

22. maj 2014. Foredrag om Arktis ved kontreadmiral Nils Wang, Chef for Forsvarsakademiet.

23. maj 2014. Besøg ved Flyvevåbnets Historiske Samling

Kortfattet mødereferat fra medlemsmødet den 22. maj 2014 fra kl. 1600 til kl. 1745 i Eskadrille 723 og ESK 722.

Mødet startede i henhold til den fastsatte tidsplan, hvor JUP bød velkommen og fortalte de tilstedeværende, at foredragsholderen ville ankomme med civilt fly kl. ca. 1600, og at derfor ville gå lidt tid før han kunne ankomme. Han benyttede derfor anledningen til at give en opdatering på status for ESK 723 i de følgende 25 minutter.

- Der er for tiden udstationeret 3 fly ved Grønland, Færøerne og i Middelhavet.
- Det er en udfordring at holde stellerne operative og desuden at kunne producere det nødvendige antal flyvetimer.
- Det bliver nødvendigt at rekruttere et større antal personer med forskellige kompetencer i de kommende år, hvor mandskabsstyrken til 7 fly nu er på 70, meden de 9 nye fly vil kræve en bemanning på 130.
- Opgave komplekset vil også ændre sig, således at de nuværende 1½ kontinuerligt udstationerede fly på årsbasis vil ændre sig til 3 i fremtiden.
- Der bliver behov for nye og større faciliteter med ændring af den eksisterende bygningsmasse samt nybygning i et betydeligt omfang.
- Simulatortræningen foregår nu i Tyskland, men der kommer en helt ny simulator i nybyggede faciliteter i nærheden af eskadrillens lokaliteter.
- Fremtidens flyvninger vil i et betydeligt omfang foregå først i simulatoren, således at de aktuelle træningsmissioner i luften vil blive reduceret, således at hovedparten af flyvetimerne kan blive anvendt operativt og til træningsmissioner, der ikke kan erstattes af tid i simulatoren.
- Forberedelse af missioner vil desuden også komme til at foregå delvist i simulatoren.

Der er aftalt en omfattende uddannelse i USA til de forskellige personalkategorier, der skal flyve med og vedligeholde Seahawk, og med en forventet udstationering på 5 - 6 måneder. Der skal uddannes:

- 24 piloter.
- 9 TACCO (observatører).
- 12 LSCM (Left Seat Crew Member).
- 8 SENSO (sensoroperatører).
- 4 Crew Chiefs.
- 52 teknikere.

Efter hjemkomst til Danmark skal der foretages en uddannelse i instrumentflyvning i overensstemmelse med de nuværende militære regler for instrumentflyvning i civilt luftrum.

De danske procedurer for skibsoperationer skal justeres på grund af forskelligheder i operationerne for Lynx og Seahawk, og der skal desuden udarbejdes en ny SHOL til de forskellige skibstyper med baggrund i den nye helikopter.

THETIS-klassen skal justeres betydeligt til brug for Seahawk, og til brug for den omfattende ombygning er der lavet en mock-up i fuld skala af hangar og helikopterdæk.

Foredragsholder Nils Wang var ankommet under den sidste del af statusorienteringen, og han blev budt behørigt velkommen og fik overladt scenen. Foredraget om Arktis startede, men efter meget kort tid brød videokanonen ned - den kom på banen igen, men kort efter gik den i sort igen. Blandt tilhørerne var der personel fra ESK 722, og LEN fik hurtigt arrangeret, at hele selskabet på 30 personer kunne gå ned i ESK 722 briefingrum og starte på en frisk kl. 1645 med ny, virkende elektronik.

Kontreadmiral Wang er en meget velforberedt og veltalende briefer, der hurtigt fik alles opmærksomhed om emnet Arktis, der sikkert i en længere periode har haft admiralens meget stor bevågenhed.

Helikopterne havde tilsyneladende også haft hans interesse i den tidligste del af anskaffelsesprojektet for nye helikoptere, for han kunne meddele sin grundholdning, nemlig at det skulle være en operativ helikopter ved underskrivelse af aftalen, og den skulle være i brug af en større alliancepartner.

Foredraget om Arktis havde sit udgangspunkt i Arktisk sikkerhed og Rigsfællesskabet.

Livsbetaingerne for fisk, dyr, planter og mennesker i Arktis er nøje forbundet til udbredelsen af havisen - både sommer og vinter - og isen har desuden en betydning for den globale opvarmning.

Omfanget af den flerårige is blevet mindre i udstrækning, og den etårige is er blevet tilsvarende større, hvilket giver nye muligheder. Det drejer sig hovedsageligt om besejlingsforholdene fra Europa, idet der er åbnet for en længere periode med besejling langs den russiske kyst via Beringsstrædet (nordøstpasset) til Stillehavet/Kina/Japan/Østen med primært råstoffer, og det indebærer en betragtelig besparelse i transportdistance. Det er imidlertid nødvendigt med specialbyggede skibe med isforstærkning, men kapaciteten af disse skibe er ikke særlig stor, og byggeomkostningerne er store. Flere rederier, herunder ikke mindst danske, har besejlet denne rute i flere år, men Rusland har indført lodstvang, der tilsyneladende ikke er helt i overensstemmelse med de internationale konventioner. Men en større afsmeltning af isen vil medføre, at man helt sikkert kan sejle uden for russisk territorialfarvand, nærmest direkte fra Island via det Arktiske Ocean til Beringsstrædet.

Island kan eventuelt blive en form for omladningsplads for gods til denne rute, hvor almindelige skibe på forskellige årstider kan losse varerne, der derefter kan omlastes til de isforstærkede skibe, der således kun skal sejle en kort distance i det mere eller mindre isfyldte farvand. Disse muligheder kræver betydelige investeringer på Island, men Kina har investeret meget på øen, og det forekommer at være en del af en langsigtet planlægning.

Søvejen vest om Grønland, nordvestpassagen, vil også blive åbnet for sejlads, men der ligger formentlig større potentiale i nordøstpasset.

Det er formentligt også kun et spørgsmål om en overskuelig fremtid, før det bliver politisk aktuelt at udgrave sjældne jordarter fra den grønlandske undergrund, selv om de grundlæggende mine- og afskibningsomkostninger bliver meget høje. Men der er et stadig stigende behov for disse jordarter, og det sætter yderligere fokus på det arktiske område og specielt Grønland. Der var allerede i 2008 politisk fokus på det arktiske område, hvor Danmark, Norge, Rusland, USA og Canada mødtes i Ilulissat for at drøfte rammerne for den fremtidige håndtering af de muligheder og udfordringer, som klimaforandringerne medfører i og omkring Polarhavet. Man enedes den 28. maj om en deklaration, der tog udgangspunkt i:

- Dialog og samarbejde.
- Fælles arktisk ansvarlighed.
- Internationale retsregler.
- Søterritoriale rettigheder.

Arktisk Råd blev formelt etableret i 1996, da medlemslandenes udenrigsministre mødtes i Ottawa, Canada og vedtog Ottawa-erklæringen om samarbejde i Arktis. Rådet omfatter de 5 fra Ilulissat deklarationen samt yderligere Finland, Island og Sverige, og der er senere kommet et antal lande til med observatørstatus. Det drejer sig om Kina, Indien, Japan, Taiwan, Sydkorea og Italien - der er altså meget stor opmærksomhed om det arktiske område.

De Forenede Nationers Havretskonvention fra 1982 opererer med en række forskellige afstande fra land, herunder territorialfarvandet ud til 12 sømil og den økonomiske zone ud til 200 sømil. Men der er mulighed for at kræve yderligere 150 sømil i den økonomiske zone, hvis man kan godtgøre med videnskabelige data, at kontinentalsoklen fortætter ud over den normale længde med baggrund i forskellige krav. Hvis data er korrekte, vil 2/3 af forlængelsen af fastlandssoklen betyde, at det giver adgang til den geografiske nordpol, og Danmark har over tid anvendt et trecifret millionbeløb på at dokumentere udstrækningen af fastlandssoklen.

Der er indtil videre ikke fundet ressourcer af et så betydeligt økonomisk omfang, at det vil kunne medføre egentlige konflikter. Der er fundet uudnyttede energikilder svarende til 25 % af verdens energiressourcer, men forekomsterne er yderst vanskelige at udnytte for ikke at sige umulige, men for 95 % vedkommende befinder de sig inden for de eksisterende økonomiske zoner. Som eksempler kan nævnes meget store forekomster af olie og gas på både øst- og vestkysten af Grønland, men der er meget store omkostninger og særdeles store tekniske udfordringer for at kunne realisere udvinding. Dertil kommer naturlige krav til de miljømæssige aspekter både under udvinding og eventuelle uheld.

Der er 2 steder på Grønland, hvor der er så tilstrækkeligt med forekomster, at man kan udvinde sjældne jordarter, men det ene sted skal der samtidigt udvindes uranmalm, og det har skabt betydelige politiske diskussioner. Kina er den største ejer af miner med sjældne jordarter, og derfor har de grønlandske forekomster meget stor bevågenhed internationalt, fordi der anvendes sjældne jordarter i stort set alle nye industriprodukter, herunder alle former for elektronik og energibesparende projekter.

Thulebasen er væsentlig og strategisk godt placeret i forbindelse med den fremtidige overvågning af polarområdet, idet den er den nordligst beliggende større lufthavn. Basen danner også rammerne om et veludbygget samarbejde mellem USA og Danmark på flere måder, herunder også det militære samarbejde.

Admiralen omtalte og berørte en del forskellige aspekter af politisk karakter mellem Grønland og Danmark samt den meget store internationale interesse for området. En del udsagn og spørgsmål blev drøftet, og tilhørerne følte sig virkelig godt orienterede og underholdt efter de fem kvarter.

□□□□□□□□□□

Der var derefter den fornødne tid til at komme tilbage til værelserne og gøre klar til aftenen, der startede kl. 1830 med velkomstdrink i baren i officersmessen. Kl. 1900 var langbordet klar til en treretters middag, hvorunder snakken gik rigtig livligt på langs og tværs af bordet for de 27 deltagere - hovedsageligt medlemmer. Der var endnu en gang en stor og helhjertet tak til Scandinavian Avionics A/S for atter at have gjort det muligt at afholde en festlig aften i forbindelse med det traditionelle Karupmøde.

Bestyrelsen benyttede lejligheden til at takke LAR for godt arbejde i 2008 med at skaffe briefere fra Eurocopter om NH90, og arbejdet havde dengang og i den mellemliggende tid betydet, at han ikke kunne deltage i mødeaktiviteterne. Han blev så også nødt til at fortælle om sine lange og spændende karrierehan havde haft efter han i 1982 forlod SVF, herunder til Maersk Helicopter, CHC Danmark (overtog kontrakterne fra Maersk Helicopters) samt medstifter af Dancopter i 2002. 5 år som Offshore Marketing Manager ved Eurocopter (2005-2010) med rejser fra de kolde til de varme lande. Derpå tilbage til Dancopter i Esbjerg som flyvechef og endelig som DanCopter base manager i først Norwich, UK og afslutningsvis Den Helder, NL.

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 23. maj 2014 var alle klar kl. 0800 i ESK 723 briefingrum, hvor der blev orienteret om luftrumssituationen og dagsprogrammet med 1 operativt fly blev samt vejrudsigten, der lovede godt for weekenden. Derefter var der fælles morgenbord for omkring 60 deltagere, og foreningen var som sædvanlig vært for traktementets væsentligste dele: smør, ost, rullepølse, marmelade, brød og rundstykker - men der var også diverse tilskud fra en ansat, der havde afskedsdag.

Efter oprydning og bordaftørring var der tid til lidt ekstra snak, og flere af aftenens historier blev genfortalt sammen med nye og dertil en sjat løse rygter! Kl. 0915 var der afgang til en af de store shelters, der nu var indrettet med en mock-up i fuld skala af THETIS-klassens hangar og helikopterdek. Der var ophængt flere meget detaljerede tegninger, der for det væsentligste afspejlede den struktur, som vi kunne bese og betræde. Der var dog synlige justeringer forskellige steder, men modeller forekom at være i sin endelige udformning.

Det var begyndt at småregne, medens vi var på besigtigelse, men det regnede for alvor, da vi kørte ned mod Gedhusvagten for at blive samlet og derefter over på den anden side af hovedlandevejen til Flyvevåbnets Historiske Samling. Her blev vi modtaget af Lars Søe-Jensen sammen med noget kaffe og en meget interessant gennemgang af historien om oprettelsen af samlingen, der nu er anerkendt i den museale verden. Vi var derefter på en rundtur i "hovedbygningen" gennem de mange og lange - samt kringledede - gange med stort set alle former for udstyr med relation til flyvning inklusive tekniske beskrivelser, manualer, logbøger, beklædning og inventar mv. Det var virkelig imponerende og meget omfattende samling, men mest imponerende var det dog, at der var så udpræget og god orden på alt med hylder, reoler, skabe og skuffer. En ganske stor del var allerede katalogiseret og fotodokumenteret, og der var desuden strekkoder placeret ved en stor del af det foreviste. Der er nu gang i et projekt med at få alle dele registreret, og det skal i sidste ende resultere i at fastholde et enkelt eksemplar af de mange forskellige "almindelige" museale genstande. Overskydende materiel vil blive anvendt i forskellige sammenhænge i forbindelse med henvendelser fra forsvarsinstitutioner og fra offentligheden, og der er allerede nu flere forskellige tematiserede og klargjorte mindre udstillinger, herunder en komplet F-16 i samlingsæt lige til at køre af sted med.

Det vil føre for vidt at opremse alle de mange forskellige kategorier og enkeltdele i den meget store samling, der er spredt over ca. 4.500 m² i forskellige bygninger samt en del ude under åben himmel. Rundturen bragte os også forbi en hangar, hvor frivillige hænder (ofte tidligere professionelle flymekanikere) - der har den altovervejende betydning for samlingen - er i gang med den sidste del af at genopbygge og bemale en F-84. Der var imidlertid også tid til at komme forbi bl.a. et Alouette III skibslager med harpun og desuden til det oprindelige flystel af Lynx S-134. Når Lynx bliver udfaset til sin tid er det naturligvis et stort ønske også at få den nuværende S-134 ind i samlingen.

Efter at have sundet sig - og også undret sig over omfanget - over de mange museale emner og fået snakket en smule mere var det tid til at sige farvel og på gensyn et kvarter i tolv samt at fortsætte i forskellige retninger med mange og gode oplevelser i bagagen.

Venlig hilsen

Villy