

### Søværnets Flyvetjeneste i Alouette- III perioden.

Når man i dag betragter Søværnets Helikoptertjenestes historie, der for nuværende strækker sig over 43 år, falder denne naturligt i to forholdsvis skarpt adskilte dele, nemlig Alouette- III operationsperioden og Lynx helikopterens ditto.

I disse 43 år har marineflyvningen med helikopter haft tre navne, Eskadrille 722-Alouette flight, 1962- 1977; Søværnets Flyvetjeneste, 1977- 2004; og endelig for tiden hedder denne flyvende enhed Søværnets Helikoptertjeneste. Endeligt har kommandoforholdene været en del forskellige nemlig, fra 1962 til 1977 var underlæggelsesforholdet på de operative kommandoers niveau Flyvertaktisk Kommando og fra 1977 og til i dag har underlæggelsesforholdet været Søværnets operative Kommando. Det er idag denne forfatters synspunkt, at nok betyder navnet på enheden en del for personellets identitet og nok kan man arrangere sig mere eller mindre hensigtsmæssigt i kommandostrukturen, og en uhensigtsmæssig kommandostruktur kan afgjort hæmme operationernes hurtige og fyldestgørende udførelse, men det der sikrer, at der virkelig kan præsteres godt, ja endog unikt arbejde, er så afgjort den kapacitet som det tildelte militære luftfartøj har. Med andre ord er teknikken afgørende for den operative evne. Her forudsætter jeg naturligvis, at vi råder over luftfartøjsbesætninger af fortrinlig kvalitet og antal. Det skal være min påstand, at det har man altid gjort.

Så indledningsvist kan man konstatere, at Søværnets Flyvetjeneste i høj grad har levet med og af sine to helikoptertyper, der begge har vist sig at være udmærkede luftfartøjer.

Beslutningen om at købe helikoptere til Søværnet hang dengang entydigt sammen med Vedel-kommissionens anbefalinger. Vedel-kommissionen blev nedsat af den daværende regering efter grønlandsskibet HANS HEDTOFT's forlis den 30. januar 1959 ved Kap Farvel. Et forlis hvor alle 95 ombordværende omkom, og hvor Grønlands Kommando- sådan bedømte kommissionen det- ikke rådede over en fyldestgørende kombination af skibe og luftfartøjer.

Bygningen af de fire inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-klassen med tilhørende helikoptere skulle således give sejladserne på Grønland, og ikke mindst vintersejladserne her- større sikkerhed.

Skibene blev bygget til Finsk Veritas isklasse A1 og var således gode og stærke, men den af Flyvevåbnet foreslåede helikopter, Bell-47, ville næppe have kunnet gøre fyldest på Grønland og på Færøerne, dertil er de klimatiske vilkår for barske og dens nyttelast, rækning og driftsstabilitet for begrænset. Den ville nok have været et farligt valg.

Søværnet sagsbehandlere stolede på sig selv og på fransk teknologi, og skrev kontrakt om levering af 5 Alouetter, der leveredes fra 8. juni 1962 og fremefter; kun godt 3 år efter at prototypen havde fløjet første gang.

Samtidigt hermed var Alouette-Fligten dannet den 1. februar 1962 i regi af Eskadrille 722, idet det første hold søofficerer kom hjem fra den amerikanske flåde som nyudnævnte marineflyvere, "Naval Aviators", som amerikanerne stadig kaldte denne generelle kompetence.

Efter stor støtte fra Eskadrille 722, først på operationssiden og siden og vedvarende på tekniksiden var de første helikoptergrupper klar til deployering allerede året efter, nemlig i 1963 med VÆDDEREN til Færøerne og FYLLA til Grønland.

Den danske marineudgave af Alouetten, der oprindeligt bl.a. var tiltænkt en hæroperativ rolle, kom til at koste nyttelast og fart. Den blev udstyret med pontoner for at sikre, at vandlandinger i stille vejr var en mulighed og i hårdt vejr, hvor den ville vælte efter en nødlanding på havet, havde helikopterbesætningen en god chance for at komme ud med den oppustelige redningsflåde. Den blev tillige udrustet med et dansk udviklet harpunsystem, der vejede 121 engelske pund, men tilsikrede, at helikopteren ikke ville skride over bord i hårdt vejr efter landing på et rullende og duvende dæk. Radioudstyr, antenner samt flyve- og - nød udstyr tillige med en to-mands besætning medførte, at Alouetten ikke altid kunne fuldtankes, hvorfor vi oftest valgte at flyve uden harpunen monteret.

Efter nogle børnesygdomme, såsom frosne ventiler, var ryddet af vejen og skibsbesætningerne og helikopterbesætningerne havde lært håndværket og samarbejdet, kom resultaterne i større og større omfang i form af flere og dristigere redningsoperationer samt flere trawleropbringelser.

Det viste sig imidlertid hurtigt, at 5 helikoptere ikke var tilstrækkeligt de mangeartede opgaver som netop et lodret startende og landende luftfartøj netop kan udføre. Hertil kommer, at man aldrig kan regne med at have mere end 80% af sine luftfartøjer flyveklare. Den 14. januar 1967 modtoges nr. 6 og i april 1967 nr. 7 og 8. herefter var der sædvanligvis mellem 6-7 operative helikoptere til rådighed, heraf kunne så 3-4 luftfartøjer afses til operationer i det egentlige Danmark.

Operativ virksomhed med Flåden kunne derfor påbegyndes i større skala, idet torpedosporing af Flådens nye trådstyrede torpedo bød sig først til. En i øvrigt konstant og ressourcekrævende opgave, der først i 1970'erne udvidedes til også at omfatte natorpedosporing, der må betegnes som en endog meget krævende disciplin med Alouetten, der ikke var godkendt til instrumentflyvning eller havde flyvestabiliseringsanlæg inbygget. Søværnets operative Kommando ønskede også at supplere sin farvandsovervågning med brug af helikoptere, der på kort varsel og ganske hurtigt kunne indsættes, og der udarbejdedes et sæt af ruter, der umiddelbart kunne beordres over telefon eller fjernskriver. I de enkelte isvintre, som 1970'erne bød på, blev der også fløjet isrekognoscering med henblik på hjælp til enten Flåden eller til handelsflåden. En i øvrigt fra Grønland kendt disciplin.

Tankningsmæssigt var de syddanske farvande ikke godt dækket ind og lederen af det nu benævnte uofficielle "Søværnets Flyvetjeneste" opnåede at Langelandsfortet oprettede et tankanlæg, ligesom Torpedobådenes Mobile Base (MOBA) anskaffede

delvist terrængående tankvogne. Der blev således opnået en stor operativ fleksibilitet.

I begyndelsen af 1970'erne blev det standard, at Flådens eskadreøvelser, de såkaldte Small Playes altid havde to Alouetter med, deployeret til og forsynet af MOBA. Ligeledes anvendtes normalt også et par luftfartøjer til den store årlige øvelse Danex samt til NATO's store forårs og efterårsøvelser i Nordsøen, stræderne og i Østersøen.

Rollerne var taktisk rekognoscering, lette og vitale forsyningsopgaver, flytning af "Command Team" og andre kommunikationsopgaver.

Endeligt var der kommet et samarbejde i gang med Rigspolitiet og Toldvæsenet. Politiet vendte sig senere mod hærens Flyvetjeneste og anvendte den fremragende og mindre H-500 helikopter til eftersøgninger og trafikkontrol. Samarbejdet med Toldvæsenet varede længere og kunne i øvrigt ofte kombineres med farvandsovervågningen.

Fotografiske opgaver for andre tjenester kunne også komme på tale, og den sovjetiske flådes enheder kunne undertiden blive så vrede over at blive gennemfotograferede, når de med nye enheder passerede de dansk stræder, at de mere end en gang har affyret lyskugler mod vore Alouetter.

Redningsopgaver i Danmark var der få af, men enkelte er dog blevet udført når ikke Eskadrillerne 721 og 722 var eller kunne komme tilstede. På Grønland og Færøerne udvidedes imidlertid redningsopgaverne antal og omfang mere og mere. Efterhånden var redningsoperationernes antal vokset til ca. 12 om året på Grønland og det dobbelte, undertiden mere på Færøerne.

Den største redningsoperation nogensinde med Alouetten fandt sted lørdag den 26. september 1970, i forbindelse med den tragiske flyveulykke, hvor en Fokker Friendship ramte toppen af den færøske ø Myggenæs. Her lykkedes det helikoptergruppen bistået af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, under meget dårlige vejrforhold med vind op til 90 km/t samt i regn og lavt skydække, at evakuere 26 sårede personer fra det utilgængelige Myggenæs og til enten hospitalet i Thorshavn eller til inspektionsskibet.

Ved Alouettens udfasning den 3. december 1982 konstaterede chefen for Søværnets Flyvetjeneste, at denne udholdende og pålidelige helikopter havde fløjet 39.000 timer, herunder 11.730 timer fra inspektionsskibene og 200 timer fra Narssarssuaq, som helikoptergruppe GLK. Den havde vel at mærke gjort uden uheld med dødelig udgang, dog med et enkelt næsten totalt havari og med flere motorhavarier, dog ikke under direkte flyvning.

I nord Atlanten udførte den i alt 478 redningsmissioner, hvoraf de 170 blev udført på Grønland og de 308 på Færøerne.

Med denne helikopter blev der til besætningerne uddelt to gang medaljen for udmærket lufttjeneste og én gang blev Tordenskjoldprisen uddelt.

Teknisk chef ved flyvematerielkommandoen, civilingeniør S. Aa. Mygind udtalte på udfasningsdagen bl. a. følgende:

" De 20 år uden totalhavarier siger en del om teknikken, men mest siger det nok noget om de piloter og teknikere, der har brugt og vedligeholdt helikopterne i disse år."