

TEMA: Søværnets Helikoptertjeneste

Hvordan det hele startede
(1960 – 1962)

Af kommandørkaptajn (p) Otto Lichtenberg, Marineforeningens landsformand 1994-2005

I begyndelse af 1959 forliste Grønlandsskibet Hans Hedtoft med store menneskelige tab til følge. I den anledning nedsatte den daværende regering et udvalg med repræsentanter fra både Søværnet og den civile skibsfart med viceadmiral A. H. Vedel som formand. Udvalget havde som kommissorium at finde frem til forbedring af skibsfartens sikkerhed i grønlandske farvande. Af den betænkning som udvalget afgav, fremgik det, at skibsfarten kunne sikres i højere grad ved til stadighed at have ét til to redningsskibe stationeret ved Grønland, og det ville være en fordel *at disse skibe var helikopterbærende*. Samtidig indgik i udvalgets overvejelser ønsker og krav til en mere effektiv fiskeriinspektionstjeneste og søopmåling såvel ved Grønland som ved Færøerne. Det besluttedes blandt andet at lade bygge fire inspektionsskibe, isforstærkede til en vis grad samt udrustet til at kunne medtage og betjene en helikopter.

Efter drøftelser med det nyoprettede flyvevåben bestemtes – ud fra mange hensyn – at piloterne til de kommende helikoptere skulle rekrutteres fra Søværnets Officerskorps, mens den tekniske vedligeholdelse skulle tilvejebringes fra flyvevåbnet. På dette tidspunkt var skibene endnu ikke bygget, ligesom ingen anede, hvilken type helikoptere der skulle anvendes. Kendskabet til helikopterflyvning fra små skibe var i øvrigt yderst begrænset, ja nogle hævdede, at det ikke kunne lade sig gøre især i disse meget voldsomme farvandsområder. Dette fik naturligvis indflydelse på skibenes konstruktion, hvor man efter bedste evne søgte at tilgodese helikopternes særlige behov. Det viste sig imidlertid at denne manglende viden om helikopternes egenskaber, skabte nogle utilsigtede operative problemer. I denne forbindelse skal blot nævnes hangaren, der blev etableret helt ude i bagbords side med store magnetiske problemstillinger til følge. Skrånende helodæk, fuel anlæg der rustede, tærskel problemer ind til hangaren m. m.

Uddannelsen begynder

I midten af juni 1960 besluttedes, at udtage otte yngre søofficerer med henblik på at uddanne disse til helikopterpiloter. Den indledende uddannelse skulle finde sted på flyvestation Avnø samme sted, hvor flyvevåbnets flyveelever gennemgik deres grunduddannelse. Først måtte alle mand gennem de flyvemedicinske prøver. Alle bestod og derefter sendt mere eller mindre direkte til Avnø, hvor flyveskolen startede en ny flyverklasse den 4. juli 1960. Den anvendte skolemaskine var den engelsk byggede CHIPMUNK en slank, lavvinget maskine hvor pilot og instruktør sad bag hinanden. Maskinen havde en motorydelse på 145 HK. Alle otte søofficerer levede op til skolens krav og den 23. august 1960 var holdet klar til en videregående uddannelse.

Tilkommandering til U. S. Navy

Ingen vidste imidlertid hvor en målrettet uddannelse til helikopterpilot kunne finde sted. Helikopterpiloter – til de relativt få helikoptere der fandtes i 1960 – havde normalt en solid flyvemæssig ballast som tidligere jager. eller transportpilot. Først midt i december 1960 besluttede søværnskommandoen at sende de otte søofficerer – der i den mellemliggende tid var reduceret til syv – til Amerika for tilkommandering til U. S. Navy´s flyveskole i Pensacola, Florida. Et kursus

på flyveskolen i U. S. Navy til helekopterpilot havde en normal varighed på lidt over et år. På grund af danske rejseregler, der betalte hustrus og børns ophold, når varigheden var *over* et år, reduceredes kurset for de danske elever til 52 uger. 2/3 af opholdet ville blive flyvning med fastvingede fly for derefter at bruge den sidste del på helikopteren. De syv søofficerer afrejste den 27. december fra Danmark for at starte skolen i Pencacola, Florida den 6. januar 1961.

Uddannelsen startede på en flyveplads med navnet SAUFLEY FIELD. Den anvendte flyvemaskine hed T 34 MENTOR. En robust maskine med næsehjul og gode flyveegenskaber, der tillod træning i spin, loops og andre – for os – avancerede manøvre. Et meget koncentreret teoriprogram men mange prøver blev løbende afviklet. For de amerikanske elever betød et "ikke bestået" et stop for den videre uddannelse. Vi udenlandske elever fik chancen to gange, så det var bare med at hænge i med lektierne om aftenen. Efter ca. 35 timers flyvning på T 34 flyttede vi til en ny flyveplads for at starte træningen på en maskine med betegnelsen T 28. Denne maskine var væsentlig kraftigere med en motor på 1.450 HK. En særlig model udstyret med krog var beregnet til at kunne lande på hangarskib. Flyvepladsen der hed WHITING FIELD, var efter danske forhold meget stor. Mange hundrede skolemaskiner boltrede sig i luften hver dag. 300.000 starter og landinger om året. Her lærte vi at "handle" den kraftige T 28, her lærte vi at flyve instrumentflyvning, her lærte vi formationsflyvning, her lærte vi luftkamp med "live" skydninger ligesom lange navigationsflyvninger stod på programmet. Efter ca. 120 flyvetimer samt maser af teori på bagen skiftede vi ca. den 1. august til en mere sindig flyvemaskine – den tomotorede SNB 5.

SNB 5 var en gammel dame der var flyvende helt tilbage i trediverne. Formålet med denne var at træne os yderligere i instrumentflyvning alt med henblik på at erhverve et hvidt instrumentkort. Maskinen var festlig. Den fløj glimrende på 1 motor – havde kabine til seks passagerer, toilet og alt hvad der hørte til. Efter ca. 50 timers træning sluttede opholdet på WHITING FIELD med en uges flyvning rundt om i staterne alt med henblik på den endelige udcheckning.

Endelig helikopter

Endelig – omkring den 1. oktober havde vi fået så god en flyvemæssigt ballast, at vi kunne starte på helikopteren. Vi flyttede nu til en flyveplads med navnet ELLYSON FIELD. For flere af de danske elever var overgangen fra fastvingede fly til helikoptere lidt af en udfordring. Ingen vinger - andre former for styresystemer og ved motorstop faldt den som en klaver fra 3. sal – jo – der var nok at se til. Efter 10 timers flyvning *skulle* man gå solo. Alle klarede det, dog én mand skulle bruge 11 timer. Den grundlæggende flyvning fandt sted i den lille Bell 47 G – kendt fra TV serien Mach. Efter ca. 15 timer på denne type skiftedes i begyndelsen af november til den for os velkendte type S 55 Sikorsky, samme type – bortset fra en større motor – som blev anvendt af flyvevåbnet hjemme i Danmark til redningstjenesten. Uddannelsen på denne var meget koncentreret og omfattede et utal af øvelser. Blandt andet var vi en dag ombord i et hangarskib hvor vi varetog opgaven at være klar til at samle pilotelever op af vandet, hvis det gik galt under deres landinger med T 28. I slutningen af december kunne vi atter vende hjem til Danmark. Alle havde klaret den krævende uddannelse og var nu mange erfaringer rigere. Allerede i begyndelsen af januar 1962 blev de syv søofficerer tilkommanderet ESK 722 på Værløse. De nye inspektionsskibe var under bygning – men langt fra færdige. Helikopteren til de nye inspektionsskibe ville først blive leveret i løbet af efteråret 1962. En omskoling til flyvevåbnets helikopter fandt nu sted og allerede i sommeren 1962 indgik Søværnets helikopterpiloter på lige fod med flyvevåbnets helikopterpiloter i ESK 722 i udførelsen af deres krævende opgaver i redningstjenesten. Nu var de klar til at overtage den nyindkøbte ALOUETTE helikopter, med de store fremtidige udfordringer dette måtte indebære.