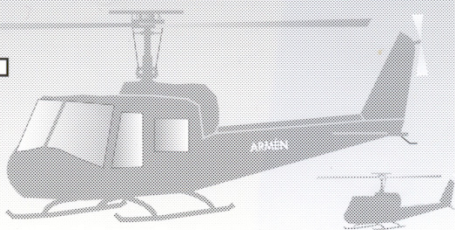


ROTOR- BLADET



Nr 1 2006 1. helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening



**Äntligen är HKP 15
i Sverige!!**

NÅLSTICK

Under denna rubrik avser vi att framöver publicera små giftigheter. De är avsedda att sätta fingret på företeelser som inte sällan ifrågasatts av gemene man. Skriv kortfattat och humoristiskt. Personangrepp refuseras. I detta nummer publiceras några väl valda exempel.

*Glad Påsk
önskar
vi på Rotorbladet!*



Rotorbladet utges av:

1. helikopterskvadronen och
HkpS/AF1 Kamratförening

Ansvarig utgivare:

Martin Långström

Redaktör och layout:

Redaktör Niklas Perman

Layout Carina Grönberg

Tryck:

FM Grafisk Produktion, Boden

E-post:

rotorbladet@rotorwings.se

Hemsida:

<http://www.rotorwings.se>

Framsida:

Äntligen är HKP 15 i Sverige!!

Övrigt:

Eftertryck tillåtet om källan anges.

Ordförandens spalt

ÄNTLIGEN!

1. ROTORBLADET har fått en ny och mycket kompetent redaktör i Niklas Perman.
2. Kamratföreningens hemsida på Internet är igång.
3. Viktig helikoptermateriel är räddad åt eftervärlden.

En svala gör ingen sommar. Dessa bevingade ord gäller verkligen i en ideell förening. Vi är många medlemmar som visserligen slutat i det militära men vi har full huggning med annat som försakats under vår yrkesaktiva tid. Många medlemmar är fortfarande mitt uppe i

yrkeslivet, inte sällan med ansvar för familj med barn. Det är därför viktigt att arbetsbördan i en förening fördelas på så många händer som möjligt.



En av de större arbetsbördorna i HkpS/AF 1 Kamratförening är att producera ett intresseväckande och regelbundet utkommande ROTORBLAD. Från styrelsens sida önskar vi Niklas lycka till och lovar att stötta honom så mycket vi kan. Jag hoppas att ni övriga också gör det genom att förse honom med artikelmaterial. Många av er kamrater är ju spridda över olika delar av världen. Det är faktiskt intressant för oss andra att få ta del av era erfarenheter oavsett om ni vistas i Sverige, Norge, Nigeria, USA eller på Grönland.

Fotografera, skriv och skicka in materialet till:

rotorbladet@rotorwings.se.

Inget bidrag är för obetydligt!

Kamratföreningens hemsida har kommit igång som planerat (i stort sett). Det återstår att fylla den med mera information av olika slag vilket tar sin tid. Dessutom behöver vi finslipa vissa funktioner men det arbetas kontinuerligt på detta. I skrivande stund är det inte alltför många av medlemmarna som tittat i den men det blir väl fler efterhand. Vi har fått enstaka reaktioner från dem som besökt hemsidan vilket ni kan läsa om på annan plats i detta nummer.

Den stora fördelen med en egen hemsida är att vi kan nå ut med information till medlemmarna mycket snabbare och billigare än vad som varit fallet med ROTORBLADETs oregelbundna utgivning. Förvisso är det många medlemmar som inte har och inte heller tänker skaffa Internet. Därför måste vi fundera på hur vi kan nå ut med information till dessa på ett snabbt och enkelt vis.

Kort före jul gjordes viktiga insatser av några kamrater som på ett berömvärt sätt lyckades rädda undan en hel del materiel från slutlig förintelse. För att kunna bevara helikoptrar åt eftervärlden kan det ju vara en fördel om man har tillgång till verktygssatser och annan kringutrustning. Även viss basmateriel som var ägnat för skrotning har tagits undan för Forsvarsmuseets i Boden räkning. Nu är det lokalfrågan som står högst på dagordningen. Vi hoppas på en snar lösning på problemet var vi kan hålla till för att iordningställa sådant som skall finnas permanent i Forsvarsmuseet och sådant som måste lagras för att bara visas vid särskilda tillfällen.

I takt med Forsvarsmaktens minskning ökar belastningen på kvarvarande förband som skall bära nedlagda förbands traditioner vidare. När ni läser detta har det hållits ett möte med Chefen för Helikopterflottiljen för att försöka reda ut vilka former av stöd som kamratföreningarna kan påräkna i framtiden samt hur kamratföreningarna kan stödja flottiljen i olika avseenden.

Förhoppningsvis skall vi också ha hunnit diskutera eventuella samarbetsformer kamratföreningarna emellan.

Medel finns avdelade för att resa en minnessten över verksamheten på Bodenbasen. Kamratföreningen har erbjudits att lämna förslag på minnesstenens utformning och placering före den 18 april. Målsättningen är att kunna avtacka minnesstenen på nationaldagen i anslutning till invigningen av Forsvarsmuseet i Boden.

Ordföranden
Peter Backlund

Redaktör'n

Som ny redaktör så är det kanske på sin plats att ge en kort självpresentation.

Jag heter Niklas Perman och är en lagom tjock man i mina bästa år (som Karlsson på taket brukar säga). Jag är 37 år och bor i Boden tillsammans med min fru Anna, för många känd som Anna Blomqvist under sin tid vid AF 1 och AFC. Tillsammans har vi tre pojkar som är 2, 4 och 6 år.

Jag har mitt ursprung i Östersund där jag även påbörjade min militära bana vid I5. Jag började flygkursen 1992 och utexaminerades som hkpförare 1993. Jag har därefter tjänstgjort vid pansarvärnshkpkomp och varit chef för Flygkomp som var det kompani med flygförare som uppstod när pvhkpomp, flygskolan och tphkpomp slogs ihop efter FB 2000.

För närvarande tillhör jag 1 hkpskv på Kallax, men har en tidsbegränsad placering vid Militärhögskolan i Halmstad.

Jag antog jobbet som redaktör eftersom jag tycker att Rotorbladet är ett bra forum för att binda samman alla oss som på ett eller annat vis arbetat eller arbetar med helikopterverksamheten i Boden och på Kallax. Detta är något som jag tycker är värdefullt och därför värt att lägga en del arbete på.

Jag har ett budskap till er alla för att tidningen ska behålla sin goda kvalitet, nämligen SKICKA IN UNDERLAG TILL BRA INSLAG/ARTIKLAR!!!!!! Utan dem blir det ingen tidning.

Hoppas att ni alla haft en härlig jul- & nyårshelg, men nu lägger vi det till handlingarna och tar itu med ett nytt



friskt och härligt 2006 med många spännande aktiviteter.

Detta nummer innehåller bl a en artikel där det visar sig att Översten fortfarande kan sin AR 1, när han beordrade GIVAKT och lämnade av styrkan till Polisflyget!!!

Håll tillgodo!!

Redaktör'n

NÅLSTICK – I

Så framsynt av dem som fattade det avgörande beslutet att anskaffa HKP14. Helikoptertypen lär inte bli efterfrågad speciellt ofta till internationella insatser eftersom maskinen ifråga måste ha permanentat underlag för att kunna sättas ner på marken. Fantastiskt, Försvarmakten slipper därmed hundratals miljoner i framtida utgifter!

C I.hkpskv har ordet

1/9 2005 tog jag formellt över 1.hkpskv fana. Med det vill jag säga, som jag sagt ett antal gånger tidigare, att 1.hkpskv inte är nedlagd. Vi har avvecklat i Boden och bytt baseringsort. Vi lever allt fort och skall utvecklas på Kallaxheden i fortsättningen. Vi har blivit väl omhändertagna på Kallax och med den professionella personal vi har, ingen nämnd och ingen glömd, så kom vi igång med verksamheten från ny ort utan större problem. Vi har nu verkat från Kallax i ca 8 månader och är i full färd med att projektera för en renovering av Hangar 86. Den renoveringen skall enligt nuvarande planer vara klar till årsskiftet 06/07. Vi ställer lite speciella krav på genomförandet av renoveringen eftersom vi skall kunna bedriva verksamhet samtidigt som det byggs i hangaren. Renoveringen måste göras i två etapper som tydligt är avgränsade från varandra både i tid och rum.

Om vi ser till våra uppgifter, så har vi en tydlig och bra uppgift att med HKP10 systemet hålla FRÅD för F21 och Vidsels behov. Vi genomför även kurser ex. typkurs HKP10, GFSU mm.

Det som fortfarande inte är bottnat och klarlagt är vår uppgift att vara hkpfly resurs i den subarktiska miljön. Vi vet att vi inte blev dimensionerade för att kunna upprätthålla "ribbhållare" i den subarktiska förmågan, samtidigt som det i FB 04 är mycket klart att subarktisk förmåga och strid i urban miljö skall ges särskild prioritet. Det finns således en del att ta



tag i när HKV ger hkpfly dom nödvändiga styrningar som idag saknas.

Vi blev inte heller dimensionerade för att på ett bra sätt understödja Bodens garnison med helikopterresurser. I19 och A9 har på många av sina helikopterbeställningar fått avslag från hkpfly och därför varit tvugna att anlita civila helikopterföretag för sina behov. Det känns inte bra.

När det gäller internationella insatser så är NBG HE 2008 det som kommer att påverka oss mest. I skrivandes stund så pågår ett arbete med att identifiera var enheten skall sättas upp. Vi här på Kallax hoppas givetvis att man skall utnyttja oss eftersom vi har infrastrukturen och miljön som krävs för att utbilda sig och öva den profil som är efterfrågad i NBG konceptet.

Profilerna känner vi igen från vår numera nedlagda transporthelikopterorganisation:

- Medevac
- Konturflygning
- Terrängflygning
- NVG

Placerar man enheten här så får man med automatik även subarktisk förmåga och det är vad jag förstår ett krav på att NBG förbanden kan uppträda i en vintermiljö med kyla ner till under minus 40 grader.

Om vi blickar framåt i tiden så är det tydligt att det är internationella insatser som är i ropet.

forts. sid 6

forts. från sid 5

Vi måste alla ta till oss att vi idag arbetar i en FM som i huvudsak skall verka på den internationella arenan. Alla måste räkna med att tjänstgöra med eller i internationella missioner i framtiden. Även om det för oss lite äldre bygger på frivillighet att ställa upp så tror inte jag att vi finns kvar som förband om vi inte lyckas bemanna dom åtaganden som Regering och Riksdag uppdrar åt FM.

Om inte frivilligheten är tillräckligt stor så kommer vi på sikt att hitta våra namn i en ny turordningskrets över förband som inte är efterfrågade i vår försvarsmakt.

Idag är vi efterfrågade och om vi löser våra uppgifter på ett bra sätt även för lång tid framöver.

C I.hkpskv

Mj Kent Tuoremaa

K22 - klar att starta mot Sverige!



Besättningen Anders Sköld, Kari Seppänän, Lars Blomqvist & Nina Karlsson.

Det är torsdag den 2 februari och jag befinner mig i receptionen till Agusta Westland i Vergiate, Italien. Jag är här tillsammans med besättningen Anders Sköld, Lars "Blomman" Blomqvist och Kari Seppänän för att flyga hem den första HKP15 från Italien till Sverige.

I receptionen möter Peter Wallgren och Johan Öhlund från Försvarets Materielverk oss. När vi fått våra besökskort tar de oss till matsalen och bjuder på lunch. Efter lunchen är det dags för Sköld och "Blomman" att göra sina återinflygningar. Det är strålande sol och klarblå himmel, varför jag väljer att följa med och fotografera omgivningarna när Sköld flyger sitt pass. När vi lyfter från helikop-

terplattan står "vår" HKP15 med anropssignal K22 bredvid oss. Den är iögonfallande och vacker. Det fullkomligt gnistrar om den där den står i solskenet.

Imponerande hangarer

I väntan på att "Blomman" blir klar med sin återinflygning får jag och Sköld en rundvandring i fabriken. Helikoptrarna tillverkas här i två enormt stora hangarer som har en historik härrörande ända sedan första världskriget. I den s.k. produktionslinjen står det cirka 100 helikoptrar, bland annat Canadas A139 och Portugals A101. I början av "linen" ser vi att de startat produktionen med våra första sjöoperativa helikoptrar. På grund av eventuellt industrispionage får jag dessvärre inte fotografera dem. När vi passerar kan vi dock konstatera en sak; Sverige måste ha en långsam leveranstakt eftersom det arbetas vid alla helikoptrar förutom de svenska, som i dagsläget endast består av ett skal.

Vi blir huvudpersoner

När "Blomman" är klar med sin flygning är det knappt en halvtimme kvar tills överlämningsceremonin av K22 ska äga rum mellan Agusta Westland och Försvarets Materielverk. Vi är tidiga till ceremonin och placerar oss därför i ett hörn för att på avstånd beskåda evenemanget. Naturligtvis vill jag fotografera händelsen och gör mig beredd med kameran i handen. När huvudaktörerna och de inbjudna gästerna anländer till hangaren kommer de fram och tar i hand och hälsar på oss. Det hela känns lite komiskt eftersom vi helt plötsligt blir huvudpersoner. De frågar oss om det är vi som skall flyga hem K22 och önskar oss lycka till på hemfärden. Under ceremonin får Sköld också helt oväntat ta emot nyckeln till K22, för att med varm

hand flyga henne hem till Sverige och Helikopterflottiljen. Allt i FMV:s regi för officiell överlämning till Försvarsmakten och Helikopterflottiljen i april- maj. När ceremonin är slut bjuds det på champagne och snittar. Det är då som jag med ett glatt leende frågar ställföreträdande chefen vid Agusta om jag inte skulle kunna få en egen helikoptermodell av K22. Hur kan han motstå en sådan fråga från en svensk flicka? blir svaret och lovar att jag skall få en. Tänka sig att jag på mindre än en minut lyckas med det som tagit Patrik Dovskog tre och ett halvt år att få, nämligen en egen helikoptermodell av K22.

Berg och dalbanan startar

Under fredagsförmiddagen får Kari en teknisk uppförskning medan Sköld och "Blomman" lägger in flygrouter i helikopterns Flight Management System och granskar väderprognosen. Vädret är fortfarande fint här i Italien, men dessvärre har en lågtrycksrygg dragit in över Tyskland som inte ser så lovande ut. Strax före lunch får jag ett samtal från stf FljC Michael Bydén som talar om för mig att Helikopterflottiljen har ställt all flygverksamhet. Detta på grund av att det finns anledning att tro att vi inte har luftvärdig flygsäkerhetsmateriel. Till dess att det är kontrollerat och de flygande besättningarna genomgått erforderlig utbildning, råder flygstopp.

Utbildning via fax

Vi är inbokade på SAS reguljärflyg från Milano till Köpenhamn och kommer troligtvis att ta en hyrbil därifrån hem till Linköping. Alla känner sig uppgivna för det var ju inte så här vi hade planerat vår hemresa. Men skam den som ger sig. Efter att ha kontrollerat hur vi kan få den utbildning som krävs på vår säkerhets-

utrustning får vi klartecken från Helikopterflottiljen att fortsätta. Via fax och telefon får Kari Seppänen det underlag som behövs och kan sedan utbilda oss andra. Bland annat hur vi kontrollerar att hjälmvisiret fungerar, att flytvästen fyller sin funktion etc. Under kvällen ringer "Blomman" till Stockholm Arlanda som hjälper oss att skicka in våra färdplaner medan vi andra studerar väderprognoser på internet.

Dåligt flygväder

Starttiden för K22 från Vergiate till Nürnberg är planerad till 09.00. Vi blir dessvärre tvungna att skjuta upp den tiden. Först till 11.00 och därefter till 13.00 på grund av meteorologernas väderprognoser för södra Tyskland. Sköld och "Blomman" ringer de flesta lokala flygplatser i Schweiz och södra Tyskland i hopp om att hitta en flygplats med hyfsat flygväder. Svaret blir detsamma från samtliga: "Idag har vi tyvärr inget bra flygväder för en helikopter". Vi bestämmer oss för att kontrollera vädret efter lunch med väder- Malmen innan vi tar ett beslut om vi ska resa reguljärt flyg hem till Sverige eller inte. När vi ska beställa maten faller jag kommentaren: "Om alla beställer en coca-cola till maten så ska ni se att vi kan flyga helikopter hem till Sverige." Alla beställer en coca-cola till maten.

Vi startar...

Väder- Malmen kan inte lova något flygväder i Tyskland, men Sköld har bestämt sig. Han vill ändå starta för att i alla fall få flyga maskinen och se hur den beter sig. En avskedskommitté står på helikopterplattan i Vergiate och vinkar åt oss när vi lyfter. Det hela känns ganska trist eftersom vi talat om för dem att vi troligtvis inte kommer att kunna ta oss

hem till Sverige med helikopter utan med SAS och att vi återigen är i behov av en hangarplats när vi landar. Det är inte på tal om att vi tänker utsätta oss för några risker.

Navigering med "bärplockar-GPS"

Vädrät i Italien är fortfarande helt underbart när vi styr norrut över alperna. Vi möts där av ett fascinerande landskap och på vår väg ser vi bland annat Mount Blanc och Matterhorn. Jag håller min tumme hårt knuten i hopp om att det ska gå vägen. Strax därefter upplyser Zürich kontroll att transpondern i K22 inte ger

NÅLSTICK – 2

Ledningssystemet till HKPI4 måste vara ett av de större lyckokasten när det gäller militär materielanskaffning sett ur ett vidare perspektiv. Trots uttalade riktlinjer att avstå från nationella särlösningar hade man i kravspecifikationen lyckats smyga in krav på integration av datalänk 8 000 för de sjöoperativa uppgifterna inom ramen för NBF Marinen kommer att ha övergivit datalänk 8 000 till förmån för Link 16/22 när HKPI4-systemet bedöms vara fullt operativt (> 2012). Kontraktet att ta fram ledningssystemet gick till Saab som en del av offsetpaketet. Saab har hittills haft svårt att klara av jobbet med leveransförsening på c:a 2 år som följd. Tänk vilken tur för om den ursprungliga leveransplanen hållits hade

- de nya hangarerna på Malmen inte stått klara i tid och
- det hade inte funnits tillräckligt med rutinerade tekniker att producera flygtiden.

Samtidigt är aktieägarna i Saab att gratulera till en 60-procentig värdestegring under det senaste året... Ytterligare värdestegring är garanterad eftersom ledningssystemet måste modifieras när det internationella samfundet inför Link 22 i sina marina system.

några höjdvärden. Sköld svarar "ge oss fem minuter". Ett febrilt arbete påbörjas för att få igång transpondern igen, ty utan höjdrapporterande transponder blir vi inte insläppta i Zürich luftrum. På något sätt lyckas till slut "Blomman" att få den att fungera. Fråga inte hur för det lärde han sig först i Tyskland. Vår resa kan fortsätta. I samband med detta faller även vår GPS ur på grund av dålig mottagning och vi navigerar nu endast med helikopterns tröghetsnavigeringssystem. För säkerhets skull plockar "Blomman" istället fram sin hand-GPS men konstaterar att inte heller den ger någon information. Jag inser nu att det inte dröjer länge förrän vi återvänder till Vergiate. Som en hedersscout plockar då Kari upp sin "bärplockar-GPS" som ger oss de koordinater vi behöver för att orientera oss på kartan genom Schweiz. Snacka om att vara förberedd! När vi passerar över Schweiz på 10 000 fot är det ett fullkomligt vitt molntäcke under oss. "Blomman" ropar plötsligt att jag måste fotografera. Komiskt nog passerar det en Boeing 737 under oss på väg in för landning i Zürich.

Gluggen är vår räddning

Det är nu hög tid att bestämma om vi skall återvända till Vergiate eller inte, när både Sköld och "Blomman" plötsligt kan skönja den glugg i horisonten som ingen meteorolog kunnat se på sin satellitbild och som våra förare hela tiden frågat efter. "Blomman" pekar nu med hela handen - vi fortsätter!

Ivriga spotters

Vår färdplan angav landning i Nürnberg. Vi vågar dock inte chansa på att bränslet räcker dit utan väljer istället att landa i Stuttgart. Trots att färdplanen angav Nürnberg möter vi här våra första "spotters", fotografer som är ivriga att få

de första bilderna av vår helikopter. "Blomman" vill gärna stanna i Stuttgart för natten medan Sköld vill fortsätta. Innan vår resa går vidare ringer vi Kenneth Pettersson som finns till hands vid Helikopterflottiljen och ber honom att fixa en hangarplats åt oss när vi når Frankfurt. När vi närmar oss Frankfurt har det börjat skymma. Dessvärre är det dessutom rusningstid och vi nekas att landa där eftersom vi inte har någon slot-tid. På flygplatsen krävs det nämligen att man har en egen slot-tid (landningstid) för att man skall få landa. Vi hänvisas istället till Egelsbach, ett litet sportflygfält några mil söder om Frankfurt.

Poliseskort

När vi landar på Egelsbach kommer personalen i tornet ut och hälsar oss välkomna. Även här finns det märkligt nog "spotters" som tar bilder av vår kära K22. Personalen här kan tyvärr inte ge oss någon hangarplats men undrar om de skall höra sig för vid några andra flygplatser. "Blomman" önskar att vi stannat i Stuttgart eftersom det fanns hangarutrymme åt oss där. Efter ett par minuter återkommer de och meddelar att det finns en hangarplats åt oss i polis-helikopterhangaren på Egelsbach. Chefen för helikopterbasen lotsar oss dit i sin BMW. Här får K22 en varm hangarplats samtidigt som de både fixar hotellrum och eskorterar oss till hotellet för natten. Vi firar detta med en lyxig tre rätters middag på hotellet. Den satt som en "smäck". "Blomman" erkänner under middagen att han haft fel ytterligare en gång, något som vi andra bara är glada för.

Varför just jag?

Det är söndag morgon. Poliserna kommer till hotellet och skjutsar oss till Egelsbach och K22. Sköld och "Blomman" färd-

planerar medan Kari gör en kontroll före flygning. När vi kommer i luften och styr mot Lübeck är klockan 10.00 och på flygplatsen i Egelsbach står det många "spotters" som vill ta bilder på K22 i luften. Vi når Lübeck vid lunchtid och när vi fyllt på bränsle passar vi samtidigt på att få i oss en kopp kaffe. Till och från helikopterplattan är vi tvungna att passera säkerhetskontrollen. Kari, som är djupt inbegripen i ett tekniskt samtal med Sverige, lägger telefonen på bandet genom röntgenapparaten och fortsätter lugnt sitt samtal när den passerat igenom. Tydligt bryts inga samtal av röntgenstrålar. Trots att jag är den enda som varken bär kniv eller medicinask är det mig de vill kroppsvisitera, märkligt!

Vilken lycka

Vår resa går som på en räkmacka genom Danmark och snart nog är vi i Sverige. För att vara på den säkra sidan väljer vi att tanka i Jönköping innan vi styr mot Malmen och Helikopterflottiljen. På Malmen väntar bland annat chefen, flygchefen, Kenneth Pettersson samt min familj varför vi väljer att göra en överflygning innan vi landar. När vi gör den känner jag inombords hur jag fullkomligt sprudlar av lycka och mitt leende täcker nog hela ansiktet. När vi landar är klockan 16.00.

Erfarenheter

- Att få ett relevant områdesväder genom Europa är inte lätt.
- Landskapet ställer till många problem. Vid den här tiden är det antingen bra väder i alperna och dåligt i Tyskland/Schweiz eller tvärtom.

- Man bör säkerställa att man har bra samband under flygningen. Flygkontrollorganen är nämligen mycket hjälpsamma och man kan då undvika många problem.
- Har man en alldeles för rigid planering kan det ta månader att komma hem. Man måste vara beredd att planera alternativa vägar.
- Ha med lite presenter, ty man vet aldrig när man har turen att möta människor som förtjänar dem.

Jag har fått vara med om en otroligt häftig upplevelse. Absolut en av de bästa resor jag gjort i mitt militära yrkesliv. Jag trivdes oerhört bra med besättningen och kan ni tänka er att jag faktiskt tyckte det var riktigt skönt att arbeta i en "spark-dräkt". Förhoppningsvis uppskattade besättningen mig. Om inte annat var det inget tvivel om att det var jag som stod för underhållningen...

Text och bild:
Nina Karlsson
Informatör Hkpflj

NÅLSTICK – 3

Proportionellt har det i fredstid aldrig funnits så många generalspersoner i det svenska försvaret som nu. Samtidigt har befäls- och karriärsystemen tunnats ut leden av yrkesskicklig och erfaren personal på trupp och hangargolv. Too many chiefs – too few indians?

Ny helikopter överlämnad till Försvarets Materielverk



Den italienska helikoptertillverkaren AGUSTA WESTLAND har överlämnat den första typen av HKP 15 till Försvarets materielverk. Ceremonin ägde rum på fabriken i Vergiate Italien torsdagen den 2 februari där även Helikopterflottiljen fanns representerade.

Kontraktet mellan FMV och Augusta undertecknas.

FMV och AGUSTA har sedan 2001 arbetat med att kravställa och utveckla den nya militära helikopter som internationellt fått benämningen A109 LUH (Light Utility Helikopter). I Sverige kommer den att få beteckningen HKP 15. Totalt är 20 helikoptrar beställda, 12 st HKP15A och 8 stycken HKP15B.

Helikoptrarna kommer att levereras mellan 2006- 2009. Den totala kostnaden för hela systemet med helikoptrar, utbildning, utrustning mm är cirka 1,4 miljarder svenska kronor.

HKP15 kommer att utgöra en plattform för generell besättningsträning men framför allt taktisk träning inom mark- och sjöoperativ verksamhet. HKP 15 kommer därför att finnas i två versioner, en markoperativ HKP15A och en sjöoperativ HKP15B. HKP 15B skall även kunna vara fartygsbaserad och samverka med marinens korvett typ Visby.

Själva grundhelikoptern har plats för 2 piloter och 6 passagerare. Helikoptern kan därefter anpassas genom i- och utmontering av olika uppdragsprofiler beroende på uppdrag. Exempel på uppdragen kan vara trupptransport varvid beväpning och firningsrep monteras, vid samverkan med Korvett Visby för undervattenspaning monteras FLIR (värme-kamera) och datalänk. För sonarbojar eller för räddningsuppdrag monteras vinsch, sökstrålkastare och bår. Uppdragsutrustningar kan även kombineras på andra sätt.

En officiell överlämning från Försvarets materielverk till Försvarsmakten och Helikopterflottiljen kommer därefter att äga rum under våren 2006.

Ulf Lindström
Försvarets materielverk
Bild: Nina Karlsson

I historiens skräphörna

Delar av det som utgjorde kärnan i arméflygets krigsförband från början av 60-talet fram till sekelskiftet är nu avvecklat. Endast HKP9 är ännu i operativ tjänst men vapensystemet HELI-TOW är avvecklat. I ett fack i H6 på Bodenbasen finns nu en HKP2, en HKP3, två HKP6 och ett Fp153 vilka kommer att vara deponerade på Forsvarsmuseet i Boden.



Z55, 66 och 77 ingår i Forsvarsmuseets samlingar

Det är lätt att fokusera på den flygande materielen. Tyvärr finns inte alltid kunskapen eller förståelsen för att man också måste spara dokumentation, verktygs- och reservdelssatser samt diverse kringutrustning om det skall gå att bevara flygetygen i ett bra skick åt eftervärlden. Även annan utrustning som en gång fanns i våra krigsförband kan vara en tillgång för den militärhistoriskt intresserade. Genom före CT:s – Jan Lindgren – försorg och med stöd av kamraterna på Malmen har större delen av den behövliga dokumentationen kunnat räddas. Med lite tur samt kämpainsatser av såväl pensionerade som ännu yrkesverksamma kamrater i avvecklingsorganisationen har minst ett exem-

plar av viktigare materielslag av arméflygkompaniernas krigsmateriel (utom fordonen) reserverats för Forsvarsmuseets räkning.

Just nu är det inte roligt att beskåda materielen som är inställd i facket i H6 i väntan på att lokalfrågan skall få en lösning. Men hur ser då planerna för framtiden ut? Av de bägge HKP6 är det tänkt att den ena skall kapas på mitten (bakom baksätets ryggstöd), ställas med ryggen mot väggen inne i Forsvarsmuseet och låta besökarna klättra in för att "känna på rodren". Den andra 6:an är tänkt att ställas in i ograverat men uppfattat skick för att enbart beskådas.



Bör W81 göras luftvärdig av kamraterna på Malmen?

Beträffande HKP2 och HKP3 samt Fp153 funderar vi på att göra dessa luftvärdiga i syfte att kunna hovra/ motorköra dem vid speciella tillfällen. Om det alls blir möjligt återstår att se. Det är främst en juridisk fråga men ekonomi och vissa andra praktiska frågor kan också bli gränssättande. Det skulle kanske vara intressant för en besökande allmänhet att under någon/några veckor varje sommar kunna upprätta en T-bas m/65 i miniatyr



"Vår" HKP2 med MASH-bären framför nosen

i anslutning till Försvarsmuseet och uppleva lite liv och rörelse på det sätt det en gång begav sig?

Byggnationen av Försvarsmuseet går enligt plan och invigningen kommer att ske på nationaldagen den 6 juni. Projektet har dock blivit 10 miljoner kronor dyrare än ursprungligen planerat och är nu kostnadsberäknat till 39 miljoner kronor. Finansieringen löses genom EU-bidrag, bidrag från försvarsmakten, länsstyrelsen, kommunen samt näringslivet. Militärturism är ett nytt begrepp och intresset för militärhistoria är i tilltagande. Projektgruppen bakom Försvarsmuseet hoppas på c:a 30 000 besök-



Försvarsmuseet under byggnation. Å8 gamla gymnastisal till vänster på bilden.

are årligen när det är i full drift från sommaren 2007 då man räknar med att ha 5 fast anställda.

Minnessten över HkpS/AF 1 verksamhet på Bodenbasen



Placering i anslutning till infarten från Travbaneleden?

Frågan om att resa en minnessten över helikopterverksamheten på Bodenbasen har väckts av Helikopterflottiljen. Ärendet handläggs av flottiljens controller Michael Swahn och medel finns avdelade i budgeten.

Kamratföreningen har erbjudits att före den 18 april komma med förslag till utformning, inskription och placering. Avtäckning planeras ske i samband med invigningen av Försvarsmuseet i Boden på nationaldagen den 6 juni i år. Om den planeringen håller avser styrelsen att flytta datum för säsongsavlutningen för månadsträffarna från den 1 juni till den 6 juni.

I dagsläget finns det tre tänkbara alternativ för placering av stenen:

Det råder för närvarande osäkerhet om framtiden för Ing 3/AF 1 område. Riksantikvarien har förklarat att området med Fikastugan, H4 och H1 inklusive parken är skyddsvärt men områdets juridiska status är inte slutligen avgjort. Om kommunen övertar äganderätten finns tankar att behålla området orört. Likaså

vill man bevara den gamla portalen vid infarten från Travbaneleden. 3:an på piedestal vid Bodens travbana är tänkt att flyttas och placeras vid infarten till Försvarsmuseet.



Placering i parken mellan Fikastugan, H4 och H1?



Placering vid infarten till Försvarsmuseet (bilden är ett montage)?

Beträffande inskriptionen kan man tänka sig tre huvudsakliga alternativ:

1. Inskription som enbart omfattar HkpS/AF 1/Norrlands helikopterbataljon/-skvadron från 1/9 1959 – 30/6 2004
2. Inskription som omfattar all militär flygverksamhet på Bodenbasen 1922 – 2004

3. Framsida som i alternativ 1 med stor text och baksida med alternativ 2 i liten text som komplement

Utformningen kan också göras på olika sätt. Ett alternativ är en utformning liknande den minnessten som rests vid Ing 3:s gamla kanslihus. Vapnet skulle kunna vara AF 1 gamla förbandsmärke.



Exempel på minnessten över förbandsverksamhet; Ing 3.

Sedan förra årsmötet har en arbetsgrupp funderat på om minnesstenen som rests i parken över kamrater omkomna i tjänsten skall/bör kompletteras med namnen på de omkomna kamraterna. Detta är inte en alldeles enkel fråga. Den minnesstenen kommer dock inte att flyttas om området får vara kvar i orört skick.

KAMRATFÖRENINGENS STYRELSE ÄR TACKSAM FÖR SYNPUNKTER FRÅN MEDLEMMARNA RÖRANDE BÄGGE MINNESSTENARNA FÖRE DEN 15 APRIL!

Rapport från månadsträff



Hyfsad rättning i ledet trots allt...

Torsdagen den 5 januari avhölls kamratföreningens första månadsträff för året. Efter lunch på I 19:s matsal Tre Renar lämnades styrkan om 9 aktiva medlem- (och en blivande?) av till Polisflygets platschef i Bodens, Stig Henriksson.



Dan Eriksson förevisar bagageutrymmet å la HKP9.

Besöket inleddes med genomgång av polisens Eurocopter EC-135 rikligt utrustad med nav-, com- och sensor-utrustning samt diverse annat.

Genomgången hölls på ett engagerat vis av Dan Eriksson, en bodensare som jobbar åt Patria (f.d. Ostermans) vilka

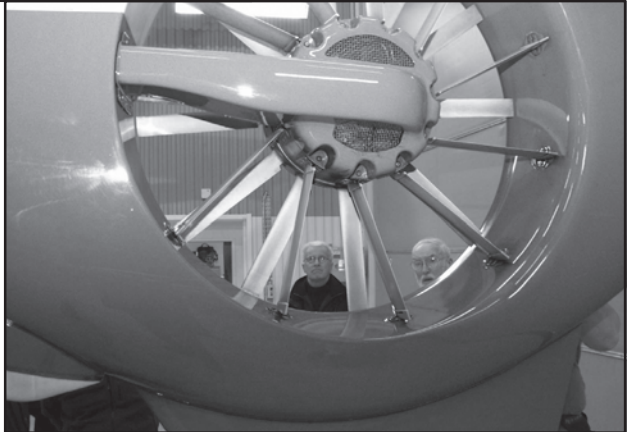
sköter underhållet på polisens helikoptrar. Till skillnad från Försvarsmakten verkar det som om polisen lyckats anskaffa en fältmässig maskin utrustad

med det som uppdragsprofilerna kräver, dessutom till rimlig kostnad och utan egentliga leveransförseningar. Man kan undra hur de har burit sig åt...



Glas Cockpit och en imponerande FLIR; Stig Henriksson sedd i det infraröda våglängdsområdet.

Stig Henriksson avrundade studiebesöket med att till kaffet bl.a. informera om polisflygets nuvarande organisation, uppgifter och basering. Det är imponerande hur mycket som åstadkoms med begränsade materiella, personella och ekonomiska resurser. Stig återkommer med en artikel om Polisflyget i nästa nummer av ROTORBLADET.



"Å' hur sjutton trackar man en så'n där, tro?"

NÅLSTICK – 4

Det klagas allt mer över obefintliga eller bristfälliga stabstjänstrutiner samt oklara lydnads- och ansvarsförhållanden. Men hav tröst; det var inte bättre förr. En stabsofficer i HKV lyckades ju övertyga generalerna att HKP14 skulle komma att kosta högst 7 500 per flygtimme! Dagens prognos pekar mot c:a 40 000...

Brev från läsekretsen

Nedanstående damp ner i ordförandens e-brevlåda den 6 februari:

Hej!

Mycket länge sedan.....

Vet inte ens om du kommer ihåg mig, men jag gjorde flygarkursen 93/94. Torsten Larsson var chefen i Linköping och Alf Andréé chefen i Boden. Jag tror du var Flygchef vid den tiden i Boden. Jag tillhörde den blandade YOff/ResOff-kursen.

Senaste Rotorbladet var ett nöje att läsa. Några kända ansikten och namn. Kenneth Nordin var kontrollant på min första civila typerating (Hughes 500 hos Polarhelikopter i Kiruna 1995). Olof Wickman var kontrollant på min instrumentutcheck (Helikopterservice i Helsingborg 1996).

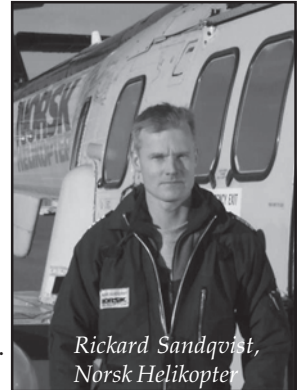
Glädjande att se att det har blivit en hemsida av Kamratföreningen. Skoj att ögna igenom medlemslistan. Jag jobbar sedan 5 år tillbaka på ett företag som heter Norsk Helikopter med bas i Stavanger. Skulle vara skoj om du kunde lägga in deras hemsida bland "Länkar".

www.norskhelikopter.no

"Keep up the good work!"

hälsningar
Rickard
Sandqvist

PS bifogar en bild ifall du inte kommer ihåg "nunan".



Är vi fortfarande slagkraftiga inom den militära idrotten?

Genom åren har vi inom Arméflyget vunnit många fina framgångar inom den militära idrotten. Många framgångar nåddes inom orientering, skidor (längskidor och alpint), skytte, löpning, patrulltävlan mm.



Mats Andersson

Vi ställer oss nu frågan om vi fortfarande hävdar oss bland våra kolleger inom Försvarsmakten.

V608 genomfördes FMM (Försvarsmaktsmästerskap) på skidor i Boden-Luleå, ett samarrangemang mellan F21 och I19 (garnison Nord).

1 hkpskv tog 8 medaljer i hård strid mellan FM förband från hela landet.

Vi gratulerar Kn Mats Andersson 11.div till två guldmedaljer. Mats

tog guld i H35 skidskytte och i H35 Skidorienteringsskytte. I den senare blev Mats även totalsegrare bland alla klasser.

Skvadronen tog medaljer enligt följande:

Skidskytte:

Guld H35 Mats Andersson
Brons H40 Hans Rova
Silver Lag Mats Andersson, Hans Rova, Fredrik Malmström

Skidorienteringsskytte:

Guld H35 Mats Andersson
Brons H35 Hans Rova
Silver Lag Mats Andersson, Hans Rova, Kent Tuoremaa

Skidor 15 km:

Silver H40 Hans Rova

FMM Patrull:

Silver Fredrik Malmström, Kent Tuoremaa, Mats Andersson, Hans Rova

Rotorbladet gratulerar alla till väldigt fina resultat och kan med stöd av dessa resultat också fastställa att vi fortfarande håller en hög klass inom vinteridrotterna. Det finns dock mer att bevisa när sommaridrottandet kommer igång. Så upp till bevis allihopa och lycka till med träningen inför sommarens utmaningar.

Redaktör'n

Foto: Mats Engfors



NÅLSTICK – 5

TIS HKP15 uppges ta ett år i anspråk. Det måste vara en otroligt svårflugen maskin.

ROTORBLADET för 40 år sedan

Utöver sedvanliga aktiviteter under det första kvartalet 1966 såsom understöd till VI.milo olika förband och fjällflygutbildning för A-102 inträffade flera händelser av framtida betydelse för HkpS. Den 1 januari 1966 gavs stats-tjänstemän förhandlingsrätt varför mycket av tillämplig lagtext återgavs i ROTORBLADET nr 1. Under februari/mars var det för första gången KFÖ med HkpS lätta flygplanpluton (Fpl 53 – Dornier Do 27). Försök genomfördes med HKP5 och fältuniform för flygande personal. Flygplantyperna Pilatus Porter och deHavilland Turbo Beaver utprovades för eventuell framtida anskaffning som ersättare till Fpl53. Med tanke på årstiden kan det kanske vara passande med följande artikel saxad ur nr 2 utgiven 15/4 1966?

IGLOO

Då mänskligheten kom så långt att den uppfunnit tegelstenen, borde det i fråga om bostadsbyggen ha varit nog. Ty så snart detta var klart så vips stod där ett vackert hus med utsikt, varmt och kallt vatten, sopnedkast och arg portvakt. Ödet ville emellertid annorlunda! En individ vid namn "Pigge" uppfann eskimåerna.

Detta tillgick sålunda:

Pigge befann sig en lördagsnatt på promenad från Snapsnäs till stora torget i Östersund. Som han hade ont i ryggen och var en aning låghalt, råkade han gira obetydligt åt styrbord.

Plötsligt såg han en stor vit ö. Han åkallade de gamla asagudarna i ordning från vänster och dessutom sin spänstiga

gamla mormor, men inget hjälpte. Den vita ön var ingen hägring. Han förstod då att han höll på att skriva geografi och eftersom ön var alldeles vit kallade han den naturligt nog Grönland.

När han linkat ytterligare ett stycke träffade han på människor, synnerligen småväxta på grund av det ständiga lågtryck som rådde på ön. Befolkningen bodde i underliga hus på valfri (vits!) plats. För att delge eftervärlden sina upptäckter gjorde han några skisser över bostäderna och sände dessa tillsammans med några smutsiga rader till HkpS. Brevet slutade med de bevingade orden "I glon nu på världens åttonde underverk". Efter de två första orden i denna mening benämns alltsedan dess husen.

Efter denna sakligt orienterande inledning, torde vi vara mogna för ett censurerat referat av brevets huvudinnehåll.

Man torde sluta sig tillsammans några stycken och försöka samarbeta. Alla grejer man äger ska tas med, inte minst viktigt är den trasiga termosens. Glöm inte heller fickvärmarna. Så har du sovsäcken, sydd av läskpapper. Vidare spritkokkärnen, gärna en blåslampa, sygrejor samt förlustanmälningsblanketter.

Tag inte med matbesticken ty upptäckten av denna glömska håller dig varm många timmar. Matfrågan är just inget problem; litet falukorv, ett dussin pilsner och sparris och man klarar livhanken. För läckergommarna finns VA-mat och salttabletter! Glöm inte flugfångaren, på den kan du hänga upp de grejer du för tillfället inte behöver. Gymnastikskor kan också vara bra att ha, ty det är nästan alltid någon detalj du tvingas hoppa över. Ja, det var i stort sett allt. Packa nu ryggsäcken. Det brukar gå efter trettonde försöket. Dra sedan åt...!

Nu är du framme. Du tänker bygga Pigges special. Det skall vara vindpackad snö. Du kan alltså inte packa den själv. Sådan snö finns i regel massvis i mil från den plats där du befinner dig. Så konstaterar du att *spaden är borta*. Då får du bita loss blocken. Ett hundratal block torde räcka! Det är nödvändigt att luta blocken. Säkert har du någon Jul hjälpt din moder att luta fisk och nu gör du likadant.

Block efter block sätts dit och högre och högre blir huset. N+är tre man av normal-längd (vid en medeltemp av 41,7 grader) kan stå på varandras axlar så är igloon – så var ju namnet – FÖR HÖG. Det finns då endast två sätt att avhjälpa detta. Det ena är att krympa igloon med den medhavda blåslampen, det andra är ännu okänt.

Nu är det äntligen klart att flytta in. Dina sygrejor kommer nu väl till pass ty du måste träckla dig in.

Så vidtar koktjänsten. Vattenledning har du överallt. Rätt som det är krånglar spritköket. Just innan du sätter på grytan blir *lågan* två meter hög, *du själv* nyrakad och *igloon* utan tak. Tydligt var det bensin du fått i stället för rödsprit. Nåja, du bygger snart en ny igloo och till spritköket använder du den trestjärniga som du länge nog släpat med dig. Snart är alla förtretligheter glömda och med van hand lagar du till din pilsner och falukorv.

Dags att gå till bädd. Du själv klär om medan kamraterna sätter fast de block du river ned. När hela lagret ollar och kalsingar är påtagna, kryper du ned i sovsäcken. Vid midnatt bör du ha kommit ned i säcken, men endast under förutsättning att du började före kl. 2000.

forts. sid 20

Så försöker du somna in, men just då känner du att det var en sak du glömt göra bakom knuten innan du lade dig. Det är så dags då! Så somnar dina ben, dina armar och slutligen huvudet. Nu anser du att det bör vara morgon. En snabb blick på stridsuret säger dig att du sovit i exakt tre minuter. Du kommer fortfarande ihåg att det var en sak du glömde! Sedan breder du varsamt om dig andedräkten och somnar om. Denna procedur upprepas tills det är morgon.

Efter mycket möda och stort besvär och ett glatt samtal med dina kamrater kliver du ut ur igloon och inbillar dig att du sovit bättre än hemma i slafen. Så är det åter dags att draga vidare. Packandet av ryggsäcken är nu ingen konst eftersom du blivit av med 96 % av dina prylar under natten.

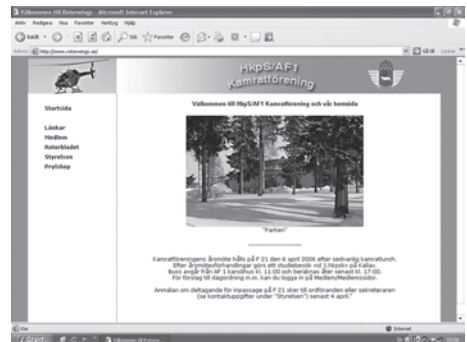
Långsamt går färden vidare och du stirrar med brusten blick hän över fjället, ideligen upprepande för dig själv:

”IGLOO – DET ÄR LIVET.”

www.rotorwings.se

Ni som inte har dator och Internet-uppkoppling kan sluta läsa här. Men ni behöver inte vara oroliga, ni kommer att få ert ROTORBLAD och annan viktig information direkt hem i brevlådan som vanligt. Dock kan vi varken av praktiska eller ekonomiska skäl skicka brev till er var 14:e dag.

Kamratföreningens hemsida startades planenligt 2006-02-01. Inledningsvis hade vi en del problem där kamrater runt om i landet klagade på att de inte kunde logga in sig. I något enstaka fall var det säkert fråga om SBS (skit bakom skärmen) men det hade huvudsakligen två orsaker. För det första är det inte möjligt för den som inte betalat sin medlemsavgift att logga in. För det andra är det inte heller möjligt att logga in om inte systemet uppdaterats beträffande vilka som betalat sin medlemsavgift. Tyvärr har vi i styrelsen inte haft bra rutiner för hur denna viktiga uppdatering skall göras. Vi ber om ursäkt för eventuella olägenheter detta har orsakat! Nu är i alla fall problemet tillrättat. Om någon trots allt har problem med att logga in på hem-



sidan skall denne kontakta ordföranden eller den matrikelansvarige. Kontaktuppgifterna hittar man under menyn ”Styrelsen” på hemsidan (inloggning behövs inte).

En hemsida måste ständigt hållas aktuell för att vara intressant. Vi har satt som mål att presentera ny information minst var 14:e dag. Hemsidan riktar sig såväl till den flygintresserade allmänheten som till medlemmarna. Inom styrelsen har vi dock ansett att betalande medlemmar skall få tillgång till fler och bättre tjänster än den breda allmänheten. För att skilja

agnarna från vetet tvingas vi därför tillgripa förfarandet med inloggning.

Den flygintresserade allmänheten kommer bland annat att ha tillgång till HkpS/AF 1 och kamratföreningens historia, historia om de olika flygetygen vi opererat med ett urval av bilder av dessa samt annan flyghistoriskt allmänt intressant information. Information om
forts. sista sidan

NÅLSTICK – 6

Varför överger Försvarmakten Säve? Där finns ju Nordens största hamn, en flygplats, en järnväg, en Europaväg samt stora bergum för lagring av förnödenheter. Kan någon ange en lämpligare plats i Sverige för utskeppning av utlandsstyrkan? Luleå?! Inte riktigt, men förutsättningarna är inte så pjåkiga jämfört med vissa andra orter.

Lagerrensning!!!!

**Vi måste rensa lagret;
medlemmar i kamratföreningen
kan nu köpa följande till halva priset:**

Vara	Ord pris	50 % rabatt
Årstallrikar serie (1989—1998)	2 600:-	1 300:-
Enstaka årstallrikar	300:-	150:-
Jubileumstallrik	500:-	250:-
Sportbag (röd/gul/blå)	260:-	130:-
Manschettknappar	150:-	75:-
Slipsnål	100:-	50:-
Brosch (rosett med hänge)	60:-	30:-
Keps (broderad logo)	80:-	40:-
Kamratföreningens nål	25:-	12:50
Tygmärken	20:-	10:-
Vykort	5:-	2:50
Paraply	80:-	40:-

**Varorna här nedan kan man få som
bonus vid köp över 100,-**

Syetui	10:-	5:-
Klädborste	10:-	5:-
Nyckelring	10:-	5:-

Ev. portoavgift tillkommer.

Du beställer varor/ artiklar med inbetalningskort till **PG 43 56 10-1.**
KOM IHÅG att ange artikel samt antal/storlek. SKRIV OCKSÅ VEM
DU ÄR på talongen så vi kan leverera varorna!
Från 1 februari 2006 kan varorna också beställas på
www.rotorwings.se

En flygarprofil ur tiden



Lars Anderberg, en älskad familjefar, en god vän och en flygarprofil har hastigt avlidit 67 år gammal. Närmast sörjande är hustrun Helena och sonen Max samt två barn – Carina med familj och Tommie – i ett tidigare äktenskap med framlidna Anita f. Sundkvist.

Lars Anderberg föddes i Boden och förblev Boden troget under hela sitt liv. Idrotten, och särskilt boxningen var en stor del av hans uppväxt vid sidan av skolgången. Han tillhörde Hornskrokens IF och vann bland annat guld i Junior-SM. Boxningskarriären avslutades som Norrlandsmästare i seniorklass och han hade dessförinnan boxats i SM.

Som 18-åring ryckte han in vid A8 i Boden där han utbildade sig till underofficer i artilleriet

med specialinriktning som batterichef. Lars Anderberg hann genomföra två tjänstgöringsperioder för FN på Cypern innan han sökte sig till Arméns Helikopterskola i Boden. Sin militära grundutbildning till pilot genomförde han 1968-69 på numera klassiska flygplan- och helikoptertyper i flygvapnet respektive arméflyget. Redan efter några år utbildades Lars till flyglärare vilket kom att bli hans särskilda profession under återstoden av den militära banan. Lars Anderberg blev chef för Flygskolan vid AF 1 i mitten av 80-talet, en tid då det i Boden årligen utbildades närapå lika många piloter som i hela flygvapnet.

Vid sidan av sin militära tjänstgöring arbetade Lars Anderberg under många år som civil helikopterpilot, bland annat vid Norrlandsflyg. Erfarenheterna från flygning i fjällen och ödemarksterräng, ofta under mycket besvärliga väderförhållanden, kom väl till pass vid utbildningen av det 150-tal förhoppningsfulla militära pilotaspiranter som han fostrat genom åren. Genom nog så avancerade övningar i att klara olika nödsituationer bidrog Lars Anderberg också till att vidmakthålla sina pilot- och flyglärarkollegors kompetens på en hög nivå vid en tid då avancerade flygsimulatorer inte fanns att tillgå. Under hans ledning utvecklades pedagogiken inom helikopterområdet påtagligt. Hans gedigna kunnande och erfarenhet från 1 000-tals timmar vid spakarna parad med en ödmjuk framtoning, charmig humor och analytisk förmåga var en stor tillgång. På grund av nya bestämmelser tvingades Lars under stor vända att sluta med den militära flygtjänsten vid 55 års ålder och valde därför att pensionera sig.

Efter sin pensionering från arméflyget påbörjade Lars Anderberg en civil flygkarriär där han så småningom kom till Kallax Flyg AB som flygchef. Lars var

med sin kompetens och sin personlighet en stor tillgång för bolaget. Han kom att spela en viktig roll i arbetet att utveckla bolaget till ett av landets största helikopterbolag. Med handlingskraft och med en gedigen kunskap tillförde han bolaget och medarbetare en hög kunskapsnivå, säkerhet och professionalism. Lars var en människa för vilken noggrannhet och ansvarskänsla var viktiga. Han rönt alltid uppskattning och respekt.

Lars Anderberg var under många år kontrollant inom Luftfartsinspektionen och sedermera Luftfartsstyrelsen där han genomförde flygprov och kompetenskontroller av piloter. Han var i dessa sammanhang känd för sin stora integritet och goda analytiska förmåga vilket medförde att han många gånger sattes in att kontrollera de mer kniviga fallen som kunde uppstå. Sedan drygt ett år tillbaka var han en av fyra "Senior Examiner" med uppgift att genomföra prov med blivande kontrollanter och att genomföra återkommande "Supervision" med den befintliga kontrollantkåren. Lars Anderberg var även anlitad som "bollplank" vid utveckling av bestämmelser och anvisningar för civila helikopterbranschen.

Föreningslivet var också en del av Lars Anderbergs liv. Han var ledare inom Friluftsförbundet både lokalt, regionalt och på riksplaneln. Han var en drivande kraft och hade gedigna kunskaper i fjällutbildning under såväl sommar- som vinterförhållanden. Särskilt intresse hade han när det gällde utbildning i kunskap att överleva under vinterförhållanden. Under 60-talet avlade han skidinstruktörsexamen och var under många år ledare för skidskolor i Pagla och Storklinten. Han var medlem i Svenska fjällklubben samt styrelsemedlem i Båtklubben Neptun och Studieförbundet.

Resandet var en del av Lars arbete. Resandet var också en del av fritiden tillsammans med familj och vänner. Alltid nyfiken på nya ställen. Varthän han än kom fanns alltid något nytt att se och alltid en träningslokal att träna i. Man kan med fog säga att Lars Anderberg alltid var på väg till någonting. Största avkopplingen fann han dock på havet, i den egna båten, på väg mot någon ö i Luleås yttre skärgård ensam eller tillsammans med familj och vänner i andra båtar. Hemmet i Bodsvedjan var dock alltid platsen där Lars laddade sina egna batterier tillsammans med familjen som han var mycket mån om.

Lars Anderberg beskrivs av närstående som varmhjärtad, hjälpsam, ansvarsfull och alltid beredd att ta tag i nya saker.

Lars Anderberg var mycket omtyckt och åtnjöt stor respekt; en auktoritet har gått ur tiden men finns i varmt minne bevarad bland forna kamrater, kollegor och flygelever.

Tecknat av vänner och arbetskamrater

forts. från sid 21

vårt moderförband 1.hkpskv på Kallax nås genom en länk till Helikopterflottiljens hemsida. Profilprylar kan köpas av alla.

Vilka är då tjänsterna som enbart betalande medlemmar åtnjuter? Jo, för det första får de tillgång till medlemsregistret med kontaktuppgifter. Där finns möjligheten att leta reda på var gamla kamrater i förskingringen håller hus nu för tiden. För det andra kommer det vara möjligt att bläddra i gamla ROTORBLAD och – om så önskas – beställa dessa i en tryckt version mot en smärre avgift. Efterhand som vi sorterat alla gamla fotografier och diabilder kommer det att bli möjligt att ladda ner dessa på sin egen dator. Infor-

mation om föreningsinterna aktiviteter inklusive anmälningsblanketter (i förekommande fall) är bara åtkomliga för betalande medlemmar, likaså stadgar och protokoll.

Från och med detta nummer av ROTORBLADET gör vi ett försök att distribuera tidskriften elektroniskt via e-post till de medlemmar som har uppgivit sin e-postadress. Motivet att använda e-post är att vi därmed minskar kostnaderna för tryck och distribution betydligt. Vi vill dock gärna ha era synpunkter på förfarandet, det kanske inte är uppskattat av alla...

Ordförande

NÅLSTICK – 7

Under huvuddelen av ett förbands existens ägnar sig dess personal åt utbildning och övning. Förbandsanda är avgörande för ett förbands prestationsförmåga. Så var det i Invasionsförsvaret och så kommer det att förbli även i Insatsförsvaret. Ingick gynnsamma utbildningsbetingelser eller god förbandsanda bland urvalsfaktorerna i senaste försvarsbeslutet?

*Vi passar på att önska
alla läsare
Glad Påsk!!*

