

10. maj 2012. Foredrag om maritim flyvning 1911 - 2012.

11. maj 2012. Besøg ved Air Control Wing.

Kortfattet mødereferat fra medlemsmødet den 10. maj 2012 fra kl. 1600 til kl. 1800 i Eskadrille 723.

Mødet startede med en kort orientering til de 20 deltagere fra foreningen, Helicopter Wing Karup, Vejrtjenesten og Flyvevåbnets Historiske Samling om eskadrillens nuværende og kommende opgaver ved eskadrillens næstkommanderende, LEY.

Han kunne med glæde konstatere en øjeblikkelig god situation for operative fly med et ved Grønland, 1 på ABSALON og 2 i Karup med mulighed for at få et fly mere i næste uge. Flyet fra ABSALON kommer snart hjem, og der bliver så udstationeret et fly ved Færøerne fra uge 22.

Situationen er generelt uændret fra den beskrevne i referatet fra bestyrelsesmødet den 21. marts 2012 med den tilføjelse, at der nu ser ud til snart at blive sendt 2 observatører på kursus ved Royal Navy.

VØR bød velkommen på Marineflyverforeningens vegne i formandens fravær med nogle administrative oplysninger og opfordrede tilhørerne om at lytte godt efter alle elementer i det kommende foredrag, der skulle ses i relation til, at det i 2012 er året, hvor forsvaret fejrer 100 året for den militære flyvning..

Herefter blev det videre formidlingsarbejde overdraget til foreningens næstformand SAL, der oplyste om indholdet i foredraget om den maritime flyvning, nemlig de tre faser: Marinens Flyvevæsen 1911 - 1950, Alouettetiden 1962 - 1980, og Lynx i perioden fra 1980 til i dag i overordnet form.

SAL indledte med at forklare, at starten på Marinens Flyvevæsen tilsyneladende efter historiske kilder og en marinehistoriker foregik som en glidende overgang. Foredraget indeholder imidlertid 2 specifikke datoer, nemlig den 14. december 1911, hvor de første flyvelever startede og den 25. marts 1912, hvor marinen modtager sit første fly som gave fra grosserer Ludvigsen. Indtil videre er der således som forklaret ikke fastlagt en officiel startdato for Marinens Flyvevæsen, noget der forekommer naturligt i andre historiske sammenhænge. Søværnet har også kunnet finde frem til en dato for 500 året for sin oprettelse!. Foredraget gav en meget detaljeret og særdeles interessant gennemgang af de mange startvanskeligheder for den maritime flyvning herunder også, at der var en betydelig risiko for at miste livet.

Foredraget var en udvidet udgave af det, som SAL holdt i forbindelse med den seneste generalforsamling den 24. november 2011 (se eventuelt referatet). Der var således en del ekstra film fra flyvninger på Grønland i 1930'erne (dansk marineflyvnings guldalder) og desuden optagelser fra landing på EJNAR MIKKELSEN i nogen søgang.

Der var stor tilfredshed med foredraget og fortællemaneren, og der var virkelig mange oplysninger om personel, materiel (de mange forskellige modeller af søfly, hjulfly og jetfly) og placering af luftmarinestationerne med baggrund i den løbende udvikling af opgaverne. Det er også interessant at notere, at Orlogsværftet producerede flere fly end skibe i sin levetid og, at værftets ingeniører allerede noget før 2. Verdenskrig havde udviklet tegninger til ganske avancerede flykonstruktioner bl.a. modeller der til forveksling ligner Spitfire og Stuka.

Chefen for Helicopter Wing Karup (RUL) benyttede afslutningen til at rette en stor tak til SAL. For som han udtrykte det, så var det virkelige pionerer og folk med hår på brystet, der gav sig kast med den slags operationer - specielt på Grønland efter at have fragtet flyet derop på bagsmækken af et skib. Den gang var der jo heller ikke noget der hed konservering af fly.

RUL nævnte også, at der ikke var noget nyt at fortælle om anskaffelsen af skibsbaserede helikoptere men, at han altid nævnte tallet 12 som et minimum. Han mente også at kunne forudsige, at forsvaret vil blive beskyldt for fejlindkøb uanset hvilken løsning, det måtte blive valgt. Hans holdning var, at man måtte se at få det bedste ud af det materiel, der blev stillet til rådighed og, at der sikkert vil gå flere år med betydelige vanskeligheder. RUL mente også, at man i fremtiden i perioder sikkert ville se EH101 og måske Fennec operere fra skibe med helikopterplatforme uden at nævne under hvilke omstændigheder.

-----  
Der var derefter tid til at komme tilbage til værelserne og gøre klar til aftenen, der startede kl. 1900 med en velkomstdrink i baren i officersmessen. Kl. 1930 var langbordet klar til en treretters middag, hvorunder snakken gik rigtig livligt på langs og tværs af bordet.

Efter hovedretten skulle slås et par gange på glasset, før der kunne skaffes ørenlyd til VØR, der sagde:

På bestyrelsens og medlemmernes vegne vil jeg gerne rette en særdeles stor tak til foreningens æresmedlem, Søren, der også er her i aften som repræsentant for Scandinavian Avionics, der endnu en gang har gjort det muligt at afholde en festlig aften i forbindelse med det traditionelle Karupmøde.

Visionen fra sponsors side har hele tiden været, at når der er en grundig sammenblanding af de tre helikoptereskadrigers medlemmer i festlig og socialt lag, så bliver der skabt større forståelse for de forskellige operationsmønstre og opgaver - til gavn og glæde for alle, herunder både flyvevåbnet og forsvaret. Men det lader til, at indkøringen er besværlig, for det vil være en overdrivelse at sige, at der ikke er plads til flere i lokalerne med fremmødet på 19.

Foreningen ønskede tidligere på året at finde frem til det mest optimale tidspunkt for dette møde, og kalenderne for de tre eskadriller blev drøftet på et møde under ledelse af Helicopter Wing Karup med denne dato som resultat. Det er ca. 14 dage tidligere end "normalt".

For derefter at sikre en høj grad af orientering besluttedes det at foretage en direkte invitation via mail til eskadrillernes ledelser og medlemmer samt til andre organisationer inden for hegnet.

Det gik dog noget trægt med hjælpen fra ESK 723 til mailadresselisten, så invitationerne blev udsendt senere en ønskeligt. At dømme efter svar og mangel på samme har det alligevel ikke været en særdeles velvalgt dag, men det er jo vilkårene for en dynamisk organisation som forsvaret. Men vi er naturligvis meget glade for fremmødet fra Chefen Helicopter Wing Karup, vejrtjenesten og Flyvevåbnets Historiske Samling - men de andre to eskadriller er jo desværre ikke til stede. Der er tilsyneladende en del mødeaktivitet i dag, og jeg har også en hilsen til jer alle fra CH FTK.

Marineflyverforeningen vil fortsat prioritere indsatsen for at udnytte de muligheder for socialt samvær, der forhåbentlig også i fremtiden åbner sig ved at have et engageret og visionært æresmedlem med en forstående sponsor i ryggen.

Sidste år uddelte vi som et lille tegn på vores taknemmelighed en flyvevinge, og nu kommer vi så frem til alvoren bag denne gave, for nu skal der præsteres fingersnilde og samletalent. Gaven er et helikoptersamlesæt af nyeste tekniske udvikling, og efter anvendelse af dine motoriske færdigheder, Søren kombineret med detaljerede byggetegninger, vil du siden hen kunne udnytte flyvevingen som bevis på æren ved at bestyre din helt egen helikopter.

Jeg vil bede jer alle medvirke til en stor og helhjertet applaus for aftenens sponsor.

Middagen var som sædvanlig meget vellykket, og der blev ikke sparet på hverken vand eller vin, og som afslutning på det flotte traktement var der "kaffe og kage" i baren.

-----  
Fredag morgen den 11. maj 2012 var alle klar kl. 0800 i ESK 723 briefingrum, så udover dagsprogrammet var der også vejrudsigten for weekenden at se hen til. Der var bagefter fælles morgenbord for omkring 30 deltagere, og foreningen var som sædvanlig vært for traktementets væsentligste dele: smør, ost marmelade, brød og rundstykker - medens kaffen kom fra automaten.

Efter oprydning og bordaftørring var der tid til lidt ekstra snak og udveksling af gode historier og rygter, så vi kl. 0930 kunne køre i kortege til den anden ende af flyvestationen til Air Control Wing, der nu holder til i midlertidige lokaler, medens Bunker 1137 bliver renoveret, og man var klar kl. 0945 til at tage hånd om os.

Her blev vi indledningsvis briefet om den organisatorisk opbygning af Air Control Wing (ACW), der som sin væsentligste operative opgave har den militære overvågning af al flytrafik i det danske og i de tilstødende luftrum døgnet rundt alle dage i året. Der foregår desuden en intensiv koordinering mellem den militære og civile flyvekontrol for en smidig anvendelse af luftrummet inden for dansk ansvarsområde bl.a. med Eskadrille 515 placeret i Kastrup i tæt samarbejde med den civile luftrumskontrol. Operatørerne i ACW holder via en række forskellige radarer i Danmark med lang og kortere rækkevidde øje med alle bevægelser i luftrummet i samarbejde med den civile luftrumskontrol. Hovedparten af disse radarer er stationære, men Danmark har også mobile luftkontrolcentre Mobile Air Control Centre (MACC), der kan deployeres i ind- og udland, og der er i øjeblikket en udstationeret MACC i den nordlige del af Afghanistan. Udstationeringen har en naturlig indflydelse på mængden af vagter i ACW, for den udsendte styrke indgår i al væsentlighed også i den nationale løsning af opgaverne, og når bemanningen ikke er helt på det "normale" niveau, ja så kan det mærkes.

ACW har en række samarbejdspartnere i ind- og udland, herunder også tilknytningen til NATO og diverse systemer med informationsudveksling, og der er mange elektroniske informationssystemer, der naturligvis skal fungere. ACW er også ansvarlig for at undersøge alle ikke direkte identificerbare radarspor, og det er ind imellem nødvendigt at sende afvisningsberedskabet i luften fra Skrydstrup. Den manglende identifikation er imidlertid ofte en pilotfejl eller som i de fleste tilfælde Rusland, der ønsker at demonstrere sin tilstedeværelse i internationalt luftrum i enten Østersøen eller Nordsøen stort set helt ind til den danske territorialgrænse.

Efter briefing kom vi i mindret hold rundt til de tre vigtigste overvågnings- og kontrolpositioner i det midlertidige kontrolrum, hvor vi fik en glimrende og detaljeret viden om de mangeartede opgaver, som ACW løser uafbrudt. Det var alt i alt en meget informativ tur ind i en verden, hvor ikke så mange af deltagerne havde tidligere erfaring.

Efter denne meget spændende og indholdsrige "undervisning" var det tid til kort før klokken tolv at sige farvel og på gensyn samt at fortsætte i forskellige retninger med mange og gode oplevelser i bagagen.

Venlig hilsen

Villy