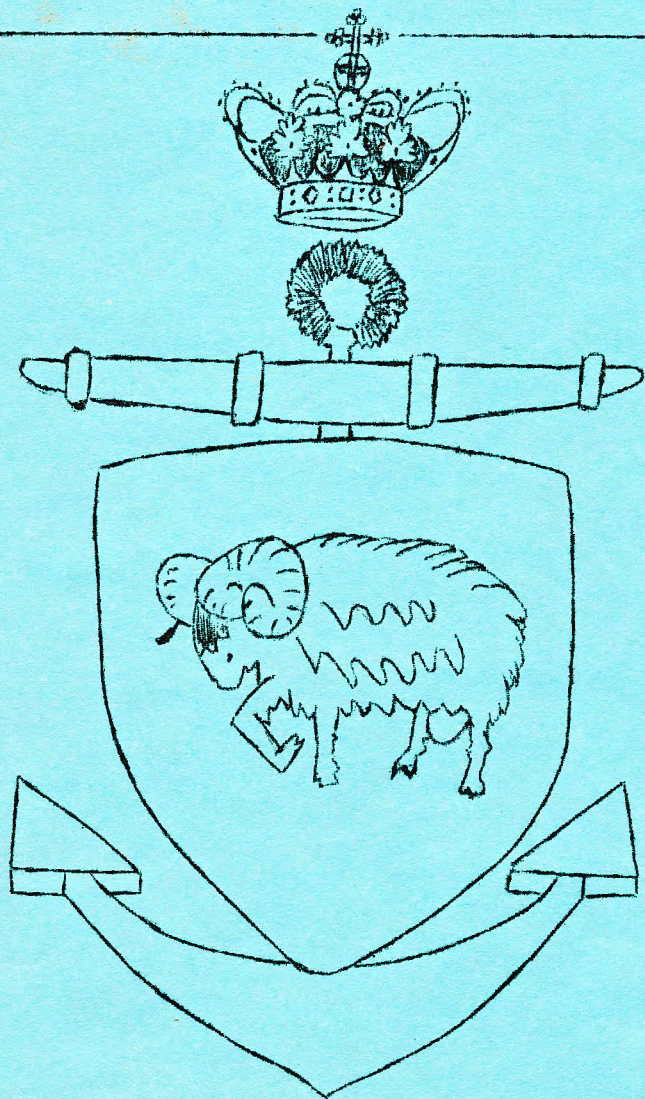


# Vædderens<sup>SR</sup>

Nyhedsavis.

NR VI

den. 17-11-64



Kære læsere!

Den altoverskyggende begivenhed er jo sikkert vor nært forestående hjemrejse, og selvom det kun bliver for en kort bemærkning, tror redaktionen, det vil virke som en saltvandsindsprøjtning for hele besætningen.

På trods at denne glæde, bedes d'herrer alligevel kigge i vor avis, det kunne jo være, der stod noget godt.

--- oOo ---

## NOGET OM EN FÅRELUS .....

af

kaptajnløjtnant V.J.Christensen

Ingen bør holde sig tilbage på grund af den mærkelige overskrift, for dette skal absolut ikke være en zoologisk afhandling om den levende fårelus, som den forekommer på Færøerne. Nej, dette var tænkt som en lille orientering om den helikopter VÆDDEREN har ombord, og om de mennesker, der flyver den.

Umiddelbart efter VÆDDEREN's ankomst til Færøerne på det første togt, belv helikopteren døbt "Fårelusen" af det republikanske "14. september". Når et blad som dette anvender en sådan betegnelse, kan man roligt gå ud fra, at det har været meningen, at det skulle virke en smule nedsættende og latterliggøre helikopteren. Men navnet kom nok til at virke en smule mod hensigten, for vi syntes faktisk at nav-

net var godt og vi tog det til os, og da chefen senere af sysselmanen i Sørvaag modtog et par levende fårelus, lod vi dem fotografere og forstørre op, lavede en skabelon og fik malet en stor fårelus på hver side af helikopteren.

Resultatet har været, at man bl.a. i aviser har anvendt udtrykket "VEDDEREN's fårelus", mens man i samme artikel senere har omtalt "INGOLF's helikopter". En anden lille pudsighed kan nævnes: Under en af INGOLF's afløsninger heroppe, udførte man nogle flyvninger til Store Dimon. Der betragtede man helikopteren indgående og måtte så indrømme, at "den faktisk næsten lignede en fårelus".

Da disse skibe blev projekteret som kombinerede inspektions-, opmålings- og redningsskibe, blev det besluttet, at lade dem udstyre med helikopter. En helikopter flyver bare ikke af sig selv, og da man fra søværnets side ønskede piloter med erfaring til søs, valgte man at lade et antal søofficerer uddanne til piloter. Derfor modtog 8 søofficerer, på forskellige enheder, i foråret 1960, ordre til at møde til lægeundersøgelse og psykoteknisk prøve med uddannelse til piloter for øje. Den grundlæggende uddannelse foregik på flyveskolen på Aunø. Umiddelbart efter jul 1960, drog 7 mand af sted til USA for videre uddannelse. Denne foregik hos US Navy i Pensacola området i Florida og varede i godt 11 måneder. Den mindste del af denne træning var dog helliget helikopterflyvningen, idet man fik 200 timers

flyvning på en- og tomotorede fly, før man startede på helikopterflyvningen. Træningen indeholdt bl.a. formationsflyvning med henholdsvis 2 og 4 fly, instrumentflyvning, luftakrobatik, skydning mod slæbemål og træning på konventionelle fly afsluttedes med instrumentprøve til tomotorede fly.

Helikopteruddannelsen i USA var faktisk kun grundlæggende, idet der kun blev opnået 30 timer på en lille type og 30 timer på en type tilsvarende den der anvendes i flyvevåbnet. Dette lettede overgangen en hel del, da vi kom hjem i foråret 1962 og fortsatte træningen på S-55 helikopteren. Denne videre træning varede godt et halvt års tid, til alle opfyldte de krav, der stilles til flyvevåbnets SAR (Search And Rescue) piloter. Derpå indgik søofficerene i SAR-berejskabet på de danske flyvestationer. I begyndelsen var der nok nogle af flyvevåbnets piloter, der lurede noget, når de så en SAR-pilot i søofficersuniform, men det skal siges til deres ros, at de hurtigt vænnede sig til synet.

I efteråret 1962 kom så de første af søværnets egne helikoptere direkte fra Sud Aviation fabrikerne i Frankrig, og så begyndte omskolningen til Alouette III. Samtidig var det første af inspektionsskibene, HVIDBJØRNEN, ved at være færdig og vintermånederne i begyndelsen af 1963, gik med at fabrikere de første bestemmelser for flyvning med helikopter i søværnets skibe. Dette, samt de indledende flyvninger i foråret 1963, foregik med hjælp fra den engelske Royal Navy, der havde

stillet en erfaren helikopterpilot til rådighed for søværnet. Tanken er meget pudsigt, at det er englænderne selv, der har hjulpet os de første vaklende skridt på vej mod en effektiv kontrol med de britiske trawlere,

Hele foråret gik med træning, kurser o.s.v., men alt det foregik derhjemme i Sundet eller Kattegat, og mestendels kun når solen skinnede og det var meget fint vejr. Et par enkelte dage var dog afsat til landinger mens skibet rullede, men skønt HVIDBJØRNEN sejlede helt op i Skagerak, fandt man aldrig andet end fuldkomment havblik, så man var henvist til at benytte stabilisatorer "omvendt". Det foregik ved at en maskinofficer sad med en nøgle og drejede stabilisatorerne, så skibet opnåede den krængning, som vi behøvede for at kunne fuldføre træningsprogrammet.

Sidst i juli 1963 gik VÆDDEREN så på sin første tur til Færøerne. Det første togt blev betragtet som en videreuddannelse for piloternes vedkommende, og der var ikke mindre end 5 piloter med, nemlig 2 fra flyvevåbnet og 3 fra søværnet. I begyndelsen var det en temmelig alvorlig belastning for skibet, når der skulle flyves helikopter, idet hele besætningen var involveret i helikopterrullen. Efterhånden er vi her på VÆDDEREN, specielt efter vi har fået særligt transporthold, nået frem til, at en helikopterrulle kun involverer en del af besætningen.

Al begyndelse er svær, og det var i høj grad tilfældet med flyvningen i starten. Man var vel i søværnet skeptisk indstillet overfor dette nye element,

og denne skepsis skulle overvindes, før man kunne komme ret langt. Piloterne skulle vænne sig til at flyve under forhold, som var fuldstændig fremmede for dem.

Men på nuværende tidspunkt kan man vist godt sige, at alle vanskeligheder er overvundet efterhånden som de dukkede op, men der er stadig meget at lære, der lurder nye hindringer i morgen eller i overmorgen, men vi håber alle, at de kan løses, og vil gøre vort til at det lykkes. I år har vi for første gang haft alle 3 inspektionsskibe operative på samme tid, og der er blevet fløjet fiskeriinspektion i grønlandske og færøske vande fra henholdsvis INGOLF og VÆDDEREN, og der er løst opgaver for søopmålingen af FYLLA's helikopter i grønlandske farvande, og i de kommende vintermåneder påbegynder FYLLA sin første inspektion i Nordsøen, og så er ringen sluttet, og helikopteren vil have bevist sin nytte i de farvandsafsnit, hvor den fremtidig, som fiskeriinspektionsskibets "lange øje", skal virke.

Som et lille kuriosum kan nævnes, at helikopteren på et 2-måneders togt dækkede et område på 15.000 kvadratsømil ved sin inspektion, og det siger sig selv, at man på den måde kan spare inspektionsskibet mange mils sejlads - så næste gang der bliver pebet "På post for helikopterflyvning", så skal De ikke tro, at det kun er for at fornøje piloterne, nej, det er enten en tur, der bringer frisk post frem til Dem, eller det er et nødvendigt led i piloternes træning, eller det er en inspektionstur, hvor helikopteren går helt ned over trawlerne og tager deres numre, så inspektionsskibet bliver



sparet for at fare havet rundt og opsøge hver enkelt trawler.

---oOo---

I relation til artiklen i sidste blad, kan det nævnes, at der fra færøsk side er kommet en reaktion i forbindelse med vor indsats ved Lille Dimon, idet "DIMALETNINGEN" har rost vor optræden, samtidig med, at de ikke har glemt den norske linefisker, der samlede de "nødstedte" op. I de danske aviser har episoden også været nævnt, bl.a. har BT bragt en artikel om "modige norske fiskere, der samlede færinger op på afsides liggende klippeø i Atlanterhavet".

---oOc---

STOF TIL EFTERTANKE!

Den der aldrig gør mere end han får betaling for, får aldrig betaling for mere end han gør.

Elbert Hubbart.

---oOo---

LIDT OM TOVVÆRK

af

VP N.Nielsen

Da det jo er uundgåeligt, at mange slags mennesker fra forskellige fag kommer ud med flådens skibe og de kommer til at beskæftige sig med ting, de aldrig

har haft med at gøre før, mener jeg, at det kunne være interessant at høre noget om de ting, de daglig arbejder med, derfor vil vi her fra bladet fortælle om baggrundene for lidt af det, og vi starter i denne uge med tovværk.

#### Manilla:

Det mest brugte tovværk her ombord er manilla. Det bruges bl.a. til vores trosser. Det fremstilles af fibrene fra en bananplante, der kun vokser på Philipinerne. Selve stoffet er lange, lyse, smidige fibre, og da det samtidig er modstandsdygtigt overfor saltvand, er det meget brugt til trosser, alt løbende gods og til fiskernes snurrevod samt bundgarnsreb. Hvis det benyttes til fiskeri, tjæres det som regel efter nogen tids brug. For at forlænge manillaens levetid, er man begyndt at bearbejde det med et stof, der dog gør tovværket mindre stærkt.

#### Bomuld:

Bomuldstovværk bliver som navnet siger lavet af bomuldsplanten. Derfra tager man de lange lyse fibre; det er hvidt og meget blødt, hvorfor det mest bliver brugt til stråktove og pyntetovværk.

#### Hamp:

Hamp bliver fremstillet af planten "Cannabis sativa", der dyrkes i Rusland og Sydeuropa. Det er i sig selv ikke særlig modstandsdygtigt overfor fugt, hvorfor man som regel præprerer det med tjære. Det bruges til skibsmandsgarn, hyssing og merling.



## NYLON

Nylon er et kemisk fremstillet produkt, der kom frem under sidste verdenskrig. Både i styrke og holdbarhed overgår det alt andet tovværk, men det er også 5 gange så dyrt, hvorfor det kun bruges til specielle formål. Her ombord bruger vi det til "hanger".

--- oOo ---

Hemmeligheden ved livet er ikke at gøre, hvad man holder af, men at holde af, hvad man gør.

Winston Churchill.

--- oOo ---

Vi har modtaget følgende indlæg fra en der åbenbart er utilfreds med:

### KOSTEN!!!

Det er på tide, der bliver sagt noget om forplejningen her ombord. Det er helt rigtigt, at der mangler mange ting i kabyssen, men det der mangler mest, er personalets egen lyst til at lave noget for kammeraterne. Flere af os, der har sejlet før, har fået mad, tilberedt af ting, der var ældre end det kokkene arbejder med her ombord, og dog smagte det bedre. Det kan heller ikke være rigtigt, at vagtchefen undlader at smage på maden, når den bliver bragt op til ham og affærdige klagerne med den bemærkning at "jeg kan ikke udskyde skafningen længere". Endvidere kan jeg

at det i det hele taget har været kende-  
tegnende for denne turs kost, at den har  
været trist og kedelig.

oooooooooooooooo

OG SÅ MÅ VI HAVE LIDT TIL AT SMILE AF

- + Tjener, jeg vil gerne betale!
- S'gerne. Fik herren bøf eller kotelet?
- Det ved jeg ikke, det smagte som sæbe!
- Så var det bøf. Koteletten smager som stearin.

\*\*\*

Vort modersmål .....

- Tal ordentlig dansk! Det hedder ikke: Jeg skød far, men jeg skød far!!!

\*\*\*

Den ungdom, den ungdom!!

- Onkel: Ja, det var ikke som da jeg var ung, da rødmede pigerne, når man talte til dem.
- Ole: Hvad sagde du da?

\*\*\*

Når uheldet er ude ---

Dommeren: Hvorfor sparkede De manden i maven?

Anklagede: Det var et uheld, han vendte sig pludselig om.

\*\*\*

En bajer og en halv sød stod sammen i køleskabet.

- Mælken: Skulle vi ikke tage og forlove os?
- Bajeren: Næh tak, i dag er du sød, i morgen er du sur og i overmorgen er du tyk.

\*\*\*

DEN DER SMØR' GODT .....

En franskmand og en amerikaner var kommet i skænderi om hinandens nationale ejendommeligheder, og amerikanerne sagde:

- I franskmænds såkaldte høflighed er ikke andet end luft.

Hvortil franskmanden prompte svarede:

- Næh, men der er heller ikke andet end luft i bilringe, men man kører unægteligt behageligere på den måde.

\*\*\*

FOR DE SPROGKYNDIGE

En københavner mødte sin engelske ven i København.

- Hello, what are you doing in Copenhagen?
- Englenderen svarede med et skuldertræk:
- Oh, I'm waiting for the waiters!

På gensyn den 15. december.

Red.