

Søværnets Helikoptertjeneste nu og i fremtiden

Westland LYNX

En ny æra begyndte den 23. april 1980 for Søværnets Flyvetjeneste. Det var dagen hvor den første danske LYNX, S-134, for første gang landede på et dansk skib, nemlig inspektionsskibet Hvidbjørnen, der lå på Themsen under et besøg i London. Udover at være den første danske LYNX, blev S-134 også fly nr. 1000 i det danske forsvaret. Kort efter, den 6. juni 1980, landede de første 3 LYNX helikoptere i Værløse, og LYNX æraen ved Søværnets Flyvetjeneste var begyndt. De første tre LYNX blev hurtigt fulgt af yderligere 5 helikoptere således, at Søværnet rådede over 8 LYNX helikoptere, hvilket de stadig gør den dag i dag.

Operativt var det et stort fremskridt i forhold til Alouette III helikopteren. LYNX helikopteren var som noget nyt udstyret til at operere i alt slags vejr, både dag og nat. Hertil kom, at den havde større løfteevne, radar og større rækkevidde.

Det teknologiske løft, som introduktionen af LYNX medførte, er løbende blevet vedligeholdt og forbedret. Flere omgange med diverse modifikationer har medført, at LYNX hele tiden har været "up to date". Således er megen elektronik gennem tiden blevet udskiftet, enkelt komponenter er blevet erstattet og større dele som motorer og gearkasser er blevet forbedret, hvorved de kan yde og holde til mere end i den oprindelige version.

LYNX opererede indledningsvis fra inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen. Disse skibe var gode til formålet, men helikopterfaciliteterne var begrænset, og var således blandt de mindste helikopterdek, der fandtes i verden på dette tidspunkt. Ikke desto mindre opnåede LYNX mange gode resultater fra netop disse skibe. I slutningen af 80'erne blev HVIDBJØRNEN udskiftet med den større og mere tidssvarende THETIS-klasse. I alt 4 inspektionsskibe af denne klasse er tilgået Søværnet. THETIS udmærkede sig især ved, at have større udholdenhed, såvel i høj sø som i tid på havet, ligesom faciliteterne ombord var og stadig er "up to date". Helikopterfaciliteterne blev markant forbedret, især da helikopterdekke blev kraftig forøget og forholdene i hangaren ligeledes blev forbedret. Hertil blev der indført et nyt helikopterhåndteringssystem, der kunne trække helikopteren ind og ud af hangaren, også under dårlige vejrforhold.

Disse forbedringer betød i forhold til HVIDBJØRNEN-klassen, at operativiteten blev kraftigt øget.

Omkring årtusindeskiftet, rundede de første LYNX helikoptere 7.000 flyvetimer, hvilket indikerede at helikopterstellens levetid var ovre. En omfattende levetidsforlængelse blev sat i gang. Således blev alle vitale dele udskiftet og samtidig opgraderet med nutidig teknologi bl.a. i form af nye rotorblade, hale mm. Det var og er en lang proces, som stadig pågår. LYNX har med denne opdatering fået nyt skrog, nyt rotorsystem og dermed væsentligt forbedrede flyveegenskaber og større løftekapacitet. I tilgift har de fået en levetid på yderligere 10.000 timer, hvilket betyder at man teoretisk kan se de blå LYNX helikoptere i luften over det danske kongerige i mange år endnu.

Søværnets Helikoptertjeneste

Søværnets Helikoptertjeneste (SHT) var indtil 1. januar 2004, under navnet Søværnets Flyvetjeneste, placeret på Flyvestation Værløse, hvor hjemmebasen blev flyttet til Flyvestation Karup, og samtidig ændrede enheden navn til Søværnets Helikoptertjeneste. SHT forblev en niveau III myndighed i forsvaret, hvilket kommandomæssigt stiller SHT direkte under Chefen for Søværnets Operative Kommando. Forsynings- og vedligeholdelsesmæssigt er SHT underlagt Flyvestation Karup, hvilket bl.a. kommer til udtryk ved, at samtlige teknikere kommer fra Flyvevåbnet. En lidt anderledes opbygning, set med traditionelle øjne, men en ordning som har vist sig at fungere upåklageligt.

Personel

Besætningen på LYNX helikopteren har traditionelt bestået af en pilot og to teknikere.

I forbindelse med at SHT opgaveportefølge blev udvidet til også at omfatte taktiske operationer, blev der indført taktiske systemer i LYNX helikopteren. Således blev både torpedobåde og korvetter nu en vigtig samarbejdspartner. Det nødvendiggjorde uddannelse af special uddannet personel til varetagelse af denne opgave. Hermed var observatørerne nu en fast del af SHT. En observatør er en operativ uddannet officer fra Søværnet, med speciale i det taktiske miljø og med stor viden omkring anvendelse af flådehelikoptere.

Bemandingsmæssigt har SHT stort set ikke ændret sig siden introduktionen af LYNX i 80'erne. Fra 1. januar 2006 er SHT således normeret til 67 personer. Dette fordeler sig på 20 piloter og 4 observatører fra Søværnet, 40 teknikere og administrativt personel fra Flyvevåbnet samt 3 administrative medarbejdere fra Søværnet.

Piloter og observatører har traditionelt alle været officerer af operativ linie, hvilket vil sige at de alle er skibsfører- og taktisk uddannet. Der er dog nu åbnet mulighed for, at piloter fra de to andre værn kan søge om forsættelse til Søværnet. Således er den første pilot uddannet i Hæren nu under omskoling til LYNX pilot.

Uddannelse

Uddannelsen af piloter starter med rekruttering inden for Søværnets egne rækker, blandt unge officerer med skibsførereksamen. Efter gennemgang af Flyveskolen på Flyvestation Karup påbegyndes den egentlige uddannelse i Pensacola Florida, USA. Efter ca. 20 måneders uddannelse er man klar til omskoling til LYNX. Det tager ca. 2 år at blive omskolet til fuldt operativ pilot.

Omskolingen foregår indledningsvis ved SHT i Karup, men uddannelse i egentlige skibsoperationer, herunder start og landing fra skib, foregår ombord på inspektions-skibene i Nordatlanten.

I forbindelse med omskoling og vedligeholdelse af tillærte færdigheder sendes samtlige besætningsmedlemmer i en LYNX simulator. Denne simulator drives i fællesskab af Holland, Tyskland, Norge og Danmark og er placeret i Den Helder i Holland. 2 uger om året er besætningerne igennem et intensivt træningsprogram i simulatoren.

Opgaver

SHT har mange opgaver og der er givetvis flere på vej. Af opgaver kan bl.a. nævnes:

- Sejlads med inspektionsskibene omkring Færøerne og Grønland. I den forbindelse foretages flyvninger som fiskeriinspektion, farvandsovervågning, redningsoperationer, patienttransporter og øvrig støtte til forsvarrets enheder i Nordatlanten og det civile samfund.
- Støtte til Søværnets enheder og myndigheder, herunder farvandsovervågning, miljøflyvninger, øvelsesflyvninger og opvisningsflyvninger.
- VIP flyvninger foretages for såvel forsvarret som kongehuset.
- Flyvninger for Politiet.
- Foto flyvninger for Forsvaret.
- Uddannelse og vedligeholdende træningsflyvninger for besætningerne.
- Diverse øvrige opgaver.

SHT har gennem årene været vidt omkring. Således har LYNX helikopteren været på besøg i fire af de syv verdensdele: Nordamerika, Europa, Afrika, og Asien. Fra det tidligere Dansk Vestindien i vest til Brunei i øst og fra Station Nord i Nordgrønland til Capetown i Sydafrika. De mange ture væk fra Danmark er alle foretaget ombord på Søværnets inspektionsskibe.

Fremtiden

Søværnets Helikoptertjenestes opgaver i Nordatlanten vil fortsat spille en stor rolle. Det er således ingen tegn på at tilstedeværelsen bliver mindsket. SHT skal fortsat have en helikopter ved Grønland og en ved Færøerne. Tilstedeværelsen vil fortsat foregå fra inspektionsskibene af THETIS-klassen, som har vist at være fortrinlige til sejlads i de nordatlantiske farvande.

Nyt bliver det, at Søværnet forventes at skulle deltage i stadig flere internationale operationer, hvilket igen medfører, at Søværnet skal kunne deltage i operationer langt fra de danske kyster. Søværnets Helikoptertjeneste bliver en del af denne udvikling.

Nye skibe

Til at klare de ny udfordringer er Søværnet p.t. ved at bygge og projektere nye skibe. Specielt skal nævnes de to nye Fleksible Støtteskibe (FS) Absalon og Esbern Snare som blev søsat fra Lindø værftet sidste år. Disse skibe, som forventes fuldt udrustet i 2007, skal bruges i internationale operationer. De er derfor konstrueret til at yde støtte til fx hæroperationer i land, og kan derfor anvendes i en værnssfælles ramme. Heri indgår også helikopteroperationer. Det har medført at FS er udrustet med et nyeste udstyr til helikopterkontrol, herunder anflyvningslys til skibet og hangar til to middel-tunge helikoptere, herunder EH-101, flyvevåbnets nye helikopter.

Udover de to FS er Søværnet ved at designe og projektere tre Patruljeskibe (PS). Disse skibe, som bliver egentlige kampskibe, der kan indgå i større operationer med et højt trusselsniveau, bliver udrustet til samme høje standard, f.s.v.a. helikopteroperationer, som FS; dog bliver der kun plads til en helikopter ombord.

Sluttelig er der i det nuværende forsvarsforlig afsat midler til bygning af to inspektionsfartøjer. Disse vil også blive helikopterbærende, idet der dog ikke vil være hangar ombord, men helikopterne vil fortsat kunne blive serviceret, herunder få brændstof ombord. Udrustningsniveauet og uddannelsesniveaulet på inspektionsfartøjerne vil

ikke have samme høje standard som på FS og PS, men det vil stadigvæk være en markant forbedring i forhold til tidligere.

Sammenfattende kan det konkluderes, at Søværnets nybygningsprogram rummer nye enheder, hvoraf syv skibe vil være helikopterbærende. Mulighederne for maritim flyvning bliver følgelig markant forbedret i de kommende år.

Opdatering af LYNX

LYNX har fløjet i Søværnet i 25 år. Som tidligere nævnt har den i perioden fået gennemført mange forbedringer og udskiftning af komponenter. Det har medført, at LYNX hele tiden har været yderst brugbar til de operationer, den har været tiltænkt til.

Fremtidens internationale udfordringer vil også omfatte LYNX. Det er derfor igen ved at være tid, til at sikre LYNX fremtidige operative formåen. I løbet af de først kommende år, skal der således tages stilling til endnu en opdateringspakke. Denne opdatering vil formentlig indeholde en udskiftning af diverse instrumenter, herunder radioer, navigationsudstyr mm.

Som noget nyt skal LYNX også udstyres med et moderne tungt maskingevær (TMG). Dette TMG skal bl.a. anvendes til beskyttelse imod - og nedkæmpelse af mindre hurtiggående fartøjer, som fx bevæbnede speedbåde og gummibåde mv. SHT ser frem til denne anskaffelse, specielt da LYNX bliver den første danske helikopter, der får denne kapacitet.

Maritime helikoptere

Søværnets 8 LYNX vil ikke alene kunne løfte de fremtidige opgaver på Søværnets i alt 11 kommende og nuværende helikopterbærende enheder. Nye helikoptere er nødvendige. Derfor blev der med det nuværende forsvarsforlig besluttet, at der skulle anskaffes yderligere 4 maritime helikoptere (MH) til Søværnet. Deres opgaver skulle kunne dække de traditionelle opgaver som LYNX hidtil har skullet løfte, men som noget nyt blev der lagt vægt på, at MH skulle kunne støtte hæroperationer og specialstyrker. MH vil derfor få en transportrolle, idet MH skal kunne fragte personel og materiel mellem søværnets skibe, fx FS, og hærstyrker i land. Ligeledes vil MH blive udstyret til, at kunne yde transport støtte til Forsvarets specialstyrker i al slags vejr. Med disse helikoptere vil Søværnet således signifikant få forbedret mulighederne for såvel støtte til andre enheder og værn, som helikopterstøtte til egne enheder på et højt professionelt niveau i internationale sammenhænge.

Det skal også nævnes i denne sammenhæng, at personellet ved SHT bliver nærlig fordoblet i antal i forbindelse med helikopteranskaffelsen.

Status for Søværnets Helikoptertjeneste

SHT står overfor store forandringer, der primært kan relateres til nye opgaver nye helikoptere, nyt udstyr samt, at Søværnet anskaffer stadig flere helikopterbærende enheder. Sammenfattende kan det derfor konkluderes, at udviklingen inden for maritim flyvning i Søværnet er i særdeles god gænge.