat af International Civil Aviation Organisation, ICAO, samt at udføre redningsopgaver for flyvevåbnet.

De første Sikorsky-helikoptere

Efter erfaringer indhøstet med Bell 47D helikoptere på Grønland og Eskadrille 721 i Kastrup, skrev Forsvarsministeriet i 1955 kontrakt om levering af syv fabriksnye Sikorsky S-55 helikoptere.

Samtidigt besluttedes at indkøbe seks lette transportfly af typen Pembroke fra Hunting-Perceival i England. Flyene var beregnet til at skulle aflaste de to C-47 transportfly i Eskadrille 721, samt erstatte de udgåede Oxford fly.

Desuden skulle helikoptererne benyttes som eftersøgningsfly.

Flyvestation København nedlægges

Den 1. april 1956 blev Flyvestation København i Kastrup lufthavn og Eskadrille 721 flyttede til Flyvestation Værløse med sine C-47 og Catalina fly. Kort tid efter at ordren på Pembroke var afgivet, fik flyvevåbnet tildelt seks tidligere norske C-47 fragtfly gennem våbenhjælpen. Dette overflødiggjorde Pembroken til transportopgaver i Eskadrille 721 og flytypen tildeltes i stedet Eskadrille 722, hvor de fire fly indrettedes til eftersøgningsfly og de to sidste til VIP-transport.

»Eskadrille 722 kursus«

Den 1. maj 1956 oprettedes et »Eskadrille 722 kursus«, hvor halvdelen af mandskabet deltog som forberedelse til modtagelsen af de nye S-55 og Pembroke. Efter endt kursus etableredes de nye enheder den 23. juli 1956 ved deling af eskadrillen. Eskadrille 721 blev transporteskadrille med C-47 og Catalina, 722 oprettedes som eftersøgnings- og redningseskadrille udstyret med Pembroke og S-55, samt en enkelt Bell 47D. Eskadrillens hidtidige Harvards, Firefly og KZ-VII overførtes til den nyoprettede »Stationsflight«.

To hold besætninger sendtes til Pembroke-omskoling i England og den 9. oktober 1956 ankom den første Pembroke fra England og den hjemlige omskoling startede dagen efter.

De første fire S-55 helikoptere kom i små kasser med skib til København 21. december 1956, men allerede den 10. januar 1957 var den første i luften over Flyvestation Værløse. Det var startskuddet til opbygningen af Eskadrille 722 som Search And Rescue (SAR) enhed.

Nyt samarbejdsmonster

Efterhånden som de nye helikoptere ankom og kunne tages i brug i løbet af 1957, udvikledes et samarbejde mellem S-55 og Pembroke efter et bestemt mønster: S-55 havde for lille rækkevidde til at udføre opgaver langt til havs, derfor blev en typisk »long range«-mission udført ved først at sende Pembroken ud for lo-



Søværnets Alouette III løfter et kirkespir på plads på Færøerne.

kalisering. Derefter blev S-55 dirigeret af Pembroken til operationsstedet.

Første egentlige redningsopgave med S-55 udførtes 27. oktober 1957 ved en patienttransport fra Saltholm til Kastrup.

Trepunktsberedskabet

Den 1. april 1958 oprettedes SAR-flights i Værløse, Ålborg og Skrydstrup under operativ kommando af RCC Karup.

SAR-flight Værløse bestod af en S-55 og Pembroke fra 722 samt en Catalina (alternativt C-47, senere uden C-54) fra 721. SAR-vagterne på Flyvestation Ålborg og Flyvestation Skrydstrup fik hver tildelt en S-55 helikopter og en Pembroke.

Alle tre steder var (og er) beredskabet

bet på 15 minutters varsel i dagtimerne og en time om natten. Samtidigt oprettedes benzindepoter på Jyllands vest- og nordkyst, samt Nordre Rønner / Læsø og Anholt, til brug for S-55 til forøgelse af dennes rækkevidde ved missioner over havet.

Vagtperioden i Jylland var en uge ad gangen fra fredag til fredag, senere torsdage. Dette udskiftningsmønster benyttedes frem til ca. maj 1963, hvor man ændrede udstationeringsterminerne til mandag-fredag og fredag-mandag.

Besætningerne

Besætning på S-55 bestod af en pilot og to teknikere og på Pembroke af en pilot, navigator og to teknikere, hvoraf 1. teknikeren faktisk gjorde

tjeneste som 2. pilot. Dette var også tilfældet på S-55 under til/fracflyvning af missioner og han skulle samtidig støtte piloten ved navigationen. SAR-besætningen på Catalina var noget større, idet den bestod af 2 piloter, en navigator, 2 fly-radiotelegrafister og 2 teknikere. Besætningen kunne efter behov udvides med et antal observatører.

I maj 1958 tilgik to nye Bell 47J helikoptere til brug for understøttelse af Grønlandske Geologiske Undersøgelser, i daglig tale GGU. Indtil 1966 blev de vedligeholdt og fløjet af Eskadrille 722 personel med 3 teknikere og 2 piloter uddannet på typen.

FN-overvågning

I august 1958 deltog Eskadrille 722 personel i FN-overvågning af grænseområder i Libanon.

Totalhavari

Den 21. oktober 1958 totalhavarede en Pembroke i havet vest for Esbjerg, hvorved de fire ombordværende omkom. Herefter havde man ikke nok materiel til udstationering af Pembroke på Flyvestation Skrydstrup. Som en yderligere konsekvens af havariet udvidedes Pembroke-besætningen på de to øvrige flyvestationer, Værløse og Ålborg med en fly-radiotelegrafist. Man havde ofte erfaret, at det var svært at holde konstant radiokontakt med RCC under eftersøgninger i lav højde og/eller langt til havs.

C-54

I 1959 modtog Eskadrille 721 nye C-54 transportfly. Disse fly overtog naturligt nok en meget stor del af 721 transportopgaver, men blev også en del af flyvevåbnets »long range« SAR-beredskab. De fik da næsten samme bemanning som Catalinaerne. C-54 kunne også medføre ekstra observatører. Man konstruerede specielle udkigsbåre, hvorfra man liggende på maven kunne observere eftersøgningsområdet. Herved aflastedes Catalina-flyene så meget, at de udover opgaverne i Grønland, også kunne sendes på redningsopgaver i Danmark.

I begyndelsen af 1960 overtog Catalinaen mere og mere SAR-beredskabet

i stedet for Pembroke, der allerede ved leveringen i 1957 var i over-skud. Senere viste det sig, at den ikke kunne leve op til forventningerne som SAR-fly både m.h.t. rækkevidde og teknisk vedligeholdelse.

Den 1. december 1960 udgik Pembroke derfor af aktiv tjeneste i flyvevåbnet.

Catalina-fligten overføres til Eskadrille 722

Den 1. maj 1961 overflyttedes Catalina-fligten bestående af 8 stk. PBY-6A og 2 stk. PBY-5A med besætninger til 722. Samtidig overtog 722 ansvaret for udstationering og flyvning på Grønland ved basering af fly og personel ved Luftgruppe Vest på Narsarsuaq og i sommerhalvåret Luftgruppe Øst på Mesters Vig.

FN-operationer i Congo

Fra 1960 deltog 722 atter i FN-operationer, denne gang i Congo med hold på 5 piloter og 10 teknikere. I de to år udstationeringerne varede, deltog næsten alle i eskadrillen på skift og heraf nogle sammenlagt op til 7 måneder i Congo.

Søværnets Flyvetjeneste oprettes

Den 1. februar 1962 oprettedes Søværnets Flyvetjeneste og indgik af praktiske grunde som en selvstændig flight i Eskadrille 722 og medførte 8 franske Alouette III (Al-III) helikoptere. Søværnets Flyvetjenestes opgave var bl.a. stationering på søværnets inspektionsskibe af de da nye HVIDBJØRNEN-klasse, som skulle udføre redningstjeneste, fiskeriinspektion og isrecognoscering i vore nordvestlige farvande. Alouette-besætningerne bestod af en pilot fra søværnet og to teknikere fra flyvevåbnet. Søværnets helikoptere har i årenes forløb udført mange vanskelige og vellykkede redningsmissioner i grønlandske og færøske områder. Alene i f.eks. 1970 udførtes 41 SAR-missioner på Færøerne og 15 missioner på Grønland.

Søværnets Flyvetjenestes tilhørsforhold til 722 ophørte den 29. april 1977, da Søværnets Flyvetjeneste blev en operativ enhed direkte under Søværnets operative Kommando.

Catalina-fligten decimeres

Tidsrummet fra august 1963 til maj 1964 blev en sort periode for Catalina-fligten, idet flåden på 8 PBY-6A under operationer på Grønland blev re-



Bell 47 helikopter

duceret til 4 fly. Under en transportflyvning i dårligt vejr mellem Narsarsuaq og Flådestation Grønnedal blev L-865 10. august 1963 knust mod den øverste tinde på Kap Desolation og alle 13 ombordværende omkom. Den 24. oktober 1963 nedbrændte den store hangar på Narsarsuaq og foruden reservedelslagre m.m., mistedes Catalina L-862 og L-864. Desuden ødelagdes den islandske DC-4 Solfaxi/TF-IST, samt en overnattende Piper Comanche. Luftgruppe Vest operationer måtte derfor i vintertiden flyttes til Søndre Strømfjord, hvor der var opvarmede hangarer.

Til sidst kom turen til L-867, der under flyvning Grønland rundt 3. maj 1964, på vej fra Thule til Søndre Strømfjord fik motorstop på den ene motor. Kort tid efter fik man udfor Upernavik øje på en våge stor nok til landing i det ellers totalt islagte Davisstræde og landing blev foretaget. Besætning og passagerer blev efter kort tid opsamlet af en USAF Albatros, som var sendt til undsætning fra Søndre Strømfjord. Catalinaen blev senere skruet ned af isen.

Samarbejdet mellem Catalina og S-55 fortsattes stort set som i Pembrorens tid, med den forskel, at Catalinaen, der jo var et amfibiefly, i flere tilfælde selv landede på havet og opsamlede nødstedte fiskere eller jagerpiloter, som var sprunget ud med faldskærm fra deres fly.

(Eskadrille 772)

– Artiklen fortsætter i næste nr!

WESTLANT DEPLOYMENT 1996

MINELÆGGEREN FALSTERS DELTAGELSE I ATLANTISK MINERYDNINGSSØVELSE

Under betegnelsen WESTLANT DEPLOYMENT 1996 gemmer sig en større europæisk minerydningsstyrkes deltagelse i en amerikansk/canadisk minerydningsøvelse.

Minerydningsøvelsen, der har fået navnet UNIFIED SWEEP, indgår som en integreret del af en stor øvelse, der involverer alle former for sømilitær krigsførelse. Under kodenavnet UNIFIED SPIRIT vil en lang række NATO enheder deltage – naturligvis primært amerikanske og canadiske.

Minelæggeren FALSTER deltager i den europæiske minerydningsstyrke som kommando- og forsynings-skib.

Denne minerydningsstyrke, som har fået kodenavnet WESTLANT MCMV, har udover FALSTER deltagelse af:

2 tyske minejagt fartøjer:
FGS FRANKENTHAL.
FGS GROEMITZ.

1 tysk forsyningskib:
FGS NIENBURG.

2 hollandske minejagt fartøjer:
HNLMS HELLEVOETSLUIS.
HNLMS URK.

2 belgiske minejagt fartøjer:
BNS NARCIS.
BNS LOBELIA.

WESTLANT MCMV vil under selve øvelsen blive forøget med 2 amerikanske minejagt fartøjer, en amerikansk eskadrille af minerydningshelikoptere, 2 amerikanske minedykkerhold, samt 3 amerikanske hjælpe fartøjer.

Under forlægningerne til amerikanske farvande samt under den første halvdel af selve øvelsen vil WESTLANT MCMV være under kommando af Chefen for Division 31, kommandørkaptajn G. Larsen, mens Chefen for 3. hollandske Minerydningsflotille, Commander R. Lute,



MHC GE FRANKENTHAL-U

vil have kommandoen over styrken under den sidste halvdel af øvelsen. Øvelsen UNIFIED SWEEP/SPIRIT foregår i amerikanske/canadiske farvande i området fra Mayport, Florida i syd til Halifax, Nova Scotia i perioden 22. marts – 31. maj 1996, idet dog FALSTER forlader øvelsen 18. maj.

FALSTER påbegynder sejladsen til USA/Canada 24. februar 1996, idet der forlægges til Den Helder i Holland. Her støder de hollandske og tyske enheder til, og FALSTER ombordtager reservedele og forsyninger til brug for de hollandske og belgiske deltagere.

I Den Helder formeres WESTLANT MCMV formelt, og der sejles til området udfor Zeebrugge i Belgien, hvor de to belgiske enheder støder til styrken, der fortsætter til VIGO i Spanien. Her indtages olie, vand og fersk proviant, inden forlægningen til PONTA DELGATA på Azoerne påbegyndes.

Efter et kort ophold på disse midtatlantiske øer sejles direkte syd til



AFGE LÜNEBURG – KL

35° nordlig bredde og derefter vest over til HAMILTON på BERMUDA og igen efter et kort ophold her videre til MAYPORT, FLORIDA med ankomst den 21. marts. Herfra starter den egentlige øvelse.

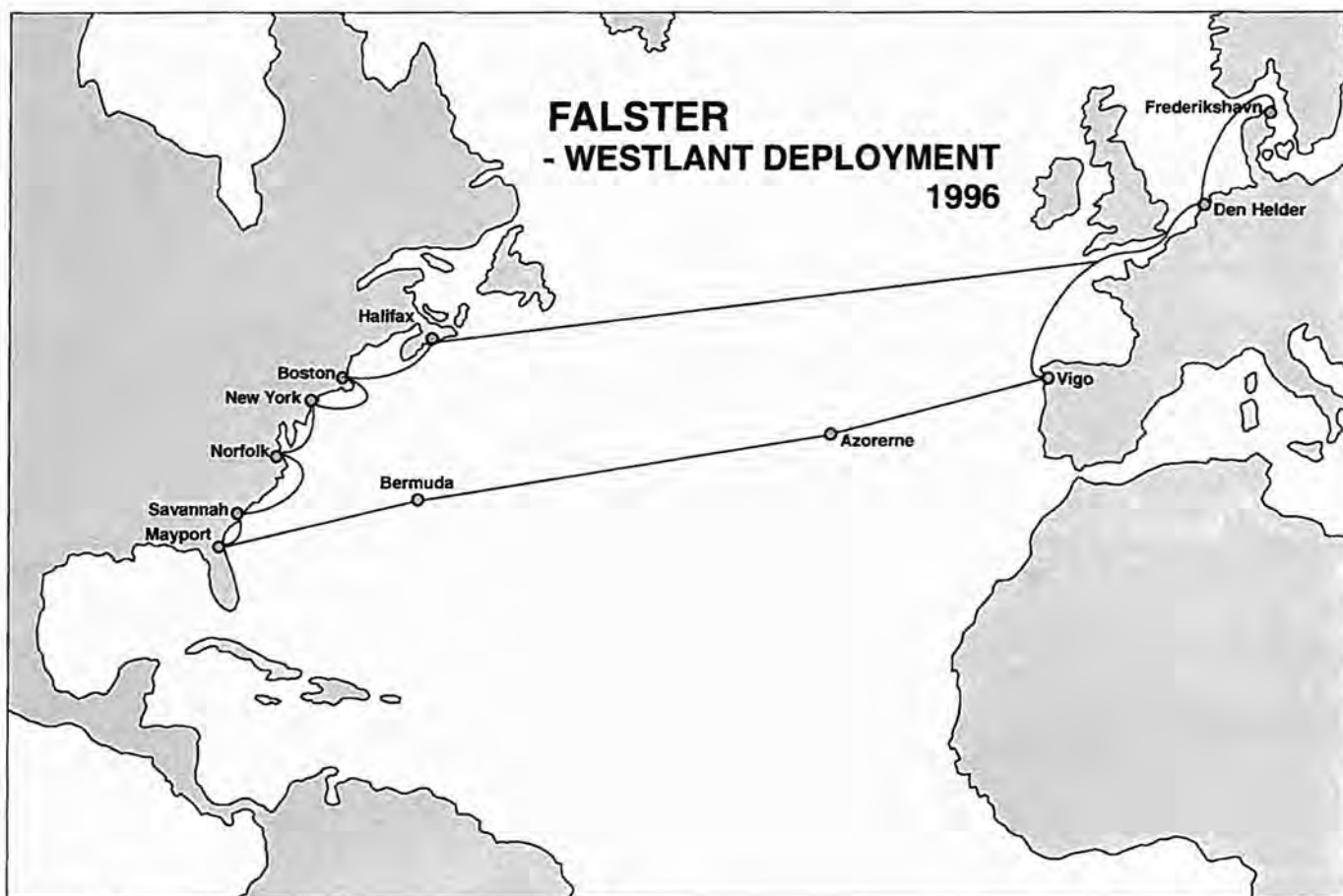
Under øvelsen anløbes følgende amerikanske og canadiske havne:

- Mayport, Florida,
- Charleston, Savanna,
- Norfolk, Virginia,
- New York,
- Boston og
- Halifax, Canada.

I Norfolk vil der ske en officiel overdragelse af kommandoen over



MHC BE ASTER – KL (FLOWER – CL)



AIS NO 201A 95

WESTLANT MCMV fra den danske Divisionschef til Chefen for 3. hollandske Minerydningsflotille under iagttagelse af fuldt militært honnør.

FALSTERs sejlads tilbage til Europa påbegyndes 18. maj fra Halifax. Sejladsen vil foregå via Den Helder, Holland, hvor FALSTER vil aflevere de til oversblevne hollandske og belgiske reservedele og forsyninger. Derefter går det hjemad til Flådestation Frederikshavn, hvortil der påregnes ankomst 30 maj 1996 efter et togt på i alt 98 dage.

Sidste gang, en minelægger af FALSTER-klassen var i USA, var i 1976, hvor skoleskibet MØEN i anledning af 200-årsdagen for USA's grundlæggelse sammen med kongeskibet DANNEBROG aflagde officielt besøg i Washington, og i den forbindelse også besøgte Norfolk og New York. Togtet i 1996 udmærker sig imidlertid ved, at det er første gang, en minelægger af FALSTER-klassen over en så lang periode og for så stor en styrke optræder som kommando- og forsyningskib.



MHC NL ALKMAAR ~ KL.

Omfattende analyser og undersøgelser foretaget af såvel Søværnets operative Kommando og Søværnets Materielkommando som 3. Eskadre har vist, at minelæggere af FALSTER-klassen med relativt beskedenne modifikationer er særdeles velegnede til sådanne opgaver.

Styrken WESTLANT MCMV vil som nævnt være under kommando af henholdsvis Chefen for Division 31 og Chefen for 3. hollandske minerydningsflotille. Der vil til stadighed

være en stab bestående af hollandske, danske, tyske og amerikanske officerer og sergenter til rådighed ombord. Sammenholdt med den operative- og materielmæssige kapacitet står FALSTER således på enhver måde godt rustet til at løse denne opgave.

I international sammenhæng er der tale om en af de mest omfattende og krævende opgaver, nogen dansk enhed har stået overfor.

(3. Eskadre)

NARHVALEN i JMC

(»Joint Maritime Course« 953)

Joint Maritime Course afholdes tre gange om året i og omkring Skotland. Søværnet deltager normalt i en eller flere Joint Maritime Course hvert år. Royal Navy er arrangør, og kurserne er først og fremmest målrettet mod britiske og NATO-allierede flådestyrker med det formål at optræne enhederne i brug af NATO-procedurer, samt i sømilitært samarbejde generelt. Fra tid til anden bliver også ikke-NATO maritime nationer inviteret til at deltage.

NARHVALENS deltagelse i Joint Maritime Course 953 i efteråret 1995 havde primært til formål at bringe besætningen op på et uddannelsesniveau, der modsvarede de krav, der var en naturlig forudsætning for, at undervandsbåden 1. januar 1996 kunne indgå i NATOs Reaktionsstyrker.

Her følger beretningen om skibets oplevelser under Joint Maritime Course 953:

Effektive kurser

Da træningsperioderne ved Joint Maritime Course afholdes så ofte, som de gør, og fordi det er den samme organisation, der står bag fra gang til gang, bliver udbyttet altid overordentlig godt. Under de velarrangerede, professionelle og effektive kurser indarbejdes nye taktikker, men der er også tid til at vurdere ny teknologi, samtidigt med at erfaringer – gode som mindre gode – fra tidligere kurser inddrages i planlægningen. Selv om Joint Maritime Course i det daglige opfattes som en øvelse, så skal det understreges, at det er et kursus, hvor det gælder om at lære. Derfor gør det naturligvis intet, hvis man alligevel kan gøre en god figur undervejs.

Sammen med norske undervandsbådsvenner

Fredag den 20. oktober anløb NAR-

HVALEN Rosyth. På en smuk morgen, med solen i ryggen, passerede undervandsbåden under den berømte Firth of Forth Railway Bridge, og en halv time senere lå NARHVALEN trygt fortøjet i den gamle flådehavn. Et par timer senere ankom vore norske venner i undervandsbåden KUNNA, som fortøjede uden på os. Derved var det fælles-nordiske islet sikret. Besætningen var nu klar til at tilbringe en fornøjelig weekend i Edinburgh.

Hold afstand til fiskefartøjer

Mandag den 23. oktober deltog chefen og hans taktiske officerer i øvelsesbriefingen. Øvelsesledelsen pointerede igen og igen, at undervandsbådene ikke måtte komme for tæt på fiskefartøjer; Royal Navy havde endnu ikke rystet en tragisk begivenhed af sig, efter at en engelsk undervandsbåd for nogle år siden kom til at trække en lille trawler ned, med omkomne til følge. Så man forstår jo godt, at de skotske fiskere ikke var glade for, at undervandsbåde kom for tæt på. For NARHVALENS officerer var problemet med fiskekuttere dog ikke noget nyt, idet vi til dagligt færdes i farvande, hvor der kan være mange af dem. Vi har lært at passe godt på!

Teske som reservedel

Da NARHVALEN skulle til at afgå til øvelsesområdet, truede en utæt redningsflådebeholder med en alvorlig forsinkelse. Men en opfindsom Teknikdivision og en teske fra kabyssen fik klaret problemerne. Mens slæbebådene var i gang med at få undervandsbåden fra kaj, hang »mester« ud af formskroget under tårnet; på den måde lykkedes det at komme af sted til tiden.

Gennem minefelt

Et Joint Maritime Course består af

en »Work-Up« fase og en »Combat« fase. I »Work-Up« fasen startede vi med en øvelse, hvor en engelsk minejager, CROMER, skulle lede undervandsbådene KUNNA og NARHVALEN igennem et minefelt. Minefeltet var lagt i Forth-fjorden ud for Rosyth, så man kunne ikke sejle uden om det. For en gangs skyld måtte »gnisten« op i det kolde tårn, idet al kommunikation under »lead-through« foregik på blink.

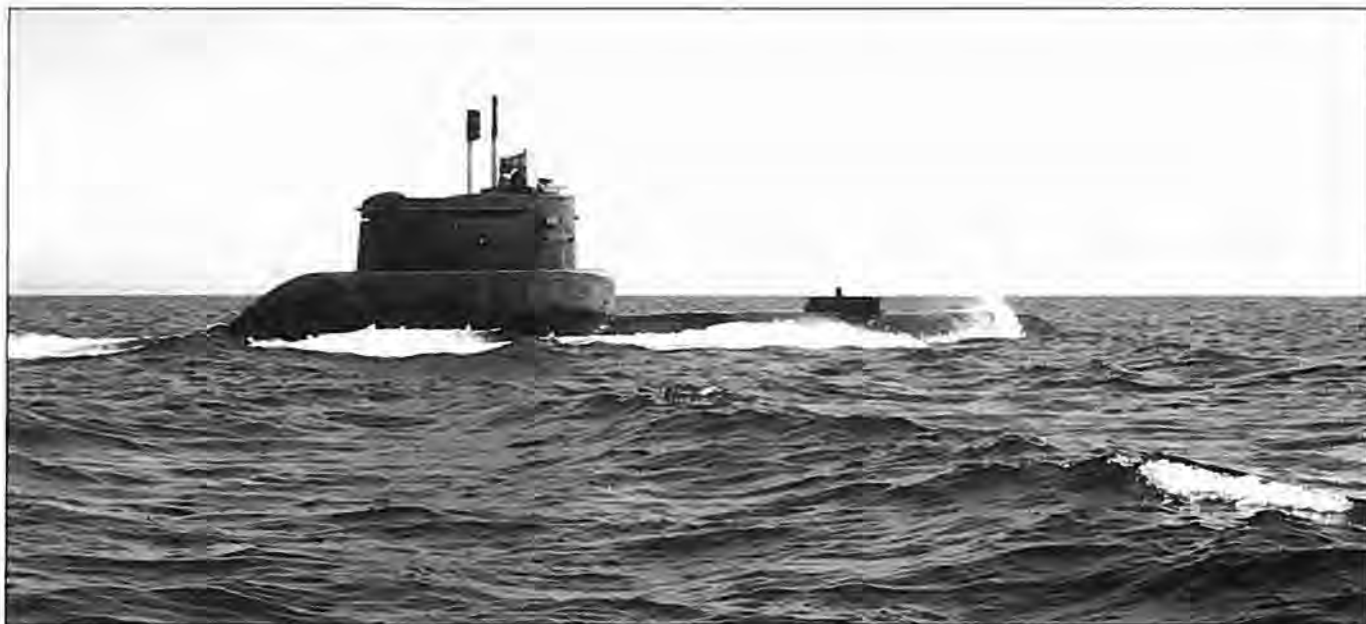
Efter at være kommet gennem minefeltet og ud på Nordsøens dybe vand, dykkede NARHVALEN i en begsort nat, som blev brugt til at gennemføre adskillige taktiske øvelser med såvel skibe som fly.

Overfladesejlads i dårligt vejr

I løbet af natten var vinden frisket op fra sydøst til 22 m/s, og besætningen så ikke just frem til en beordret overfladeforlægning på 140 sømil. For ikke at de mange undervandsbåde, der deltog, skulle komme i karambolage med hinanden, havde øvelsesstaben set sig nødsaget til at lade enkelte både »sprinte« ganske store distancer »på taget«, og NARHVALEN slap da heller ikke. Heldigvis kom søen fra en gunstig retning, så man kunne koncentrere sig om den kommende, spændende »Combat« fase.

Combat fasen

»Combat« fasen foregik langt mod vest, så forinden skulle vi gennem det berygtede Pentland Firth. Her kan strømmen være meget stærk – omkring 14 knob – så når undervandsbåden selv kun kan skyde 8 knob, skal man tænke sig godt om, inden man stikker snuden ind i det klippefyldte farvand. Nu var vind og sø tilfældigvis NARHVALEN venlig stemt, så vi kunne nyde de imponerende flotte omgivelser, mens vi skød igennem sundet på rekordtid.



Undervandsbåden NARHVALEN på Nordsøens overflade.

»Combat« fasen startede som et krisestyringsspil under en simuleret krise, ikke ulig den der havde udspillet sig i det tidligere Jugoslavien. NARHVALEN var deployeret som rapporteringsenhed til et farvand kaldet The Minces mellem Skotland og Hebriderne.

Konflikten udviklede sig desværre til regulær krigstilstand

Da »krigen« brød ud lå NARHVALEN tæt på den amerikanske fregat HALYBURTON. NARHVALENS chef vandrede hvileløst rundt i kommandorummet og ventede på tilladelse til at angribe, mens våbenofficeren sad klar med fingeren på torpedoaffyringsknappen. Efter nogle nervepirrende minutter kom tilladelsen til angreb. Det blev gennemført med stor entusiasme og akkuratse, og en grøn lysgranat blev affyret (som tegn på, at fregatten var blevet ramt af en torpedo). 4 minutter efter »krigens« start måtte HALYBURTON indgå i statistikken over »Missing in Action«.

120.000 tons stål sænket

Det er jo det mest spændende, hvis der hele tiden er fjendtlige skibe i nærheden af en undervandsbåd, men efter den fine start måtte vi vente på »fjenden« i lange perioder. Men sådan vil livet nok også forme sig i en virkelig situation, og tålmodighed må som bekendt også trænes lidt nu og da.

Den resterende del af krigen blev udkæmpet nordvest for Skotland, og det lykkedes NARHVALEN at sænke i alt 120.000 tons. Dette må siges at være pænt for en 30 år gammel »hval«, der lige er blevet levetidsforlænget.

Mange materielproblemer

Levetidsforlængelse er dog ikke ensbetydende med holdbarhed, for under hele kurset døjede vi med tekniske defekter.

Ildledelseskølingen var utæt og hydrofonen truede dagligt med »at melde sig ud af samfundet«. Da højtryksluften begyndte at sive udenbords og brændstofmåleren nærmede sig det røde felt, skal det ikke være nogen hemmelighed, at vi åndede lettet op, da vi atter passerede Firth of Forth Railway Bridge; denne gang i mærkbart koldere vejr. KUNNA var ankommet lidt tidligere, og nu var det vor tur til at ligge yderst. Vel fortøjet mønstrede besætningen på kajen, og chefen udtrykte sin tilfredshed med den indsats, besætningen havde leveret.

Udcheckning af nye undervandsbådsofficerer

Træningen havde tydeligvis givet resultat. To nye navigatører og en maskinofficer kunne nu udcheckes til at gå selvstændig vagt. Dette blev markeret ved, at chefen overrakte dem eskadrens smukke emblem – de to gyldne delfiner – som nu kunne påsyes den ret krøllede uniform.

NARHVALEN blev rost

Under debriefingen blev NARHVALEN flere gang fremhævet positivt. Her skal specielt nævnes vores krigsdagbog, »Records«, som af øvelsesledelsen blev fremhævet og fremvist som et eksempel til efterlevelse. Efter således at have vist resten af NATO, hvordan krigsdagbøger skal skrives, kunne vi med god samvittighed forelægge hjem til Flådestation Frederikshavn. Vi kunne så reflektere over, at så fremt vi havde haft Towed Array Sonar, A/U-torpedoer og luftuafhængig fremdrivning, kunne vi have klaret os endnu bedre. Men det må vel vente, til søværnet får nye undervandsbåde.

Hjemtur uden toilet

Under hjemturen skete det, alle ubådsbesætninger frygter: Maskinfolkene meddelte, at det var umuligt at få affaldskanonen gjort tæt ved bunddækslet, hvilket var ensbetydende med, at undervandsbådens eneste toilet måtte lukkes. En stor dunk med tragt blev først rigget til, men ak – der var endnu for langt hjem til, at vi kunne klare os med det, og så var der ingen vej uden om affaldsplastposerne. På trods af dette allersidste lunefulde indslag fra »hvalens« side ankom båden planmæssigt til Frederikshavn, og alle kunne vist erklære sig enige i, at man havde deltaget i årets bedste tur med undervandsbåden NARHVALEN.

(NARHVALEN)

Søredningstjenesten i Danmark

” Seks besætningsmedlemmer og en skibshund blev reddet fra en kæntræt coaster i Nordsøen i nat. SOK oplyser, at skibet lidt over midnat fik slagside i den kraftige storm og derfor udsendte nødsignal, hvorefter en redningshelikopter fra flyvevåbnet og redningsbåden fra Hanstholm blev sendt til assistance. Alle de nødstedte inklusive skibshunden blev uskadede, men forkomne, reddet ombord i helikopteren fra en redningsflåde. Coasteren sank senere på natten lidt nord for Hanstholm ”

” En tilskadekommen fisker blev her til morgen fløjet til Esbjerg og indlagt på sygehus. Vagthavende i SOK oplyser, at fiskeren på en position 60 sømil ud for Blåvand fik et ben i klemme i et trawlsplil, og efter konsultation med RADIO MEDICAL på Esbjerg sygehus blev det besluttet at evakuere den svært tilskadekomne fisker med en redningshelikopter fra flyvevåbnet ”

” En fritidsfisker omkom på Limfjorden i nat. En 68-årig mand tog i går eftermiddags ud på garnfiskeri i Nissum Bredning, men da han ikke var kommet hjem ved midnatstid slog de pårørende alarm, og SOK iværksatte en større eftersøgning med både en redningshelikopter fra Flyvestation Ålborg, redningsbåden fra Thyborøn, og et antal andre fritidsfiskere. Ved 4-tiden om morgenen blev fiskerens 20 fods åbne plastikjolle fundet drivende med bunden i vejret. Der er ikke fundet spor af fiskeren, der ifølge det for SOK oplyste aldrig bar redningsvest eller anden form for sikkerhedsudstyr, når han var på havet. På grund af de lave vandtemperaturer er der således ikke længere håb om at finde den savnede i live, og eftersøgningen er derfor indstillet ”

Selvom ovenstående hændelser er opdigtede, er de typiske for det, man næsten dagligt kan læse eller høre i medierne om de 6-700 redningsaktioner, der årligt gennemføres af søredningstjenesten i Danmark. Men hvad er søredningstjenesten, hvem er ansvarlig for den og hvordan er den organiseret?

»MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER«

I henhold til internationale aftaler, som Danmark er medunderskriver af, er ethvert land pligtig til at organisere en søredningstjeneste og oprette mindst en søredningscentral, på engelsk kaldet »MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER«, også benævnt MRCC, der er ansvarlig for at koordinere alle søredningsaktioner inden for det pågældende ansvarsområde, som aftales landene indbyrdes.

Fordelingen på ministerier

I Danmark er det Erhvervsministeriet (tidligere Industriministeriet), som har det overordnede ministerielle ansvar for søredningstjeneste. Erhvervsministeriet udøver dette ansvar gennem Søfartsstyrelsen, men da denne styrelse ikke har et døgnbemandet center eller det nødvendige detaljerede billede af situationen til søs i de danske farvande, blev det for adskillige år tilbage besluttet at overdrage ansvaret for ledelse og drift af

den danske søredningstjeneste til Forsvarsministeriet. Via Forsvarskommandoen er dette ansvar delegeret til Søværnets operative Kommando, som udøver funktionen fra Operationscentret i Havrebalskoven i Århus, hvor MRCC Århus formelt er oprettet. På tilsvarende vis er ansvaret for luftredningstjenesten i Danmark overdraget fra Trafikministeriet og Statens Luftfartsvæsen til Forsvarsministeriet og herfra videregiveret til Flyvertaktisk Kommando i Karup, hvor luftredningscentralen er oprettet, benævnt AIR RESCUE COORDINATION CENTER, eller i daglig tale forkortet til RCC Karup. Organisationen er skitserede på nedenstående figur. Selv om de to redningscentraler hver har deres klare ansvarsområde, arbejder de tæt og godt sammen, og anvender stort set de samme redningsressourcer i tilfælde af eftersøgnings- og redningsaktioner inden for deres respektive ansvarsområder. Det bør her nævnes, at ansvaret i relation til en nedstyrtet flyvemaskine til søs formelt er RCC Karup's, men at ansvaret i de fleste tilfælde vil blive overført til MRCC Århus.

»Redningsrådet«

Det overordnede tilsyn med redningstjenesternes organisation og virke udføres af »Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd«, der er sammensat af embedsmænd fra de involverede ministerier og underlagte styrelser. »Redningsrådet«, som det ofte omtales i dagligdagen, holder jævnligt møder, og er ansvarlig for udgivelse af den publikation, som fastlægger ansvar, organisation og procedurer for »Eftersøgnings- og Redningstjenesten i Danmark«, også kaldet SAR-DANMARK på grund af den engelske betegnelse for eftersøgning og redning, nemlig »Search and Rescue« (SAR). Søredningstjenesten kan ved ulykker på havet disponere over et stort antal forskellige ressourcer, som stilles til rådighed af offentlige og private myndigheder og organisationer. Disse ressourcer stilles til rådighed uden beregning, og fremgår i detaljer af SAR-DANMARK. De redningsenheder MRCC Århus primært benytter sig af er flyvevåbnets S-61 redningshelikoptere, hvoraf 3 altid er på umiddelbart varsel i Ålborg, Skrydstrup og

Værløse, Kystredningstjenesten mange fartøjer, Fiskeriministeriet Rednings- og Kontrolskibe og marinehjemmeværnets fartøjer, samt selvfølgelig ikke mindst søværnets egne skibe og helikoptere. Desuden har MRCC Århus et nært og godt samarbejde med politiet og FALCK, ikke mindst i relation til de kystnære SAR-aktioner. Herudover har selvfølgelig ethvert skib i nærheden pligt til at komme nødstedte på havet til undsætning.

Den koordinerende søredningscentral

MRCC Århus er som navnet siger en koordinerende søredningscentral, hvilket betyder, at Operationscentret ved SOK ikke i detaljer leder den enkelte redningsaktion. Dels kan ansvaret for mere simple søredningsaktioner delegeres til en »redningsundercentral«, hvilket normalt vil være et marinedistrikt, dels vil der altid blive udpeget en lokal leder på ulykkes- eller eftersøgningsstedet. I kystnære operationer vil det typisk være politiet, der bliver tildelt funktionen som »lokalleder«, hvorimod der ved aktioner længere til søs eller ved større kystnære ulykker vil blive udpeget en »områdeleder« eller på engelsk »ON SCENE COMMANDER«. Ideelt set skal en sådan funktion udføres af et orlogsskib eller decideret redningsskib, men ofte må opgaven løses af civile skibe eller mindre redningsfartøjer, indtil mere egnede skibe kan nå frem. I situationer, hvor der deltager mange helikoptere og fly udpeges normalt også en ON SCENE

COMMANDER-AIR, som sammen med »områdelederen« på havet koordinerer indsatsen fra luftsiden.

Situationen vurderes

Når en alarm indløber til søredningscentralen er det SOK opgave hurtigt at analysere situationen på baggrund af de tilgængelige oplysninger, og herefter indsætte de redningsenheder, der vurderes bedst egnede og som kan være hurtigst fremme, samt udpege en »lokalleder« eller »områdeleder«. Erfaringerne viser, at de indledende meldinger aldrig er helt korrekte, bl.a. på grund af det stress og den usikkerhed, der ofte vil påvirke anmelderen i en hektisk situation. Derfor vil SOK normalt gå ud fra »worst case« og indledningsvis indsætte flere ressourcer end der umiddelbart skønnes behov for. Også fordi redningsenheder kan få problemer undervejs, f.eks. på grund af vejret eller materielhavari. Efterhånden som situationen bliver mere klar vurderes i samråd med »områdelederen«, om der er behov for flere ressourcer eller der er for mange indsat allerede.

Lige som der er mange forskellige typer af søredningsaktioner, indløber alarmerne ad mange forskellige kanaler. Der skelnes generelt mellem eftersøgningsaktioner og redningsaktioner, idet dog en eftersøgning ofte vil ende med en egentlig redningsaktion. Eftersøgninger kan være forårsaget af situationer, hvor der er uvished om et skib eller fartøjs skæbne, uden at en ulykke med sikkerhed er konstateret, men også når der er vished for, at en ulykke

SAR Organisation i Danmark



har fundet sted, men uden at det vides nøjagtigt, hvor den eller de forulykkede befinder sig, hvem de er eller årsagen til nødsituationen. I en eftersøgningsaktion vil der derfor ofte blive indsat endog meget store ressourcer, indtil situationen er kendt i detaljer, mens de indsatte ressourcer kan begrænses i de tilfælde, hvor SOK ved, hvem der er i nød, hvor det er sket og hvad årsagen er. Alt vil dog afhænge af den aktuelle situation, og der er sjældent to søredningsaktioner, som er ens. Det er også vigtigt ikke at benytte alle redningsressourcer i et område til en enkelt aktion, da en anden aktion inden for området så ikke ville kunne gennemføres. Selv om den danske søredningstjeneste har endog særdeles mange ressourcer til rådighed, vil det i tilfælde af større søulykker selvfølgelig være et problem. Derfor er der indgået samarbejdsaftaler med alle vores nabolande, både i Østersøen og omkring Nordsøen, således at man kan hjæl-

pe og assistere hinanden. Danske redningsenheder deltager således ofte i aktioner i nabolandenes ansvarsområde, som det f.eks. var tilfældet ved katastrofebranden ombord i SCANDINAVIAN STAR og ESTONIA's forlis. Dansk ansvarsområde har lykkeligvis i mange år været forskånet for de helt store søulykker, men udenlandske redningsressourcer deltager dog med jævne mellemrum i søredningsaktioner under SOK ledelse, senest i forbindelse med det tragiske forlis af en tysk coaster i Skagerrak for nogle måneder siden, hvor 7 mennesker omkom.

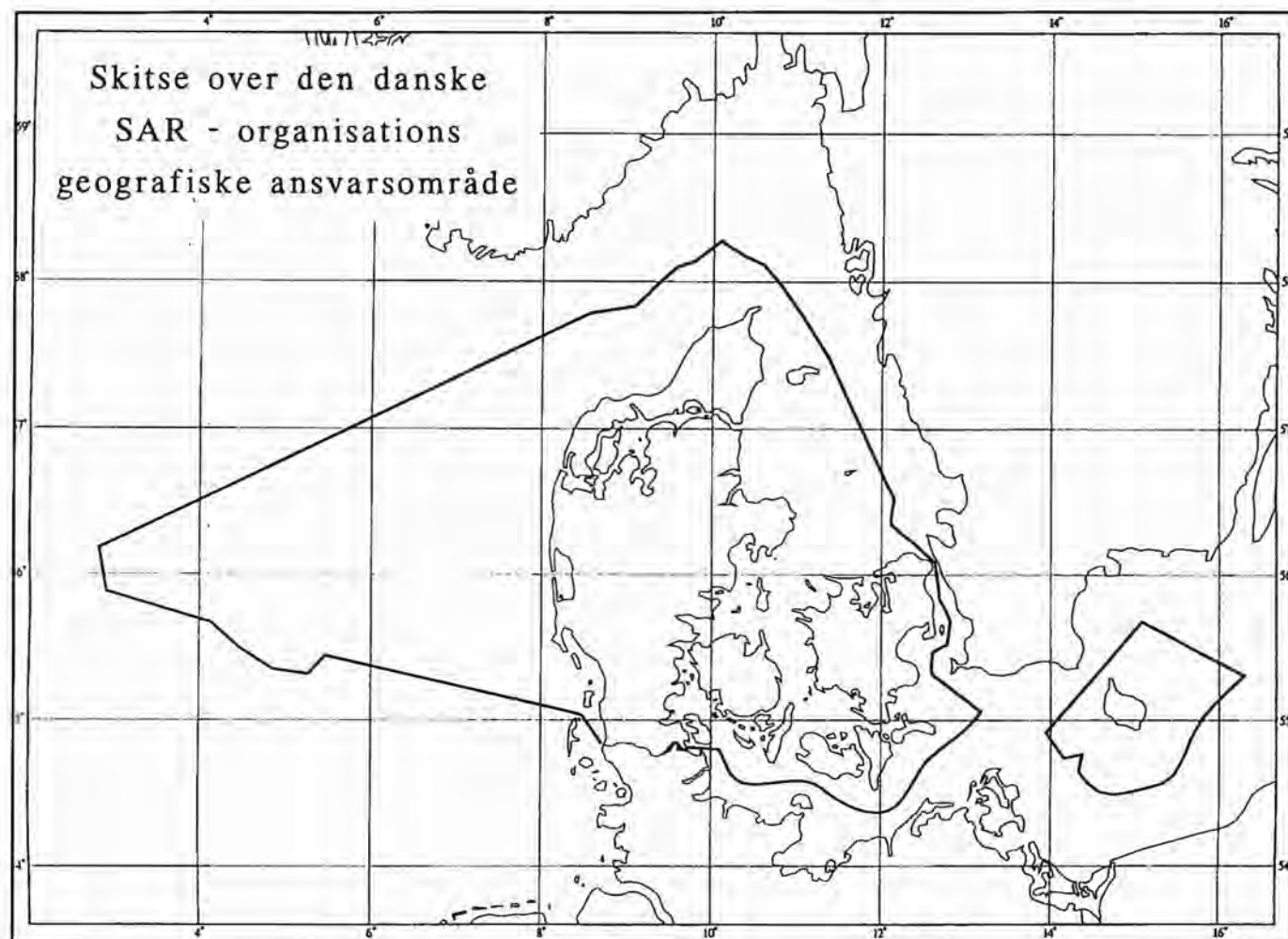
Alarmering

Alarmering af søredningstjenesten sker også på meget forskellig vis. Det kan være et nødstedt skib, som selv udsender nødsignal, det såkaldte SOS (Save Our Souls) eller MAYDAY, det kan være et andet skib på havet eller person i land, som observerer andre, der øjensynlig er i nød, eller det kan være pårørende

eller rederier, der er bekymrede for et skib eller fartøjs skæbne, fordi det ikke er kommet i havn til planlagt tid, eller som det i et tidsrum ikke har været muligt at få kontakt med. I de seneste år er alarmering ved hjælp af elektronisk udstyr via satellit blevet mere og mere almindeligt.

Statistikken

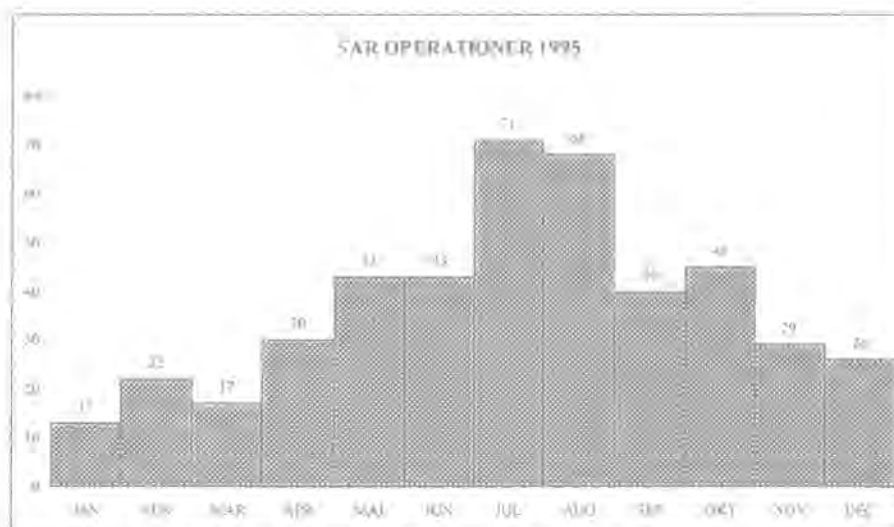
I dansk ansvarsområde (se figuren oven for) er der i gennemsnit på årsbasis 6-700 søredningsaktioner omfattende alle kategorier. Tallet varierer dog fra år til år, lige som tallene ikke er jævnt fordelt over året. Som det ses af nedenstående grafiske oversigt, falder hovedparten af aktionerne i sommermånederne, hvilket naturligvis hænger sammen med, at det er i denne periode, at fritidssejlere og turister primært benytter havet til rekreative formål. I gennemsnit har SOK to søredningsaktioner i døgnet, men i sommermånederne kan tallet i praksis ligge



langt højere, med 37 søredningsaktioner på et døgn som rekorden. Mange aktioner, specielt de kystnære, afsluttes uden at det kunne konstateres, at en søulykke havde fundet sted. Dette skyldes ofte, at en observatør i land havde set noget, de mente kunne være en nødsituation, f.eks. nødraketter. Ofte viser årsagen til sådanne observationer sig at have en naturlig forklaring, f.eks. lys fra et fly, hvid lysraketter, som på afstand kan give et rødt skær o.l. Ud fra devisen om »hellere en gang for meget end en gang for lidt« bliver søredningstjenesten ikke »sur« over sådanne, i realiteten unødvendige aktioner med tilhørende ressourceforbrug, og de pågældende anmeldere bliver på ingen måde holdt ansvarlig.

Anderledes forholder det sig med mennesker, som i grov kåthed eller grov uagtsomhed forårsager en unødvendig søredningsaktion, ved f.eks. for sjov at affyre nødraketter eller udsende falske nødmeldinger. Politiet efterforsker sådanne sager, og findes de pågældende, bliver de dels straffet, dels kommer de til at betale for de indsatte redningsressourcer, hvilket ofte kan være en dyr fornøjelse, en redningshelikopter koster eksempelvis ca. 11.000 kr i timen! Det samme gør sig gældende, hvor personer i spirituspåvirket tilstand forårsager en nødsituation og efterfølgende søredningsaktion. Sådanne tilfælde er der desværre en del af.

Hvert halve år udsender SOK en detaljeret rapport over de gennemførte søredningsaktioner i de forløbne 6 måneder med tilhørende statistik. I denne rapport beskrives de enkelte søredningsaktioner og deres resultat, og SOK søger at forklare væsentlige ændringer i forhold til tidligere år, f.eks. inden for antallet af omkomne o.s.v., selv om dette kan være svært, da tallene er relativt små, og selv mindre udsving i tallene derfor kan betyde procentvis store forskelle. I antallet af søredningsaktioner indgår også patientevakueringer fra skibe og fartøjer, d.v.s. situationer, hvor en eller flere af de ombordværende er kommet til skade eller blevet syge, og derfor



har behov for hospitalsbehandling i land, men hvor skibet som sådan ikke er i nød og kan fortsætte sin rejse. Yderligere indgår i statistikken de situationer, hvor SOK assisterer i forbindelse med dykkersyge personer til søs. Søværnet er nemlig ansvarlig for behandling af alle personer med såkaldt »trykfalds-syge«, og denne behandling sker i søværnets trykkamre på Marinestation Holmen eller på Flådestation Frederikshavn. Symptomerne på dykkersyge kan opstå op til flere dage efter at en person har dykket, men i mange tilfælde konstateres tegn allerede under eller lige efter dykning, hvorefter de pågældende i samråd med Søværnets Dykkerlæge evakueres til behandling i tryktank med redningshelikopter.

Satellit baserede nødmeldesystemer

Udsendelse af nødsignaler fra skibsfarten sker i dag mere og mere på automatisk, elektronisk vis gennem det i henhold til internationale aftaler etablerede »Global Maritime Distress and Safety System«, normalt kaldet GMDSS. Dette system er »paraplynavnet« for en lang række forskellige nødsignalsudstyr, der er integreret i skibenes almindelige kommunikationsudstyr, og som i vid udstrækning betjener sig af satellitter. I SOK Operationscenter befinder sig modtageterminalen til et af disse satellit baserede nødmeldesystemer inden for GMDSS, og det betyder, at SOK i dag ofte modtager

nødmeldinger fra skibe i andre egne af verden. Da de internationale SAR-aftaler fastlægger, at den søredningscentral, som først modtager en nødmelding, har ansvaret for søredningsaktionen, indtil dette kan overgives til den søredningscentral, inden for hvis ansvarsområde, det nødstedte skib befinder sig, har det betydet, at SOK ofte indledningsvis har ansvaret for aktion i så fjerne egne som Japan, Fiji-øerne, Rio De Janeiro, Alaska o.l. I de fleste tilfælde frembyder dette ikke problemer, da det i løbet af kort tid normalt er muligt at overgive sagen til den ansvarlige søredningscentral for området, men i visse egne i verden kan det være umuligt, fordi der simpelt hen ikke eksisterer en ansvarlig søredningscentral i det pågældende land, hvilket de norske kollegaer i søredningscentralen i Stavanger måtte sande, da det italienske passagerskib ACHILLE LAURO for ca. et år siden brød i brand ud for Somalia.

Afslutningsvis skal det understreges, at der i SOK Operationscenter ikke findes et specielt rum, som udgør søredningscentralen, eller personel specielt ansat til at udføre arbejdet. Funktionen som MRCC Århus udføres integreret fra operationsrummet, hvorfra alle SOK daglige, løbende funktioner udføres, det være sig såvel de militære som de civile. Grundlaget for SOK effektive løsning af MRCC-funktionen er det detaljerede situationsbillede, som løbende tilvejebringes af

Femte KANUMAS-togt ved Grønland

Sidste sommer gennemførte Inspektionsskibet THETIS endnu et seismisk undersøgelsestogt på kontinentalsoklen i de nordgrønlandske farvande. Betegnelsen KANUMAS-togter har baggrund i og finansieres over et internationalt projekt – KANUMAS. Bag ved dette står en række internationale konsortier. Selve operatøren NUNAOIL A/S, ejes af den danske stat og Grønlands hjemmestyre.

I 1991, året år efter at THETIS var indgået i Flådens tal, bestemte statsministeren, at THETIS skulle løse opgaven. Skibets konstruktion blev ændret og der anskaffedes seismisk specialudrustning samt udstyr til behandling af måleresultater om bord. Efter en særbevilling blev THETIS ombygget ved Århus Flydedok A/S i begyndelsen af 1991, og samme år startede THETIS på sit første KANUMAS togt, og siden hvert år deltaget i indsamling af seismiske oplysninger til brug for senere egentlig olie- og mineralefterforskning. (Red.)

STORT ARTILLERISKIB

I sin seismiske rolle er THETIS søværnets største »artilleriskib« med 1 kanon på fordækket og 28 agter! Kanonerne agter er luftkanoner, der sammen med et ca. 5 km langt kabel, 5 luftkompressorer og et recorderingsrum indgår i det seismiske udstyr. Under opmålingen slæbes kabel og luftkanoner efter skibet med en fart af omkring 4,5 knob. Nøjagtighed: +/- 0,1 knob, og inden for 15 meter af planlagt kurslinie. For hver 25 meter affyres luftkanonerne – eller ca. hvert 10. sekund. Hver gang

slippes godt 75 liter luft ved 140 atmosfæres tryk løs under nøje kontrol. Ekkoeer fra undergrunden opfanges af op til 15.000 mikrofoner i kablet, der videresender signalerne til en stor computer, der lagrer 4.000 gange inden for en 8-sekunders periode.

Ingen gas- og oliefelter – endnu!

Fra Frederikshavn sejlede THETIS 15. juni 1995 til Nuuk, hvor den civile del af den seismiske besætning gik om bord til den første opgave, der bestod i opmåling på vestkysten af Grønland for »Danmark og Grønlands Geologiske Undersøgelser«. I Nuuk blev der afholdt en reception med deltagelse af bl.a. repræsentanter for Grønlands Landsstyre og pressen, som fik forevist skibet, og herunder orienteret om, hvilke resultater man var nået frem til efter de seismiske undersøgelser i perioden 1991-1994. Disse oplysninger blev slået stort op i pressen, der oplyste at skibet for nylig havde fundet enorme gas- og oliefelter vest for Nuuk. Det tager ½ år før de data, der bliver lagret under skibets opmålinger kan fortolkes. Man kan kun på baggrund heraf tale om, at der er muligheder for at finde gas og olie. Vished kan først tilvejebringes ved en efterfølgende boring.

23. juni indledtes sæsonens målinger på vestkysten fra Umanakfjorden til Fylla Banken ud for Nuuk. I 46 døgn, kun afbrudt af et kort ophold i Sisimut, opmålte 3745 km under skiftende vind- og isforhold. Vejret var dårligt hele tiden.

Er det så ikke kedeligt bare at snige sig af sted med lav fart og »sige BANG« hvert 10. sekund, kunne man spørge. Nej, faktisk ikke. Der ligger en enorm udfordring i at holde skib og seismisk teknik kørende hele tiden. Naturligvis kan det ikke undgås, at der en gang imellem

må vendes om (drejediometer 1,8 sømil med kabel ude), og sejles tilbage til en position, hvorfra der må »skydes« om igen på grund af fejl i kablet, kanonen, computeren eller i skibet.

Én enkelt gang måtte skibet se på, at et andet skib sejlede kablet over, men efter blot 8 timer var alt bjærget og retableret.

Isdrift forhindrede opmåling

4. august forlagde THETIS til Reykjavik, med henblik på at forberede årets sidste opmålingsrunde på Grønlands nordøstkyst. Planen var at trænge så langt nordpå som muligt – helst op til 81 grader nord, men issituationen var ikke gunstig. En konstant nordlig vind havde domineret området hele sommeren og isdriften sydover satte i gang et par måneder før normalt. Det resulterede i lidt af »en ørkenvandring« mellem 77 – 78 grader nord og Blosserville kysten for at finde huller, hvor der kunne skydes seismisk. I alt blev det til en udsejlet distance på 1497 km på østkysten og den første femårskontrakt mellem NUNAOIL A/S og Forsvaret var opfyldt. THETIS er nu atter hjemme, og i færd med at gennemgå det første periodiske eftersyn, hvor man bl.a. skal finde ud af, om ca. 1 million skud med luftkanonerne har haft negativ indvirkning på skibet og dets installationer.

I alt 20.000 km opmålt – ny kontrakt.

I de forløbne fire sæsoner har THETIS opmålt over 20.000 km omkring Grønland, hvilket må siges at være ganske flot i betragtning af de ofte ekstremt vanskelige geografiske og klimatiske forhold. Succesen har medført en ny kontrakt mellem forsvar og NUNAOIL A/S om fortsat anvendelse af THETIS indtil år 2000 i det nordatlantiske område.

I marts gør skibet igen klar til seismisk togt i de arktiske farvande.

(THETIS)

EKSEMPLER PÅ KYSTVAGTSKIBE

SVERIGE



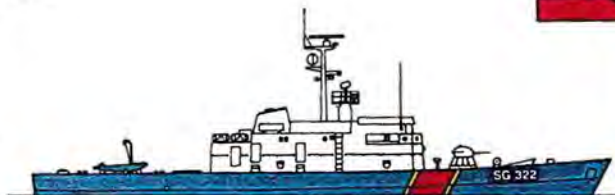
PB SW KBV 301-kl 20m

TYSKLAND



PB GE NEUSTADT-kl 38m

POLEN



PCE PL OBLUZE I-kl 41m

FINLAND



PC FI KIISLA-kl 48m

RUSLAND



PCE RS STENKA-kl 40m

ESTLAND



PB EN 001-kl 19m

LETLAND



PB LG KA-01-kl 19m

LITAUEN



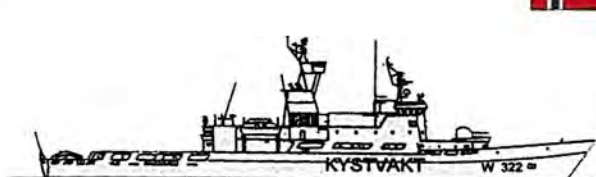
PB LH EX SW-245 19 m

ISLAND



PP IC AEGIR/TYR 70 m

NORGE



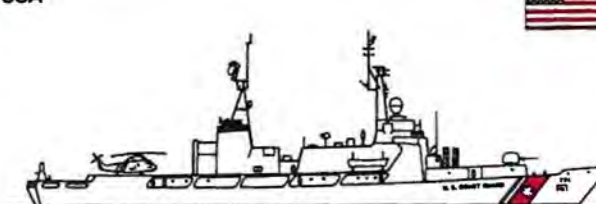
PP NO NORDKAP-kl 105 m

CANADA



AGB CA TYPE 1300-kl 119m

USA



FF US HAMILTON-kl 115m

**-FÅ MERE AT VIDE OM
HVAD DET VIL SIGE AT VÆRE...**



Officer af linien i søværnet

Rekvirer brochuren ved:

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING · ERHVERVSOPLYSNINGSSEKTIONEN

Flyvestation Værløse · Postboks 135 · 3500 Værløse

Fax 4466 0297 · Tlf. (Man.-Fre. 09.00-15.00) 4468 2122

