

Referat fra generalforsamling den 25. november 2010 kl. 1545 i Bræddehytten, Nyholm med 24 deltagende medlemmer (30 tilmeldte - 2 afbud, 4 kom ikke).

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslog SAL, 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 var under vejs fra Frederikshavn, og KAS fremførte bestyrelsens beretning.

MMF har nu på syvende år siden stiftelsen i Værløse i foråret 2003 etableret sig med stort set faste traditioner, herunder en mødefrekvens og fremgangsmåde, som medlemmerne tilsyneladende er tilfredse med - selv om der måske ikke hver gang er et antal medlemmer, der står mål med arbejdet og koordinationen af aktiviteterne. Det er stadig en kombination af det faglige og det sociale, der udgør fundamentet i foreningen, men der tegner sig også visse politiske aspekter, der imidlertid ikke er kommet frem i forbindelse med offentlig mødeaktivitet i den seneste periode.

Der har været afholdt 5 bestyrelsesmøder i 2010, inklusive mødet før generalforsamling 2010, men bestyrelsen har naturligvis anvendt en del ekstra ressourcer i forbindelse med arrangementerne.

Der er nu imidlertid optræk til forandringer i foreningen, både hvad angår den fremtidige rekruttering af medlemmer og eventuelt også formandsposten. Foreningen har jo hidtil været forankret i den organisation i søværnet, der har beskæftiget sig med den maritime flyvning med helikoptere under forskellige benævnelser - nu som Søværnets Helikoptertjeneste. Det har tidligere været "tæt på" i forbindelse med forsvarsforlig, at den nuværende eskadre i søværnet blev inkorporeret i flyvevåbnet, men realiteten i det eksisterende forsvarsforlig (2010 - 2014) er, at Søværnets Helikoptertjeneste organisatorisk skal indpasses i flyvevåbnet på Helicopter Wing Karup. Der er nu truffet beslutning om, at enheden fremover bliver Eskadrille 723 med effekt fra den 1. januar 2011.

I de eksisterende vedtægter vil formanden normalt være Chefen for Søværnets Helikoptertjeneste - altså chefen for enheden med de maritime helikoptere eller skibsbaserede helikoptere, som de også kaldes - og det betyder jo en sømand. I den nye organisation vil det fremover være Chefen for Eskadrille 723, og det betyder naturligvis en person fra flyvevåbnet, men der kommer sikkert en overgangsperiode.

For at have et udgangspunkt for fremtiden omkring vedtægternes beskrivelse af foreningen, dens medlemmer og formanden har bestyrelsen udarbejdet et forslag til justering af vedtægterne, der tager højde for den nærmeste fremtid.

Der har været etableret en mindre gruppe af medlemmer med henblik på at fremkomme med et videregående forslag til ændring af vedtægterne. Denne gruppe er kommet til den konklusion, at der ikke er et akut behov for ændring af vedtægterne, og der vil således ikke fra den side komme forslag til vedtægtsændringer på generalforsamling 2010.

Det er bestyrelsens opfattelse, at der på et senere tidspunkt kan nedsættes en gruppe, der kan fremkomme med forslag til vedtægtsændringer, når der er opnået en vis erfaring med "forretningsgangen" for den kommende Eskadrille 723.

Det er tilsyneladende ganske vanskeligt at hverve nye medlemmer fra de aktives rækker, og medlemstallet ser på nuværende tidspunkt til at have stabiliseret sig. Vi er nu 109 medlemmer, hvilket kun er tre flere end for et år siden. Mangelen på nye medlemmer i form af aktive kan formodentlig til dels skyldes, at de får deres informationsbehov opfyldt på arbejdspladsen samt, at der måske ikke er den store interesse for et mere indgående kendskab til de historiske udfordringer for den maritime flyvning.

Der er nu heldigvis tre associerede medlemmer, og foreningen fik jo nu også et æresmedlemmer på generalforsamlingen i 2009.

Det er bestyrelsens intention at forsætte møderækken med optimalt 3 møder om året, selv om det ikke er lykkedes i den forgangne periode, men det vurderes at være et passende antal. Der satses stadig på, at minimum et møde afholdes i Jylland, da det stadig vurderes optimalt henset til medlemmernes geografiske placering i landet, hvor størstedelen fortsat er bosat på Sjælland. I fremtiden kan fordelingen af møder ændres

under indtryk af, at der sikkert vil kunne opnås forskellige synergieffekter ved at afholde møder sammen med andre helikopterenheder.

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

Det første møde blev afholdt i tårnet i Københavns Lufthavn, Kastrup med hovedvægt på et nyt flyvekontrolsystem med tilhørende bygning og desuden et meget moderne tårn. Tårnet er 74 m over havoverfladen, 70 m over terræn, og dagens flotte solskin gav en demonstration af den fine udsigt over hele Amager og et godt stykke ind i Sverige. Det er helt sikkert en arbejdsplads med en af landets bedste udsigter.

Vi fik en meget god orientering om Naviair opgaver, hvor der er 250 flyveledere ansat, heraf 90, der opererer både via radar og i tårnet, og 40 til alle operationer på flyvefeltet og lufthavnen. Der opereres i treholdskift, og i dagens travleste tid mellem 0700 og 0830 lander der fly med 1 minuts mellemrum, og det sædvanlige antal operationer er 43/44 i timen og 760/780 i døgnet. Vi fik demonstreret det elektroniske system til afviklingen af flytrafikken og fik også set radaren, der holder øje med alle bevægelserne på jorden. Det var også interessant at se ned på de landende og startende fly, men støjsisoleringen af vinduerne er utrolig effektiv, for der var næsten ingen motorstøj.

Det andet møde havde Wildcat, eller som AgustaWestland benævner helikopteren AW159, som emne, og det er også en af mulighederne i forbindelse med anskaffelsen af nye helikoptere. AW159 har i forhold til Lynx forøget sin maksimale startvægt betydeligt, og selv om dimensionerne på skroget stort set er de same som Lynx, er der sket forbedringer på mange områder, bl.a. nye sæder, nyt landingsstel og nyt flotation gear m.m. Af andre betydelige ændringer kan nævnes den nye radar, Seaspray 7000 med stærkt forbedrede egenskaber i forhold til de kendte samt en længere række forbedringer inden for elektronisk udstyr og tilvalgsmuligheder.

Det blev også afsløret, at STA ville afgå fra SHT 30. juni 2010 for at tiltræde et nyt job ved NATO i Brunssum samt, at TUR vil blive udnævnt til midlertidig chef.

Som noget nyt var der arrangeret "fællesspisning" om aftenen med de andre helikopterenheder, og det var et meget vellykkede arrangement til stor glæde for de fremmødte.

Efter det fælles morgenbord næste dag var der fremvisning af både en SAR- og en TT EH101 samt et besøg i ESK722 proceduretræner, hvor indtil flere overlevede en spændende "flyvetur".

Økonomisk kører foreningen godt. Vi har løbende minimum ca. 10.000 kr. til rådighed til forskellige arrangementer, herunder leje af lokaler og eventuelle andre omkostninger i forbindelse med møder. 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 naturligvis være ønskeligt med ekstra kræfter til at drive og specielt opdatere denne hjemmeside - gerne af et medlem med indsigt i denne opgave. 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.

Som nævnt i referatet fra bestyrelsesmødet den 5. november 2010 har KAS valgt at udtræde af bestyrelsen tidligere end forventet. Han har udført et godt stykke arbejde for foreningen - især i forbindelse med etableringen - og det skal han have stor tak for. Det kom som en overraskelse for den resterende del af bestyrelsen, der således har måttet indrette sig på nye tider.

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 søndag den 14. november 2010.

Regnskabet blev godkendt og bestyrelsen meddelt decharge.

4. Planer og forslag fra bestyrelse og medlemmer.

4.1. Bestyrelsen havde fremsat forslag til justering af vedtægterne under indtryk af, at SHT bliver Eskadrille 723 med effekt fra den 1. januar 2011.

Forslaget blev præsenteret og gennemgået af KAS på bestyrelsens vegne, og der kom kommentarer til det fremadrettede arbejde med at tilpasse vedtægterne, når der er opnået en vis erfaring med, hvordan dagligdagen kommer til at fungere for de maritime helikoptere med tilhørende personel og organisation i den nye virkelighed som en eskadrille i flyvevåbnet.

Bestyrelsens forslag blev herefter enstemmigt vedtaget.

5. Fremlæggelse af budget.

Kassereren fremlagde budgettet, der omfatter indtægter på 11.000 kr. og udgifter på i alt 10.100 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.

Kasserer, VØR, blev genvalgt.

Bestyrelsesmedlem for faglige arrangementer, HAS, blev genvalgt.

Bestyrelsesmedlem for særlige arrangementer, KJR, blev genvalgt.

Ny næstformand for en periode af 1 år. SAL blev valgt.

Ny 1. suppleant. KUN blev valgt.

Suppleant 2, PPB, blev genvalgt.

Revisor 2, HCN, 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 præsenteret to meget spændende briefinger om Sikorsky CH-148, Cyclone. Det er en udgave af den velkendte og ganske udbredte S-92, der er tilpasset og udviklet til Canada, hvor det er Sikorsky Aircraft Corporation, der har stået for udviklingen af de fysiske rammer for helikopteren under indtryk af de krav, der er blevet stillet til det varierede udstyr - herunder ikke mindst sonar, der indebærer betydelige krav til skrogkonstruktionen i bunden. Udstyret er udviklet af General Dynamics Canada med udgangspunkt i specifikke krav til de forskellige missionsorienterede udformninger af helikopterens indretning og i visse roller også til bemanningen.

Det var Edward V. Nakas, Director Sikorsky Europe, der stod for den første del omhandlende flystellet og baggrunden for udviklingen af S-92 og senere CH-148, der grundlæggende har udgangspunkt i det meget anvendte flystel fra S-70 Black Hawk. Der er i tidens løb produceret omkring 3.000 stk. Black Hawk, og indtil videre er der 121 S-92 i service med et akkumuleret timetal på omkring 360.000. Storbritannien har overvejelser om at anskaffe 24 stk. S-92 i en SAR-udgave og Tyskland er inde i den afsluttende fase omkring anskaffelse af 30 stk. i en maritime udgave (svarende til CH-148) til flåden samt 8 (+ eventuelt 11) til flyvevåbnet.

Den canadiske ordre er på 28 stk. sammen med en servicekontrakt på 20 år. Der flyver 4 stk. på nuværende tidspunkt, og der har været mange erfaringer med forskellige former for skibsbårne operationer. Leveringen fortsætter og forventes at være tilendebragt i 2012.

Cyclone, der er større i alle henseender end Lynx, har en skroglængde på 17,1 m, en største længde på 20,9 m inkl. rotor, en maksimum bredde på 4,7 m med foldede rotor og en højde på 4,7 m. Der er automatiske foldesystemer til rotorerne, men det kan også gøres manuelt. Den maksimale startvægt er ca. 13 t, og den har 2 motorer på hver 3.000 shp., hvilket giver en maksimal hastighed på 165 knob, en normal flyvehastighed på 137 knob og en maksimal operationshøjde på 15.000 fod. Med intern brændstof i sponsons på siden af helikopteren giver det en aktionsradius på 250 nm. Cyclone er udstyret med harpun.

Der er allerede på nuværende tidspunkt gang i videreudvikling af motorer med højere ydelse og mindre forbrug, men disse motorer kommer ikke til at sidde på de første mange helikoptere.

Cyclone er specielt udviklet som en maritim udgave, der som en af de væsentligste funktioner har eftersøgning og bekæmpelse af undervandsbåde, og det har haft en betydelig indflydelse på både skrogkonstruktionen og i særdeleshed de elektroniske systemer. Helikopteren kan også leveres uden disse specialfunktioner i en udgave, hvor der er lagt vægt på løsningen af andre opgaver som fx overvågning og transport, hvor der kan være op til 22 personer i alt.

Der er lagt vægt på nyudvikling af komponenter, udstyr og sikkerhedsdetaljer, således at de i stand til at modstå de vanskeligheder, der opstår som følge af operationer over hav samt operationer under arktiske forhold, bl.a. med hensyn til afisning af rotorsystemerne, ligesom der er et indbygget system med flotation gear i forbindelse med eventuel nødlanding på vand.

Basisudstyret omfatter moderne fly-by-wire system, der både sparer vægt og vedligeholdelse, og alle de mange informationer fra forskellige sensorer som fx 360° radar, FLIR og selvbeskyttelsessystem kan præsenteres på store multifunktionsskærme i både cockpit og på specielle operatørkonsoller i kabinen.

Fra General Dynamics Canada var det David Butler, Business Development Manager, der stod for gennemgangen af de forskellige konfigurationer og dermed også kravene til udformning af fx konsoller og andet udstyr, herunder affyring af torpedoer og sonarbøjer, beslag til maskingevær i højre døråbning, sæder mv. De taktiske informationer og anvendelse af forskellige systemer kan kontrolleres fra operatørkonsollerne, der er specielt udviklede af General Dynamics Canada, der har en betydelig erfaring med at fremstille integrerede systemer til både fastvingede fly, køretøjer og skibe - og nu også til helikopter.

Denne erfaring har betydet en smidig løsning af opgaverne i forbindelse med Cyclone, og der har også været medvirkende til at få etableret en vedligeholdelsesløsning i tæt samarbejde med Sikorsky, således at der har kunnet tilbydes en komplet vedligeholdelsesløsning, og det skulle efter det oplyste betyde en kraftig forbedring af den tid, som flyet er til rådighed uden længerevarende eftersyn.

Kort efter kl. 1900 blev der givet plads til venlig selvbetjening i forbindelse med den store og righoldige buffet, der sammen med øl/vand og kaffe venligst var sponseret af Scandinavian Avionics, Billund. Selv om vejret med sne og glat føre måske ikke lige artede sig til en længerevarende aften, så var der alligevel godt gang i snakken indtil noget efter kl. 2100.

Venlig hilsen

Villy