

5. maj 2006. Briefing om EH-101 Merlin og Fennec i Irak.

Kortfattet referat fra medlemsmødet den 5. maj 2006 i SHT.

Dagens arrangement startede kl. 1700 med formandens gennemgang af den seneste udvikling i SHT.

Herefter fik de 21 deltagere en glimrende gennemgang af EH-101 Merlin i de 2 forskellige roller til SAR og taktisk troppetransport, hvor basisudgaverne grundlæggende er identiske med tilføjelse af en lang række ekstraudstyr i transportudgaven. Brieferen var KYL fra OCU (Operational Conversion Unit), der står for omskolingen af alle piloterne med hjælp fra de enkelte eskadriller.

Indtil videre er der modtaget 6 stk., og alle 14 forventes at være modtaget med årets udgang. Det er en noget anderledes helikopter end S-61 selv om dimensionerne en nogenlunde de samme (22,8 m længde men 6,62 m i højde), men den har maksimum vægt på 15,6 tons og 3 stk. motorer på hver 2.400 hk, der sammen med 4.100 kg brændstof giver en flyvetid på 6,5 timer. Efter briefing var der besigtigelse af en helikopter, og den gennemgående bemærkning var: den er stor!

RUL fra ESK 724 gav derefter en yderst interessant gennemgang af erfaringer og forhold under udstationeringen af 3 stk. Fennec til Irak i forbindelse med valghandlinger i oktober og december 2005. Operationer i ørkenområder med helikopter er ikke noget, som vi her i Danmark har erfaring med, så der var mange problemstillinger - herunder ikke mindst landinger i terrænet med støv/sand, men her var erfaringerne fra snelandinger værdifulde. Eskadrillen havde hørt rygter 14 dage før ordren til deployering kom den 27. september med afgang den 4. oktober 2005.

Bortset fra personel blev alt materiel, herunder bl.a. 3 stk. Fennec, 3 stk. 20 fods containere, 1 tankvogn og diverse traktorer mv. fløjet ned i en AN 124 - JA, den er stor! Operationerne blev begrænset til forholdsvis få dage og med Rules of Engagement, der betød, at flyene ikke måtte være bevæbnede, men det måtte personellet heldigvis. De to perioder var 8. til 25. oktober og 6. til 20. december 2005, og i den mellemliggende periode måtte der ikke flyves.

De operationelle og opholdsmæssige forhold var betydeligt forskellige fra nordeuropæiske forhold, hvor man bl.a. kan stole på sine samarbejdspartnere! Materiellet og personellet blev i hvert fald sat på hårde prøver, men det lykkedes med fingersnilde at få det hele til at fungere i temperaturerne, der jo i denne kolde periode ikke kommer over 45° C.

Personellet fungerede glimrende, og de helt store årsager til den høje moral var de velfungerende internetforbindelser og telefoner, der ikke var behæftet med restriktioner.

Middagen i officersmessen var som sædvanlig meget vellykket og hyggelig, og der var absolut ikke mangel på noget i det flotte traktement, der var sponsoreret af Danish Aerotech. Direktør Søren E. Petersen var endda så venlig at nævne ved middagens start, at det efterhånden er blevet en tradition, hvilket forsamlingen var hurtige til at give ham ret i! For at tiden hverken skulle løbe fra sponsoraftalen eller foreningens medlemmer havde Danish Aerotechs finske samarbejdspartner Patria sørget for et ur til de tilstedeværende medlemmer.

Lørdag kl. 0900 var der fælles morgenbord i SHT.