

Kære marineflyvere.

Den vedhæftede fil er bestyrelsens sammensætning efter generalforsamling 2011 i overensstemmelse med vedtægterne. (Findes nederst på dette referat).

Der er sket en del på hjemmesiden, så der er mange grunde til lige at besøge den i en ledig stund.

Referat fra generalforsamling den 24. november 2011 kl. 1540 i "Bræddehytten", Nyholm med 29 deltagende medlemmer samt 1 gæst (31 tilmeldte - 2 afbud).

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslog SVA, 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 TUR fremførte bestyrelsens beretning.

Jeg vil først anmode jer om sammen med mig at holde en lille "mindepause" for i stilhed at tænke på de to medlemmer, der er gået bort siden sidste generalforsamling:

Niels-Erik Jacobsen (NEJ) og Torben Jørgensen (BOT).

Foreningen virker tilsyneladende efter hensigten og i ånden fra stiftelsen i Værløse, og vi har så efterhånden etableret os med en fremgangsmåde, som medlemmerne tilsyneladende er tilfredse med og som vi påregner at skulle videreføre. Det er stadig en kombination af det faglige og det sociale, der udgør fundamentet i foreningen, men der kan naturligvis ikke altid findes egnede emner og begivenheder, der kan afvikles som indledningsvis planlagt.

Der har været afholdt 6 bestyrelsesmøder i 2011, inklusive mødet før generalforsamling 2011, men bestyrelsen har selvfølgelig anvendt en del tid og energi i forbindelse med at få de forskellige arrangementer til at blive afviklet gnidningsfrit.

Med effekt fra den 1. januar 2011 skiftede navnet for enheden med de mørkeblå helikoptere navn til Eskadrille 723. Denne ændring i de organisatoriske forhold har indledningsvis ikke sat sig aftryk i opgavernes karakter, men det har medført et betydeligt større og bedre samarbejde med flyvevåbnets forskellige strukturer og enheder.

Det har alt i alt vist sig at være gået gnidningsfrit, men det har naturligvis medført en anden "forretningsgang" i forhold til kommandoforhold, hvor Eskadrille 723 jo en enhed på Helicopter Wing Karup i lighed med de to andre helikoptereskadriller.

På generalforsamling 2010 blev der vedtaget vedtægtsændringer med udgangspunkt i den ændrede betegnelse for enheden, og de trådte også i kraft ved årsskiftet, men det har ikke indledningsvis givet bestyrelsen anledning til nye overvejelser omkring vedtægtsændringer.

Det er heldigvis lykkedes at få forøget medlemstallet ganske flot i forbindelse med julefrokosten i Karup sidste år, så vi er nu 131 medlemmer, hvilket er 22 mere end for et år siden. Det tegner godt for foreningen fremadrettet at kunne konstatere, at en meget stor andel af medlemsforøgelsen skyldes aktive besætningsmedlemmer, og noget kunne tyde på, at disse medlemmer gerne vil vide lidt mere om foreningens baggrund. Der er naturligvis mange interessante detaljer af kontant og forretningsmæssig art sammen med statistikker og officielle beretninger - men der er jo også de utroligt mange og gode historier og oplevelser, hvoraf en del sikkert er tilnærmelsesvis korrekte! Og der er tilsyneladende en del nye medlemmer, der interesserer sig for historien og historierne.

Foreningen har i øjeblikket et æresmedlem og fire associerede medlemmer.

Det er foreningens hensigt at forsætte møderækken med optimalt 3 møder om året. Bestyrelsen finder, at dette er et passende antal møder selv om det ikke altid kan lade sig gøre af forskellige årsager. Deltagerantallet på omkring 20 (og en smule nedadgående) lader til at være det niveau, som medlemmerne kan afse tid til, selv om bestyrelsen gerne havde set en større deltagelse.

Der er enighed om, at minimum et møde skal afholdes i Jylland, da det stadig vurderes optimalt henset til medlemmernes geografiske placering i landet, hvor størstedelen fortsat er bosat på Sjælland. Mødet i Karup kan også være medvirkende til en større grad af dialog mellem de tre helikoptereskadriller.

Det er desværre ikke på nuværende tidspunkt været muligt at finde frem til en dato i det sene forår/forsommeren, hvor der kan arrangeres et møde i Karup med deltagelse af de øvrige to eskadriller, men der arbejdes stadig på sagen, så der så tidligt som vel muligt kan meddeles en dato og arrangementets omfang.

Der var planlagt et medlemsmøde i foråret for at medlemmerne kunne blive opdateret i forbindelse med forsvarrets overvejelser omkring anskaffelse af skibsbaserede helikoptere. Dette møde blev aflyst og senere tentativt berammet til efteråret af forsaret, og senere til generalforsamling 2011, men forsaret har alligevel ikke kunnet tilgodese foreningens ønsker om et sådant arrangement.

Der har således siden sidste generalforsamling kun været afholdt et møde i Jylland ved ESK 723 i Karup med generalmajor Henrik Røboe Dam, der på opfordring var villig til at fortælle om Flyvertaktisk Kommando (FTK) syn på den fremtidige anvendelse af specielt skibsbaserede helikoptere.

Han indledte med at konstatere, at det efter hans opfattelse var en naturlig udvikling, at de tidligere helikoptere fra søværnet nu var kommet ind under flyvevåbnet i en eskadrille, således at alt flyvende materiel "tilhører" flyvevåbnet. Erfaringerne med at integrere hærens helikoptere til ESK 724 var gået fint og uden egentlige problemer, så hans karakteristik af dette var "ikke så ringe endda"!

Der havde været 1 år til at vænne sig til tanken om overgangen fra mørkeblå til lyseblå for den nuværende ESK 723 (og FTK), og den var forløbet ganske glidende og forholdsvis umærkeligt, og han fandt anledning til at rose søværnets folk for en flot præstation.

Briefingen omhandlede bl.a. prioriteringen af de forskellige opgaver, nyt materiel og en konstatering af, at historikken for producerede flyvetimer ikke havde kunnet følge med efterspørgslen, herunder med baggrund i revner i halen. Vedrørende anskaffelse af nye skibsbaserede helikopter vil de naturligvis indgå organisatorisk i FLV samlede helikopterkapacitet, og det vil fremover være således, at søværnet stiller opgaven og flyvevåbnet stiller kapaciteten. Opgavekomplekset er i forhold til udvælgelsen af en egnet helikopter det samme som for Lynx både i Nordatlanten og i forbindelse med INTOPS - og der skal om nødvendigt foretages ombygning af THETIS-klassen samtidig med, at det skal være er hyldevare.

FTK deltager som seniorbruger i styregruppen og deltager i projektkontoret med 3 medarbejdere, og der forventes levering i perioden 2015 - 2018, men der kunne ikke oplyses om forventet pris eller antal - der forventedes dog ikke et mindre antal end de nuværende 8 stk.

FTK vil se på muligheden for øget opgavekompleks i form af moderne elektronik - nye muligheder, mulighed for senere tilkøb af rolleudstyr - fx øget bevæbning, støtte til landoperationer, ildstøtte, transport af Special Operation Forces, informationsindhentning, landbaseret støtte til landoperationer og behov for yderligere logistik.

Det blev også fremhævet, at søværnet snart har 9 skibe med hangarfaciliteter til helikoptere - 5 dimensioneret til EH101 størrelse - og der er stor efterspørgsel i NATO efter skibsbaserede helikoptere og, at det var Søværnets Operative Kommando, der stiller opgaven - FTK leverer kapaciteten samt, at holdningen i Søværnet er: "En fregat uden organisk helikopter er kun en halv fregat".

Der var stor tilfredshed med briefingen, dens grundighed, omfang og især CH FTK villighed til ikke at forfalde til "politisk tale".

Der var arrangeret "fællesspisning" om aftenen - hvor foreningen igen var så heldig at have en meget velvillig sponsor - med deltagere fra de andre helikopterenheder, og det var et meget vellykkede arrangement til stor glæde for de fremmødte.

Efter det fælles morgenbord næste dag var der en glimrende og dybdegående briefing i ESK 724 om deres opgaver, og bagefter var der mulighed for at se eksemplarer af Fennec, herunder dens FLIR udstyr, der kan sende data til stationære og flyvende enheder.

Økonomisk kører foreningen stadig godt. Vi har løbende haft et minimum på ca. 15.000 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 det ville være meget ønskeligt med en ekstra person fra medlemskredsen, der i perioder kunne være behjælpelig med at vedligeholde den. Siden har hidtil været og bliver stadig vedligeholdt af TUR, men i dagens verden bliver hans arbejdsdag hurtigt belastet med en mængde andre gøremål, så en hjælp vil være meget velkommen.

I forlængelse af beretningen gav TUR derefter en status for ESK 723 og kom desuden med meddelelse om, at han vil blive afløst på posten i sommeren 2012, hvilket skulle give ham mere tid til at opdatere hjemmesiden!

Overgangen til flyvevåbnet er gået temmelig gnidningsfrit - "dommedagsprofeternes" spådomme er blevet gjort grundigt til skamme - og der har fra starten været en positiv vilje i flyvevåbnet for at tingene til at fungere, medens det har taget lidt længere tid for søværnet til at erkende, at de gamle og kendte arbejdsgange ikke fungerer længere.

TUR havde netop været til en chefkonference i søværnet med fokus på, hvad man kan forudse og forvente. Der var meget om fregatter, besætninger, Arktis og en ny Arktisk Kommando. Der var sandt at sige kun nogle "henkastede bemærkninger" omkring helikoptere og eventuelt flere KNUD RASMUSSEN-kl, men intet egentligt omkring udvælgelse af skibsbaserede helikoptere, antallet, opgaver, behov, problemer mv.

Konklusion var, at helikoptermetier er forsvundet fra "søværnets radar", og at helikopterflyvning ikke længere er en del af hverken den maritime taktiske evaluering eller en del af den taktiske træning. Det ender sikkert med en snarlig og brat opvågning for søværnet.

ESK 723 skal gradvis skifte kultur og skal til at kigge udad og positionere sig i forhold til flyvevåbnets samlede opgaver, for eskadrillen kan stadigt løse langt de fleste opgaver!

Det kan alligevel lade sig gøre på trods af antallet af flyvetimer, der de seneste 5 - 6 år i træk er endt omkring 1.700 +/- 50 timer, der skal ses i forhold til det forventede antal på 2.850 timer.

Nogle gange kommer der ekstra flyvetimer, men for lidt og for sent - til gengæld kan man aldrig regne med, hvornår de kommer!

Savnet af S-249, der landede på vandet i Grønland, har ikke forbedret situationen med flyvetimerne, men til gengæld var det en virkelig flot og professionel reaktion fra besætningens side. Indsatsen fra skibsbesætningens side sammen med personel fra Grønlands Kommando medførte, at helikopteren hurtigt kunne bjærges og der kunne fastlægges en indledende årsag til havariet (knækket drivaksel til halen).

Pilotsituationen er ikke den bedste, og baggrunden skal primært søges i det faktum, at der i en længere periode slet ikke har været den nødvendige flyvetid til omskoling - der er ikke befordrende, at piloter flere år efter uddannelse i USA er sendt i "hyttfad" forskellige steder i stedet for ind i cockpittet på en Lynx. De sidste 2 er kommet fra Søværnets Officersskole, og der er ikke udsigt til flere derfra, så nu ventes der spændt på den første fra flyvevåbnets pipeline.

Der har været slidt ekstraordinært hårdt på strukturen med observatører og uddannelse af samme, og nu kommer konsekvensen - der har været meldt ud - i form af manglende tilgang og eventuel afgang på grund af mængden af arbejdsopgaver. Det bliver et svært område at holde oppe, og det bliver sikkert ikke de skarpe, dygtige og ambitiøse, der vælger denne specialiserede uddannelse!

Teknikersituationen er personelmæssigt i orden, men de får kun netop tilstrækkeligt med flyvetid, hvoraf der går en meget stor del til opgaver i udlandet.

I forbindelse med løsning af de operative opgaver har der været Lynx hele året ved Grønland, men mangel på reservedele på det rigtige tidspunkt medførte, at det ikke har været muligt at deltage i depotudlægning til SIRIUS.

Tilstedeværelsen på Færøerne har stort set alene været i forbindelse med støtte til politiet, så den normale opgave er ikke løftet med baggrund i en akut mangel på antal helikoptere.

Prioriteringen har således også medført, at der har været udstationeret en helikoptergruppe på de fleksible støtteskibe i 6 måneder i foråret og 3 måneder i efteråret. Opgaverne har haft karakter af intense og skarpe missioner med ildkampe, hvor der er med sikkerhed er blevet skudt efter Lynx og, at der med sikkerhed er skudt og ramt pirater fra Lynx.

Det siges, at piratjagt uden helikopter er som en fisketur uden fiskestang og snøre!

Opgaverne i den sydlige del af landet er stort set forsvundet, idet der ikke har været udført farvandsovervågning og, at miljøflyvninger samt transport af personer og materiel kun har været udført i et meget begrænset omfang.

Det er naturligvis svært at spå om fremtiden, men alle tror på den og de tilhørende mange forskellige opgaver, for eskadrillen tror på, at de er de rigtige til at løse dem. Og de er ikke de første, der bør spares væk! Kampfly, strategisk troppetransport og lette observationshelikoptere ryger først ud i forbindelse med forskellige former for sparerunder - redningshelikoptere ryger sidst.

Hvis man kan overføre tingenes og tidernes tilstand til en kampsituation (duel), og man kun må vælge én sekundant - så er det flyvevåbnet, som ESK 723 vi skal vælge lige nu.

TUR nævnte desuden undersøgelserne om fastlæggelse af en officiel dato for starten på Marinens Flyvevæsen, og denne dato vil under alle omstændigheder blive genstand for en eller anden markering/fejring/festligholdelse, for det er ganske snart 100 år siden.

Der er visse indikationer, der tyder på, at datoen den 25. marts 1912 er den "officielle dato", og kort før denne dato er der tale om 50 året for starten på den maritime helikopterflyvning - så der er ganske mange ting at fejre.

Efter enkelte kommentarer og spørgsmål blev beretningen taget til efterretning.

3. Fremlæggelse af revideret årsregnskab til godkendelse.

Kassereren foretog en kort gennemgang af det udsendte regnskab, der var blevet revideret tirsdag den 8. november 2011.

Regnskabet blev godkendt og bestyrelsen meddelte decharge.

4. Planer og forslag fra bestyrelse og medlemmer.

4.1. Bestyrelsen havde fremsat forslag til fastholdelse af en overordnet fordeling af møder mellem Jylland og Sjælland, og forslaget blev enstemmigt vedtaget.

5. Fremlæggelse af budget.

Kassereren fremlagde budgettet, der omfatter indtægter på 13.000 kr. og udgifter på i alt 12.100 kr. med et resulterende overskud på 900 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, SAL, blev genvalgt.

Bestyrelsesmedlem for sociale arrangementer, SSS, blev genvalgt.

Suppleant 1, KUN, blev genvalgt.

Revisor 1, KCH, blev genvalgt.

8. Eventuelt.

I formandens fravær blev der sagt tak til KAS for hans indsats for foreningen og tiden som medlem af bestyrelsen. KAS var med i opstartsfasen af foreningen på Flyvestation Værløse, og han har været med i bestyrelsen siden da. Bestyrelsen takkede for indsatsen med lidt vin og et SHT våbenskjold.

Generalforsamlingen sluttede kl. 1620.

Efter generalforsamlingen blev der med en lille pause medens SAL gjorde klar til foredraget om starten på den maritime flyvning og ikke mindst starten på Marinens Flyvevæsen som en egentlig militær organisation.

- Foredraget havde udgangspunkt i en lang række forskellige kilder og en lang række fakta om den maritime flyvning, der i et vist omfang allerede startede i 1909 med ballonflyvning. Men den mest interessante periode er i 1911 og 1912, hvor en række begivenheder og datoer sammenholdt med officielle meddelelser koncentrerer sig om 2 datoer:
- Den 14. december 1911, hvor H.C. Ullidtz beordredes til at være tilsynsførende for premierløjtnanterne F. Laub og S. Aage Christiansen, der blev beordret på flyveruddannelse.
- Den 25. marts 1912, hvor søværnet fik foræret et fly, Glenten, af grosserer Ludvigsen, hvorefter flyet indgik i regnskabet for Orlogsværftets Bådeværksted.

Foredraget gennemgik de forskellige tidsperioder med forskellige flytyper og ikke mindst de mange forskellige opgavetyper i Grønland i forbindelse med ekspeditioner og opmålinger, og desuden en gennemgang af de mest prominente chefer og piloter i forbindelse med den maritime flyvning. Der var adskillige piloter i allieret tjeneste under 2. Verdenskrig, og der var også andre i tjeneste hos modstanderen, men der var tilsyneladende mangel på politisk opbakning til militære betydende poster efter krigen til selv de, der havde den største krigserfaring. Den maritime flyvnings æra sluttede i første ombæring i "jetalderen" med Gloster Meteor, der senere blev grundstammen i 1950 til det nye værn, flyvevåbnet.

Foredraget medførte en berettiget og stor applaus samt mange relevante spørgsmål, og SAL havde svar på rede hånd om det hele - Bravo Zulu!

Kort efter kl. 1800 blev der givet plads til venlig selvbetjening i forbindelse med den store og righoldige buffet, og snakken gik ganske fint og lystigt over de næste par timer - og der var tilsyneladende endda fundet yderligere gode historier frem fra gemmerne!

Venlig hilsen

Villy

TUR (formand)
Orlogskaptajn
Martin Thorup
Høgevej 21, Bruunshåb
8800 Viborg
46 40 08 02
40 32 17 72 mobil arbejde
40 58 08 44 mobil privat
E-post 1: tur@privat.dk
E-post 2: tur@mil.dk

SAL (næstformand)
Kommandørkaptajn
Svend Albrechtsen
Bengtassevej 1, 2. th.
2900 Hellerup
39 62 26 28
E-post: salbreco@newmail.dk

VØR (kasserer/sekretær)
Major/Orlogskaptajn
Villy Schjøtt
Birkemosevej 30
3550 Slangerup
47 33 44 34
23 11 48 34 m
E-post: schjoett@webspeed.dk

SSS (1. bestyrelsesmedlem)
Chefsergent
Søren Salmon Sørensen
Hjortevænget 704
2980 Kokkedal
49 14 67 41
21 47 82 64 m
E-post: salmons@pc.dk

HAS (2. bestyrelsesmedlem)
Major/Orlogskaptajn
Claus Haas
Tjørneskellet 20, st.
2000 Frederiksberg
43 99 43 57
29 26 02 76 m
E-post: haas@webspeed.dk

KJR (3. bestyrelsesmedlem)
Seniorsergent
Ole Kjær
Søndervej 23
2750 Ballerup
25 36 54 39 m
E-post: ollikjr@mail123.dk

KUN (1. suppleant)
Kaptajnløjtnant
Sune Birkkær Kinnerup
Blåbærlunden 13
2570 Greve
20 64 29 91
E-post: kinnerup@os.dk

PPB (2. suppleant)
Seniorsergent
Palle Bork
Amager Landevej 188
2770 Kastrup
32 51 41 76
E-post: ipbork@mail.dk

KCH (1. revisor)
Oversergent
Keld Christensen
Rosenvænget 38
3660 Stenløse
47 17 13 74
E-post: keldmariane@mail.dk

HCN (2. revisor)
Oversergent
Henrik C. Nielsen
Maglestenen 19, Arnakke
4390 Vipperød
59 18 26 68
22 31 18 64 m
E-post: cosmic156@gmail.com