



TOGT RAPPORT



STANAVFORLANT WESTLANT DEPLOYERING 2001



PETER TORDENSKIOLD

TIL TJENESTEBRUG



Korvetten PETER TORDENSKIOLD

891 – 087/01

2001-04-30

(Bedes anført ved henvendelser)

Til
Søværnets Operative Kommando
Via Chefen for 2. Eskadre

Eft.
Søværnets Materielkommando
Søværnets Taktiske Stab
Chefen for Division 21
Søværnets Taktik- og Våbeninspektør
Søværnets Teknikinspektør
Flådestation Korsør
Korvetten OLFERT FISCHER

Emne: Tograpport for korvetten PETER TORDENSKIOLD i forbindelse med WESTLANT deployering med SNFL 2001.

Bilag:

1. Aktioner og erfaringer vedrørende forberedelser til deployeringen.
2. Tekniske og logistiske forhold.
3. Våben- og elektroniktekniske forhold.
4. Forvaltningsmæssige forhold.
5. Sundhedsmæssige forhold.
6. Gejstlige forhold.
7. Havariorisationsmæssige forhold.
8. Transit perioder.
9. Work-up Periode.
10. Counter Drug operations.
11. MOOTW øvelse.
12. JTFEX.
13. Andre operative forhold.
14. PETO POST DEPLOYMENT REPORT.
15. PETO postkort.

1. INDLEDNING – BAGGRUND

Primo november 2000 blev det officielt besluttet at PETER TORDENSKIOLD (PETO) skulle deltage i SNFL WESTLANT deployering fra 5. januar til 15. april 2001. Dette var relativt kort varsel, men allerede medio 2000 blev det erkendt at en planlagt sommerde-

TIL TJENESTEBRUG

ployering i EASTLANT med PETO's besætning i år 2001 var mindre hensigtsmæssig. En sådan deployering skulle i så fald have været gennemført med OLFERT FISCHER (OLFI), umiddelbart efter dennes MLU. En EASTLANT sommerdeployering med PETO ville på den anden side forsinke overtagelsen af OLFI og PETO's overgang til nøglestatus.

1.1. Begrundelse for WESTLANT deployering.

Med disse forhold in mente fokuseredes på muligheden for en tidligere deployering i 2001, hvorunder det blev klart, at denne ville foregå i WESTLANT i nævnte periode. I overvejelserne indgik mulighederne for at erhverve en række andre positive erfaringer med perspektiver for søværnet. Øvelsesområdet ved Puerto Rico, der anvendes ved WESTLANT deployeringer, åbner eksempelvis helt unikke muligheder for kvalificeret gennemførelse af både SAM og SSM skydninger. I WESTLANT deployeringen indgik også to elementer af begrebet Military Operations Other Than War (MOOTW), nemlig "Counter-drug operations" og en Humanitær Hjælpeøvelse (HAO). Endelig vurderedes det tillige, at deployeringen af en korvet til Caribien/WESTLANT ville give et personelmæssigt boost til søværnet generelt, og medvirke til at stimulere interessen for den sejlede tjeneste.

1.2. Rapportens formål.

Nærværende rapport belyser de erfaringer, korvetten PETER TORDENSKIOLD har gjort under dette togt. Rapporten kan således tjene som opslagsværk for fremtidige SNFL deployeringer, ikke mindst i WESTLANT området. Det skal nævnes, at PETO erfaringer i et vist omfang er blevet indrapporteret af Chefen for 2. Eskadre ved skrivelse af 25. april 2001 reg. nr. 305-5454/01 "Udkast til rapport vedrørende Korvetten PETER TORDENSKIOLD WESTLANT deployment 2001"

2. DRIFTSVIRKSOMHED – STYRKEPRODUKTION – STYRKEINDSÆTTELSE

En rapportering alene i relation til DeMars principperne om produktion og virksomhed relateret til den operative opgave findes ikke dækkende, særligt for så vidt angår rapportens brugervenlighed som ønsket i pkt. 1.2. Imidlertid skal disse elementer særskilt adresseres i dette afsnit.

2.1. Driftsvirksomheden – operativ virksomhed.

PETO deltagelse i SNFL er en af de i SOK handlingsprogram anførte prioritet 1 opgaver. Produktionsmålet er produktion af en kampklar korvet til Immediate Reaction Forces (IRF). Det vurderes, at produktionsmålet er opfyldt, og at SNFL deltagelsen i høj grad har bidraget til opnåelsen af målet.

2.2. Styrkeindsættelse.

SNFL er ikke en egentlig styrkeindsættelse, men i og med at man overgår til en NATO-kommando og forlægger til et område, der ligger langt udenfor normal dansk støttestruktur, er det det tætteste man kan komme på en styrkeindsættelse. En togtlængde på over 3 måneder giver gode erfaringer og en høj grad af rutineret besætningen - ikke mindst de 21 værnepligtige - og et generelt meget højt professionelt niveau.

2.3. Styrkeproduktion.

PETO har under togtet deltaget i de i bilag 8-13 anførte aktiviteter. PETO's træningsbehov for at gennemføre styrkeproduktionen er blevet opfyldt i kraft af den lange periode. Et mere intensivt niveau ville dog have medført tidligere opfyldelse af målet. Der henvises til relevante bilag for yderligere oplysninger.

3. STATISTISKE DATA

- Hovedmotoren har under deployeringen haft ca. 1650 drifttimer.
- Gasturbinen har under deployeringen haft ca. ca. 115 drifttimer.
- Hjælpemaskineriet har samlet på alle 4 generatoranlæg ydet knap 5000 drifttimer og en samlet el-produktion på ca. 1.000.000 kWh.
- Korvetten har i lange perioder (ca. 8 uger) opereret under tropiske forhold med temperaturer på op til 35 grader Celcius.
- Der er sammenlagt produceret ca. 700 m³ ferskvand.
- Der har under SNFL deployeringen været gennemført 17 bunkringer, heraf de 14 som Replenishment At Sea (RAS) med canadiske, amerikanske og engelske tankere.
- Der er i alt modtaget 1003.46 m³ olie, hvoraf de 759.11 m³ er modtaget under RAS operationer.
- Udsejlet distance: 19882 sømil.
- Længste sejlede distance uden havneophold (Mayport, Florida – Flådestation Korsør): 4785 sømil.
- Udsejlet distance for gummibåden: 660 sømil.
- Timer under gang: 1657 timer.
- Timer i havn: 686 timer.
- Timer til ankers: 6 timer

4. TOGTETS FORLØB

Forlægningen over Atlanten sammen med de europæiske enheder gav god mulighed for at gennemføre den nødvendige enhedsuddannelse af de 21 nye værnepligtige besætningsmedlemmer, der mødte ombord samme dag som PETO afgik fra FLS Korsør.

SNFL-styrkens indledende samvirkeuddannelse blev gennemført i farvandet ud for Puerto Rico, hvor den amerikanske flåde råder over væsentlige og kvalificerede træningsfaciliteter, herunder særdeles gode faciliteter til træning af alle former for våbenanvendelse. PETO har i forbindelse med styrkens samvirkeuddannelse gennemført en succesfuld missilskydning imod et hurtigt og lavtflyvende luftmål. Det avancerede målmateriel var en optimal udfordring for korvettens sensorer, ildledelsessystem og SEA SPARROW missilet. Det var oprindeligt ønsket at gennemføre skydningen som et taktisk engagement med 2 missiler i et shoot-look-shoot engagement i henholdsvis outer og inner contour, men PETO ønske om tildeling af øvelsesmissiler blev ikke imødekommet. Forholdet stiller spørgsmålstegn ved hensigtsmæssigheden af den eksisterende policy for SEA SPARROW skydning i søværnet, der vel i øjeblikket mest har karakter af en kostbar funktionsafprøvning af SAM-systemet mod et ukompliceret langsomtgående mål. Det bør overvejes, om der ikke fra mere centralt hold (TVI) kan opstilles en mere langsigtet målsætning for missilskydninger i flåden, der udover en egentlig funktionsafprøvning ligeledes kan bidrage til udviklingen af taktiske doktriner for våbensystemets anvendelse. I forbindelse med skydningen gennemførte PETO en sammenligning af de sikkerhedsbestemmelser, der er gældende i henholdsvis den hollandske og canadiske flåde. Det fremgik her, at de danske bestemmelser på en række områder er langt mere restriktive, hvilket kunne tale for en harmonisering. For yderligere detaljer henvises til bilag 13 pkt. 3.

Efter den indledende træning blev SNFL indsat til støtte for Counter Drug operationen, der løbende gennemføres i området af amerikanske og lokale myndigheder. SNFL udførte overvågningsindsatsen sideløbende med den normale trænings- og uddannelsescyklus.

Counter Drug operationen blev gennemført i 3 perioder af mellem 7 og 12 dages varighed afbrudt af et havneophold samt MOOTW-øvelsen Relief Discomfort 2001. Operationsom-

TIL TJENESTEBRUG

rådet har omfattet store dele af Caribien, fra de Hollandske Antiller i syd til Cuba-Jamaica i nord. Patruljeområderne for SNFL har typisk haft form af geografiske bokse på 250X250 sømil og har ikke omfattet territorialfarvand. Overordnet koordinerende myndighed var JOINT INTERAGENCY TASK FORCE, JIATF, der indenfor rammerne af det multinationale samarbejde i området, koordinerer alle berørte myndigheders indsats.

SNFL var indsat i en overvågningsmæssig rolle. Mistænkelige kontakter (skibe og fly) blev indrapporteret til JIATF, der efterfølgende disponerede lokaler myndighedskomponenter til at gennemføre boarding eller andre myndighedsudøvende tiltag. En hollandsk fregat med et amerikansk boarding team (LEGAL DETACHMENT) ombord var tilknyttet SNFL og tilsikrede muligheden for hurtig myndighedsindsats, hvis påkrævet. Baggrunden for den amerikanske tilstedeværelse ombord i det hollandske skib er, at de efterfølgende straffesager bliver gennemført i USA, hvilket i relation til efterforskning og bevismateriale stiller krav om, at særlige amerikanske procedurer følges.

Indsatsen i området gennemføres på baggrund af efterretningsoplysninger, der forekom af særdeles høj kvalitet. Ved forudgående efterretningsmæssige briefinger blev det oplyst, at mellem 30 og 40 % af de ulovlige narkotiske produkter er bestemt for de europæiske markeder, hvor salgsprisen er højere end i USA og Canada. Denne kendsgerning er senere blevet understreget af informationerne om, at skibet "Barthon Queen" – på vej mod en europæisk havn – blev opbragt af spanske toldere. Barthon Queen, der havde en dansk kaptajn, kom fra Caribien lastet med 3 tons kokain. Skibet figurerede på den liste over særlig interessante skibe, som SNFL havde til opgave at holde udgik efter.

Counter Drug operationen er principielt en told-/og politimæssig indsats rettet imod de sydamerikanske narkobaroner. SNFL deltagelse i den overvågningsmæssige indsats er tiltrådt af nationerne i MC. Som bekendt har SNFL ikke bemyndigelse til egentlig magtanvendelse i forbindelse med Counter Drug operationen. Med dette meget restriktive mandat var det forventningen, at staben ville udfolde maksimal kreativitet for at tilsikre, at SNFL overvågningsindsats blev så effektiv som muligt. Denne forventning blev ikke opfyldt. I stedet for at se på muligheder blev der entydigt fokuseret på begrænsninger. Selvom den samlede Counter Drug indsats var både mærkbar og positiv bør det ved fremtidige behandling af SNFL deltagelse i Counter Drug operationer i MC overvejes at introducere en model, der åbner mulighed for en mere differentieret deltagelse i operationen gradueret efter, hvad den enkelte nations enhed har jurisdiktion til.

Et andet forhold, der har interessante perspektiver for Flådens fremtidige opgaver, er de erfaringer, PETO har indhøstet i forbindelse med en MILITARY OPERATIONS OTHER THAN WAR (MOOTW) øvelse, som SNFL har gennemført på den caribiske (hollandske) ø, Curacao.

MOOTW er en fællesbetegnelse for den palette af maritime operationer, der ikke kan henføres til klassisk søkrig, men som alligevel forudsætter kapacitet til magtanvendelse. Til begrebet henhører bl.a. Maritime Interdiction Operations (MIO), Noncombatant Evacuation Operations (NEO) og Humanitarian Aid Operations (HAO). MIO er embargo operationer, som det bl. a. kendes fra Golfen og Adriaterhavet, hvor totalitære magthaveres behov for ressourcer til krigsførelse mv. begrænses ved kontrol af last på skibe vej til de pågældende landes havne. NEO er den operation, der udføres for at evakuere civile statsborgere, diplomater og NGO'er fra steder, hvor borgerkrig eller andre former for kaos udgør en egentlig trussel. HAO er egentlige humanitære operationer, der enten kan udføres i forbindelse med naturkatastrofer eller hvor borgerkrig, etnisk udrensning eller lign. tilsiger intervention mhp. etablering af flygtningelejre mv. Fælles for disse operationer er, at den

TIL TJENESTEBRUG

humanitære intervention gennemføres i områder, hvor infrastrukturen, opretholdelsen af lov og orden er brudt sammen, eller respekten for grundlæggende menneskerettigheder tilsidesat.

Baggrunden for den stigende fokus på MOOTW er, at der gennem det sidste årti er sket en grundlæggende ændring af kriterierne for militær intervention. Det er lang tid siden, den vestlige verden har udkæmpet krige for at erhverve territorier. Derimod har der været stigende krav om militær intervention i forbindelse med krænkelser af grundlæggende menneskerettigheder. Fælles for disse humanitære interventioner er, at de ikke nødvendigvis forudsætter magthaverens eller de stridende parter accept. Den humanitære intervention kan om fornødent gennemføres under anvendelse af magtmidler.

MOOTW indgår i det opgavekompleks, som SNFL er pålagt at skulle løse. Som forberedelse til dette års SNFL togt var det derfor nødvendigt at undersøge, i hvilket omfang PETO kunne bidrage hertil. Der blev i den forbindelse indledt et særdeles positivt og frugtbart samarbejde med Beredskabsstyrelsen (BRS). Derfra har søværnet bl.a. lånt en oppustelig teltlejr med toiletter, bad, centralvarme, airconditionanlæg, strømforsyning og fuld cateringfacilitet. Teltlejren - der har kapacitet til at underbringe 40 personer - fylder ca. 35 kubikmeter og vejer ca. 7 tons. Med i aftalen indgik også, at BRS ville stille en ekspert til rådighed, hvis teltlejren skulle anvendes.

Dette blev tilfældet i forbindelse med en stort anlagt MOOTW øvelse "RELIEVE DISCOMFORT 01", der netop er blevet gennemført på den caribiske ø, Curacao. Under kyndig vejledning fra den udsendte ekspert fra BRS blev teltlejren på mindre end 8 timer etableret som felthospital i land. Ud over denne åbenbare succes, kunne det også konstateres, at selvom PETO var styrkens mindste skib, - så var enheden materiel- og personelmæssigt bedst forberedt på opgaven, der bestod i at undsætte befolkningen på en caribisk ø, der var blevet ramt af en tropisk cyklon og hvor infrastruktur og lov og orden var brudt sammen. Det vakte berettiget opmærksomhed, at man ombord i SNFL mindste skib var i stand til at medbringe og indsætte så meget kvalificeret udstyr.

Det er væsentligt at fremhæve, at grundlaget for succesen er det pragmatiske samarbejde med BRS. Dette statslige samarbejde er karakteriseret ved, at det ikke er præget af intern ressortmæssig strandhugst, men at det grundlæggende motiv er et oprigtigt ønske om at udnytte eksisterende kapaciteter til at udvikle og forbedre et fælles statsligt produkt, som der er et dokumenteret behov for.

Ud over at være "isbryder" for projektet knytter de mere langsigtede perspektiver for "produktudviklingen" sig ikke til PETO. Hertil er skibet simpelthen for lille. Derimod tegner der sig interessante perspektiver for de støtteskibe og patruljeskibe, der er under projektering og som i kraft af deres størrelse vil have en betydelig større kapacitet. Med disse skibstyper vil der være mulighed for, at Danmark vil kunne stille et substantielt bidrag til fremtidige humanitære interventioner. De fleksible støtteskibe vil således have en lastkapacitet på mere end 3600 kubikmeter. Den teltlejr som PETO lånte af BRS, har som nævnt nedpakket et rumfang på ca. 35 kubikmeter og kan underbringe og forpleje 40 personer. Ved lidt talgymnastik kan det således forsigtigt konkluderes, at ét fleksibelt støtteskib vil kunne medbringe underbringelsesfaciliteter til mere end 4000 mennesker.

For detaljer vedrørende MOOTW-øvelsen henvises til bilag 11.

PETO SNFL togt blev afsluttet med deltagelsen i en større amerikansk øvelse, JOINT TASK FORCE EXERCISE 02/2001. I øvelsen deltog udover SNFL, THEODORE ROO-

TIL TJENESTEBRUG

SEVELT CARRIER BATTLE GROUP (hangarskibsgruppe), ENTERPRISE CARRIER BATTLE GROUP (hangarskibsgruppe), AMPHIBIOUS READY GROUP, BELGIAN/NETHERLANDS TASK GROUP og GERMAN TASK GROUP. Der var tale om en såkaldt "free-play" øvelse, hvor Rules of Engagement (ROE) spillede en central rolle i et øvelsesscenario, der i kompleksitet og geografi mindede meget om de seneste operationer i Adriaterhavet og optakten til Dessert Storm. Øvelsen var operativt udfordrende for PETO og gav rig lejlighed til at øve de mere klassiske sømilitære discipliner. Efter øvelsen deltog PETO sammen med de øvrige SNFL enheder i den ceremoni der markerede skiftet af chefen for SNFL. Den amerikanske chef KA Thomas Wilson blev ved ceremonien afløst af den portugisiske FA Melo Gomes.

Efter det afsluttende havneophold i Mayport returnerede PETO sammen med SNFL til den europæiske side af Atlanten, hvor SNFL indtil december er planlagt at operere. Ved Azorerne tog PETO afsked med styrken og forlagde hjem til Korsør med ankomst den 14. april 2001.

5. VURDERING

5.1. Generelt

Ud fra en samlet betragtning må togtet betragtes som særdeles udbytterigt. Der er i forbindelse med samarbejdet med BRS indhøstet en række positive erfaringer, der danner grundlag for en videreudvikling af det eksisterende samarbejde. Endvidere er der indhøstet erfaringer, der umiddelbart kan anvendes i forbindelse med projekteringen af det fleksible støtteskib. Med det fleksible støtteskib og MOOTW som et væsentligt, men fortsat relativt ubeskrevet opgavekompleks, er der en reel mulighed for at søværnet kan etablere en kompetence indenfor et området med et betydeligt udviklingsperspektiv, der kan sætte nye standarder i NATO. Det skal dog også - med henvisning til bilag 14 - nævnes, at PETO vurdering af perspektiverne for HAO ikke blev delt af CSNFL. Der synes her at være en fundamental forskel i opfattelsen af, hvilken tilgang SNFL - som en stående reaktionsstyrke - skal have til denne opgavetype indenfor MOOTW.

5.2. Materiel

PETO har materielmæssig fungeret tilfredsstillende under togtet. Havariet på A/C køleanlægget har dog understreget den erkendte konstruktionsmæssige svaghed, hvor manglende redundans betyder, at skibet reelt kan blive ukampdygtigt ved et banalt brud på en freonledning. Forholdet bør give anledning til overvejelser om at ændre kølesystemet, således at sårbarheden begrænses. For yderligere detaljer henvises til bilag 2. Det ny og yderst kortfattede nedlastningsdirektiv, der i fredstid begrænser antallet af SEA SPARROW missiler, er ikke dokumenteret i chefens oplysningsbog, der generelt trænger til en opdatering. Forholdet understreger ligeledes betydningen af beslutningen om, at udruste korvetterne med (et forøget antal) ESSM. Det er opfattelsen, at der er behov for en grundig redegørelse for de overvejelser og beregninger, der ligger til grund for nedlastningsdirektivet, således at mytedannelser undgås og chefen bibringes et opdateret grundlag for vurdere skibets kapacitet i operative sammenhænge.

5.3. Våben- og elektroniske forhold

Generelt har tilstanden indenfor området været tilfredsstillende. Deployeringen udenfor det normale operationsområde har dog åbenbaret, at søværnet ikke råder over de fornødne ADT-kort til TRS 3D radaren. Det eksisterende elektroniske kortmateriel dækker alene det normale operationsområde, Nordsøen og Østersøen. Forholdet begrænser ADT-funktionen i kystnære områder, hvor der bliver genereret en stor mængde falske spor. Det elektroniske kortmateriale skal anskaffes i fornødent omfang, således at forholdet ikke gi-

TIL TJENESTEBRUG

ver anledning til operative begrænsninger i fremtiden. For yderligere detaljer henvises til bilag 3.

Med hensyn til våbenmateriellet har tilstanden været tilfredsstillende, idet manglen på et godkendt betjeningsreglement til det relativt ukomplicerede våbensystem STINGER (i den ny affutage) er mindre tilfredsstillende. I forbindelse med boarding- og embargoøvelser er der generelt erkendt behov for at styrke uddannelsen i engagementer på klods hold. Korvetten er design- og våbenmæssigt optimeret til at engagere en trussel på maksimal afstand, hvilket er ønskeligt i en ren krigsoperation. Den aktuelle sikkerhedspolitiske situation, hvor trusselsbilledet er mere uklart og accepten af "collateral damage" minimal, er der i forbindelse med eksempelvis MIO-(embargo)operationer behov for at styrke enhedens evne til at engagere en trussel på klods hold. PETO var under togtet opnormeret med 2 88mm dysekanoner (Carl Gustav), der viste sig yderst anvendelige i forbindelse med klods hold operationer både fra RHIB og fra PETO selv. Enhedens 20 mm maskinkanoner er nedslidte og bør erstattes af et forøget antal (4) 12,7 mm maskinkanoner. Placeringen af de ny maskinkanoner bør tage hensyn til både luftforsvarsevnen, men også for evnen til at understøtte en boarding eller embargooperation. Det vil her være hensigtsmæssigt, at placere 12,7 mm maskinkanoner i nærheden af brovingerne, hvor der er forbedret mulighed for at kontrollere indsættelsen af disse våbensystemer. Det skal ligeledes nævnes, at kommunikationen til STINGER, 20 mm og MS-udkigge ikke fungerer. Årsagen hertil er både sårbare infocom-understationer og dårlige headset/mikrofoner. Udstyret er ikke tilpasse de klimatiske forhold på åbent dæk.

5.4. Kommunikations- og informationssystemer

Generelt har systemerne fungeret tilfredsstillende. Der er dog fortsat visse problemer med driftsstabiliteten for både C3 og INFOCOM. En systematisk fejlrecording og et godt samarbejde SMK har medvirket til at indkredse problemområder og dermed banet vejen for en teknisk løsning. Det skal anbefales, at fejlrecordingen systematiseres og indføres på alle søværnets enheder. For yderligere oplysninger henvises til bilag 3.

Korvetten er i sin nuværende O-rumskonfiguration optimeret til at præsentere et "real time picture", der giver et godt overblik over den aktuelle taktiske situation. Men i forbindelse med mere komplekse "free play" øvelser, hvori der indgår et intelligence scenario, er det blevet klart, at korvettens O-rum og C3-system ikke er optimeret til at opbygge og vedligeholde et GOP. Forholdet afspejler formentlig den nationale øvelsesmæssige "modus operandi", der karakteriseres ved korte men intensive taktiske øvelser. Det er dog umiddelbart vurderingen, at der er behov for at revurdere behovet for en mere integreret GOP kapacitet i forbindelse med fremtidige opgraderinger af C3. En anden mulighed er at installere det for år tilbage indkøbte MCCIS anlæg, der åbner mulighed for adgang til GOP-lignende faciliteter. Det vil under alle omstændigheder være relevant at foretage en nærmere analyse af behovet for en integreret GOP-funktion i forbindelse med projekteringen af det fleksible støtteskib. Et andet forhold, der bør overvejes nærmere, er DUAL LINK 11 kapaciteten, som de tyske enheder råder over. Dual Link 11 giver en CTG mulighed for at opretholde sin egen autonome linkorganisation samtidigt med, at han hooker styrken ind i en større TF link 11 organisation via sin dual link enhed. Den taktiske fleksibilitet, det giver, kan ikke fremhæves nok. For yderligere oplysninger henvises til bilag 13.

PETO har under togtet systematisk benyttet sig af muligheden for - over INMARSAT - at kommunikere via E-mail. Både tjenestelig og privat korrespondance har været afviklet gennem dette medie. Den daglige kommunikation hjemover har generelt været et positivt gode, men det må også erkendes, at muligheden for daglig kontakt med pårørende åbner mulighed for, at den enkelte konfronteres med problemer, som man tidligere var forskånet for eller som før kun optrådte i forbindelse med kommunikation hjemover under ophold i havn. Forholdet overskygger ingenlunde de fordele der knytter sig til den løbende anvendelse af E-mail, men man skal være bevidst om, at det enkelte besætningsmedlem kan

TIL TJENESTEBRUG

blive konfronteret med problemer som har indflydelse på både humør og arbejdskapacitet og som forstærkes af den afmagtsfølelse den fysiske adskillelse fra hjemmet giver anledning til.

PETO har - for at holde pårørende underrettet om skibets aktiviteter – ugentligt sendt et E-mail postkort hjemover. Det er indtrykket, at dette tiltag har været værdsat og at det har medvirket til at orientere en bredere kreds om flådens aktiviteter. PETO postkort er til orientering vedlagt som bilag 15.

5.5. Logistiske forhold

Det har også denne gang været en stor glæde at opleve en dygtig og professionel logistisk støtte fra forsyningsafdelingen ved Flådestation Korsør. Den professionelle assistance skal også ses i lyset af, at korvetten fortsat (3 år efter MLU) er udrustet med materiel, som endnu ikke er blevet kodificeret og lagerført. Se bilag 3.

5.6. Sundhedsmæssige forhold

De sundhedsmæssige forhold under togtet har ikke givet anledning til bemærkninger og PETO har været forskånet for tilskadekommet personel. Det er i forbindelse med togtet blevet klart, at der er behov for at etablere et samarbejde mellem enheden og infirmeriet på FLS Korsør, der tilsikrer, at sanitten videreuddannes og rutineres indenfor det sanitetsfaglige område under ophold i basehavnen. Det har igen været en fornøjelse at have gennemført togtet med kompetent lægefaglig ekspertise ombord. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der generelt er en tendens til, at færre og færre SNFL enheder har læge ombord. For detaljer vedrørende de sundhedsmæssige forhold henvises til bilag 5.

5.7. Gejstlige forhold

Under sidste halvdel af PETO togt har OPR Peter Skov-Jakobsen været påmønstret. Det har igen været en særdeles positiv oplevelse for besætningen at have en beredvillig samtalepartner ombord, der udenfor det militære rangorden, kan indgå i en perspektiverende tillidsdialog. Betydningen af at have en kompetent og seriøs OPR ombord under længere togter kan ikke understreges kraftigt nok.

I lyset af, at der generelt synes at være sket et skred i de etiske normer, der hidtil har udgjort den menneskelige ballast for også søværnets personel, er der behov for en forstærket indsats på det etiske norm- og holdningsmæssige område især overfor officerer og befalingsmænd, således at de står bedre rustet til at håndtere de belastninger og menneskelige udfordringer, som bl.a et forsat øget internationalt engagement kan forårsage. Det skal dog samtidigt erkendes, at et skib på togt ikke er den rette ramme for et struktureret uddannelsesforløb af denne karakter. Derimod bør det overvejes at forstærke den etiske dannelse i selve officers- og befalingsmandsuddannelsen, således at der tilvejebringes en sund affarende plads for ledervirket i en tid, hvor internationalt engagement også kan indebære beordret passivitet i situationer, hvor det enkelte besætningsmedlems retfærdighedsfølelse blive krænket eller hvor besætningen i ROE pålagt passivitet oplever, at grundlæggende menneskerettigheder tilsidesættes. En forstærket uddannelsesmæssig indsats på det militær-etiske område kunne med fordel gennemføres under inddragelse af søværnets præster.

5.8. Havariorisationsmæssige forhold

I forbindelse med øvelsesaktiviteter i SNFL har PETO indhøstet en række erfaringer, der med fordel kunne introduceres i den danske flåde. Forslagene til forbedringer er indeholdt i bilag 7.

5.9. Boarding og assistance fra Frømandskorpset

PETO var under første del af togtet forstærket af 2 frømænd fra FKP. Vurderingen af assistancen er generelt positiv, men det er opfattelsen, at der er forhold omkring søværnets boardingkoncept, der bør underkastes en nærmere analyse. Det er grundlæggende opfattelsen af PETO altid har et boardinghold ombord. Også i perioder hvor PETO ikke indgår i SNFL gennemføres der løbende træning af skibets boardinghold med henblik på at tilsikre, at enheden altid råder over en boardingkapacitet, bl.a. til løsning af pålagte nationale myndighedsopgaver. Det er ikke indtrykket, at FKP, der er ansvarlig for boardinguddannelsen, til fulde deler denne opfattelse. Hertil kommer, at man i FKP opererer med en SOP for boarding, der så vidt vides udvikles indenfor korpsets egne rammer. Indholdet af SOP'en, der ikke er tilgået PETO officielt, synes i nogen grad at indskrænke skibschefens kompetence under boarding, idet beslutningen om at afbryde boarding efter - SOP'en - er tillagt personallet fra FKP. Hertil kommer, at den niveauinddeling, der er gældende på boardingområdet, bør underkastes en nærmere analyse med henblik på at afklare om kriterierne for niveauinddelingen fortsat er hensigtsmæssige og i overensstemmelse med udviklingen indenfor søværnets maritime myndighedsopgaver. Det bør herunder afklares om og i givet fald i hvilket omfang boarding er en opgave, der forudsætter indsættelse af specialstyrker. Udviklingen i eksempelvis den canadiske og hollandske flåde går således i retning af, at boardingopgaven løses af de enkelte enheders besætning, mens de operationer, der kan henføres under begrebet antiterror, løses af specialstyrker. Tilsvarende sondringer er gældende for US COAST GUARD.

Da søværnets maritime myndighedsopgaver er et udpræget vækstområde, synes der således at være et behov for en generel afklaring forholdene omkring boardinguddannelsen i søværnet. I lyset af FKP primære opgaver og korpsets begrænsede uddannelseskapacitet indenfor området kan det overvejes at henlægge eller sprede uddannelsen til andre myndigheder. Det bør endvidere overvejes om personel fra Søværnets MP-korps bør inddrages i forbindelse med en generel styrkelse af indsatsen på boardingområdet. Der henvises i øvrigt til bilag 10.

5.10. Operativ træning og uddannelse

Fra de specifikke øvelser, som SNFL deltog i og hvor aktivitetsniveauet generelt var tilfredsstillende har perioderne, hvor SNFL har opereret alene, ikke tilsikret et fuldt tilstrækkeligt aktivitetsniveau. Det er generelt opfattelsen, at en række af de øvrige enheder i styrken generelt havde bemandingsproblemer, der gjorde det vanskeligt for dem at deltage i en kontinuerlig træningscyklus. Der er i en korvet – med begrænsede rekreative muligheder – et stort behov for at fastholde det uddannelsesmæssige niveau gennem meningsfyldt uddannelse og træning. Navnlig på KI-området var det vanskeligt at få enhederne til at tage aktivt del i en kontinuerlig vedligeholdende træning af personallet. Forholdet er ingenlunde ukendt, idet mønstret er en gentagelse af erfaringerne fra PETO sidste SNFL togt i 1999. Det er opfattelsen, at forholdet ikke vil ændre sig væsentlig ved fremtidige deployeringer, hvilket stiller krav om, at vi selv er os opgaven bevidst med at planlægge og gennemføre den nødvendige interne uddannelse og træning. Det er således vigtigt at erkende, at et normalt SNFL Practice Programme ikke er garanti for fuld uddannelsesmæssig aktivitet, men at man før afgang har fastlagt de uddannelsesmæssige mål, der skal realiseres gennem intern træning og uddannelse.

Det er langt fra alle enheder, der møder fuldt uddannet og udrustet til en SNFL deployering, hvilket også er afspejlet i CSNFL capability assessment.

I forbindelse med togtet modtog PETO som nævnt 21 værnepligtige umiddelbart før afgang fra FLS Korsør. Det var naturligvis en væsentlig opgave at integrere så mange nye kollegaer i besætningen, men ved en hensigtsmæssig udnyttelse af transitten til Puerto Rico var besætningen som helhed fuldt uddannet ved ankomsten til NAS Roosevelt Roads. Dette resultat kunne ikke gennemføres uden en dygtigt og dedikeret indsats fra

TIL TJENESTEBRUG

den faste besætnings side. Det er generelt opfattelsen at det værnepligtige islæt i korvetbesætningen bør fastholdes ikke mindst af hensyn til det rekrutteringspotentiale, der herigennem kan realiseres. For ikke at kompromittere IRF-beredskabet bør der arbejdes for, at VPL-ordningen suppleres, således at VPL-tjenesten ombord gennemføres med en DIB-lignende kontraktmæssig binding.

6. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

PETO SNFL WESTLANT deployment har samlet set været en særdeles værdifuld og positiv oplevelse, hvor enheden har indhøstet en lang række erfaringer, der kan anvendes såvel internt som i den videre udvikling af Flåden.

Især indenfor området MOOTW er der opnået en lang række positive erfaringer, der kan udvikles yderligere og - hvis området tillægges tilstrækkelig prioritet - give Danmark en væsentlig rolle i den videre udvikling af dette vide og komplekse opgavefelt.

Det har været en stor glæde endnu engang at opleve, at både PETO og dens besætning har honoreret alle forventninger, man med rette kan have til en dansk IRF-enhed. Den vilje til succes, opfindsomhed og det engagement man fra hele besætningen har udvist før og under togtet har dannet grundlaget for denne "arbejdssejr". Men samtidigt står det PETO klart, at succesen ikke var kommet i hus uden den dedikerede opbakning og støtte som PETO har nydt godt af fra både 2. Eskadre Stab, Division 21 og basehavnen, Flådestation Korsør. Den samlede oplevelse af, endnu engang at kunne gennemføre en længerevarende deployering med fuld overensstemmelse mellem "mål og midler" var i sig selv hele togtet værd.

TORBEN ØRTING JØRGENSEN
orlogskaptajn

AKTIONER OG ERFARINGER VEDRØRENDE FORBEREDELSE TIL DEPLOYERENGEN

1. GENERELT

Det er klart at enhver deployering udover de normale 1-3 uger kræver særlige forberedelser. Mange ombord havde været på SNFL deployering før, men få havde opereret udenfor det nordeuropæiske område. Der var til denne SNFL deployering tale om særlige forberedelser til Counter/drug operations og til MOOTW-øvelsen. Herudover blev der gjort en del overvejelser om forsyninger, personeludskiftning, rejsevirkosomhed, vejrlig, påklædning med videre. Som underbilag hertil er vedlagt NK huskeliste forud for afgang.

2. PERSONELMÆSSIGE FORBEREDELSE

Det krævede en målrettet indsats fra såvel skibets som eskadrens side, at få suppleret, til en fuld besætning. Det var ikke mange der manglede, men en del var fra personelgrupper, der i forvejen er ramt af mangler. I alt blev der lånt 3 stampersonel fra NIJU og ASO. Alle andre nye blev tilkommanderet varigt. Personel, der stod overfor kurser eller udskiftning fik disse datoer flyttet, så udskiftning skete før eller efter sejladsen. Det blev koordineret, hvornår DOC, OPR og FKP skulle deltage, ud fra dels behov, men også økonomisk fordelagtige til- og hjemrejsedestinationer.

Udskiftning af værnepligtige var oprindeligt planlagt til at foregå 11. januar 2001, hvilket var i konflikt med afgangstidspunktet 5. januar 2001. Togtets destination gjorde det umuligt at gennemføre en udskiftning på det planlagte tidspunkt, der måtte derfor arrangeres tidligere udskiftning. Det tilgående værnepligtshold mødte ombord den 5. januar kl 1700, 3 timer inden afgang. (uddybende bemærkninger vedrørende personel findes i bilag 4).

3. OPERATIVE FORBEREDELSE

Forberedelserne for O-div har ikke væsentligt adskilt sig fra forberedelser til andre øvelser. Der er naturligvis blevet bestilt de nødvendige kort, publikationer, desmobiblioteker, C3-kort m. v.

Der er lavet joiningpakke, der er sendt Curriculum vitae på chefen, og der er blevet sendt en del signaler: Opstat unit, diplo-clearance request, requestnavmove, anmodning om tilladelse til passage af Kielerkanalen osv. Endvidere er der blevet lagt vægt på studier af STANFORDEN.

På et tidligt tidspunkt i beslutningsprocessen omfattede forberedelserne tillige studier af vejrsystemer samt statistisk materiale om bølgestørrelse og strøm, til brug ved de transatlantiske passager.

4. TEKNISKE FORBEREDELSE

4.1. Våben- og elektroniktekniske forberedelser.

- Korvetpakken er for så vidt angår V-div. materiel fortsat ikke opdateret efter MLU. Dette har betydet at regnskabsførerne for områderne Tele, Artilleri og Missil har måttet sammensætte en korvetpakke til togtet ud fra egne erfaringer, og fra erfaringer fra

tidligere togter efter MLU. Sammensætningen af korvetpakken på dette togt har været tilfredsstillende, dog har enkelte fejl givet anledning til revidering af pakkens indhold.

- For at sikre logistikken under fremtidige togter og deployeringer har PETO fremsendt indholdsoversigt af medbragte korvetpakke, samt tilføjelser på baggrund af erfaringer gjort under togtet, til divisions-TKO DIV 21.
- Af hensyn til pakning af V-div. materiel er det langt at foretrække, at starte ombordtagning af ammunition og reservedele i god tid før start af togt, dette til trods for at det belaster vagten.
- Togtets lange varighed giver en oplagt mulighed til at fejl-rekordere skibets elektroniske systemer. Inden dette påbegyndes, kan det anbefales at gøre sig klart, hvilke systemer man ønsker at rekordere, samt at udarbejde fejllog-skemaer til hver enkelt system, da dette sikrer en ensartet beskrivelse af fejlene og dermed simplificerer den endelige bearbejdning og tilbagemelding.

4.2. Maskintekniske forberedelser.

- I forbindelse med beslutning om deployering blev der lavet et overslag over forventede antal drifttimer på alt maskineri. Disse tal kom til at danne grundlag for det forventede brugervedligeholdelsesmæssige lagertræk, det vil sige rekvirering af smøreliefiltre, brændoliefiltre, smøreliefer o.s.v. Der er således fra afgang medbragt den fornødne mængde af ovennævnte ting, således at korvetten ikke har haft behov for at eftersende dette. Derudover er der medtaget en mængde reservedele ud over den normerede beholdning, som enten er af vital betydning eller erfaringsmæssigt er påkrævet.
- Da korvetpakken fortsat ikke er opdateret efter MLU, har det betydet at enheden har måttet sammensætte en reservedelspakke til deployeringen ud fra eksisterende erfaringer ombord, fra tiden før og efter MLU. Sammensætningen af korvetpakken på dette togt har været tilfredsstillende, dog har enkelte fejl givet anledning til revidering af pakkens indhold. Dette forhold anses at være utilfredsstillende, både for SMK og enheden, da det giver uforholdsmæssigt meget ekstra administration. Det skal anbefales at korvetpakken hurtigst muligt revurderes efter MLU. PETO har i denne forbindelse videregivet vores erfarings-grundlag til TKO DIV 21, som er i gang med divisionens forslag til en MLU korvetpakke.
- Før afgang fastlagde enheden og forsyningsafdelingen ved flådestation Korsør de nærmere detaljer om rekvirering af gasolie i udenlandsk havn. Den fastlagte procedure har fungeret perfekt, og der har ikke været leveringsproblemer af nogen art.

NK HUSKELISTE SNFL 2001

VPL kontrakter	NK
VPL forkortet udd	NK
Lån + tilkommandering af manglende personel	NK/BM
OPR, hvor, hvornår, kontering, rejse	NK
DOC hvor, hvornår, kontering, rejse	NK
2x FKP, kontering, rejse, periode	NK/BM
Boarding udd. Hold + Off	NK
Uddannelsesprogram nye VP+ Lb ordre	BM
Uddannelse til GRP. ECHO (FVA)	VEO
Ny Køjeplan	BM
Checke evt. mangler vedr. hundetegn/ID-kort.	BM
Havneliste –posttjeneste (2. esk info)	FVA
Løbende ordre for Boarding	NK
Løbende ordre for udførelse	NK
Havnerutiner under udlandsophold	NK
Proviering+forplejning	DKRF/NK
Vagtopfølgning - Efter hjemkomst	BM
Sikkerhedsgodkendelser	BM
Bestilling af BALL CAPS (i stedet for arbejdskasket)	NK/FVA
Tøjmåling Sommeruniform	BM
Tøjmodtagelse	NK
Løbende ordre vedr. tropeuniformer (bæringsbestemmelser).	NK
Bestilling af navneskilte	FVA
Visitkort til officererne.	NK
Helbredsbeviser/vaccine	Sanit
IRF vaccine (findes ikke, standard ved helbredsbeviser)	
Influenza vaccine - tilbagemelding INF	Sanit
Medbringe kort til leje af bil i udlandet –	action FVA
Credit-kort til Skibet –	action FVA.
US mobiltelefon	VEO
Missiler og Ammo + container	VEO
Isterningsmaskine til SG-messen	TKO/MSRF
Indkøb af litteratur omkring de steder vi skal besøge	NK
Skarp Boardingpakke - modificeret	DKO
Bordflag	FVA
Reservemadrasser	165/DKO
Overdækningssejl til agterdæk	DKO.
Elektrisk værktøj til skibsvedligeholdelse	165/DKO/TKO
PR Materiale (welcome aboard brochure)	FVA
20 Våbenskjolde (var ej nok)	FVA
Porcelæn (muselmalet) + ekstra glas	FVA
træplader til våbenskjolde	TKO
gaver	VLO
Skorstensmærker	TKO
Letvægtskedeldragter til Maskinen	BM/TKO/VLO
Plancher til besøg ombord	NAO
Bestilling af FANE	2.VEO
SNFL små + store flag som del af flagsignalspakke	LERA

TEKNISKE OG LOGISTISKE FORHOLD

1. MATERIELLE FORHOLD

1.1 Generelt.

Maskinteknisk område.

Det maskintekniske område har generelt fungeret meget tilfredsstillende under hele deployeringen. I deployeringsperioden har korvetten haft 12 materiel punkter nedmeldt på DANOPDEF systemet. Af disse 12 har de 7 punkter været inden for det maskintekniske område.

- Pumpe i hovedsaltvandskølesystem – RC 3
- Membran moduler i omvendt osmoseanlæg – RC 3
- Vacuumpumpe i Aquamaranlæg – RC 3
- Dækskran, SB rulleleje i wiretromle – RC 5
- Air Condition anlæg, rørbrud – RC 3
- Hydraulisk aktuator i stabilisatoranlæg – RC 4
- Dæksspil for lydhastighedsmåler

Af disse 7 punkter er de 6 punkter blevet repareret og klarmeldt under deployeringen. Det sidste punkt vedrørende dæksspil for lydhastighedsmåler er blevet nedprioriteret og udbedring udsat til anløb af basehavn.

Der har således kun været enkelte mindre havarier på diverse maskineri, generelt uden at have indflydelse på korvettens operative evne, dog med en enkelt undtagelse. Denne undtagelse gælder Air-Condition anlægget og beskrives nærmere særskilt (punkt 1.7.).

1.2. Hovedmotor MTU.

- Hovedmotoren har under deployeringen haft ca. 1650 drifttimer. Der er udført et større eftersyn, 1500 timer samt løbende 250 og 500 timers eftersyn.
- Under sejlads i søvandstemperaturer på 25-26 grader har motoren ikke været i stand til at yde sin maksimale ydelse, da tilstrækkelig smøreoliekøling ikke har kunnet opnås. Max. dieselfart har været reduceret fra 18.5 til ca. 17.5 knob. Reduktionen i fart vurderes ikke at have haft decideret operativ begrænsning.
- I forbindelse med høj belastning af motoren er der konstateret en høj udstødstemperatur efter turbolader samt en forøget gennemsnitsudstødstemperatur. Årsagen hertil er lokaliseret til den ladeluftstrykregulerede-forvarmer i ladeluftsystemet. Ventilkeglen er tæret og der forvarmes konstant på ladeluften. Fejlen er udbedret, men endelig udskiftning udestår indtil ny ventilkegle kan anskaffes ved ankomst flådestation Korsør.
- I forbindelse med fejlsøgning og udbedring på hovedmotoren har kølevandet været tappet af hovedmotoren 2 gange og i den forbindelse har den installerede kølevandstank til HVM igen vist sig at være et yderst nyttigt tiltag, idet motorkølevandet herved kan genanvendes.

1.3. Gasturbine LM 2500.

Drifttimer under deployeringen: ca. 115 timer. Gasturbinen har fungeret meget tilfredsstillende under hele deployeringen og der har ikke været driftsmæssige problemer af nogen art.

1.4. Generatoranlæg m. hjælpemotor Detroit.

- Hjælpemaskineriet har fungeret meget tilfredsstillende under hele deployeringen. Der er samlet på alle 4 generatoranlæg ydet knap 5000 drifttimer og en samlet el-produktion på ca. 1.000.000 kWh.
- Under hele deployeringen har det været nødvendigt, kontinuerligt at have 2 generatoranlæg indkoblet for at sikre den nødvendige strømproduktion. Et normalt effektforbrug for korvetten under denne deployering har været ca. 400 kW i timen. Et generatoranlæg er lagt ud til 400 kW og er således ikke tilstrækkeligt til at opretholde en sikker leverance. Forholdet nævnes i denne forbindelse, for at erfaringen kan indgå som en dimensionerende faktor i fremtidige skibsprojekter. Såfremt generatoranlægget havde haft en størrelse på 450-500 kW og man kunne have sikret strømproduktionen på et enkelt anlæg, kunne der have været sparet ca. 2500 drifttimer under en deployering som denne.

1.5. Power Management System (DEIF).

Systemet har fungeret meget tilfredsstillende under hele deployeringen. Der er udskiftet et enkelt printkort for overvågning af spænding og strøm for HJM J1 til DEIF.

1.6. Lyngsøe alarm- og overvågningsanlæg.

Systemet har fungeret meget tilfredsstillende under hele deployeringen. Opdateringen af data fra AC-anlæg til Lyngsøe er fortsat meget langsom (op til 3 minutter fra registreret ændring til præsentation på Lyngsøe skærm). Denne fejl forventes afhjulpet i forbindelse med SMKs kommende introduktion af ny software til Lyngsøe. Termin for dette er dog korvetten ukendt.

1.7. Air Condition- og ventilationsanlæg.

- Anlægget har kørt meget tilfredsstillende under hele deployeringen. Kølingen har i hele perioden været tilstrækkelig både i apterings- og apparatventilationen. Korvetten har opereret i lange perioder under tropiske forhold med temperaturer på op til 35 grader Celsius. Gennem de varmeste perioder har AC-anlægget kørt i paralleldrift med 2 kompressorer, med en samlet ydelse på ca. 2 x 80%.
- Generelt har der været tilfredshed med temperaturforholdene i apteringen, kun i området omkring sergentmessen er der konstateret en "varm zone". Dette område er dels belastet af varmeudstråling fra maskinrum J (diesel hovedmotorrummet) og dels fra det store ovenliggende dæksareal. Med den nuværende luftfordeling i ventilationsanlægget er det ikke muligt at etablere en tilstrækkelig køling i dette område, når forholdene er ekstreme.
- AC-anlægget er på kompressorsiden meget redundant, men på kølefladesiden er det mere problematisk. AC-anlægget viste sin sårbarhed ved et rørbrud foran køleflade S1. I den forbindelse var skibet uden apparatkøling i en periode på ca. 10 timer. I perioden var det således ikke muligt at anvende noget elektronisk udstyr og dette forhold medførte en nedmelding af hele skibet samlede operative evne til RC4. Rørbruddet og den der af følgende freon-lækage blev tidligt lokaliseret at egen besætning, således at freon-udslippet blev begrænset. Det canadiske forsyningskib HCMS PRESERVER var i stand til at yde assistance, såvel materiel- som håndværksmæssigt, hvilket var eneste årsag til at nedmeldingsperioden ikke blev længere og at enheden ikke var nødt til at søge havn for nødvendig reparation.
- Freonalarmen som er monteret i ventilationsrummet med køleflade S1 var ikke i stand til at registrere freon-udslippet. Dette kan skyldes det "voldsomme" luftflow i rummet eller at freonlækagen gik direkte ned i den under kølefladen monterede drænbakke og

derfra overbord. Freonalarmen er korrekt kalibreret og aktiveredes også ved stop af ventilation i rummet.

1.8. Toiletanlæg Aquamar.

- Der har generelt ikke været problemer med skibets toiletsystem. Der er skiftet en el-motor til den ene vacuumpumpe (2 pumper i alt). Anlægget har i perioder, hvor det har været nedmeldt, kørt med drift på en enkelt vacuumpumpe. Dette vurderes at være muligt i en kortere periode, men da toiletanlægget er vitalt for skibet drift, anbefales det at enheden opnormeres fast med en ekstra vacuumpumpe. Desuden bør der også opnormeres med en ekstra komplet tømmepumpe.
- Under ophold i amerikanske havne, hvor det ikke er tilladt at udlede gråtvand under nogen former, er det påkrævet at skibets holdetank på ca. 10 m³ tømmes 1 til 2 gange i døgnet. En tømning af holdetanken sker normalt via slamsuger eller evt. gennem en kloak tilslutning i kajen, hvis en sådan er til rådighed. I denne forbindelse kunne det eventuelt overvejes at anvende skibets ballasttanke som holdetanke. En mindre ændring på aquamar anlæggets rørsystem og dette ville kunne øge holdetanks kapaciteten væsentligt og derved reducere omkostningerne til den daglige slamsuger transport af sort/gråt vand.

1.9. Omvendt osmoseanlæg.

De 2 omvendte osmoseanlæg har fungeret meget tilfredsstillende under hele deployeringen. Der er sammenlagt produceret ca. 700 m³ ferskvand. Denne producerede vandmængde har fint opfyldt korvettens behov. Det har således ikke på noget tidspunkt været nødvendigt at rationere skibet vandbeholdning.

Der er skiftet et sæt membranmoduler grundet højt saltindhold i det producerede ferskvand.

1.10 Hoved- saltvandskølesystem.

Under forlægningen til Azorerne tabte pumpen i SV-systemet sit tryk. En nedslidning af lejerne i el-motoren medførte termisk udfald og dermed det manglende SV-tryk. SV-systemet er nødforsynet via skibets brandledning og der kunne derfor uden problemer etableres nødkøling af systemet. El-motoren til SV-pumpen blev skiftet ved anløb Azorerne og har på den resterende del af togtet fungeret upåklageligt.

1.11. Dækskraner.

- SB dækskran har været nedmeldt grundet nedslidning af et rulleleje på kabeltromlen. På grund af et utæt lejedæksel er der trængt fugt ind i lejet og med tiden, udvasket dette for fedt og dermed forøget slitagen. Fejlen blev konstateret ved et driftstop under anvendelsen af kranen i havn. Nedmeldingen skete på et kritisk tidspunkt, grundet behovet for losning af MOOTW grejet.
- SB dækskran har desuden haft et brud på en hydraulikslange. En ekstra slange var medbragt som reservedel og kunne umiddelbart skiftes ved egen besætnings foranstaltning. Det er konstateret at, de hydraulikslanger der er ført gennem "Gooseneck" til betjeningspanelet udsættes for en del slitage. Ved handling af gummibåd drejes "Gooseneck" frem og tilbage og slangerne "knækkes" ca. 90 grader hver gang. Når gummibåden er lagt i vugge stilles "Gooseneck" tværskibs for at give plads, dette medfører at slangerne udsættes for søens og solens påvirkning. Kombinationen af bevægelse, søens og solens påvirkninger medfører ekstra slitage, og det er således påkrævet at de øvrige slanger i "Gooseneck" udskiftes ved først givne lejlighed.

- Dækskranerne har indtil for nyligt været et ubeskrevet blad, rent dokumentationsmæssigt. Enheden er først kommet i besiddelse den nødvendige dokumentation og brugervedligeholdelse i forbindelse med modtagelse af post i Mayport, Florida den 26/3 2001, hvilket må siges at være forholdsvist sent, da kranerne er indført i korvetterne i forbindelse med MLU-projektet i 1997/98.

1.12. Dæksspil for lydhastighedsmåler.

I forbindelse med indhaling af lydhastighedsmåleren sprang wiren og måleren gik tabt. Udskiftning af wire på spillet er blevet nedprioriteret og det vil først ske efter ankomst til basehavn.

1.13. Skrog og overbygning.

Der er forekommet en del revnedannelser i overbygningen. Revnerne ligger ved forreste stubmasts forkant, i såvel bagbord som styrbord side, ved nødopgangen ud for sergent messen og ved bagbord side af skorstenen samt gangen til broen på 01 dækket. Sejlads i regnvejrs og høj sø medfører en mindre vandindtrængning ved samtlige revnedannelser. Revnedannelserne er alle gamle kendinge, og der er ikke under dette togt konstateret en højere eller alvorligere rate end normalt.

1.14. Fartøjsmateriel.

- Skibet gummibåd har været flittigt anvendt i forbindelse med deployeringen. Gummibåden har udsejlet en distance på knap 700 sømil og har forbrugt ca. 1100 l benzin. Gummibåden har ikke på noget tidspunkt været nedmeldt. I forbindelse med deployeringen har det vist sig at korvettens gummibåd besidder en række fordele frem for de øvrige nationers.
- Anvendelsen af påhængsmotorer fremfor indbyggede motorer, er en væsentlig fordel. Motorproblemer i både med indbyggede motorer betyder at hele båden ikke er operativ i længerevarende perioder, hvor vi slipper lettere ved blot at udskifte den defekte motor med reservemotoren, som altid medbringes. Der er desuden større redundans og dermed sikkerhed ved at anvende 2 påhængsmotorer kontra en indbygningsmotor. En anden stor fordel ligger i anvendelse af kran og slipapparat kontra anvendelsen af tunge holdebeslag og davider. Denne forskel afspejles i at, korvetten er i stand til at operere gummibåd i væsentligt hårdere vejr end alle øvrige deltagende nationer.

1.15. Sammenfatning vedr. maskintekniske forhold.

- Det er PETOs vurdering, at korvettens maskintekniske tilstand har været meget tilfredsstillende, idet der under hele deployeringen kun har været tale om mindre havarier, såvel i størrelse som i hyppighed. Dette forhold har medført, at der kun har været anvendt begrænset tid til reparationsarbejder. Tiden er i stedet anvendt til gennemførelse af generel brugervedligeholdelse, enhedsuddannelse med stor vægt lagt på interne ABCD-øvelser, samt enkeltmandsuddannelse af nyt og værnepligtigt personel.
- Det væsentligste kritikpunkt der kan udtrages som konsekvens af denne deployering er opbygningen af AC-anlægget. Opbygningen af ventilationssystem og AC-anlæg medfører, at ved tab af køleflade S1 er enheden ikke længere operativ, da al apparatkøling er påkoblet denne køleflade. Dette forhold bør bestemte revurderes samt medtages og undgås ved fremtidige skibsprojekter.

2. LOGISTISKE FORHOLD

2.1. Generelt.

Forsyningsgenstande:

- I år 2001, 3 år efter PETOs afslutning af levetidsforlængelsesprojektet er korvetten fortsat udrustet med materiel, som endnu ikke er blevet kodificeret og lagerført. Dette forhold betyder at det ikke er muligt at fremskaffe en lang række reservedele direkte via MILAG systemet. Forsyningsafdelingen pålægges på denne måde, en ikke ubetydelig ekstra arbejdsbyrde, dels skal genstandene først identificeres og dernæst fremskaffes, enten ved lagertræk, lokalindkøb eller kannibalisering. Ca. 1/3 af de under deployeringen rekvirerede genstandstyper har ikke været kodificeret i MILAG systemet.
- Sammenarbejdet mellem PETO og forsyningsafdelingen ved Flådestation Korsør har fungeret yderst tilfredsstillende. Forsyningsafdelingen har ydet en fantastisk støtte under hele deployeringen. Deres assistance har opfattet postforsendelse, fremskaffelse af reservedele og fuel samt transport af udstyr til MOOTW operationen.
- Beklageligvis skal det dog tilføjes, at der er blevet leveret reservedele i forbindelse med klargøring til togtet, som senere viste sig at være defekte. Det drejer sig om særdeles vigtige komponenter, som modulatorskuffe til 9GR radar, klystron til SAM og flere HF TX/RX. Dette forhold anses for at være særdeles utilfredsstillende, da skibets operative niveau kompromiteres og det logistiske system belastes unødigt, ved den deraf følgende genrekvirering. Endelig har skibet modtaget dele til INFOCOM under deployeringen, som ikke har været funktionsduelige grundet forkert software i reservedelen.
- Generelt har den logistiske støtte fra Danmark, bortset fra ovenstående, fungeret meget tilfredsstillende.

2.2. Genforsyning under land.

SNFL deployeringen har ikke givet anledning til nogen problemer i relation til den logistiske støtte fra nationale myndigheder, idet korvetten har modtaget forsyningsgenstande og post i samtlige havne, i alt 6 stk.

Under SNFL deployeringen er der ikke modtaget teknikerassistance fra nationale myndigheder.

2.3. Genforsyning til søs.

Bunkringsoversigt SNFL 2001

Dato	Sted	Mængde
12/01	Ponta Delgada, Azorerne	99.55 m ³
19/01	HCMS Preserver	104.61 m ³
28/01	HCMS Preserver	49.67 m ³
31/01	HCMS Preserver	38.00 m ³
03/02	HCMS Preserver	50.60 m ³
07/02	HCMS Preserver	53.50 m ³
15/02	HCMS Preserver	45.60 m ³
17/02	HCMS Preserver	25.90 m ³
22/02	HCMS Preserver	35.40 m ³
01/03	HCMS Preserver	55.30 m ³
05/03	HCMS Preserver	38.20 m ³

13/03	Port Canaveral, Florida	56.20 m ³
17/03	USNS John Lenthall	45.97 m ³
30/03	Mayport, Florida	88.60 m ³
04/04	USNS John Lenthall	48.36 m ³
08/04	RFA Oakleaf	82.00 m ³
12/04	RFA Brambleleaf	86.00 m ³

Der har under SNFL deployeringen været gennemført 17 bunkringer, heraf de 14 som Replenishment At Sea (RAS) med canadiske, amerikanske og engelske tankere. Alle RAS operationer har været liquid-RAS, og alle er udført med PROBE.

PETO har i alt modtaget 1003.46 m³ olie under årets SNFL deployering, hvoraf de 759.11 m³ er modtaget under RAS operationer.

Der er desværre ikke blevet gennemført HIFR-operation med helikopter, trods PETO mange anmodninger om træning af denne type operationer.

2.4. Korvetpakke.

Det må konstateres at der mangler en MLU-opdateret reservedelspakke, når korvetterne foretager længerevarende deployeringer uden for nærområdet. Der er fortsat et behov for en korvetpakke. PETO har på nuværende tidspunkt allerede videregivet erfaringerne indhentet under denne SNFL deployering til DIV 21, som er i gang med at indsamle input fra de øvrige korvetter med henblik på at få sammensat den "rigtige" korvetpakke.

VÅBEN- OG ELEKTRONIKTEKNISKE FORHOLD

1. GENERELT

Våben- og elektronikdivisionen har under hele togtet opretholdt et meget højt operativt stade. Dette kan tilskrives, at personalet i divisionen besidder et højt teknisk niveau, som har sat enheden i stand til at løse alle opståede fejl med eget personel. Assistance fra Danmark er derfor begrænset til udelukkende at være levering af reservedele. I enkelte tilfælde har skibet benyttet sig af telefonkonsultation med TKA.

Vigtigheden af at have fuld bemanning og højt motiveret personel afspejles i divisionens succes gennem hele togtet.

Følgende defekter er meddelt pr. DANOPDEF:

- SATCOM, INMARSAT B, MCU enhed
- Radar A, SAM, Krystal mixer
- 9GR radar, rotation
- TRS 3D, modeskift
- Radar A, SASS-mode

2. VÅBENSYSYSTEMER

2.1. HARPOON.

Systemet har fungeret uden fejl under hele togtet. Det skal bemærkes, at SHORE LINE MAP kun findes i et eksemplar i korvetterne, som farer hos IRF enheden. Dette er ikke tilfredsstillende, da alle skibe bør være fuldt operative. Kortet ønskes anskaffet til alle HARPOON bærende enheder.

2.2. SEA SPARROW.

Systemet har fungeret meget tilfredsstillende og har været fuldt operativt i mere end 95% af togtperioden. Skibet har med succes gennemført en missilskydning med et telemetrimissil. På director gruppe A er følgende reparationer udført: Udskiftet en klystron pga. slidtage og en Radio Frequency Voltage Control Oscillator.

Director gruppe B har haft følgende fejl: Udskiftet to klystroner, en pga. slidtage og en defekt ved levering. Tæring af søvandsrør til kølevand, - midlertidig reparation udført af skibet.

2.3. RAKEL og pjece.

Systemet har fungeret særdeles tilfredsstillende under hele togtet. Det skal nævnes, at pjecens overrør er revnet, men dette har ingen indflydelse haft på systemets operativitet.

2.4. STINGER.

Skibet har til brug under togtet lånt stingertrænere af ASO, som har været anvendt til træning af skibets skytter. Det skal bemærkes at de nyuddannede skytter fra ASO ikke er uddannet i brug af affutagen, som er standard på søværnets sejlede enheder. Dette forhold er angiveligt forårsaget af manglende betjeningsreglement.

Stingertrænerne er følsomme over for saltvand, hvilket betyder at disse ikke må anvendes under konditioner, hvor der er mulighed for vandsprøjt på 01-dækket. Dette er ikke hensigtsmæssigt da skibet under ADEX typisk udfører ZIPPO-manøvrer, som medfører at der uundgåeligt vil komme vand ind over skytterne på 01-dæk. Dette betyder at værdifuld træning af skytterne går tabt.

Kommunikation til stingerskytter vha. voice vurderes at være for langsom og usikker. I stedet bør der anvendes et meldelampesystem, som indikerer om skytterne må åbne ild eller ej.

2.5. 20 mm.

Systemet er meget vedligeholdelsekrævende og er meget nedslidt. Systemet har fungeret tilfredsstillende under alle skydninger, dette skyldes dog kun at personellet har ydet en stor vedligeholdelsesmæssig indsats.

Som for STINGER bør kommunikationen suppleres med et meldelampesystem.

I forbindelse med den forestående anskaffelse af 12,7 mm maskinkanon anbefales det, at antallet af pjecer forøges til 4. Ud over den hidtidige placering ved 20 mm pjecen bør der placeres 2 pjecer i nærheden af brovingerne til støtte for boardingoperationer.

2.6. Dybdebombe.

Systemet har ikke været anvendt under togtet, men er fuldt funktionsdygtigt.

2.7. DLS.

Systemet har ikke været anvendt under togtet, men er fuldt funktionsdygtigt.

3. SENSORSYSTEMER

3.1. TRS 3D RADAR.

Radaren har generelt fungeret godt, men der har været problemer med at operere tæt under land i områder hvor ADT-kort ikke har været til rådighed. Manglen på kort betyder at ADT-funktionen genererer en stor mængde falske spor under land. PETO gjorde AIS opmærksom på behovet for ADT-kort som dækkede operationsområdet ca. 1,5 måned inden deployeringens begyndelse. Ved togtets afslutning har PETO stadig ikke modtaget de omtalte ADT-kort.

Under deployeringen har der været enkelte fejl på radaren, hovedparten har kunne løses ved reset, endvidere er der skiftet en SIP DOPPLER PROCESSOR.

Betjening fra C3 lever ikke op til det operative behov. Mange af radarens funktioner kan kun betjenes når radaren står i FULL RANGE, hvilket betyder at der er mulighed for at anvende hele radarens frekvensbånd. Det er ikke hensigtsmæssigt at benytte FULL RANGE af hensyn til evt. senere operationer i kriseområder. Det anbefales derfor, at fjernbetjeningen via af C3 ændres således, at funktionerne vedrørende polarisation kan betjenes i REDUCED RANGE. Dette gælder HORIZONTAL POLARIZATION, VERTICAL POLARIZATION, RIGHT CIRCLE POLARIZATION og LEFT CIRCLE POLARIZATION. Øvrige funktioner bør kun kunne betjenes i FULL RANGE. Pga. af vejrforhold som regn, høj luftfugtighed, sea state o.lign. har det vist nødvendigt at kunne skifte polariseringen for at kunne opretholde et anvendeligt billede.

Forhold vedrørende TRS 3D radaren vil blive fulgt op i en skrivelse til SMK.

3.2. 9GR RADAR.

Radaren har som altid fungeret som en stabil back-up for skibets øvrige radarer.

Radarsystemet har dog været mere fejlfremt end tidligere.

Der har været en kortslutning i antenedelen, hvor en klemrække til motoren var kortsluttet. Dette medførte en overbelastning i fordelingsskabet og deraf følgende røgudvikling i masten. Fordelingsskab og klemrække er repareret med uoriginale reservedele af egen besætning.

Yderligere blev modulatorskuffen fejlramt og forsøgte udskiftet med reserveskuffe, som også viste sig at være defekt fra lager. Dette medførte et behov for levering af yderligere en reserveskuffe til Puerto Rico, som blev udskiftet af egen besætning.

Pga. normal slitage er der udskiftet en magnotron, som blev udskiftet af egen besætning.

3.3. FURUNO Radar.

Fungerer stabilt og upåklageligt.

3.4. TERMA Radar.

Radaren har fungeret stabilt under togtet, men leverer ikke et tilfredsstillende billede, til trods for at radaren ikke er fejlbehæftet. Radaren søges udskiftet ved ankomst Korsør.

3.5. Sonar.

Sonaren har fungeret som den skal, men opfylder ikke kravene til en moderne sensor.

3.6. DESMO.

Systemet har fungeret tilfredsstillende.

3.7. FLIR.

Systemet har fungeret stabilt under togtet, joysticket er skiftet pga. slitage.

4. KOMMUNIKATIONS- OG INFORMATIONSSYSTEMER

4.1. C3.

C3 systemet har fungeret tilfredsstillende under togtet, men volder stadig problemer og kræver med jævne mellemrum genstart af hele systemet. Problemer med kommunikation til eksterne enheder forekommer tillige også for ofte. Specielt er der problemer med kommunikation til TRS 3D radar, LINK 11, GPS og i mindre grad SAM og RAKEL.

Under togtet har PETO fortsat ført fejllog over C3, denne vil blive behandlet og fremsendt via særskilt skrivelse til SMK. PETO har allerede inden togtet fremsendt en fejlrapport, som har udmøntet sig i et særdeles positivt samarbejde mellem SMK og PETO.

4.2. ARPA display.

Inden afgang blev TKA anmodet om at fejlrette enheden, da denne ikke automatisk kunne holde eller plote mål. Få dage inden afgang meldte TKA enheden klar og funktionsduelig. Til trods for denne klarmelding har enheden ikke fungeret under togtet og besætningen påbegyndte atter fejlfinding. Efter længere tids fejlsøgning og kontakt til TERMA viste det sig, at enheden ikke var loaded med den rette software. Problemet vil derfor ikke blive løst før ankomst Korsør.

4.3. INFOCOM.

Systemet har kunnet anvendes under hele togtet, men har fungeret ustabil, med en del uprovokerede genstarter. Det anbefales at systemet pga. dets ultimative rolle for skibets operativitet snarest opgraderes til samme standard som på NIJU og OLF1.

På sidste del af togtet har systemet været mere fejlbehæftet end tidligere, besætningen har fejlsøgt på systemet over en længere periode og lokaliseret fejlen til software delen.

4.4. UHF.

Radioerne giver ikke anledning til nogle bemærkninger.

4.5. VHF.

Radioerne giver ikke anledning til nogle bemærkninger.

4.6. HF.

Kort inden togtets begyndelse blev ventilationen i HF racks på radiostationen ombygget og forbedret, dette har betydet at der, i modsætning til tidligere, ikke har været nogle driftsforstyrrelser af betydning på HF'erne.

4.7. SATCOM.

SATCOM er uundværlig under togter som dette, med mange og uvante operationer langt fra hjemlige farvande. SATCOM anvendes til datakommunikation (MARS MAILBOX og E-MAIL), voice og fax. Under togtet har systemet været fejlfremt af en tidligere kendt fejl, intern blæser er defekt og en ekstern er monteret. Det anbefales, at skibet under længere togter væk fra hjemlige farvande udstyres med minimum to satellittelefonsystemer for, at sikre stabil kommunikation til omverdenen. (se også bilag 4 vedrørende anvendelse af E-mail).

4.8. Mobiltelefoner.

Inden togtets begyndelse fik skibet monteret to mobiltelefoner af tri-band typen (900, 1800 og 1900 MHz). Disse skulle kunne anvendes overalt under land i operationsområdet, det viste sig ikke at være tilfældet, da lande syd for USA anvender et fjerde system. Dette system er ikke umiddelbart kendt og tilgængeligt i Europa. Derfor underbygges punkt 4.7. vedrørende nødvendigheden af satellittelefoner, der giver global dækning.

4.9. Telefonlandlinier.

Disse er blevet anvendt hvor dette har været muligt, for at nedbringe brugen af dyrere systemer så som satellittelefon og mobiltelefon. Brugen af landlinier har ikke voldt problemer.

4.10. Internet og E-mail.

Umiddelbart før togtets begyndelse fik PETO installeret et RAMSAT modem, som gør at kommunikation til internet kan gøres med ISDN hastighed 64 kb/s. Dette har betydet at omkostningerne ved brug af internet og E-MAIL er reduceret til ca. 50%. Brugen af RAMSAT modem anbefales til alle sejlede enheder med satellittelefon. Internet og E-MAIL trafik er blevet afviklet via landlinie og mobiltelefon, hvor dette har været muligt af hensyn til driftsomkostningerne. (se også bilag 4 vedrørende anvendelse af E-mail).

5. NAVIGATIONSMATERIEL

5.1. LSN 505.

Begge inertinavigationssystemer har fungeret uden fejl under hele togtet.

5.2. GPS.

Begge satellitnavigationssystemer har fungeret uden væsentlige fejl under hele togtet, det har dog været nødvendigt at resette den militære SAGEM GPS enkelte gange.

6. LOGISTIK FOR VÅBEN- OG ELEKTRONIKDIVISIONEN

I flere tilfælde har reservedele, som blev leveret i forbindelse med togtet inden afgang, vist sig at være defekte. Det drejer sig om særdeles vigtige komponenter, så som modulatorskuffe til 9GR radar, klystron til SAM og flere HF TX/RX. Dette er særdeles utilfredsstillende da skibets operative niveau kompromitteres og det logistiske system belastes unødigt. Ligeledes har skibet modtaget reservedele til INFOCOM under deployeringen, som ikke har været funktionsduelige pga. forkert software i reservedelen. Det skal bemærkes, at den logistiske støtte fra Danmark - bortset fra ovenstående - har fungeret meget tilfredsstillende.

FORVALTNINGSMÆSSIGE FORHOLD

1. GENERELT

Nærværende bilag indeholder udvalgte emner af forvaltningsmæssig interesse i forbindelse med PETER TORDENSKIOLDS (PETO) SNFL deployering i WESTLANT 5. januar til 16. april 2001. Mange afsnit beskriver forholdsvist detaljeret om erfaringerne, med eksempelvis skibshandlere og skibsagenter, idet disse erfaringer umiddelbart kan anvendes af kommende enheder i WESTLANT deployering.

2. PERSONEL

Det var PETO udgangspunkt, at deployeringen personelmæssigt skulle være et boost, for søværnet, eskadren og skibet. For søværnet mere generelt, idet det vurderedes at et SNFL-togt i WESTLANT området alt andet lige ville skabe en vis interesse og dermed en positiv synergi til fordel for de sejlene enheder. For eskadren og enheden var det intentionen at sikre kontinuitet og højt beredskab, med henblik på at etablere en IRF besætning, der kunne fastholdes på samme enhed i en længere periode. Generelt fik PETO suppleret den faste besætning på alle punkter, men udgangspunktet var at minimere lån af personel, til fordel for fast tilkommandering, når muligt. Eskadrens indsats i forbindelse med at etablere fuld bemanning af PETO påskønnes.

PETO har haft læge tilkommanderet i hele perioden. 2 læger tørnede herom. PETO har haft OPR tilkommanderet under den sidste del af togtet fra 11. marts. Endelig har der været tilkommanderet 2 mand fra FKP i perioden 23. januar til 10. marts.

2.1. Officerer.

Forud for togtet blev der fast tilkommanderet en manglende TAO (undervand), og NAO. Herudover tilkommanderedes en teknisk officer UON. Der var således relativt få ændringer på officerssiden forud for togtet.

Situationen ved hjemkomst ser mere uklar ud. Dels afgår CH og NK og alle divisionsofficerer inden for 3 måneder efter ankomst, og adskillige af de øvrige officerers planer forekommer uafklarede. Således er der især tvivl om, hvorvidt DKO, KKO og VLO skal fortsætte ombord. Det forekommer af disse årsager vanskeligt på officerssiden at leve op til ønsket om fastholdelse af det personel, der deltog i togtet.

2.2. Stampersonel.

Der er til togtet lånt en befalingsmand fra ASO (CAS A), en MAKS KI fra NIJU (EW) og en MAKS MS fra NIJU (MS). Disse er lånt for at fylde vigtige positioner ombord. Alt øvrigt nyt stampersonel er blevet tilkommanderet fast, med henblik på længerevarende tjeneste ombord. Det drejer sig om 5 menige og 2 befalingsmænd. Der har på togtet i besætningen alene manglet en våbengast (missil) og en proviantregnskabsfører, endvidere mødte en ny våbenmand (artilleri) i Port Canaveral. Der er nogle få menige og befalingsmænd, der søger anden tjeneste efter hjemkomst, men der er her generelt tale om personel, der har gjort tjeneste på PETO i længere tid. Det vurderes, at besætningen på stampersonelsiden i høj grad lever op til ønsket om at fastholde og sikre kontinuitet.

2.3. Værnepligtige.

Udskiftning af værnepligtige var oprindeligt planlagt til at foregå 11. januar 2001, hvilket var i konflikt med afgangstidspunktet 5. januar 2001. Togtets destination gjorde det umuligt

at gennemføre en udskiftning på det planlagte tidspunkt, hvorfor værnepligtsforvaltningen, SGS, blev anmodet om at fremrykke tilkommandering af de nye værnepligtige til 5. januar. Da det stod klart for alle involverede uddannelsesinstitutioner, at dette var eneste reelle mulighed, mødte PETO stor imødekommenhed og især værnepligtsforvaltningens indsats i denne sammenhæng bør påskønnes. Det afgående værnepligtshold blev pålagt ekstra vedligeholdelsesopgaver i tiden forud for togtet, og afviklede til gengæld frihed 5. -11. januar.

Det tilgående værnepligtshold mødte ombord den 5. januar kl 1700, 3 timer inden afgang. Dette er selvfølgelig langt fra ideelt, men i sagens natur acceptabelt. I betragtning af de nyes fuldstændige mangel på kendskab til skibet, og for den sags skyld sejlede tjeneste blev det et positivt integrationsforløb, med få problemer. Det bør erindres at de 21 nye værnepligtige udgør 30 % af den menige besætning. De 21 var således en komplet tilkommandering af de normerede værnepligtige samt 2 UOB (i maskinen).

2.3.1. Værnepligtiges forudsætninger.

Det er bekendt, at blandt et givet antal værnepligtige, vil der være forskellig baggrund og også forskellige forudsætninger for at skulle indgå i en skibsbesætning. I dette tilfælde har det også været tydeligt, at et længere togt ikke nødvendigvis er lige nemt for alle, og at især værnepligtige/værneretslige har meget forskellige forudsætninger herfor. I enkelte tilfælde har dette under togtet givet anledning til overvejelser om de tilkommanderedes egnethed til tjenesten ombord eller hvorvidt det var hensigtsmæssigt for alle parter fortsat at have dem med. Eksempelvis er en VP tilkommanderet som maskingast, uden at have været andet end praktikant med lidt teori, der ikke selv med uddannelse ombord gør ham anvendelig som maskingast. En anden VP er eneforsørger med små børn og yderst stram økonomi (oplevelser i udlandet koster også penge), man gjorde ham en bjørnetjeneste ved at sende ham af sted, og burde i stedet have taget en, der brændte for en lang tur til udlandet. Det anbefales derfor, at VP der skal tilkommanderes m.h.p. denne slags togter vurderes lidt mere kritisk af værnepligtsforvaltningen, evt. i form af et interview.

2.4. Udskiftning af personel og rejsevirkksomhed.

Med henblik på at sikre en så fuld og homogen besætning som mulig, både under togtet, samt i tiden herefter - og i øvrigt i overensstemmelse med ønsket om kun at medtage fast personel - blev det besluttet at personeludskiftninger skulle foregå inden togtet, og ikke under, når overhovedet muligt. Dette var tillige en måde at holde rejseudgifter nede, idet der er erfaring for at disse kan blive meget omfattende, ikke mindst til og fra WESTLANT området. Endvidere blev det besluttet at søge at undgå udskiftninger i Caribien, da rejseudgifter hertil er større end til det kontinentale USA.

Således er ingen - udover skibets læge - blevet skiftet ud undervejs. Det blev i drøftelser med MAS HLM af ovenstående årsager understreget, at PETO ikke ønskede mere end 2 forskellige læger under togtet. Der har endvidere været rejseudgifter til en gast, der blev sendt hjem af private årsager og som senere returnerede, og en gast, der sidst på togtet skulle møde på svendescole. Endelig er orlogspræsten mødt midt på togtet, TKO måtte hjem på VUT-II forkursus, og personel fra FKP har heller ikke deltaget i hele turen.

2.4.1. Rejsevirkksomhed.

De fleste af de i pkt. 2.4. nævnte rejseaktiviteter er blevet styret tæt fra skibet, med henblik på at holde rejseudgifterne nede. Det har vist sig, at standard henvendelser via eskadrens rejsekontor til forsvarets kontraktmæssige rejsearrangør, CARLSON-WAGONLITS,

afføder flybilletpriser, der er uacceptable i ethvert statsligt rejsebudget. Indledningsvis fandt enheden derfor selv via Internettet egnede afgang og favorable priser. Disse blev derefter givet til eskadrens rejsekontor, der videregav ønskerne til CARLSON-WAGONLITS, der så godt kunne bestille disse, eller matche priserne. Sidst i perioden var eskadrens rejsekontor så godt med på metoden, at man selv kunne finde afgangene i samarbejde med CARLSON-WAGONLITS, og rejsekontorets indsats har været en meget stor hjælp for PETO. Et par eksempler:

- En gast, der skulle til Danmark fra Aruba, og returnerede til Port Canaveral rejste for ca. 10.600 DKR., hvor det første bud fra CARLSON-WAGONLITS, var 31.000 DKR.
- En Inspektør fra beredskabsstyrelsen kom frem og tilbage til Aruba/Curacao for 6144 DKR.
- Udskiftning af læge, returnering af gast til svendeskole og hjemsendelse af TKO er alt foregået for ca. 4000 – 6000 pr. rejse.

Billetterne var naturligvis bestilt og betalt med færre muligheder for ændringer. Derfor måtte vi hente og bringe personel i Charleston, da vores havneophold der blev aflyst. Det medførte ekstra billeje udgifter og et vist ubehag ved forlænget rejsetid. I to tilfælde lykkedes det faktisk alligevel at ændre billetten.

De samlede rejseudgifter vurderes at ligge på ca. 50.000 kr. Det vurderes at en mindre kritisk indsats såvel i planlægning af udskiftninger, som ved bestilling af billetter nemt kunne have medført en udgift på 5 til 6 gange dette beløb.

2.5. Vagt og frihed.

WESTLANT deployeringen har indeholdt en del færre dage i havn end man ellers har for vane i SNFL sammenhæng. Samtidig har havneopholdene været i egne af verden, der for de fleste fra Danmark er sjældent besøgt. Der sås derfor behov for at give mulighed for frihed i forbindelse med havneophold i maksimal udstrækning. Ikke mindst i USA er det nødvendigt at have et par sammenhængende dage for at opleve noget. Da den tilkommanderede besætning var af en sådan størrelse, at vagtholdene inden for rammerne af skibsorganisationens krav kunne reduceres, blev der som en engangsforanstaltning på dette togt etableret en 4-skiftevagttørn for de menige.

Ulemperne herved var mindre redundans på vagtholdene, og en langt hårdere vagt, idet kravene til eksempelvis skibsvedligeholdelse og andre aktiviteter var de samme. Men ulemperne vurderes overstrålet af fordelene, der primært findes motivationsmæssigt.

3. FORSYNINGER I HAVN

Forsyningsprocessen under havneophold viste sig at være ganske differentieret. Vel var der en logistisk proces i SNFL med LOGREQ fra de enkelte enheder, men i de fleste tilfælde blev disse behov reelt varetaget af skibenes agenter. I få tilfælde blev visse behov varetaget af lokale flådemyndigheder. Oliebunkring i havn blev varetaget via DANBUNKRING og forsyning af madvarer blev foretaget som skibets egne indkøb i land samt via skibshandlere.

3.1. Skibsagenter.

Alle SNFL enheder anvender skibsagenter som deres repræsentanter i havn. I de fleste tilfælde er dette tillige et krav fra havnen. En skibsagent varetager alle skibets interesser, arrangerer bunkring, telefonforbindelser, bortskafning af spildolie, kloakvand, olieholdigt samt almindeligt affald og betaler for kajplads. Agenten lejer biler på skibets vegne, og har

dem klar ved ankomst, og afhenter dem ved afgang. Skibsagenten er til rådighed for at klare alle opkommende problemer, såsom kontakt til lokal teknisk ekspertise og værksteder, hjælp med toldklarering og transport af tilsendte forsyninger, samt adgang til baser med mere.

Skibsagenten afregner alle omkostninger i forbindelse med havneopholdet, og forelægger disse for skibet.

I visse tilfælde kan skibsagenten tillige skaffe kontakt med en skibshandler, eller selv være mellemmand, hvilket dog ikke er hensigtsmæssigt, da begge parter typisk beregner ca. 20 % til 25 % til sig selv for ulejligheden.

Typisk koster en skibsagent fra 500 \$ til 1000 \$ pr. dag.

Der er mange lokale agenter der tilbyder deres service, de fleste har en vis evne til at finde skibets E-mail adresse, og selv melde sig. Ikke mindst på de Caribiske destinationer.

Imidlertid er der skibsagenter, der har specialiseret sig i SNFL og militære skibe generelt.

Dette er en betydelig fordel, fordi de har en naturlig interesse i også at være agent for skibet under næste havneophold. De lokale har ikke samme incitament.

Eneste alternativ til dette system er at SNFL har en skibsagent, der varetager alles interesser. Hvilket alligevel ikke er hensigtsmæssigt af konkurrencemæssige hensyn, og idet de forskellige nationer har kontraktlige forpligtelser.

3.1.1. PETO erfaringer med skibsagenter.

PETO havde ringe erfaring med skibsagenter forud for togtet, idet det dog erindredes, at sådanne blev anvendt i såvel Golfen som i Middelhavet. Det er normalt for den danske flåde, der arbejder i det nordeuroæiske område at lade sig støtte af det danske LOGREQ system og nationale skibshandlere. Det er imidlertid erfaringen, at udenfor dette område er det nødvendigt at indstille sig på at en skibsagent generelt er uundværlig, og i visse tilfælde vil havnen kun koordinere ydelser til skibet via en skibsagent. Da det derfor er en fast og betydelig udgift bør man indstille sig på at benytte agenten til alle mulige gøremål. PETO forsøgte i ARUBA at klare sig uden skibsagent, hvilket blev klaret med besvær, og sandsynligvis alene fordi vi lå uden på RHEINLAND-PHALZ, hvorfra vi fik såvel vand, telefonlinie og adgang til affaldscontainere.

PETO indgik aftale med firmaet NEPTUNE MILITARY HUSBANDING, der er canadisk og repræsenteret af Mr. David Byrne og Mr. Rick Schofield. (Tlf.: 1 902 499 4532 - Fax.: 1 902 435 8704 – E-mail.: bdrgroup@hotmail.com). Dette var et ganske fordelagtigt samarbejde, bortset fra en meget uheldig assistance med proviant på Puerto Rico, der blev uforholdsmæssig dyr.

NEPTUNE's standardpris er 500 \$ pr dag i havn + ½ dag før og efter til forberedelser og afslutning. PETO forhandlede om dette ud fra betragtningen om at vi var et væsentligt mindre skib. I Puerto Rico blev prisen således 400 \$ pr. dag. I de øvrige havneophold blev prisen aftalt til 300 \$ pr. dag, og det blev aftalt at der eksempelvis ikke var behov for ydelser Lørdag til Søndag. Under længere ophold, blev det aftalt, hvilke dage, der skulle betales for. Dette bragte prisen for et havneophold fra fredag til mandag ned fra 2500 \$ til 900 \$. Det skal understreges at denne aftale er indgået under forudsætning af fortrolighed, da NEPTUNE angiveligt har fastholdt standardprisen for de øvrige enheder (hvilket underbygges af udmeldinger fra de øvrige enheder), men at denne aftale vil kunne videreføres med kommende danske SNFL enheder. NEPTUNE er i øvrigt højt anbefalet og anvendes blandt andet af den amerikanske, hollandske og canadiske flåde. Al kommunikation med NEPTUNE forud for havneopholdene foregik på internet E-mail.

3.2. Skibshandlere.

Ved afgang FLS KORSØR var PETO fyldt godt op på proviantsiden efter udproviantering ved skibshandler H.S.Hansen. Varerne var stort set i orden, men normalt har PETO bedre erfaringer med skibshandler O. Wrist og eget udviklet net af leverandører, bestilling blev imidlertid foretaget ved assistance af NIJU proviantregnskabsfører. Det kan undre, at forbindelserne mellem proviantregnskabsførere og bestemte skibshandlere er så tætte, at de ikke kan bestille hos andre. 2. Eskadre opfordres til at være opmærksom på denne tendens. På Azorerne blev varer leveret gennem lokal skibshandler, som blev kontaktet via den lokale danske konsul. Prisniveau og kvalitet var rimeligt.

3.2.1. Køb af varer Puerto Rico.

På Puerto Rico var der ikke kontakt med en skibshandler. Det var forventningen at dette kunne klares via vores skibsagent. Varerne blev også leveret, men det viste sig at priserne var uhyrlige, selv i lyset af at vi var blevet adviseret om et forholdsvis højt prisniveau. Varerne på Puerto Rico vurderedes at skulle have kostet ca. 4000 \$, men den oprindelige regning var på ca. 10.800 \$. Grundet voldsomme protester har vi siden fået krediteret 1000 \$ og fået udskilt ca. 3000 \$ for transport af varerne fra San Juan til flådestationen. Skibshandlere i Caribien og Florida er som oftest specialister i restaurantleveringer og leveringer til de amerikanske krydstogtskibe. De fleste modtager deres varer i containerladninger fra USA, og kvaliteten er høj for at kunne leve op til krydstogtskibenes krav. Prisen er væsentligt højere end det der kendes fra danske skibshandlere, og oftest ligger varerne 25 –50% over dansk detailhandel.

3.2.2. Skibshandlere Aruba og Curacao.

Efter Puerto Rico erfaringen indledte skibet selv en søgning efter skibshandlere, med hvem man kunne forhandle priser direkte. Skibshandlere blev fundet via anbefalinger fra lokale og egne skibsagenter, anbefalinger fra lokale konsulter samt anbefalinger fra egen skibshandler O. Wrist.

Aruba forventedes at have et højt prisniveau qua det store antal amerikanske krydstogtskibe, men det viste sig at den skibshandler der fik ordren var den billigste på hele togtet, bortset fra Danmark. Skulle dansk flådeenhed komme til Aruba igen kan OLA Ship Supply varmt anbefales (E-mail: ola-ship-supply@setarnet.aw). Proceduren efter at et antal skibshandlere var fundet, var fremsendelse af indkøbsliste, hvortil leverandøren skulle give pristilbud, forud for skibets accept. Al kontakt foregik via e-mail.

På Curacao anvendtes samme procedure, men prisniveauet var lidt højere. Her anvendtes R. Samandar & Co. Shipchandling N.V., der tillige kan anbefales (E-mail: samship@attglobal.net).

3.2.3. Skibshandlere Port Canaveral og Mayport.

I Port Canaveral viste det sig, at 2 skibshandlere havde meget forskellige priser, og var fordelagtige på forskellige områder. Derfor blev der bestilt det billigste fra hver, hvilket igen for begge var en klar indikation af at prisen blev presset, og at de ikke fik så store ordrer som først antaget. Prisniveauet var fortsat ca. 25 % over dansk detailhandel, men svingede såvel over som under. Firmaet i Port Canaveral var THE BUTCHER BLOCK (E-mail: tmegna@mpinet.net), der egentlig specialiserer sig i restaurantleveringer. Det andet firma var fra Savannah, og var inde i billedet, fordi vi først havde regnet med at skulle til det nærliggende Charleston. Dette firma hed COLEMAN MARINE SUPPLY (E-mail: wendy@colemanmarine.com). Firmaet leverede i Port Canaveral, men den endelige ordre

efter prischeck blev for lille til at de ville køre til Mayport, hvorfor BUTCHER BLOCK her fik hele ordren.

Det var det klare indtryk at vi nåede grænsen, for hvor meget priserne kunne presses, og to ting skal holdes for øje i dette spil, dels at de øvrige enheder har ordrer, der langt overstiger korvettens, og dels at når man indgår i forhandlinger, må man også på et tidspunkt erkende, hvad det bedste er man kan opnå, uanset at prisniveauet er anderledes end det danske.

3.3. Indkøb af kost - kostplaner.

Grundet det høje prisniveau blev indkøb via skibshandlere reduceret til de varer, der skulle leveres i forholdsvis store mængder. Alle øvrige "småting" blev indkøbt af kokkene første eller sidste dag i havn i lokale supermarkeder eller i NAVY Commissary, der i begge tilfælde havde prisniveau i nærheden af det danske. Dette var dog ganske tidskrævende, og lagde tillige beslag på skibets lejebil. Sådanne indkøb kan alene være supplement, da indkøb til 100 mennesker for 14 dages perioder nødvendigvis må afføde stordrift og storindkøb.

3.3.1. Indkøb af kost – priser etc.

Indkøb af kød viste sig vanskeligt, idet der bruges andre udskæringer i USA, og kødet viste sig ikke så billigt som antaget. Et eksempel på mælkepriser er op til 40 kr/liter på Puerto Rico med det laveste ca. 12 kr/liter i Canaveral. Andre varer kunne svinge tilsvarende, men sjældent var der tale om egentlige billige varer. Bedste tilbud var fisk leveret på Aruba. Dyreste vare var et bundt dild til 14 \$ på Puerto Rico.

Mest interessante vare var en ekstra pasteuriseret mælk vi fik i Florida, til stort set samme pris som normalt. Denne mælk havde en holdbarhed på 30 dage, men smagte som helt normal mælk, og må ikke forveksles med "langtidsholdbar mælk".

Udvalget af varer fik også indflydelse på kostplanerne, for så vidt at ønskede kødudskæringer ikke kunne skaffes, medens der kunne fås nye slags fisk og frugt.

Det var samtidig bemærkelsesværdigt at konstatere, at besætningen generelt fortærede større mængder mad pr. dag, end det generelt er erfaringen fra kortere sejlads.

Det vurderes for øjeblikket at kostprisen for togtet ligger på omkring 71 kr. pr dag. Det kan i den forbindelse klart dokumenteres, at der absolut intet ekstravagant er indkøbt, og at de opnåede priser er de bedst opnåelige. Ved fremtidige togter, kan det overvejes at sende containere med madvarer over Atlanten fra Danmark. Totaløkonomisk er dette nok uhensigtsmæssigt, men set isoleret på kostprisen er det sikkert en fordel.

4. ANDRE FORHOLD

Nedenstående opsummeres en række øvrige forhold af forvaltningsmæssig interesse.

4.1. Anvendelse af telefoner og E-mail/Internet.

Internet E-mail har været det vigtigste forvaltningsmæssige medie under togtet. Skrivelser og beskeder er blevet udvekslet med 2. eskadre såvel som med andre myndigheder og personer under hele togtet. Således har personelforvaltningsmæssige forhold kunnet afklares. De fordelagtige rejsepriser kunne ikke opnås uden denne mulighed, og acceptable priser på mad kunne ikke opnås uden mulighed for at indhente tilbud og forhandle ad denne vej. Faktisk betød en afbrydelse i E-mail forbindelserne i et enkelt

tilfælde, at forhandlinger med skibshandlere ikke kunne gennemføres, og køb måtte gennemføres på baggrund af et enkelt tilbud.

Langt den største del af denne trafik er afviklet til søs via satellitforbindelse. I havn har der været etableret telefonlinier til land, hvorover E-mail trafikken har været søgt afviklet. I det Nordeuropæiske område er der når muligt opnået forbindelse via mobiltelefon. For at reducere omkostninger er der i stor grad blevet anvendt modtageren betaler procedurer, ved henvendelser til myndigheder i land.

4.2. Anvendelse af privat E-mail.

Besætningen har kunnet sende private E-mail en gang om dagen, og typisk er der sendt et snit på 60-70 mails pr. dag, og modtaget det samme. Det har tydeligt været et væsentligt element for moralen, at have fuldstændig forbindelse hjemover. Omvendt har det skabt stor frustration, når forbindelsen har været nede. Det anbefales at finde mere avancerede systemer ombord, så den enkelte kan have sin egen E-mail adresse, modsat nu, hvor der kun er 3 forskellige drev, hvortil kollegerne tillige har adgang. Endvidere erkendes det at omkostningerne til satellittelefon er betydelige, hvorfor andre løsninger bør overvejes, såsom fast satellitopkobling. Vi er her bagud i forhold til visse andre lande, der har kontinuert opkobling på internettet og individuelle signal adresser.

4.3. Anvendelse af E-mail postkort.

I erkendelse af at mange - men alligevel ikke alle - er fuldt fortrolige med brug af internet E-mail, og for at sikre en vis service i form af oplysninger om togtet til familie og pårørende, har PETO togtet igennem afsendt ugentlige elektroniske postkort. Postkortet har bestået af ca. 1 side tekst og minimum 2 billeder. Angiveligt har dette været en succes, ikke kun fordi familie og pårørende har været glade herfor, men også fordi en konstant opdateret hændelsesbeskrivelse i populær form har været hensigtsmæssig. Således har SOK lagt ugebrevene ud på deres hjemmeside, så PETO kunne henvise interesserede, herunder pressen hertil.

4.4. Støtte fra forskellige myndigheder .

Generelt har det været målsætningen at gennemføre togtet med minimum støtte fra eksterne myndigheder. Forsyningstjenesten ved FLS KORSØR har fremragende sørget for levering af de relativt få reservedele, som har været nødvendige under deployeringen. I samarbejde med posttjenesten er der med disse reservedele blevet pakket post til PETO, der generelt er blevet leveret under hvert havneophold.

4.4.1. Støtte fra 2. Eskadre/fælleselementet.

Kontakten med 2. Eskadre/fælleselementet har i store perioder begrænset sig til kontakten med Rejsekontoret, der som tidligere anført bør fremhæves for en særdeles god indsats. Herudover har der - også via e-mail - været udveksling af oplysninger om lønninger og personelforvaltning. Ved deployeringer af denne art, anbefales det at eskadren overvejer, hvilke tiltag man som standard vil initiere for at støtte den deployerede enhed.

Eksempelvis må der gøres en ekstra indsats for at undgå lønningsproblemer, man må sikre en ordning, så problemer ved eskadrens server til enhver tid kan afhjælpes, man må tilsikre at relevante oplysninger fra forsvarnets FIN/LAN net viderebringes til enheden og i det hele taget indstille sig på at man har deployeret et krigsskib med 100 mand til et område, med op til 7 timers tidsforskel. Det omfattes som væsentligt at den deployerede enhed ikke blot er informeret om alle tiltag i eskadren, men også fortsat inddrages i

beslutningsprocesser. Det sidste gælder såvel på det personelforvaltningsmæssige område, som for enhedens involvering i fremtidige aktiviteter, og ikke mindst i DIV 21 problematikker.

4.4.2 Konsulær assistance.

Undervejs er der knyttet kontakt med et par af de lokale konsulter og vicekonsulter. Disse kontakter er indledt ved henvendelse pr. E-mail og adresserne er fundet i UMN årlige publikation om danske konsulater og ambassader.

På Azorerne mødte PETO særdeles velvillig assistance, og kontakt til konsulen ved fremtidige besøg kan anbefales. Konsulen var tilstede ved ankomst, og behjælpelig med både forsyninger, råd og vejledning samt lokalkendskab.

Forud for besøget på Aruba forsøgte PETO at etablere kontakt med den lokale Vice-konsul. Dette lykkedes med noget besvær, idet E-mail adressen ikke var korrekt, og kontoret ved et telefonopkald alene viste sig at være spansktalende. Efter at E-mail adresse var fremskaffet foregik der korrespondance, men det var interessant at konstatere, at konsulatet i højere grad var interesseret i at kommunikere om mulighederne for at være agent for skibet, og tilbyde diverse andre serviceydelser som affaldshåndtering mod betaling forstås. Der konstateredes ingen interesse for som dansk konsulat at knytte andre kontakter med skibet, eller tilbyde assistance. Som et kuriosum kan det nævnes at SNFL staben brillerede ved at glemme at invitere Vice-konsulen til Force Reception, der ellers blev afviklet på netop PETO. Han var imidlertid blevet inviteret pr. E-mail, og da den manglende invitation blev konstateret blev en invitation omgående fra PETO bragt til konsulatet. Vice-konsulen dukkede aldrig op. I betragtning af bestræbelserne fra skibets side, forekommer den valgte person at være meget lidt interesseret i hvervet som dansk Vice-konsul.

På Curacao havde PETO særdeles god kontakt med en meget imødekomende konsul. Konsulen arrangerede kontakt til lokale danskere, eller personer med dansk tilknytning. Han organiserede i samarbejde med PETO besøg ombord for disse. Han knyttede kontakt med en lokal dansker, der arrangerede rundvisning, og han knyttede kontakt mellem PETO og et hotel (ejet af en dansker), så besøgende kunne få hotelværelse til favørpris. I enhver henseende var han behjælpelig og imødekomende, som det vel også kan forventes, når et af søværnets skibe kommer på disse kanter.

Ved de øvrige havneophold havde PETO ikke konsulære kontakter.

4.5. Anvendelse af udlejningsbiler

Der har ved alle havneophold været et udpræget behov for transportmulighed, såvel af private årsager som knyttet til skibet. Skibsledelsen har været behjælpelige med fremskafning af lejebiler til besætningen, primært via skibsagenten, da transport har været en forudsætning for at komme væk fra skibet i de store og forholdsvis isolerede baseområder i Roosevelt Roads, Puerto Rico samt Port Canaveral og Mayport. På Aruba og Curacao var køretøjer mindre nødvendige, idet PETO stort set var i midten af byerne.

Til skibet har der som udgangspunkt været lejet et køretøj, en Van (minibus). På tidligere togter har der været lejet 2 køretøjer, og i perioder har transportbehovet også vist sig større end et køretøj kunne dække. Skibet har så købt "andele" i officersmessens køretøjer eller lånt mod betaling af benzin. I visse tilfælde har det dog været nødvendigt at leje mere end et køretøj. På ankomstdagen, og tillige på andre dage har der været behov for transport af op til 12 personer til briefinger i SNFL på forskellige lokationer. Tillige har

der ved ankomst været lagt beslag på et køretøj til indkøb af proviant, hvilket ofte har taget 4-5 timer. Køretøj er også benyttet til diverse lokalindkøb. Endelige er der benyttet køretøjer til at hente og bringe personel i lufthavne. Ikke mindst måtte der lejes en ekstra bil for at hente og bringe personel til lufthavnen i Charleston, da havneanløbet her blev ændret til Port Canaveral. På Puerto Rico måtte vi selv til lufthavnen og afklare indklarerung af gods, tilsendt fra Danmark, og endelig har der været transportbehov for Chefen og officererne til diverse officielle arrangementer. Det må generelt anbefales at leje mindst 2 køretøjer.

4.6. SOK timeskema

SOK Standard timeskema er en del af skibsorganisationsbogen (bilag 2, kapitel 6, MAJ 1998). Det er erfaringen at visse men absolut få dele heraf kan efterleves under længere togperioder. Men der er stort set ikke et eneste punkt, der ikke på et eller andet tidspunkt er blevet ændret eller som erfaringen viser ikke er hensigtsmæssigt. Dette skyldes primært at korvetter er et 2-vagts skib, der principielt drives som sådan på døgnbasis, uden særskilt skelen til arbejdsdag, aftenprogram med videre.

- Der gøres generelt ikke forskel på week-end-dage og hverdage til søs. Såfremt programmet i styrken har tilladt dette er rekreative aktiviteter som fut, lerdueskydning, badning etc. blevet indkorporeret til hverdag såvel som i week-ender. Således anvendes det særlige week-end program ikke.
- En af de få faste rutiner er morgenudpurring, rigge køjer og morgenskafning. Dette benyttes som regel altid til søs. Et kan dog i visse tilfælde udskydes en time, såfremt tidsforskelle og program tillader det.
- Udskejning 0755 prajes ikke. Arbejdet begynder af sig selv med rengøring 0800.
- Syge til Doc er blevet undladt, da de der har behov herfor henvender sig, når nødvendigt.
- Der benyttes ikke formiddags og eftermiddagshvil. Det forekommer irrelevant, da man ikke kan afbryde hverken en øvelse i O-rummet, klargøring af mad eller arbejder i maskinen, blot fordi det er et bestemt tidspunkt.
- Der prajes ikke kl 1300. Frigængere mønstres ikke, når rutiner fungerer. Der er ikke udskejning kl 1600. I det hele taget arbejdes der ikke ud fra arbejdsdag og fyraften princip.

I havn anvendes oftest den såkaldte "hollandske model", hvor alene til og afgangende vagthold mønstres kl 0900. der er således ikke udpurring og mønstring af andre ombord. Alle mønstres på køjen kl 0750.

Det bør overvejes at revurdere eller sløjfe SOK Standard timeskema. Der kan ikke være mange af flådens enheder tilbage, hvor dette er relevant.

SUNDHEDSMÆSSIGE FORHOLD

1. GENERELT

I perioden har to læger været tilkommanderet. RLG-2 L. Bech (LB) til 09 MAR og derefter RLG-2 N.M. Nielsen (NMN). Normalen for lægers togtlængde er 4-5 uger, men grundet de særlige omstændigheder ved dette togt, blev der aftalt længere tilkommandering for begge læger. Skibets sejlplan blev ændret under togtet. Således at man aldrig kom til Norfolk, hvor udskiftning var planlagt. Af økonomiske grunde (billetpriser) blev LB derfor bedt om at forlænge sin periode med 2 uger. Senere ændredes sejlplanen igen, og anløb af Charleston blev aflyst. Af samme grund fastholdtes den oprindelige billet skibet havde bestilt til udskiftningen, hvilket medførte en ubehagelig lang rejsetid på 27 timer for tilgående læge.

2. PERSONEL OG UDDANNELSE

Sanitten er nyuddannet trin 2 og mangler derfor naturligt erfaring. Der er under øvelser og i den daglige tjeneste givet den undervisning, som situationen har muliggjort. Ligeledes har det øvrige personel, tilknyttet sanitetssektionen, modtaget undervisning, dels under øvelserne, dels mere formaliseret. Indtrykket af personellet's viden og kunnen på dette område er godt.

Havariøvelser og hoist er forløbet tilfredsstillende. Vedrørende MOOTW henvises til særskilt rapport.

3. MATERIEL OG MEDICIN

Ved sanittens tilkommandering fik hun ingen overlevering af afgående, ligeledes har eskadrens sanitetsbefalingsmand ikke været ombord. Det vurderes, at man fra eskadrens side ikke har vist den fornødne interesse for sanitetssektionen før dette togt, hvilket har medført at PETO ikke medicinsk har været fuldt udrustet. Et vist ansvar for dette, kan godt tillægges sanitten, men den manglende erfaring kan undskylde det i lige grad. At der fra lægelig side, ikke er søgt rettet op på dette forhold under togtet er beklageligt. Således bærer beholdningen af medicin præg af ad hoc forsyning. Der findes store (for store) mængder af én slags medicin, mens andet klart har været under normeringen. Enkelte typer medicin og kliniske hjælpemidlers udløbsdato var overskredet inden togtets start. Ansvar for dette må i sidste ende tillægges eskadren.

Under MOOTW øvelsen blev det ene genoplivningssæt anvendt, det er aldrig returneret, og må derfor anses for værende tabt.

4. SYGELIGHEDEN

Der har ikke været registreret en oversygelighed. Alle tilfælde har kunnet klares på skibet, eller med velvillig assistance fra de øvrige skibes laboratorier og røntgenfaciliteter. Det har således ikke været nødvendigt at hjemsende personel pga. sygdom. PETO så sig nødsaget til at lokalindkøbe udstyr til måling af blodsukker, selvom det lægeligt ikke var indiceret. Apparatet er ikke standard udstyr i NIJU-klassen.

Tre personer blev udsat for radarbestråling. Tilfældet blev drøftet med OLG H-U Nielsen INF MAS KBH, konklusionen var, at der ikke var fare for umiddelbare skader, men at man kunne overveje sædprøver på de tre ved hjemkomst. Dette bør foregå via INF KOR.

GEJSTLIGE FORHOLD

1. GENERELT

Nærværende bilag indeholder udvalgte emner af gejstlig interesse i forbindelse med PETER TORDENSKIOLDS (PETO) SNFL deployering i WESTLANT 5. januar til 16. april 2001.

2. GEJSTLIG BETJENING

Under sidste halvdel af PETER TORDENSKIOLDS STANAVFORLANT togt har OPR Peter Skov-Jakobsen været påmønstret skibet fra den 11. marts til hjemkomsten. OPR har udført de opgaver der normalt henhører under præstens og der er blevet afholdt gudstjeneste i søen.

OPR har i øvrigt brugt sit ophold ombord til at gøre sig bekendt med de nyeste forhold i Søværnet og Forsvaret og orienteret sig i nyere litteratur som er relevant for løsningen af orlogspastorale opgaver. Især de etiske aspekter og værdigrundlaget for at tage beslutninger i den militære sammenhæng undersøges idet det anses for nødvendigt at kunne problematisere og analysere de etiske problemer ved militære aktioner og i den daglige karakterdannelse af officerskorps og mandskab.

Det vil være vigtigt at præsterne dels påtager sig de bredere kulturelle og sociale opgaver og samtidigt dygtiggør sig inden for de psykologiske områder som er relevante.

Den regelmæssige fejring af gudstjenester giver besætningen sansen for at det religiøse sprog åbner for erkendelser og følelser i menneskets liv som man også har brug for under modsætningsfyldte og meningsløse oplevelser. Derfor bør man opmuntre præsterne til at holde gudstjenester; men at gøre det så indfølelse og forstående i situationen som muligt.

3. GEJSTLIGE FORHOLD I SNFL

Tilkommandering af orlogspræster er meget svingende i SNFL. Nogle enheder har en sådan under hele deployeringen, og andre har ingen overhovedet. Det bør bemærkes, at den religiøse indgangsvinkel er noget anderledes i mange af vores allierede lande, ikke mindst de katolske, og ikke mindst USA. Orlogspræsterne i styrken har derfor også meget forskellig baggrund og deres rolle ombord afspejles i høj grad af dette samt traditionerne i fædrelandet. I dagligdagen vil det betyde at den religiøse vinkel eller ganske almindelige fortrolighed for en dansk gast vurderes at være en for stor mundfuld, og langt overstige sprogbarrieren, skulle han søge dialog med visse udenlandske præster.

Dette betyder ikke nødvendigvis så meget i en krigssituation, men understreger, hvorfor en dansk præst er ganske unik for en dansk besætning.

Under MOOTW-øvelsen "RELIEVE DISCOMFORT" blev der behov for at anvende præsterne i en for søværnet forholdsvis ukendt rolle. Der blev sammensat særlige krisehjælpshold, WHAM-teams (Winning Hearts And Minds). Hvert hold bestod af 3-4 mand, og var normalt ledet af en af de tilkommanderede orlogspræster. Der var gode erfaringer med denne model, hvor præsternes religiøse tilhørsforhold spiller mindre rolle end generelt menneskekendskab og tillidsdialog.

5. HYGIEJNE

Vandkvaliteten er løbende kontrolleret for bakterier, og er fundet i orden. Kabys og dertil hørende områder er kontrolleret dels ved anmeldte besøg og uanmeldt. Der var i starten en anmærkning om en potentiel skidtsamler, en 5 mm revne mellem skot og bord, denne er efterfølgende blevet udfyldt med silikone. Ellers har der ikke været anmærkninger. Kabysens personel har selv påpeget det u hensigtsmæssige i, at det ikke er muligt at tilberede rodfrugter og grøntsager på samme tid som kød tilberedes. Tilberedningen foregår nu i vasken. Det foreslås, at der opsættes et klapbart bord over kartoffelskrælleren.

6. LÆGEVAGT I SNFL

PETO's læger har adskillige gange assisteret andre enheder i styrken. Dette er sket såvel til søs som i havn. Til søs har det primært været til enheder uden tilkommanderet læge. I havn har det været i forbindelse med den daglige SNFL vagtlæge ordning. PETO har også benyttet andre enheders lægefaciliteter. Blandt andet var tyske RHEINLAND PHALZ og amerikanske TORTUGA godt udrustet på det medicinske område, på visse punkter også bedre end PETO. PETO har også modtaget assistance fra tandlæger på RHEINLAND PHALZ og VAN SPEIK.

Normalt er der i havn altid en læge fra SNFL enhederne på vagt. Når styrken er delt, og ikke alle har læge, kan man komme i en situation med alene 1 eller 2 læger. I disse situationer kan det undersøges, hvorvidt lokale militære myndigheder kan udfylde denne lægevagt eksempelvis efter kl 1000. Dette bør også være tilfældet ved ophold på større flådestationer med udbyggede lægefaciliteter. Under denne SNFL er aftaler om lægevagts omfang indgået af de respektive NK'er under første møde i havn.

7. ANBEFALINGER

- At sanitten indgår i det daglige arbejde på flådestationens infirmeri f.eks. om formiddagene, i skibets hjemmep perioder.
- At skibets medicinbeholdning er gennemgået inden længerevarende togter, f.eks. ved eskadresanitetsbefalingsmanden.
- At, der som lån, medbringes genoplivningsdukke, til løbende undervisning på længere togter.

8. KONKLUSION

Fysisk og psykisk en sund besætning, som synes at virke som en samarbejdet enhed. Lægeligt har det været et godt togt, idet sygeligheden har været på et forventet lavt niveau.

4. BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE MOOTW (HAO) GENERELT

En af de væsentligste opgaver under MOOTW paletten er Humanitarian Aid operations, som bliver aktuelle efter eksempelvis krige eller naturkatastrofer

Orlogspræstens opgaver kan principielt deles i to under en HAO:

- a) den præstelige betjening af besætningen og
- b) den præstelige betjening af lokalbefolkningen.

Generelt vil det være af stor nytte om præsten tilegner sig en bred viden om det område hvor man skal operere og dermed kan underrette besætningen om kulturelle, sociale, historiske, politiske og religiøse forhold. For at kunne være med til at motivere besætningen til HAO, bør præsten også have forståelse for modsætningsforholdet som menneskene i området er kommet i.

- Mht. a): præsten må gøre sig tilgængelig for samtalen med besætningsmedlemmer som udtrykker angst og tvivl og i operationens modsætningsfyldte karakter forsøge at udtrykke et håb uden at dette virker overfladisk eller klichépræget. Præsten må under ingen omstændigheder kompromittere tavshedspligten da det er vigtigt for besætningen at vide at fortroligheden er sikret. Præsten skal indstille sig på at forsøge at sige noget meningsfyldt ind i en situation der kan forekomme meningsløs og vanvittig og samtidig bevare respekten for den fælles virkelighed. Præsten bør hele tiden bruges af ledelsen til at "tage temperaturen" på besætningen under operationen; men uden at det kompromitterer tavshedspligten. Det bør udnyttes at præsten står uden for rang og derfor er "skæv" i det militære system. Præsten bør have kendskab til menneskers reaktionsmønstre under stress og må derfor ikke lade sig slå ud af naturlige menneskelige reaktionsmønstre, men forsøge at være med til at "normalisere". Præsten bør indgå i et godt samarbejde med ledelsen og lægen.
- Mht. b): Det kan blive nødvendigt alt efter omstændigheder at skulle være præst for de nødstedte, flygtningene eller de tilskadekomne. Dette bør gøres med behørig respekt for de lokale religiøse traditioner. Denne form for pastoral tjeneste bør foretages sammen med en lokal kendt der kan observere ens handlinger. Præsten kan måske bruges ved evt. uoverensstemmelser mellem de udsatte og de udsendte. Præsten må være klar over at han kan være en del af en religiøs konflikt og være opmærksom på ikke at forøge spændingen med sin tilstedeværelse.

HAVARIORGANISATIONSMÆSSIGE FORHOLD (FORSLAG TIL FORBEDRING AF HAVARIMATERIEL)

Underbilag:

1. Billeder af sprinkling af lejder til maskinrum.
2. Billeder af angrebslange samt dræn fra højereliggende rum.
3. Billeder af eksternt stop af fremdrivningsmaskineri.

1. BAGGRUND

I forbindelse med øvelser i assistance til andet skib har besætningsmedlemmer fra PETO haft mulighed for at udveksle erfaringer med andre SNFL enheder. Det er vedrørende havariindsats konstateret, at den britiske flådes erfaringsgrundlag efter Falklandskrigen ligger på et særdeles højt niveau. De britiske orlogsskibe er således, med simple forbedringer af deres materiel, blevet optimeret på havarisiden i en sådan grad, at det bør overvejes, at foretage samme forbedringer i de danske orlogsskibe. Forbedringerne sigter mod følgende punkter:

- Sikring af røgdykkerne i forbindelse med indsats.
- Mulighed for at foretage en hurtigere indsats.
- Forbedring af skibets stabilitet i forbindelse med brug af vand som slukningsmiddel.

2. FORSLAG TIL FORBEDRINGER

I det følgende er oplyst havarimæssige installationer samt forslag til udrustning, der med fordel kan realiseres i de danske enheder.

2.1 Sprinkling over lejdere.

I forbindelse med brand i et laverestående rum i skibet (fx et maskinrum) kan man på simpel vis lave en installation, der tjener to formål. Det primære formål er at beskytte røgdykkerne når de bevæger sig ned i rummet. Det sekundære formål er sprinkling. Idet der henvises til underbilag 1, billede 1 og 2, ses installationen, der er en dyse siddende på indersiden af lugekarmen. Denne dyse kan fra en kobling på ydersiden af lugekarmen påtrykkes vand, således at der sprinkles ved indgangen til det brændende rum. Det er i det danske system nærliggende, at koblingen er en C-kobling.

2.2 Slanger på ruller.

I forbindelse med alle maskinrum er der opsat slanger på ruller umiddelbart uden for nedgangen til hvert rum. Installationen er vist på bilag 2 billede 1. En konstruktion som denne har den meget store fordel, at en primær indsats kan iværksættes noget hurtigere end normalt, idet der ikke først skal tilrigges brandgrej. Som vist på billedet, er slangen taget umiddelbart fra brandledningen, gennem et skumblanderør, hvor det således, inden røgdykkerne begynder indsatsen, vælges hvorvidt slukningen skal foretages med skum eller vand. Det skal nævnes, at nedenfor billedet, er der placeret en skumdunk i en holder. En simpel, men væsentlig, detalje er pladen til højre for rullen, der viser hvor langt man kan nå med slangen.

2.3 Kommunikation i hjelmene.

Det er nu bekræftet, at kommunikation i hjelmene fungerer, samt at det er en klar fordel. Den britiske flåde har med stor succes anvendt knoglemikrofon i hjelmene i længere tid.

Det har bevist, at kommunikationen med indsatsholdene forbedres væsentligt. Ligeledes forbedres bevægeligheden, da røgdykkerne ikke skal "frigive" en hånd til at holde stornoen.

2.4 Termisk kamera.

Termiske kameraer har den fordel, at man i røgfylde rum hurtigt kan lokaliseret sårede og bevidstløse. Et termisk kamera i havaripatruljerne, evt. i forbindelse med hjelmene, er ønskeligt.

2.5 Overtryk i kontrolrummet/Havaricentralen.

En ventilator med det formål at lave overtryk i kontrolrummet/havaricentralen har den fordel, at der ikke trænger røggasser ind i kontrolrummet. Dette ses som en mulighed i kommando/støtte-skibene.

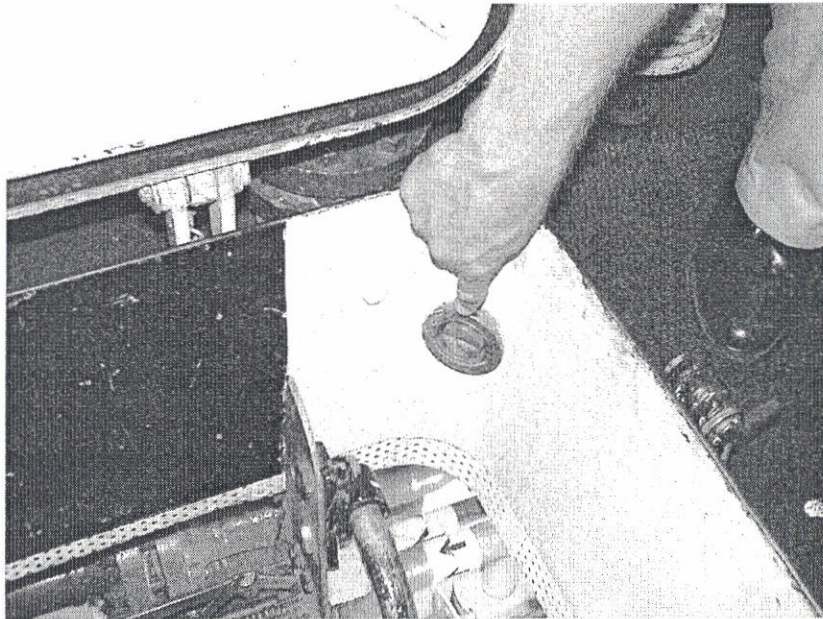
2.6 Dræn fra højereliggende rum.

En måde at forebygge stabilitetsproblemer i forbindelse med slukning med vand, er dræn fra alle rum. På underbilag 2 billede 2 ses en god løsning på problemet. Et dæksel kan løsnes i det vandfyldte rum. Således løber vandet ned i rummet umiddelbart under. Det samme kan gøres i rummet umiddelbart under o. s. v. Skal denne løsning forbedres, kan drænene føres direkte overbord. Herved undgås også eventuelle problemer med strømførende tavler.

2.7 Standsning af fremdrivningsmateriel.

I tilfælde af at skibet besætning må forlade skibet, ses det, som en fordel at kunne stoppe hovedmaskineriet eksternt fra dækket, for at undgå personskaade forårsaget af skruernes rotation i vandet. Den britiske flådes løsningsforslag på dette er vist på underbilag 3, billede 1 og 2. I tilfælde af at en sådan handling bliver nødvendig, kan man med de to nøgler fra den lille boks stoppe fremdrivningsmateriellet ved at benytte dem samtidigt i hver deres "lås".

BILLEDER AF SPRINKLING AF LEJDER TIL MASKINRUM

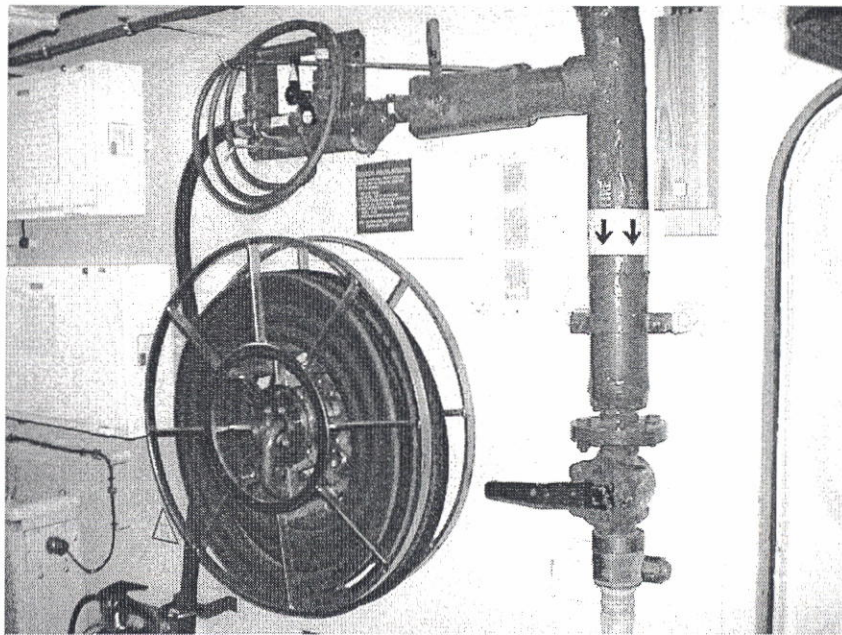


Billede 1: Dyse på inderside af lugekarm.



Billede 2: Kobling på yderside af lugekarm.

BILLEDER AF ANGREBSSLANGE SAMT DRÆN FRA HØJERELIGGENDE RUM

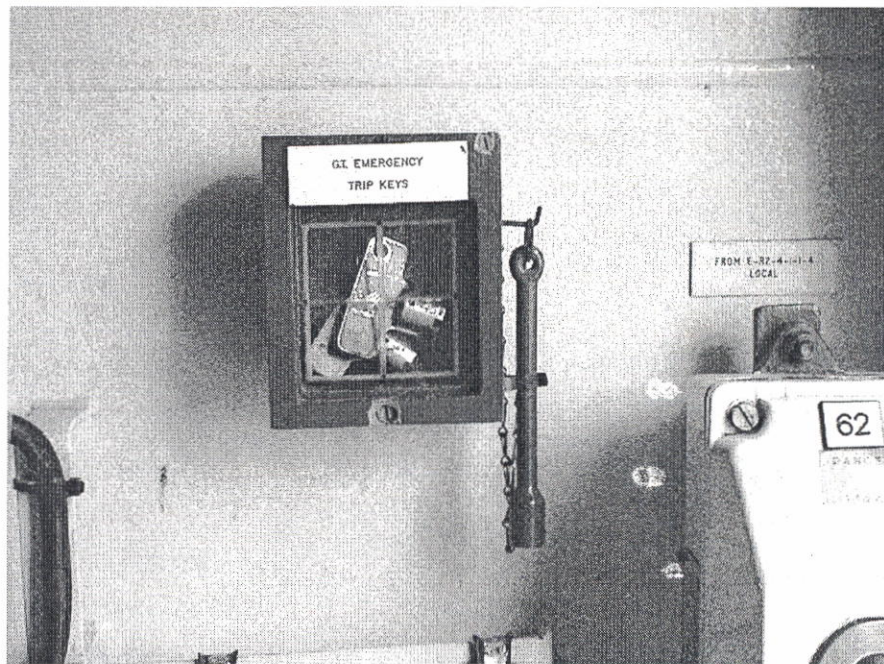


Billede 1: Angrebslange uden for maskinrum med tilhørende Skumblander.

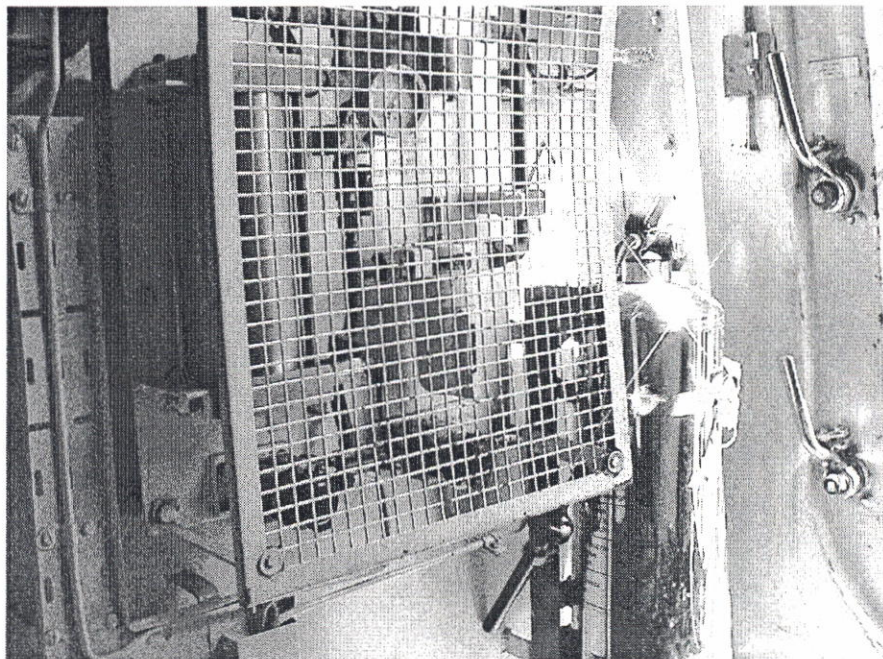


Billede 2: Dræn fra højtliggende rum.

BILLEDER AF EKSTERNT STOP AF FREMDRIVNINGSMASKINERI



Billede 1: Nøgler til eksternt stop af gasturbine.



Billede 2: Det eksterne nødstop af gasturbine, placeret ved udgangen til frit dæk.

TRANSIT PERIODER

1. GENERELT

Nærværende bilag omhandler transitperioderne. Korvettens WESTLANT deployering har indeholdt to længere transitperioder:

- Fra Danmark til Naval Station Roosevelt Roads, Puerto Rico i perioden 5. til 18. januar (med et døgnns forsyningsstop i Punta Delgada, Azorerne 12. til 13 januar)
- Fra Naval Station Mayport, Florida til Danmark i perioden 1. til 15. april 2001 (SNFL undervejs til Lissabon).

2. KORSØR - PUERTO RICO

Transitten vestover blev foretaget i gruppe med de øvrige fregatter fra SNFL europæiske bidrag (FGS RHEINLAND-PFALZ, HMS WESTMINSTER, HNLMS VAN SPEIJK og SNS VICTORIA). Skibene joinedede efterhånden som PETO passerede deres basehavn, idet SNS VICTORIA dog indgik i gruppen et døgn før ankomst til Punta Delgada. Undervejs gennemførte gruppen et øvelsesprogram sammensat af HMS WESTMINSTER, der af CSNFL var udpeget som group commander. Øvelsesprogrammet afspejlede enhedernes ønsker, og der var god mulighed for justeringer undervejs. Turen til Roosy Roads var planlagt med en generel SOA på ca. 14 knob, men der var hvert døgn indlagt zero PIM perioder; formålet med zero PIM var dels at muliggøre andre typer øvelser, dels at indbygge en buffer til i tilfælde af havarier eller dårligt vejr, at kunne bruge perioden til at hente det forsømte iht. navplanen. Øvelsesprogrammet indeholdt primært ikke forsinkende basale øvelser som f.eks. kommunikationsøvelser (NAVCOMEX), syntetiske/simulerede o-rumsøvelser (SYNTEX), elektroniske krigsførelsesøvelser (EWX), generelle procedureøvelser for o-rum, dæks- og navigationssektion (MISCEX), Link øvelser (LINKEX), men også mere komplicerede øvelser som f.eks. olieoverførsel (RAS) og SURFEX, herunder boarding øvelser. Udover styrkens øvelsesprogram var PETO's behov for intern uddannelsesaktivitet af nyt tilkommanderet personel tillige tilgodeset.

3. MAYPORT-KORSØR

Transitten østover foregik umiddelbart efter et AMP, med deraf følgende personeludskiftninger (de øvrige enheder); øvelserne var under ledelse af CSNFL efter et sædvanligt øvelsesprogram (Practice Programme). SOA var ca. 14½ knob uden indlagte zero PIM perioder, og der var således ikke basis for forsinkende øvelser. Styrkens transitfart var generelt 16 knob for at imødegå evt. forsinkelser som følge af dårligt vejr. Programmet afspejlede enhedernes ønsker, idet den nye styrkechef prioriterede basale samarbejds- og systeminteroperabilitetsøvelser. Specielt Link 11 interoperabilitet tests var minutiøse iht. SNFL standard procedurer (STANORDS). Derudover gennemførtes et intensivt program med SYNTEX, MISCEX, NAVCOMEX, EWX og to gange RAS. PETO forlod den resterende del af SNFL om aftenen 8. april ca. 250 sømil SSV for Azorerne. Blandt de syntetiske øvelser der har været gennemført under begge forlægninger, har der været en stor andel af yderst komplicerede warfare-øvelser; disse øvelser gennemførtes med fuld o-rumsbemanding iht. korvettens tovagstørn.

4. GRUNDLÆGGENDE TRÆNING – NIJU-1 KURSUS.

Øvelsesprogrammet for SNFL europæiske komponent tilgodeså PETO's ønsker om perioder til intern øvelses- og uddannelsesaktivitet i dagtimerne. Eventuelle ønsker om ændringer til SNFL programmet blev imødegået med fleksibilitet. Der var derfor gode betingelser for at planlægge et internt øvelsesprogram ud fra prioriteten om sikkerhedsmæssige aspekter først, og derefter have en naturlig linie – udvikling – i uddannelsesprogrammet.

Ved ankomsten til Roosy Roads, var alle aspekter af NIJU-1 programmet gennemført, idet den del af uddannelsen der har med uddannelse til vagt i basehavn blev gennemført efter PETO forlod SNFL 8. april og påbegyndte transit mod Danmark.

5. AFSLUTNING

PETO afgik fra Flådestation Korsør 6 arbejds- og uddannelsesdage før planlagt modtagelse af nyt værnepligtigt personel. Flådens skolestruktur udviste stor fleksibilitet og imødegik afgangsterminen; tidspunkt for udskiftning af værnepligtigt personel blev herefter fremrykket til 5. januar efter udskejning. Uddannelsen af de nye besætningsmedlemmer blev gennemført på ca. 10 dage til søs. Uddannelsen til søs har været uden komplikationer, og har givet bedre integration af personellet og kan derfor anbefales i stedet for den normale uddannelse og integration ved kaj. Miljøet til søs giver bedre forudsætninger for processen. Men kan ikke gennemføres under normale øvelser, kun under transit eller periode som MIE 4 enhed.

PETO har en stor andel af personel, der er rutinerede i såvel sejlads generelt som i tjeneste om bord på korvetter. Set i lyset heraf, vurderes det ikke, at tilgangen af det store kontingent nyt personel har kompromitteret skibets evne til at løse søredningsmæssige opgaver på noget tidspunkt af deployeringen. Det er ligeledes opfattelsen, at den forkortede grunduddannelse af nyt tilkommanderet personel er opvejet af deployeringstiden og den skræddersyede øvelsesaktivitet, som har givet et fremragende uddannelsesmiljø.

WORK-UP PERIODE

1. ØVELSESOMRÅDET

SNFL WORK-UP (PROA WUPS – Puerto Rico Operations Area Work Ups) blev gennemført ved Atlantic Fleet Western Training Facility (AFWTF) ud for Naval Station Roosevelt Roads (NSRR eller Roosy Roads) på sydøst siden af Puerto Rico. Øvelsesområdet udmærker sig ved en ideel beliggenhed tæt på NSRR, ringe trafiktæthed, kort afstand til luftbasen (placeret på NSRR), stor vanddybde, godt målmateriel (både for missil og kanon) for såvel luftmåls- og sømåls skydninger samt torpedoskydning. Endvidere haves gode rekorderings faciliteter samt mulighed for emittersimulation.

2. GENNEMFØRTE ØVELSER

Som angivet under de enkelte warfares samt i øvelsesmatrix.

Øvelses programmet var et serialiseret work-up program, hvis sigte var at øge SNFL interoperabilitet samt at opfylde de enkelte enheders ønske om især missil og torpedoskydninger. Alle tre "primary warfares" blev dækket. Der var kun ganske få serials der blev aflyst grundet vejr og udeblivelse af eksterne assets. Disse serials blev i hovedreglen erstattet af syntetiske øvelser.

3. ØVELSESUDBYTTET

Det overordnede formål med PROA WUPS programmet blev nået, da enheden inden for hvert enkelt warfare fik løftet træningstilstanden til rimeligt niveau. Enhedens mange nye værnepligtige og marineelever fik herved indblik i skibets operationer og fik basale procedurer lært.

4. ANTI AIR WARFARE

4.1 Øvelsesområdet AFWTF

Samtlige AAW øvelser blev gennemført i AFWTFs område. Øvelsesområdet kan anvendes til både kystnært og åbent vand øvelsesscenario, men blev under WUPS benyttet som åbent vand scenario, med alle øvelsesangreb på styrken fra søsiden - "non littoral". Området ligger i kort afstand fra flyvestationen på NSRR og derfor kunne de anvendte A4 SKY-HAWK og LEARJETS udnyttes optimalt med megen tid over styrken under de enkelte øvelser. Der er lav trafikintensitet i øvelsesområdet, og der tages ikke særligt hensyn til civil trafik, hverken under luftforsvarsøvelser eller under luftmåls skydninger. Øvelsesområdet er europæiske øvelsesforhold langt overlegent hvad angår robust støttestruktur, målmateriel til rådighed, og mulighed for opbygning af det ønskede taktiske scenario. Ligeledes kendetegnes AFWTF ved evnen til at fokusere på en skydnings muligheder frem for begrænsninger.

4.2. Gennemførte øvelser.

- **ADEX 451.**

Der blev under Work up fasen afholdt 10 Adex 451 med en samlet playtime på 15 timer. Alle øvelser har været afholdt som serialiserede med amerikanske A4 som modstandere. Under alle ADEX blev OCS for serial tildelt AAWC, EWC og FTC-A duties

mens FALCON skulle forblive hos VICTORIA eller, i dennes forfald, PETER TORDENSKIOLD. Endnu en gang viste det sig, at ved forudseende at være på de relevante net i god tid, opnås god træning. Manglende kommunikation mellem FALCON og flyene gjorde det mere til reglen end undtagelsen, at det blev PETO der var FALCON. Alle missioner udførte de rekvirerede angrebs- og våbenafleveringsprofiler med stor professionalisme.

- **EWX.**

Udover normale inter-SNFL Electronic Warfare Exercises, blev der under PROA WUPS afholdt 5 EWX/Tracking Exercises med Lear Jet fra Roosy Roads luftbasen. Formålet med denne øvelsestype var træning i ASMD mod trusselsemittere med hovedvægten på kinesisk og russisk producerede missilradarer. Lear Jet benyttede AST pods, som kan simulere alle kendte emittere. Også her gav lufthavnens placering tæt på øvelsesområdet maksimal playtime.

- **Missilex 651.**

PETO afholdt under PROA WUPS en missiløvelse, Missilex 651 iht AXP 2(B). Øvelsesskydningen blev afholdt mod et BQM 34E mål, og behandles særskilt under Pkt 7.

4.3 Øvelsesudbytte.

AAW øvelsesudbyttet under work-up fasen har været markant på såvel styrke, som enhed og individuelt niveau. Afgørende faktor til det betydelige løft er den typiske playtime for alle missioner der var omkring 1½ time; altså noget mere end under hjemlige øvelser. SNFL har som task group udover tilegnelsen af kollektive AAW kvaliteter tillige koncentreret indsatsen om strukturering af sikkerhedsmæssige aspekter i.f.m. øvelser med fly. PETO har, ud fra en personel- og materielmæssig kvalitativ vurdering, varetaget duties som AAWC, EWC, FALCON og FTC-A. PETO har høstet betydeligt udbytte i.f.m. varetagelsen af disse funktioner. Det gode udbytte skal ses i lyset af hyppige forfald fra primær AAWC, hvorefter PETO med kommunikationsmæssig forudseenhed har høstet det træningsmæssige udbytte. Det skal specielt fremhæves, at PETO air controller har opnået stort træningsudbytte i.f.m. varetagelsen af FALCON funktionen.

4.3.1. AAW taktik.

Det gode samarbejde med involverede fly har dannet baggrund for træning af alle relevante typer ASMD taktik.

4.3.2. Voiceprocedurer.

Operatørniveau for voiceprocedurer er løftet gennem fasen. Forskellige nationers egenart i rapporteringen og behov for den sidste afpudsning efter ferie/frihedsafvikling har dannet en god baggrund for at støve rapporteringsprocedurerne af og finde tilbage til de standardiserede.

4.3.3. Radaroperatører.

Indlæringsværdien i radarjustering for radaroperatørerne har været betydelig. Work-up fasen har således været Flådens første mulighed for justering af TRS 3D radaren under de markante meteorologiske forhold der følger med varmen i området.

4.3.4. Luftudkigge.

Idet der ikke forekommer uønsket flytrafik i øvelsesområdet, har øvelsesflyene haft mange angreb med lave indflyvningsprofiler; dette har givet luftudkiggene god træningsværdi i målrapportering og måludpegning.

4.3.5. RAKEL operatør.

Fasen har på rutinemæssig vis bidraget til operatørens proceduretræning, mens de meteorologiske forhold, herunder specielt de krabbe bølger, har været en udfordring for RAKEL målfatning og målfølgning.

4.3.6. SAM operatører.

Fasen har på rutinemæssig vis bidraget til operatørernes proceduretræning. De meteorologiske forhold har ikke medført ekstraordinært øvelsesudbytte for SAM.

4.4 Øvelsesplanlægning.

PETO har som OCS haft et godt udbytte af øvelsesplanlægning i et nyt øvelsesområde. Jf. Pkt 7. (om missilskydning).

4.5 anvendelse af egne våben.

PETO skød under work-up fasen 2 løb 76mm i alt 8 skud samt et SEA SPARROW RTM 7P mod luftmål.

5. ANTI SUBMARINE WARFARE

5.1. Øvelsesområdet AFWTF.

Samtlige CASEX er gennemført inden for rammerne af AFWTF. Øvelserne har været gennemført i farvande præget af stor vanddybde og store afstande til land. Til rådighed har været en amerikansk nuklear ubåd (SSN) af LOS ANGELES-klassen.

5.2. Gennemførte øvelser.

- **CASEX A-serie.**

PETO har deltaget i sammenlagt 18 timers casex af A-serien, med deltagelse af en ubåd, 5 eskorteenheder (FFG), og to high value units (1 x LPD og 1x AFS). Øvelserne har med mellemrum været suppleret med 1-3 helikoptere. I øvelserne har PETO haft flere funktioner, herunder rollen som SAU-commander, helicopter control unit, SAU-unit og backstopper.

- **CASEX C-serie.**

Kun to CASEX af i alt 9 timers varighed er gennemført. Den ene blev planlagt af PETO som tillige var ASW-commander og aircraft control unit (ACU). Denne øvelse var af 6 timers varighed, men desværre havde den tildelte MPA tekniske problemer, og måtte vende tilbage til flyvepladsen umiddelbart efter at have lettet. I den anden CASEX var PETO SAU-commander og SAU-unit.

- **CASEX E-serie.**

En enkelt CASEX E1 blev gennemført for at gøre overfladeskibenes udkigge bekendt med hvordan en ubåds master ser ud, og hvad de således skal kigge efter under ASW-operationer.

- **CASEX EMATT.**

Der er gennemført i alt 7 timers CASEX EMATT. En EMATT er et kunstigt sonarmål, der sejler i et forudprogrammeret mønster, og har indbygget en sonartransponder til besvarelse af sonarudsendelser. EMATT'en kan ikke genbruges, men synker til bunds efter brug. Øvelserne har været et udmærket supplement til rigtige CASEX i perioder hvor ubåden ikke har været til rådighed. Øvelserne vurderes at være af langt større træningsværdi end rent syntetiske øvelser.

5.3. Øvelsesudbytte.

5.3.1 ASW-taktik.

PETO taktiske officerer har fået et særdeles godt indblik i ASW-taktik anvendt mod en nuklear ubådstrussel. Der er opnået gode erfaringer i anvendelse af overfladeenheders, helikopteres og MPA-flyv våbensystemer og sensorer. Ligeledes er mange erfaringer gjort om de til rådighed værende enheders indbyrdes placering i forhold til truslen og evt. high value units. Korvetten er langt fra nogen decideret ASW-enhed, men alligevel blev PETO forholdsvis ofte tildelt rollen som f.eks. SAU-commander.

5.3.2 Voiceprocedure.

Alle CASEX har bidraget til en højnelse af standarden inden for alle dele af ASW-voiceprocedurer. Det af AIS fremstillede ASW-voiceprocedurehæfte har været en god støtte under øvelserne.

5.3.3 Sonaroperatører.

Der har i perioden været sonarkontakt med ubåden i ca. 45 minutter. Dette har været motiverende for sonaroperatørerne men har samtidigt afsløret, at PMS 26 er en væsentlig ringere sonar end den de øvrige enheder i STANAVFORLANT råder over. Dette er et velkendt faktum, hvorfor dette ikke vil blive behandlet yderligere.

Under de gennemførte CASEX EMATT har der ligeledes været kontakt i ca. 15 minutter. Det skal her erindres, at en EMATT aktivt udsender et svarsignal på sonar-transmissioner, hvorfor dette ikke kan tages som et tegn på, at sonaren er effektiv. Dette til trods har øvelserne givet sonaroperatørerne udmærket træning, både f.s.v.a. betjeningen af selve sonaren samt proceduren for videresendelse sonarkontakten til C3 for videre behandling.

5.3.4 Radaroperatører.

Den primære surface-search radar 9GR har flere gange vist sig overlegen i forhold til de øvrige radarer i styrken. PETO har stået for langt det største antal radarobservationer af riser/sinkers under øvelsen. Dette har virket som en stor motivator for hele O-rumsbesætningen. 9GR er en meget god overfladeradar, og optimal betjening kan yderligere give særdeles gode resultater.

5.3.5 IR-kamera-operatører.

Anvendelse af IR har ikke afstedkommet egentlige indledende observationer af master, men har været en god kilde til at bekræfte, hvorvidt en radarkontakt var en ubådmast. Effektiv rækkevidde har været meget afhængig af de meteorologiske konditioner, men har typisk ligget på 2-3 sømil. Det vurderes, at den effektive rækkevidde under forhold med lavere luftfugtighed vil være forøget til 3-5 sømil. PETO benyttede lejligheden til at få uddannet alle VCH og udkigge på IR-kamera og særligt i anvendelsen af de indlagte søgeprogrammer.

5.3.6 Udkiggene.

Udkiggene har under de gennemførte øvelser været travlt beskæftiget. Der har dog ikke været tale om rene visuelle observationer af ubådens master, men derimod af de flares ubåden har afskudt for at indikere angreb.

5.4 Øvelsesplanlægning.

PETO har været OCS for en enkelt af de gennemførte CASEX, en seks timer lang CASEX C4 med planlagt deltagelse af hele SNFL samt en amerikansk MPA. Desværre meldte MPA'en afbud i sidste øjeblik, men selve arbejdet med planlægningen af øvelsen gav et udmærket udbytte for involveret personel. Herudover har de taktiske officerer fået rigelig inspiration til CASEX-planlægning gennem resten af de gennemførte CASEX. SNFL STANDING OPTASK ASW er udmærket, og danner et godt grundlag for gennemførelse af ASW-operationer.

5.5 Anvendelse af egne våben.

Ingen dybdebomber affyret under PROA WUPS.

6. ANTI SURFACE WARFARE

6.1. Øvelsesområdet.

Øvelsesområdet, lå syd for Puerto Rico frit fra øen. Øvelses-setup var derfor uden geografiske udfordringer som overfladekrigsførelse i kystnært område. I øvelsesområdet fandtes kun ringe civil skibsfart og ingen bøjer, der kunne besværliggøre anti-overflade engagementer.

6.2. Gennemførte øvelser.

Korvetten deltog i SUREEX 426, 428, 993 samt en simpel sømålsskydning (GUNEX 602/3)

6.3. Øvelsesudbytte.

6.3.1. ASUW-taktik.

Grundet de meget få overfladekrigsøvelser, må udbyttet siges at være ringe – kun proceduretræning er opnået.

6.3.2. Voiceprocedure.

Der er for taktiske officer opnået større rutine f.s.v.a. Våbenengagementer ved brug af APP-1 (plan GREYHOUND og GROUSE). SURFEX'erne kombineret med den daglige

sejlads har givet O-rumsgasterne et højt niveau i forb. m. at opbygge og vedligeholde LOP.

Under øvelserne er der afprøvet forskellige voiceprocedurer eks. tattoo samt surpic. Desværre er disse generelt i SNFL ikke blevet foretaget korrekt, hvilket ikke bidrager til videreudvikling af kendte procedurer (eks. har SURPIC procedurerne været i EXTAC'en i mange år uden at få et "godkendt" stempel af den simple årsag, at få bruger de korrekte procedurer). Der har under SURFEX'en været et antal helikoptere til rådighed, og PETO har i denne forbindelse opnået gode erfaringer med anvendelse af helikoptere i simple, taktiske scenarier. Desværre har PETO på intet tidspunkt været HCU. Visse landes helikoptere bruger voiceprocedurer, der ikke er kendt af PETO.

6.3.3. Radaroperatører.

Alle operatører af radarer har haft værdifuldt udbytte af SURFEX'erne, da der skiftes mellem radarerne under SURFEX'er. Endvidere er TRS-3D blevet brugt i forb. m. surface-search, hvilket tillige har bibragt operatørerne rutine i at vælge modes (når dette i øvrigt kan gøres).

6.3.4. IR-kamera-operatører.

Da alle SURFEX'erne afholdtes om natten, har IR-kameraet været i brug meget af tiden, og følgelig er operatørniveauet steget f.s.v.a. IR-kameraet. Der er endvidere konstateret, hvad der kunne forventes, nemlig at rækkevidden formindskes i troperne set i forhold til farvandet omkring Danmark.

6.3.5. Udkiggene.

Udkiggene har ingen eller nærlig ingen udbytte fået af SURFEX'erne da alle fandt sted om natten. Under den daglige sejlads blev udkiggene undervist i fjernkending (af VCH).

6.3.6. Øvelsesplanlægning.

Korvetten har været OCS for 2 ud af tre SURFEX'er og følgelig er rutinerne steget tilsvarende f.s.v.a. signal-skrivning, men som sagt under pkt. 6.1. lagde området ikke op til de store taktiske overvejelser rent geografisk. Vurdering af de enkelte enheders formåen samt evne til at arbejde sammen er ligeledes foretaget, hvorefter SAGs er etableret. Kommunikation samt C² blev tillagt vital betydning, da det geografiske element kunne negligeres. Der har under SURFEX'erne været et antal helikoptere til rådighed, PETO har opnået rutine i at planlægge helikopterovervågningsområder og tillige planlægning af target-reporting.

6.3.7. Anvendelse af egne våben.

Korvetten har gennemført simuleret koordineret HARPOON angreb fuldt op med kanon (76mm) for at opnå DAMCAT.

7. PLANLÆGNING OG KLARGØRING TIL MISSILSKYDNING

Formålet med dette afsnit er at viderebringe PETO erfaringer fra samarbejdet med AFWTF som forestår afviklingen af våbenøvelser, samt de relaterede myndigheder på NSRR. Endvidere beskrives kort resultater af egen skydning.

7.1. Planlægning og forberedelser.

Inden planlægning af skydning bør AFWTF Range manual gennemlæses. Søværnet modtager ikke automatisk opdateret version af manualen. Man bør derfor gennemlæse sin udgave af Range Manual, og bestille øvelsesfaciliteterne så betids, at man tager højde for evt. forlænget planlægningshorisont på AFWTF. Ved tidlig bestilling kan man tillige tilsikre, at man har eller får tilsendt nyeste udgave af Range Manual. Deltager enheden i SNFL, påtager staben sig at indhente enhedernes exercise requirements/bids, og foretage en koordineret bestilling af øvelsesaktiviteter og skydemål. Den efterfølgende korrespondance der henvender sig specifikt til egen øvelsesaktivitet foregår direkte mellem enhed og AFWTF, hvorunder CSNFL holdes informeret.

Organisationen på Roosy Roads er i udgangspunktet yderst professionelle og går ind til samarbejdet med en serviceminded attitude; den store organisation specialiserer dog myndighederne, hvilket kræver brugerens overblik og dermed yderligere gør national forberedelse påkrævet. Alle arbejder og operationer der kræver støtte fra amerikanerne skal planlægges skriftligt.

Den amerikanske organisation benytter mange myndighedsforkortelser som ikke fremgår af ACP 117 (NATO ROUTING INDICATOR BOOK). Enhver korrespondance bør derfor indeholde et krav om at modtager bekræfter signalet, (acknowledge). Modtager bør ligeledes pålægges at bekræfte, at man ser sig i stand til at opfylde de requirements som stilles. Manglende bekræftelse kan dække over, at AFWTF tilpasser requirements til en "normal-model" – business as usual - for skydning med dette våbensystem.

PETO signalkorrespondance med AFWTF og CSNFL omfattede:

- Exercise requirements incl. bestilling af missilskydning og ønsket skydemål.
- Uddybende requirements til målmateriale og flyveprofil.
- Bestilling og planlægning af missiltransport og oplagring f.s.v.a. dette er påkrævet for skydningens gennemførelse. Klarlægelse af "RADHAZ-safe handling" detaljer.
- Bekræftelse af AFWTF kapacitet til at recordere flere samtidige telemetrefrekvenser ved skydning i "ripple fire" mode.

7.2. AFWTF Range Facility Briefings.

Ved ankomst til Roosy Roads afholdtes range briefing. Briefingen bestod af en række del-briefings med vægt på points of contact og restriktioner på radar og radiokommunikation. Restriktionerne over for specifikke radarspektre skyldes jamming af medie- og kommunikationsfrekvenser på De Vestindiske Øer. Ved PETO deltagelse i SNFL work-up var korvetten ikke begrænset i sin anvendelse af radar, men det kan anbefales, at påføre AFWTF som informations-adressat på Opstat Unit signal i.f.m. deployering til området.

7.3. Skydningens gennemførelse og afslutning.

Såfremt skydende enhed ønsker dette, kan AFWTF stille A4 til rådighed for tracking runs. Formålet med tracking runs er at kontrollere, at setup for skydningen opfylder de taktiske parametre som er opstillet. Bortset fra Radar Cross Section, kan A4 simulere alle måltypers karakteristika. Tracking runs foretages typisk et til to døgn før skydning; tids nok til evt. justering af målparametre.

Inden skydningen påbegyndes foretages telemetricheck efter standard 3 minutters program. Telemetricheck kan foretages over store afstande, i PETO tilfælde ca. 35 sømil, uden der blev konstateret problemer med sikker telemetrielæsning mellem range og skib. Skydningen foregår i den for AFWTF ugeprogrammet planlagte tidsramme. De vigtigste sikkerhedsaspekter for at skydning kan gennemføres er:

- Sikker radiokommunikation mellem evt OCS, skydende enhed og range.
- Range har fuld radardækning af skydeområdet.
- Range har fået bekræftet at det er det rigtige mål der engageres.
- Range og evt OCS har givet tilladelse til at skyde (green range)

Inden for disse rammer kan skydende enhed tilpasse sin interne organisation til det taktiske scenario som afprøves. For PETO vedkommende er det taktiske scenario beskrevet særskilt i NSSMS rapport samt First Impression Reports.

7.4. Skydningens gennemførelse og afslutning.

Efter skydningen gives quick look, som indeholder basale informationer incl. MDI. Grundet tekniske problemer på Roosy Roads, blev quick look ikke givet efter PETO skydning. Få dage efter skydningen videresendes recorderingen til CORONA Californien. CORONA bruger mindst 14 dage til analysere, hvorefter fuld rapport kan udfærdiges. Såfremt fuld rapportering ikke bestilles, stilles data ikke til rådighed for nationale myndigheder. Det anbefales, at man benytter sig af Danmarks repræsentant ved NATO SEA SPARROW MISSILE PROJECT i Washington DC. Repræsentanten sidder i en nøgleposition for koordinering af hele arbejdsgangen fra initial planlægning til analyserapport er modtaget

7.5. PETOs skydning.

PETO gennemførte under togtet en skydning med SEA SPARROW telemetrimissil. For at afprøve systemet blev maksimal engagements afstand valgt, dvs. missilet blev affyret så snart målet var "engageable".

Skydningen blev foretaget efter retningslinierne i SEA SPARROW BETJENINGSREGLEMENT, som vurderes fyldestgørende og praktisk at anvende.

Skydningen viste at systemet kan have problemer med at engagere SEA SKIMMERS på maksimal afstand, idet missilet mistede målet sidst i forløbet pga. refleksioner fra havoverfladen.

Til trods for at missilet ikke ramte med den ønskede præcision, vurderes skydningen at være en succes for så vidt angår betjening, systemets drift, samt uvurderlig træning af personellet i forbindelse med affyring af live-missil. Et vigtigt aspekt er den høje motiverende virkning af at skyde et live missil, hvor alle systemets dele afprøves og succes eller fiasko umiddelbart kan måles.

Udbyttet af missilskydninger ville kunne øges betydeligt ved en centraliseret styring af skydningerne hvad angår missiler, måltyper og engagementstyper. Dette ville kunne sikre en kontinuert udvikling af skydningerne og dermed øge det generelle vidensniveau om systemets kapacitet, både taktisk og teknisk. En enkeltstående skydning som denne, siger i sig selv ikke meget om systemets kapacitet, men vil med et kvalificeret opfølgende skydeprogram kunne udnyttes i fremtiden.

COUNTER DRUG-OPERATIONS (CD OPS)

1. CD OPS GENERELT

CD OPS er foregået i tre perioder af 7-12 dages varighed, afbrudt af et havneophold samt MOOTW-øvelsen RELIEVE DISCOMFORT 2001. Operationsområderne har omfattet store dele af Caribien, fra de Hollandske Antiller i syd til Cuba-Jamaica området i nord. Patruljeområderne for SNFL har typisk haft form af "kasser" i størrelsesordenen 250 x 250 sm, og har ikke omfattet nationale territorialfarvande. Operationsmønsteret var stort set ensartet i perioderne. Om natten var styrken delt op i 2 SAGs, som afsøgte området, hvorefter man i de lyse timer samlede styrken med henblik på gennemførelse af forskellige øvelser. SNFL vurderes herigennem forholdsvis låst i sine bevægelser. Ved at være allokeret den samme kasse i mange dage i træk er det endvidere vurderingen, at styrkens tilstedeværelse i området ret hurtigt er blevet kendt, hvilket yderligere har reduceret effekten af farvandsovervågningsindsatsen.

2. CD OPS' DELELEMENTER

2.1 Anti Air Warfare.

PETO fungerede under hele operationen som Anti-Air Warfare Commander (AAWC). Primær opgave for SNFL var etablering og bibeholdelse af luftbilledet. Narkosmugling gennem luften foregår med små et- eller tomotorers fly, som forsøger at undgå den organiserede lufttrafik. Der udsendes således ikke flyveplan, der flyves i meget lav højde og IFF er ikke aktiveret. Ressourcerne har derfor til stadighed været koncentreret omkring detektion af små langsomtgående fly ud fra rå radarekko, og radarbilledet har været optimeret til denne opgave. Det har været en udfordrende opgave for radaroperatørerne at eliminere ghost tracks og optimere indstillingen. Uidentificerede fly blev rapporteret til overvågningscentralen i Florida som forestod videre aktioner.

2.2 Anti Surface Warfare.

Counter Drug operationen blev dagligt støttet af hollandske og amerikanske MPA missioner.

2.3 Anti Submarine Warfare.

Under CD OPS har ASW ikke været brugt som et led i selve operationen. Flere af de udenlandske enheder har dog brugt passive ASW-sensorer - de såkaldte towed arrays - i bestræbelserne på at detektere hurtigtgående speedbåde. Dog uden held.

2.4 PETOs udbytte af operationen.

Deltagelse i operationen har generelt været en tilfredsstillende for besætningen. Bevidstheden om, at den udførte opgave er endog yderst relevant og samfundsnyttig har været den gennemgående motivator under de til tider begivenhedsløse dage og nætter. Det er indtrykket at SNFL under udførelsen af CD OPS har været bundet på hænder og fødder af de for operationen udstukne retningslinier. Men desværre har staben tillige været mere fokuseret på disse begrænsninger end på at finde alternative måder at patruljere og intercepte på. Det blev fra starten af COMSTANAVFORLANT gjort klart, at det ikke var tilladt med projektør at belyse skibe om natten, at foretage boardinger eller andre tiltag til effektiv kontrol af potentielle smuglere. Sammen med det under pkt. 1 nævnte operationsmønster

under CD OPS har dette medvirket til, at SNFL reelt berøvedes muligheden for at udføre effektiv farvandsovervågning. Dette forhold er blevet behørigt kommenteret i den til COMSTANAVFORLANT fremsendte post deployment report.

3. GENNEMFØRTE ØVELSER UNDER CD OPS

3.1 Anti Air Warfare.

Samtlige ADEX er gennemført i det sydøstlige Caribiske Hav, med hovedvægten i farvandede omkring Aruba og Curacao. F-16 flyene kom fra den hollandske eskadrille med hjemmebasen Hato Airfield på Curacao, og afstanden fra base til øvelsesområde har generelt været max. 120 sømil.

3.1.1 Gennemførte øvelsестyper.

Der har i perioden været gennemført en ADEX 440, (Aircraft Control: Aircraft Interception). Under øvelsen havde PETO besøg af en fighter controller fra den spanske fregat VICTORIA. Øvelsen var særdeles vellykket. Såvel flykontrol som gensidigt systemkendskab og samarbejdet mellem kontrollørerne var særdeles udbytterigt. De resterende ADEX har været ADEX 451 (Acquisition of attacking aircraft that may use jammers and/or simulate a missile under coverage of standoff jamming). Øvelserne har været meget alsidige, og flyene har præsenteret styrken for en bred vifte af yderst relevante trusselscenarier.

3.1.2 Øvelsesudbytte.

PETO har under det meste af CD ops været Anti Air Warfare Commander (AAWC) samt Air Safety Contact Cell (FALCON). Det yderst tilfredsstillende øvelsesudbytte, skyldes såvel det serialiserede ADEX-program, som den indsats der har været ydet i.f.m. opretholdelse af SNFL luftvarslingsberedskab over for potentielle narkosmuglere i små et-motorsfly uden IFF. Operatørudbyttet ved TRS 3D radaren har stået mål med luftbilledets høje prioritet. Det gode ADEX udbytte skyldes i høj grad, at F-16 har gjort deres ypperste for at tilfredsstille skibenes træningsbehov. Dog har højdeseparation i.f.m. de hyppige counterdrug-helikopterflyvninger i de fleste ADEX været en begrænsende faktor for F-16s mulighed for at flyve lave angrebsprofiler, hvilket tillige har sat grænser for øvelsesudbyttet for MS-gasterne.

Fasen har ligeledes givet god træningsmulighed inden for al generel AAW taktik, ligesom færdighederne inden for voiceprocedurer har fået et løft for både operatører og taktiske officerer.

PETO har som styrkens AAWC været OCS og planlægger af en stor andel af øvelserne. Planlægningen er forløbet vel, idet det skal bemærkes, at flyenes angivne On-task og Off-task tid har været upålidelige. Årsagen skal findes i, at de gennemførte ADEX i høj grad bevidst var skemalagt samtidigt med de for F-16 flyene planlagte CD OPS missioner. Kun hvis det vurderedes, at deltagelse i ADEX ikke ville kompromittere flyenes primære opgave - CD OPS - gennemførtes de programsatte ADEX.

3.2 Anti Surface Warfare.

3.2.1 Gennemførte øvelsestyper.

Under CDS-ops gennemførtes følgende ASUW-øvelser; SURFEX 426/428/992, ROE-game, sømålsskydninger samt diverse formationssejladser.

Korvetten har i forbindelse med øvelserne gennemført simuleret koordinerede HARPOON angreb fulgt op med kanonangreb (76mm) for at opnå DAMCAT.

3.2.2 Øvelsesudbytte.

Grundet de meget få taktiske øvelser i overfladekrig, må udbyttet siges at være ringe – kun basal proceduretræning er opnået. Se endvidere bilaget om work-up.

Korvetten var OCS for den ene SURFEX, og følgelig er rutinerne steget tilsvarende f.s.v.a. signalskrivning, men området lagde ikke op til de store taktiske overvejelser rent geografisk.

Radar- og IR-kamera-operatører er blevet yderligere rutineret i anvendelse af respektive sensorer.

3.3 Anti Submarine Warfare.

3.3.1 Gennemførte øvelsestyper.

Periodevis har været afholdt voiceprocedureøvelser samt en enkelt CASEX EMATT. Interne voiceprocedureøvelser samt undervisning i ASW har ligeledes fundet sted for at opveje det for perioden mindre kompakte øvelsesprogram.

3.3.2 Øvelsesudbytte.

Øvelserne har tjent til at vedligeholde det træningsniveau der blev opnået under PROA WUPS.

4. BOARDINGER SAMT ASSISTANCE FRA FRØMANDSKORPSET

4.1. Frømandskorpset (FKP).

PETO havde i perioden 20. januar til 9. marts tilkommanderet 2 frømænd fra Søværnets Frømandskorps. Deres opgaver ombord var følgende:

- At færdiggøre det afkortede boardingholdskursus afviklet i uge 50, for så vidt angår proceduretræning, håndvåbenuddannelse, førstehjælp og nærkamp.
- At deltage som aktive medlemmer på boardingholdet, såvel under øvelsesboardinger som under evt. liveboardinger.
- Sekundært, at medvirke til vedligeholdelsen af besætningens generelle fysiske tilstand, igennem daglig FUT-undervisning.
- I havn deltog frøerne i Shore Patrol Vagt.
- Under MOOTW øvelsen gennemførte de undervandsrekognoscering med meget kort varsel.
- Endvidere var frøerne et væsentligt asset under MOOTW øvelsen generelt.

De to frømands deltagelse på togtet gav både boardingholdet samt FUT-aktiviteterne generelt ombord et løft. Først og fremmest fortsatte de uddannelsen af boardingholdet på fremragende vis, idet det tilstræbtes at gennemføre enten skydetræning eller anden træ-

ning mindst hver tredje dag. Endvidere gennemførtes FUT dagligt på agterdækket med stor tilslutning. Dette er i øvrigt fortsat også efter frøerne forlod enheden. Der blev udvist stor opfindsomhed idet alle muligheder på skibet blev søgt udnyttet. Således er det set, at en hel korvet kan fungere som forhindringsbane, ved at bevæge sig op langs det ene sidedæk, ned på fordækket fra brovingen, op til den anden brovinge og retur til agterdækket ad det modsatte sidedæk. Dette blev benyttet såvel som træningsbane for boardingholdet som til FUT. Et andet eksempel på træning var rappelling fra styrehustag til fordæk.

4.1.1. Frøernes rolle ombord.

Det vurderes vigtigt at frøerne gives faste rammer for deres virke ombord, eventuelt med fast tilknytning til en befalingsmand eller måske en sektion. Eventuelt bør de udcheckes, så de kan indgå i vagter. Det vurderes at alle parter får mest gavn af at frøerne har maksimal viden og føling med skibets operationer og prioriteter. Således var det indtrykket at frøerne på dette togt i perioder havde vanskeligt med at acceptere prioriteringer vedrørende FUT, boardingøvelser og skibets andre operationer. Ligeledes var der ikke fuld forståelse for at alle på boardingholdet ikke kunne deltage til enhver tid. Dette kan måske være et udslag af værnforskelle, idet indtrykket tidligere har været mere positivt.

Det blev i samtaler med skibsledelsen fastslået at såvel FUT som boardinguddannelse er særdeles vigtigt, men det er der så sandelig også mange andre ting på et krigsskib der er. Frøernes - efter skibets mening - lidt firkantede holdning gik på at såfremt boardingholdet ikke altid kunne frigøres til træning, havde man påtaget sig en opgave man ikke kunne overkomme.

4.2 Øvelsesboardinger.

PETO boardinghold gennemførte tre selvstændige øvelsesboardinger på hhv. HMCS PRESERVER, HMS WESTMINSTER og FGS RHEINLAND-PFALZ, samt en joint boarding i samarbejde med HMS WESTMINSTER på SNS VICTORIA. På trods af at flere øvelsesboardinger var ønskelige, sås der en tydelig fremgang i boardingernes gennemførelse. Hertil kommer at boardingholdet internt trænede ca. hver 3. dag, hvorfor boardingholdet 2. februar (ved Counter Drug Operationens start), vurderedes fuldt trænet og klar til evt. indsættelse.

4.3. Live boarding.

PETO boardinghold (reduceret), gennemførte en live boarding (SAR) den 14. MAR på en drivende Amerikansk lystbåd ved navn BABY-BUT. Lystbåden viste sig at være forladt og US COASTGUARD overtog situationen herfra.

4.4. Boardingtræning, -uddannelse og – niveau.

Der var en del drøftelser med frøerne vedrørende boardingholdets træningsniveau. Grundlæggende ønskede frøerne at træne holdet intenst, for herefter at meddele skibsledelsen, at nu var holdet 100 % klart, og man kunne gennemføre boardinger. Det er PETO holdning at boardinger skal gennemføres, når der er et operativt behov herfor og under forudsætning af at chefen vurderer at det til pågældende tidspunkt værende boardinghold kan matche opgaven. Således kan det ikke udelukkes at anvende et boardinghold, som frøerne måske ville vurdere 85-90% trænede eller at sende et boardinghold, når der er forfald fra en gast. Ligeledes er det absolut ikke en forudsætning for at boardinger kan gennemføres at frøerne er ombord. Eksempelvis gennemførtes den eneste live boarding efter frøernes afrejse.

4.5. Boardinguddannelse.

Det vurderes, at der er behov for en drøftelse af boardinguddannelsen i søværnet. Det er væsentligt at forudsætningerne ikke bliver så firkantede at operative muligheder ikke indskrænkes. Boarding behøver heller ikke at blive gjort til en videnskab, og måske er niveauet lagt vel højt allerede ved at gennemføre boardinguddannelsen ved et specialkorps. Det kan eventuelt overvejes at etablere boardinguddannelse ved en anden institution, som SGS med erfarne befalingsmænd, tidligere frømand eller andre der har særlig ekspertise. Det bør erindres, at med eksempelvis de udvidede beføjelser på miljø-området samt andre af søværnets nyere opgaver (MIO), kan der kun blive et større fremtidigt behov for boardingoperationer.

4.6. Boardingholdets udrustning.

Med erfaringer fra tidligere operationer (NIELS JUEL's deployering i Adriaterhavet under operation SHARP GUARD og OLFERT FICHER'S deployering i Golfen under Operation DESSERT STORM), samt de efterfølgende SNFL togter, følger her erfaringer samt anbefalinger med hensyn til boardingpakkens indhold. Indholdet er opstillet i orden jf. SMK PUB 600-502. De ikke-medtagne dele anbefales uændret i boardingpakken.

4.6.1. Erfaringer og anbefalinger.

- **Bindere, kabel, sort.**

De til boardingpakken hørende kabelbindere (stribs), syntes underdimensionerede. Den nuværende længde umuliggør anlæggelse på en genstridig person og tillader en stærk person, at rive dem over når bagbundet. Dobbelt længde anbefales derfor anskaffet

- **Dolk, komplet.**

De udleverede dolke er som udgangspunkt anvendelige til boardinger. Dog kan de kun bæres i materielvestens store lommer, hvor de ofte er svært tilgængelige. Dolke med ske-de med flere tilfæstningsmuligheder anbefales derfor anskaffet. Se også under "vest, materiel politi".

- **Feltflaske, Med bæger og hylster.**

De udleverede feltflasker er af en passende størrelse og er anvendelige under boardinger. Dog medfører det medfølgende hylster en vanskelig adgang til flasken (Ligeledes grundet den resterende beklædnings beskaffenhed). Holdets medlemmer skal derfor ofte bruge to hænder (slippe deres våben) eller få hjælp fra andet boardingsholdsmedlem. Sådanne – lidt klodsede - manøvrer resulterer i et ringere professionelt indtryk, send det om gerne skulle opretholdes overfor det boardede skibs (MM) besætning. PETO lånte før afgang FLS KOR, 12 stk. hylstre af model M/96. Disse kunne håndteres med én hånd og viste sig derfor langt mere anvendelige til opgaven. Dog kan det anbefales, at der anskaffes beholdere af typen CAMELBAG. Disse bæres på ryggen (uden at være til gene for evt. rygsæk), og tappes via en plastik slange til munden. Disse kan ligeledes håndteres med én hånd og er ikke i vejen ved passage af mandehuller. Se også under "vest, materiel politi".

- **Headset Stornophone 7000B.**

Dette relativt dyre headset vurderes ikke egnet til aktiv, udendørs brug. Stikket mellem radio og headset tåler ikke saltvand, hvilket ikke kan undgås under overførsel af boardingholdet. Det skal derfor (tidskrævende) renses grundigt efter hver boarding, hvilket stadigvæk ikke garanterer deres funktionalitet ved næste boarding. Selve headsettet sidder løst på hovedet og falder, -specielt ved sigtetagning-, let af, hvorfor kommunikation kan mistes i spændte situationer. PETO havde under dette togt lånt headset af typen NEW EAGLE EAR af FKP, som disse har afprøvet og fundet brugbare til eget brug. Disse headset medførte en klar, tydelig og pålidelig kommunikation under alle PETO's boardinger, hvorfor disse anbefales anskaffet.

- **Lommelygte Flad, plastic.**

Da der ikke altid kan garanteres lys i alle rum på MM, er det nødvendigt, at hvert boardingholdsmedlem er udstyret med egen lygte. De udleveret lommelygterne er af en så dårlig (skrøbelig) art, at de ikke egner sig til boardingholdets opgaver. De tåler ikke stænk af vand, stød eller slag, hvorfor de ofte går i stykker under den til tider voldsomme brug. Lommelygterne er ej heller gnistfri, hvilket kan skabe sikkerhedsproblemer ved boarding af gastankere.

Lygter af typen MAG-LITE i enkelthåndsstørrelse, med on/off knap agterst, synes at være et godt og pålideligt alternativ.

- **Lygte, undervands.**

Undervandslygterne er i deres udformning klodsede og til ulempe for brugeren. PETO lokalindkøbte to stk. MAG-LITE MAGNUM, til brug under togtet. Disse viste sig langt mere anvendelige under boardingerne, hvorfor genopladelige af samme type anbefales anskaffet. De lokalt indkøbte blev anvendt under PETO's live boarding (nat), hvor holdets håndvåben var hylstret. Man havde derfor tillige muligheden for at anvende lygtene som slagvåben.

- **Lårhylster, Pistol M/49.**

Da magasinerne ikke altid er indført i pistolerne, f.eks. under skydetræning, er der et behov for flere opmagasinerings muligheder. Se også under "vest, materiel politi".

- **Polaroid kamera.**

Med de mange nye opgavetyper boardingholdet i fremtiden skal kunne udføre og de evt. dertil hørende retsforfølgelser, stiger behovet for, at kunne dokumentere forbrydelserne effektivt. Det til boardingpakken hørende polaroid kamera synes i denne henseende noget mangelfuldt, hvorfor et digitalt kamera med dato ref. kapacitet anbefales anskaffet. Et sådant vil ydermere muliggøre direkte transmission af det digitale bevismateriale til skibets OPCON myndighed uden forsinkelse.

- **Reb, rapelle.**

De til pakken hørende rapelle reb, karabinhager og cassin (8-tal) er uundværlige komponenter når/hvis sårede personer skal fires ned i egen GB. Dog mangler pakken stropper til fastgøring af karabinhagerne ombord MM. Disse kan tillige benyttes som bærestropper ved transport af sårede mm., og er tidligere lånt af FKP under boardingholdsuddannelse. PETO lokalindkøbte sådanne fire "SLYNGER" af henholdsvis 90cm og 120cm, to til hver

søgeholdstaske, inden afgang FLS KOR. Slyngerne er billige og multifunktionelle. Tilsvarende anbefales anskaffet til begge boardingpakker.

- **Redningsvest, arbejdsvest.**

Den anvendte arbejdsvest (Søværnets standard) vurderes yderst bevægelseshæmmende, specielt under sigtetagning, og dækker generende over hovedparten af materielvestens lommer. Det anbefales derfor, at forsøg bliver gennemført med en tynd, fast svømmevest båret mellem den skudsikre vest (såfremt en ny og mindre bliver implementeret) og materielvesten. Det skal i denne sammenhæng erindres, at den samlede boardingbeklædning, uden oppustet arbejdsvest, bibringer personen positiv opdrift.

- **Skudsikker vest, Dark Navy.**

Den til boardingpakken hørende skudsikre vest vurderes at yde brugeren den nødvendige beskyttelse. Dog hæmmer den kraftigt bevægeligheden, er meget tung og til gene for brugerens bevægelighed. Dette medførte en synlig mistet koncentration under lange boardinger. Hvorfor en mindre og mere tidssvarende skudsikker vest anbefales anskaffet.

- **Støvler, HI-TEC Magnum.**

Boardingpakkens støvler er velegnede til brug under boardinger. Desværre er det normerede antal i pakken for lille, hvorfor enkelte medlemmer har måtte anvende Søværnets standard kampstøvle. Det normerede antal ønskes derfor forøget.

- **Tang, boltsaks 910mm.**

De tilhørende boltsakse er af en sådan størrelse, at de umuligt kan bæres i søgeholdstaskerne. PETO's boardinghold lod derfor en boltsaks ligge i GB under boarding, så den hurtigt kunne ombordtages, om nødvendigt. Det anbefales, at der anskaffes to stk. mindre boltsakse af ca. 30 cm. længde til søgetaskerne. Herved kan mindre låse opgås uden, at søgeholdet skal returnere til GB.

- **Vest, materiel politi.**

Materielvestene i begge boardingpakker er af en så nedslidt tilstand, -ødelagte lynlåse og flænger-, at de alle bør udskiftes snarest. Vestens generelle opbygning besværliggør ligeledes adgang til de medførte enkeltdele. Herunder magasiner, stribs, dolk og lygte. I denne sammenhæng anbefales det, at man søger vejledning ved FKP for anskaffelse af en helt ny type. Specielle lommer til dolk, magasiner til MP5 & MP49, camelbag, lygte, Storno og stribs, bør overvejes ved nyanskaffelse.

- **Diverse.**

Da søgeholdene ofte bliver udsat for snavs og støv, anbefales det at søgeholdstaskerne indeholder åndedrætsværn i form af lette støvfiltre samt støvsikre briller. Boardingpakkerne er ikke udstyret med iltkoncentrationsmålere. Man bør overveje at tilføje boardingpakkerne sådanne, da det vil være en god sikkerhed for et søgehold. Det, at søgeholdene har en guide med sig, er ikke at betragte som nogen sikkerhed, han kan også begå fejl. Disse målere bør indeholde en alarmfunktion, så de ikke konstant skal betjenes manuelt.

4.6.2. Generelt om antal iklædte.

Erfaringerne viser, at der ofte kan være frafald på boardingholdet under sejlads grundet skibets andre opgaver. Derfor bør minimum tre reserver søges uddannet og iklædt før fremtidige operationer. Ligeledes kunne de to frømænd på dette togt ikke medbringe deres egen udrustning, hvorfor de måtte udrustes komplet af boardingpakken. Dette bringer det samlede antal iklædte boardingholdsmedlemmer op på 15, hvilket pakken bør reflektere plus div. reservedele.

Da boardingholdet skal fremstå som en vel organiseret og respektabel gruppe anbefales det, at alle på boardingholdet (incl. officererne) får udlånt to sæt blå arbejdsbukser og skjorter, samt ekstra T-shirts, alene til brug ved boardinger. Herved sikres det, at alle medlemmer til en hver tid har rent og pletfrit tøj.

MOOTW (MILITARY OPERATIONS OTHER THAN WAR)

1. INDLEDNING

MOOTW er en fællesbetegnelse for den palette af maritime operationer, der ikke kan henføres under klassisk søkrig, men som alligevel forudsætter kapacitet til magtanvendelse. Til begrebet henhører bl.a. Maritime Interdiction Operations (MIO), Noncombatant Evacuation Operations (NEO), Humanitarian Aid Operations (HAO). MIO er embargo operationer, som bl. a. kendes fra Golfen og Adriaterhavet, hvor totalitære magthaveres behov for ressourcer til krigsførelse mv. begrænses ved kontrol af last på skibe på vej til de pågældende landes havne. NEO er den operation, der udføres for at evakuere civile statsborgere, diplomater og NGO'er fra steder, hvor borgerkrig eller andre former for kaos udgør en egentlig trussel. HAO er egentlige humanitære operationer, der enten kan udføres i forbindelse med naturkatastrofer eller hvor borgerkrig, etnisk udrensning eller lign. tilsiger intervention mhp. etablering af flygtningelejre mv. Fælles for disse operationer er, at den humanitære intervention gennemføres i områder, hvor infrastrukturen, opretholdelsen af lov og orden er brudt sammen, eller respekten for grundlæggende menneskerettigheder tilsidesat.

1.1. Generelt.

Nogen tid inden PETER TORDENSKIOLD's STANAVFORLANT deployering forår 2001 modtog chefen et "letter of introduction" fra Commander STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC (CSNFL), der fremhævede, hvilke øvelser og operationer skibet kunne forvente at deltage i på det kommende togt. En af øvelserne var MOOTW-øvelsen RELIEF DISCOMFORT 2001 (egentlig HAO), der var planlagt til at finde sted i et nærmere defineret område ved Norfolk, Virginia, USA. Denne øvelse blev imidlertid aflyst af forskellige årsager. Øvelsen blev erstattet af en øvelse af samme navn, der skulle finde sted på Curacao, der er en ø i de hollandske Antiller, nord for Venezuela.

Brevet fra CSNFL opfordrede de enkelte enheder, der skulle indgå i SNFL, til at være opfindsomme i forbindelse med forberedelserne til MOOTW-operationer. Således motiveret, blev det om bord på PETER TORDENSKIOLD overvejet, hvorledes en sådan opgave kunne løses. Forskellige ideer blev gennemgået, og det stod hurtigt ret klart, at søværnet ikke umiddelbart lå inde med materiel og ekspertise, der kunne række langt i en MOOTW-sammenhæng som denne. Det blev derfor besluttet at tage kontakt til Beredskabsstyrelsen (BRS).

1.2. Forberedelser.

Da det var en kendsgerning, at der - af forskellige årsager - ikke skulle medtages SEASPARROW missiler i agterste containerposition, blev det besluttet at udnytte denne ekstra rumkapacitet til at styrke korvettens MOOTW-beredskab. Pladsen skulle udnyttes optimalt. Der blev rettet henvendelse til Beredskabskonsulent i Vestsjællands Amt Jørgen Fried Pedersen medio december 2000, der hurtigt erkendte sagens omfang og arrangerede et møde mellem repræsentanter for PETO og underdirektør i Beredskabsstyrelsen Torben Nielsson. På mødet, der fandt sted den 18 DEC, blev øvelsesplanerne for MOOTW-øvelsen i Norfolk i perioden 26 FEB 01 til 02 MAR 01 fremlagt. Øvelses-setup'et blev diskuteret og muligheden for, at PETO kunne etablere et beredskab bestående af materiel fra Beredskabsstyrelsen, blev drøftet. Der var bred enighed om, at man skulle satse på et færdigt koncept; en teltlejr med begrænset kapacitet, men til gengæld skulle denne lejr

indeholde alle faciliteter fra catering, beboelse, opvarmning og bad til toilet faciliteter. Beredskabsstyrelsen havde teltmoduler med plads til 40 mand og alle ønskelige faciliteter. Det blev tilkendegivet, at teltlejren – under øvelsen - kunne danne rammen om et felthospital, og at PETO i givet fald ville tilbyde at rejse, bemane og drive dette. Beredskabsstyrelsen var positive overfor tanken og muligheden for samarbejdet under forudsætning af, at følgende formaliteter blev opfyldt:

- Beredskabsstyrelsen stillede en officer, der i forbindelse med øvelsen eller en reel operation skulle være rådgiver i forbindelse med anvendelsen af udstyret.
- Søværnet betalte rejse og ydelser for denne.
- Teltlejren skulle kunne leveres i en havn inden for 72 timer hvis der blev behov for den i international operation (da Beredskabsstyrelsen råder over yderligere materiale var sandsynligheden herfor begrænset).
- Forsvaret skulle officielt rekvirere assistance fra Beredskabsstyrelsen.

Søværnets Operative Kommando udfærdigede hen over julen en skrivelse, der rekvirerede den omtalte assistance og garanterede levering inden for 72 timer om nødvendigt (korrige forlægnings over Atlanten var undtaget garantien). PETO modtog herefter meddelelse om, at den videre koordination af støtten skulle ske ved direkte kontakt til Beredskabscenter Herning, der er styrelsens videntcenter for international bistand ved Sektionschef Lennart Sørensen. Beredskabscenter Herning ville ligeledes stille viceberedskabsinspektør Anders Madsen til rådighed som konsulent under MOOTW-øvelsen eller ved en reel indsats.

MOOTW-materiel fra Beredskabsstyrelsen blev ombordtaget i FLS Korsør 5. januar 2001 umiddelbart før PETO afgang. PETO var således materielmæssigt klar til en kvalificeret MOOTW indsats mindre end en måned efter første henvendelse til Beredskabsstyrelsen, hvilket må siges at være meget tilfredsstillende og understreger fleksibiliteten fra alle involverede parter.

2. ØVELSEN

Nedenstående beskrives selve øvelsen, herunder indledningsvis det scenario, der dannede udgangspunkt for øvelsen.

2.1. Øvelses-oplæg.

Følgende scenario var øvelsesoplægget:

SNFL er blevet beordret til at forlægge mod St. Christoffel (Curacao), der er blevet ramt af en tropisk orkan, der har ødelagt infrastrukturen på øen og gjort mange mennesker hjemløse. SNFL skal yde humanitær hjælp samt katastrofeassistance i samarbejde med lokale myndigheder samt hollandske marineinfanterister (RNLMC).

Der kan forventes op til 100 flygtninge fra byen WACAUA, der har været uden vand eller husly i 4 dage. Det forventes, at flere af flygtningene er traumatiserede på grund af deres oplevelser. SNFL skal levere medicinsk behandling, husly, sanitære forhold, mad, vand samt være forberedt på en hvilken som helst situation, der kan opstå i kølvandet på humanitære katastrofer. Der er ingen militær trussel mod SNFL.

2.2. Øvelses-faser.

Øvelsen blev opdelt i følgende faser:

1. Rekognoscering. Både helikopter- og undervandsrekognoscering blev foretaget for at klargøre til landsætning fra sø- og luft siden.
2. Afsluttende planlægning. Resultaterne fra rekognosceringen blev vurderet med henblik på sidste rettelser til planen.
3. Landsætning. Landsætningen var 190900Q FEB 2001.
4. Etablering. Felthospital, flygtningelejr, hovedkvarter, relæstationer, feltkøkken mv. skulle etableres inden hjælp kunne ydes til flygtningene.
5. Operationer. I denne periode fra 200800Q-220800Q FEB 2001 kunne forventes flygtninge, endvidere skulle en skole restaureres samt diverse andre hændelser.
6. Forberedelse til overdragelse til opfølgende styrker (spillet af RNLMC). I denne korte periode skulle størrelsen af katastrofen vurderes for at forberede de efterfølgende styrker, der skulle overtage operationen klokken 221000Q FEB 2001.
7. Overdragelse og returnering af personel. Overdragelse af flygtningelejr, felthospital, feltkøkken mv. til de opfølgende styrker samt tilbagetrækning af egne styrker til skibene.

2.3. Udførelse – rekognoscering.

Forud for landsætningen foretoges en rekognoscering af såvel landgangsområdet, hvor amphibieskibe skulle landsættes over stranden, som selve operationsområdet. PETO udførte undervandsrekognosceringen med dykkere, leder samt egen gummibåd. Det vurderes, at i en tilsvarende øvelse eller operation i et for Søværnet/SNFL/NATO ukendt område ville tilsvarende rekognoscering af operationsområdet være af vital betydning for endelig succes. Ved at rekognoscere operationsområdet inden styrkeindsættelse (selv med viden om området bestående af kort og lignende) forebygges mange potentielle problemer. PETO besætning var forøget med to frømand fra FKP, der med eget samt PETO udstyr var i stand til at løse den stillede opgave på tilfredsstillende vis.

2.4. Udførelse - afsluttende planlægning.

Dagen inden landsætningen samledes SNFL staben, cheferne samt involverede personer på flagskibet for at modtage de sidste instruktioner samt fremkomme med afsluttende input til øvelsen. Det er opfattelsen, at denne afsluttende seance var med til at udrydde en del misforståelser, der kunne have forårsaget efterfølgende problemer. Derfor anses dette møde for værende af essentiel betydning og bør være standard procedure ved tilsvarende øvelser eller operationer. Inddragelsen af enhedernes ekspertise kunne hensigtsmæssigt være sket på et tidligere tidspunkt i planlægningsprocessen for bedst muligt at kunne udnytte de kapaciteter i enhederne, som ikke nødvendigvis var kendte af staben.

2.4.1. Planlægning af felthospital.

Dels for at de andre skibes sanitetspersonel kunne være med, - dels for at have så komplette forsyninger som muligt af medicin og sanitetsudstyr, udarbejdede PETO en liste over alt, hvad der kunne blive brug for lige fra vaskefade og bækkener til defibrillator og anæstesiudstyr. Listerne blev per signal sendt til de øvrige skibe. Efter at have fået overblik over, hvad hvert enkelt skib lå inde med, kunne der udfærdiges lister over, hvad hver enhed skulle medbringe i land. En IT medarbejder på PETO fremstillede et meget velfungerende computerprogram til registrering af flygtninge og syge/sårde. SNFL-stab udarbejdede vagtplaner, således at stort set alt sanitetspersonel kunne deltage i øvelsen. Der blev oprettet teams a 4 mand, - medical teams (MED teams) og casualty clearance teams (CC teams). Pr. døgn var der 4 MED teams og 3 CC teams i aktion.

PETO skibslæge (DOC) var leder af hospitalets medicinske indsats, og der var planlagt PETO personel til stede og på vagt døgnet rundt.

2.5. Udførelse – landsætning.

Landsætning af personel og materiel blev opdelt i to hovedpuljer henholdsvis helikopter- og skibsbåren. Den skibsbårne transport blev styret af Primary Control Ship (PCS) som var USS TORTUGA (TOR). Den skibsbårne transport blev gennemført af både de enkelte skibes gummibåde, Boston whalers (små speedbåde) fra RNLMC samt 2 landgangsfartøjer fra TOR. HEC'en (Helicopter Element Co-ordinator), som er en del af SNFL's faste stab, koordinerede helo-flyvninger, der blandt andet bragte det meste af PETO felthospital i land.

Selve landsætningen af både personel og materiel (felthospital med tilbehør) forløb uden de store problemer. Primary Control Ship (PCS - TORTUGA) udsendte inden landsætningen en meddelelse indeholdende PCS intentioner vedrørende landsætningen, det være sig rækkefølge, procedurer, informationer om landingsstedet samt kommunikation. Efterfølgende foregik landsætning af forsyninger og personel ved princippet "command by VETO", det vil sige, at PETO kaldte PCS og meddelte intentioner om landsætning. Hvis der ikke efterfølgende blev reageret fra PCS's side, gennemførtes transporten uden yderligere ophold. Ved ankomst til stranden var der nogen uklarhed om det videre forløb, idet nøglepersonel (beachmaster) ikke var let genkendelige, og ikke alle personer kendte hinanden fra planlægningsmøder m.v. Såfremt helobåren transport var nødvendig blev HEC kontakttet, der herefter koordinerede transporten. Helikopterne bragte umiddelbart udstyret længere ind i landet, tættere ved katastrofeområdet.

2.6. Udførelse - etablering

Den humanitære opgaveløsning blev påbegyndt allerede ved landsætningen i landingsområdet (beach), idet der var sårede og døde på stranden og andre steder i katastrofeområdet. Al personel blev transporteret i medbragte lastbiler, lokale busser eller jeeps til deres respektive operationsområder (nogle grupper skulle ud og yde førstehjælp, etablere generatorer og "retablere infrastruktur"), for PETO besætnings vedkommende til "camp'en" eller flygtningelejren, der skulle komme til at bestå af felthospital, feltkøkken og selve flygtningelejren. Området lå ca. en kilometer fra helikopter landingspladsen, hvilket efterfølgende skulle få betydning for etableringen af lejren. PETO felthospital var planlagt til at være det første, der ville blive landsat med styrkens helikoptere. Fra indledningen af operationen var kun fire af styrkens fem helikoptere operative. En helikopter (TORO) blev fra indledningsvis brugt til UHF relæstation, indtil HF kommunikation blev etableret fra land. Af denne årsag frembragtes PETO felthospital langsommere, end det var forventet, og tillige var transport fra helikopterlandingspladsen til flygtningelejren sparsom (kun én jeep med anhænger).

Teltenes (hospitalet), feltkøkkenets samt flygtningelejrens placeringer blev vurderet i forhold til landskabet, trusselsretningen (hvor skal flygtninge modtages – indgang) samt de herskende passatvinde. Efterhånden som materiellet nåede frem, blev hospitalet bygget op under vejledning af Beredskabsstyrelsens officer. Selve opbygningen af hospitalet var hurtigt gennemført, da konstruktionen er af ganske enkel og brugervenlig karakter. Hospitalet var operativt inden solnedgang den første dag med følgende indhold og funktioner:

- Entré til registrering af flygtninge/patienter på EDB (bærbar pc).
- Rum til modtagelse, triage og første hjælp.

- Operationsstue med to operationslejer.
- Sengestue til 12 patienter til indlæggelse/evakuering.
- IT rum med satellitsender og pc.
- Mandskabsrum med køjer til 18 mand.
- To baderum med håndvask og brusebad.
- To toiletter med engangsposer.
- Belysning over alt med strøm fra medbragt generator, som også leverede strøm til køleskab og pumper til fx badeværelserne.
- Samleplads for døde.

Der opstod ved opstilling af hospitalet to problemer, som personalet i land ikke selv kunne løse. Det nyligt indkøbte køleskab til opbevaring af medicin skulle bruge 110 volt, og generatoren leverede 220 volt. Problemet blev løst ved at rekvirere en transformer fra PETO. Det andet problem, der fremkom, var, at freonen på aircondition anlægget var løbet ud. Problemet kunne have været løst ved påfyldning af freon med skibets hjælp, dette blev dog vurderet unødigt på grund af øvelsen varighed. I en virkelig situation ville A/C have været væsentlig for patienter og for gennemførelse af operationer under tropisk/subtropiske forhold.

2.7. Udførelse – operationerne.

PETO kaldte enheden for "felthospitalet". I realiteten var det nærmere en avanceret afdelingsforbindeplads (2. echelon sanitetsstøtteenhed). Under øvelsen var benævnelsen "Casualty Receiving Center" (CRC).

Efter den første behandling blev det vurderet, hvorvidt flygtningen (patienten) skulle evakueres til TOR, hvor der var bedre faciliteter til kirurgisk behandling. Såfremt dette var tilfældet, blev den tilskadekommande transporteret enten via stranden og bådtransport eller ved hjælp af helikopter. Sanitære forhold blev etableret til flygtningene, endvidere etableredes rekreative aktiviteter som eksempelvis fodboldbane, volleyball bane o.lign. For at forebygge traumer blev WHAM (Winning Hearts and Minds) holdene indsat på et tidligt tidspunkt (fra modtagelsen af flygtningene).

Ved selve modtagelsen af flygtningene, blev disse undersøgt for skader/sygdomme af sanitetsfolkene, hvorefter de blev registreret. Oplysningerne fra registreringen blev fremsendt til hovedkvarteret, der kunne besvare spørgsmål fra "bekymrede pårørende". Til hurtig fremsendelse af oplysninger på flygtninge og andet anvendtes en af Beredskabsstyrelsen medbragt bærbar computer med transportabel satellittelefon, der kunne forbindes med Internettet.

Hospitalet fungerede under øvelsen til alles tilfredshed. Det vurderes det også at ville have gjort i en virkelig situation. Der var mange besøgende, - dels cheferne fra øvrige skibe i styrken, dels lokale honoratiores, - herunder lederen af Røde Kors på Curacao (som gerne ville have beholdt etablissementet på øen). Alle var dybt imponerede ikke alene over, at det hele havde kunnet rummes i styrkens mindste skib, - men også over hospitalets standard og funktionalitet. Så ud over at være aktive på mange planer i selve øvelsen, forestod besætningen mange rundvisninger i lejren. De blev interviewede til lokale medier og til NATO TV. Under denne fase kom sanitetsholdene på arbejde, da flygtningene begyndte at komme ind i lejren, tillige blev sanitetsholdene sendt ud til ulykker (trafikulykker) på øen.

2.8. Udførelse – overdragelse.

Staben i land inkl. hovedpersoner fra lejren samt RNLMC fremlagde relevante oplysninger for de opfølgende styrker. Denne briefing foregik på sidstedagen umiddelbart inden tilbagetrækningen blev påbegyndt. Briefingen tog en time, hvorefter lejren og faciliteter generelt blev gennemgået for de nye styrker. Efter nogle få spørgsmål startede tilbagetrækningsfasen.

2.9. Udførelse – tilbagetrækning.

Tilbagetrækningen af personalet foretoges efter overdragelse af lejren og foregik uden problemer. Teltlejren blev pakket, lige inden personalet forlod lejren og sat på en lastbil med anhænger fra RNLMC. Udstyret blev opbevaret for natten på øens nærliggende hollandske base og bragt til havnen, hvor PETO anløb næste morgen. Herefter blev grejet atter stuvet ombord på PETO.

3. MATERIEL

Ifm. MOOTW-øvelsen havde PETO medbragt følgende udstyr (udstyr i parentes var i norm ombord) som tillige blev bragt i land:

- 4 oppustelige telte
- Badeenhed
- Vandvarmer
- 2 toiletenheder samt pissoir
- Fyr
- Aircondition (blev fremsendt fra Danmark, da øvelsen blev flyttet)
- Køkkenenhed
- Div. indretning (ruminddeling og møbler)
- (Brandslukningsudstyr)
- Generator med eltavle
- Lys
- Køleskab (Lokalt indkøbt)
- (Div. medicin inkl. medicin til behandling af skorpionstik mv. samt sanitetsgrej)
- (Håndklæder)
- Ekstra vand
- (Arbejdshandsker)
- (Div. arbejdslamper samt lommelygter)
- (Jerrycans med brændstof til generator)
- (Bærbar computer) med transportabel SATCOM.
- (Div. værktøj)
- Kommunikationsudstyr (HF og (stornoer), alt blev indsamlet centralt for derefter at blive uddelt)

Herudover blev 2 stk. 400 liters fyldte vandcontainere hentet fra PETO i helo-sling. Disse blev tillige bragt til hospitalet.

3.1. Personligt udstyr.

Følgende blev medtaget af enkeltmand:

- Kampbukser og –støvler, strømper, grøn T-shirt, ballcap, bælte (webbing), ID-kort og –skilt, kniv, solbriller, solcreme, myggebalsam, 2 feltflasker m/vand, enkeltmandsforbinding, soldiercard.
- Rygsæk med følgende indhold: khakishorts, 2 par ekstra strømper, 1 par ekstra underbukser, grøn skjorte med lange ærmer, grøn T-shirt, personligt toiletgrej, madpakke.

3.2. Bemærkninger til udstyret.

Det medbragte udstyr viste sig at være tilstrækkeligt for udførelsen af opgaven. Hurtigt efter ankomst viste det sig, at feltkøkkenet ikke havde beregnet mad til PETO ilandsatte besætning, hvilket medførte, at holdet måtte ernære sig ved den medbragte mad (feltraitioner). Det vurderes, at såfremt landholdet havde fået friske forsyninger fra skibet hver dag (fersk varer) samt havde medbragt tørkost, kunne man have lavet egen mad ved det i hospitalet værende køkken. Endvidere gav vandforsyningen i begyndelsen af øvelsen grund til bekymring, indtil det blev klart, at det i container leverede vand (helosling) var af bedste kvalitet produceret ombord i PETO. Vandforsyningsproblematikken blev langsigtet løst ved at kontakte de tilstedeværende hollandske marinesoldater, der havde lokal vandforsyning, og dermed var i stand til at udbringe vand med dertil indrettede tankbiler. Det skal i øvrigt bemærkes, at Beredskabsstyrelsen havde pakket et vandrensningsmodul, der af pladsmæssige hensyn ikke kunne medbringes ombord i PETO.

Den personlige udrustning vurderes tilstrækkelig og tilfredsstillende. Eventuelt kunne der overvejes en fodbeklædning, der egner sig bedre til tropiske forhold end de medbragte kampstøvler.

Det medbragte oppustelige felthospital med diverse tilbehør fyldte 35 m², hvilket vurderes at være det maksimale rumfang for udstyr, der kan medtages af en korvet af NIELS JUEL klassen. Felthospitalet opfyldte alle forventninger og vurderes at kunne være operativt på et tilfredsstillende niveau under alle vejrforhold. Den medbragte transportable SATCOM fungerede tilfredsstillende, og muliggjorde sikker forbindelse mellem felthospitalet, PETO og eksterne myndigheder. Når Beredskabsstyrelsens internet-server problemerne i Danmark er løst, er det givet, at registrering af patienter, viderebringelse af oplysninger, indhentning af medicinsk rådgivning og meget andet vil kunne foregå v.h.j.a. dette medie.

3.3. Interoperabilitet

Tidligt i øvelsesforløbet anmodede PETO om, at få tildelt ansvaret for en samlet opgave (felthospital). Dette viste sig at være hensigtsmæssigt, ikke mindst af interoperabilitetsårsager. Selvom vi er kommet langt i harmoniseringsprocessen i NATO, er der nationale områder, der ikke umiddelbart ændres som følge heraf, eksempelvis spænding (110V kontra 220V) og elektriske stikkontakter.

Sådanne få men på stedet afgørende forskelle styrker ideen om, ved internationale operationer at tildele de enkelte nationer enkelte fulde enterpriser, hvilket vil minimere problemerne vedrørende interoperabilitet.

Hertil kommer de kommandomæssige aspekter af indsatsen. Ved den konkrete indsats var ca. 25 % af PETO besætning indsat i katastrofeområdet. Personellets indsats var uændret omfattet af chefsansvaret og stiller derfor krav om, at muligheden for at udøve et reelt chefvirke fortsat er til stede, således at kommandobeføjelser og ansvarlighed for undergivet personels aktiviteter fortsat kan varetages fuldt ud.

3.4. Lastning og losning.

Alt materiel, der blev medtaget ifm. MOOTW-øvelsen, blev ombordtaget af følgende personel:

- 1 kranfører
- 2 gaster på kajen til påsætning af løftegrej.
- 2-4 gaster på dæk til fordeling af materiel i containerpositionen.
- 1 officer/befalingsmand der kontinuerligt farer på dæk som koordinator.

Tidsforbrug ifm. ombordtagning af MOOTW-grej.

- Fjernelse af containerdæksel agter - ½ - 1 time
- Ombordtagning af MOOTW-grej - 3-4 timer
- Montering af dæksel - 1-2 timer

Der er generelt regnet lidt ekstra tid, højt, da lastning/pakning er lidt kompliceret og let giver forsinkelse. Hele operationen tager således mellem 5 og 7 timer.

3.5. Transport af udstyret.

Det er en forudsætning for ombord- og ilandtagning, at skibets kraner er fuldt operative, eller at ekstern kranassistance i en given havn kan ydes. Omladning til søs kan alene foregå under rolige forhold, men vurderes ikke aktuelle, da der i de fleste nødhjælpssituationer vil være adgang til en havnefacilitet. Fra skibet skal der være transportmulighed i form af lastbiler. Alternativt kan udstyret flyves til nærmeste lufthavn og herefter køres til området, hvor besætningen kan stå klar til at samle det og operere. I området vil der tillige være behov for en gaffeltruck samt evt. en lille kran for at få udstyret ned fra lastbilerne. I denne øvelse udgjorde den til teltlejren tilhørende generator det største problem - ikke på grund af størrelsen - men udelukkende grundet vægten. Da generatoren blev transporteret i land, manglede der udstyr, der kunne løfte generatoren fra jorden og op på en lastbil og ned igen. Dette blev afhjulpet med et sindrigt løftesystem designet til opgaven. I øvrigt et typisk eksempel på, at teknisk funderede søfolk med erfaring fra tovværk, taljer med mere er i stand til at løse tilsyneladende umulige opgaver, hvilket gør dem velegnede til denne form for operationer.

I andre tilfælde, hvor vægten er endnu større, vil det dog ikke være muligt at designe et løftesystem, der umiddelbart kan løfte så store vægte, og det kan derfor være nødvendigt med førnævnte assistance i land.

4. ROE

4.1. Generelt.

Der blev som sådan ikke foretaget noget ROE spil på enhedsniveau under denne MOOTW-øvelse, men ROE vil få indvirkning på eventuelle fremtidige operationer. Under MOOTW-øvelsen var det ikke tilladt at medbringe våben i land, hvilket i en eventuel operation vurderes uacceptabelt, da ansvaret for personellet's sikkerhed ultimativt ligger hos Skibschefen og ikke hos en af operationsledelsen udpeget sikringsstyrke. Af denne simple årsag vil det være naturligt at medbringe en til operationen afpasset mængde våben og eventuelt eget sikringspersonel.

4.2. Soldiercards.

Inden landsætningen af SNFL personel blev et soldiercard udfærdiget af SNFL staben, der skulle bæres af alt NATO personel i land.

På forsiden stod følgende:

"NOTHING IN THESE ROE LIMITS YOUR RIGHTS TO TAKE ALL NECESSARY AND APPROPRIATE ACTION TO DEFEND YOURSELF, YOUR UNIT, AND OTHER NATO PERSONNEL.

1. TREAT ALL PERSONS WITH DIGNITY AND RESPECT.
2. USE OF FORCE MUST BE PROPORTIONATE TO THE LEVEL OF PERCEIVED THREAT.
3. IF POSSIBLE, WARNINGS SHOULD BE PROVIDED PRIOR TO THE USE OF FORCE.
4. NEVER USE MORE FORCE THAN THE MINIMUM NECESSARY TO CARRY OUT YOUR DUTES OR REMOVE A THREAT TO NATO.
5. IN THE EVENT OF AN ATTACK OR THREAT OF IMMINENT ATTACK, USE NECESSARY FORCE UP TO AND INCLUDING DEADLY FORCE FOR SELF-DEFENSE AND DEFENSE OF NATO PERSONNEL, NATIONAL FORCES ACTING IN DIRECT SUPPORT OF NATO FORCES, PERSONS WITH DESIGNATED SPECIAL STATUS, AND MILITARY INSTALLATIONS ESTABLISHED BY THE FORCE COMMANDER
6. NATO FORCES MAY INTERVENE TO PREVENT DEATH, RAPE, ARSON, HOMICIDE OR GRIEVOUS BODILY HARM.
7. WHEN DEADLY FORCE IS EMPLOYED, TARGETS WILL BE ENGAGED WITH OBSERVED, AIMED FIRE TO AVOID COLLATERAL DAMAGE. (IF A WEAPON IS YGNED, FOLLOW ROE REPORTING REQUIREMENTS ON BACK OF THIS CARD)
8. SEARCH, APPREHENSION, AND DISARMAMENT ARE AUTHORIZED WHEN ACTING IN SELF-DEFENSE OR TO ENFORCE THE RULES ABOVE. PERSONS APPREHENDED WILL BE DETAINED USING MINIMAL FORCE AND TURNED OVER TO APPROPRIATE ST.CHRISTOFFEL AUTHORITIES
9. USE OF RIOT CONTROL AGENTS IS NOT AUTHORIZED"

På bagsiden stod følgende:

"PROCEDURES AFTER FIRING A WEAPON

1. FIRST AID WILL BE GIVEN AS SOON AS POSSIBLE WHEN SUCH AID CAN BE GIVEN WITHOUT ENDANGERING LIVES
2. RECORD DETAILS OF INCIDENT TO INCLUDE:
 - DATE, TIME, AND PLACE OF FIRING
 - UNIT AND PERSONNEL INVOLVED
 - THE EVENTS LEADING UP TO THE FIRING
 - WHY NATO PERSONNEL OPENED FIRE
 - WHO OR WHAT WAS FIRED ON
 - THE WEAPONS FIRED, AND
 - THE APPARENT RESULTS OF THE FIRING
3. REPORT ABOVE INFORMATION AND CURRENT SITUATION THROUGH SNFL CHAIN OF COMMAND TO THE FORCE COMMANDER AS POSSIBLE."

Ovennævnte ROE-card eller soldiercard skaber en ramme inden for hvilken en gast eller befalingsmand må udføre sin tjeneste. Kortet afgrænser virkeområdet for personellet i land, men dikterer på ingen måde, at alle tilladte handlinger skal udføres.

5. PERSONEL

Ifm. øvelse RELIEF DISCOMFORT sammensattes et hold fra PETO besætning, der skulle i land. Dette hold blev sammensat bredt ud fra kvalifikationer (uddannelse, særlig erfaring) samt skibsnummer, under hensyn til skibets fortsatte drift. PETO landsatte hold, der optrådte i en for alle meget ny og uvant situation, viste med sin indstilling, fleksibilitet, kompetence og evne til at fravige de almindelige arbejdsnormer, at leve op til et yderst tilfredsstillende niveau.

Indstillingen hos PETO MOOTW-hold viste tydeligt, at deres motivation lå langt højere end gennemsnittet af de ilandsatte. Dette skyldes sandsynligvis deres holdning til arbejdet generelt, deres glæde ved at prøve noget nyt samt den danske mentalitet og miniputnationsstolthed. Det var et uomtvisteligt faktum, at PETO gjorde en forskel, ikke mindst i kraft af at vi leverede medarbejdere med et bredt spektrum af relevante faglige uddannelser. Den samlede kompetence på holdet gjorde det i stand til at løse alle opgaver ved egen hjælp. Samtidig var der i høj grad overskud til at assistere, når andre nationer havde behov for hjælp. Sammensætningen af holdet vurderes optimal, idet viden inden for faktisk alle områder var tilstede. Denne blanding mellem alle former for håndværk, og det høje kompetenceniveau for hvert enkelt håndværk, viste sig at være et af holdets største forcer.

6. ERFARINGER

I det følgende opgøres de erfaringer, som korvetten PETER TORDENSKIOLD har gjort under øvelse RELIEF DISCOMFORT på Curacao samt under forberedelserne til øvelsen. Disse erfaringer bør medtages i overvejelserne til fremtidige MOOTW øvelser, med dansk søværns deltagelse.

- Det bør ikke begrænse, at søværnet ikke har egentligt MOOTW-materiel. I stedet er der potentiale hos andre myndigheder, og sammen kan der skabes synergieffekt.
- Ombordtagning af udstyr er en omfattende proces, der kræver grundig planlægning mht. både personel, materiel og tid. Endvidere var grejet pakket i kasser, hvis mål korvetten var gjort bekendt med, således havde PETO (cargomaster) mulighed for at planlægge pakningen af materiellet på forhånd.
- For at undgå interoperabilitetsproblemer, sikre optimal udnyttelse af personelressourcer samt forenkle kommandoveje, bør de enkelte nationer, der deltager i operationen eller øvelser få tildelt selvstændige eller nærlig uafhængige opgaver.
- Kommandoforholdene skal være klare for at undgå, at personel bliver i tvivl om, hvor de skal henvende sig, såfremt nye opgaver eller problemer opstår. Det kunne være vanskeligt at finde en ansvarlig for andres nationers arbejds hold, sanitetshold mv., hvilket afstedkom unødigt tidsforbrug og irritation.
- Kommunikationsplanen skal afspejle kommandoforholdene i sådan en grad, at eget personel i land har mulighed for at kontakte skibschefen, da denne altid beholder det ultimative ansvar for sit personel i land (underordnet alle andre kommandoforhold).
- Kommunikationsmateriel, der er optimeret til anvendelse på land, skal benyttes. Det har vist sig, at stornoer (VHF) er gode, såfremt landskabet ikke er for kuperet. Dette er burde ikke være ubekendt, men er "lesson relearned".
- Manglende transport ved ankomst til stranden samt manglende transport og personel ved helikopterlandingspladsen afstedkom langsom frembringelse af materiel. Logistik skal overvejes i alle led ikke kun det første.

- Soldiercard'et forekom unødvendigt, uden våben.
- Det danske personel blev i lejren i hele perioden. Nogle var dog i HQ i noget af tiden. Hver eftermiddag (tidlig aften) skiftede det øvrige personel fra dag- til nathold, hvilket medførte knappe personelressourcer i perioder. Dette viste sig af betydning, da der udbrød diarré i lejren, hvilket medførte forøgede krav til antallet og tilstedeværelsen af sanitetsfolk.
- Såfremt hospitalet havde været fyldt med patienter, skulle der findes anden overnatning til PETO i landsatte besætning. Til den givne opgave var hospitalet dog kun indrettet til 12 permanente patienter, og resten var beregnet til underbringelse af egen besætning.
- Mad og især vand til de ilandsatte er af afgørende vigtighed. Et effektivt feltkøkken blev etableret alt for sent. Alternativt, må de enkelte medbringe egen mad eller rationer. Til lige var knappe vandforsyninger et tydeligt problem. Både drikkevand og vand til sanitære forhold til flygtninge og personel manglede, indtil vandforsyning blev etableret mellem RNLMC og flygtningelejren ved hjælp af tankbiler. Det bør dog erindres, at man ikke kan forvente at lokal vandforsyning altid er tilstede i nødsituationer. Vandrensningsanlægget fra Beredskabsstyrelsen bør prioriteres højt, når grejet ombordtages.
- Sproget udgør kun en lille hindring i operationer af denne type, da eventuelle sprogproblemer typisk løses ved fagter og lignende. Fordelen ved at forskellige nationer deltager er, at hver nation har sine styrker. Det vil sige, at når styrken som enhed står overfor et problem (opgave) kan alle bidrage positivt i løsningen. Det vurderes, at få eller ingen NATO medlemmer (måske undtaget USA) kunne have løst opgaven tilfredsstillende alene, men sammen løses opgaven meget tilfredsstillende.

7. ANBEFALINGER

Af ovenstående kan udtrages følgende anbefalinger, der afspejler idealsituationen og ikke nødvendigvis det opnåelige. Det anbefales at:

- der udpeges en ansvarlig for ombordtagning af materiel, denne person skal ikke nødvendigvis være den samme, som skal i land.
- alle hold, der sendes i land får udpeget en formel leder, der virker som kontaktperson til andre myndigheder i land og andre landes befalingsmænd i særdeleshed.
- Hvert skib pålægges ansvaret for en samlet opgave. Dette udelukker ikke samarbejde skibene imellem, men præciserer rammerne herfor.
- samarbejde med andre nationale myndigheder prioriteres ifm. anskaffelse af materiel, der er bedre anvendeligt end eget (eks. samarbejde med hæren vedr. kommunikationsmateriel).
- nøglepersonel afmærkes tydeligt for at imødegå forvirring om kommandoforhold og informationsveje.
- såfremt transport mangler, skal personel i land have bemyndigelse (hvis muligt) til at henvende sig ved lokale udlejningsfirmaer og leje transport. Denne fremgangsmåde er velkendt og benyttet blandt hollandske nødhjælpsarbejdere (både civile og militære) i Caribien, når de tropiske orkaner hærger øerne. Kommunikation til køretøjer er essentiel for at optimere hospitalskørsel.
- der afholdes planlægningsmøder med involveret personel, således genkender man lettere hinanden i land, hvor tiden måske er knap. Tillige undgås unødvendige misforståelser om ansvar og arbejdsområde.

- udskiftning af personel bør ikke foregå på samme tidspunkt for alle nationerne.
- etablere feltkøkken fra starten, eller medbringe mad og drikke til et par dage inkl. vand i den personlige oppakning.
- Ved fremtidige militære humanitære operationer (interventioner) må det forventes, at personellet i land vil blive pålagt sikrings- eller myndighedsopgaver, der forudsætter et rimeligt kendskab til disciplinen Bevogtning og Nærforsvar. Uddannelsen indenfor dette område bør også på skibsniveau styrkes og videreudbygges.

8. AFSLUTNING

PETO opnåede et stort udbytte af MOOTW-øvelsen og vurderes absolut bedre rustet til at udføre en tilsvarende fremtidig operation, måtte dette vise sig nødvendigt.

Med den internationale udvikling vil der formentlig være en fremtidig rolle for Flåden og forsvaret som helhed indenfor det brede område, der dækkes af betegnelsen MOOTW. Specielt med hensyn til humanitære interventioner vil der i fremtiden kunne blive behov for en forstærket dansk indsats, der alene kan løses ved en fordomsfri værnsfælles tilgang og med en konstruktiv vilje til samarbejde mellem de statslige myndigheder, der traditionelt løser opgaver indenfor det humanitære område.

Samarbejdet mellem søværnet og Beredsskabsstyrelsen er et utroligt positivt eksempel på, at man ved at komplementere eksisterende kapaciteter kan tilvejebringe nye og fremtidsrelevante statslige "produkter", der kan anvendes i en lang række nationale og internationale sammenhænge.

Set i relation til det nye fleksible støtteskibsprojekt er der indhøstet erfaringer, der kan forbedre denne enhedstype til løsning af en lang række relevante opgaver. Den fleksibilitet der knytter sig til Flåden og det maritime miljø er en afgørende forudsætning for forsvarets evne til at løse opgaver i en tid, hvor gårsdagens utopi er morgendagens realitet.

JOINT TASK FORCE EXERCISE (JTFX) 02/2001

1. ØVELSESOMRÅDET

Øvelsesområdet under JTFFEX-02-01, lå udenfor USA's sydlige østkyst. Områdets geografiske udstrækning var meget lig den Persiske Golf og man havde produceret syntetisk lande øst for kysten således at området var omkranset af landmasser i lighed med Golfen/Adriaterhavet.

2. ØVELSENS SET-UP

Øvelsen var en freeplay øvelse med ROE-spil i et scenario, hvor situationen var en lilleput stat truet af besættelse fra et naboland. NATO styrker på FN-mandat kommer til området. SNFL spillede sammen med DESRON TWO EIGHT den aggressive part (OPFOR), hvor opgaven i den indledende fase var at vise tilstedeværelse og udføre harassment af NATO styrkerne. Afslutningsvis blev der lavet en angreb mod BNL Task Group, der fungerede som Screen for USS KEARSAGE og de øvrige amphibieskibe (ARG).

2.1. Deltagende enheder.

FN/NATO FORCES:

THEODORE ROOSEVELT CARRIER BATTLE GROUP

ENTREPRISE CARRIER BATTLE GROUP

AMPHIBIOUS READY GROUP (USS KEARSAGE)

BELGIUM/NETHERLANDS TASK GROUP

GERMAN TASKGROUP

OPFOR:

DESRON TWO EIGHT

SNFL

3. GENNEMFØRTE ØVELSER

Op til JTFFEX gennemførte korvetten med SNFL et øvelsesprogram, der forøgede interoperabiliteten mellem enhederne. To nye fregatter (PO, CA) blev tilknyttet styrken. Endvidere var der et døgn samarbejdsøvelse med DESRON TWO EIGHT.

4. ØVELSESUDBYTTE

4.1 ASUW-taktik

SNFLs opgave som den aggressive part uden mulighed for luftstøtte, medførte anvendelse af utraditionelle taktikker. Ved at placere styrken meget tæt på fjendens enheder forhindres fjenden i at anvende deres fly styrker mod SNFL. Da modstanderne samtidig var den passive part var det muligt at engagere disse uden varsel med kortrækkende våbensystemer og samtidig anvende langtrækkende våbensystemer mod andre enheder.

Den lange periode med harassment synes at have fået modstanderne til at acceptere at have fjendtlige enheder tæt på, og deres agtpågivenhed var svækket.

En god våben måldistribution under MARKING fasen viste sig at være altafgørende, det var nødvendigt med hyppige opdateringer da såvel fjendens enheder som venlige styrker manøvrede kraftigt.

Under det afsluttende angreb var PETO og SPS VICTORIA (VIC) udsendt som SAG med det formål at angribe ARG. Efter en længere deployering måtte TORO, VIC's helikopter melde at den ikke kunne flyve, og planen for billedopbygning måtte ændres.

På forbløffende vis blev det PETO's 3D radar, der reddede aftenen, da man på op mod 50 sømil fik kontakt med de fjendtlige enheder. Efter korrelering med ESM kunne der etableres RMP og angreb blev gennemført.

4.2 Voiceprocedure

Den generelle billedopbygning med den daglige sejlads har givet O-rumsgasterne et højt niveau med hensyn til at skabe og vedligeholde LOP.

I modsætning til tidligere lykkedes det SNFL at bruge TROUT-procedurer til at hjælpe i billedopbygningen. Tillige lavede SNFL succesfulde CRISS-CROSS på rackets, hvilket peger på at operatørniveauet var steget.

4.3 Operatørtræning

Alle operatører af radarer har haft værdifuldt udbytte af JTFEX'en, da tuning af radarer er et vigtigt middel i opbygning af RSP. Endvidere er TRS-3D blevet brugt i forb. m. surface-search, hvilket tillige har bibragt operatørerne rutine i at vælge modes (når dette i øvrigt kan gøres). En rækning med TRS-3D i surface-mode mod store skibe observeredes under øvelsen at være omkring 60 sm.

4.5 Anvendelse af egne våben

Korvetten simulerede under JTFEX'en en gammel øst-enhed, der havde STYX-missiler. Den sidste nat gennemførtes som nævnt et omfattende koordineret missilangreb med VIC efterfulgt af kanonengagement.

Øvelsens meget realistiske scenario viste, at i ikke krigsoperationer kan enheder fra de involverede parter ofte befinde sig meget tæt på hinanden. De fleste af korvetternes våbensystemer er ikke optimeret til klodsholds engagementer på afstande under 1000 yds. De til deployeringen medbragte STINGER missiler og "Karl-Gustav" dysekanon M/79 samt skibets 20mm Oerlikon og maskingeværer viste sig at være de mest anvendelige på klodshold. Samme problematik er observeret ved MIO operationer under boardinger, hvor bordende enhed ofte ligger nærmere end 1000 yds.

5. AAW

5.1 Øvelsesscenario.

SNFL har under sin deltagelse i JTFX været øvelstabens fleksible udfordring til hangarskibsstyrkerne, og som så opereret under retningslinier givet direkte fra DISTAFF. PETO var under hele JTFEX deltagelsen Anti-Air Warfare Commander i et free play scenario. OPFORs/egen styrkes luftstøtte baseredes alene på organiske helikoptere fra egen (SNFL) og andre Task Groups. Da organiske helikoptere alene blev tildelt opgaver inden for egen Task Groups område blev billedopklaringen i eget område herefter alene koncentreret omkring identifikation som neutrale eller jokers. Billedopklaringsaktiviteten var under hele øvelsen særdeles intensiv, idet fjendens luftbårne Order Of Battle var massiv, med fly fra to hangarskibsgrupper samt en del landbaserede langtrækkende støttefly. Samtidig kendetegnes området ved USA's østkyst af enorme mængder civil lufttrafik. Som AAWC har PETO ledet egen styrkes selvforsvar, annoncering af advarsler til fjendtlige fly samt måldistribution.

5.1 ØVELSESUDBYTTE

Varetagelsen af AAWC duty under øvelse JTFEX har været medvirkende til et særdeles inspirerende og lærerigt øvelsesmiljø. Samtidig har SNFL rolle i øvelsen bidraget som en udfordring i fleksibilitet. Korvetten har under øvelsen tilegnet sig betydelig rutine i ledelse af Anti-Air Warfare, i et miljø kendetegnet af så massiv luftaktivitet, at det ikke umiddelbart kan tilvejebringes andetsteds. Medvirkende til det ekstraordinært høje udbytte er free-play aspektet, der skal ses i modsætning til andre øvelsers nok massive men serialiserede AAW øvelsesaktivitet.

5.2 Voiceprocedure

AAW procedurerne blev pudset grundigt af grundet den massive luftaktivitet. Der var ofte behov for at have flere airtrackere til at melde ud på nettet. Særligt blev der behov for at styre nettet positivt med kontrolordre. Der blev opnået stor rutine i Warning Off procedurer.

5.3 LINK 11.

Den tyske enhed RHEINLAND-PHALZ fungerede under hele øvelsen som Link 11 Gateway unit mellem SNFL og DESRON TWO EIGHT. Det blev forsøgt at etablere et fælles L11 net, men det blev opgivet grundet divergerende opfattelse af ID-crits og LINK management. På et tidspunkt hvor SNFL joinede DESRON 28s L11 net, blev ASUWC, den hollandske enhed VAN SPEIK, smidt af linken, hvilket var meget uheldigt da ASUW var primær warfare. Som AAWC fik PETO SNFL tilbage på eget L11 net, med gateway til det andet net, denne konstruktion fungerede perfekt øvelsen ud. Det var muligt at holde et godt billede baseret på info. fra begge styrker.

6. AFSLUTNING

JTFX var en god større taktisk øvelse, der især for PETO fik mange gode aspekter. I dele af øvelsen savnedes dog lidt intensitet.

ANDRE OPERATIVE FORHOLD

1. METEOROLOGISKE FORHOLD I OPERATIONSOMRÅDET

Operationsområdet strækker sig fra Danmark langs Europas vestkyst over Azorene til Puerto Rico og videre sydpå til ABC-øerne (Aruba-Bonaire-Curacao) ved Venezuelas nordkyst. Herefter igen nordpå mod Jamaica langs Floridas østkyst og tilbage igen til Danmark via Azorerne.

Udover normale variationer, der alle steder vil forekomme, byder ruten generelt på meget forskellige vejrforhold. Heraf har nogle været forudsigelige (transit), og nogle har overrasket (Caribien og USA's østkyst).

1.2. Atlanterhavet.

Atlanten var forholdsvis rolig på både ud og hjemturen, uden vindstyrker der havde indvirkning på speed of advance (SOA). Vejret Nord for Azorerne er meget omskifteligt grundet de mange lavtrykspassager, mens der syd for Azorerne er forholdsvis stabilt vejr. Med vindstyrker op til 14 m/s.

1.2.1. Atlanterhavet ved USA's østkyst.

Der kan lejlighedsvis om foråret (uden for Hurricane-sæsonen) forekomme kraftige vind og bølgeforhold ved USA's østkyst. Fænomenet opstår hovedsageligt som en kombination af lavtryk, der bevæger sig øst- og sydøstover fra det amerikanske fastland, og Golfstrømmen, der bevæger sig nordover. Under disse storme opstår der relativt stejle og ret høje bølger med forholdsvis kort bølgelængde. Fænomenet kaldes i sin ekstreme version for "The North Wall". Et sådant stormsystem var årsag til at korvettens havneanløb i Charleston blev aflyst til fordel for det sydligere Port Canaveral. Endvidere opererede korvetten i et sådant stormsystem under den afsluttende del af JTFEX.

1.3. Caribien.

Caribien havde i hele perioden vindstyrker mellem 10-14 m/s. Hvilket medførte en sø med 2-4 meters bølger. Søens karakter var meget lig det man oplever i eksempelvis Skagerrak og Nordsøen. Temperaturen i området lå fra 25 C om natten til 35 C om dagen.

Nedbør var meget begrænset, dog var der daglige småbyger i området, med meget begrænset udstrækning.

1.4. Begrænsninger.

Hverken temperatur- forholdene eller vinden har givet anledning til begrænsninger i operationerne (udover det ændrede havneophold). Besætningen har dog til tider været påvirket af de i lange perioder konstante bevægelser i skibet. Ikke med søsyge, men med træthed og irritation.

2. DIVERSE SYSTEMER

2.1. MCISS.

Der var fra SNFLs side lagt op til at MCISS skulle anvendes som det primære medie til udveksling af informationer og opbygning af RMP. PETO er ikke udstyret med MCISS, men på baggrund af modtagelsen af bl.a. OPTASK RMP fra CSNFL, blev SMK kontaktet i

december 2000, for at få et MCISS udstyr ombord inden afgang. SMK ønskede ikke at installere MCISS i PETO, med henvisning til bl.a. manglede erfaringer med udstyret, og forklarede, at det ikke havde virket tilfredsstillende i HVIDBJØRNEN, da det havde været installeret under en øvelse der.

Særligt i forbindelse med Counter Drug operationen (CD-OPS) var MCISS savnet. De sporudvekslings medier der ellers er tilrådighed er LINK 11 og efterretninger pr. signal. Link 11 er "realtime picture" og er internt i styrken primært blevet brugt til LAP og LOP. Der har i CD-OPS været et stort behov for at få efterretninger fra myndigheder uden for styrken. Her ville MCCIS have været et passende medie.

Desuagtet at MCCIS ikke er fuldt afprøvet i danske enheder ville det have været en fordel at kunne modtage MCISS informationer for at kunne opbygge et GOP i enheden. SNFL vurderes som en god mulighed for at gennemføre yderligere afprøvning af systemet.

2.2. DUAL LINK kapacitet.

Under SNFL 2001 har PETO arbejdet tæt sammen med den tyske enhed RHEINLAND-PHALZ der har DUAL LINK 11 kapacitet. Denne kapacitet har i mange situationer vist sig at være yderst anvendelig. Særligt under øvelse JTFX 2000-02 hvor mange forskellige styrker skulle arbejde sammen. Når eksempelvis to styrker skal arbejde sammen giver det problemer at opretholde et fælles LINK 11 (L11) billede. Specielt kræver det en ekstraordinær indsats at koordinere f.eks. "block-allocation, id crit, FTC duties, og warfare commander duties". I hovedreglen har man men bibeholdt kommandostrukturen i de enkelte styrker, altså uden at integrere styrkerne fuldt ud, dvs. at der har været warfare-commanders i begge styrker. Men der har fortsat været et behov for at have et fælles billede med udveksling af spor mellem de enkelte styrker. I disse situationer er DUAL LINK med en LINK GATEWAY UNIT uundværligt da den primære warfare commander kan bibeholde kontrollen over eget L11 net. Ved forsøg på at køre fælles L11 net med anden styrke under JTFX 00-02, oplevedes det at SNFL primære warfare commander ASUWC blev smidt af L11 nettet af net kontrolstationen, hvilket naturligvis er helt uacceptabelt. Ved at opretholde et internt L11 net holdes Netcycle Time nede, overload og dualtracking begrænses og styrken kan opretholde egen EMCON policy.

- DUAL LINK anvendes ofte når danske styrker arbejder sammen med udenlandske L11, hvor enheder af NIJU-klassen har fungeret som GATEWAY UNIT til DANLINK. Med indførelse af L11 i flere danske enheder bliver der et behov for at have enheder der har DUAL L11 kapacitet. Specielt i DATG regi er dette vigtigt, når styrken skal arbejde sammen med andre styrker og man ønsker at bibeholde styrkestrukturen og samtidig have fordel af et fælles opbygget billede. I forbindelse med "umpire" funktion under øvelser som SURFEX og TACEX, kan der være et behov for at monitorer begge styrkers L11 billeder, hvilket kan sammenlignes med at vi nationalt har 2 danlink kanaler.
- DUAL LINK kapacitet bliver i international sammenhæng betragtet som "force multiplier" og enheden kommer til at spille en central rolle i billedopbygningen.
- En implementering af DUAL LINK kapacitet vil naturligvis kræve et ekstra UHF sæt og et ekstra HF sæt i enheden, således at enhedens ikke begrænses i kommunikations muligheder.

2.3. GOP/LOP-intel problematik.

O- rummet i korvetterne er i nuværende konstruktion indrettet (og velegnet) til at indhente og producere et taktisk billede af en her og nu situation, altså et øjebliksbillede. Det er muligt at få et god præsentation af skibs og fly operationer der foregår i enhedens umiddelbare nærhed. Endvidere kan billedet via LINK kanaler støttes af øjeblikks informationer fra landinstallationer (eks. marinedistrikt) og fra skibe, fly og andre enheder. Der er dog ingen mulighed for at producere og opretholde et pålideligt historisk GOP (elektronisk), baseret på efterretninger af en hver art.

PETO's deltagelse både i JMC 00/03 og i SNFL CD-OPS og JTFX 00/02, har vist at der i et moderne scenario er behov for en GOP funktion med mulighed for historik. I et moderne komplekst scenario er der ofte en omfattende mængde efterretninger, disse efterretninger er det problematisk at indføre i C3 systemet der er optimeret til den taktiske situation. På det engelske skib WESTMINSTER havde man løst GOP problematikken, med en ganske almindelig PC og en projektor således at man kunne præsentere GOP på et whiteboard i O-rummet. At PC'en så havde interface til MCCIS øgede blot dens anvendelighed. I korvetterne kan en GOP funktion muligvis integreres i OTC skærmen, men det kræver naturligvis at der indlægges en passende SOFTWARE.

3. MISSILSKYDNING OPERATIVE BEMÆRKNINGER

Søværnets erfaringsgrundlag fra skydninger med SEA SPARROW beror på enkeltskudsengagementer. Disse skydninger bibringer, - udover normale analysedata, - primært erfaringer om systemets funktionalitet. Den taktisk doktrinære værdi af enkeltskud er lav, idet værdien begrænser sig til antiskib missilforsvars reaktioner (ASMD-reaktioner); enkeltskudsengagementer bibringer ikke erfaringsgrundlag i våbentaktik f.s.v.a. salvo policy. PETER TORDENSKIOLD medbragte for at imødegå en evt DUD misfire to telemetrimissiler på WESTLANT deployeringen. Forud for work-up fasen ved Puerto Rico anmodede PETO om tilladelse til at etablere et sådant erfaringsgrundlag ved afprøvelse af shoot - look - shoot taktik, hvor første missil-passage skal indikere Miss Distance (MDI) på max afstand. Iht. PETO oplysninger, mangler nuværende erfaringsgrundlag, analysedata fra skud hvor man tester SEA SPARROW med henblik på erfaringer omkring systemets maxima. Anmodningen underbyggedes med vurdering af de særegent positive forhold som var fastlagt for skydningen, kvalitet af målmateriel, øvelsesområde m.v.

Efter konkret vurdering, blev anmodningen om afprøvelse af shoot - look - shoot taktik afslået, og PETO missiløvelse blev derfor afholdt som enkeltskudsengagement. Det er PETO vurdering, at missiløvelsen alene vil udbygge søværnets erfaringsgrundlag på lige fod med tidligere skydninger, men at de for skydningen enestående ydre omstændigheder, ikke blev udnyttet til at opnå den synergieffekt, der knyttes til erfaringer fra flerskudsengagement. Missilskydningen har med andre ord ikke medvirket til udvikling af SEA SPARROW taktik. Det skal anbefales, at missilskydning i fremtiden koordineres af TVI, således at der opstilles operative krav til skydningernes gennemførelse. Der er pt. ingen progressivitet i søværnets missilskydninger, der fortsat har karakter af en kostbar systemafprøvning.

3.1. Sikkerhedsbestemmelser under missilskydning.

PETO deltagelse i SNFL SAM-missilskydninger har påvist, at danske nationale sikkerhedsregler adskiller sig markant fra andre nationers for skydning med samme våbensystem. Canada og Holland, der begge har samme SEA SPARROW konfiguration som

Danmark, har et ensartet og mindre fareområde, og har på baggrund af antal affyringer et langt bedre bedømmelsesgrundlag.

Danske sikkerhedsregler foreskriver, at "kun assisterende overfladeenhed (kun én enhed som er platform for recording og dronepilot) må befinde sig inden for radius på 15 sømil af skydende enhed". Recorderingsenheden skal opholde sig uden for 3 sømil fra skydende enhed i et område uden for plus/minus 60 grader omkring skudretning/skudsektor. Til sammenligning er dette fareområde iht hollandske og canadiske regler, begrænset til et cirkulært område med skydende enhed i centrum og radius på 6 sømil, plus en kegle på plus/minus 30 grader omkring skudretning/skudsektor. Det ekstraordinære fareområde iht danske nationale sikkerhedsregler er en hæmmende faktor for afvikling af missilskydninger i fredstid. SEA SPARROW missilet betinger at målet belyses, for at missilet kan modtage de nødvendige måldata. Ved utilsigtet opførsel fra missilet kan radaroperatøren altid afbryde transmissionen hvorefter missilet tager ballistisk bane, og der kan således stilles spørgsmål ved relevansen af det ekstraordinære danske fareområde.

Det skal ligeledes påpeges, at sikkerhedshøjden iht danske nationale regler er 50.000 fod mod 30.000 fod i såvel hollandske som canadiske regler.

4. OPERATIONER MED GUMMIBÅD

PETO har under togtet udført utallige gummibådsoperationer, i stort set al slags vejr. Operationerne strækker sig fra transportopgaver mellem PETO og andre skibe, amphibieøvelse og boarding operationer til mand overbord øvelser.

Gummibåden har således endnu engang vist sin store anvendelighed. Alle operationer er blevet vel gennemført, og grejet (gummibåd, motorer, kranarrangement og slippe-apparat) har virket upåklageligt. Gummibåden har vist sig uovertruffen i forhold til andre gummibåde i styrken, særligt i relation til udsætning, sødygtighed og pålidelighed.

Mange af de andre skibe har haft både med indenbords motor, disse enheder har ofte måtte melde gummibåden ned i beredskabsstatus på grund af problemer med fremdrivningssystemet i gummibåden. Der er grund til at bemærke, at den af søværnet valgte løsning med to påhængsmotorer gør gummibåden yderst driftssikker. Såfremt motorproblemer opstår kan der inden for ganske få minutter skiftes motor, hvorved enhedens beredskabsstatus ikke forringes mens reparation pågår. Endvidere er det betryggende, at båden selvom en motor skulle gå i stå stadigvæk er istand til ved egen kraft at bringe sig tilbage til egen enhed. Dette er ikke altid tilfældet med gummibåde med indenbords motor.

Hejsearrangement og slippeapparatet er unikt. PETO har været istand til at gennemføre gummibådsoperationer når alle andre har givet op på grund af vejret.

Mange i styrken har bemærket såvel vores gummibåd som hejsearrangementet og har udtrykt ønske om at få et tilsvarende system. Særligt de tyske enheder er plaget af et sindrigt men upraktisk hejsearrangement (der kræver roligt vand) og en upålidelig båd med indenbordsmotor. Måske er der her en eksportmulighed for NAVAL TEAM DK.

5. IRF BEREDSKABET

Ved afslutning af SNFL togtet vurderes enheden at have opnået en meget høj grad af operativ rutiner, og på den baggrund at være en perfekt enhed til opretholdelse af IRF beredskabet. Det er besluttet at IRF beredskabet skal overgå til NIELS JUEL 1. maj 2001, hvilket principielt vurderes mindre hensigtsmæssigt. I et sådant tilfælde bør IRF beredskabet fastholdes hos den enhed, der har de bedste forudsætninger herfor, og i øvrigt ikke skifte med for korte perioder.

ØVELSESMATRIX FOR KORVETTEN PETER TORDENSKJOLD

TRANSIT FLS KORSØR-PUERTO RICO

EVENT	TIMER	BEMÆRKNINGER
SYNTEX 523	8	
SYNTEX 522	9	
SYNTEX 501	1	
EWX	15	
LINKEX	12	LINKEX 1-4 TAGET FRA STANORD
SURFEX	13	INKL SIMULEREDE
PUBEX	15	
REVELEX	2	
GUNEX 603	1	
NCX	30	
MISCEX 801	1	
MISCEX 803	3	
MISCEX 805	2	
MISCEX 806	5	
MISCEX 830	4	
SCREENEX	60	

SNFL PP PROA-WUPS

EVENT	TIMER	BEMÆRKNINGER
LINKEX	8	TAGET FRA STANDORD
NCX	10	
SYNTEX 523	8	
SCREENEX	10	
ADEX 451	15	US A4
MISCEX 803	3	
MISCEX 805	3	
MISCEX 830	6	
GUNEX 602/3	5	
GUNEX 612	4	
MISSILEX	1	ET NSSM FIRED
DC EXER	3	
TRACKEX	2	BQM-74 (INDLEDENDE KNÆBØJNINGER TIL MISSELEX)
EW TRACKEX	7	
SURFEX 426	6	
SURFEX 428	8	SNFL VERSUS US TG
SURFEX 993	5	
CASEX E1	1	
CASEX A4	6	
CASEX C4	9	
CASEX A6	6	
CASEX A24	6	
CASEX EMATT	7	EMATT, SONARMÅL, DER ER BYGGET IND I EN TORPE- DO.

CD-OPS

EVENT	TIMER	BEMÆRKNINGER
MOOTW		190700Q-221400Q: NO SERIALISED PP DURING MOOTW
LINKEX	36	
NCX	46	
SYNTEX 522	12	
SYNTEX 523	14	
SCREENEX	22	
ADEX 451	16	
ADEX 440	2	IN CO-OPERATION WITH VIC
MISCEX 803	3	
MISCEX 805	6	
MISCEX 830	11	
GUNEX 601	2	
GUNEX 602/3	2	
GUNEX 612		
EWX	30	
SURFEX 426	20	
SURFEX 428	9	
SURFEX 992	3	
CASEX EMATT	6	
ROE GAME	5	A SMALL SETUP WHERE UNITS EXERCISE ROE ALONG WITH HARASSING EACH OTHER.

TRANSIT FRA D. 5.3 TIL CHARLESTON

EVENT	TIMER	BEMÆRKNINGER
LINKEX	2	
NCX	2	
SYNTEX 522	8	
SYNTEX 523	6	
SCREENEX	2	
MISCEX 805	1	
EWX	2	

JTFEX

EVENT	TIMER	BEMÆRKNINGER
LINKEX	6	
NCX	8	
EWX	6	
SYNTEX 522	3	
SYNTEX 523	2	
SCREENEX	2	
MISCEX 805		2 TIMES, HMCS PRESERVER AND USNS JOHN LENTHALL
MISCEX 830	2	

UNDER SELVE JTFEX 02-1, AFHOLDTES EN CASEX MED USS TOLEDO.

TRANSIT MAYPORT-FLS KOR

EVENT	TIMER	BEMÆRKNINGER
LINKEX	26	
NCX	28	
EWX	25	
SYNTEX 522	6	
SYNTEX 523	4	
MISCEX 805		2 TIMES RESPECTIVELY USNS JOHN LENTHALL AND RFA OAKLEAF
MISCEX 806	2	

RR RBDEC Rdff Rdfcfc RUCBCWL RXCAFDA RXCAICF
DE RXCAICFXX 0626 0971620
ZNY CCCCC
R 070200Z APR 01
FM HDMS PETER TORDENSKIOLD
TO RXCAICF/COMSTANAVFORLANT
INFO RXCAFDA/SACLANT
RBDEC/CINCEASTLANT
RUCBCWL/CINCWESTLANT
Rdff/ADMIRALDANFLEET
Rdfcfc/COM 2 (DA) SQUAD
RXCAICF/STANAVFORLANT
BT

N A T O C O N F I D E N T I A L

SIC JIJ/CZJ

SECTION 1 OF 7

SUBJ.: HDMS PETER TORDENSKIOLD POST DEPLOYMENT REPORT 2001.

1. COS OVERALL EVALUATION:

- PTO JOINED SNFL FULLY MANNED, TRAINED AND EQUIPPED. OVER 40 PCT OF THE CREW HAD EXPERIENCE FROM PTO LAST SNFL DEPLOYMENT IN 1999.
- PTO EXPECTATIONS TO THE DEPLOYMENT WERE HIGH. IN PARTICULAR DUE TO THE PROSPECTIVE OF PARTAKING IN AN INTERESTING MOOTW EXERCISE AS WELL AS THE MOST RELEVANT CD OPS.
- IN ADDITION TO THE NORMAL IRF WEAPON LOAD, PTO - AS REQUIRED IN CSNFL JOINING LETTER - HAD PREPARED THOROUGHLY FOR THE MOOTW BY EMBARKING AN INFLATABLE TENTCAMP (BOROUGHED FROM THE DANISH CIVILIAN DEFENSE), 6 MACHINE GUNS, PORTABLE STINGERS, 2 PORTABLE 84 MM RECOILLESS GUNS AND A PORTABLE HF SET.
- IT HAS BEEN MOST ENCOURAGING ONCE AGAIN TO EXPERIENCE THAT THE HIGH LEVEL OF STANDARDISATION WITHIN BOTH DOCTRINES AND EQUIPMENT HAS ENSURED A SMOOTH INTEGRATION OF ALL SHIPS INTO AN EFFECTIVE NAVAL FORCE. THE PROFESSIONALISM AND FRIENDSHIP MY CREW AND I HAVE MET FROM OUR BROTHERS IN ARMS EXCEEDED ALL OUR EXPECTATIONS. THE SPLIT PORT VISITS THOUGH SHOULD BE AVOIDED, AS THE TRUE FAMILIARISATION PROCESS IS INITIATED HERE.
- NOTWITHSTANDING THIS, PTO HIGH EXPECTATIONS TO THIS SNFL DEPLOYMENT HAVE ONLY BEEN FULFILLED TO SOME DEGREE. PRIMARILY THE APPROACH TO CD OPS IS FELT TO BE DEFENSIVE AND MINIMALISTIC. AS A CONSEQUENCE THE FOCUS OF THE OPERATION SEEMED CENTRED UPON LIMITATIONS AND POTENTIAL PROBLEMS, VICE INVESTIGATING AND EXPLORING ALL POSSIBILITIES IN MAKING SNFL BE A VIABLE DIFFERENCE.
- THE MOOTW EXERCISE WAS FOR PTO AN EXCELLENT EXPERIENCE BUT LEFT AN OVERALL IMPRESSION OF WASTED OPPORTUNITIES. THIS EXERCISE WAS ONE OF FEW CHANCES TO EXPLORE AND PURSUE NEW RELEVANT TASKS FOR A MULTINATIONAL IRF. A LOT OF EFFORT AND INGENUITY AT SHIP LEVEL WAS PUT INTO THE EXERCISE. HOWEVER, CSNFL'S FINAL STATEMENT QUOTE - THAT THE MOOTW EXERCISE PROVED THAT IN A REAL WORLD SCENARIO SNFL COULD BE TASKED TO PROVIDE RELIEF, MARRY UP WITH AMPHIBIOUS FORCES ENROUTE, AND WITH PROPER STAFF ARGUMENTATION, PLAN, ORGANISE AND EXECUTE ALL PHASES OF HUMANITARIAN AID OPERATIONS. - UNQUOTE - FAILS TO EMPHASISE THE POINT - NAMELY - THAT SNFL SHOULD PLAY A CENTRAL ROLE IN THIS NEW IMPORTANT AREA. AS I HAVE PREVIOUSLY EXPRESSED, FULFILLING THESE PRECONDITIONS AS LAID DOWN IN THE CSNFL STATEMENT WOULD ENABLE ALMOST ANY MARITIME OR AMPHIBIOUS COMMANDER TO DEAL WITH SUCH A TASK. THE CORE ISSUE IS HOWEVER, THAT SNFL AS A MULTINATIONAL IRF SHOULD BE CAPABLE OF RESPONDING TO A SITUATION AT VERY SHORT NOTICE AND INITIATE THE ASSISTANCE BY UTILISATION OF INTERNAL, ORGANIC ASSETS. UPON ARRIVAL OF MORE QUALIFIED ASSETS SNFL SHOULD THEN HAND OVER THE OPERATION TO THE COMMANDER OF THE FOLLOW ON FORCE.
- SHOULD THE MENTIONED PRECONDITIONS FOR SNFL PARTICIPATION IN REAL WORLD SCENARIOS BE MAINTAINED, THIS KIND OF OPERATION WILL NOT CONTRIBUTE TO DEMONSTRATE THE RELEVANCE OF SNFL IN A CHANGING INTERNATIONAL SECURITY ENVIRONMENT. THE PROCESS TOWARDS THE NEW TASKS HAS BEEN DESCRIBED AS A CRAWL, WALK, RUN PROGRESSION. I AM AFRAID THAT SNFL IN THIS AREA IS STILL VERY MUCH AT THE CRAWLING LEVEL.

- IRRESPECTIVE OF THIS IT MUST BE STATED, THAT PTO HAS GAINED A LOT OF EXPERIENCE IN MOOTW DURING THE PREPARATION FOR AND CONDUCT OF THIS SNFL DEPLOYMENT. ALL THE EXPERIENCES WILL BE UTILISED IN A NATIONAL CONTEXT, AND IT IS ALREADY STATED, THAT MOOTW WILL BE MAIN SUBJECT FOR EXERCISE DANEX 2002.
- USS TORTUGAS PARTICIPATION IN SNFL IS CONSIDERED MOST BENEFICIAL AND MAY SERVE AS UNDERLINING A REQUIREMENT FOR RETHINKING THE COMPOSITION OF SHIPS IN A SNFL PREPARED TO TAKE ON NEW TASKS IN A CHANGED SECURITY ENVIRONMENT.
- PTO IS AN IRF UNIT, TRAINED, EQUIPPED AND MANNED WITH THE BEST MY NAVY CAN PROVIDE. WE DO TAKE THE IRF DUTY SERIOUSLY. IT IS THEREFORE A CONCERN TO READ THE CSNFL OPERATIONAL CAPABILITY ASSESSREP WHERE IT IS STATED THAT SNFL IS ONLY ABLE TO RESPOND TO A REAL WORD TASKING UPON MISSION SPECIFIC TRAINING PRIOR TO DEPLOYMENT. REST ASSURED THAT PTO IS READY TO GO WHEREEVER, WHENEVER ORDERED. WE DO NOT REQUIRE ANY ADDITIONAL TRAINING TO ACT AS IRF, - THAT QUOTE COMES WITH THE TERRITORY UNQUOTE. ANYTHING LESS WOULD UNDERMINE THE SOLE CONCEPT OF PROVIDING SACLANT HIS PRIME MARITIME IMMEDIATE REACTION FORCE.
- IN SUMMARY MY ASSESSMENT OF THIS SNFL DEPLOYMENT: A GREAT DEPLOYMENT IN DEMONSTRATING THE FORCE INTEROPERABILITY, SHIPS FLEXIBILITY AND HIGH SPIRIT. DO AVOID SPLIT PORT VISITS. BE INNOVATIVE IN CD-OPS - ASK NOT ABOUT LIMITATIONS BUT STRIVE FOR MAXIMUM EFFECT. BE INNOVATIVE IN MOOTW - LET US DEMONSTRATE EXACTLY HOW MUCH SNFL CAN DO, AND NOT FOCUS ON NEED FOR AUGMENTATIONS. PTO LEARNED A LOT DURING THIS DEPLOYMENT AND CONSEQUENTLY IT HAS BEEN OF EXCELLENT VALUE. THE CHALLENGES OF THE NEW WORLD ORDER CONSTITUTES THE NEED FOR REVISING THE MODUS OPERANDI FOR NAVAL FORCES. WE IN SNFL, BEING SACLANT'S IMMEDIATE REACTION FORCE, SHOULD GO FORWARD AND PROMOTE VISIONS FOR THE NEW OPERATIONS.

BT

RR RBDEC RDFE RDFFCF RUCBCWL RXCAFDA RXCAICF
DE RXCAICFXX 0645 0971624
ZNY CCCCC
R 070200Z APR 01
FM HDMS PETER TORDENSKIOLD
TO RXCAICF/COMSTANAVFORLANT
INFO RXCAFDA/SACLANT
RBDEC/CINCEASTLANT
RUCBCWL/CINCWESTLANT
RDFE/ADMIRALDANFLEET
RDFFCF/COM 2 (DA) SQUAD
RXCAICF/STANAVFORLANT

BT

N A T O C O N F I D E N T I A L

SIC JIJ/CZJ

SECTION 2 OF 7

SUBJ.: HDMS PETER TORDENSKIOLD POST DEPLOYMENT REPORT 2001.

2. OPERATIONS

A. GENERAL

- (1) WUPS: THE PRACTISE PROGRAM DURING WORK-UP WAS CONSIDERED MOST BENEFICIAL AND ALL REQUIREMENTS FM THIS UNIT WERE FULFILLED. HOWEVER, DURING NIGHT-TIME, THE LEVEL OF ACTIVITY WAS TOO LOW. AS A PREPARATION FOR CD OPS, DARK HOURS COULD HAVE BEEN UTILISED FOR SURVEILLANCE TRAINING ESPECIALLY AGAINST GO-FASTS. MOST NAVAL UNITS HAVE FEW OR NO EXPERIENCES AT ALL IN DETECTING, TRACKING AND INTERCEPTING VERY SMALL AND VERY FAST TARGETS. SURFEX SRLS WITH AFWTF PROVIDING GO-FAST TGT ARE SUGGESTED FOR FUTURE W/U. SUCH SERIALS WOULD ENABLE UNITS TO TEST AND OPTIMISE DETECTION RANGE FOR RADAR/IR/VISUAL/CATAS PRIOR TO CD OPS.
- (2) CD-OPS. THE SURVEILLANCE EFFORT DURING CD-OPS WAS LESS IMPRESSIVE, UNITS WERE TOO OFTEN KEPT VERY CLOSE TOGETHER THUS COVERING ONLY A VERY SMALL AREA. PICTURE COMPILATION WITHIN THE FORCE WAS GOOD, HOWEVER IT WAS AT NO TIME THE IMPRESSION, THAT AN ORGANISATION FOR EXCHANGE OF INFORMATION WITH OTHER AUTHORITIES WAS ESTABLISHED, AND FEED BACK ON ALFA REPORTS WAS NEVER RECEIVED IN THIS UNIT. DURING CD OPS THE PRIORITIES SHOULD HAVE EMPHASISED THE SURVEILLANCE TASK OVER THE PRACTICE PROGRAMME. SEEN IN THE UNBEARABLE BRIGHT LIGHT OF WISDOM AFTER EVENT, IT IS HARD TO EMPLOY A FORCE IN EFFECTIVE SURVEILLANCE, WHEN STAYING INSIDE UHF RANGE IOT FACILITATE COMMS FOR PRACTISE PROGRAMME. DISPOSITION OF THE FORCE IN A SCREEN OR IN TWO LARGE SAGS, PROVED INEFFICIENT FOR SURVEILLANCE PURPOSES. IT IS RECOMMENDED TO SPLIT THE PERIOD IN TRAINING PHASES AND SURVEILLANCE PHASES OF 2-3 DAYS. UNITS COULD BE STATIONED IN E.G. A WIDE 4 W GRID. DURING THE SURVEILLANCE PHASE THE PRACTISE PROGRAMME UNFORTUNATELY TO A LARGE EXTENT CONSISTED OF SYNTHETIC EXERCISES. ONLY A FEW VERY GOOD ADEX, RAS AND SURFEX SRLS BROKE THE ROUTINE. BUT HIGH FLEXIBILITY IN THE FORCE AND NON SCHEDULED EXERCISES HELPED.
- (3) JTFX-02-1. VERY LITTLE INFORMATION ABOUT JTFX-01-02 WAS RECEIVED PRIOR TO EXERCISE START. THE PRESAIL BRIEF IN PORT CANAVARAL PROVIDED ONLY MARGINAL INFORMATION. THE LACK OF INFORMATION/INTEL CAUSED CONFUSION AND GAVE LITTLE OR NO OPPORTUNITY FOR TROUBLE-SHOOTING IN ADVANCE. AS AN EXAMPLE, THE LINK STRUCTURE WAS UNKNOWN PRIOR TO DEPARTURE. THIS PROBLEM THOUGH DID NOT AFFECT SNFL OPERATIONS MUCH, SINCE THE FORCE EVENTUALLY STAYED ON OWN LINK WITH THE DUAL LINK CAPABLE UNIT RHL ACTING AS GATEWAY UNIT. OPERATING TOGETHER AS A FORCE FOR EXTENDED PERIODS REALLY SHOWED ITS VALUE IN JTFX. DESPITE THE INFORMATION VACUUM, THE FORCE MANAGED TO FULFIL THE TASKS.
THE STANDING OPTASK COMPLEX AND THE OPGEN SUPP FM CSNFL WAS ROBUST AND TO THE POINT. JTFX-01-02 WAS A CHALLENGE AND PTO ENJOYED HOLDING THE AAW DUTY DURING THIS BUSY PERIOD.

B. COMMUNICATIONS, COMMAND AND CONTROL:

- (1) COMMUNICATIONS: PTO GUARDED X81N FROM JUST PRIOR TO ARRIVAL ROOSEVELT ROADS AND THROUGHOUT. X81N HAS BEEN WORKING EXCELLENT. IN ADDITION PTO GUARDED X11P FOR MOST OF THE TRANSIT AND HAD GOOD SIGNAL STRENGTH AND PRINTABILITY THROUGHOUT. PRIOR TO ARRIVAL ROOSEVELT ROADS, PTO KICKED FROM X11P TO X21W.

X21W HAS BEEN GUARDED UNTIL END OF FEBRUARY ALSO WITH GOOD STRENGTH BUT POOR PRINTABILITY FROM TIME TO TIME DUE TO THE 600-BAUD RATE. WHEN PTO FROM THE BEGINNING OF MARCH GUARDED X11A (300 BAUD), NO PROBLEMS WERE EXPERIENCED.

DURING SNFL EUROPEAN COMPONENT TRANSIT, THE FORCE USED LINE 203 FOR SHIP/SHIP MESSAGES. THIS WORKED WELL UNDER ALL LOADS, BUT COMMS STRUCTURE CHANGED ONCE THE FORCE ASSEMBLED. DUE TO PTO COMMS CONFIGURATION, DUAL ROUTING TO CSNFL AND ROUTING TO UNITS NOT GUARDING X81N MADE IT NECESSARY TO SEND ALL TRAFFIC VIA SHORE STATIONS; THE SOLUTION IS NOT THE EASIEST BUT IT WORKED WELL AND IS CONSIDERED NON-DELAYING.

- (2) TACTICAL UHF CIRCUITS HAVE WORKED WELL THROUGHOUT. NET DISCIPLINE HAS BEEN GOOD ON ALMOST ALL CIRCUITS XMT 212/213. HF CIRCUITS HAVE OFTEN BEEN UTILISED FOR LINK CO-ORDINATION WITH NO PROBLEMS. BUT WHEN HF WAS USED AS WARFARE NET IN SURFEXES PROBLEMS REPEATEDLY OCCURRED. IT IS BELIEVED THAT THE FORCE WILL BE ABLE TO FIGHT PROBLEMS WITH HF COMMS BY EXERCISING THIS DISCIPLINE MORE OFTEN. WHEN DESCRIBING HF FREQUENCIES ONLY ASSIGNED FREQUENCY SHOULD BE USED, AS SET OFF FOR SIDE BAND VARIES PENDING THE EQUIPMENT.
- (3) IMM VHF HAS BEEN UTILISED PERFECTLY AS BTB SAFETY. HOWEVER BTB CIRCUITS HAVE TO SOME EXTENT ALSO BEEN USED FOR ADMINISTRATIVE PURPOSES WHICH IS NOT THE IDEA. THE EXTENSIVE USE OF IMM VHF CAN BE A SECURITY BREACH, WHEN SHIPS NAMES, POSITIONS, INTENTIONS AND MANOEUVRES ARE DISCUSSED.
- (4) E-MAIL WAS USED FOR ADMINISTRATION ISSUES. E-MAIL REDUCED THE LOAD FM INTERFORCE RATT AND WAS A SUCCESS.
- (5) COMMS EXERCISES:
THE NAVCOMEXES HAVE BEEN MANY AND DIVERSE AND HAVE INCREASED THE OPERATORS LEVEL OF SKILL CONSIDERABLY. IT HAS BEEN IMPRESSING TO OBSERVE HOW PARTICIPANTS WITH DILIGENCE HAVE DONE THEIR UTMOST TO BENEFIT FROM EVERY SERIAL.
- (6) COMMAND AND CONTROL:
THE COMMAND STRUCTURE WITH CSNFL APPOINTING PRINCIPAL WARFARE COMMANDERS AND USING COMMAND BY VETO IS FINE UNTIL A CERTAIN POINT. THERE IS A NEED FOR CSNFL TO DECONFLICT WHENEVER WARFARE COMMANDERS HAVE CONFLICTING INTERESTS. THE SITUATION AND PRIORITIES DICTATES WHETHER AAWC OR ASUWC SHOULD HOLD THE SIMULTANEOUS DUTY AS EWC. WHEN THE SECONDARY WARFARE COMMANDER TAKES OVER AS WARFARE COMMANDER FOR A PROLONGED PERIOD, A NEW SECONDARY COMMANDER MUST BE APPOINTED. ALSO THE PERIOD MUST BE DEFINED IOT TO GIVE THE COMMANDER THE POSSIBILITY TO ACT ON OWN MANDATE AND TO PROMULGATE OWN OPTASK SUPP. A FEEDBACK ON PERFORMANCE AND ISSUED MESSAGES UPON COMPLETION OF THE DUTY IS RECOMMENDED.
- (7) THE OPGEN/OPTASKS WERE EXCELLENT, AND WITH THE ADDITION OF OPTASK MOOTW, THE COMPLEX IS WELL QUALIFIED FOR ANY UPCOMING TASKS WITHIN SNFL REGISTER OF OPERATIONS. OPTASK SUPPLEMENTS WILL PROVIDE NECESSARY DETAILS. THE OPTASK MOOTW HAS TO BE ISSUED ONCE SITUATION OCCURS.

BT

RR RBDEC RDFE RDFFCF RUCBCWL RXCAFDA RXCAICF

DE RXCAICFXX 0651 0971627

ZNY CCCCC

R 070200Z APR 01

FM HDMS PETER TORDENSKIOLD

TO RXCAICF/COMSTANAVFORLANT

INFO RXCAFDA/SACLANT

RBDEC/CINCEASTLANT

RUCBCWL/CINCPACFLTANT

RDFE/ADMIRALDANFLEET

RDFFCF/COM 2 (DA) SQUAD

RXCAICF/STANAVFORLANT

BT

N A T O C O N F I D E N T I A L

SIC JIJ/CZJ

SECTION 3 OF 7

SUBJ.: HDMS PETER TORDENSKIOLD POST DEPLOYMENT REPORT 2001.

2.C ASW:

THE ASW TRAINING DURING PTO SNFL DEPLOYMENT 2001 WAS PRIMARILY CARRIED OUT DURING THE WORK UP EXERCISES IN THE AFWTF AREA OFF PUERTO RICO. THE CASEXES COMPRISED A, C, AND E SERIES EXERCISES AS WELL AS CASEX EMATT AND SIM CASEXES. ALL EXERCISES HAVE BEEN BENEFICIAL TO PTO CIC CREW ON ALL AREAS INCLUDING ASW TACTICS, VOICE PROCEDURES, CONTROL OF ASW AIR ASSETS, OPERATOR TRAINING (SONAR-, IR CAMERA- AND RADAR OPERATORS AS WELL AS LOOKOUTS) AND EXERCISE PLANNING. FURTHERMORE IT IS THE CLEAR IMPRESSION THAT SNFL AS A WHOLE HAS BENEFITED IMMENSELY FROM THE ASW TRAINING. THE CSNFL STANDING OPTASK ASW HAS BEEN TO THE POINT AND HAS PROVIDED A SOUND BASIS FOR EXERCISE PLANNING AND CONDUCT OF ASW. THE OPTASK ASW INCLUDES A PARAGRAPH ON WARNING OFF PROCEDURES. EXERCISING THE WARNING OFF PROCEDURES IN CONNECTION WITH CASEXES IS RECOMMENDED. AS MENTIONED IN THE OPTASK ASW NO FORMAL SIGNAL TO WARN OFF SUBMARINES EXIST. IT IS RECOMMENDED TO FURTHER EXPLORE THE FEASIBILITY OF A RECOGNISED SUBMARINE WARNING OFF PROCEDURE IN ADDITION TO THE USE OF UWT. THE KIND OF ASW OPERATIONS THAT SNFL IS MOST LIKELY TO TAKE PART IN IS ASSESSED TO BE IN DURING CONDUCT OF MIO. IN A REAL WORLD SCENARIO THIS MAY VERY WELL INCLUDE OPERATIONS WITH SUPPORT FROM FRIENDLY SUBMARINES AS SEEN IN OPERATION SHARP GUARD IN THE ADRIATIC. RECOGNISING THE SHORTAGE OF SUBMARINE ASSETS FOR EXERCISE PURPOSES, IT IS RECOMMENDED THAT OPERATIONS WITH A FRIENDLY SUBMARINE IN ASSOCIATED SUPPORT DURING MIO OPERATIONS BE EXERCISED. THESE EXERCISES NEED NOT TO BE VERY COMPLEX OR TIME DEMANDING, BUT SHOULD INCLUDE A COMMON PICTURE COMPILATION ORGANISATION BETWEEN SUBMARINE AND SURFACE ASSETS. EXTAC 176(A) HAS BEEN IMPLEMENTED FOR USE DURING THE WESTLANT DEPLOYMENT, BUT SO FAR NO OCS HAS CHOSEN TO USE THE EXTAC. THE EXTAC PROVIDES A METHOD OF CALCULATING ASW SCREENS USING SEVERAL DIFFERENT TABLES AND GRAPHS. THE SCREEN CALCULATION IS RATHER COMPLEX. CONSIDERING THE MULTIPLE EXERCISE ARTIFICIALITIES DURING CASEXES (E.G. SUB TO PROVOKE CONTACT) IT IS ASSESSED, THAT THE EXTAC IN MOST CASEXES IS HARDLY RELEVANT. HOWEVER THE EXTAC STILL HAS RELEVANCE IN REAL WORLD SCENARIOS SUCH AS CONVOY ESCORT. NO CHANGES TO THE CONTENTS REQUIRED, ONLY THE TOOLS TO CARRY OUT THE CALCULATION NEED TO BE REFINED. RECOMMEND THE DEVELOPMENT OF A COMPUTER PROGRAM IOT EASE SCREEN CALCULATION. EXTAC 182 PROVIDES GUIDELINES FOR TCM. THE EXTAC HAS RELEVANCE AND IS INSPIRING ESPECIALLY IN THE PROCESS OF DEVELOPING NATIONAL TCM DOCTRINE. NO CHANGES REQUIRED.

D. ASUW.

OPTASK ASUW AND OPTASK ASUW SUPP WAS TO THE POINT. DURING NON EXERCISE PERIODS ASUWC PROMULGATED CLEAR AND UNDERSTANDABLE ASUW INTENTIONS AND SITREPS COMPRISING ALL ASUW ACTION.

EXERCISE AREAS:

DURING PTO SNFL DEPLOYMENT, BASICALLY ALL EXERCISE ACTIVITY HAS BEEN IN OPEN SEA (MORE THAN 12 NM FROM SHORE).

PROCEDURES:

DURING OUR DEPLOYMENT SNFL HAS CONDUCTED NUMEROUS PROCEDURAL EXERCISES IN ASUW AS WELL AS REAL LIFE ESTABLISHING AND MAINTENANCE OF RSP PROVIDING PTO OPERATORS AND SNFL AS A FORCE A CONSIDERABLE BOOST IN PROCEDURAL CAPABILITY. SOME EXTACS HAVE BEEN USED DURING ABOVE-MENTIONED EXERCISES HOWEVER THE OUTCOME OF THESE TRIALS SEEMS NEGLECTED. ADDITIONALLY, SOME OF THE PROCEDURES (SURPIC) ARE NOT USED CORRECT. THE SNFL STAFF OUGHT CONTINUOUSLY TO OBSERVE THE PROCEDURES USED BY THE FORCE AND SUBSEQUENTLY IN DS OR SEPCOR PROMULGATE RECTIFICATIONS IOT FACILITATE INTRODUCTION OF EXTACS AS STANDARD NATO PROCEDURES.

TROUT PROCEDURES HAVE BEEN CONDUCTED DURING ASUW AS WELL AS OTHER WARFARE EXERCISES, HOWEVER WITHOUT A SIGNIFICANT RESULT. PROCEDURAL EXERCISES OF PLANS GREYHOUND AND GROUSE HAVE BEEN CONDUCTED TO A CONSIDERABLE EXTENT AND THEY WORK SATISFACTORY. REGRETTABLY PTO HAS NOT YET BEEN APPOINTED HCU NEITHER DURING AN ASUW EXERCISE NOR OUTSIDE EXERCISES, DESPITE HAVING A CONTROLLER EMBARKED. CONSEQUENTLY PROCEDURES HAVE NOT BEEN EXERCISED AND NO DEVELOPMENT EVOLVED. ALSO IT IS PROPOSED THAT PLAN CASTLE IS TO BE EXERCISED DUE TO THE RELEVANCE OF THIS EXTAC (LITTORAL WARFARE).

TACTICS.

DURING THE WUPS ONE LARGER ASUW EXERCISE WAS CONDUCTED (VERSUS US TG - PTO OCS) ANOTHER WAS CONDUCTED DURING CD-OPS (NOT INCLUDING THE ROE-GAME) (VERSUS GE TG - PTO OCS). EMPHASIS HAS BEEN ON PROCEDURAL TRAINING, HOWEVER IT IS EQUALLY IMPORTANT TO DEVELOP SHIP'S COMMAND TEAMS IN TACTICAL BEHAVIOUR. TACTICAL EXERCISES ARE REQUIRED TO BOOST THE TACTICAL CONSIDERATIONS DURING THE PLANNING AS WELL AS THE EXECUTION.

ROE.

THE ROE-GAME WAS AN EXCELLENT OPPORTUNITY FOR SHIP'S COMMAND TEAMS TO EXERCISE THE USE OF ROE. HOWEVER, IT IS ASSESSED THAT THE SCENARIO OF THE ROE WAS SOMEWHAT OUTDATED. CONSIDERING THE INCREASING NUMBER OF GOVERNMENTAL LAW ENFORCEMENT TASKS FOR NAVAL FORCES IN INTERNATIONAL OPERATIONS, ROES ARE DEFINITELY GOING TO BE AN IMPORTANT TOOL. SO COS AND COMMAND TEAMS MOST DEFINITELY REQUIRE MORE TRAINING, NOT THE LEAST IOT ESTABLISH A COMMON STANDARD, WHICH IS BOTH ACHIEVABLE AND WELL UNDERSTOOD BY ALL - AND WHERE DO WE FIND A BETTER PLACE TO DO SO THAN IN THE SNFL COMMUNITY.

BT

RR RBDEC RDFF RDIFFC RUCBCWL RXCAFDA RXCAICF
DE RXCAICFXX 0664 0971628
ZNY CCCCC
R 070200Z APR 01
FM HDMS PETER TORDENSKIOLD
TO RXCAICF/COMSTANAVFORLANT
INFO RXCAFDA/SACLANT
RBDEC/CINCEASTLANT
RUCBCWL/CINCWESTLANT
RDFF/ADMIRALDANFLEET
RDIFFC/COM 2 (DA) SQUAD
RXCAICF/STANAVFORLANT
BT

N A T O C O N F I D E N T I A L
SIC JIJ/CZJ
SECTION 4 OF 7

SUBJ.: HDMS PETER TORDENSKIOLD POST DEPLOYMENT REPORT 2001.
SURFACE SURVEILLANCE DURING CD-OPS.:

DURING CD-OPS SNFL CONDUCTED SURFACE SURVEILLANCE AS PART OF THE SNFL PRACTICE PROGRAM. IT IS RECOGNISED THAT IT IS NOT IDEAL TO HAVE TO PRIORITISE BETWEEN TWO DIFFERENT TASKS, NEVERTHELESS IT IS ASSESSED THAT SNFL SHOULD HAVE GAINED LARGER OUTPUT OF HER SURVEILLANCE EFFORT.

THE FOLLOWING CONTAINS DIFFERENT SUGGESTIONS WHICH SHOULD BE CONSIDERED FOR FUTURE SURVEILLANCE OPERATIONS:

- SNFL COULD CLAIM A NAVIGATION SAFETY ZONE AROUND EVERY SHIP ATTACHED TO SNFL AND THUS IT WOULD BE POSSIBLE FOR SNFL SHIPS TO CONTACT A HIGH NUMBER OF CIVILIAN SHIPS USING THE VHF.
- DURING INTERNAL BOARDING OPERATIONS - SNFL SHOULD CONSIDER USING SIMILAR OR ALMOST SIMILAR NAMES AS THE ONES FROM THE LOOKOUT LIST.
- DECEPTIVE LIGHTING SHOULD BE USED TO AN INCREASED EXTENT. DISPERSAL OF FORCES SHOULD BE MORE CONSIDERED.
- CWL/CSNFL MUST DECIDE WHICH TASK IS PRIORITISED AND PASS ON THIS INFORMATION TO SHIPS UNDER THEIR OPCON/TACON.
- EMCON PLAN SHOULD BE REVISED CONTINUOUSLY IOT REFLECT THE TACTICAL SITUATION.
EXTAC.
- EXTAC 623, ASUW WEAPON EFFORT CO-ORDINATION AND PLANNING, SPECIFICALLY WITH RESPECT TO SSM AND SAM IN THE SURFACE-TO-SURFACE MODE (SASS).
- EXTAC 626, ASUW WITH RESPECT TO SURFACE SURVEILLANCE AND SSM WEAPON EMPLOYMENT.
- EXTAC 627, PLAN CASTLE.

NONE OF THE ABOVE HAVE BEEN EXERCISED DURING THIS WESTLANT DEPLOYMENT THUS PTO IS NOT ABLE TO EVALUATE EXTACS IAW CSNFL 081515Z MAR 01.

PTO HAS SUCCESSFULLY EXERCISED PLAN CASTLE DURING NATIONAL EXERCISES. THE PLAN DESCRIBED IN AXP 5 (EXTAC 627) IS TO THE POINT AND IS UNDERSTOOD BY BOTH SURFACESHIPS AND AIRCRAFT. UHF COMMS IS IMPERATIVE, IF NOT, THE PLAN IS CRIPPLED.

E. AAW

AAW TRAINING VALUE FOR PTO HAS BEEN EXCELLENT. PTO HAS ASSUMED DUTY AS AAWC FROM 14 FEBRUARY TO 23 MARCH. FILLING IN FOR VIC. DURING THE FIRST MONTH IT WAS REPEATEDLY ASSUMED, THAT VIC WOULD BECOME READY TO REASSUME DUTY AAWC, AND CONSEQUENTLY PTO ACTIONS AS AAWC HAVE BEEN CO-ORDINATED WITH PRIMARY AAWC. THE PERIOD AS AAWC HAS BEEN VERY EXCITING AND CHALLENGING. CD OPS ENVIRONMENT HAS DEMANDED FULLY OPERATIONAL RADARS THROUGHOUT, AND A CONSTANT NEED TO EMPHASIZE RAP BUILDING WITHIN THE FORCE. LOOKING FOR POTENTIAL DRUG SMUGGLERS AND ELIMINATING GHOST TRACKS HAS BEEN A COLLECTIVE TASK DONE IN A SUPERB TEAM SPIRIT BY ALL. PTO AAWC HAS BEEN HANDED OVER TO SPE FOR SHORT INTERVALS DURING PTO RESTART OF AIR WARNING RADAR. WARFIGHTING CAPABILITY HAS BEEN EXERCISED DURING PROA WUPS AND CD OPS. DURING PROA WUPS THE PLAYMATES WERE US LEAR JETS WITH JAMMER PODS AND A4 FLYING ATTACK MISSIONS. THE PLAYMATES HAVE PERFORMED IAW THE TRAINING DESIRES, AND AT THE END OF PROA WUPS,

SNFL AAW CAPABILITY HAD INCREASED FROM INDIVIDUAL PERFORMANCES TO VERY GOOD BUT STILL BASIC COLLECTIVE SKILLS. FORCE AAW CAPABILITIES IMPROVED FURTHER DURING CD OPS. SKILFUL PERFORMANCE BY NL F-16 PLAYMATES MADE THE TRAINING SCENARIO MOST BENEFICIAL. A/C FLEW ALL KNOWN THREAT AND ATTACK PROFILES IN CLOSE COORDINATION WITH ACU. THE COOPERATION WITH F-16 HAS BEEN OUTSTANDING, BUT IN THE EARLY DAYS OF CD PHASE, IT CAUSED SOME FRUSTRATIONS, THAT F-16 ARRIVED LATE - SOMETIMES EVEN OUTSIDE ADEX WINDOWS - WITHOUT SNFL GETTING INFORMED. THIS PROBLEM DECREASED AS THE FORCE LEFT ARUBA/WILLEMSTAD FEB 12TH.

PLANNING OF HELO MISSIONS WITHIN ADEX WINDOWS HAS TO SOME EXTENT HAMPERED THE TRAINING VALUE AS F-16 STAYED WELL ABOVE MINIMUM ALTITUDE.

AAW HAS RELIED ON USE OF EXTACS 417, 420 AND TO SOME EXTENT EXTAC 419(A).

EXTAC 417(A) (ANTI SHIP MISSILE DEFENCE) THE EXTAC DESCRIBES THE COUNTER OF ANTI SHIP MISSILES, BUT EACH UNIT HAS TO ADJUST THE ZIPPO REACTIONS TO OWN ASMD CAPABILITIES, AAWC MUST CONSIDER FORCE CAPABILITIES FOR ASMD IOT TO SIMPLIFY THE PROCEDURES. ZIPPO REACTIONS HAVE TO BE SIMPLE, EXACT AND SWIFT TO SUCCEED.

STILL FORCE ASMD HAS TO BE TESTED DURING E.G. SWG 4 TRIALS.

EXTAC 419 (A) (PROVISIONS OF AIR DEFENCE TO MARITIME UNITS OPERATING IN INSHORE WATERS) DEALS WITH VERY IMPORTANT ISSUES. IT STILL NEEDS SOME CLARIFICATION OF COMMS BTW AAW SHIPS AND FORCES ASHORE.

THE USE OF EXTAC 420 (CHECK PRINT PROCEDURES) HAVE BEEN PRIORITISED BY PTO. THE EXTAC SIMPLIFIES TRACK EVALUATION, BUT IS STILL NOT MATURED. CONSEQUENTLY IT NEEDS MORE TIME AS EXTAC IOT BE EVALUATED AND DEVELOPED BY MORE AAW UNITS.

BT

RR RBDEC RDFE RDFFCF RUCBCWL RXCAFDA RXCAICF
DE RXCAICFXX 0668 0971630
ZNY CCCCC
R 070200Z APR 01
FM HDMS PETER TORDENSKIOLD
TO RXCAICF/COMSTANAVFORLANT
INFO RXCAFDA/SACLANT
RBDEC/CINCEASTLANT
RUCBCWL/CINCEASTLANT
RDFE/ADMIRALDANFLEET
RDFFCF/COM 2 (DA) SQUAD
RXCAICF/STANAVFORLANT

BT

N A T O C O N F I D E N T I A L

SIC JIJ/CZJ

SECTION 5 OF 7

SUBJ.: HDMS PETER TORDENSKIOLD POST DEPLOYMENT REPORT 2001.

F. EW

OPTASK EW:

THE OT EW IS WELL WRITTEN AND TO THE POINT. FURTHERMORE THE
EMCON PLANS ARE ADEQUATE AND FORESEES THE DIFFERENT TACTICAL
SCENARIOS TO WHICH SNFL CAN BE DEPLOYED.

EW IS AN IMPORTANT WARFARE. THE USE OF ESM BY SNFL IS NOT

PAGE 2 RXCAICFXX 0668 N A T O C O N F I D E N T I A L

COMPARABLE TO ITS IMPORTANCE. WE ARE NOT GOOD ENOUGH IN THIS
FIELD AND UNFORTUNATELY WE ARE CONFRONTED WITH THIS IN EVERY
SURFEX/ENCOUNTEREX OR PASSEX IN WHICH WE AS A STANDARD ARE
SILENT AND CONDUCT PICO BY PASSIVE MEANS.

PROCEDURES:

WE CLAIM TO BASE OUR OPERATIONS ON TACTICAL PUBLICATIONS
DESCRIBING REPORTING PROCEDURES, YET WE TEND NOT TO FOLLOW
THOSE PROCEDURES. SIMPLE PROCEDURES SUCH AS TROUT PROCEDURES
ARE NOT USED PROPERLY BY SNFL UNITS. IN ADDITION THE NET
DISCIPLINE SOME TIMES LEAVES MUCH TO BE DESIRED. AS A CONSEQUENCE
WE REPEATEDLY EXPERIENCE NOT BEING ABLE TO ESTABLISH A SIMPLE
CRISS-CROSS. AND WE ARE CERTAINLY NOT CAPABLE OF PICO AND THUS
ESTABLISHING AN RSP.

DURING AAW, ESM IS USED FOR EARLY WARNING WHICH IS GOOD, BUT
DURING ASUW ESM SHOULD BE USED FOR PICO AND THE ESTABLISHING OF
RSP.

SUGGESTIONS:

DURING NIGHTSTEAMS APPOINT A SINGLE SHIP (OR 2 SHIPS) TO TRANSIT
OUT OF FORMATION. THE APPOINTED SHIP SHOULD USE DIFFERENT RADARS
IOT TRAIN ESM OPERATORS AND URGE THESE TO USE TROUT PROCEDURES,

PAGE 3 RXCAICFXX 0668 N A T O C O N F I D E N T I A L

AND ESTABLISH CRISS-CROSS. WHEN ALL OPERATORS AND COMMAND
TEAMS ARE CONFIDENT WITH THE PROCEDURES, WE WILL EXPERIENCE
THAT THE PROCEDURES ROUTINELY WILL BE UTILISED.
WHEN CONDUCTING DFCS, WE USE THE SENTENCE, "SOMEBODY IS
KNOCKING ON MY DOOR", THIS MIGHT BE FUNNY BUT NOT PRACTICAL. WHY
NOT USE THE PROPER PROCEDURES.

G. MOOTW

GENERAL:

PTO GAINED VERY VALUABLE TRAINING AND EXPERIENCES FROM THIS NEW
TYPE OF EXERCISE. THE EXERCISE WAS IN GENERAL WELL PLANNED AND
WAS EXECUTED IN A VERY REALISTIC MANNER (HOWEVER PARA 1).
IN PTO EXPERIENCE, THE EXERCISE SHOWED THAT NAVY PERSONNEL
POSSESSING VARIED TECHNICAL POTENTIAL AND FLEXIBILITY SEEMS VERY
WELL SUITED FOR A SMALL SCALE HUMANITARIAN AID OPERATION.

PREPARATIONS:

PTO WAS INSPIRED BY CSNFL LETTER OF INTRODUCTION TO SNFL UNITS/
COS. THEREFORE PTO - WITH APPROVAL FROM HIGHER NATIONAL

AUTHORITY - TOOK CONTACT WITH NATIONAL CIVIL DEFENCE. THIS CO-OPERATION RESULTED IN PTO BRINGING A TENT CAMP AND OTHER MOOTW RELEVANT ITEMS.

PAGE 4 RXCAICFXX 0668 N A T O C O N F I D E N T I A L

PLANNING:

AS DESCRIBED IN PTO FIR MOOTW (RELIEVE DISCOMFORT), PTO AT AN EARLY STAGE ASKED FOR AN ENTERPRISE OF ONE ENTIRE TASK, INSTEAD OF SEVERAL TASKS OR PARTS HEREOF. THIS WAS TO SOME EXTENT ACCOMMODATED AND THUS VERY MUCH APPRECIATED. AS FAR AS I AM CONCERNED THIS WAS ONE OF THE CORNERSTONES TO THE OVERALL SUCCESS OF THE MOOTW EXERCISE.

IT IS ALSO ASSESSED, THAT A CO'S CONFERENCE IN THE EARLY STAGE OF THE PLANNING COULD HAVE HAD A POSITIVE IMPACT ON THE OVERALL OUTPUT OF THE EXERCISE. COLLECTIVE MISUNDERSTANDINGS OF EACH OTHER'S WISHES AND CAPABILITIES COULD HAVE BEEN ERASED AND THUS MADE THE MOOTW SUCCESS EVEN GREATER.

COMMAND AND CONTROL

THE COMMAND AND COMMUNICATION STRUCTURE WAS NOT TAILORED TO THE SHORE TASK AS IT DID NOT REFLECT THE FACT, THAT CO'S STILL HOLD FULL COMMAND OVER RESPECTIVE PERSONNEL EVEN WHEN DEPLOYED ASHORE. AS IN OPERATIONS AT SEA THE SPECIFIC TASKING SHOULD HAVE BEEN DELEGATED TO SHIPS LEVEL LEAVING INDIVIDUAL CO'S ROOM AND FREEDOM TO DECIDE HOW TO ACHIEVE THE TASK. IT WAS NEVER CLEAR WHY IT WAS DECIDED TO NOT TO PERMIT SAILORS ASHORE TO CARRY

PAGE 5 RXCAICFXX 0668 N A T O C O N F I D E N T I A L

WEAPONS FOR SELF-DEFENCE. IN A REAL WORLD SCENARIO IT WOULD BE UNACCEPTABLE FOR ME TO SEND 25 PCT OF MY CREW ASHORE WITHOUT HAVING PERMISSION TO CARRY WEAPON FOR SELF-DEFENCE.

EXECUTION:

THE OVERALL EXECUTION OF THE EXERCISE WAS A SUCCESS. IT IS RECOGNISED THAT MINOR PROBLEMS, MISUNDERSTANDINGS AND DISAGREEMENTS ARE BOUND TO APPEAR. HOWEVER, THESE INCIDENTS WERE HANDLED BY BOTH GROUND- AND SEA FORCES IN AN APPROPRIATE MANNER WHICH AGAIN PROVED THE OUTSTANDING RATE OF FLEXIBILITY OF THE INVOLVED NAVAL FORCES (INCL. RNLMC) AND LED TO SUCCESS.

BT

RR RBDEC RDFF RDFFCF RUCBCWL RXCAFDA RXCAICF
DE RXCAICFXX 0671 0971635
ZNY CCCCC
R 070200Z APR 01
FM HDMS PETER TORDENSKIOLD
TO RXCAICF/COMSTANAVFORLANT
INFO RXCAFDA/SACLANT
RBDEC/CINCEASTLANT
RUCBCWL/CINCWESTLANT
RDFF/ADMIRALDANFLEET
RDFFCF/COM 2 (DA) SQUAD
RXCAICF/STANAVFORLANT
BT

N A T O C O N F I D E N T I A L
SIC JIJ/CZJ
SECTION 6 OF 7

SUBJ.: HDMS PETER TORDENSKIOLD POST DEPLOYMENT REPORT 2001.

FINAL REMARKS:

AS I EXPRESSED IN MY FIR MOOTW, MOOTW AS A SNFL TASK HAS COME TO STAY, AND IT IS MY FIRM BELIEVE THAT NAVAL FORCES SUCH AS SNFL ARE WELL SUITED FOR SOLVING THE TASK. HOWEVER - IT IS OF UTMOST IMPORTANCE NOT IN ANY WAY TO DISQUALIFY SNFL AS A TOOL RELEVANT TO FUTURE HUMANITARIAN TASKS. IT SEEMS OVERLOOKED, THAT SNFL COULD DO A LOT EVEN WITHOUT MENTIONED AUGMENTATION AND AMPHIBIOUS FORCES. ALSO NOTE, THAT VERY SELDOM HAS AN AMPHIBIOUS CAPABILITY BEEN A PREREQUISITE FOR DISASTER RELIEF. THE CORE ISSUE IS THAT SNFL AS A MULTINATIONAL IRF IS CAPABLE OF RESPONDING TO A SITUATION AT VERY SHORT NOTICE. THAT THE SAILORS AND THEIR EQUIPMENT ARE WELL SUITED FOR THIS KIND OF OPERATIONS, AND THAT A LITTLE INITIATIVE AND EXPLORATION COULD PREPARE US EVEN BETTER. ALSO WE SHOULD NOT FAIL TO ARGUE THE RELEVANCE OF SNFL IN A CHANGING INTERNATIONAL SECURITY ENVIRONMENT.

SEAMANSHIP AND NAVIGATION.

NAVIGATION

SNFL IS USUALLY TRANSITTING IN STRICT ADHERENCE TO A NAVPLAN. ZERO PIM PERIODS OFFER A WELCOME CHANCE TO CARRY OUT INTERNAL EXERCISES AND NECESSARY REPAIRS. WHEN NO SHIPS HAVE A NEED FOR THE ZERO PIM IT IS RECOMMENDED THAT FORCE MOVE ON WITHOUT SLOWING DOWN, OR PERHAPS EVEN STEAM ON AHEAD OF THE NAVTRACK. TIME AND SPACE GAINED MAY BE USEFUL LATER.

SEAMANSHIP:

OF GENERAL CONCERN IS THE EXTENSIVE USE OF IMM VHF TO QUESTION OR STATE MANEUVERING INTENTIONS AND PASS COURSE/SPEED INFORMATION. SUCH INFORMATION CAN EASILY BE OBTAINED FROM AN ARPA RADAR OR BY MANUAL PLOTTING. OFTEN THIS OOW SMALL-TALK ADDS CONFUSION TO THE MANOEUVRING. GUIDELINES FOR MANOEUVRING LAID DOWN IN ATP 1 VOL II GENERAL INSTRUCTIONS - IN ADDITION TO THE RULES OF THE ROAD - SHOULD BE SUFFICIENT TO DECIDE WHICH IS THE STAND-ON VESSEL AND WHICH IS THE GIVE-WAY VESSEL.

TOWEX, LIGHT JACKSTAY, RAS, MOB AND MISCEX HAVE BEEN SEEN AS MOST EDUCATIONAL AND VALUABLE TRAINING. ESPECIALLY TOWEX HELPED THE INVOLVED PARTIES REACT TO, AND WORK WITH OTHER NATIONS GEAR, PROCEDURES AND METHODS. EVEN THOUGH MOST EXERCISES WERE SUCCESSFUL, THEY CLEARLY DEMONSTRATED THAT WE ALL STILL HAVE SOMETHING TO LEARN. ESPECIALLY CONCERNING THE BASIC COMMS, WHICH SHOULD BE KEPT AT A MINIMUM AND ON THE PREDESIGNATED CIRCUITS.

LIGHT JACKSTAY AND RAS SERIALS HAVE BEEN GOOD TRAINING FOR BOTH BRIDGE TEAM AND DECK CREW. PROCEDURES HAVE GONE FROM SOMEWHAT IMPROVISATIONAL TO PROFESSIONAL, WITHOUT LETTING ROUTINE TAKE OVER.

MOB EXERCISES ARE - AS PTO UNFORTUNATELY HAVE TO ADMIT - EXTREMELY IMPORTANT TRAINING. IT IS SUGGESTED THAT THESE ARE INCORPORATED IN RAS SERIALS MORE OFTEN, SO AS TO KEEP THE LIFEGUARD SHIP ON THE ALERT.

3. AVIATION: NTR

4. LOGISTICS.

LOGISTIC ARRANGEMENTS DURING HARBOR VISITS WORKED WELL. THE

PROCEDURES LEADING UP TO THE VISITS AND THE ACTUAL EXECUTION OF THE SHIPS NEEDS SHOULD BE SCRUTINISED. IT SEEMS THAT MOST OF THE REQUIREMENTS PUT INTO SNFL CONSOLIDATED LOGREQ ARE SUBJECT TO INDIVIDUAL SHIPS AGENTS ACTION. SO EITHER THE LOGREQ OR THE INDIVIDUAL SHIPS AGENTS ARE SUPERFLUOUS. CONSEQUENTLY IT SHOULD BE CONSIDERED TO HAVE ONE AGENT TAKING CARE OF ALL SNFL NEEDS. INTERNALLY WITHIN SNFL THE EMREQ-SYSTEM WORKED WELL. PTO RECEIVED ONE SPARE PART FOR THE SEASPARROW SYSTEM. THROUGH AN EMREQ ANSWERED BY HNLMS VAN SPEIJK. TECHNICIANS ASSISTANCE HAS BEEN REQUIRED ON ONE OCCASION. HMCS PRESERVER SUCCESSFULLY REPAIRED A SEVERE PIPE LEAK ON PTO AIR-CONDITION-SYSTEM. WITHOUT THE ASSISTANCE FM PRESERVER EXTERNAL ASSISTANCE WOULD HAVE BEEN REQUIRED. PTO HAS RECEIVED SPAREPARTS AND PROVISIONS IN ALL VISITED HARBOURS. ALL LOGREQS AND DELIVERIES HAVE BEEN CONDUCTED THROUGH NATIONAL CHANNELS.

PTO HAVE RECEIVED FUEL FROM THE FOLLOWING SUPPLIERS:

99.9	M3	F76	12	JAN	AZORES
104.6	M3	F76	19	JAN	HCMS PRESERVER
49.7	M3	F76	28	JAN	HCMS PRESERVER
38.0	M3	F76	31	JAN	HCMS PRESERVER
50.6	M3	F76	03	FEB	HCMS PRESERVER
53.5	M3	F76	07	FEB	HCMS PRESERVER
45.6	M3	F76	15	FEB	HCMS PRESERVER
25.9	M3	F76	17	FEB	HCMS PRESERVER
35.4	M3	F76	22	FEB	HCMS PRESERVER
55.3	M3	F76	01	MAR	HCMS PRESERVER
38.2	M3	F76	05	MAR	HCMS PRESERVER
56.2	M3	F76	13	MAR	IPT PORT CANAVAREL
50.0	M3	F76	17	MAR	USS JOHN LENTHAL

IN ALL 702.9 M3 HAS BEEN CONSUMED SO FAR DURING PTO DEPLOYMENT.

BT

RR RBDEC RDFE RFFCF RUCBCWL RXCAFDA RXCAICF
DE RXCAICFXX 0677 0971641
ZNY CCCCC
R 070200Z APR 01
FM HDMS PETER TORDENSKIOLD
TO RXCAICF/COMSTANAVFORLANT
INFO RXCAFDA/SACLANT
RBDEC/CINCEASTLANT
RUCBCWL/CINCWESTLANT
RDFE/ADMIRALDANFLEET
RDFE/COM 2 (DA) SQUAD
RXCAICF/STANAVFORLANT
BT

N A T O C O N F I D E N T I A L

SIC JIJ/CZJ

FINAL SECTION OF 7

SUBJ.: HDMS PETER TORDENSKIOLD POST DEPLOYMENT REPORT 2001.

5. MAINTENANCE AND MATERIAL READINESS

THE SCHEDULED HARBOUR VISITS WERE SUFFICIENT FOR THE CONDUCT OF NECESSARY MAINTENANCE OF SHIP AND EQUIPMENT.

07 OPSTAT DEFECTS HAVE BEEN ISSUED DURING THE DEPLOYMENT, ONE WITH MAJOR INFLUENCE ON SHIPS STATE OF READINESS.

06 RECTIFICATIONS HAVE BEEN CONDUCTED.

6. MEDICAL.

PTO CREW HAS BEEN IN GOOD HEALTH THROUGHOUT THE DEPLOYMENT. APART FROM ONE CASE OF POSSIBLE MONONUCLEOSIS WE HAVE ONLY SEEN COMMON COLDS. THERE HAS BEEN ONLY MINOR INJURIES, NONE OF THEM DISABLING ANYBODY FOR MORE THAN A DAY AT THE MOST. THREE MEMBERS OF THE CREW HAVE BEEN EXPOSED TO RADAR RADIATION THOUGH SHOWING NO SYMPTOMS AT ALL. ACCORDING TO DANISH AUTHORITIES WHO HAVE RECEIVED DETAILED INFORMATION ON THE CASE NOTHING FURTHER HAS TO BE DONE. DURING THE DEPLOYMENT WE HAVE RECEIVED VALUABLE AID FROM OUR COLLEAGUES FROM OTHER SHIPS WHEN WE NEEDED X-RAY, LABORATORY TESTS OR DENTAL TREATMENT. AS SOME OF THE SHIPS DO NOT HAVE A DOCTOR ONBOARD IT IS SUGGESTED THAT, WHEN POSSIBLE, LOCAL MEDICAL FACILITIES ARE USED FOR EMERGENCIES WHEN THE SHIPS ARE IN PORT. OTHERWISE ONE DOCTOR MAY FACE MULTIPLE MEDICAL GUARDS. THE PROPOSITION IS BACKED BY THE FACT THAT DURING THIS DEPLOYMENT THE MEDICAL GUARD HAS HAD PRACTICALLY NOTHING TO DO.

7. CROSSPOLLINATION:

CROSSPOL HAS BEEN EXECUTED WITH ALL UNITS ASSIGNED TO SNFL DURING PTO DEPLOYMENT. (XMT FRE AND ALV). IN TOTAL 28 PERSONS HAVE BEEN ON CROSSPOL (20 X OR1-OR2, 4 X OR6-OR7, 4 X OF1-OF2).

8. SPORTS

PTO HAS BEEN PLEASED TO GET ALL THE SUPPORT NEEDED AT THE TIMES WHERE WE NEEDED SPORT FACILITIES. THE OLYMPIAD HELD AT ROOSEVELT ROADS WAS A VERY GOOD ARRANGEMENT BRINGING THE FORCE TOGETHER, HOWEVER THERE WAS ROOM FOR A FEW IMPROVEMENTS. THE SOCCER GAME COULD HAVE BEEN HELD AS A ROUND ROBIN TOURNAMENT "IN THE SPIRIT OF SNFL". THERE SHOULD BE MORE CONTROL WITH THE EVENTS INVOLVING MANY PLAYERS AND PEOPLE E.G. SOCCER. IT IS VITAL THAT EACH SHIP APPOINTS A CO-ORDINATOR, SO IMPORTANT ISSUES AS PROVISION OF DRINKING WATER, REFEREES AND CORRECT TAB OF RESULTS IS KEPT.

9. STATISTICS

FOLLOWING AMMUNITION HAS BEEN USED FOR EXERCISE PURPOSES:

1 SEAPARROW RIM 7P BLOCK 2 (TELEMETRI)

34 EA 76 MM BLIND

131 EA 20 MM BLIND

7,000 9 MM

3,500 7.62 MM

FURTHERMORE, PTO HAS LOGGED A DISTANCE OF 15000 NAUTICAL MILES

10. INTEROPERABILITY

AS INCLUDED IN ABOVE POINTS

11. SAFETY ISSUES.

NOT APPLICABLE

12. SUMMARY OF RECOMMENDATIONS:

- RECOGNISING THE SOCIAL VALUE, IT SHOULD BE CONSIDERED TO REDUCE THE NUMBER OF FORCE MEETINGS UPON ARRIVAL. FOR INSTANCE THERE IS NO NEED FOR SPORTS OFFICERS MEETING, WHEN NO SPORTS EVENTS ARE PLANNED.
- AVOID SPLIT PORT VISITS.
- EXPLOIT POSSIBILITIES DURING C/D OPS.
- FURTHER DEVELOP MOUTW CAPABILITY WITHIN THE FORCE. DO NOT FOCUS ON AUGMENTATIONS.
- INCLUDE COS IN PLANNING OF COMPLEX AND NEW OPERATIONS, IOT BETTER UTILISE INDIVIDUAL SHIPS CAPABILITIES. ALSO INCLUDE COS UPON COMPLETION IN DEBRIEFING. THIS WOULD FURTHER ENHANCE THE VISIONARY PROCESS WHICH IS IMPORTANT IOT PROMOTE RAISON D'ETRE FOR SNFL.
- IT IS RECOMMENDED TO REVIEW SOME POINTS IN CSNFL OPERATIONAL CAPABILITY ASSESSREP. AS AN IRF FORCE SNFL SHOULD BE READY FOR IMMEDIATE DEPLOYMENT, AND CONSEQUENTLY DO NOT NEED MISSION SPECIFIC TRAINING, APART FROM WHAT CAN BE DONE UNDERWAY. SIGN. TORBEN OERTING JOREGENSEN, COMMANDER, CO HDMS PETER TORDENSKIOLD

BT

Hermed det første E-mail postkort fra korvetten PETER TORDENSKIOLD under 2001-deployeringen til Karibien og USA. Det er hensigten at sende disse postkort en gang om ugen.

Korvetten forlod Flådestation Korsør d. 5. januar kl 2000, og det var en stor glæde, at så mange var mødt frem for at tage afsked. Turen gik mod Kiel-Holtenau, hvor Kieler-kanalen starter, og i løbet af natten forlagde vi gennem kanalen, og kom ud i Nordsøen fredag morgen. Her blev grunden lagt til de første "søben", da det var blæst lidt op, og der kom lidt bevægelse i skibet. Siden gik turen til den engelske kanal, og vejret blev meget bedre søndag og mandag. Tirsdag og onsdag kom vi dog ud i Biscayen, der er berygtet for dårligt vejr, og som ikke skuffede denne gang heller. I dag torsdag er positionen kl. 12 : 40.14 N 20.37 W, hvilket er 280 sømil nordøst for Azorerne. Det er hensigten at anløbe Punta Delgada på Azorerne i morgen fredag kl 0800 (lokal) (dansk tid - 2 timer), hvor vi har et ophold på 23 timer, som skal bruges til skibsvedligeholdelse og oliebunging. Vi slog søndag følge med den tyske fregat RHEINLAND-PHALZ, og mandag stødte den engelske fregat WESTMINSTER og den hollandske VAN SPEIK til. Inden ankomsten på Azorerne får vi tillige følge af den spanske VICTORIA. Senere, før ankomsten til Puerto Rico kommer der tillige et canadisk og et amerikansk skib, hvorefter NATO's Stående Atlanterhavsflåde - STANAVFORLANT - er samlet.

Vi er mindste skib i selskabet, men det betyder bestemt ikke at vi står tilbage for de øvrige. Først og fremmest er der tradition for at de danske enheder klarer sig godt i kraft af korte kommandoveje, fleksibilitet og professionalisme. Men herudover er vi utroligt godt forberedte efter intensivt arbejde de sidste 2 måneder. Skibet er i en meget fin teknisk stand, og vi har forberedt os grundigt til de 2 specielle opgaver, der blandt andre skal løses på denne tur, nemlig indsatsen mod narkotikasmugling og nødhjælpsøvelsen. Især den sidste har allerede nu været en udfordring. Korvetten har hertil ombordtaget en ca. 34 kubikmeter standard nødhjælpssække fra Beredskabsstyrelsen, der indeholder feltkøkken, generatorer, telte, feltsenge etc.. For øjeblikket beregner vi vore muligheder for at kunne sende mad i land, lave varme drikke og producere baby-mos. I sandhed nye, men spændende og yderst relevante opgaver, hvortil flåde-enheder forekommer at være det naturlige valg, i kraft af skibenes medfødte mobilitet, indsatsberedskab og autonomi. Vi kan konstatere, at vi ikke mindst i forhold til de øvrige skibe er velforberedte og vi har tillige en velfungerende besætning med en godt sammentømret grundstamme. Nu har vi så fået 21 nye værnepligtige, som vi gennem et intensivt uddannelsesprogram er i færd med at integrere i besætningen. Derfor har denne første uge været meget præget af undervisning i sikkerhedsmæssige aspekter, materiel og rutiner ombord. Da alle samtidig har gået vagt i to-tørn, er der ikke nogen tvivl om at der er mange trætte gaster ombord for øjeblikket. Der er dog heller ikke nogen tvivl om at friske unge mennesker hurtigt vænner sig til disse nye rutiner.

Korvettens togt blev jo beskrevet i Berlingske Tidende lørdag d. 6. januar. En del af de værnepligtiges pårørende har stillet spørgsmål ved oplysningerne om at værnepligtige skal betale for maden ombord, hvorfor der her skal redegøres for forholdet. I gamle dage var de værnepligtiges mad gratis overalt i forsvaret. For over 20 år siden blev de værnepligtiges løn hævet væsentligt, mod at de til gengæld selv skulle afholde udgifterne til kost, hvilket typisk på forsvarets cafeterier løber op i ca. 88 kr. pr. dag. For at de værnepligtige på søværnets skibe ikke er stillet mere fordelagtigt end dem i land skal de derfor også betale for maden. De bliver dog kun trukket 55 kr. om dagen, så der er også på dette område en fordel ved at sejle på flådens mest kampklare enhed.

Mange hilsner fra korvetten PETER TORDENSKIOLD's 97 mand store besætning.





Skaftning, velbekomme!



Hygge på broen



7 dage er gået siden vores sidste postkort fra dette SNFL togt 2001. 3886 sømil har siden afgang fra Korsør passeret under vores køl, vores propellere har skåret sig gennem Atlanterhavet store bløde dønninger ca. 2000000 gange og i dag onsdag den 18. januar er der ca. 680 sømil til vores første destination i Caribien. Tiden fra sidste postkort har stået på generel uddannelse i de forskellige divisioner, uddannelse på våben, i havaribekæmpelse og ikke mindst skibsvedligeholdelse.

I december måned før vi tog af sted var en stor del af skibet om læ blevet malet for at fremstå præsentabelt i det internationale selskab. Her under varmere himmelstrøg er opmærksomheden mere og mere blevet lagt på skibets vedligeholdelse på dæk.

Lige siden afgang fra flådestation Korsør havde vedligeholdelsesplanen for dækket været at tørne hele besætningen til første dag efter ankomst Puerto Rico for at få ordnet hele skibet en gang for alle. Men efterhånden som vejret blev varmere blev det besluttet at udnytte havneopholdet på Azorerne til, at få bunkret gasolie, få påbegyndt malingen af skibet. Missionen for hele besætningen var klar; jo mere vi fik ordnet inden ankomst Puerto Rico jo mere tid var der til at nyde selve øen. Uheldigvis er vejret på Azorerne meget omskifteligt og regnbygerne gjorde ethvert forsøg på maling umuligt så da vi ankom til Punto Delgada på Azorerne den 12. januar måtte vi nøjes med at benytte formiddagen til fjerne enkelte forekomster af løberust.

Efter at have set byen, smagt på de lokale retter og dyrket lidt motion stod vi så ud igen om morgenen lørdag den 13. januar for at begynde det store træk på 2400 sømil over resten af Atlanten til Puerto Rico.

Søen har lige siden afgang fra Punto Delgada været rolig med store vuggende dønninger, men vejret har været lidt omskifteligt, sol den ene dag, regn den næste og så sol igen. Men det gør ikke noget for regnen føles som varme danske sommerbyger. Lufttemperaturen ligger omkring 26 grader celcius og vandet ligeså og begge stiger for hver dag vi kommer nærmere Puerto Rico.

I går, som var en pragtfuld solskinsdag, stod programmet for formiddagen på malingen af agterdækket. De frivillige stod nærmest i kø for at få en pensel i hånden og dermed en adgangsbillet til de varme solstråler. Om eftermiddagen havde skibets teknikofficer (TKO) arrangeret en øvelse i diverse havaribaserede begivenheder. For den del af besætningen som normalt ikke indgår direkte i havariorganisationen bestod øvelsen i at gennemføre en handlebane, hvor deltagerne, i hold af 2, først skulle yde førstehjælp til figuranter, der havde fået sminket diverse skader, dernæst røgdykke ind i et røgfylt område og redde en kollega (fremragende repræsenteret ved en fender) og til sidst afstive en luge mod indtrængende vand med havaritømmer.

En anden del af besætningen blev sat til at bekæmpe en brand og eftersøge sårede på broen samt afstive luger. Denne anden del havde desuden til formål at teste ledelsesorganisationen idet både broen samt nervecenteret i havariindsatsen, havari centralen, blev sat ud af spillet ved hjælp af simulerede brande og eksplosioner iværksat af TKO.

I takt med at vi nærmer os de eksotiske steder har kabyssen også sat et eksotisk præg på forplejningen ombord. Friske frugter af typerne mango, papaya, trætomater og andre med ligeledes eksotisk klingende navne blander sig smukt med de mere traditionelle, men ikke mindre velmagende, æbler, pærer og bananer.

Lørdag den 20. januar om morgenen ankommer vi til den amerikanske flådebase Roosevelt Roads på Puerto Rico, men se det er et helt andet postkort.

Muchos saludos fra besætningen på korvetten Peter Tordenskiold.





Skibsvedligeholdelse på agterdækket





Brandøvelse på broen

Helbredstilstanden ombord nærmer sig det ideelle. Efter de sidste 2 dage på Atlanten forsvandt de sidste forkølelses- og influenzasymptomer i takt med den stigende temperatur og måske også tanken om snart at skulle i land på Bounty Island. Turen over Atlanten forløb i øvrigt helt uddramatisk. Selvom der i starten var nogen bevægelse i skibet, holdt alle sig på benene, og der var ingen tilskadekomne. Efterhånden lykkedes det også flere at se hvaler og delfiner. Alle så flyvefisk, som det nærmest vrimlede med de sidste 3 dage.

D. 19 JAN var det 20 års dagen for vores gode skibs dåb,- ved HKH Kronprins Frederik. I dagens anledning var der sendt telegram til Kronprinsen. Besætningen fejrede dagen med punch og aftenskaftning på agterdækket og havde en fin aften med udsøgt diner og smukt vejr.

Lørdag d 20 JAN ankom vi planmæssigt til Puerto Rico, Naval Station Roosevelt Roads. Da alle havde givet en hånd med, var vi nået så langt med skibsvedligeholdelsen, at resten kunne klares af vagtholdet. Og således har siden vagtfrit personel kunnet "gøre" øen. Selve flådestationen er geografisk set verdens største,- og man kommer ikke rundt her uden en bil. Til gengæld går der busser, og skibet havde fået en bil stillet til rådighed, samtidigt med, at mange forbigående tilbyder en vandrers lift. Som bekendt er amerikanerne særdeles imødekomende. Naturligvis findes alt på flådestationen: supermarked (Navy Exchange, som oven i købet er billigt), Mac Donald, Subway, renseri, skrædder, fodbold-, basketball-, baseball- og golfbaner, biludlejning og -salg, for bare at nævne det, der lige falder skriveren ind. Tiden efter ankomsten gik med at bekendtgøre sig med området, og ikke mindst at lære hinanden at kende på de forskellige skibe. Der er under havneophold jævnligt receptioner og mange møder mellem fagfæller. De fleste har også været uden for basen. Og da vi blev vel instruerede om, hvor vi ikke skulle færdes, har heller ikke dette medført ubehageligheder af nogen art. D. 22 JAN deltog 45 mand i en tur, hvor man med sejlskib sejlede til en lille ø, hvor snorkling kunne øves. Forestil jer at glide stille gennem det azurblå vand og lande på en solbeskinnet strand med palmerne vejende for den lette brise! Efter en fortrinlig buffet fortsatte turen til et koralrev og den egentlige snorkling-oplevelse. Det var fantastisk smukt. Der var et mylder af eksotiske fisk i alle farver og størrelser. Ja,- dog ikke større end ca ½ m, så selvom en af deltagerne blev nappet i kinden, var der ikke fare på færde, forudsat at man ikke kom alt for tæt på korallerne, som kunne være knivskarpe. 23. JAN afholdtes "SNFL Olympiad" afsluttet med barbecue på stranden. Alt i alt den helt store forbrødringsfest, hvor alle efterhånden synes at kende alle. Sportsligt klarede vi os,- igen i forhold til vores størrelse, fint. Vi besatte en hæderfuld næstsidsplads. Vi var Medical Guard Ship og stod parate med vores mobile skadestue, hvorfra vi uddelte et par isposer, plastre og et støttebind!

D. 24. endnu tid til at lege turister: gentagelse af snorklingturen og desuden tur til regnskoven og besøg på Bacardi rom destilleri. Et besøg i den gamle del af San Juan stod også på programmet. Men det mente chaufføren ikke,- og da han ikke talte engelsk og ingen af deltagerne spansk, måtte alle pænt følge med tilbage til Roosevelt Roads.

Så er det blevet d. 25. og arbejdet kalder: 14 dages sejlads med masser af øvelsesaktivitet på alle fronter. Det meste af dagen er gået med omladning af missiler. Vi har fået to øvelsesmissiler ombord. Det ene af dem skal under den kommende øvelsesperiode affyres mod et hurtigt og lavtflyvende mål. Kl. 1745 lagde vi fra kaj. Ombord har vi - udover den hidtidige besætning - fået 2 frø mænd, der skal styrke skibets boardingteam, og besætningens fysiske form. Og alle glædede sig til igen at komme til søs,- herunder også at få vores "hjemmelavede" vand, som i modsætning til det fra flådestationen leverede ikke behøver at tilsættes klor. Efter "mønstring efter bjærgningsrulle", hvor det kontrolleres, at alle ved, ved hvilken redningsflåde de skal befinde sig ved evt. forlis, er vi så nu inde i de gode gamle skibsrutiner.



Mange solrige hilsener fra besætningen på Peter Tordenskiold



Aftenhygge på agterdækket





Det er ikke hver dag man ser så mange mennesker på agterdækket

Efter det første udmattende havneophold er det rart at være tilbage på søen igen. De daglige rutiner er ved at hænge fast hos alle de nye ombord og der bliver hjælpsomt givet en hånd, hvor en sådan er ønskelig.

Den forløbne uge har været spækket med spændende oplevelser, øvelser og venskabelige matcher i kampludo, backgammon og skak. Kampludoen er dog knap så sportslig, idet kunsten at håne sine modstandere er en ikke ubetydelig del af spillet. Inden vores næste havn, på Aruba, skal første del af denne PETO olympiade være overstået, selvfølgelig vil vinderne til den tid blive offentliggjort enten via dette ugebrev eller endnu ved at blive råbt ud til de fire verdenshjørner.

Ugen fik en blød start, da vi i fredags afholdte en baderulle i det 26,8 grader varme caribiske vand. Efter vandturen var alle klar til den første af ugens større luftforsvarsøvelser. Øvelsens formål var at nedkæmpe en trukket drone med skibets 76 mm kanon. Dronen var trukket af et Skyhawk Jetfly. Efter to fire skuds byger var øvelsen overstået, med et tilfredsstillende resultat. Hvis det havde været et rigtigt fly og der havde været anvendt krigsammunition ville målet være blevet nedkæmpet.

Afgangen fra Puerto Rico blev også starten på udvekslingen (crosspol) af besætningsmedlemmer fra de andre enheder i atlantehavsflådestyrken. Denne udveksling har til formål at øge kendskabet til de andre landes flåder samt fremme de personlige bånd mellem besætninger i hele styrken. Dags dato har vi allerede lavet crosspol med det hollandske skib og det canadiske, med henholdsvis tre og fire personer. Afkastet heraf har været stort, ikke kun åndeligt men også mere fysisk, da vi har fået lovning på en grill fra canadierne, så vi kan holde grillaftener på agterdækket.

En af de vigtigste dele af skibet, nemlig kabyssen, er yderst velfungerende, hvorfor vi alle er mætte og glade. De store kulinariske oplevelser har dog nødvendiggjort at besætningen skal motionere noget mere. Heldigvis indgår der to frø mænd i besætningen. Frøernes primære opgave er dog at yde styrke boardingholdet, så en boarding kan foregå på en sikker og professionel måde. Mange har dog deltaget i deres sekundære formål, nemlig idrætten. Den aktive deltagelse har ofte resulteret i at deltagerne har opdaget nogle muskelgrupper, de helt havde glemt eksisterede, hvilket har medført klynken over ømhed i hele kroppen. Situationsrapporten vil kunne fortælle at besætningens fysiske form er blevet højnet, måske ikke for alle, men gennemsnittet er på vej op.

Sidst men absolut ikke mindst har vi i den forløbne uge fået testet vores våbensystemer på den bedst mulige måde, nemlig ved selv at skyde et missil af for at se om vores forsvarsmidler virker. Efter en sikkerhedsmæssig tilrigning, hvor der bl.a. var etableret ekstra brandhold og hele skibet var lukket gastæt, kunne 2. Våben- og Elektronikofficeren trykke sin fedtede pegefinger mod affyringsknappen. Cirka 2 sekunder herefter forlod den 3,6 meter lange fugl sin rede med et hidsigt brøl. Målet var en fjernstyret drone, som fløj med en hastighed på cirka 900 km/t i lav højde. Målet blev hurtigt udpeget og da det var i en afstand af 30 kilometer fra skibet, blev det engageret. Efter cirka 1 minut havde det 247 kilo tunge Sea Sparrow missil nået dronen i en afstand af 15 kilometer fra skibet. Dronen simulerede et Harpoon missil, som er det anti-skibsmissil vi selv medbringer.

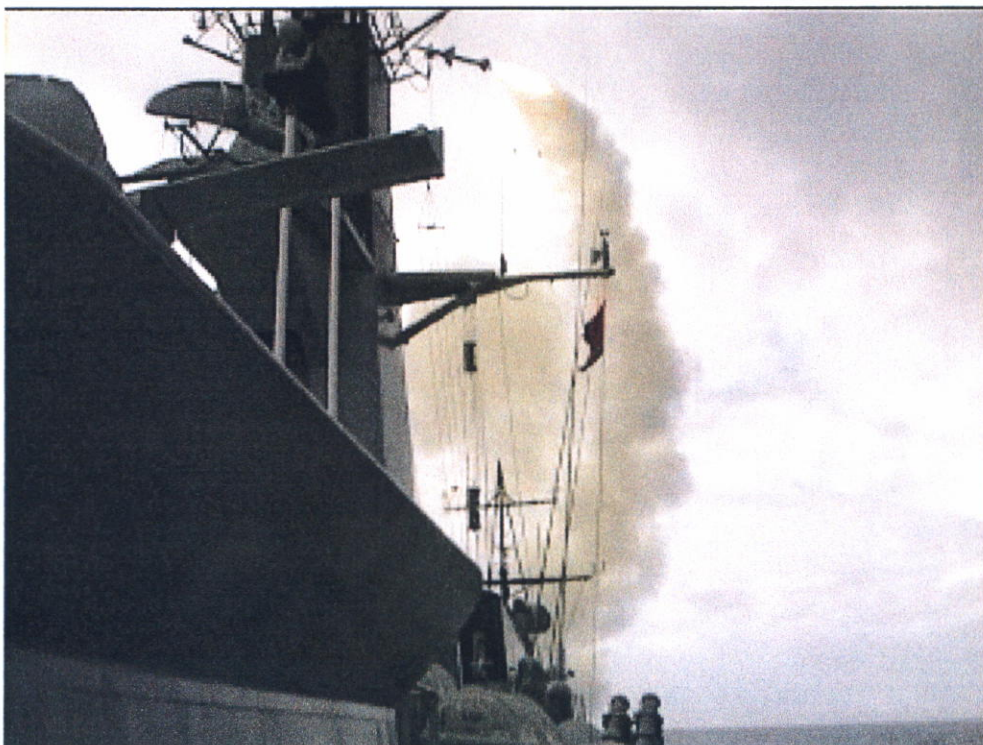
Med denne vellykkede uge i baghånden kan vi med rette kalde os søværnets mest kampklare enhed. Skarpe og med hvæssede kløer er både PETO og besætningen klar til Counter Drug operationen, der indledes i næste uge.

De varmeste caribiske hilsener fra Peter Tordenskiolds besætning.





Boardingholdet klar til at sejle



Affyring af SeaSparrow missil



PETER TORDENSKIOLD er netop ankommet til den caribiske Bounty-ø Aruba, der er en af de 3 hollandske antiller. De andre hedder Bonaire og Curacao, og Curacao skal vi besøge næste gang vi skal i havn. Aruba ligger kun 12 sømil nord for Venezuela og måler 31 km på den ene led og 10 km på den anden. Vi ligger i Oranjestadt, der ligger på øens syd-østside, det er hovedstaden opkaldt efter det hollandske kongehus. Havneopholdet deles med den engelske fregat WESTMINSTER og den tyske ditto RHEINLAND-PHALZ.

I den forløbne uge har vi indledt operationen mod narkotikasmugling - Counter Drug Ops. Vi har med resten af styrken forlagt sydover mod det sydamerikanske kontinent, ad "highway 64", som er betegnelsen for den længdegrad, narkotikasmuglerne anvender til at sejle nordover med deres dødbringende last, der har endestation i Amerika eller Europa. Operationen foregår i samarbejde med den amerikanske kystvagt og den hollandske flåde, men alle nationale myndigheder i området er principielt involveret.

Narkotikasmugling foregår i både fiskefartøjer og coastere, men primært med små såkaldte "go-fast" både, som bedst kan sammenlignes med bådene fra TV-serien Miami Vice. Ofte med et par 200-250 HK motorer udenbordsmotorer. Bådene er fyldt med benzin og narkotika, og en enkelt kan medbringe over et ton rent kokain, hvilket i værdi på det danske marked svarer til omsætningen på en middelsvær dansk virksomhed. Den årlige omsætningen af narkotika fra Sydamerika til USA/Europa svarer til mindst 2 gange det danske forsvarsbudget dvs. ca. 30 milliarder. I den forløbne uge har SNFL fundet et enkelt mistænkeligt skib, der er overgivet til den venezuelanske kystvagt. En anden smuglerbåd blev forfulgt af US Coastguard og den mexicanske flåde, og stoppet med skud fra en helikopter. Skibet blev boardet af mexicanerne, efter at man havde smidt lasten af kokain overbord. Der blev efterfølgende opsamlet 1750 kg. Kokain.

Samtidig med denne operation, er der selvfølgelig en del andre aktiviteter ombord. Vi træner jævnligt vores boardinghold, som ses på et af billederne ombord på RHEINLAND-PHALZ, og vi har også jævnligt RAS (overførsel af olie eller gods til søs). RAS med den canadiske tanker ses å det andet billede. Herudover er der ofte luftforsvarsøvelser med hollandske fly og skydeøvelser.

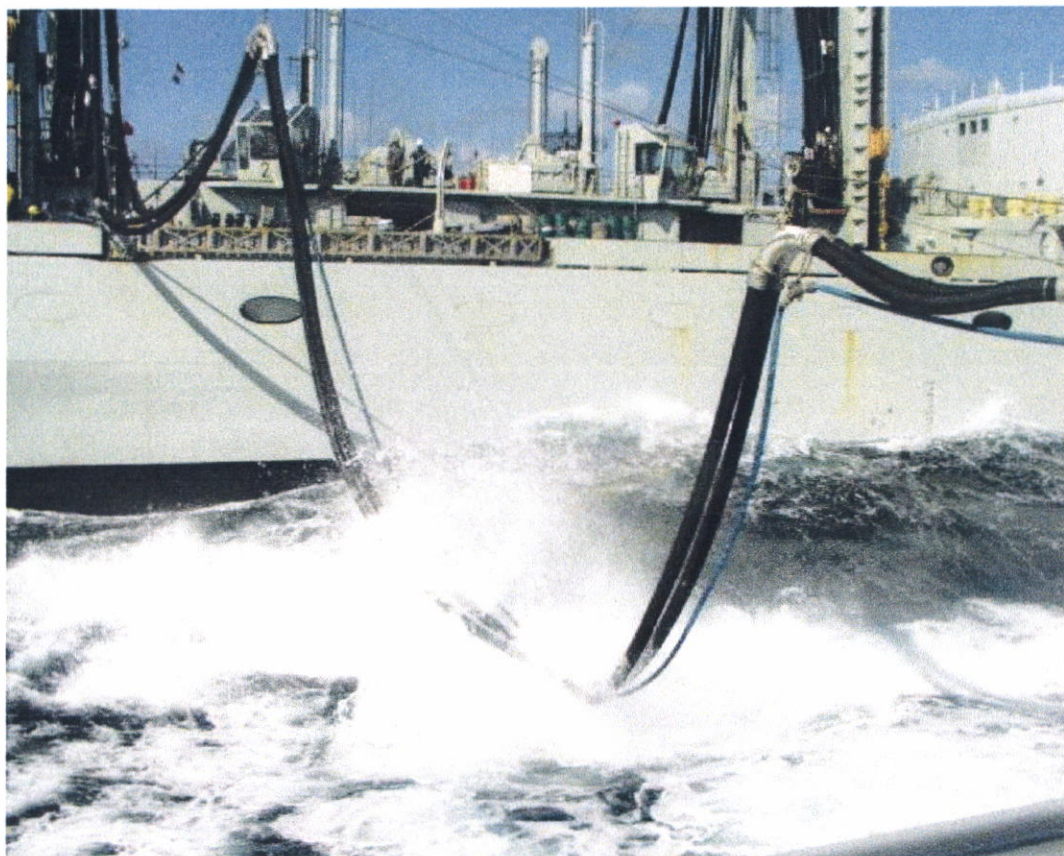
Søndag blev afsat til afslapningsdag, kun O-rum, broen og kontrolrummet var bemanded, der blev der dyrket FUT (gymnasik) og stranden (02-dækket) og forhaven (fordækket) blev benyttet generøst resulterende i endnu et par solskoldninger. Når vi nu er ved det:

Lufttemperaturen er om dagen 30 C og om natten 25 C, men i Caribien blæser der altid "Tradewinds", hvilket køler en del. Desværre betyder vinden, at baderullerne er aflyst for nærværende. Søndag aften var bingo aften, kabyssen brillerede med Bingo Napoleons Hatte og der blev udbakket slik til den store guldmedalje. Klokkeren 1900 var skibet klar til Bingo, hvilke altid er noget særligt med flotte præmier.

Vores mange nye værnepligtige, kan man faktisk ikke kalde nye længere, da de er kommet rigtig godt ind i Korvettens rytme, omgangstone mv. Man ser hele tiden en ny og en gammel fra det maskintekniske departement fare omkring talende om dette og hint.

Tillige kører o-rummet diverse interne øvelser. Våbendivision har haft diverse skydninger eksempelvis 20mm og 7.62m skydninger, hvor det er værnepligtige, der udgør hovedparten af skytterne. Vi jo egentlig alle under kontinuerlig uddannelse, men Korvetten PETER TORDENSKIOLD er nu i sandhed en godt sammentømret enhed i meget høj træningsmæssig og teknisk stand, i sandhed søværntes mest kampklare korvet! Varme hilsner til det kolde nord fra PETER TORDENSKIOLD i Caribien.





RAS med Preserver



Boarding af tyskeren Rheinland Phalz



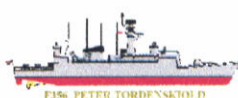
Så er det tid til den ugentlige hilsen fra PETER TORDENSKIOLD. Torsdag den 8. februar til mandag den 12. februar tilbragte PETO i Oranjestadt på Aruba. Oranjestadt er øens største havneby, og er samtidig anløbshavn for mange af Caribiens krydstogtskibe, primært med amerikanske turister. Byen bærer tydeligt præg heraf, og kan bedst karakteriseres som en blanding af en spansk badeby og Las Vegas. Ikke desto mindre har havneopholdet været en kærkommen lejlighed for PETOs besætning til at få fast grund under fødderne og komme ud og få "en på opleveren" i de spændende omgivelser efter de sidste par ugers hårdt arbejde til søs.

Før man kan nyde må man yde, og inden der blev givet frihed og landlov var der mange praktiske gøremål der skulle overstås. Rengøring om læ, nedvaskning og af-ferskning på dæk, proviantering o.s.v. Endvidere afholdtes de såkaldte Force Meetings umiddelbart efter ankomst til havn, hvor repræsentanter fra skibenes forskellige fagområder mødes på tværs af nationalitet og udveksler erfaringer samt træffer aftaler om den praktiske udførelse af kommende øvelser og operationer.

For vagtfrit personel bød dagene på Aruba på mange spændende oplevelser. Strandene var naturligvis populære, med rige muligheder for solbadning, snorkeldykning, vandski-løb og meget andet. Flere af sportsdykkerne blandt besætningen fik endvidere lejlighed til at dykke med luftflaskerne på ryggen, og berettede samstemmende om fantastiske naturoplevelser med skibsvrag og masser af dyre- og planteliv. For landkrabberne gav den landlige natur også mange fine oplevelser, med udflugter til landskaber domineret af kaktusser og buskads samt et rigt dyreliv, særligt repræsenteret ved farverige fugle, turkisblå firben og en enkelt slange. Enkelte besøgte også en klippehule 25 meter nede under jorden, hvor et par flagermus havde til huse. De flaksede noget omkring efter at være blevet belyst med de medbragte lommelygter. På det repræsentative område var PETO vært for styrkens Force Reception, hvor repræsentanter for det lokale parlament, regering, embedsværk og erhvervsliv var inviteret.

Mandag den 12. februar var det hverdag igen. Forberedelserne til den forestående katastrofe hjælpeøvelse fortsatte, og vores medbragte teltlejr blev læsset af med henblik på overførsel til styrkens noget større amerikanske skib USS TORTUGA, for således at lette transporten af grejet til kriseområdet. I forbindelse med PETO's havnemanøvre faldt et besætningsmedlem overbord, da en svejsning i sø-gelænderet sprang op. Heldigvis kom gæsten fri af skibssiden og blev hurtigt og uskadt bjærget op af den tyske fregat Rheinland-Phalz's gummibåd. Efterfølgende gennemførte chefen en interessant havnemanøvre, hvor det var påkrævet at udnytte hovedparten af alle de kendte samt et par enkelte ukendte manøvreordrer for at holde skuden klar af et kostbart udseende krydstogtskib og et solidt koralrev. Begge episoder – der heldigvis forløb godt - var konkrete påmindelser om, at vi ikke må lade os lulles i søvn af rutine, men til stadighed være beviste om, at sikkerhed til søs er en 24 timers indsats, der forudsætter koncentration og klarsyn af alle ombord.

Og til de mange, der med rette synes at vi opererer i et spændende geografisk område, skal vi blot minde om, at vores dagligdag ikke er solbadning, men for det mest hårdt arbejde. Det skal i den forbindelse nævnes, at vi siden afgang fra Puerto Rico den 25. januar har haft 18 dage til søs, hvoraf det i 14 dage har blæst med kulingstyrke. Dette har ikke påvirket de opgaver vi har løst under counter-drug operationen, men forholdene i styrkens



absolut mindste - men mest kampklare - skib er naturligvis præget af, at begrebet "vandret" er en by i Rusland.

Mange hilsner fra besætningen på korvetten PETER TORDENSKIOLD.



Korvetten Peter Tordenskiold under gang i Carribien



Peter Tordenskiold og Rheinland Phalz i Aruba



Den forløbne uge startede med vægt på vores fortsatte counter-drug operation, men allerede lørdag og søndag intensiverede vi forberedelserne til en af de vigtigste øvelser, i mange år, for den danske flåde, nemlig den stort opsatte nødhjælpsøvelse på den caribiske ø Curacao. Nødhjælp ved katastrofer kommer ind under begrebet "Military Operations Other Than War" (MOOTW), og denne opgave er ikke mindst i de senere år blevet tillagt stor vægt i diskussionen om militære styrkers fremtidige opgaver. Filosofien er, at militære styrker - i kraft af deres høje beredskab - med kort varsel skal kunne yde humanitær bistand til egne af verden, der rammes af en hændelse (borgerkrig, naturkatastrofer mv.) der sætter hele eller dele af landets infrastruktur ud af spillet. For flådestyrker er der tale om først at skabe et brohoved på kysten, for derfra at kunne kanalisere nødhjælp i form af førstehjælp, mad, vand, tøj, felthospitaler og teltlejr ind i landet til assistance for flygtningestrømme. Militære styrker er specielt velegnede hertil grundet en høj grad af organisation, samt muligheden for egentlig beskyttelse af flygtningene i tilfælde af oprør, røverier og plyndringer.

Vores øvelsesområde blev i scenariet ramt af en voldsom storm (hurricane), der raserede med vindhastigheder på op til 40 til 50 m/s (hvilket svarer til ca. 150 - 180 km/t). Til sammenligning er en normal hjemlig storm højst på ca. 20 - 30 m/s. I samarbejde med beredskabsstyrelsen medbragte PETER TORDENSKIOLD en komplet lille teltlejr med alt tænkeligt udstyr. Af udstyret kan man blandt andet lave et felthospital, og det blev netop besluttet, at dette skulle være vores opgave i øvelsen. Det er faktisk utroligt hvad der er blevet stuvet ned i den agterste containerposition, hvor der normalt står et batteri af seks Sea Sparrow missiler. Hospitalet består af nogle store telte, der pustes op vha. en medbragt kompressor, således at der bliver både et telt til modtagelse, et til operationsstue, et til sengeafsnit og endelig et til beboelse for personellet der driver lejren. Herudover er der generatorer, ekstra brændstoffundke samt naturligvis senge og operationsborde. Stolene blev der desværre ikke plads til men yderligere har vi også medbragt et transportabelt air-condition anlæg til hospitalet, toiletter, badefaciliteter samt moderne kommunikationsudstyr af både militær og civil art. Således har Beredskabsstyrelsen medbragt en bærbar satellittelefon, hvormed man kan koble sig på internettet og eksempelvis hurtigt sende lægejournaler fra felthospitalet i land ud til hovedhospitalet på det amerikanske flagskib TORTUGA. Alt dette grej lossede vi på Aruba og overførte det til TORTUGA, der da øvelsen startede fragtede udstyret med helikoptere og landgangsfartøjer ind til katastrofeområdet.

Mandag den 19. februar var D-dag og 24 mand fra PETER TORDENSKIOLD blev landsat på stranden med vores "amphibiske" gummibåd og transporteret til øvelsesområdet, på den modsatte side af øen. Det var imponerende at observere en flåde udfør en landgangsstrand med et mylder af små både i vandet og luften svirrende af helikoptere med udstyr i slæng. Fra PETER TORDENSKIOLD blev der også 2 gange hentet containere med op til 400 liter vand, der skulle forsyne hospitalet. Lejren blev hurtigt etableret, og vores ekspert fra Beredskabsstyrelsen - der påmønstrede skibet på Aruba - var imponeret og meget tilfreds med vores besætnings energi, faglige dygtighed og arbejdsindsats. De øvrige nationers medvirkende har da også beundret vores lejr, som hurtigt blev samlingspunkt for hele styrken i land. I øvelsen medvirkede i alt op mod 300 mennesker i land ad gangen. Herunder både skibenes besætninger, en bevogtningsstyrke samt figuranter, begge i form af 150 lokale hollandske marinesoldater. Den praktisk del af øvelsen, der i virkeligheden ville være retablering af bygninger, er denne gang blevet et projekt til hjælp til de lokale.



Således har de gæve søfolk fra styrken renoveret en lokal skole med legeplads, nyt tag, maling med videre. På den måde er der også sagt tak for hjælpen til lokalbefolkningen.

Øvelsen viste at MOOTW operationer har en række spændende perspektiver for både vores flådes og Beredskabsstyrelsens fremtidige udvikling. For det første er samarbejdet baseret på to statslige myndigheders gensidige udnyttelse af hinandens ressourcer. Det er det, der på nydansk går under betegnelsen synergi. Hver for sig kan vi ikke løfte opgaven, men med vores sammenlagte ekspertiser er det kun fantasien, der sætter begrænsninger for, hvilke opgaver vi i fremtiden kan løse.

Mellem 70 og 80% af verdens befolkning bor indenfor 100 kilometer fra nærmeste kystlinie. Denne kendsgerning medfører i sig selv, at de fleste katastrofesituationer eller konflikter vil finde sted i kystnære områder, hvor bistand mest hensigtsmæssigt kan ydes via skibe. Tager man den kapacitet, som PETO medbragte fra Danmark og ganger den op med hvad eksempelvis et af flådens fremtidige støtteskibe kan løfte vil man hurtigt nå frem til, at Danmark vil være i stand til at yde en væsentlig hjælp, der hvor der er behov for den, - i umiddelbar nærhed af et katastrofe område. Man behøver således ikke udsætte en i forvejen traumatiseret befolkning for yderligere belastninger ved at anbringe dem i flygtningelejre i Danmark eller andre steder fjernt fra deres vante omgivelser og kulturelle rammer.

MOOTW opgaven skal ikke træde i stedet for flådens egentlige opgaveløsning, men ved at udnytte flådestyrkers indbyggede mobilitet, beredskab og besætningernes håndværksmæssige færdigheder, kan man føje endnu en dimension til den brede vifte af opgaver som vores effektive, fleksible og alsidige flåde kan løse.

Efter togtet skal vi sammen med vores nye venner og samarbejdspartnere fra Beredskabsstyrelsen udarbejde en fælles rapport om vores erfaringer fra øvelsen og dette togt. Bekræfter den nærmere analyse vores fornemmelse af, at vi her har fat i noget der virkelig har perspektiver for fremtiden, så vil vi driste os til at fastslå, at PETO har været med til at skrive et nyt kapitel i vores flådes historie.

Alt i alt må vi på baggrund af vores indsats have lov til at være lidt stolte. Det er helt klart vores indtryk at både samarbejdet med Beredskabsstyrelsen og vores forberedelser til MOOTW opgaven har givet anledning til anerkendelse hos vores kollegaer i SNFL og blandt de foresatte myndigheder i NATO.

Denne uge har i høj grad bekræftet vores opfattelse af, at der findes to slags søfolk i den danske flåde; - dem, der sejler på flådens mest kampklare enhed, PETER TORDENSKIOLD, og dem, der ville ønske at de gjorde.

Så med billeder fra øvelsen, takker Søværnets og NATO-styrkens mest kampklare og amphibiske korvet af for denne gang.





Teltene pakkes ud

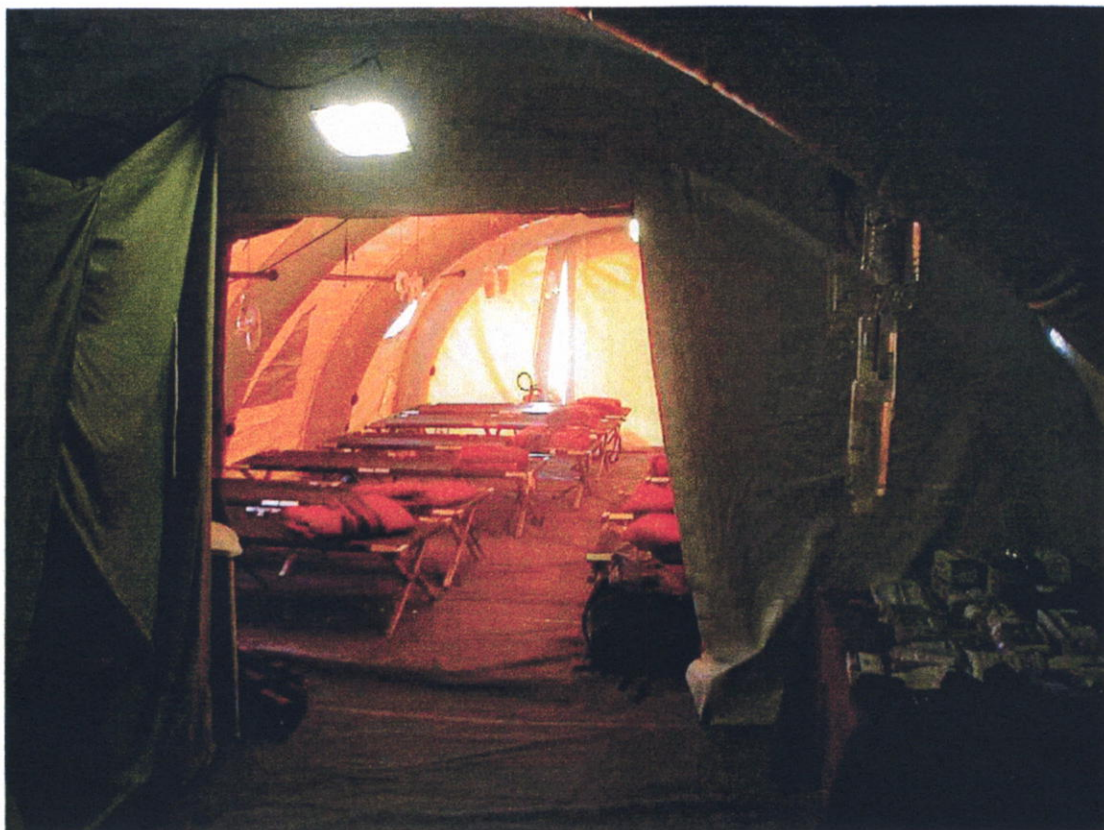




Pause efter at have slået lejren op



Aftenskaftning i det fri



Felthospitalet i lejren



Den danske lejr "Camp Monkey"





Sanitten forbinder en af de lokale

Det er atter blevet tid til en hilsen fra PETER TORDENSKIOLD. Over halvdelen af turen er nu vel overstået, og det sidste caribiske havneophold i Willemstadt på Curacao er afsluttet. Vi stod til søs tirsdag morgen kl. 0500 og har siden genoptaget et omfattende øvelsesprogram med de øvrige enheder i styrken. Opholdet i Curacao bød på lidt velfortjent – synes vi selv – afslapning ovenpå 2 uger til søs og ikke mindst den omfattende nødhjælpsøvelse. Curacao var en tiltalende caribisk ø, men med danske øjne var der store kontraster fra de fattige kvarterer til de lækre hoteller og betalingsstrande der fandtes på øen. Også mellem husene var der store kontraster, idet de med deres blå, grønne, turkis, pink og mange andre farver fremstod meget farvestrålende og en fantastisk oplevelse i sig selv. En lokalt bosat dansker viste os lørdag rundt i den gamle del af Willemstadt, så vi fik en chance for at se de fattige kvarterer, hvor man blev frarådet at færdes om natten. Til vores held var der i denne weekend karneval, der som sikkert bekendt er en stor begivenhed på disse kanter, og som angiveligt skulle være det tredjestørste i verden kun overgået af Rio og Trinidad. Om det er det, er svært at vurdere for danske karnevalsamatører, men det er under alle omstændigheder en fest over flere dage, hvor alle øens 160.000 indbyggere deltager. Hovedbegivenheden var et tre timer langt optog med musik og karnevalsgrupper udklædt i forskellige farvestrålende kostumer. Der var dans og glade dage over hele den ca. 20 km lange rute, og alle var mødt op for at deltage i festen. Det var en stor oplevelse. Knap så meget samba var der, da PETER TORDENSKIOLDS værnepligtige besætningsmedlemmer, om mandagen tævede officererne i fodbold (1-7). En begivenhed der for nogle ombord ønskes hurtigere i glemmebogen end karnevalet.

En del af sammenholdet og bekendtskabet i styrken skabes også ved sociale sammenkomster under havneophold. Den menige del af besætningen inviterede således de andre skibes besætninger til reception på PETER TORDENSKIOLD. Det var fornemt arrangeret og med stil. Der var indrettet springvand og bar på agterdækket, og baren blev passet af to af skibets officerer, der i dagens anledning havde taget jobbet som messegaster.

Øvelsesaktiviteten kører som nævnt nu videre og resultaterne fornægter sig ikke. Skibene i styrken bliver bedre dag for dag, såvel individuelt som til at samarbejde. De mange og hyppigt anvendte forkortelser er blevet hverdags snak for alle ombord. Udtryk som ADEX (luftforsvarsøvelse), GUNEX (skydeøvelse), FUT (Fysisk Uddannelse og Træning), SNFL (udtales snifl), CROSSPOL (personeludveksling) og RAS (overførsel af gasolie til søs) høres overalt på skibet, og anvendes rutineret af de skibskammerater, der startede med os i januar. Skibsvedligeholdelse er fortsat et nødvendigt onde. Når man er til søs i lang tid skal der jævnligt vaskes, fjernes rust og males. En stor løbende indsats - ikke mindst under nødhjælpsøvelsen - får dog PETER TORDENSKIOLD til at fremstå præsentabel. Det er en lang og sej kamp mod vind og vejr, som man kan have overtaget i men aldrig helt vinde.

Om aftenen bliver der af og til lejlighed til rekreative aktiviteter. Konkurrencerne i kampsport, backgammon og skak der blev startet efter vi forlod Azorerne, nærmer sig slutningen af de indledende runder og favoritterne begynder at skille sig ud. Menuen og frugterne ombord har stadig et eksotisk præg og vi vender os hver dag til nye smagsindtryk, f.eks. er vi løbet tør for vores medbragte Kærgården og dansk appelsinjuice, hvorfor vi må prøve nye ikke danske produkter. Man finder hurtigt ud af, at de danske mejeriprodukter ikke bare lige lader sig erstatte, men så er der andre spændende sager. Heldigvis har vi også en fremragende bager, der forsyner os med godt dansk rugbrød, og det findes i hvert fald ikke i Caribien.



I går havde vi besøg af COMSTANAVFORLANT, en forkortelse der betegner den amerikanske admiral som for tiden leder styrken. Han kunne ved selvsyn konstatere at PETER TORDENSKIOLD måske nok er styrkens mindste skib, men med en høj moral og en dygtig besætning byder på masser af slagkraft og initiativ.

Nu har vi så småt sat kursen nordover mod Charleston, South Carolina, hvor vi efter endnu et par ugers arbejde holder weekend 9-12. marts.
De varmeste hilsner fra PETER TORDENSKIOLD.



Karneval i Curacao





Beercall på Korvetten Peter Tordenskiold



Kære alle derhjemme.

Så er det atter blevet tid til nyt fra PETER TORDENSKIOLD. Vi satte, som skrevet sidst, kurs mod Charleston, South Carolina, men det blev ved de planlagte streger i søkortet. Et ubehageligt vejrsystem langs den amerikanske østkyst, med vindstyrker af stormstyrke, har i mellemtiden tvunget styrkens chef til at om dirigere os, således at dette vejrsystem omsejles. Dette er sket ved, at sejle vestover mellem Jamaica og Cuba, og det er med et vist vemod, at destinationer som Kingston (Jamaica) og Havanna (Cuba), glider udforsket forbi vores krigsskib. Vi sejler i øjeblikket østover, nord for Cuba mod sydspidsen af Florida, og videre nord på mod Port Canaveral, Florida, hvor vi i week-enden går ind i stedet for Charleston. Men den slags ændringer betyder mange aktiviteter med om dirigering af personel, reservedele og post, samt levering af forsyninger og ændring af programmer og arrangementer.

På PETER TORDENSKIOLD er humøret stadigvæk højt, selvom vi har mærket yderkanten af førnævnte storm. Men vi har også konstateret, at vi i sidste uge tog hul på anden halvdel af togtet. Den eksterne øvelsesaktivitet er grundet den lange forlægning ikke så intens. Det har givet os lejlighed til at intensivere øvelse af skibets interne beredskab. Der bliver trænet i boarding, brandslukning, førstehjælp og lækstopning, så vores havariberedskab er i top.

Vi har nu afsluttet vores deltagelse i Counter-Drug operationen. Styrkens samlede indsats i denne vigtige opgave vurderes som en succes. Der er således kendskab til mindst en konkret situation, hvor en smugler er blevet opbragt, og endvidere har vores indsats frigjort ressourcer til indsats andre steder i Caribien. Det er endvidere de ansvarlige myndigheders opfattelse, at vores aktiviteter i området har tvunget narkobaronerne til at udskyde planlagte forsendelser. Vi bilder os ikke ind, at vores tilstedeværelse og aktiviteter har bragt de ulovlige og samfundsskadelige aktiviteter til ophør, men vi har gennem vores engagement og indsats gjort en forskel!!

Vi håber at Port Canaveral bliver et godt havneophold. Undervejs hertil lykkedes det os at se opsendelsen af rumfærgen den 8. marts - tidligt om morgenen - fra Cape Canaveral. Selvom afstanden til opsendelsesstedet var 190 sømil, kunne de morgenfriske tydeligt se det imponerende og kostbare fyrværkeri.

Port Canaveral ligger ved siden af Kennedy Spacecenter, og der er en times kørsel til Orlando, med seværdigheder som Disney-world, Sea World og Universal-Studios. Vores Velfærdsofficer er i gang med at arrangere ture hertil, så hvor vores gaster kan få velfortjente oplevelser efter 2 uger til søs.

Vi har haft vores sidste RAS'er (overførsel af olie eller forsyninger til søs) med tankskibet PRESERVER. I den forløbne uge lavede vi personoverførsel, og trak på udspændt tovværk et par besætningsmedlemmer frem og tilbage mellem de to skibe under gang. Vi fik også olie, og begge operationer - der involverer meget personel - gik godt.

Desværre var det også tiden til at sige farvel til vore canadiske venner på PRESERVER, der har forsynet hele styrken med olie indtil nu. Dette blev "fejret" ved en såkaldt SAIL PAST, hvor de øvrige skibe i styrken blev linet op på en linie, hvorefter PRESERVER sejlede langsomt forbi os alle, og tog behørigt afsked med hvert enkelt skib. Det lyder jo meget tilforladeligt, men er faktisk en meget sjov begivenhed, hvor besætningerne klæder sig selv og skibet ud, for at gøre det hele festligt. Det gælder her om at finde på de mest mor-

somme indslag, og PETER TORDENSKIOLD holdt sig som sædvanligt ikke tilbage. Fra fordæk til agterdæk var skibet klædt på til narrestreger. Der var alt fra "narkosmuglere" på agterdækket, til juletræ og balloner på fordækket.

Der er nu kun tilbage at vente på de næste spændende begivenheder, og hvis det kan trøste nogen hjemme i vinterkulden, så er temperaturen her faldet til 26 grader, som følge af vores forlægning mod nord.

PETER TORDENSKIOLD ønsker alle derhjemme en god uge.



Korvetten Peter Tordenskiold i høj sø



Launch af rumraketten Discovery fra Kennedy Space Center



De smukkeste solnedgange finder man på havet

Vi ankom fredag d. 9 marts til Port Cape Canaveral, som ligger nogenlunde midt på Floridas østkyst. Planen var jo oprindeligt, at vi skulle have været længere nord på – Charleston, men det blev ændret på grund af udsigten til særdeles dårligt vejr i det område. Set med en vinterdanskers øjne kan man ikke klage over vejret i Florida, men for Caribienfarere er en pludselig temperatur forskel på næsten 10 grader noget der godt kan give gåsehud!

Havnen lå i nogen afstand fra såvel restauranter som de gode strande, men det blev klaret dels ved forskellige former for lejebiler dels ved en bus som basen havde sat til at køre i kontinuerlig drift en stor del af døgnet. Nemt og billigt.

Alle var glade for at komme i havn igen, og der var en udtalt lyst til at prøve nogle af de mange oplevelser Florida byder på.

Alle ombord var vist på den store tur til Kennedy Space Center, kun en halv times kørsel fra Peter Tordenskjold. Stedet kan stærkt anbefales, afsæt en hel dag til det, hvis du skulle komme forbi. Selv ikke raket-interesserede vil blive imponerede. Området er enormt, så der er indsat busser der kører mellem de forskellige centre med 10 minutters interval.

Udover to film i omnimax format, den ene i 3D, ses alle de tidligere typer af raketter, rumfærger og affyringsramper. Især en fuld udgave af Saturnraketten er imponerende, det var den type, der bragte de første mennesker til månen i 69.

I mange af grøfterne i området lå der alligatorer store og små! Udover at være affyringsområde for rumfærgerne er området også naturreservat. Der var masser af fugle, nogle så bæltedyr, der skulle være over tredive eksemplarer af den amerikanske nationalfugl ørnen. Et hold var kørt helt til Miami, det skulle have været meget spændende. Andre var i Orlando, for at se Universal Studiet, det forlyder dog, at de ikke nåede det, fordi de blev distraheret af alle de spændende butikker!

Skibet planlægger ture til Orlando ved næste havneophold, så det kan vist nås endnu.

Disney World og Sea World er også nogle oplagte muligheder ved den lejlighed.

For golfomaner er der alle muligheder, green fees i alle prisklasser, og man behøver ikke at være medlem af en klub!

Under opholdet i Cape Canaveral var der lidt personel udskiftning, vi er således nu blevet beriget med en orlovspræst!

Vi stak til søs igen tirsdag og skal bruge de kommende dage på at varme op til den næste øvelse, som skal foregå ud for Floridas østkyst.

Øvelsen er med den Amerikanske 2nd Fleet, der er bygget op om to Carrier-battlegroups bestående af hangarskibene USS Enterprise og USS Theodore Roosevelt med tilhørende flåder af krigs- og forsyningskibe. Vi er ikke i tvivl om, at vi "nakker dem" eftertrykkeligt, da vores rolle er som opposing force (modstandere) og dermed "the bad guys" i dette scenarie. I alt medvirker der ca. 40 krigsskibe i denne øvelse. Der er med andre ord lagt op til en ret oplevelsesrig sejlads.

Forleden nat boarded vi en lille motorbåd, vi fandt drivende 150 sm fra kysten, kun med navlys tændt og løbet tør for fuel. Efter at have kontaktet US Coast Guard blev vi informeret om, at ejeren var sejlet fra Ft. Lauderdale i fredags og at familien mente han, påvirket af stoffer, var taget ud for at begå selvmord. Ombord fandt vi hans sko, trøje, bukser, en flaske cognac, nogle øldåser og endelig en pose "græs" skjult i låget til GPS-modtageren. Efter vi havde undersøgt båden, gennemførte vi sammen med de andre skibe i styrken en eftersøgning i området;- desværre uden resultat. Hændelsen er en håndgribelig påmindelse om at livslykke er en relativ størrelse og at vi alle har et fælles ansvar overfor hinanden. Det vil vi huske på.

De bedste hilsner fra Korvetten PETER TORDENSKIOLD





Besætningen på Korvetten Peter Tordenskiold (Port Canaveral)





Skud fra Otomelare 76mm



Det var gode dage i Port Canaveral. Vi havde ikke regnet med at komme dertil; men da det nu blev sådan, gjorde vi det bedste ud af det og fik set en del.

Den 13.marts stod vi igen til søs. Selvom vi har oplevet meget bedre vejr på denne tur, er vi vel alle lidt forbløffede over, når man kan stå på dækket og blive blæst på af en varm vind i marts måned. Det er dog gået os, som så ofte på dette togt: det gode vejr varer ikke ved. Stormene kommer og går meget pludseligt; men i de sidste par dage har de været ganske vedholdende. Nu ved vi, at der ikke er nogen, der vil misunde os vejret for havet rejser sig med sin voldsomhed og får os alle til at vakle omkring og klamre os til alle fremspring. Det er imponerende at se vandet rejse sig. Det er ikke mindre imponerende at mærke, hvordan skibet glider op og ned ad bølgeskråningerne.

Pudsigt nok er det som om, havet i særdeleshed vil drille hen under skaffetid. Når bordet er dækket, og vi tager os en stund til at nyde kabysens kunster, vækkes Neptuns misundelse, og straks skal han rulle med skibet, som om han havde en udsøgt fornøjelse ved at se os gribe efter glasset, fange bestikket i flugten, samtidig med at vi holder sovsen inden borde på tallerkenen, som hele tiden truer med at ville flytte over til ham på den anden side af bordet. Disse pludselige bevægelser, som kan betyde, at man pludselig sidder midt i suppedasen (i ordets egentligste forstand), synes vi især er morsomme, når vi ikke skal lægge skød til et helt fadfuld koteletter; men ellers kan disse havets luner godt få os til at snerre, sige ord og tænke tanker, som Emma Gad nok ikke ville finde særlig passende.

Døgnet rundt er der en summen af aktivitet. Skibet indstiller sig på øvelsen. Da der var mulighed for det, blev tiden udnyttet til at havariorganisationen kunne øve røgdykning, og desuden friskede skibets læge vores førstehjælp op og udvidede vores viden om, hvordan vi i en given situation kan blive til største nytte for den, som er såret eller på anden måde er kommet galt af sted.

Vi har sejlet formationssejls, og forleden skulle vi tanke til søs. Det er et stykke kunsthåndværk af de store at tanke til søs, og den der ikke ser det til daglig bliver altid benøvet over den store præcision og det dygtige sømandsskab, som skal lægges for dagen af samtlige involverede. Det er ikke nemt at lægge to skibe ved siden af hinanden under gang, og så afstemme farten så det er forsvarligt at trække en olieledning fra det ene til det andet skib og fuldføre en tankning.

Øvelsen, som vi deltager i, er et meget realistisk scenarium og afspejler mulige FN missioner meget godt. To nabolande, Korona og Kartuna, lever med grænsestridigheder.

I Kartuna findes provinsen Khemis, hvor der er oprørsgrupper, der støttes med våben og opildnes til terrorisme af nabolandet Korona. FN har vedtaget at sende tropper til det destabiliserede område. Korona truer med at invadere Kartuna. De omkringliggende lande, Florida og Savannah, bliver naturligvis også involverede. Ud for kysten mødes flådeenheder fra de to alliancer i flere træfninger.

Det er en meget stor øvelse, hvor enheder fra mange lande deltager. Foruden NATOs stående atlantehavsflåde deltager en tysk taskforce, en kombineret nederlandsk og belgisk taskforce, en amfibieenhed og to amerikanske hangarskibsgrupper. I alt deltager ca. 27000 mennesker i øvelsen. Her er et rigt opbud af forskellige skibstyper fra de imponerende hangarskibe og til u-både. Radarbilledet af hangarskibene afslører at flyene nærmest sværmer om de store skibe. I løbet af øvelsen vil der også blive tale om ca. 400 flyvninger.

Denne store øvelse er den sidste store prøve, som en af hangargrupperne skal bestå, inden den sejler til Middelhavet for at afløse den 6. flåde.

PETER TORDENSKIOLDS opgave har det været at være på slyngelstater Koronas side, og vi har skullet være med til at give hangarskibsgrupperne uventede angreb. Skibet har prøvet at leve op til sit navn ved at være dristig, uforudsigelig indtil det frække samt taget utænkelige opgaver på sig. Det er selvfølgelig ikke altid morsomt at skulle være "the bad guys"; men når det nu skulle være, har vi taget opgaven på os med naturlig oplagthed.

En af de nærmest dage anløber PETER TORDENSKIOLD Mayport, hvor skibet vil tage ophold indtil den 1.april, og derefter begynde forlægningen hjemad. Den er vi alle begyndt at glæde os til.

De bedste hilsner fra korvetten PETER TORDENSKIOLD



Ankomst Port Canaveral



Helikopterrulle HOIST

Postkort nr. 12

Det sidste døgn til søs forlangte skibets fuldstændige tilstedeværelse i øvelsen mod de to hangarskibsgrupper og amfibiegruppen. Som styrkens PITTBULL terrier fik vi under den afgørende fase æren af – sammen med vores spanske venner fra SPS Victoria – at gennemføre det afgørende angreb på amfibiegruppen. Under særdeles vanskelige forhold, hvor bl.a. styrkens helikoptere måtte melde pas på grund af vejret, lykkedes det os – ved kreativ anvendelse af vores luftvarslingsradar til detektion af sømål, at få lokaliseret den fjendtlige formation. Herefter fulgte et vellykket koordineret missilangreb, der i en rigtig situation ville have påført vores modstandere store tab. Heldigvis var det "kun" en øvelse, men det er en stor tilfredsstillelse at kunne konstatere, at vi igen var fremme i skoene og fik lejlighed til på overbevisende vis at demonstrere vores professionelle kunnen. Det er trods alt den opgave vi forventes at kunne løse i en skarp situation og så er det godt for alle at blive bekræftet i, at PETO's beredskabsmæssige niveau er helt i top og at vi kan vores "håndværk".

Vejret på havet var i sidste uge sådan, at det krævede hele vores tålmodighed.

Derfor var det godt at komme under land, hvor der var smult vande. Bagved den blå horisont dukkede pludselig Floridas nordkyst frem. Vi kunne se de hvide strande og palmerne der rejste sig. Havet vi sejlede på, havde forandret sig fra at være truende grønt til at være nymalet blåt med en enkel hvid krusning. Mens vi sejlede ind mod Mayport, hævdede nogle, at de så en haj; men den lod sig ikke lokke tæt på skibet igen, selvom kokkene gjorde deres bedste for at gøre os så attraktive, at den ville komme igen. Den bed ikke på vores nysgerrighed.

Mayport er en af den amerikanske marines store flådestationer. Når man er vant til Korsør, bliver man overrasket over, hvor mange skibe denne marine råder over. Vi ligger imellem en række fregatter og destroyere, og lige inden for havnens munding ligger hangarskibet, J.F. Kennedy. Det er en kolos af et skib, som ses på medsendte billede. Indtil flere har været på besøg hos de gæstfrie amerikanere. Alle kommer tilbage og er benovede. Selvfølgelig har ingen set hele skibet, for det ville tage flere dage. Når 6000 mennesker har deres bolig og arbejdsplads ombord, er det klart, at det næsten forekommer uendeligt.

Flådestationen råder også over et større område, end vi er vant til. Inden for området er der et helt lille samfund. Der bor nok hen ved 15.000 mennesker og her er posthus, MacDonalds, Pizza Hut, bowlinghal, kirke, golfklub og indkøbscenter.

Næstkommanderende kender USA meget godt, og har hele tiden stillet sin viden til rådighed for hele skibet. På den måde er det blevet nemmere for os at finde de rette forretninger og se efter de rigtige ting. Men først og fremmest har NK sørget for at der kunne lejes biler. De fleste af os vidste godt, at USA er bilernes land; men vi gjorde os nok ikke klart, at bilen næsten er en nødvendighed, hvis man vil se noget og nå omkring på en acceptabel tid. Vi er vant til at forretningerne ofte findes i byernes centrum, hvor der så er passende med restauranter, caféer og værtshuse mellem de fristende butikker. Sådan er de færreste amerikanske byer indrettet. Der findes noget som man kalder Downtown, men det er helt anderledes, end det vi er vant til. Hvis man skal købe ind, må man køre ud i en Mall, der som regel ligger ved byernes indfaldsveje. Her er der store centre med hundredevis af forretninger. Alt er baseret på at man har en bil til sin rådighed og kan smutte her og dér.



Da vi havde anløbet havnen, var der naturligvis alle møderne med kollegaerne fra de andre skibe. Forlægningen henover Atlanten, som begynder i næste uge skulle tilrettelægges og desuden forberedes et kommandoskift for styrken, STANAVFORLANT. Fredag overtager en portugisisk admiral kommandoen fra den amerikanske, og i den forbindelse vil der blive afholdt en parade, hvor PETER TORDENSKIOLD også stiller med mandskab.

I den forløbne uge modtog skibet besøg af Eskadrechefen, som kom til Mayport for at hilse på besætningen og udtrykke sin glæde og tilfredshed med, at PETER TORDENSKIOLDS deltagelse i SNFL WESTLANT deployering havde vakt respekt hos de andre enheder, og at den danske flåde var blevet godt repræsenteret.

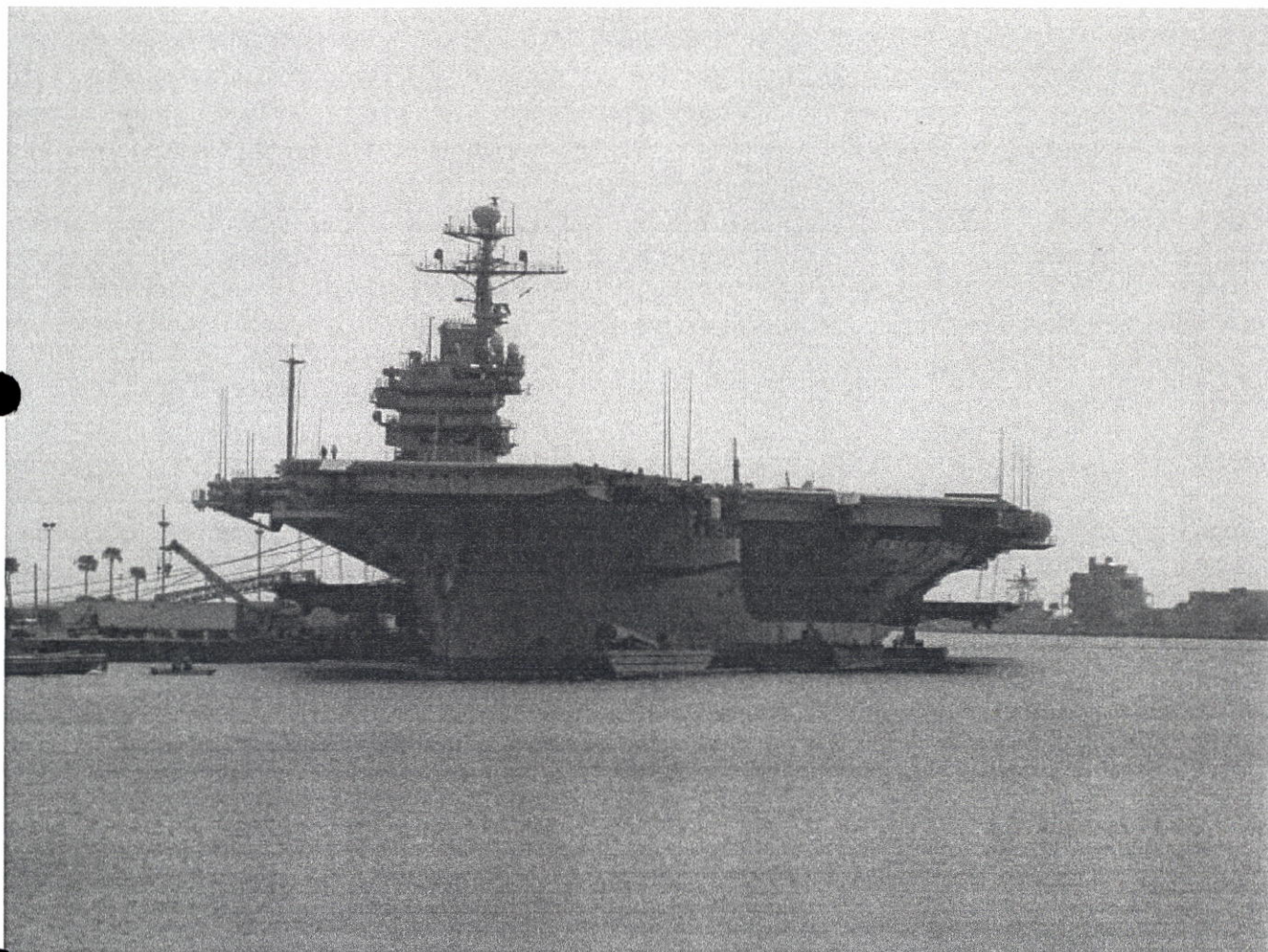
Vi har også haft besøg af et hold fra Forsvarets TV. De kom for at lave en række indslag til TV2 Regionerne, så der vil formentlig være mulighed for at opleve enkelte af vores gaster fortælle om turen, hvis man følger med i TV2's lokale programmer. Har man adgang til internettet kan vi også anbefale, at man klikker ind på <http://www.ftv.dk/>, hvor man kan se forskelligt fra TV-holdets besøg.

Store dele af besætningen udnytter havneopholdet til at få set noget af Florida og få plejet nogle fritidsinteresser, inden forlægningen henover Atlanten begynder på søndag. Men derom mere i næste ugebrev.

Med venlig hilsen

Besætningen på PETER TORDENSKIOLD.





Attack Aircraft Carrier J.F.Kennedy på Naval Station Mayport



Postkort nr. 13*Farvandet omkring Bermuda*

Mayport i det nordlige Florida var det første længere havneophold under PETER TORDENSKIOLDS deltagelse i dette års STANAVFORLANT. Efter tre måneders øvelse til søs kunne man godt have frygtet at udsigten til den snarlige hjemkomst var så kærkommen at der ville have lagt sig en surhed over havneopholdet. Men det var som om, at alle, trods den ubestridelige glæde over snart at være hjemme igen, havde besluttet at det intet formål tjente at lade tristheden råde.

Besætningen gjorde en bemærkelsesværdig indsats for at komme til at se noget. Det er ikke hver dag, man krydser Atlanten og har lejlighed til at se sig om i USA og gøre sig sine egne indtryk. Pludselig lå det foran os: mulighedernes land, drømmenes land, mange nationaliteters fælles nation – et land der indtil i dag tydeligt bærer præg af stor indvandring. Man generer sig ikke så meget ved sit mærkelig engelsk i USA for her er intet mærkeligt, men blot anderledes og interessant.

Der blev arrangeret tur for værnepligtige og marineelever til Orlando. Her kunne man besøge Wet and Wild, Disneyland, Universal Studios. Der kom ikke nogen hjem der ikke var blevet imponeret. USA er landet hvor der males med større pensel end alle andre steder, og man lader sig helst ikke sige på at der skulle findes noget større andre steder i verden, og det gør både vandratschebanerne, indkøbscentrene og bilerne større. Effekter mangler der heller ikke. Hvis der er mulighed for at sætte 3-d-briller på mennesker og give dem en større, smukkere eller gyseligere oplevelse, gør man det gerne.

Selvfølgelig skulle skibet passes under det lange havneophold. De fleste fik deres udflugter brudt op af et par dages vagt og skibsarbejde. Det betød at man kunne viderefortælle sine gode og dårlige erfaringer og udnytte tiden bedst. Men samtidig nåede vi stort set at få malet hele skibet. I havnen i Mayport kunne det store amerikanske hangarskib JOHN F. KENNEDY i øvrigt også opleves.

Florida blev undersøgt på kryds og tværs af besætningen. Ikke så få nåede helt ned til Miami hvor man nød livet i byen og udstillede sin charme på stranden. Dernede i varmen kunne man tage på udflugt i alligatorfarme og tage sig en cykeltur blandt de sløve dyr – men man blev dog advaret imod at chikanere alligatorerne for "håndtaskerne" kan åbenbart blive nok så rørige, og man tager sig ikke godt ud hvis man har været mellem kæberne på sådan en. Nogle har også været ude at sejle airboat, og følt sig som drenge i en af ungdomsfilmene. Andre har været på Baseball banen; men de havde vist ikke rigtig tålmodighed til det alligevel. Dem der var i Tampa kørte rundt i rutschebaner der selv kunne få søfolk til at blegne.

En del tog også vejen henover Floridas halvø for at se den modsatte side og opleve den smukke natur undervejs.

I sidste havn tænker vi meget på dem derhjemme og gør vores bedste for at finde godbider, sjove ting, smukke genstande, og nyttige gaver. De fleste af os er blevet helt habile shoppere. Vi ved hvor vi skal finde tingene, og vi har en idé om hvor vi kan handle mere fordelagtigt.

Når savnet føles stærkt, ønsker man inderligt at finde den helt specielle gave og det der vækker glæden, som samtidig udtrykker hengivenheden. Derfor kan panikken næsten gribe én hvis man ikke kan finde noget passende.

Kammeratskabet har haft det godt. Mange har dyrket sport sammen, og da der var en golfbane på flådestationen, gik der mange gode timer med at udfolde den kunst.

Fredag den 30.april overtog den portugisiske flotilleadmiral Gomes kommandoen over Den Stående Atlanterhavsflåde fra den amerikanske kontreadmiral. Dette blev markeret ved en parade, hvor samtlige enheder havde sendt delinger. På militærisk højtidelig vis blev ansvaret overdraget til den nye Commander, og samtidig gik staben over på det ny portugisiske flagskib, ALVAREZ CABRAL.

Søndag den 1.april var det igen arbejdsdag. Alle var mødt, og ingen havde været udsat for ubehageligheder undervejs. Nu skulle skibet gøres klar til forlægningen mod Korsør. Midt i hektikken før afgangen aflagde flotilleadmiral Gomes besøg ombord på PETER TORDENSKIOLD og holdt en lille tale for den mønstrede besætning. COMSTANAVFORLANT efterlod et venligt, kompetent, initiativrigt og visionært indtryk.

Nu pløjer PETER TORDENSKIOLD sig gennem havet med taktfasthed og vi kan ikke lyve os fra, at det skal blive godt atter at være hjemme hos dem, vi længe har savnet. "Foråret det kommer – så sagte; men det kommer." (Kaj Munk)

Med venlig hilsen

BESÆTNINGEN PÅ PETER TORDENSKIOLD.



Afgang Mayport; Peter Tordenskiold ved siden af J.F.Kennedy



Se ligeeeee UD!

Postkort nr. 14**Den engelske Kanal**

Hør det! Husk det alle danske!
Klar og frodig er vor ånd.
Sproget slutter som en handske
om en fast og venlig hånd.
Værn med vid hvad hélt er vort.
Sig kun sandhed, jævnt og kort,
gladest ved det milde.
Danskens lov i strid og fred
være ret og billighed,
som kong Volmer ville.

(Helge Rode i "Som en rejsenlysten flåde")

Nu er vi til søs på trettendedagen efter afgang fra Mayport. De første par dage bød os lidt forskelligt vejr; men ærlig talt er det som om at vejrguderne har set i nåde til os og gjort vandet jævnt foran skibet. Vi sejlede igennem Biscayen på et spejlblankt hav, og vi er nu i Den engelske Kanal og den monotone rumlen fra maskinen har sænket ro over skibet der i hast bevæger sig henover søerne. I aften når vi Brunsbüttel og Kielerkanalens indsejling. Vi vil bruge aften og nat på at sejle igennem den kanal som kejser Wilhelm byggede som en smutvej mellem Østersøen og Nordsøen. Lørdag morgen kan det ikke gå hurtigt nok mod Korsør. **Vi håber at være fortøjret den 14. april kl. 1100.**

Tiden bliver brugt til at skrive rapporter og gøre skibet klar igen efter de sidste tre måneders indsats. Tankerne falder også tilbage på øvelserne og det lange og usædvanlige togt.

Der blev gjort en stor indsats for at det skulle blive muligt at deltage i STANAVFORLANT på den anden side af Atlanterhavet. Det var ikke en selvfølge at vi kom af sted. Men det lykkedes, og vi synes selv at det nu er bevist at korvetterne bestemt godt kan gøre sig gældende, også i operationer på den anden side af Atlanterhavet. Vel er skibet bygget til indre danske farvande; men når blot den tekniske stand er i orden og mandskabet er motiveret er det indsatsen værd at deltage i Den stående Atlanterhavsstyrke også når den opererer langs de nord- og mellemamerikanske kyster.

PETER TORDENSKIOLD har deltaget i to banebrydende operationer hvis erfaringer vil være af stor værdi for Søværnet.

Counter Drug operationen er principielt en told-/og politimæssig indsats rettet imod de sydamerikanske narkobaroner. Som følge af de store fortjenester, der er affødt af den ulovlige eksport af narko, har narkokartellerne – til brug for indsmuglingen – investeret i så moderne og avanceret materiel, at alene militære skibe og fly kan matche dem. PETO's overvågningsmæssige indsats ligger i direkte forlængelse af den farvandsovervågning og udøvelse af statslig myndighed, som gennemføres i hjemlige farvande, hvor søværnets enheder har generel politimyndighed på søterritoriet og overfor alle skibe, der sejler under dansk flag.

Vores forståelse for at opgaven med at imødegå narkokartellernes ulovlige aktiviteter også er et europæisk og dermed dansk anliggende er blevet bestyrket, da vi den 9. april-modtog

en artikel via Internettet, der beskrev hvorledes skibet "Barthon Queen" - på vej mod en europæisk havn - blev opbragt af spanske toldere, angiveligt med en dansk skipper ombord. "Barthon Queen", der var lastet med 3 tons kokain, kom fra Caribien og understreger dermed, at narkokrigen strækker sig hele vejen fra Sydamerika til Vesterbro.

Skibet deltog også i en såkaldt Military Operation Other Than War (MOOTW) øvelse. Det er et samlebegreb for militære operationer der ikke specifikt er krig. Der kan bl.a. være tale om at komme eget lands beboere i et krigsområde til undsætning; der kan være tale om at skabe et flygtningeområde og sikre det, altså påføre og sikre humanitær hjælp til flygtninge uden at dette har været ønsket af de stridende parter; ligeledes kan der indsættes militære styrker i et uroligt område i tilfælde af naturkatastrofer. Vi deltog i en øvelse af sidstnævnte karakter. I denne anledning fik vi brug for den teltlejr og det øvrige udstyr som Beredskabsstyrelsen så velvilligt havde stillet til rådighed og som var med til at løfte øvelsen op på et langt mere realistisk plan end det oprindeligt var udtænkt. Det var spændende at prøve kræfter med. Det krævede en helt anden indsats af besætningen end man normalt forlanger og forventer. Det har været overordentlig vigtigt at gøre disse erfaringer. Korvetten er ganske vist nok for lille et skib til at sætte ind i sådanne situationer ganske enkelt fordi der er for lidt plads ombord til alt nødhjælpsudstyret. Men der er ingen tvivl om at Søværnet fremover vil kunne gøre sig nyttig i mange sammenhænge i denne verden hvis man er disponeret for at deltage i de forskellige MOOTW operationer. Og de positive erfaringer vi har gjort os - både i forbindelse med samarbejdet med Beredskabsstyrelsen og under den konkrete øvelse - vil blive fastholdt og anvendt i forbindelse med udviklingen og projekteringen af de nye fleksible støtteskibe. Den kapacitet de nye skibe kan bringe indenfor MOOTW er betragtelig og vil kunne udgøre et substantielt og væsentligt dansk bidrag i forbindelse med fremtidige internationale kriseoperationer.

Naturligvis er der også gået tid med at træne de klassiske militære øvelser: At udforske en modstander, kortlægge hans bevægelser, analysere hans kampkraft og derefter nedkæmpe fjenden og beskytte eget område. Det kræver megen øvelse når mange mennesker skal arbejde sammen om dette. Det kræver hurtighed og skarp analyse, kombineret med handlekraft. Håndværket skal sidde på rygmarven, og så skal man i øvrigt lade fantasien spille med og tænke modstanderens tanker og forhindre hans hensigt. Modstanderne var ikke de mindste i verden. Vi slår ikke på dem der er mindre end os selv, men havde taget det op med en amerikansk hangarskibsgruppe og en amfibiegruppe. Disse øvelser krævede både vores tålmodighed, men sandelig også håndværket og fantasien, og vi bød vistnok forbløffende god modstand (selvom vi var de onde).

Når PETER TORDENSKIOLD lå på siden af de andre, tog den sig ud som vort land tager sig ud i forhold til andre nationer. Selvom størrelsen nok er beskeden, betyder det ikke at man er det langsomste dyr i skoven - tværtimod. Med karsk humor og jævn munterhed har vi sejlet den samme sø som dem der var større. Og på intet tidspunkt har vi sagt fra overfor de opgaver vi blev pålagt.

Da vi i søndags forlod resten af styrken ved Azorerne hilste de varmt og venligt af med os. Fra de øvrige skibe tilstrømmede der os meddelelser om hvad PETER TORDENSKIOLD havde betydet. Havde vi ikke været beskedne mennesker, kunne vi være blevet ganske

stolte. Nu nøjedes vi med at blive glade og en smule bevægede i vort nøgterne danske sind.

Vores skib har gjort det godt. Det er blevet passet og plejet af de tekniske og våben og elektroniske divisioner. Det har været altafgørende for at udgifterne til togtet ikke er løbet løbsk, at alle fejl og nedbrud er blevet klaret af det ombordværende mandskab.

Følgende statistik vidner om hvad skibet har været igennem:

Udsejlet distance: 19600 sømil = 36299 km. = 432.133 korvetlængder = knap jorden rundt.
Længste sejlede distance uden havneophold (Mayport, Florida – Flådestation Korsør):
4785 sømil = 8862 km.

Udsejlet distance for gummibåden: 660 sømil = 1222 km. = 174.570 gummibådslængder.

Antal propeller omdrejninger pr. skrueaksel: 14.439.200 omdrejninger.

Tilbagelagt afstand for et fiktivt punkt på propellens kant: 136.000 km.

Elproduktion: ca. 1.000.000 kWh.

Fremstillet ferskvand: ca. 1000 m³.

Behandlet spildevand: ca. 1500 m³.

Det er en stor glæde at alle som tog med ud den 5.januar også vender hjem med skibet. I særdeleshed bør de værnepligtiges tålmodighed nævnes. Togtet blev stået godt igennem og de treenhalv måneds fravær fra Danmark er blevet håndteret voksent af dem der aldrig tidligere havde prøvet at være til søs så længe.

I søndags blev der afholdt gudstjeneste i officersmessen for mandskabet. Vi sluttede med at synge "Hvor smiler fager den danske kyst" – vi rankede os og tænkte på jer derhjemme og tankerne føg fra Azorerne henover havet til jer da vi sang:

Men du, der søgte mod fremmed strand,
de gamle lig, som mod søen stunded,
hver gang du genser det gamle land,
skal sande, her blev dit hjerte bundet.

Thi dybe minder
og gammel agt
og milde kvinder –
hvor har de magt!

På snarligt og glædeligt gensyn

BESÆTNINGEN PÅ PETER TORDENSKIOLD.



Probe indført – så tankes der!



RAS med den engelske tanker Brambleleaf