

Kære marineflyvere.

Referat fra generalforsamling den 12. november 2009 kl. 1530 i biografen i Forsvarets Materieltjeneste, Laurtrupbjerg 1-5, 2750 Ballerup med 29 deltagere (33 tilmeldte) samt 1 gæst.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslog Bent Ejner Carlsen, der blev valgt.

Dirigenten konstaterede, at indkaldelser var udsendt i overensstemmelse med vedtægterne og, at generalforsamlingen derfor var lovlig og beslutningsdygtig.

2. Bestyrelsens beretning.

Formand STA fremførte bestyrelsens beretning efter først at have anmodet forsamlingen om sammen med ham at observere et minuts stilhed og tænke på de fire medlemmer, der er gået bort siden sidste generalforsamling:

John Rosasco (JOA), Eigil Thomsen (TOM), Peder Skytte (SKY) og Alvin Ellebye (ALV).

MMF kører nu på sjette år siden stiftelsen i Værløse, og som det også blev konstateret sidste år, så har foreningen etableret sig med en fremgangsmåde, som medlemmerne tilsyneladende er tilfredse med og som vil blive fastholdt. Det er stadig en kombination af det faglige og det sociale, der udgør fundamentet i foreningen.

Herudover tegner der sig også en politisk side af foreningen. Dette kom senest til udtryk i forbindelse med forløbet op til det indgåede forsvarsforlig, hvor MMF forsøgte at påvirke debatten med sit møde på Christiansborg, hvor flere medlemmer af Folketingets Forsvarsudvalg deltog.

Tidligere har MMF været initiativtager til et møde med forsvarsministeren, hvor emnet var piratjagt. Også her forsøgte foreningen at påvirke udviklingen.

Det vil være foreningens hensigt også i fremtiden at blande sig i samfundsdebatten og udviklingen i forsvaret, specielt når dette har at gøre med maritim flyvning.

Ved tidligere møder, hvor det var hensigtsmæssigt, at der var fyldt i deltagerkaren, fx mødet på Christiansborg, har vi allieret os med en anden organisation. Dette vil formentlig også kunne ske i fremtiden, hvis MMF kan se fælles interesser og potentiale i at fremføre holdninger sammen med en anden forening. Her har Søe-Lieutenant-Selskabet (SLS) været en udmærket samarbejdspartner.

Medlemstallet ser desværre ud til at have stabiliseret sig. Vi er nu 106 medlemmer, hvilket er det samme som for et år siden. Det må konstateres, ligesom sidste år, at der stadig er overvægt af tidligere besætningsmedlemmer, mens de aktive stadig mangler at melde sig ind i større tal. Dette skyldes til dels, at de aktive formentlig får deres informationsbehov opfyldt på arbejdspladsen samt, at de sociale bånd i SHT stadig eksisterer mellem besætningerne.

Der er et associeret medlem, mens der har været interesse for et potentielt nyt associeret medlem. I det aktuelle tilfælde en medarbejder på projekt skibsbaserede helikopter.

Foreningen har i øjeblikket ingen æresmedlemmer, men bestyrelsen indstiller senere på generalforsamlingen et medlem til denne ære.

Det er foreningens intention at forsætte møderækken med optimalt 3 møder om året. Bestyrelsen finder, at dette er et passende antal møder. Der kan være variationer som i år, hvor der kun har været to, mens der fx kan komme flere i årene fremover, hvis dette vurderes hensigtsmæssigt. Der satses stadig på, at minimum et møde er i Jylland, da det stadig vurderes optimalt henset til medlemmernes geografiske placering i landet, hvor størstedelen fortsat er bosat på Sjælland.

Som noget nyt, har bestyrelsen forsøgt sig med at melde meget tidligt ud, hvornår det "sædvanlige Jyllandsmøde" finder sted. Dette med henblik på at medlemmer allerede nu, kan sætte et kryds i kalenderen ved den 27./28. maj 2009.

Der er normalt ca. 25 medlemmer til stede til MFF arrangementer. Bestyrelsen finder dette tal passende, om end det ønskeligt kunne være højere.

Der har således siden sidste generalforsamling været afholdt et møde på Sjælland og et i Jylland ved SHT i Karup.

Begge møder har haft de kommende maritime helikoptere som emne. Det første, som blev afholdt på Christiansborg, hvor hovedtemaet var maritime helikoptere. Mødet blev arrangeret i fællesskab med SLS, og må betegnes som en succes. Der var ca. 150 til stede fra de to foreninger, Søværnets Officersskole, indbudte foreninger og Venstre.

På dette møde blev det tilkendegivet fra alle de partier, der deltager i det nye forsvarsforlig, at de var interesserede i maritime helikoptere.

Det andet møde blev afviklet på Karup. Som noget nyt, blev det holdt torsdag aften med henblik på, at MMF kunne være vært ved en gang fælles morgenmad. Formålet med dette var at mødes med de aktive i SHT. Aftenmødet handlede om flyvning med MH-60R SEAHAWK i US Navy og flyvning fra ABSALON i Adenbugten - begge meget interessante indlæg, der også affødte en livlig snak om aftenen. Næste dag var der arrangeret besøg ved Danish Aerotech A/S, hvor de mange medlemmer fik et glimrende indblik i firmaets kapacitet og fremtidige potentiale. Dette arrangement var også en succes. Selv om det krævede en ekstra dag i kalenderen, vil en sådan fremgangsmåde eventuelt kunne følges op ved kommende møder i Karup.

Det er nævnt som et punkt i det nye forsvarsforlig, at SHT skal indgå organisatorisk i Helicopter Wing Karup, men det har indtil videre ikke udmøntet sig i noget konkret til stor bekymring for personalet i SHT. Det er selvfølgelig ikke en maritim forenings livret, men foreningen følgende naturligvis løbende med i udviklingen, og skulle det medføre justeringer i foreningens virkemåde og vedtægter, så må det blive resultatet.

Økonomisk kører foreningen godt. Vi har løbende minimum ca. 10.000 kr. til rådighed til forskellige arrangementer. Der ydes således stadig støtte til transport i visse tilfælde, ligesom der ydes økonomisk støtte til bespisningen i forbindelse med foreningens arrangementer.

Foreningens hjemmeside er flot, informativ og anvendelig, men der ønskes ekstra kræfter til at drive og specielt opdatere denne hjemmeside - gerne af et medlem med indsigt i denne opgave. Siden har hidtil været vedligeholdt af NK ved SHT, som fortsat udfører et udmærket stykke arbejde.

Efter enkelte kommentarer og spørgsmål blev beretningen taget til efterretning.

KAS berettede om sin personlige henvendelse til Folketingets Forsvarsudvalg vedrørende integreringen af SHT. Der er endnu ikke kommet svar, så han vil nu forsøge igen, og det er således først kommet til formandens kendskab i dag.

KAS nævnte en del om baggrunden for sin henvendelse, og der udspandt sig en længere debat om teksten i forsvarsforliget for den kommende periode.

3. Fremlæggelse af revideret årsregnskab til godkendelse.

Kassereren foretog en kort gennemgang af det udsendte regnskab, der var blevet revideret søndag den 1. november 2009.

Regnskabet blev godkendt og bestyrelsen meddelt decharge.

4. Planer og forslag fra bestyrelse.

Bestyrelsen havde fremsat forslag til udnævnelse af SEP til Æresmedlem, og formanden begrundede bestyrelsens indstilling således:

Det har ikke været svært at finde begrundelse for at indstille SEP som æresmedlem, hverken direkte i vedtægterne eller i de beskrivende begrundelser for udnævnelse af æresmedlem:

- Et medlem der har været en god formidler og udført en påskønnelsesværdig indsats for foreningen og/eller
- Et medlem der har været aktiv og har medvirket til at skaffe resultater for den maritime flyvning og foreningen.

At SEP hjerte stadig banker så meget for flyvningen fra "de grå skibe", og i så mange år efter at han sejlede med dem som konstabel er utroligt flot og påmindende om, at det vi har som DNA i vores forening er et godt og unikt materiale.

Det behøvede slet ikke at være sådan, for efter at have været i Alouette Flight som flymekaniker gennemgik han en glørværdig karriere i flyvevåbenet og endte endda som oberstløjtnant - der efterfølgende er konverteret til en endnu bedre civil karriere. SEP var nok den sidste M-officer der - mindst lige så godt som

stationens teknikere - vidste hvad deres arbejde var, og i et lukket selskab kan vi nok hurtigt blive enige om, at han skulle have været stationschef for en nu hedengangen og berømt flyvestation.

Så meget desto mere er vi glade for, at SEP flere gange har givet vores forening ganske alvorlige saltvandsindsprøjtninger.

Vores "Karupmøder" havde ikke været de samme uden hans støtte, og nu må vi se, hvor længe kassen rækker. Men vi har fået startet en tradition, der bringer rigtig mange af huse til møderne og bringer glød i øjnene på mange af de gamle medlemmer.

Han har - som nok flere har opdaget - forbindelser mange steder. Forbindelser som han har forsøgt at få os til at udnytte i foreningens interesse, han har beredvilligt tilbudt at formidle kontakt til "industrien" med henblik på at skaffe foredragsholdere, der kunne udvide vort kendskab til, hvad vi ønskede, og det er ved hans mellemkomst og initiativ, at vi fik en briefer "fløjet ind" fra USA til at holde foredrag om SH-60.

Faktisk har han tilbudt også at skaffe foredragsholdere fra de andre helikopterselskaber, der er med i opløbet til en afløser for LYNX - vi skal bare sige til! Ligeledes har vi til gode at afprøve hans tilbud om at skabe kontakt til forsvarsministeren, ja, han får os ud på veje, vi nok ikke af egen drift ville have betrådt. At samle alle gamle chefer og de af foreningens medlemmer, der havde lyst til at møde op til gallamiddag i Søofficersforeningen, havde vi nok ikke villet drømme om; men der fik vi en gallaforestilling til efterfølgelse, og den ildhu som SEP afslørede ved talen under middagen er værd at tage pejling af, og var en god påmindelse til bestyrelsen om, hvorfor vi forsøger at holde liv i de gamle skrøner samtidig med at vi gør hvad vi kan for at udbrede kendskabet til helikopterflyvning fra de "grå skibe.

Der er for bestyrelsen ingen tvivl om at SEP - på sædvanlig ihærdig vis - har vist os en vej frem. En god formidler, en påskønnelsesværdig indsats for foreningen - og det er nu tid til at påskønne denne indsats med andet end fine ord og mange tak, og det bedste bestyrelsen med stolthed kan foreslå er, at vi i dag vedtager at udnævne SEP til foreningens første Æresmedlem.

Forslaget blev enstemmigt vedtaget under stort bifald, og som et synligt bevis på udnævnelsen til Æresmedlem fik han overrakt en træplade med SHT våbenskjold og en sølvplade med de nødvendige detaljer, herunder dato.

5. Fremlæggelse af budget.

Kassereren fremlagde budgettet, der omfatter indtægter på 11.000 kr. og udgifter på i alt 10.600 kr. med et resulterende overskud på 400 kr.

Budgettet blev taget til efterretning.

6. Fastsættelse af kontingent for kommende regnskabsår.

Bestyrelsen havde foreslået et uændret kontingent på 100,00 kr., hvilket blev vedtaget.

7. Valg af bestyrelsesmedlemmer, suppleant og revisor.

Næstformand KAS blev genvalgt.

Bestyrelsesmedlem for sociale arrangementer SSS blev genvalgt.

Suppleant 1 TUR blev genvalgt.

Revisor 1 KCH blev genvalgt.

8. Eventuelt.

Formanden gav en kortfattet status over situationen ved SHT, hvor det generelt ikke går særligt godt hvad angår flyvetid til rådighed og antallet af piloter. Den væsentligste årsag til de manglende flyvetimer er en længerevarende mangel på motorer. Søværnet har fået etableret et motorværksted med alle de nødvendige tekniske faciliteter til at kunne foretage reparationer og afprøvning, men der er til stadighed mangel på visse motorkomponenter. Der er til gengæld ikke problemer med det tekniske personale.

Generalforsamlingen sluttede kl. 1650.

Efter generalforsamlingen gav OK Erik Pedersen en rigtig flot og interessant gennemgang af projektet med anskaffelsen af de nye fregatter. Der skulle oprindeligt have været tale om patruljeskibe, men det viste sig hurtigt i forbindelse med arbejdet med de fleksible støtteskibe, at størrelsen og skrogudformningen var af en sådan god og heldig kvalitet, at der var en lang række fordele ved at genbruge skrogfaconen. Det kunne reducere de grundlæggende konstruktionsomkostninger - og kvaliteten af undervandsskroget er blevet forbedret - men det betød så også, at der var plads til en smule mere militært isenkram af forskellige karakterer end oprindeligt projekteret til patruljeskibene.

Der bliver tale om 3 fregatter, hvoraf IVER HUITFELDT, F361 bliver den første, og den er planlagt til at skulle have vand omkring sig i 2010 og være endelig klar til operationelt brug med udgangen af 2012 efter

omfattende installationer og afprøvninger. Fregatterne får en besætning på 99 med plads til yderligere omkring 60 personer i meget moderne to- eller firemandslukafer.

Når man konstruerer nye krigsskibe ud fra de mest moderne metoder med deraf følgende besparelser, er der ikke længere tale om, at der kan opstilles et antal "ufravigelige krav = Generelle Militære Krav" som tidligere, hvor der ofte var tale om ca. 90 % - nu udgør de kun ca. 10 %.

Ved en opdeling af de samlede omkostninger tegner der sig et interessant billede af, at platformen lægger beslag på 48 %, våben og elektronik 13 % og luftforsvaret 35 %.

Der er udarbejdet et aktstykke i 2006, hvor det samlede beløb for de tre skibe udgør ca. 4,3 mia. kr. Skibene er 138,7 m lange, 19,8 m brede og med en maksimal dybgang på 6,45 m, og de er konstrueret med 15 vandtætte sektioner, ligesom skibet kan lukkes gastæt. De 4 hovedmotorer forventes at kunne bringe skibet op på en fart af 28 knob, og modelforsøg indikerer endda, at denne hastighed bliver højere. De 2 skruer med en diameter på 4,3 m er vinklet specielt i forhold til skroget for at få den bedst mulige kontakt med vandet, og rorene er desuden specialkonstruerede med hældninger og mulighed for at stille sig på tværs, skibet kan "sejle sidelæns" under medvirken af en rimelig kraftig bovpropel.

Den grundlæggende konstruktion er udformet og forberedt i 3D i et antal separate sektioner, der bliver skåret og svejset på baltiske værfter og derefter fragtet til Lindøværftet for endelig samling. Der er desuden foretaget en betydelig detailplanlægning i forbindelse med samlingen, hvor visse af de store dele som fx skrueaksler og motorer mv. skal sættes ind, inden der går videre i samlingen, så der ikke skulle komme overraskelser, når de enkelte sektioner skulle sættes sammen. Det er stort set gået efter planen, men der kan naturligvis opstå problemer med forståelse mellem de forskellige parter, når der er flere lande involveret og det fælles samtale- og forhandlingsprog er engelsk.

Der blev vist et antal udsnit af skibet i de forskellige dækniveauer, og her blev det tydeligt, at skibet i sin konstruktion var opdelt i 2 selvstændige enheder, så hvis hele den ene side skulle "falde ud", så kunne skibet operere med den anden enhed intakt. Det drejede sig om specielt fremdrivningen med 2 stk. MTU dieselmotorer på hver 8.200 kW - svarende til ca. 22.000 HK pr. skrue. Den vigtige elforsyning og ikke mindst køling var også opdelt, så hver enhed har ca. 2.300 kW fra 2 dieselmotorer, hvilket er nok til at forsyne alle vitale våben- og kommunikationssystemer sammen med driften af skibet.

Der er naturligvis også en hangar og et helikopterdæk med alle moderne faciliteter, men der bliver forventeligt en smule mere turbulens på grund af skrogfacon og den meget store varslingsradar, der kan etablere et billede ud til omkring 350 km. Fregatterne er udstyret med de mest moderne missil- og kanonsystemer sammen med torpedoer mod ubåde, og hele den midterste del af overbygningen mellem bro og hangar er optaget af missilsiloer af forskellig art til flere forskellige nuværende og eventuelle kommende missiltyper.

Det var et meget detaljeret og beskrivende foredrag, der kunne forekomme en smule teknisk, men det gav et glimrende og anderledes indblik i forudsætninger for et så stort projekt og de komplekse opgaver, der skal løses i forbindelse med den faktiske konstruktion.

Efter indlægget om fregatterne orienterede JUP om organisationen af og sin deltagelse i Projektgruppe Skibsbaseret Helikopter, der er nedsat af Forsvarskommandoen. Gruppen har fået sin strukturæssige placering i Forsvarets Materieltjeneste den 15. oktober 2009, og den skal nu have en forøget bemanning, der er i forslag.

JUP kunne naturligvis ikke svare på spørgsmål om hvilke kandidater, der utvivlsomt er i spil andet end, at der i øjeblikket arbejdes med et antal på 5.

Der er etableret det politiske grundlag for anskaffelsen af skibsbaserede helikoptere i form af en beskrivelse i forbindelse med det kommende forsvarsforlig. Der er af gode grunde hverken nævnt antal eller den forventede pris for anskaffelsen af en pakke med helikoptere, reservedele og uddannelse.

Der arbejdes hovedsageligt med kandidater, der er eller er på vej i produktion - fortrinsvis til et NATO-land.

Kort efter kl. 1900 blev der givet plads til venlig selvbetjening i cafeteriet med smørrebrød og ostemad samt øl/vand, og der var godt gang i snakken indtil noget efter kl. 2000.

Venlig hilsen

Villy