

GÆSLUTÍÐINDI



Nauthagi við Helgubotna, sunnan Hofsjökuls. Mynd: Árni Sæberg

Gleðileg jól Farsælt nýtt ár

LANDHELGISGÆSLAN

Þegar brotnar bylgjan þunga,
brimið heyrist yfir fjöll,
þegar hendir sorg við sjóinn,
syrgir, tregar þjóðin öll.
.....

Þessar ljóðlínur úr kvæði Jóns Magnússonar beykis lýsa vel samvitund okkar Íslendinga, þegar einhver sorgaratburður hendir við sjóinn. Okkur setur hljóða og við hugsum með hlýhug til þeirra, sem eiga um sárt að binda.

Eftir giftusamlega björgun, samfögnum við þeim sem hlut eiga að máli og hrósum þeim gæfusömu mönnum, sem unnið hafa að björguninni. Það eru forréttindi að vinna að björgunarmálum á Íslandi. Það má þó ekki gleymast, að grunnur að vel heppnuðu björgunaraðferði er góður mannskapur, mikil þjálfun og bestu faanleg tækni. Aldrei má slá slöku við í þjálfun og nokkur vandi að slá mælikvarða á það hvað sé nægjanlegt í þeim efnum. Tækjabúnaður má heldur ekki bregðast, þegar mest liggur við. Íslendingar munu áreiðanlega aldrei meta mannslíf til peninga. Krónur og aurar koma síst í hugann þegar bregðast þarf við á ögurstund. En hafi verið sparað þar, er engin vöntun verri. Þá geta fjárhæðir sem þóttu stórar þegar um var beðið þótt litlar og lítilsverðar. Því verður aldrei of brýnt fyrir þjóðinni að Íslendingar verða ævinlega að eiga þann búnað og það þrautþjálfaða lið sem þarf til að koma til hjálpar í háska.

Þegar litið er til baka og rifjuð upp baráttan, sem þurfti að eiga sér stað við kaup á stóru þyrilu Landhelgisgæslunnar LÍF, þá eru úrtölur gleymdar og gleði ríkir um hve vel hefur tekist til í hinum ýmsu verkefnum, sem þyrilan og áhöfn hennar hefur tekist á við. En það er ekki einungis áhöfn þyrilunnar, sem leysir þessi störf afhendi, þar koma einnig að stjórnstöðin, varðskipin og allir þeir sem stuðla að því að góð þjálfun eigi sér stað. Landhelgisgæslan er í samvinnu við nágrannaríkin í þjálfun í björgunarmálum og eru æfingasvæði á milli landanna, þar sem unnið er sameiginlega að björgun. Á síðasta ári bar ein slík æfing þann árangur að unnt var að koma til hjálpar á tveimur stöðum, sem áður þóttu vera utan seilingar björgunarmanna. Landhelgisgæslan á mjög gott samstarf við hin ýmsu björgunar- og slysavarnarfélög í landinu, en þau félög byggjast á sjálfbærni sem seint verður fullþakkað.

Á öðrum stað í framan nefndu kvæði Jóns Magnússonar segir:

Föðurland vort hálf er hafið,
helgað margri feðra dáð.
Þangað lífsbjörg þjóðin sótti,
þar mun verða stríðið háð.
.....

Starfsmenn Landhelgisgæslunnar gæta líka fjöreggs þjóðarinnar, fiskimiðanna við landið. Á árinu sem er að líða

hafa varðskipsmenn farið 600 sinnum um borð í fiskiskip, til að athuga afla og veiðarfæri, heimildir og réttindi. Allir kannast við fréttir um lokun veiðisvæða, en færri gera sér grein fyrir forsögunni. Oft gerist þetta þannig að nokkur skip eru á veiðum á afmörkuðu svæði og við mælingar á afla um borð í einu þeirra kemur í ljós að fiskur er of smár. Þótt aflinn sé of smár vilja fáir fiskimenn taka af skarið, afskipti Landhelgisgæslunnar þurfa að koma til og allir virðast sáttir við niðurstöðuna. Aukin samvinna við verndun fiskistofnanna er mjög mikilvæg. Þrátt fyrir aukna tækni í fjarkönnun, þá kemur ekkert í stað athugana um borð í fiskiskipunum.

Hagsmunir Íslendinga ná langt út fyrir efnahagslögsöguna, þar sem veiði utan hennar er mælikvarði á fiskiveiðiheimildir í framtíðinni. Íslendingar eiga samningsbundin réttindi utan efnahagslögsögunnar, sem þarfnast eftirfylgni og eftirlits. Viða eru stundaðar veiðar úr sameiginlegum stofnum, sem okkur er nauðsynlegt að fylgjast með. Sem dæmi má nefna síldar- og loðnuveiði, og karfaveiðar á Reykjanesrygg.

Mönnum er enn í fersku minni sú barátta, sem Íslendingar stóðu í við nágranna sína við stækkun efnahagslögunnar í 50 sjómílur og síðan í 200 sjómílur. Þá sá enginn eftir því fé sem varið var til Landhelgisgæslunnar. Nokkrar frásagnir úr síðustu stríðum eru rifjaðar upp í bók Höskuldur Skarphéðinssonar skipherra „Sviptingar á sjávarslóð“, og undirstrika þær hve baráttan var hörð. Þessar frásagnir eru sérstaklega mikilsverðar vegna þess að nú eru vaxnar upp kynslóðir Íslendinga sem ekki muna þessa tíma af eigin raun. Þeir eru að baki, en stríðið stendur enn yfir um fiskinn í sjónum. Baráttuaðferðirnar hafa breyst, en inntakið er hið sama. Landhelgisgæslan gegnir enn mikilvægu hlutverki í þeirri baráttu.

Vert er að fagna þeirri ákvörðun ríkisstjórnarinnar að byggja nýtt varðskip. Margsinnis hefur komið í ljós að núverandi skipakostur Landhelgisgæslunnar er ófullnægjandi. Er ekki að efa að þjóðin verður stolt af þessu skipi í blíðu og stríðu. En ekki má láta staðar numið. Landhelgisgæslan er á vakt allan sólarhringinn. Aldrei má sofna á verðinum. Þjóðin gerir réttmætar kröfur til Landhelgisgæslunnar. Við þær verðum við að geta staðið.

.....

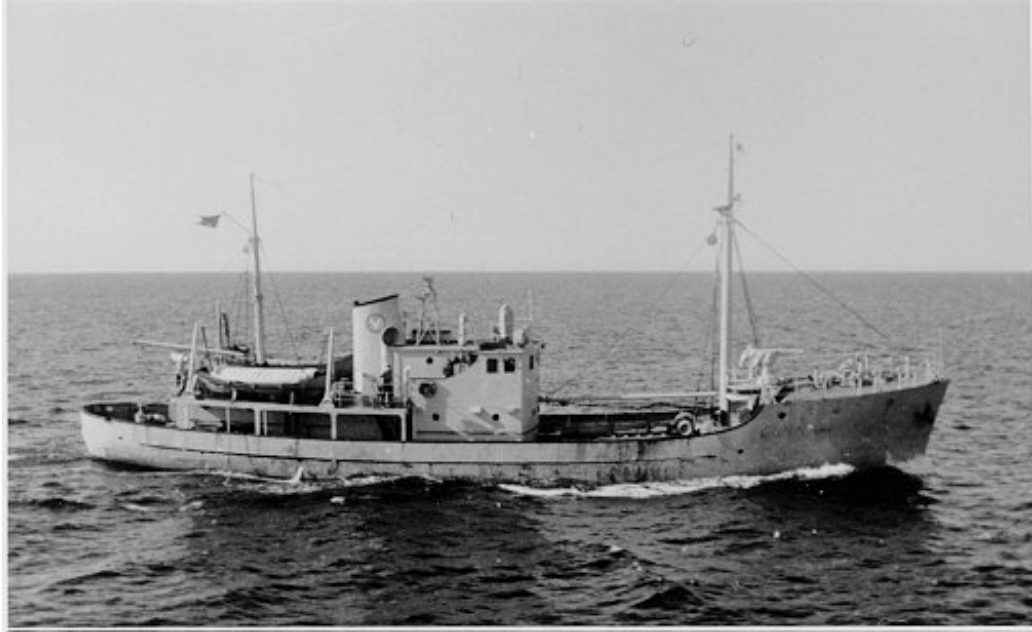
Vígi og skjöldur vertu þeim, sem
vinda upp hin hvítu tröf.
Drottinn, þinnar ástar óður
endurhljómi um jörð og höf.
J.M.

Landhelgisgæsla Íslands sendir landsmönnum bestu óskir um gleðileg jól og farsæld á nýju ári.

Hafsteinn Hafsteinsson

Gæslutíðindi eru fréttabréf Landhelgisgæslu Íslands Seljavegi 32, 101 Reykjavík. Sími: 511 2222, fax: 511 2244. **Ábm.:** Hafsteinn Hafsteinsson. **Ritstjórn:** Kristján Þ. Jónsson, ritstj., Árni Þór Vésteinsson, Jón Páll Ásgeirsson, Kristján Guðmundsson, Níels Bjarki Finsen, Sigurður Ásgeirsson, Sigurður Ásgrímsson. **Umbrot:** Á.Þ.V., K.G. & N.B.F. **Prófarkarlestur:** Eysteinn Sigurðsson. **Prentun:** Steindórsprent-Gutenberg ehf. Frjálst er að nota efni úr Gæslutíðindum í heild sinni eða að hluta, þó þannig að heimildar sé getið. **Heimasíða Landhelgisgæslu Íslands:** www.lhg.is

HERMÓÐUR ferst, 40 ára minning



Þann 18. febrúar síðastliðinn, voru liðin 40 ár frá því að vitaskipið HERMÓÐUR fórst undan Reykjanesi með allri áhöfn, 12 manns. Skipið var smíðað í Svíþjóð 1947, fyrir vitamálastjórnina. Þó að HERMÓÐUR hafi verið vitaskip, var hann alla tíð mikið tengdur Landhelgisgæslunni og sigldu starfsmenn hennar mikið á honum. Enda notaður sem varðskip, þegar hann var ekki við vita- og baujuvinnu. Hann var sérstaklega mikið við Vestmannaeyjar við svokallaða bátagæslu, sem fólst jafnt í aðstoðar/björgunarvinnu sem og löggæsluþættinum og var hann að koma úr slíku úthaldi þegar hann fórst.

Sem dæmi um tengsl stofnananna má nefna, að Catalina-flugbátur Landhelgisgæslunnar TF-RAN, tók þátt í leitinni að HERMÓÐI. Um tveimur vikum fyrr var Sveinbjörn Finnsson skipherra á TF-RAN, en hann var 1. stýrimaður á HERMÓÐI þessa örlagaríku ferð. Þrátt fyrir ítarlega leit fundust lík skipverjanna aldrei, en nöfn þeirra eru skrifuð á minningar-öldurnar fyrir framan Fossvogskapellu.

Með HERMÓÐI fórust: Ólafur G. Jóhannesson, skipstjóri. Sveinbjörn Finnsson, 1. stýrimaður. Eyjólfur Hafstein, 2. stýrimaður. Guðjón Sigur-

jónsson, 1. vélstjóri. Guðjón Sigurðsson 2. vélstjóri. Birgir Gunnarsson, bryti. Magnús Ragnar Pétursson, háseti. Jónbjörn Sigurðsson, háseti. Kristján Friðbjörnsson, háseti (sem undirritaður er skírður eftir). Davíð Sigurðsson, háseti. Einar Björnsson, aðstoðarmaður og Helgi Vattnes Kristjánsson, aðstoðarmaður í vél.

Blessuð sé minning þeirra.

Kristján Guðmundsson, stýrimaður, Landhelgisgæslu Íslands.

Dálítill stærðarmunur!



Varðskipið Óðinn sést hér liggja utan á nótaskipinu Østerbris, við bryggju á Akureyri.

Af þessum myndum verður það öllum ljóst að vegna sístækkandi fiskiskipa og ekki síður flutningaskipa, er ekki seinna vænna en að Landhelgisgæslan fái stærri skip til umráða.

Mynd: Jón Páll Ásgeirsson.

STAFL fær félagsheimili

Starfsmannafélag Landhelgisgæslunnar fagnar 40 ára afmæli á næsta ári. Það var stofnað 27. febrúar 1960. Í fyrstu fengu aðeins yfirmenn að gerast félagar, en seinna bættust undirmenn við og er það kannski til marks um hvernig tíðarandinn hefur breyst. Félagið var stofnað til að vinna að hagsmunum starfsmanna. Auk þess hefur félagið séð um rekstur orlofshúsanna, en árið 1977 keypti félagið jörðina Grónes í Djúpa-firði og reisti orlofshúsin þar.

Silfurstaðir

Á síðasta ári vaknaði áhugi starfsmanna fyrir því að eignast félagsheimili, þar sem starfsmenn gætu haldið samkomur og fundi. Beindist áhugi manna fljótt að Silfurstöðum, en það er gamalt hús í eigu Flugmálastjórnar. Það stendur við Nauthólsvík, neðan við flugvallarveginn. Á síðasta aðalfundi var skipuð nefnd um málið.

Silfurstaðir voru reistir af breska hernum í seinni heimsstyrjöldinni, en víða í braggahverfum voru svona hús reist. Í húsinu rak YMCA (KFUM) matvöruverslun fyrir hermenn, en eftir stríð notuðu flugfélög utan af landi húsið sem verkstaði. Það hefur ekkert verið notað undanfarna áratugi og þarfnast mikillar endurnýjunar. Húsið er á skrá yfir byggingar sem Árbæjarsafn hefur óskað eftir að verði ekki fjarlægðar eða þeim breytt. Þetta er eina hús sinnar tegundar sem enn stendur og hefur því sögulegt gildi.

STAFL var afhent húsið 5. október síðastliðinn, til afnota næstu 20 árin án endurgjalds. Reynt var að hafa samningstímann lengri, en það var ekki hægt þar sem skipulag flugvallarsvæðisins nær ekki til lengri tíma. Að samnings-tíma loknum á STAFL forgangsrétt að húsinu og ekki að vænta annars en að það verði í umsjá STAFL hér eftir.

Þessa dagana er verið að afla styrkja til framkvæmda, en vonir standa til að hægt verði að fjármagna verkið nær eingöngu með styrkjum. Í því sambandi hefur verið leitað til sjóða á vegum Árbæjarsafns, Reykjavíkurborgar og breska sendiráðsins.

Lauslega áætlað kostar um 2-3,5 millj. að aðlagða húsið okkar þörfum. Það er ljóst að töluverða vinnu þarf að leggja í húsið, en það ætti ekki að verða mikið mál fyrir STAFL, sem statar af ótal góðum handverksmönnum og öðru dugnaðarfólki.

Grónes

Aðsókn að Grónesi hefur verið með þokkalegu móti undanfarin sumur. Yfirleitt er fullt í júlí og ágúst en heldur minni aðsókn í júní. Húsin eru nú orðin 21 árs gömul og þarf að lappa aðeins upp á þau næsta vor. Bera á húsin, bæði að utan og innan, bæta aðgengið niður í fjöru en göngustígar og hlið hafa látið á sjá. Þá þarf að bera mól í göngustíga og bílastæði.

Auk þess hafa verið uppi hugmyndir um að gera tjaldstaði við baðhúsið og útbúa þar eldunar- og gístaðstöðu fyrir fólk sem kemur í skemmri tíma.

Vinnuferðin verður auglýst nánar í vor og eru félagar hvattir til að fjölmenna vestur.

Eftir að göngin undir Hvalfjörð og brúin yfir Gilsfjörð komu, er ekki nema um þriggja klst. akstur í Grónes, með tilheyrandi pissu- og pulsustoppi.

Þaðan er hægt að fara í stuttar ferðir á fjölmargan náttúruferlur Vestfjarða. T.d. er hægt að fara út á Látrabjarg, í Vatnsfjörð og með Baldri út í Flatey. Eins er stutt yfir í Ísfjarðardjúp um Þorskafjarðarheiði svo og til Hólma-víkur. Sundlaugin í Djúpadal er opin alla daga og eru STAFL félagar ávallt velkomnir þar á bæ.

Eins og undanfarin ár var samið um skiptibústað á Flúðum við Kennara-sambandið í sumar og nýttu kennarar auk þess nokkra lausar vikur fyrir vestan. STAFL félagar hafa aðgang að einu húsi á Flúðum í vetur, hvort sem er yfir helgi eða heila viku. Félagar eru hvattir til að nýta sér þetta, en Þórður Gíslason hjá Sjósmælingum er okkar tengiliður.

Stjórn og nefndir

Stjórn STAFL skipa:

Auðunn F. Kristinsson (formaður), Kristján Guðmundsson (varaformaður), Sigurður Ásgrímsson (gjaldkeri), Árni Þór Vésteinsson (ritari), Mikael R. Ólafsson (meðstjórnandi).

Skemmtinefnd skipa:

Gunnar Ö. Arnarsson, Haukur Haraldsson, Mikael R. Ólafsson, Steinunn Einarsdóttir.

Orlofshúsanefnd:

Sigurður Ásgrímsson, Auðunn F. Kristinsson, Kristján Guðmundsson, Árni Vésteinsson.

Laganefnd:

Kristján Guðmundsson, Stefán Melsted.

Silfurstaðanefnd:

Jón Pálsson, Páll Geirdal, Sigurður Ásgeirsson.

Uppstillingarnefnd:

Steinar Clausen, Jónína Eyjólfsdóttir, Kristinn Helgason.

Auðunn F. Kristinsson.



Silfurstaðir í vetrarbúningi. Mynd: Jón Páll Ásgeirsson.

Ísland - Danmörk 4-2



Sigurlið Landhelgisgæslunnar

Samskipti milli starfsmanna LHG og áhafna erlendra skipa/kafbáta hafa verið að aukast. Á árinu sem er að líða hafa Gæslumenn leikið knattspyrnu við Dani og Þjóðverja. Úrslitin hafa ekki alltaf verið okkur í hag. Meðfylgjandi myndir tók Hermann Sigurðsson eftir leik við áhöfn HDMS VÆDDEREN, en Gæslumenn unnu með glæsibrag 4-2. Milli jóla og nýárs verður leikin við þá knattspyrna og einnig stendur til að fara í „byssuleik“ (Lazer Tag).

Vita- baujuvinna

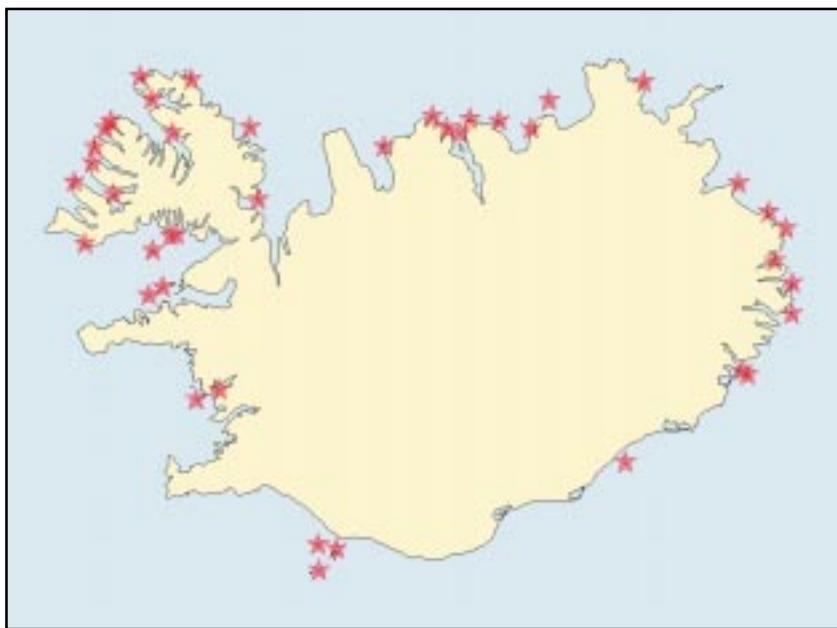
Í sumar fór v/s ÓÐINN í sinn hefðbundnu vita- og baujutúr. Farið var í 40 vita og 6 baujur „klaraðar“, frá 22. júní til 5. júlí. Með í för voru menn frá Siglingastofnun Íslands sem sáu um viðhald með hjálp varðskipsmanna.



Lið HDMS VÆDDEREN



Vinna við Ólafsboðadufl við Stykkishólm, en það hafði fæst úr stað.
Mynd: Jón Páll Ásgeirsson.



Verkefni túrsins sett út í kort.

Reykjavík - Skopje - Reykjavík

Dagana 6.-8. apríl fór flugvél Landhelgisgæslunnar, á vegum Utanríkisráðuneytis, til Tirana í Albaníu með hjálpargögn og til að ná í flóttamenn frá Kosovo.

Áhöfnin í ferðinni var: Tómas Helgason, flugstjóri, Sigurjón Sverrisson, flugstjóri, Vilbergur Magni Óskarsson, leiðangursstjóri, Páll Geirdal, yfirstýrimaður og Hilmar Þórarinnsson, flugvirki (núverandi yfirflugvirki).

Jafnframt voru með í för Gréta Gunnarsdóttir fulltrúi Utanríkisráðuneytis og Albert Ukesson túlkur.

Klukkan 3, aðfaranótt 6. apríl, mætti áhöfnin til að gera klárt fyrir brottför. Daginn áður höfðu flugvirkjar og aðstoðarmenn fermt vélina, með 1130 ullarteppum, 40 dýnum og 120 lítrum af vatni.

Rétt fyrir kl. 5 var haldið frá Reykjavík áleiðis til Maastrich í Hollandi. Þar lentum við kl. 10. Eftir að búið var að þjónusta vélina (m.a. taka eldsneyti), kom í ljós að ekki var hægt að fara til Tirana. Flugáætluninni var því breytt, haldið í staðinn til Skopje í Makedóníu með viðkomu í Ancona á Ítalíu.

Haldið var frá Maastrich upp úr hádegi og flogið yfir Alpna á leið til Ancona þar sem lent var kl. 4 síðdegis. Eftir að Tómas flugstjóri hafði borgað eldsneyti og flugvallargjöld með sínu eigin kreditkorti, var vélin færð á geymslsvæði og farið að huga að svefnstað. Þessi flugvöllur var sá eini sem opinn var fyrir flugvélar með hjálpargögn til Kosovo. Þarna voru stórar flutningavélar, t.d. frá ameríska hernum, svipaðar og komu með Keiko til Íslands, DC-9 frá breska hernum og rússneskar vélar sem líkjast Boeing 747.

Við gistum á Hótel Sporting sem staðsett var við ströndina um 40 mín. ferð frá flugvöllinum. Eftir morgunmatinn var farið út á flugvöll og ferðin til Skopje skipulögð. Við þurftum að fara suður eftir öllum Ítalíu skaganum og þaðan yfir til Grikklands, yfir Thessaloníku og norður með til Skopje þar sem við lentum um kl. 10. Ástæða þess að ekki var hægt að halda beint til Makedóníu, var að flugbann hafði verið sett á stórt svæði vegna loftárása NATO á Serbíu.



TF-SYN á flugvöllum í Maastrich. F.v. Albert Ukesson, túlkur, Páll Geirdal, yfirstýrimaður, Sigurjón Sverrisson, flugstjóri, Tómas Helgason, flugstjóri og Vilbergur Magni Óskarsson, leiðangursstjóri. Á myndina vantar Grétu Gunnarsdóttur, fulltrúa frá Utanríkisráðuneytinu og Hilmar Þórarinnsson, flugvirka sem tók myndina.

Eftir landingu var vélin affermd með hjálp heimamanna og tók það skamman tíma, margar hendur vinna létt verk. Hilmar og ég gerðum síðan vélina klára fyrir flóttamennina, og settum upp sæti fyrir 24 flóttamenn.

Á hádegi var vélin klár til brottfarar, en rúnum 3 tímum síðar bólaði enn ekkert á flóttamönnunum. Þá fréttum við að allir flóttamenn í Makedóníu höfðu verið fluttir um nóttina með rútum yfir til Kosovo. Ríkisstjórn landsins taldi sig ekki geta haft þá lengur í landinu vegna kostnaðar.

Gréta var í sambandi við flóttamannaráð Rauða kross Íslands og sagði að flóttamennirnir kæmu eftir um 2 klst. Klukkan 5 síðdegis komu svo 23 flóttamenn og farið var í loftið klukkustund síðar. Haldið var til Kerkira í Grikklandi (sami staður og oft nefndur Corfu). Þar var lent um hálf átta um kvöldið.



Eftir 5 tíma bið komu svo 23 flóttamenn. Mynd: Vilbergur Magni Óskarsson.

Eftir miklar vangaveltur hvort flóttamennirnir mættu yfirgefa flugvöllinn vegna næturgistingar, kom í ljós að ekki mátti hleypta þeim inn í landið. Þeim var að lokum heimilt að fara inn í flugstöðina og sofa þar.

Gréta og Albert sváfu með flóttamönnunum, en áhöfnin fór á Hótel Bretagne og rétt náði í kvöldmat sem voru pizzur. Uppi á hótélherbergi var förin heim skipulögð og gengið til náða um miðnætti.

Eftir um 5 tíma svefn var mætt á flugvöllinn og gert klárt til brottfarar. Þá kom í ljós að ein konan hafði veikt um nóttina og héldu lækna að um vægt hjartaáfall væri að ræða. Ákveðið var að hún og dóttir hennar yrðu eftir, ásamt Alberti túlki. Þegar lækna gæfu grænt ljós, mundi hann aðstoða þær til Íslands.

Við fórum í loftið um áttaleytið, sömu leið til Hollands, þar sem lent var um hádegisbil.



Yfir Ölpunum á leið til Ancona á Ítalíu. Mynd: Sigurjón Sverrisson.

Flóttamönnunum var meinað að fara frá borði. Því varð að fylla eldsneytisgeyma vélarinnar með flóttamennina um borð. Umkringdu því slökkviliðsbílar vélina, sem „öryggisráðstöfun“. Matur var keyptur fyrir flóttamennina og í þetta skipti borgaði Magni með kreditkortinu sínu, en áhöfnin borðaði hamborgara á hlaupum.

Um hálf þrjú var haldið til Reykjavíkur þar sem lent var kl. 2023 eftir þriggja daga ferð og 21 flóttamanni ríkari (mæðgurnar komu svo stuttu síðar). Samtals flugum við rúmar 5000 sjómílnur á um 23 klukkustundum.

Páll Geirdal,
yfirstýrimaður LHG.



Halldór Ásgrímsson, utanríkisráðherra, tekur á móti flóttamönnunum fyrir hönd íslensku ríkisstjórnarinnar. Mynd: Þorkell Þorkelsson, Mbl.



Greinarhöfundur að taka myndir á flugvellinum í Ancona á Ítalíu. Þarna sést C-17 (Keiko-vél!) og t.h. Boeing 707. Mynd: Sigurjón Sverrisson.

Æfingar

Æfingar eru snar þáttur í vinnuumhverfi þeirra er gefa sig að leitar- og björgunarmálum. Undanfarin ár hafa dönsku varðskipin, er stunda gæslustörf í grænenskri lögsögu, og Landhelgisgæslan haldið reglulega samæfingar. Má þar m.a. nefna æfingar vegna eldsvoða í skipum, í aðhlynningu og flutningi slasaðra, æfingar í að taka skip í tog, hífingar með þyrlum og leitar- og björgunaræfingar.

Þá má nefna að nánast vikulega æfa björgunarþyrlur Varnarliðsins hífingar úr skipi með íslensku varðskipunum. Talsverður tími fer í undirbúning og framkvæmd ofangreindra æfinga. Það er samdóma álit allra sem að þeim koma að þeim tíma er vel varið.

Hér eru nokkrar myndir sem teknar hafa verið á hinum ýmsu æfingum.



Þyrla varnarliðsins æfir með v/s ÓÐNI. Mynd: Jón Páll Ásgeirsson.



Eins og gefur að skilja brá dönsku varðskipsmönnum mjög þegar þeir sá hversu frábærlega hafði tekist til við að gera áverka mannanna sem eðlilegasta. Læknir á HDMS VÆDDEREN ákallaði Guð almáttugan þegar hún sá spýtuna út úr bakinu á Sveini Einarssyni vélstjóra á v/s ÓÐNI. Aðrir á myndinni eru Eggert Richardsson smyrjari og Ingimundur Pétursson háseti (t.h.). Mynd: Jón Páll Ásgeirsson.



Frá samæfingu á Faxaflóa þar sem æfð voru handtök vegna eldsvoða í skipi. Sjóliðar frá HDMS TRITON hlúa að „meiddum“ skipverjum frá v/s ÆGI.

Mynd: Guðmundur St. Valdimarsson.



Sameiginleg leitar- og björgunaræfing norður af Vestfjörðum. LINX þyrla frá HDMS VÆDDEREN við æfingar yfir gúmmíbjörgunarbát sem v/s ÆGIR hafði fundið. Á þessari æfingu var leitarstjórn (SC) í höndum stjórnstöðvar LHG en v/s ÆGIR sá um vettvangsstjórn (OSC).

Mynd: Guðmundur St. Valdimarsson.



Frá æfingu á Arnarfirði, v/s ÓÐINN að taka HDMS HVIDBJÖRNEN í tog. Mynd: Jón Páll Ásgeirsson.

El Grillo

Dagana 23. til 30. september 1999 var varðskipið ÓÐINN við bryggju á Seyðisfirði vegna köfunar við flak olíuskipsins El Grillo sem sókkt var þarna á stríðsárunum. Þetta átti tanka sem voru farnir að leka, eins og mönnum er sjálfsagt kunnugt um úr fréttum. Kafarinn Árni Kópsson og menn á hans vegum sáu um köfunina, en Gæslumenn sáu um öryggisþáttinn og var afþrýstítankur um borð í skipinu. Auk þess voru sprengisérfræðingarnir Gylfi Geirsson og Adrian King á staðnum enda mikið af sprengjum og skotfærum ennþá í og við flakið.



Gæslumenn leggja á ráðin fyrir köfun þar sem skoðaður var torkennilegur hlutur á þilfari El Grillo. Þetta reyndist sem betur fer vera tunna þakin gróðri. F.v.: Óskar Á. Skúlason bátsmaður/kafari, Jóhann Ö. Sigurjónsson háseti/kafari, Lúðvík Friðbertsson 3. stýrimaður, Sigurberg I. Pálmason háseti/kafari og Mikael R. Ólafsson köfunarformaður/afþrýstítanksstjórnandi.



Á leið út í „kafaraprammann“ Fjölva til að skoða flakið í neðansjávarmyndavél. F.v.: Adrian King og Gylfi Geirsson sprengisérfræðingar, Lúðvík Friðbertsson 3. stýrimaður og Björn Gunnarsson háseti.

Æfingarköfun

Hérna á þessari mynd frá v/s ÆGI sjáum við kafara og aðstoðarmenn þeirra ásamt afrakstri æfingarinnar. Akkerið sem er um 1500 kg lá við flak Máfsins sem strandaði í botni Vopnafjarðar fyrir u.þ.b. 20 árum, því var lyft með belgjum og það tekið um borð.



Á myndinni eru, f.v. Sigurbergur I. Pálmason háseti/kafari, Guðmundur St. Valdimarsson bátsmaður/kafari, Jóhann Ö. Sigurjónsson háseti/kafari, Baldur Ó. Sigurðsson háseti, Hermann Sigurðsson háseti, Viðar J. Björnsson háseti og sitjandi á akkerinu eru stýrimennirnir Magnús Ó. Einarsson og Björn Haukur Pálsson. Mynd frá Guðmundi St. Valdimarssyni.

Hraðbátar Gæslunnar

Í 1. tbl. Gæslutíðinda 1996 birtist grein eftir Hilmar Snorrason um hraðbáta Landhelgisgæslunnar sem keyptir voru af breska sjóhernum strax eftir seinni heimsstyrjöldina. Ekki fannst góð mynd af bátunum á sínum tíma. Fyrir stuttu barst Gæslutíðindum mynd af varðbátunum þremur frá Ólafi Þ. Guðjónssyni, fyrrv. flugumferðarstjóra. Kunnum við honum bestu þakki. Á myndinni sjást bátarnir þrír ásamt fylgdarskipi, sem er bresk „corvette“ smíðuð í Bandaríkjunum, sennilega undir „lend & lease“ samningi þjóðanna.



„LEYNIFÖR“ MEÐ BRETA!

- frásögn Árna Eypórs Valdimarssonar, skipherra.

Föstudagurinn 10. maí, árið 1940, er sennilega mörgu okkar eldra fólki sérstaklega minnisstæður, því þann dag gengu brezkar hersveitir á land í Reykjavík og lýstu yfir hertöku Íslands. Þar sem margt og mikið hefur verið rætt og skrifað um þessa liðnu atburði, er kannski verið að bera í bakkafullan lækinn að bæta þar einhverju við, en þó, sennilega er ýmislegt, sem hefur skeð, sem lítið eða jafnvel aldrei hefur komið fram fyrir almenningssjónir. Þess vegna langar mig að skýra frá því í stuttu máli, þegar varðskipið ÆGIR flutti brezka hermenn frá Reykjavík til að hertaka einhvern óþekktan stað.

Ég var skráður sem þjónn yfirmanna (messadrengr) á v/s ÆGI sumarið 1939. Um haustið, þegar einn hásetanna fór í land til að stunda nám í Stýrimannaskólanum, var ég settur í pláss hans, og þá skráður sem viðvaningur. Var ég í því plássi til vors árið eftir, að ég fór í mitt fyrra starf, þegar hásetinn kom aftur eftir skólavistina.

Á þessum tíma var v/s ÆGIR stærsta varðskip Íslendinga, um 500 brt., ganghraði um 12 sjómílur; hin voru ÞÓR II, 226 brt., kom frekar lítið við sögu sem varðskip á stríðsárunum, var við fiskirannsóknir, vöruflutninga o.fl., v/s, ÓÐINN, um 72 brt., og b/s SÆBJÖRG, um 98 brt., auk nokkurra tímabundinna leiguskipa. Skip herra á v/s ÆGI var Jóhann P. Jónsson (1887-1960). Þess má geta svona til fróðleiks, að II. stýrimaður á ÆGI var Magnús Björnsson (1896-1960), faðir Jóns, fyrrum lögfræðings LHG og núverandi formanns Öldungaráðsins, félags fyrrum starfsmanna Landhelgisgæzlunnar og Sjórnar Íslands. Yngri bróðir Magnúsar, Stefán (1904-1966), var III. stýrimaður, gerðist síðar starfsmaður Tollgæzlunnar í Reykjavík. Voru þetta valinkunnir menn, sem og öll áhöfn varðskipsins.

Við upphaf styrjaldar, 1. sept. 1939, fækkaði að sjálfsögðu erlendum fiskiskipum hér við land; eingöngu voru það brezkir togarar, sem stunduðu hér veiðar, miklu færri þó en áður, auk þess voru þessir togarar komnir til ára sinna og hálf úreltir, því þeir nýrri og stærri voru teknir í þjónustu brezka flotans. Vegna þessa, sem að ofan er sagt, var ÆGIR ekki eins bundinn við landhelgisgæzlu eins og áður; var við ýmis önnur störf svo sem farþegaflutninga, vöruflutninga o.fl.. Einnig var talsvert um það, að ÆGIR flytti eldsneytisolíu í olúgeymum skipsins frá Reykjavík og út á land, sem ætlað var fiskiskipa- og bátaflota landsmanna, en að sjálfsögðu voru björgunar- og gæzlustörf látnin ganga fyrir, ef svo bar við. Þann 9. maí var varðskipið á leið frá Ísafirði til Arnarstapa á Snæfellsnesi, sunnanverðu, með pramma í togi, svipaðan þeim þrómmum sem notaðir voru við flutning á byggingarefni frá Saltvík á Kjalarnesi til Reykjavíkur á þessum árum. Komið var að Arnarstapa snemma morguns þann 10. maí, pramminn fylltur af vikri sem nota átti til framleiðslu á vikursteinum í byggingar. Tók skamma stund að fylla prammann og svo áfram haldið áleiðis til Reykjavíkur. En skömmu síðar vildi svo óheppilega til, að prammanum hvolfði



Árni Eypór Valdimarsson.

og allur vikurinn flaut burt. Veður var samt ágætt, þegar óhappið skeði. Á leiðinni frá Arnarstapa heyrðust engar útsendingar frá Útvarpi Reykjavíkur. Fannst okkur skipverjum þetta nokkuð óvenjulegt, en það skýrðist, þegar þáverandi forsætisráðherra, Hermann Jónasson, skýrði þjóðinni frá því gegnum Ríkisútvarpið um hádegi, hvernig komið væri: Brezkar hersveitir hefðu hertekið Ísland. Áhöfn ÆGIS tók þessum tíðindum með stökustu ró og ræddum við það okkar á milli, og höfðu menn ýmsar skoðanir um þessa atburði. ÆGIR hélt áfram með prammann í eftirdragi en núna með hann á hvolfi, var hann því frekar þungur í togi. Komið var til Akraness á laugardegi þann 11. maí snemma dags, prammanum komið á réttan kjöl, sjónum dælt úr honum og hann dreginn til Reykjavíkur, komið þangað um kl. 19:00 þann dag. Þess má geta, að ÆGIR var að koma úr ferð, sem farin var þann 1. maí frá Reykjavík með vélar og efni á þilfari, farið var með það til Raufarhafnar. Þar var verið að reisa síldarverksmiðju, auk þess var hafður í togi í þeirri ferð gufuketill úr togaranum Hannesi ráðherra, sem strandað hafði á Kjalarnestöngum árið áður, en það er önnur saga. Dagana eftir komuna til Reykjavíkur var unnið að því að ferma skipið; var það ýmiskonar varningur, sem einnig átti

að fara til Raufarhafnar. Ekki var um annað að ræða en að koma þessum varningi fyrir á framþilfari varðskipsins. Miðvikudaginn 15. maí, um miðjan dag, komu nokkrir herflutningabílar niður að hlið ÆGIS, þar sem hann lá við Grófarbryggju og um 40 brezkir hermenn gengu um borð; voru þeir með nokkurn farangur, en lítið fór fyrir vopnabúnaði þeirra, nema þessir þungu, hefðbundnu fótgönguliðsrifflar og fylgdu þeim byssustingir, sem girtir voru við belti hermanna, annað vopna var ekki sjáanlegt. Hermönnum var vísað í borðsali áhafnar í fram- og afturskipi, einnig í ganga neðan þilja, þar sem þeir gátu komið sér fyrir með þolanlegu móti. Allt fór þetta fremur hljóðlega fram, virtist sem Bretar vildu láta sem minnst fyrir sér fara. Skömmu eftir miðnætti, aðfaranótt 16. maí, lagði ÆGIR úr höfn. Ekkert vissum við

undirmenn, hvert ferðinni var heitið með hermennina, vissum bara að þilfarsvarningurinn átti að fara til Raufarhafnar. Voru heilmiklar vangaveltur og bollaleggingar hjá okkur, hvert fara ætti með hermennina, fjandakornið, ekki til Raufarhafnar; en þá hvert?

Sæmilegt veður var á leiðinni norður yfir Faxaflóa, fyrir Snæfellsnes og norður yfir Breiðafjörð. Þegar komið var fyrir Látrabjarg fór heldur að hvesa af NA og þyngja sjó. Þó ÆGIR væri með fyrirferðarmikinn og þungan þilfarsfarm á framþiljum og færi sæmilega í sjó, fór að bera nokkuð á sjóveiki meðal hermanna. Var þá tekið til þess ráðs að flytja þá úr borðsölum áhafnarinnar niður í vistarverur yfirmanna miðskipa og aftur í. Reyndum við að hlúa að þeim eins og hægt var, m.a. útveguðum við kojur handa þeim sem veikastir voru. Allt voru þetta kornungir menn, margir jafnvel undir tvítugu. Var líðan margra þeirra anzi slæm.

Þrátt fyrir norðaustan átt og talsverðan sjó gekk ferðin vel norður með Vestfjörðum og austur með Norðurlandi. Var komið á móts við Siglufjörð að morgni þann 17. maí. Þá tókum við eftir því, að haldið var í áttina inn Eyjafjörð; fór okkur þá að gruna, að ferðinni með hermennina væri heitið til Akureyrar. Á leiðinni inn Eyjafjörð var komið hið bezta



Koma hernámsliðsins „opinbert“ leyndarmál!

veður og stilltur sjór, fóru þá hermennirnir að koma upp á þilfar og virtust vera nokkuð fljótir að ná sér eftir sjóveikina og byrjuðu þeir að taka saman farangur sinn. Heldur voru þeir fáorðir og höfðu lítil sem engin samskipti við okkur skipverja. Þegar komið var að bryggju á Oddeyri skömmu eftir hádegi, gengu hermennirnir í land og söfnuðust saman á bryggjunni með farangur sinn. Nokkur fjöldi fólks var samankominn á bryggju, virtist sem það hefði frézt að Bretar væru á leiðinni. Þar sem okkar hlutverki var lokið, þ.e. að koma þessum herflokki á leiðarenda til Akureyrar, var okkur ekki til setunnar boðið, ÆGIR hélt ferð sinni áfram áleiðis til Raufarhafnar með vélarnar í síldarverksmiðjuna sem þar var í byggingu. En það er enn önnur saga.

Myndir frá Árna E. Valdimarssyni.

Árni E. Valdimarsson er fæddur 18. febrúar 1922 í Reykjavík. Hann hóf sjómennsku á v/s ÆGI 1939. Lauk prófi frá Farmannadeild Stýrimannaskólans í Reykjavík 1946 og prófi frá Varðskipadeild 1953. Hann var stýrimaður og/eða skipherra á skipum og flugvélum Landhelgisgæslunnar og á sjómælingabátnum TÝ. Frá árinu 1957 voru sjómælingar og sjókortagerð aðalstarf hans.



Hernámsliðið stigið á land.

Það er alltaf stund fyrir smá bros

„Sjómælingar“ í Malawi



Þróunarsamvinnustofnun Íslands (ÞSSÍ) fór þess á leit við Sjómælingar Íslands í haust, að stofnunin sendi sjómælingamann til Malawi í Afríku, til að gera úttekt á hugsanlegum mælingum á hinu 30 þúsund km² Malawi vatni. Það varð úr að undirritaður lagði upp í ferðalag til þessa lands í suð-austur Afríku um miðjan nóvember. Flogið var til Harare borgar í Zimbabwe með millilendingu í London. Þaðan var síðan flogið til Lilongwe borgar í Malawi. Alls tók þetta ferðalag um 28 klst. Malawi liggur á milli 25 og 30° austlægrar lengdar og tímamunur milli Íslands og Malawi því ekki nema 2 klst. Hins vegar liggur landið milli 10 og 15° suðlægrar breiddar og því er sumar á þessum slóðum í nóvember og mjög heitt. Það kom því þægilega á óvart hversu svalt var í Lilongwe en mér var sagt að það stafaði af því að borgin stendur á hásléttu sem er í um 1300 m hæð yfir sjávarmáli.

Íslenskt starfsfólk ÞSSÍ tók á móti mér í Lilongwe og á öðrum degi hitti ég fulltrúa Siglingamálastofnunar Malawi til að skipuleggja verkefni næstu tveggja vikna. Daginn eftir hélt ég í fylgd aðstoðarsiglingamálastjóra Malawi suður til Monkey Bay, sem er höfn við sunnanvert Malawi vatn. Þar eru höfuðstöðvar Sjómælingadeildar Mælingastofnunar Malawi (auðvitað er um vatnamælingar að ræða en verður hér eftir vitnað í sem sjómælingar). Einnig er þar að finna Sjómannaskólann þar sem tveir íslenskir kennarar miðla af þekkingu sinni og Fiskirannsóknarstofnunina þar sem einn íslenskur fiskifræðingur starfar. Þarna er dráttarbraut og flotkví þar sem íslensk smíðuð fiskiskip hafa verið sett saman. Ríkisskipafélagið er þar með umfangsmikla starfsemi, herinn er með litla flotastöð og einnig er þarna nokkur fiskverkun.

Við vatnið er mun heitara en inni á sléttunni, enda er yfirborð þess í um 400 m hæð yfir sjávarmáli. Vitað er að vatnið er a.m.k. 700 m djúpt og nær því botn þess a.m.k. 300 m niður fyrir sjávarmál. Heilsað var upp á félagana í Sjómannaskólanum en að því búnu

hófst ég handa við að kynna mér starfsemi og tækjakost Sjómælingadeildarinnar. Fyrir 10 árum gáfu Frakkar þeim 20 m langan mælingabát, sem hlaut nafnið Timba (nafn á pínulitlum fugli). Því miður kláraðist fjármagnið fljótlega og lítið varð um mælingar. Báturinn hefur því lítið verið notaður undanfarnin átug, en verið haldið vel við og er því í ágætis ástandi. Það sama verður ekki sagt um tækjakost til mælinga, hvorki um borð í bátum né annan þann búnað sem deildin hefur yfir að ráða. Hann er allur úreltur, hvort sem um er að ræða tölvubúnað, mælingaforrit, staðsetningartæki eða fjarskipti. Ljóst er að skipta þarf þessu öllu út ef alvöru á að gera úr mælingum á vatninu. Starfsmenn eru vel menntaðir hver á sínu sviði en með takmarkaða reynslu þar sem svo til engar mælingar eða kortagerð hafa farið fram á þeirra starfsævi.

stóra bjórbrúsa er Bretarnir tæmdu á daginn til að svala þorsta sínum. Alltaf samir við sig tjallarnir, drekkandi bjór við mælingar.

Á fimmtudegi var haldið til Blantyre borgar þar sem höfuðstöðvar Mælingastofnunarinnar eru. Markmiðið var að athuga hvort stofnunin hefði tök á að endurgera gömlu kortin og ef af mælingum yrði í framtíðinni, hvort hún gæti framleitt sjókort. Í ljós kom að stofnunin er vel undir það búin að endurgera gömlu kortin ef fjármagn og réttu efnið fengjust. Allur tækjabúnaður er fyrir hendi til að vinna ný sjókort. Starfsfólkið er vel þjálfað til landakortagerðar en hefur þó enga reynslu í sjókortagerð. Vegna undirstöðuþekkingar ætti það þó ekki að reynast erfitt að samhæfa það.



Mælingabáturinn Timba við festar í Monkey Bay í Malawi. Mynd: Á.L.Á.

Fyrir um 40 árum voru breskir mælingamenn við störf á vatninu og í framhaldi af því voru gefin út nokkur ófullkomin kort af því. Þessi kort eru orðin ófánleg í dag og er notast við léleg ljósrit af þeim. Þess má til gamans geta að aðstoðarsiglingamálastjórinn var lítill polli er bjó niðri við vatnið á þessum tíma. Hann sagðist muna eftir Bretunum og sátu strákarnir fyrir þeim er þeir komu að landi að kveldi og sníktu af þeim

Á leiðinni til baka stöðvuðum við bifreiðina við sveitaþorp sem samanstóð af nokkrum leirkofum með stráþökum. Samferðamenn mínir vildu endilega kaupa fyrir mig mango ávöxt og leyfa mér að bragða á þessu góðgæti. Þarna bjó fátækt fólk sem hafði úr svo til engu að móða. Krakkarnir þyrptust að hvíta skrítna manninum til að skoða hann nánar. Tónlist barst innan úr bifreiðinni og byrjuðu sum börnin að dansa í takt

við hana enda tónlistin þeim sennilega í blóð borin. Þrátt fyrir fátæktina og þá staðreynd að hungrið og jafnvel sjúkdómsplágur væru ekki ýkja langt undan, skein gleðin yfir þessari einföldu uppákomu úr augum barnanna. Vinur minn aðstoðarsiglingamálastjórinn hnippi í mig og benti mér á að þrátt fyrir þessar aðstæður og allsleysið væri þó alltaf stund fyrir bros jafnt hjá þessum börnum sem og öðrum börnum um allan heim.

Á föstudeginum hafði tekist að útvega smá olíulögg á Timba og var lagt út á vatnið til að fylgjast með verklagi heimamanna við mælingar. Þar sem ekki er um gervihnattastaðsetningarútbúnað (GPS) að ræða er notast við landstöðvar sem senda staðsetningarmerki til bátsins. Slíkur útbúnaður var á sínum tíma í notkun hjá Sjósmælingum Íslands. Vandamál, sem er óþekkt hérlandis, en setur stórt strík í reikninginn í Malawí, er trjágróður sem truflar sendingu merkjanna. Því verður að höggva hann niður sem er erfitt verk. Ég fór í land á klettaeyju til að fylgjast með uppsetningu einnar stöðvarinnar og gat ég ekki annað en hálf vorkennt starfsmönnum, sem þurftu að bera tækin upp snarbrattar, skógi vaxnar hlíðarnar í steikjandi hita og sól. Ljóst er að Timba hentar mjög vel til mælinga á vatninu. Báturinn ristir lítið, er lipur og léttur. Aðdjúpt er við ströndina á mest öllu vatninu og ætti hann því að duga til mælinga í flestum tilvikum.

Á laugardegi komum við saman, aðstoðarsiglingamálastjórinn, yfirmaður mælingadeildarinnar og ég. Við fórum yfir síðustu daga og lögðum drög að skýrslu þeirri er mér var falið að

vinna fyrir ÞSSÍ næstu viku og sem kynna átti í Samgönguráðuneytinu áður en ég yfirgæfi landið. Einnig sýndi ég þeim tölvuforrit sem Sjósmælingar Íslands nota við mælingar og úrvinnslu.

Á sunnudegi gafst mér kostur á að heimsækja Cape MacClear þjóðgarðinn en þar hittust þeir Stanley og Livingstone á síðustu öld („Dr. Livingstone I presume“) eftir langa leit þess fyrrnefnda að landkönnuðinum. Það voru Íslendingarnir í Monkey Bay sem buðu mér upp á þetta ferðalag, en þeir reyndust mér allir ákaflega hjálplegir á meðan ég dvaldist þarna. Sömu sögu var að segja um íslensku starfsmennina í Lilongwe.

Næstu viku hamaðist ég á tölvunni við skýrslugerð og naut við það verk dyggrar aðstoðar starfsmanna Sjósmælingadeildarinnar. Lokaverkefnið var að gera áætlun um framtíðarmælingar, tímalengd þeirra og lauslega kostnaðaráætlun. Haldið var norður til Lilongwe á fimmtudegi þar sem skýrslan var slípuð til, en á föstudagsmorgni var hún kynnt fulltrúum úr Samgönguráðuneytinu og fulltrúum frá ráðuneyti sem helst má túlka sem Umhverfissráðuneyti. Ljóst er að um margra ára vinnu er að ræða ef af framkvæmd verður enda vatnið eitt það stærsta í heimi og májafnvel flokka það sem nokkurs konar innhaf.

Mér gafst síðan kostur á að ferðast að nýju til Monkey Bay og dvelja þar



Höfuðstöðvar „Sjósmælingadeildar“ Malawí. Mynd: Á.L.Á.

síðustu tvo dagana sem eftir voru af dvöl minni í Malawí og njóta fegurðar staðarins. Ég hafði kynnst mörgu góðu fólki þessar tvær vikur, framandi menningu, dýralífi sem ég hafði ekki séð áður og fengið tækifæri til að leggja eitthvað af mörkum til aðstoðar bágstaddri þjóð, þó að það væri nú kannski ekki svo ýkja mikið. Ég yfirgaf Malawí með söknuði, þó viðdvöl mín þar hafi verið stutt. Það er aldrei að vita nema leið mín liggir til þessa lands aftur, lands sem ég vissi nánast ekki af fyrir nokkrum vikum síðan.

Það var ferðalúinn sjósmælingamaður sem kom heilu og höldnu til Íslands í ískalda norðanátt og snjókomu undir lok nóvember, eftir hálfsmánaðar dvöl í hitabeltinu. Viðbrigðin voru mikil, en ekki er ég frá því að mér hafi bara þótt kuldaboli virka nokkuð hressandi á mig, er ég tölti með pinklana út í bíl fyrir utan Leifsstöð.

Ásgrímur L. Ásgrímsson, skipstjóri m/s BALDRI.

Kolbeinsey



Þessa mynd tók Guðmundur St. Valdimarsson þegar skipverjar af v/s ÆGI mældu Kolbeinsey 28. apríl sl. Eyjan var 24 x 14 m, eða tæpir 340 m² og 3-4 m á hæð. Til samanburðar má nefna að í maí 1996 var hún nær hringlaga, 36 m í þvermál eða u.þ.b. 1100 m² og í júlí 1971 var hún 41 x 39 m sem gera um 1600 m² og 6 - 8 metra há. Ekki er við því að búast að eyjan standi mikið lengur úr þessu, enda sést á þessum tölum að hún hefur mikið látið á sjá og óvíst að hún þoli að hafís leggi yfir svæðið að neinu ráði.

NÝR „BÖMMER“

Nýjasti starfsmaður sprengjudeildar (þeir eru stundum kallaðir „bömmerar“) er Adrian King, hann er jafnframt fyrsti erlendi ríkisborgarinn sem er fastráðinn hjá LHG. Adrian er nýfarinn á eftirlaun hjá breska flughernum, eftir 22 ára starf sem vopna- og sprengjusérfræðingur.

Hann hefur á ferlinu unnið við ýmsar tegundir flugvéla, t.d. Tornado, Buccaneer, Hawk og fyrir þá sem muna ennþá lengra aftur, Hunter og Meteor. Önnur störf hjá flughernum voru m.a. eyðing sprengna, varsla sprengiefna, vopnun flugvéla og viðhald á neyðar-búnaði flugvéla og á hefðbundnum vopnum.



Adrian og félagar í Kuwait.

Adrian hóf störf hjá breska flughernum 1977 og hefur starfs síns vegna þjónað víða um heim. Þar má telja Mið-Austurlönd, V-Evrópu og Falklands-eyjar. Áður en hann og fjölskylda hans fluttu til Íslands var hann í Kuwait með „British Tornado GR 1 bomber force“ á flugvellinum í Ali Al Salem. Síðasta verkefnið var uppsetning og kennsla á nýjar meðaldrægar „Air to Air“ eld-flaugar fyrir „Tornado F3 Air Defence Fighter“.

Kona Adrians er Áslaug Finnsdóttir King og eiga þau einn son, Finn sem er 5 ára. Þau hafa keypt sér íbúð í Grafarvoginum og eru mjög ánægð með að eignast loks varanlegt heimili. Þess má geta að þau hafa flutt 14 sinnum á síðustu 9 árum. Adrian sagði ég er að reyna að læra íslensku, so be patient.

Þegar Adrian var spurður hvers hann saknaði mest úr flughernum, svaraði hann *eiginleg einskis, nema kannski ókeypis ferðalaga á framandi slóðir (og stundum ekki svo mjög framandi).*



Adrian King í einkennisbúningi breska flughersins.

Vandamálið var að aldrei var hægt að velja um stað, hvort heldur var á ferðamannatíma eða utan, húsnæði (eða ekki), né ferðafélaga.

Að lokum spurningin eina „How do you like Iceland?“ *Líklega besti staður á jörðinni* svaraði hann ákafur (ætli hann viti ekki hvaða svar gengur best í landann!).

Starfslok:

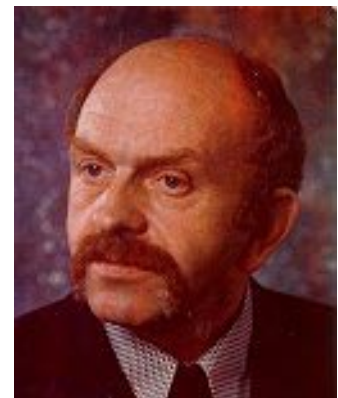
LHG 1968, og þá sem rafeindavirkja-meistari. Hann lét af störfum vegna aldurs í apríl 1999.



Ásgeir Halldórsson var í Loftskeyta-skólanum 1952 - 53. Hann var loftskeytamaður á togurum frá 1953 til 58, þegar hann hóf störf á v/s ÞÓR. Ásgeir byrjaði á flugvellinum 1961, þá sem loftskeytamaður á „Kötunni“. Hann settist aftur á skólabekk 1964 og lærði þá rafeindavirkjun. Ásgeir kom aftur til



Guðbjörg Þórarinsdóttir hóf störf hjá LHG við síma-vörslu í mars 1986. Áður hafði hún unnið hjá Ölgerðinni Agli Skallagrímssyni, Þórði Sveinssyni & Co og Bólstrun Gunnars Helgasonar. Hún fór á eftirlaun í nóvember sl. er hún varð sjötug.



Guðmundur Ingimarsson var flugvirki hjá Flugfélagi Íslands frá árinu 1949, þar sem hann stundaði einnig nám til flugvirkjunar. Hann hóf störf hjá LHG 1961, og starfaði óslitið þar sem flugvirki (m.a. sem yfirflugvirki) þar til látið var af störfum vegna aldurs 31. maí 1999. Hann hafði þá starfað óslitið á Reykjavíkflugvelli í 50 ár.

Starfsemi Sprengideildar 1999

Ósprungnar sprengjur og ýmislegur sprengifimur búnaður hafa haldið deildinni við efnið á árinu.

Þó að undanfarin 5 ár hafi tundurduflum sem fundist hafa við Ísland fækkað til muna, þá er ljóst, ef miðað er við þann ótrúlega fjölda sem lagður var í síðari heimsstyrjöldinni, að aðeins brot af þeim hafi ratað á strendur landsins eða í veiðarfæri flotans. Ætla má að yfir 200 þúsund tundurdufl hafi verið lögð hér við land og í belti milli Íslands og Skotlands og eru þá ótaldar djúpsprengjur sem varpað var að kafbátum.

Með aldrinum hrakar ásigkomulagi sprengnanna, en hættan af sprengiefninu sjálfu minnkar ekki, heldur eykst ef eitthvað er. Nýlegt dæmi um þetta er tundurdufl sem kom í veiðarfæri togarans Barða NK-120 út af SA-landi. Þegar sprengiefnistunna var opnuð vegna eyðingar kom í ljós að sprengiefnið var í fullkomnu ástandi, tæplega 60 ára gamalt.

Sama má segja um ýmsa hluti sem finnast á landi. Þó að þeir séu ryðgaðir og líti illa út eru þeir alls ekki hættulausir. Þessir hlutir eru að drepa og limlesta fólk um allan heim á hverjum degi.

Auk útkalla sem þessara er deildin að vinna að ýmsum verkefnum sem snúa að staðsetningu, dreifingu og síðan eyðingu á ósprungnum skotfærum frá stríðsárunum. Langt er í land og því er unnið markvisst að þessu, þar sem almenningi stendur enn hætta af þessum stríðstólum. Reynslan sýnir að þessi ófögnuður leynist á ótrúlegustu stöðum.



Hér springur 500 punda bresk íkveikjusprengja.
Mynd: R.A.F. 17. feb. 1998 NEG No. 046/1/98

Við gerum ráð fyrir að ekki verði minna að gera árið 2000 en á yfirstandandi ári. Auk áður nefndra verkefna má nefna þjálfun, hirlendis og erlendis, og þörf á að sannfæra yfirvöld um nauðsyn þess að fá nýjan bíl fyrir Sprengideildina (mér skilst að FORD-safnið í Bandaríkjunum hafi áhuga á núverandi bíl ef við fáum nýjan!).

Að lokum vill Sprengideildin óska lesendum þessarar greinar gleðilegra jóla og farsæls komandi árs og eins og við segjum, *ekki snerta á neinu fyrr en þú veist hvað það er og hvar það hefur verið* (We won't say we hope your new year goes with a bang!, because that would just be corny, wouldn't it).

Kveðja,
Adrian King.



Haukur Sigurðsson er fæddur í Vestmannaeyjum 11. desember 1934. Hann hóf störf hjá LHG í apríl 1950 sem viðvaningur á v/s MARÍU JÚLÍU. Hann starfaði á skipum LHG sem viðvaningur, háseti og stýrimaður til ársloka 1956. Þá hóf hann störf sem stýrimaður hjá A.P. Möller (Mærsk) og var þar til 1959. Stýrimaður og skipstjóri var hann á fiskiskipum í Vestmannaeyjum 1960-62, þá stýrimaður hjá Skipaútgerð ríkisins í 10 ár. Frá 1972 og allt til júní 1999 starfaði Haukur hjá Sjósmælingum Íslands sem

sjómælingamaður og síðar sem deildarstjóri kortasölnunar.



Jón Ingimundarson er fæddur í Reykjavík 26. janúar 1925. Hann var í mörg ár á togurum, áður en hann hóf störf hjá LHG, en það var 4. febrúar 1974. Hann var til sjós sem vélstjóri á varðskipunum ALBERTI, ÁRVAKRI, ÞÓR, ÓÐNI og TÝ. Lengst var hann þó á ÆGI. Frá árinu 1989 og allt til starfsloka 1. júní þessa árs, vann hann í varðskýlinu við Ingólfs-garð.



Ólafur Thorlacius, deildarstjóri kortagerðar, Landhelgisgæslu - Sjósmælingum Íslands, hóf störf 1. júní 1953 á sjómælingabátinum „Tý“. Í september sama ár var hann ráðinn í 4 ára fagnám í kortagerð. Árið 1958 fór hann í 9 mánaða framhaldsnám við Sökort arkivet í Kaupmannahöfn. Hann var ráðinn deildarstjóri kortagerðar í nóv. 1975. Hann lætur af störfum eftir rúm 46 ár hjá Sjósmælingum Íslands nú um árþúsundamótin.

„Enginn ræður sínum næturstað“

Stundum getur „stutt ferðalag“ orðið alllangt hér á landi, sérstaklega yfir vetrarmánuðina. Ófærð og illviðri tefja og gera mönnum oft lífið leitt. Þannig var það allavega hjá mér eftir annars mjög ánægjulega viðveru um borð í varðskipinu TÝ. Þar hafði ég verið um borð í átta daga, vegna sjómælinga-verkefnis.



Leitarteimið Ágúst Magnússon og Birta.
Mynd: Jón Páll Ásgeirsson.

Þriðjudagsmorguninn 26. október síðastliðinn, komum við á varðskipinu TÝ í höfn á Siglufirði. Þar fór ég í land því að ég hafði fengið far þaðan með flutningabíl yfir á Sauðárkrók, til að ná flugvélinni til Reykjavíkur um kvöldið. Bíllinn átti að leggja af stað uppúr eitt en af því varð nú ekki. Ógurlegir „sniglar“, 3 stk. biðu þess að verða fluttir til Sauðárkróks og urðu að fara með í þessari ferð. Sniglarnir, sem notaðir eru við loðnubræðslur, voru svo stórir og langir að þeir þösuðu ekki inn í bílinn og ekki var hægt að setja þá á toppinn, því þá kæmumst við ekki í gegn um göngin. Bílstjóranum fannst tilvalið að fá aðstoðarmann við þetta og var ég óspart nýttur. Á endanum reddaðist þetta allt saman og við fengum fylgd lyftara og vörubíls

gegnum göngin og þá var þessu öllu saman dröslað upp á topp. Jæja, þá var klukkan orðin hálfþjögur, en ég átti að fljúga kl. 19:10, mæting 18:40, og nægur tími til stefnu, ekki nema klukkutíma akstur til Sauðárkróks. En vitlaust veður var á leiðinni, fljúgandi hálka og sóttist ferðin seint, en um hálfsjöleytið er við loks komum á Sauðárkrók var orðið

hæglætis veður. Þá var orðið vitlaust veður í Reykjavík og öllu flugi aflýst, nú voru góð ráð dýr. Ég hringdi í vin minn og félagi Steinar Gunnarsson lögreglu-mann á Sauðárkróki. Hann bauð mér að sjálf-sögðu kvöldmat og gistingu. Við erum báðir í leitarhunda-bransanum, hann formaður Leitarhunda SVF og ég ritari. Okkur fannst því tilvalið að nota tímann og ræða málin. Steinar var að fara til Reykjavíkur morguninn eftir og ætlaði ég að fá far með honum, því var ætlunin að fara snemma í háttinn, en þá hringdi síminn. *Útkall rauður*, þriggja manna var saknað austur á Mývatni og vantaði leitarhunda strax á staðinn. Björgunarsveit Sauðárkróks ákveður þegar í stað að senda tvo menn með hunda austur og fór ég með þeim. Ég hringdi síðan í Stjórnstöð Landhelgisgæslunnar og bað um að ef þyrlla yrði send á Mývatn, yrði hundurinn minn látinn fljóta með. Mjög vel var tekið í það og víðeigandi ráðstafanir gerðar.

Er á Mývatn var komið, var klukkan rúmlega 3 aðfaranótt miðvikudags. Við fórum rakiðis til leitarstjórnar og lögðum á ráðin. Okkur var strax úthlutað svæði, og gengum við strönd Nesjalandstanga. Einn maður hafði þegar fundist, því miður látinn, og beindum við hundunum á það svæði. Enn var tveggja manna saknað. Hundarnir 4 sem voru með okkur gáfu allir vísbendingar

á sama stað. En þeir geta greint lykt langar vegalengdir, þó svo að fólk sé í vatni. Þannig geta leitarhundar nýst við að þrengja leitarsvæði á sjó og á vötnum. Einnig er hægt að þjálfa hundana í að staðsetja hvar lyktin kemur upp á yfirborðið og þá er leitað með þá á bátum.

Um 6:30 kom svo þyrlla Landhelgisgæslunnar LÍF og með henni þrír hundar og tveir hundamenn. Þyrllan lenti og skilaði af sér hundum og mönnum, fór síðan strax aftur í loftið til leitar á vatninu. Mér var tilkynnt að hundurinn minn væri kominn og að honum yrði komið til mín þar sem ég var niðri við vatnið. Eftir skamma stund kom svo gulur hnoðri skoppandi, og var mjög kátur að sjá húsbónda sinn eftir 9 daga. Hún hoppaði og galti af kátinu, en *ekkert svona góða, farðu að leita*. Tíkin lét ekki segja sér það tvisvar og hóf umsvifalaust leit og greip fljótlega einhverja „vindlykt“ og fylgdi henni eftir og endaði á sama stað og hinir fjórir hundarnir. Ekki fór á milli mála að frá þessum stað, upp í vindinn og út á vatnið, var eitthvað. Leitaraskilyrði voru mjög erfið, vatnið mjög gruggugt og kalt.

Í ljósaskiptunum finna þyrlumenn bát þremminganna og þar með þrengdist leitarsvæðið enn frekar. Leit var haldið áfram að mönnunum tveimur en upp úr hádegi tilkynnir áhöfn þyrlunnar að þeir séu hættir leit, enda búnir að skila sínu. Ég og hundurinn minn Birta gerðum okkur klár til brottfarar og skömmu síðar lenti þyrllan þar sem við stóðum við vatnið og tók okkur uppí.

Ennþá var ég á ferðalagi, nú í loftinu. Við flugum til Akureyrar til að taka eldsneyti og til að nærast, síðan var flogið til Reykjavíkur. Á leiðinni sá ég yfir fjallaskagann í átt að Siglufirði þar sem ferðalagið byrjaði rúmum sólarhring áður og þá féll ég í svefn.

Ágúst Magnússon,
stýrimaður m/s Baldri.

Alltaf í mælingunum?

Sjómælingar 1999

Útgerð Baldurs var með hefðbundnu sniði í ár, nema hvað að snemma vors var komið fyrir í bátnum svokölluðum fjölgeisladýptarmæli (multi-beam), frá fyrirtækinu Reson í Danmörku. Danska fyrirtækið bauðst til að setja þennan tækjabúnað í Baldur, til að kynna notkunarmöguleika hans. Hann var prófaður í nokkra daga í nágrenni Reykjavíkur. Ýmsum starfsmönnum Landhelgisgæslu og Sjómælinga ásamt starfsfólki frá Reykjavíkurhöfn, Siglingastofnun og Hafrannsóknarstofnun var boðið um borð til að kynna sér virkni búnaðarins. Fjölgeisladýptarmælir sendir frá sér fjöldann allan af hljóðbylgjum sem endurvarpast frá botni upp í botnstykkið og er því stærra svæði undir skipinu og til hliðar við það mælt í einu.

Þeir sem kynntu sér þennan búnað hrifust mjög af getu hans til botnannsóknar og neðansjávarleitar. Til að bera saman þetta tæki og núverandi búnað var siglingaleiðin inn til Sundahafnar mæld með báðum aðferðum, með tilliti til staðla Alþjóða sjómælingastofnunarinnar. Skemmst er frá því að segja að ýmislegt fannst á botninum sem áður var ekki vitað um.

Þar á meðal 10 m grunnrétt við innsiglingarlínuna. Mikill tímamunur var á framkvæmd mælinganna því til að fullljúka mælingunni með fjölgeislamælinum þurfti einungis 20 mínútur en með hefðbundna búnaðinum tók það 6 klst. Í fyrra tilfellinu næst 100% mæling, meðan í því seinna er þéttast 10 m á milli mælingalína.

Að þessu verkefni loknu var flóðmæli komið fyrir á Arnarstapa og þegar gengið hafði verið úr skugga um það að í höfninni á Ólafsvík væri einnig mælir var hafist handa við mælingar. Áætlunin var að reyna að sinna mælingum sitthvorum megin við Snæfellsnesið, eftir því hvernig veður og sjólag væri. Þetta gafst ágætlega þó að mun auðveldara væri að sækja á miðin í Breiðafirði því stutt er þangað frá höfnunum á norðanverðu Nesinu. Mæling á Grundarfirði var lokaverkefni vertíðarinnar í ár. Jafnframt sjómælingum voru landmælingar stundaðar, þ.e. vitar, sjómerki og önnur mannvirki sem snúa að siglingum staðsett.



Oft eru það hreinustu forréttindi að starfa á sjó. Það á einnig við í sjómælingunum. Nætursýn að sumri norður af Búlandshöfða á Snæfellsnesi. Mynd: Á.L.Á.

Í október fór mælingamaður með varðskipinu TÝ til að gera sjóndýpismælingar úti fyrir Mýrum, á Breiðafirði og á Ströndum. Sjóndýpismælingar eru hluti undirbúnings vegna hugsanlegra dýptarmælinga með leysigeisla úr flugvél. Þó að engar slíkar mælingar séu fyrirhugaðar er þessi tækni fyrir hendi, að vísu kostnaðarsöm eins og er. En þó er nauðsynlegt að hafa framkvæmt þennan undirbúning ef til þess kæmi. Í haust millilenti í Reykjavík flugvél með slíkan búnað. Vélin er í eigu ástralsks fyrirtækis og gafst starfsmönnum og forsvarsmönnum Sjómælinga tækifæri til að kynna sér búnaðinn. Það er ljóst að þessi tækni auðveldaði mjög kortlagningu ofangreindra svæða.

Ásgrímur L. Ásgrímsson, skipstjóri m/s Baldur.

Skotmark - Borgarís!!!

Skotstaða, rauður 30° - fjarlægð 500 metrar - skotmark borgarísjaki - öryggið af - skjótið einu skoti!



Myndir: Guðmundur St. Valdimarsson



Starfsmenn tæknideildar flugrekstrarsviðs

Tæknideild flugdeildar Landhelgisgæslunnar (LHG), er á Reykjavíkurlugvelli við Nauthólsvík, í flugskýli nr. 2 (skýli 2 eins og það hefur alltaf verið nefnt).

Upphaf skýlisins má rekja til stríðsáranna. Það var byggt af Bretum á árunum 1941-42. Loftleiðir fengu umráð yfir flugskýlinu 1946 og ráku þar starfsemi sína í rúm tvö ár. Síðar voru ýmsir með aðstöðu í skýlinu, eins og t.d. Flugskólinn Þytur og Sjúkraflugspjónusta Björns Pálssonar. Landhelgisgæsla á vegum Íslendinga með eigin skipum hófst árið 1920. En árið 1955 hófst fluggæsla er Landhelgisgæslan tók í notkun Catalina flugbátinn TF-RAN. Viðhaldsvinna fór fram við gamla flugturninn í norðurenda skýlis nr. 1. En 1958 fluttist flugstarfsemin í skýli 2. Aðstaðan var ekki góð á þessum tíma, enda skorti bæði vatn og rafmagn, salernisaðstaða var í öðru húsi og skýlið óupphitað.

Sumir telja að reimt sé í skýlinu eftir að skýlishurð féll í heilu lagi á nokkra Breta sem fórust.

Flugflotinn batnaði og jókst með árunum. Gæslan eignaðist Douglas DC-4 Skymaster árið 1962, TF-SIF og fleiri vélar í framhaldi af því eins og t.d. Grumman Albatross. Fyrstu þýrluna eignaðist LHG árið 1965, Bell 47 JA. Árið 1972 eignaðist LHG Sikorsky þýrlu með björgunarspili og var hún fyrsta alvöru björgunarþýrlan. Hún hlaut einkennisstafina TF-GNA. Um miðbik áttunda áratugarins eignaðist LHG tvær Fokker F-27. Flugstöðið fyrir framan skýlið var og er svo lítið, að

báðar vélarnar komust ekki fyrir samtímis. Flugskýlið var hvorki vindné regnhelt á þessum tíma og var flugvirkjavinnan oft unnin utandyra í mismunandi veðráttu eins gefur að skilja. Verkfærin ísköld, olíublaut og búið að klippa fremsta hlutann af fingravettlingunum til þess að hægt væri að vinna. Oft var mjög kalt í skýlinu að vetrarlagi. Menn voru kappklæddir við störf sín. Úr þessu var reynt að bæta



Starfsmenn tæknideildar flugrekstrarsviðs við TF-SIF. Mynd: Árni Sæberg.

með því að tjalda yfir þann hluta flugvélarinnar sem unnið var við, inni í skýlinu, og síðan var tjaldið hitað upp með rafmagnsöfn. Hér hefur verið lýst aðstöðunni á þessum tíma.

Verkstæðið við skýlið var endurbyggt sumarið 1958, eftir bruna, og var keypt efni í það hjá Sölunefnd varnarliðs-eigna. Aðstaða flugvirkja LHG er enn í húsinu, skrifstofur, bókaherbergi og fleira. Greinarhöfundur hóf störf hjá stofnuninni árið 1985 og var skýlið þá enn óupphitað en sama ár eða árið eftir

var skýlið endurbætt og sett í það horf sem það er í dag, upphitað, klætt og búið að skipta um jarðveg og steypa gólf. Flugskýlið og vinnuaðstaðan hefur því batnað mikið.

LHG hefur frá upphafi annast allt venjulegt viðhald á flugvélum sínum, en hefur þó þurft að leita aðstoðar hjá viðhaldsdeild Flugleiða við stærri skoðanir á Fokkerflugvél sinni.

Fyrsti yfirflugvirki LHG var Eysteinn Pétursson og bar hann ábyrgð á og hafði yfirumsjón með lofthæfni flugvélna. Skipulaginu var breytt fyrir fáum árum og forstöðumannsstarfinu skipt á milli tæknistjóra, sem hefur tengslin við útlönd á sinni könnu, og yfirflugvirkja, sem hefur mannaforráð á verkstæðinu og í skýlinu. Með tilkomu JAR-flugreglugerðarinnar hefur verkskipulaginu verið breytt enn á ný. Bæst hefur við staða gæðaeftirlitsmanns, sem eykur öryggi flugvélna, með innra eftirliti Tæknideildar.

Flugvirkjar hafa sinnt fleiru en viðhaldsstörfum hjá LHG í gegnum tíðina. Þeir hafa verið flugvélstjórar í áhöfn, sigmenn og spilmenn.

Í dag starfa 11 manns hjá tæknideild og er vakt allan sólarhringinn, allt árið um kring, því ávallt er þörf á flugvirkjum til að halda flughæfi vélanna í gildi.

Hilmar Æ. Þórarinnsson.

Myndir af starfsmönnum voru teknar af Árna Sæberg.



Berghreinn Guðni Þorsteinsson, flugvirki. Fæddur á Siglufirði 17.02.1936. Lauk flugvirkjanámi í Spartan School of Aeronautics, okt. 1959. Starfaði hjá Flugfélagi Íslands 1959-61. Hófstörf hjá LHG maí 1961, þá sem

flugvélstjóri á TF-RAN (Catalina). Hefur starfað sem flugvirki, flugvélstjóri, spilmaður, yfirflugvirki hjá LHG. Starfar við gæðastjórnun í dag.



Einar Bergmann Sveinsson, aðstoðarmaður flugvirkja. Fæddur í Reykjavík 05.03. 1976. Sjúkraflutningamaður og slökkviliðsmaður. Hófstörf hjá LHG 1998.



Hilmar Ægir Þórarinnsson, yfirflugvirki. Fæddur 29.09. 1958 á Ísafirði. Lauk flugvirkjanámi frá Northrop University of Technology 1980. Hefur starfað sem flugvirki, sigmaður og spilmaður hjá LHG frá 1985 og sem yfirflugvirki frá september 1999.



Jón Erlendsson, flugvirki, spilmaður. Fæddur í Reykjavík 29.07. 1973. Útskrifaður frá Aviation College of Sweden maí 1995. Starfaði hjá Flugfélaginu Atlanta frá maí 1995 - okt. 1997. Hóf störf hjá LHG okt.

1997.



Jón Pálsson, flugvirki/tæknistjóri. Fæddur á Selfossi 02.12. 1959. Lauk flugvirkjanámi í Spartan School of Aeronautics, júní 1980. Hefur starfað sem flugvirki, spilmaður, yfirflugvirki hjá LHG frá janúar 1981. Sem

tæknistjóri frá sept. 1999.



Jón Tómas Vilhjálmsson, flugvirki/spilmaður. Fæddur í Reykjavík 18.07. 1973. Útskrifaður frá Aviation College of Sweden, júní 1997. Hóf störf hjá LHG í júní 1997.



Jónína Gunnhildur Eyjólfsdóttir, kaffi-umsjónarkona. Fædd í Reykjavík 21.03. 1945. Hóf störf hjá LHG maí 1994.



Ómar Þór Edvardsson, flugvirki/flugvélaraf-eindafræðingur/ spilmaður. Fæddur í Reykjavík 23.06. 1965. Flugvélaraf-eindafræði frá Southern Alberta Institute of Technology Canada, maí 1993. Flugfélag Norðurlands

1991 - 93. Íslandsflug 1994 - 99. Hóf störf hjá LHG janúar 1999.



Ragnar Ingólfsson, rafeindavirki. Fæddur í Reykjavík 24.06. 1952. Útskrifaðist sem rafeindavirki frá Pósthófstofnun 1973. Hóf störf hjá LHG ágúst 1978



Steinn Kjartansson, aðstoðarmaður flugvirkja. Fæddur í Vestmannaeyjum 07.08. 1944. Hóf störf hjá LHG í júlí 1974. Háseti á varðskipum til október 1986, hefur starfað síðan á flugvelli sem aðstoðarmaður.



Sverrir Erlingsson, flugvirki. Fæddur í Reykjavík 06.06. 1970. Útskrifaður frá Aviation College of Sweden maí 1995. Starfaði hjá Flugleiðum frá maí 1995 - mars 1999. Hóf störf hjá LHG mars 1999.



Þorkell Guðmundsson, flugvirki/gæðastjóri. Fæddur í Reykjavík 7. ágúst 1952. Lauk flugvirkjanámi frá Spartan School of Aeronautics maí 1972. Starfaði hjá Cargolux 1972 - 86. Hóf störf hjá LHG 1986 sem tæknistjóri,

starfar nú sem gæðastjóri.

Golfmót

Fyrsta golfmót STAFL var haldið á Strandavelli á Hellu 15. ágúst síðastliðinn í blíðskaparveðri.

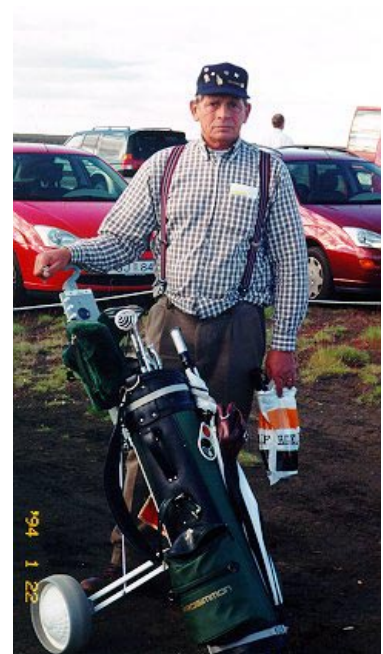
Mættir voru til leiks 11 golfleikarar og tókst þetta mót með miklum ágætum, enda veðrið frábært, sól og logn.

Myndir frá höfundi.

Steinar Clausen.

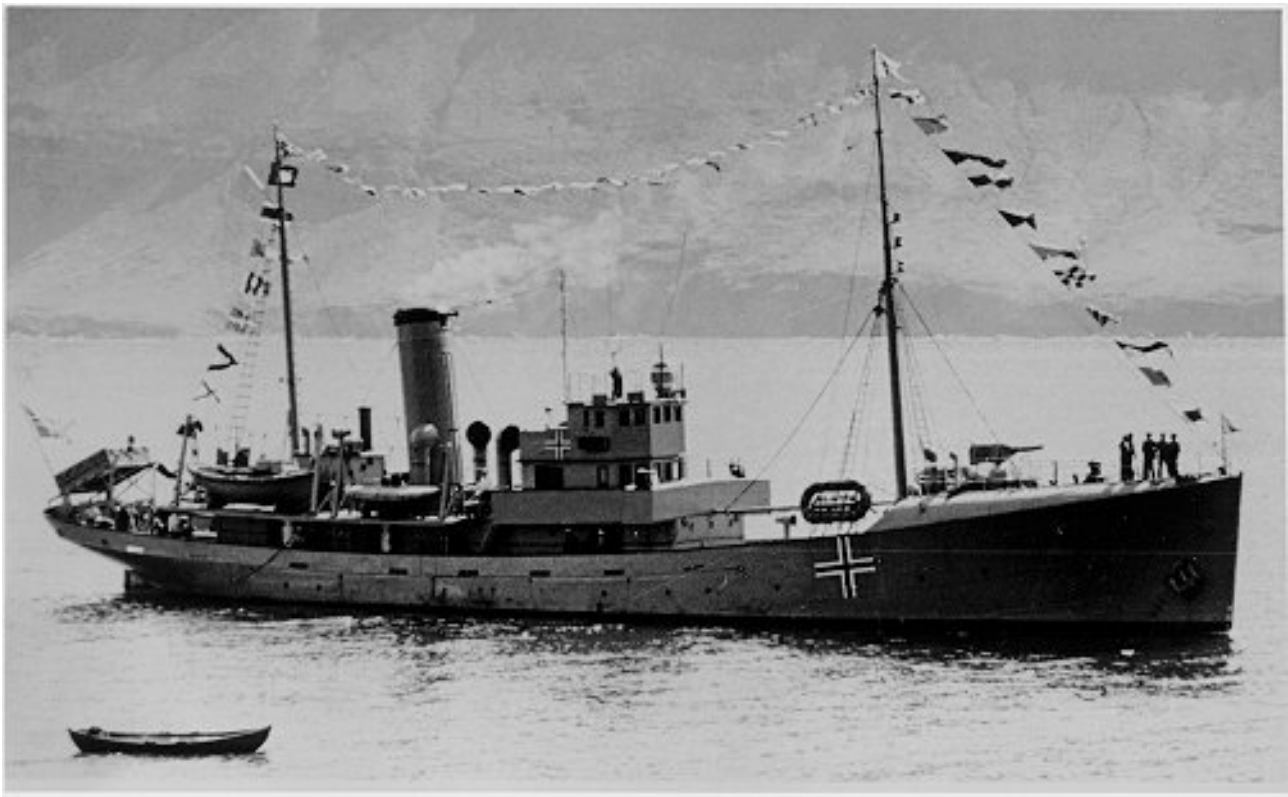


F.v.: Magnús Gunnarsson, fjármálastjóri, Guðjón Finnbogason, bryti, 3. sæti, Ragnar Ingólfsson, rafeindavirki, 1. sæti, Sigurjón Sverrisson, flugstjóri, 2. sæti og Hjalti Sæmundsson, aðalvarðstjóri, besta vallarnýting.



Greinarhöfundur sem kylfusveinn.

Forsetaheimsókn til Norðfjarðar 1944



Varðskipið ÆGIR kemur fánum prýtt til Norðfjarðar með fyrsta forseta Íslands, Svein Björnsson, sumarið 1944. Skipið er með þjóðfánann málaðann á síðu eins og venja var hjá hlutlausum ríkjum á stríðsárunum. Auk hinnar hefðbundnu 57 mm fallbyssu, voru vegna stríðshættunnar settar fjórhleyptar vélbyssur til loftvarna á sitthvorn „brúarvænginn“ og ein aftast á bátapallinn. Enfremur voru settir auka björgunarflekar, afturá og miðskips.

Mynd: Árni E. Valdimarsson

Efni:	bls.		bls.
Landhelgisgæslan, forystugrein	2	Það er alltaf stund fyrir smá bros	12
Hermóður ferst, 40 ára minning	3	Kolbeinsey	13
Dálítill stærðarmunur	3	Nýr „bömmur“	14
STAFL fær félagsheimili	4	Starfslok	14
Ísland - Danmörk 4 - 2	5	Starfsemi sprengideildar 1999	15
Vita- og baujuvinna	5	Enginn ræður sínum næturstað	16
Reykjavík - Skopje - Reykjavík	6	Alltaf í mælingum?	17
Æfingar	8	Skotmark - borgarís!!!	17
El Grillo	9	Starfsmenn tæknideildar	
Æfingarköfun	9	flugrekstrarsviðs	18
Hraðbátar Gæslunnar	9	Golfmót	19
„Leyniför“ með Breta	10	Forsetaheimsókn til Norðfjarðar 1944	20