

ROTOR- BLADET



Nr 1 2007 1. helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening



Fotograf: Louise Levin, F 21

Militära mästerskapen på skidor 2007



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:

Militära mästerskap på skidor 2007

Övrigt:

Eftertryck tillåtet om källan anges.

Vi på Rotorbladet önskar våra läsare en riktigt Glad Påsk!



Innehållsförteckning

Ordförandens harkling.....	2-3, 18-20
Redaktörn.....	4
C 1 hkpskv har ordet.....	4-5
Försvarmästerskap på skidor	6-7
Flygutbild. i Tyskland.....	8
TIS HKP15.....	9-11
Rapport från Kosovo.....	12-15
Hkpoöverför. med förhinder.....	16-17
NVG utbildn. i Ronneby.....	17
Utdrag från Rotorbladet 1965....	21-23

Ordförandens harkling



Sverige lider av svåra ledarskapsproblem. Jag vågar sticka ut hakan ordentligt och stå för detta mitt påstående. Inte så att jag menar att alla chefer/ledare – vilket inte med säkerhet är samma sak – är dåliga. Däremot anser jag att det finns alldeles för många dåliga – för att inte säga urusla – ledare inom olika delar av vårt samhälle. Vad har jag då för fog för att hävda detta? Nja, det skall väl erkännas att min åsikt inte vilar på vetenskapligt vedertagen grund. Det är snarare frågan om fenomen och trender som jag tycker mig se i samhällsutvecklingen. Låt mig åskådliggöra med några exempel.

”Ställ aldrig högre krav på dina underlydande än vad du kan leva upp till själv!” Detta är uppenbarligen någonting som aldrig tagits upp i undervisningen vid Handelshögskolan eller Tekniska Högskolan i Lund. Hur kan annars Michael Treschow och hans kamrater i Svenskt Näringsliv bevilja sig själva arvodes- och bonushöjningar som procentuellt (för att inte tala om nominellt) ligger skyhögt över de nivåer man förhandlar om i den pågående avtalsrörelsen? Dessa proffsekonomer har naturligtvis räknat ut att det i ab-

soluta siffror rör sig om lägre kostnader att bevilja 5 styrelseledamöter samt 15 toppchefer i ett företag en löneförhöjning på – låt oss säga i snitt 50 000 kronor/månad – än att ge samma företags 3 000 anställda en löneförhöjning på – låt oss säga i snitt 500 kronor/månad. Jodå, kalkylen är nog riktig men är man verkligen så inkompetent att man inte förstår de psykologiska följderna? Hur skall man få dessa 3 000 medarbetare att känna engagemang och emellanåt ta i det där lilla extra som kan behövas i den globala konkurrensen? Har inte näringslivets toppchefer gjort lumpen som befälselever och där fått lära sig att man måste dela sina soldaters vedermödor om man skall vinna deras respekt och förtroende?

”Ordförande Göran Persson” gjorde lumpen som handräkningsvärnpliktig på P10 och att han åtminstone under den tiden inte utsattes för någon ingående ledarskapsutbildning framstod som uppenbart efter att ha sett TV-reportaget i fyra delar. Även efter att ha försökt ta hänsyn till att inslagen bestod av c:a 100 timmar intervjuer nedklippa och redigerade till 4 timmar förblir mitt bestående intryck att Göran Persson var en synnerligen dominant politiker som styrde sin regering och sitt parti med järnhand. Han tycks inte ha ägnat särskilt många minuter av mentorskap och stöd till sina yngre och politiskt mindre erfarna regeringskollegor. Ministerbytena var många och de som inte ansågs duga ”utvecklades ut ur” regeringstaburetten (var har vi hört det uttrycket förr?). SAS-Janne Carlzon rev pyramiderna men Göran Persson får nog finna sig i att gå till historien som den som byggde upp dom igen. Här var det sna-

rast frågan om kommandotaktik; uppdragstaktik var det i alla fall inte frågan om.

Den mediala reportagemetodiken har under en lång följd av år utvecklats till att ställa ”ansvarig” minister – helst statsministern – mot väggen så fort det inträffat någonting. Detta har enligt min mening medfört att media (o-) medvetet medverkat till att framställa regering och riksdag som en samling människor med operativt ansvar. I själva verket skall Riksdagen och dess ledamöter vara en lagstiftande församling med förmåga till långsiktigt förutseende av konsekvenserna av de lagar man stiftar. Men det behöver inte vara massmedias fel. En politiker skall i förtroende ha berättat för en av mina bekanta att ”en politikers prioriterade uppgift är att bli omvald”. Är det då inte naturligt (och faktiskt mänskligt) att man försöker synas och se till att dra till sig den mediala uppmärksamheten? Vill man då inte se till att om möjligt framstå som en omdömesgill, eftertänksam men ändå handlingskraftig person? Inte undra på att Tsunamikatastrofen gav upphov till sådan politisk och medial turbulens. Till skillnad mot det gamla invasionsförsvaret där olika samhällsorgan på central, högre och lägre regional nivå samövade flera gånger om året för att kunna hantera olika hotscenarier fick vi nu bevittna en pinsam hantering av en situation som UD och Statsrådsberedningen inte var övade, utbildade och dimensionerade för. Vilka långsiktiga följder har denna händelse då fått? Jo, inrättandet av ett nytt politiskt organ på departementsnivå bemannat med samma sorts människor som tidigare. Svenska politiker – till skillnad mot

Redaktör'n

Tiden rinner fort, det var alldeles nysst jul. Det går med våldsamt fart mot ljusare tider. Jag tycker personligen att den här tiden på året är den allra bästa. Det är varmt och skönt och man har dessutom hela sommaren framför sig. **HÄRLIGT!!**

Det händer en hel del inom Helikopterflottiljen just nu. Det kan ni till viss del läsa om i detta nummer. I detta nummer delges bevis på att vi fortfarande hävdar oss väl i idrottssammanhang samt en uppföljare på helikopterverksamheten i Kosovo bland mycket annat.

Genom åren har man tagit del av många historier och skrönor i diverse fikarum. Många är förmodligen väl kryddade och sanningshalten kan förmodligen till viss del ifrågasättas. Andra historier är dessvärre helt sanna. Hursomhelst är det roligt att lyssna och minnas. Därför införs en ny spalt i tidningen som vi kallar sant eller inte? Här vi redovisar "fikarumshistorier". Jag är säker på att just du kan bidra med någon att skicka till mig. Som sagt sanningshalten och källkritiken granskas inte alltför hårt. Så till det sedvanliga tjetet. Skicka in artiklar!! Nästa nummer är sommarnumret och era bidrag vill jag ha in innan maj månads utgång.

En riktig skön och härlig vår tillönskas alla läsare.



Redaktör'n

C 1.hkpskv har ordet



Idag är det ca 2 veckor kvar till påsk och tiden formligen rusar fram mot den snöfria tiden.

På Kallax och 1.hkpskv fortsätter verksamheten enligt plan där vi bland annat ser fram emot in-

flyttningen till den färdig renoverade hangar 86. Vi har därmed en hangar som åter igen är en av dom modernaste i flygvapnet och som har en utvecklingspotential för betydligt fler helikoptrar än som idag är baserade på Kallax. Under året har vi, förutom vår FRÄD uppgift, lämnat stöd till utvecklingen av Hkpfj spjutspets. Jag tänker då på HU NBG (Helicopter Unit Nordic Battle



Group). Det är med glädje jag kan följa utvecklingen av insatsförbandet på Kall-lax. Det är bara att hoppas att industrin kan leverera modifierade helikoptrar i den utsträckning som dom lovat och att vi inom FM kan ta emot dom på ett bra sätt så att HU NBG kan fortsätta sin träning i bl a NVG flygning och övriga profiler som vi behöver träna på. Jag är helt säker på att vi är i startgroparna på något som, efter insatsen i NBG 2008, kommer att påverka vår verksamhet på 1.hkpskv och Hkpfly positivt.

Jag har tidigare skrivit att internationell verksamhet är i fokus och det gäller alltfört.

Det vi alla och envar måste ta ställning till är -"när är det lämpligt för mig att bidra till dom internationella insatserna?". Vi har ett antal insatser som vi vet kommer framgent.

Hkpfly skall ha ledartröjan i Afghanistaninsatsen om några år och HU NBG återkommer 2011.

Vi måste förr eller senare ta ställning till om vi som individer vill bidra i FM insatsorganisation och den utveckling som är kopplad till den. Den som inte är beredd att bidra i insatsorganisationen och det internationella åtagandet som är kopplat till den, skall inte heller räkna med att vara med i utvecklingen av nya förmågor och system som införs i Hkpfly.

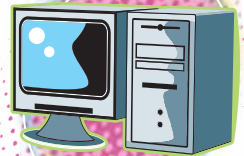
Vi måste också bli bättre på att planera vår viktigaste resurs, personalen, i 6 års planer så att vi vet när "resurserna" är tillgängliga. Det är dags att vi på allvar börjar att diskutera frågan hemma vid köksbordet så att vi är uppriktiga med våra familjer varom det är frågan att vara en del av den nya FM och Hkpfly. Övriga frågor som återfinns på agen-

dan är bla att Hkpfly fortfarande saknar en fastställd förbandsmålsättning. Under 2007 skall PTOEM tas fram med stöd av LSS. Det som kommer att återfinnas i den är ett antal typinsatser som Hkpfly skall utveckla/vidmakthålla. Vår förhoppning är att vi på 1.hkpskv kan bidra med utveckling/utbildning av typinsats 5 (motsv. HU NBG) även i fortsättningen. Vi har miljöförutsättningarna för det men även att vi inom Garnison Nord har mycket goda förutsättningar att samöva med markförbanden som också är delar i NBG 2011.

Slutligen kan vi återigen konstatera att helikoptrar är en efterfrågad resurs i större grad än som är tillgängligt. Vi är som sagt i startgroparna för ett behov som jag tror kommer att öka ytterligare allt eftersom vi genomför insatser. Jag hoppas bara att vi kan leverera den "output" som är efterfrågad framgent både nationellt och internationellt.

Trevlig vår önskar jag er.

*Mj Kent Tuoremaa
C 1.hkpskv*



**Besök vår
hemsida
www.rotorwings.se.**

Försvarsmästerskapen Skidor 2007

Vecka 707 genomfördes Försvarsmaktsmästerskapen (FMM) på skidor i Boden och Luleå. Grenarna som planerades var skidskytte, orienteringsskytte, längdskidor och patrulltävlan. Utav de fyra ställdes dock skidskyttet in p g a kyla. Hkpfj hade deltagare i alla grenar men vi deltog inte bara, utan många goda resultat presterades också. Det är ju väl känt att det viktiga inte är att delta utan att vinna och det stort!! Resultat som sticker ut är Mats Andersson som var med i den totala tätstriden vid orienteringsskyttet samt förstalaget i patrulltävlingen som kom på en mycket fin andra plats efter I 19.

Skidskyttet planerades att genomföras i Boden men ställdes tidigt på tävlingsdagen in p g a att prognosen pekade på -20 C. Det visade sig dock på kvällen att det inte blev kallare än -12 C!!!

Orienteringsskyttet inleddes med ett skjutmoment (likt skidskytte). Skidåkning i klassisk stil i 2 varv på en 1 km bana. Två skjutningar 10 skott liggande och 10 skott stående. Varje bom innebär 2 min tidstillägg. Efter det genomfördes orienteringsmomentet som var punktorientering längs en 12 km snitslad bana. Varje mm fel vid punkten renderade 1 min tidstillägg. Skjutmomentet genomfördes på Kronan området och orienteringen utanför F 21 på Kallaxheden. Orienteringen visade sig vara svår eftersom Kallaxheden är väldigt okuperad vilket innebär att det är svårt att hänga med på kartan.

Längdskidåkningen genomfördes på Kronan området. Föret var väldigt kärvt vilket innebar långa åktider gene-

rellt. Det bevisas genom segraren, Oskar Svärds tid som var ca 47 min på 15 km.

Patrulltävlingen genomfördes också den på Kronan området. Tävlingen genomförs som ett skidskytte. Patrullen, som består av 4 stycken måste hålla samman hela tiden. Åkningen genomfördes i fri stil och var totalt 12,5 km uppdelat i fyra varv. Efter vart och ett av de tre första varven genomfördes en skjutning. 2 skjutningar liggande 5 skott och en skjutning stående 5 skott. För varje bom åktes en straffrunda på ca 150 m. 10 lag kom till start varav Hkpfj bidrog med två. Tävlingen blev spännande, ingen kunde rå på I 19 första lag men efter sista skjutningen gick I 19 lag 2 och Hkpfj lag 1 ut samtidigt. Hkpfj spurtade dock bäst och kom på en mycket hedrande andraplats. Hkpfj andra lag kom på en fin sjunde plats där vi kunde konstatera ett finfint skytte av Niklas Laestadius.

Vädret under veckan var fint vinterväder, dock lite för kallt, temperaturgränsen sattes till -17 C och det var hela tiden på gränsen. Nästa år genomförs arrangemanget vecka 811 i Arvidsjaur, vilket sannolikt innebär chans till bättre temperaturer. Jag vädjar då till alla enheter ur Hkpfj att delta och inte bara från Kallax vilket var fallet i år.





Frans Wickbom, Mats Olander, Mikael Larsson och Tomas Öberg.

Utdrag ur resultatlistorna:

Orienteringsskytte

H 21

1 Andreas Nilsson	F 21
2 Fredrik Malmström	Hkpfllj

H 35

1 Magnus Lundgren	I 19
4 Niklas Perman	Hkpfllj
5 Niklas Laestadius	Hkpfllj

H 40

1 Mats Olander	I 19
2 Mats Andersson	Hkpfllj
4 Kent Tuoremaa	Hkpfllj
5 Michael Bergdahl	Hkpfllj

Skidor

H 21

1 Oskar Svärd	Ing 2
7 Fredrik Malmström	Hkpfllj

H 35

1 Magnus Gadefors	MHS K
9 Niklas Laestadius	Hkpfllj

H 40

1 Mats Olander	I 19
3 Hans Rova	Hkpfllj

H 50

1 Lennart Larsson	FM LOG
7 Hans Broström	Hkpfllj

Patrulltävlan

- 1 I 19 lag 1
- 2 Hkpfllj lag 1 (Kent Tuoremaa, Mats Andersson, Hans Rova, Fredrik Malmström)
- 7 Hkpfllj lag 2 (Tomas Nilsson, Niklas Perman, Hans Broström, Niklas Laestadius)

Niklas Perman
I hkpskv

Flygutbildning i Tyskland?

”EC 135 är den skolhelikopter som används vid Heeresfliegerwaffenschule i Bückeburg”



Förmodligen finns det en och annan som, med all rätta, funderar på vad som skall hända med den grundläggande helikopterutbildningen inom Flygvapnet.

De skolhelikoptrar som tidigare har använts för GHU-verksamhet är avvecklade sedan ett par år tillbaka och de flesta av flyglärarna är numera ianspråkta för införandet av de nya helikoptersystemen. Den senaste kursen utexaminerades för snart fyra år sedan och i takt med pensionsavgångar och andra avhopp minskar ju dessutom antalet piloter inom Helikopterflottiljen. Något måste snarast göras för att vända den nedåtgående trenden innan det är för sent.

Ont om tid

I en utredning som genomfördes under 2006 förordades ett inköp av utbildningen utomlands, hos det tyska arméflygets Heeresfliegerwaffenschule i Bückeburg. Äntligen finns det nu, sedan i slutet av januari, ett regeringsbeslut i ärendet som ger Försvarmakten klartecken att påbörja upphandling av denna utbildning. Det brinner nämli-

gen i knutarna eftersom de senast rekryterade pilotaspiranterna redan har påbörjat sin utbildning vid yrkesofficersprogrammet och, enligt planerna, kommer att starta sin flygutbildning efter sommaren 2008.

Innehållsrik utbildning

Utbildningen i Tyskland är 14 månader lång, omfattar drygt 200 flygtimmar, varav hälften genomförs i simulator, och innehåller bland annat komponenter som NVG- och IFR-flygning samt HUET/HEED (nödräning i helikopterrevakuering under vatten), vilka tidigare har genomförts först efter den grundläggande utbildningen. De svenska eleverna blandas med tyska för att därigenom förhoppningsvis uppnå en bonuseffekt. Utbildningen genomförs i sin helhet på engelska, vilket ställer ökade krav på språkkunskaper hos eleverna. Går allting i lås med upphandlingen så kommer ca 8-10 svenska elever per år att slussas igenom denna utbildning under överskådlig framtid. Det finns all anledning att återkomma i ämnet i senare.

Text och bild: Björn Johnson

Bodendominerad första TIS HKP15 på svensk mark

I oktober drog den äntligen igång, den första typinskolningen på HKP15 på svensk mark. Det kändes lite grann som att det var på tiden eftersom ursprungsplanen sa att utbildningen skulle gå av stapeln i anslutning till sommaren i Italien men efter många om och men och förskjutningar fram och tillbaka både i tid och rum hamnade vi alltså på Malmen i oktober.

Alla som deltog i tisen har någon typ av Bodenanknytning. Tomas Aronsson och Christer Nordqvist jobbade på Transporthelikopterkompaniet fram tills dess att det lades ned 2000. Mats Persson och Mikael Forselius var med till det bittra slutet på 12.Div 2004. Så även om Bodenbasen nu är nedlagd så lever den vidare med oss och vi för vidare dess traditioner och erfarenheter in på framtidens helikoptersystem.

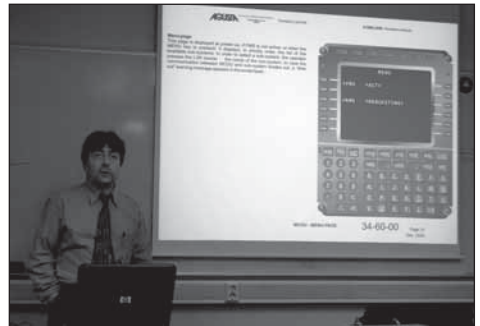


"Nyfikna elever törstar efter kunskap".

Kursen inleddes med en tre veckor lång teknisk kurs som var indelad i en vecka på skrov och två veckor på avionik. Redan där en hint om var tyngdpunkten på kursen skulle komma att ligga.

Utbildningsmaterialet bestod av två tjocka Italienska pärmar från Agusta. Den ena var tjock, den andra var dubbelt så tjock...

Att genomföra en utbildning på engelska med svåra fackuttryck och mycket tekniska detaljer är svårt men det kändes i början i princip omöjligt att förstå de italienska lärarna som försökte prata engelska med oss. Lärarna hade ett stort ordförråd och hade inga grammatiska fel överhuvudtaget, men uttalet... Det tog några dagar att komma in i accenten och förstå att de uttalar verkligen orden som det står och inte som man ska uttala det.



"Pellegrino går igenom MCDU - Multi-function control and display unit".

Teorin var verkligen omfattande och det var kul att lära sig om nya typer av system som man aldrig kommit i kontakt med tidigare som markoperativ helikopterpilot. Exempel på detta är landningsställ istället för skidder, glascockpit med bara elektroniska instrument istället för analoga klockor och ett avancerat varningssystem som varnar och orienterar om det mesta som hän-

der i och omkring maskinen.

Äntligen flygning

Efter teorin, som avslutades med ett svettigt teoriprov, var det dags för fem veckors flygning. Ja, enligt planen i alla fall. Men alla vi taktiker vet ju att en stridsplan håller bara fram till första sammanstötten och första sammanstötten kom, efter tre bra flygveckor utan ett enda ställt pass, i form av ett flygstopp. Våra säkmattekniker hade inte fått adekvat utbildning på att serva och laga de nya hjälmarna som kommit med de nya maskinerna och när det började uppstå fel på hjälmarna kom också det första flygstoppet som ett brev på posten. Det löstes dock snabbt och uttrycket "dom har ju hela helgen på sig" stämde faktiskt i detta fallet. Efter ett fåtal dagar på marken var vi i luften igen.

Maskinen i sig är en fröjd att flyga, även om det var lite ovant till en början med att starta och avsluta passet med att taxa helikoptern på marken. Jag tror dock att jag som genomfört min grundutbildning på flygplan hade lite enklare än mina kurskamrater på just det momentet.

Väl i hovring märker man direkt att den är mycket baktung när man står stilla och det gäller att se upp på höjden och attityden när man hovrar annars kan man doppa sporren i marken och då får man bjuda teknikerna på tårter och den italienske flygläraren Leonardo Mecca på kaffe.

Under hela flygutbildningen var det Cat A tänk som gällde, dvs du ska hela tiden på ett säkert sätt kunna sätta ner maskinen eller dra dig vidare om en motor stannar. Så det övades friskt på

short field- och helipadstarter och landningar.

Helikoptern flygs normalt med stabiliseringsystem och "attitude hold" när man ska flyga hands on. Detta innebär att helikoptern håller den attityd du väljer. Detta kan du göra antingen genom force trim eller genom kineshatten på styrspaken. Jag som flugit HKP9 de senaste 5 åren har inte haft mycket till övers för dess kineshatt och dess funktion, men med HKP15 får det där en helt annan dimension. Du kan i princip styra helikoptern från start till landning bara med tummen även om du flyger "hands on".

Underbara egenskaper

I luften flyger den väldigt nått och bekvämt, den ligger väldigt rakt i luften i marschfart vilket gör flygningen mycket behaglig. Den formligen flyter fram och är inte lika "ansträngd" i luften som t ex HKP9 är. Fartupplevelsen är



Flygläraren Leonardo Mecca.

helt annorlunda än vad man är van vid från HKP9 eftersom HKP15 marschar HKP9s maxfart så det känns i magen när man susar lågt förbi trädtopparna. I cockpit har man full koll på omvärlden genom den fina instrumenteringen, den kombinerade väder- och markradarn, moving map och den därpå projicerade AIS informationen där man tex kan se andra HKP15 eller fartyg och luftfartyg utrustade med AIS-transponder.

Helikopter 15 har ju lite olyckligt framställt som en fiaskomaskin. De må vara hänt att uppgifterna förändrats sen den dagen då beställningen lämnades in till FMV men för mig som pilot är maskinen en succé. Visst hade jag hellre kanske suttit i en MH-60 Pave hawk men nu är det den här maskinen vi har och detta går inte att ändra på så då måste vi göra det bästa av situationen.

Styrautomaten på helikoptern är också överlägsen och man känner sig lite grann som en Boeing 737 pilot när man sitter där och styr sin helikopter i alla ledder med sin autopilot. Det går till och med att hovra på autopilot, inte för att en 737:a kan hovra men ändå... Tyvärr har helikoptern några barnsjukdomar och de flesta sitter i styrautomatens funktion och detta gör att man måste övervaka autopiloten lite mer än vad man borde men detta kommer rättas till med en modifiering under våren.

När vårt VFR skede var så gott som klart kom nästa flygstopp. Våra tekniker var inte helt nöjda med dokumentationen på helikoptrarna och detta innebar att helikoptrarna stod på marken i ytterligare en vecka. Men vädergudarna var

med oss och vi kunde alla flyga upp för den italienske kontrollanten före jul.

Av oss som genomfört tisen kommer nu huvuddelen att påbörja utvecklingen av GFSU HKP15 som kommer att påbörjas hösten -07 och en av oss påbörja taktisk utveckling på TU HKP15.

Nu när jag ser tillbaka på tisen tycker jag att det har varit en bra utbildning trots språkförbistringarna i början och jag känner att jag utvecklats mycket som helikopterpilot och jag ser fram emot att får börja använda den praktiskt och börja lösa uppdrag med vår nya Ferrari.

Vid tangenterna
/Mikael Forselius

Text & Bild: Mikael Forselius

Besök vår
hemsida
[www.rotorwings.se.](http://www.rotorwings.se)

▲
▼

Rapport från Kosovo

-HKP9 en nischad HKP

Måndagen den 16 oktober var det dags att åka till Italien för att flyga hem den sjätte HKP15 från Agustas fabrik i Vergiate. Men trots samma färdväg som föregångarna, skulle det visa sig bli en äventyrsfylld tur...

Helikopter 9 är som alla vet en liten helikopter. Jag var själv fundersam på vilka uppgifter som skulle gå att lösa med en så liten kärra. Glädjande är att det finns massor av uppgifter som vår helikopter är som klippt och skuren för, uppgifter som en större helikopter helt enkelt blir för stor för.

I "nian" är det lätt att upptäcka saker på marken och det är lätt för passagerarna att se det som de är ute efter att se, samt att föra en dialog med dem i framsätet om vart färden skall gå utan annan barriär utom möjligen den språkliga. I och med att den är liten är den inte lika iögonfallande som till exempel en Blackhawk eller en Puma. Man kan säga att "nian" har hittat en egen nisch. Vi har med HKP9 fyllt ett tomrum som funnits och har därför en hel del olika uppgifter.

Command and control

Ett exempel på en sådan uppgift är C2, command and control. Då leder exempelvis en kompanichef en insats med sitt kompani från helikoptern. Han kan på ett mycket snabbt och enkelt sätt få



"NATO, KFOR och Sveriges flaggor hängande under HKP9".

en klar bild av vad som sker på marken och omfördela resurser till den plats där de för tillfället gör mest nytta. Ett sådant tillfälle kan vara en bil som uppför sig misstänkt. Från helikoptern är det lätt att leda in en patrull mot den plats där bilen är. Det har hänt flera gånger att vi leder in en patrull genom att ligga bakom och över och därifrån komma med körinstruktioner som "100 meter längre fram, vägkorset, sväng till höger". Detta har genomförts såväl i dagsljus som under NVG-flygning. Strävan från vår sida är att genomföra denna typ av uppdrag med personal ur det understödda förbandet, men det är också fullt

möjligt att genomföra det med endast besättning ombord. Språkliga problem uppstår dock lätt då SHU-personalen ännu inte examinerats i tjeckiska och slovakiska.

Fotouppdrag

Ett annat exempel är olika typer av fotouppdrag. Det kan röra sig om allt från misstänkta hus och platser till ett terrängavsnitt som kanske ligger i en svårtillgänglig del av något förbands område. I de fall man vill ta bilder från luften utan att märkas alltför mycket är HKP9 ett lämpligt verktyg då vårt "footprint" inte blir lika stort som t.ex. en UH-1 eller en UH-60. Under tiden som SHU varit på plats lär det ha tagits åtskilliga tusentals bilder från våra helikoptrar, eftersom det även under andra uppdrag är synnerligen lämpligt att ta bilder till sitt privata album, när man ändå har chansen.

Patrullering längs ABL

Längs MNTF C (Multi National Task Force - Centre) nordöstra flank löper den linje, kallad Administrative Boundry Line, ABL, som avgränsar Kosovo från övriga Serbien. Ansvaret för patrullering av denna ligger i huvudsak på tjeckerna samt även på våra svenska kollegor på B-coy. Regelbundet genomförs det som kallas "synchronized patrols". Då patrullerar en styrka ur KFOR ABL:en parallellt med en styrka ur den serbiska armén. Patrullerna är av grupps storlek, det vill säga 5-7 personer. En sådan patrullering börjar med att de två patrullerna träffas och samverkar om upplägget på dagen. Patrulleringen sker sedan till fots på var sin sida av ABL:en med ett antal mö-

tesplatser under vägen. Vid en del av dessa synchronized patrols har det beställts helikopterunderstöd. Syftet med dessa uppdrag är mest att visa närvaro, men även att kunna observera terräng som är svår att komma åt från marken. Sedan SHU började verka har vi med jämna mellanrum genomfört uppdrag i samband med sådana patruller. ABL:en är till största delen belägen i väldigt bergig och oländig terräng varvid helikopterunderstöd är en välkommen resurs. Enligt källor från Serbien har smuggelaktiviteten minskat markant sedan KFOR började använda helikoptrar i området och serberna ser gärna att vi fortsätter med vår patrullering från luften.

KS 14/15 rotations

Under senare delen av februari och under mars månad har den svenska kontingenten påbörjat rotationen mellan KS14 och KS15. För att förstärka förbanden i TF C under rotationstiden har det svenska snabbinsatsförbandet IA06 satts in i Kosovo. Under sex veckor har IA06, som i Kosovo går under namnet I-company, varit förlagda på Camp Victoria varifrån man verkat i MNTF C. När de nya förbandsdelarna kommer till Kosovo och ska ta över uppgifter från tidigare befattningshavare har helikoptrar utnyttjats flitigt. Många av våra uppdrag under den här tiden har varit rekognosering med den avgående och den pågående chefen. Som besättning får man uppleva åtskilliga guidade turer över Kosovo.

Vädret blir bättre

I skrivande stund har de svenska helikoptrarna i Kosovo flugit 500 timmar.



*"Monumentet vid trastfälten".
Vädret blir bättre.*

400 uppdrag är planerade och av dem har 75 fått ställas in, i huvudsak på grund av vädret. Under december och till viss mån även under januari var det långa perioder med dimma. Ett uppdrag planeras alltid, även om väderutsikterna inte är lovande. Det är precis innan genomförandet som beslutet att ställa in uppdraget tas. Självklart är beställaren av uppdraget med i den diskussion som förs, om vädret inför ett uppdrag är tveksamt. Den sista tiden har vädret varit riktigt fint. Nu hoppas vi att vi ska kunna konstatera att våren har kommit. Tussilagon blommar i alla fall sedan några veckor.

Kosovoprofilen – Erik Lindstedt

Ett nytt gradsystem har skämtsamt utvecklats vid helikopterenheten på

Bondsteel. "Supersergeant". Erik Lindstedt, gammelpojk från Överkalix, som på somrarna jobbar som lantbrevbärare och under vinterhalvåret tillbringar tiden i en mission på Balkan. Han har sedan 1993 bara missat ett år på Balkan (2003). Erik har ett stort kontaktnät från sina tidigare utlandsmissioner. Det var under KS01 som Erik träffade Urban Wahlberg och Clas Bitterlich och det ledde till en rekrytering till SHU. Förutom Kosovo har han också tjänstgjort i Bosnien. Under vår mission har han befattningen stabsassistent och bilförare. Han är den vi oftast hör i radion när vi meddelar hemmabasen om vårt läge. En trygg och stadig röst, vår kajplats i etern.

Bondsteel – Basen – Hemmet

Vi delar basens faciliteter med ukrainare, litauer, rumäner, polacker och naturligtvis våra hyresvärdar amerikanarna. För tillfället bor det ca 2500 personer på basen, som är den största amerikanska anläggningen i Europa. Markarrendet löper i 99 år och som mest rymmer här 7000 personer. Bondsteel ligger i MNTF E och inte i det område som övriga svenska förband verkar i. Orsaken till att vi hamnade här är att all infrastruktur som behövs för att basera helikoptrar redan var utbyggd. Räddning, flygledartorn, flygdrivmedel, för att nämna några stödfunktioner.

God samarbetsvilja

Det amerikanska förbandet har bistått oss med service och verksamhetsunderstöd under vår tid i KFOR. Alla tidigare rykten om svårigheter att ta del av NATO:s funktioner har kommit på skam. Vi har bara positiva erfarenheter av samarbetsviljan hos våra amerikanska grannar. Vi har till och med fått tillträde till den allra hemligaste platsen på basen – den amerikanska TOC:en. Vi genomför dagligen ett besök vid G3 Air och G2 (und) för att få det senaste läget.

Vandrarhemsstandard

De flesta baser som USA bygger upp har en förmåga att bli ett Amerika i miniatyr. Här är det dock något mer fältmässigt. Bostäderna är så kallade SEA-huts med rum som delas av 2-4 personer. Vi svenskar bor i en något enklare gästförläggning som består av ett antal bostadscontainrar som står uppradade med en gång emellan. När man väl vant sig vid den ständigt brummande fläk-

ten är standarden i klass med den på svenska vandrarhem.

Förströelser

På Bondsteel är det totalförbud för all alkoholförtäring. Här finns ingen mässlokal, vilket vi svenskar uppfattar som den enda bristen – inte för alkoholens skull utan för möjligheten att träffa de andra på basen på ett enklare sätt. Förutom två matsalar, bibliotek, internetsalar, biljard och pingisbord finns här också Burger King och Anthonys Pizza. Dessutom ligger Kosovos största PX-af-fär innanför staketet. Priserna på Levis jeans är förmånliga, men på elektronik är skillnaden inte särskilt stor jämfört med hemma i Sverige.

Avslutningsvis – några skrytsamma ord

Helikopterflottiljens mission i Kosovo är en mycket uppskattad mission. Både av oss som deltar i den och de förband som vi understödjer. Det är oerhört motiverande att understödja både svenska och framför allt andra nationers trupper i skarpa uppdrag. Vi får hela tiden hjärtliga tack från dem vi understödjer, både under och direkt efter ett uppdrag. Men när ett kompani lämnar in en ”after action report” och de särskilt tackar för det stöd de fått av ”The Heli Unit” och hur lätt det har varit att samarbeta med oss inför flygningen, blir man glad och känner sig stolt att tillhöra Swe Heli Unit...

Text och bild: 98:e divisionen

Helikopteröverföring med förhinder

Undertecknad har arbetat som helikopterhandläggare med flygtjänst på Försvarets materielverk (FMV) åren 1966-2000. Följande händelse inträffade januari 1984.

Jag och arméingenjör Ola Mårtensson samt tekniker Bäckström skulle flyga en HKP6 från Nyköping till Boden. Ett rutinuppdrag då helikoptrar ofta flyttades mellan hkpförbanden. Vädret på sträckan skulle inte vara något problem. Vi startade på förmiddagen vid gott mod och beräknade vara i Boden på eftermiddagen. Jag flög till Sundsvall och Ola sista biten till Boden då vi skulle flyga mörker och jag inte hade mörkerberörighet.

Efter att ha lämnat av en passagerare i Sandviken fortsatte vi mot Sundsvall för tankning. Vid kontroll av vädret på sträckan Sundsvall-Boden fick vi veta att det ej skulle vara något problem fränsett ett lätt snöfall i höjd med Piteå. Så småningom började det snöa lite lätt. Inga problem. Vi tuffade på norrut och snöfallet tilltog. Vi anropade "väder" som vidhöll lätt snöfall på sträckan. Snöfallet tilltog ytterligare och sikten började bli obefintlig. Ingen sade något men till slut sade Ola på sitt lugna sätt: "-Grabbar, det är nog läge att vända". Ingen protesterade och Ola gjorde enförsiktig 180 graders sväng. Detta resulterade i ännu tätare snöfall. Vi fortsatte norrut något mindre kaxiga. Efter ett tag sade Ola att vi nog skulle

Ägarna hade blivit helt förskräckta när vi kom nerdimpande, de fantiserade om UFO...

försöka landa så vi skulle håla utkik efter ljus någonstans. Något ljus hade vi inte sett till den närmaste timmen men vi spanade så ögonen glödde. Plötsligt kunde vi urskilja tre ljuspunkter till vänster snett under oss. Där får det bli deklarerade Ola och anlade en plané mot den mellersta ljuspunkten. Vi spanade efter eventuella hinder såsom träd och trädar etc. Vi hovrade upp för sättnings framför lampan och allt blev vitt. Den lösa snön på marken virvlade upp av rotorernas nedsväp så det var bara att stiga rätt upp och göra en ny anflygning. Vid tredje försöket hade vi blåst undan så pass mycket snö så att Ola vågade sig på att landa. Efter att förvissat oss om att vi stod stadigt, kupérades motorn. Det blev mycket tyst kan jag säga och vi var tack samma att ha kommit ner helskinnade.

Var befann vi oss? Vi urskiljde ett hus till vänster om oss där det lyste i ett fönster men inte ett liv när vi klev ur helikoptern för att kolla läget.

Då tittade två ängsliga ansikten ut ur stugan och undrade med rätta vad som var å färde. Det visade sig att vi landat mellan de två enda gårdarna som fanns på mils avstånd. Gårdarna förbands av en väg som lämpligt nog lystes upp av tre gatlyktor mitt i ödemarken.

Vi inbjöds av gårdens ägare och fick låna telefon för att avsluta vår färdplan. Det fortsatte att snöa ymnigt och mörkret hade för länge sedan sänkt sig över nejden. De två gårdarna var helt igenöade så det var ingen tanke på att ta sig därifrån. Ägarna hade blivit helt för-

skräckta när vi kom nerdimpande, de fantiserade om UFO mm. Granngården hörde av sig och kunde lugnas med att det bara var en av försvarets helikoptrar som hade gjort en oplanerad landning i området. Vi bjöds på en förträfflig middag och vårt besök hade uppenbarligen satt en extra piff på deras lugna tillvaro. Snöfallet fortsatte och det blev tal om övernattnig. Erbjudande om att inta ägarnas sovrum avböjdes vänligt men bestämt. Vi sov utmärkt i parets finrum på våra liggunderlag som alltid finns med i helikopterns utrustning. Nästa morgon strålade solen när vi tittade ut genom köksfönstret. Men var

är helikoptern? Jo den fanns under den stora snöhög som tornade upp sig utanför fönstret. Frågan uppstod hur vi skulle kunna göra rätt för oss. Vårt värdfolk ville absolut inte ha någon ersättning, nöjet var helt och hållet på deras sida. Vi enades om att de, motvilligt, tog emot våra natt traktamenten. Efter att mödosamt ha grävt fram helikoptern ur snömassorna kom det ögonblick vi alla väntade på, skulle den starta? Inga problem. Efter varmkörning och bortblåsning av all lös snö tog vi farväl av vårt värdfolk och styrde kosan mot Boden i strålände solsken.

Tom Carlgren

NVG utbildning i Ronneby

Här ska ni få lite inblick i hur försvarsbeslutet fungerar i praktiken. Jag flyttade till Ronneby i samband med nedläggningen i Boden. Från norra Europas bästa helikopterbas till F 17 utan miljötillstånd, hangarer och personalutrymmen.

Politikerna raserade den bäst fungerade verksamheten inom helikopterflottiljen utan att förstå (vilja förstå?) konsekvenserna. Med beslutet följde inget miljötillstånd. Ska man mala alla kvarnar med överklaganden så tar det tydligen minst 2-3 år att få ett tillstånd.

Nog om detta nu ska jag berätta om hur vi bedriver NVG utbildning i Ronneby. Vi är ju utbildade att lösa problem så vi fick något att bita i när vi skulle ha utbildning här nere. Inget miljötillstånd kvällar utom tisdagar till 2200 var planeringsförutsättningarna.

Vi tittade på olika alternativ, Kosta:s gamla flygfält, Malmen inget kändes bra.

Då fick vi höra att landningsplatsen

på Marinbasen i Karlskrona (mitt inne i stan) hade miljötillstånd som täckte även kvällar. Vi kunde alltså få flyga NVG från Karlskrona stad men inte från vår stora fina flygplats som ligger långt utanför bebyggelse och inte stör någon. OK tänkte vi, vi prövar.

Det innebar att vi flyger första passet på tisdag från F 17. Andra passet slutar efter 2200 så då landar vi i Karlskrona dit teknikerna kört bil och tar hand om helikoptrarna. Vi åker sedan bil tillbaka till F 17.

Nästa kväll (onsdag) så kör vi bil till Karlskrona och flyger våra pass däriifrån. Vi kan då inte avsluta på F 17 pga. miljötillståndet utan landar i Karlskrona och kör bil tillbaka.

På torsdag är det då dags att ta hem helikoptrarna till F 17 så då åker vi och teknikerna till Karlskrona igen vi tar helikoptrarna och teknikerna kör hem bilarna.

Men hallå -hur svårt kan det va!!

Göran Kolm (KL)

Historier i Rotorbladet

Det finns många historier som berättats genom åren i fikarummen. Under rubriken "Sant eller inte???" kommer vi att publicera upplevda situationer från jobbet. Fatta pennan du också och skicka in en skröna!!!

Sant och/eller något överdrivet. Här kommer ett första bidrag:

Sant eller inte ???

"En flygförare och en tekniker som en gång repat en bil var en fredag eftermiddag på hemväg från Kiruna i en hkp 6 Norr om Harads blev de uppropade från Bodentornet som ville veta positionen. Detta upprepade sig igen vid Harads och återigen vid Bredåker.

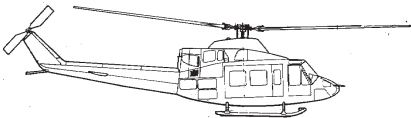
Ombord blev de varse om att den spetsiga flygledaren ville hem. Tekniker uttryckte det som följer: Nu vill flygledaren hem till frun och

Den elaka flygföraren låtsade som om han inte hört vad teknikern sa och fick han att repetera. samtidigt förde han över vippströmbrytaren mellan stolarna så att teknikerns funderingar gick ut i etern.

Tornet svarade: Jasså säger du det.

Om det finns färgskala på att rodna så blev det full pott på teknikern och flygföraren fick problem att manövrera helikoptern."

Göran Kolm (KL)



Forts. från sid 3

exempelvis ungerska och italienska – verkar vara livrädda för att delegera extraordinära befogenheter till en tjänstemannaorganisation som inte behöver ta några (parti-) politiska hänsyn i sina bedömningar och beslut. Det skulle ju kunna medföra en risk för att strålkastarljuset riktades mot någon annan än den som kämpar om en plats i den politiska solen! Och, för all del, vi har ju fortfarande kvar samma lagstiftning som vi hade på invasionsförsvaretiden när det gäller möjligheten att låta myndigheter utöva extraordinära befogenheter. Nu som då måste det antingen råda fullt krig eller djupaste fred för att kunna använda oss av förfogandelagarna. Skandal!

Detta sätt att bete sig i landets politiska ledning verkar smitta av sig även på myndighetsnivå. Generaldirektörer kämpar förtvivlat framför TV-kamerorna för att uttala sig så politiskt korrekt som möjligt. Om dom får mothugg av reportern hänvisar dom bara till att man följt gällande lagstiftning och skyller på politikerna. "Vem bär vad och i vilken hand? Jo, chefen bär ansvaret i första hand"! Jag trodde i min enfald att chefer var till för att fatta beslut i just dom lägen där lagar, förordningar och regelverk inte var självklara att tillämpa i en uppkommen situation. Hade det varit självklart och enkelt skulle man ju inte behöva någon chef.

Ibland undrar jag om Försvarsmakten är på väg mot det den chefslösa organisationen. Regelverken blir allt fler och därtill alltmer detaljerade, tydligt influerade av NATO-byråkratin. Som lök på

laxen beskärs möjligheterna för lokala chefer allt mer. Borta är den tid när en kompanichef inom ramen för sin budget själv kunde besluta om man skulle lägga pengarna på ett planeringsinternat i fjällen eller förlänga kompaniövning 5 med ett dygn (att växla in planeringsinternatet mot flygtid har det ju aldrig varit tal om). Nä, det skall beslutas av lägst förbandschef som å sin sida i bästa fall kan besluta om någon enstaka procentenhet av förbandets budget men i så fall bara vid budgeteringstillfället. Det mesta beslutas numera på Högkvarteret som samtidigt skall vidkännas kraftiga personalnedskärningar. Professionell stabstjänst har ju inte varit Högkvarterets adelsmärke de senaste 15 åren så man undrar ju hur det skall bli framöver. Omsättningen av officerare är hög pga. skolsystemet och de internationella insatserna. Med det befälssystem vi har i dag är det inte många som längre behärskar hantverket till fulländning. Lösningen verkar vara att utarbeta ännu fler och mer detaljerade bestämmelser så att åtminstone myndighetsnivån går fri från rättsliga eller andra påföljder när det bär åt h---te. I viss mån anser man sig också kunna kompensera den alltmer uttunnade rutinen och erfarenheten med att rekrytera personal med akademisk utbildning, även till civila befattningar. När skall man komma till insikt om att det inte finns någonting som kan ersätta rutin och erfarenhet? Är det ingen på Högkvarteret som läst och förstått någonting av de olika krigsskildringar som finns nedtecknade?

Till sist några andra funderingar. Leveransförseningen av HKP14 blir precis

så förödande som vissa av oss invasionsförsvarsofficerare befarat. Trots påbörjad avveckling av HKP4-systemet har det fattats beslut om att "hotta upp" 4 exemplar för att kunna ha tillräcklig taktisk transportkapacitet vid internationella insatser under en övergångsperiod. Man undrar vilka materielprojekt som har offrats i stället.

Allt envisare rykten gör gällande att gamla F6 i Karlsborg övervägs som framtida bas i stället för Malmen. Denna möjliga utveckling har varit lätt att förutse av alla som inte varit försedda med lokalpatriotiska skyggappar.

Kostnaderna för att driva Malmen som ensamt förband ter sig alltmer orimliga samtidigt som olika begränsningar, inte minst av miljöskäl, gör det allt svårare att öva fältmässigt i närområdet. Vilka kostnader som är förknippade med ännu en förbandsomflyttning är för undertecknad okänt. Det jag känner till är den gamla devisen om att man aldrig sparar pengar på att flytta förband. Det enda som blir en bestående besparing är att lägga ner förband/verksamhet. Synd att man hunnit med att plöja ned sådär en 600 miljoner på nya plattor och en ny hangar på Malmen. Risken för att man skall kasta byggpengar i sjön i Ronneby verkar däremot minimal. Man får ju inte erforderliga miljötillstånd för byggnationer och tänkt verksamhet. Därmed kan Ronneby segla upp som ett av de mer fältmässiga förbanden i riket eftersom verksamheten kommer att bedrivas i baracker och tälthangar under överskådlig tid.

Armén har genom åren varit alltför upptagen med mekaniseringen av sina brigader, Marinen har varit alltför upp-

tagen med ubåtsjakt och Visbykorvetten och Flygvapnet har varit alltför upptaget av JAS för att orka bry sig om tredimensionell rörlighet på taktisk/operativ nivå med helikoptrar som verktyg. Nu har ju till och med Flygvapnets heliga ko – Flygräddningen – lagts ut på entreprenad. Handen på hjärtat ÖB, har det inte schabblats alltför länge med

den militära helikopterverksamheten i Försvarmakten? Skulle det inte i den internationella samverkans namn vara mest kostnadseffektivt att en gång för alla avveckla svensk militär helikopterverksamhet och satsa pengarna på någonting som ger mer pang för pengarna?

Ordföranden

Lagerrensning

Vi fortsätter att 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!

Du kan även beställa varorna på www.rotorwings.se

Saxat från Rotorbladet 28/5 1965

För någon tid sedan hade jag äran att närvara och föra protokoll vid ett sammanträde med Högsta Krigsrådet. Eftersom inga hemliga ärenden behandlades följer här ett kort sammandrag av de viktigaste ärendenas behandling enligt det ännu icke justerade protokollet.

Närvarande: Ordföranden Överflödsmarskalken, herrar Generaladjutanten, Storamiralen, Luftinspektören, Utrymningskommisarien och Chefen för flyktkapitalet samt Skogsgeneralen.

Enligt generaladjutantens föredragningslista förelåg följande ärenden till behandling:

- 1) Kort eller långvarigt försvar.
- 2) Delar av landet, som inte skall försvaras.
- 3) Indragning av Smålands grenadjärregemente.
- 4) Ombestyckning av skruvångarkorvetten Tordön.
- 5) Förläggning av Stockholms örlogsbas till Sigtuna.
- 6) Krigsplacering av begåvningsreserven.

I ärendet under första punkten meddelade ordföranden att Centralstabens utarbetat fullständiga planer för ett kortvarigt försvar.

Flyktkapitalchefen: Men hur går det om kriget blir långvarigt?

Generaladjutanten: Då ingriper bundsförvanterna till vår hjälp.

Storamiralen: Men vi är ju alliansfria.

Generaladjutanten: De ingripa i sitt eget intresse.

Överflödsmarskalken: Jag finner ytterligare diskussion överflödig. Beslutar rådet att anordna ett kortvarigt försvar?

Jaaaaaa.

Därefter föredrog generaladjutanten frågan om vilka delar av landet, som skulle uppgivas. Enligt alternativ Eva-Lotta skulle 14,5% av landets territorium lämnas utan försvar.

Storamiralen: Vi behöver ju inte försvara oss på platser, där fienden inte angriper och vi vet inte var han tänker angripa. Men vi måste väl koncentrera försvaret där han angriper. I så fall behöva vi inte från början tala om att vissa delar måste uppges. För övrigt blir det väl inte lättare att försvara resten sedan en del givits upp.

Skogsgeneralen: Storamiralen har missuppfattat hela den strategiska situationen. Enligt planen räcker våra landsstridskrafter till mer än 85,5% av vårt område. Jag föreslår därför att Västmanlands och Jönköpings län samt Oxie och Skytts härad i Malmöhus län ges upp från början.

Utrymningskommisarien: Men om fienden inte angriper dessa landsdelar behöva vi väl inte ge upp dem.

Generaladjutanten: I det totala kriget

måste man räkna med att fienden angriper överallt.

Överflödsmarskalken: Beslutar Högsta Rådet att utan försvar uppge Västmanland och Jönköpings län samt Oxie och Skytts härad i Malmöhus län?

Nej, Nej, Nej, Ja, Nej.

Jag finner frågan med övervägande ja besvarad.

Därefter övergick Högsta Krigsrådet till att behandla frågan om indragning av Smålands grenadjärregemente, vilken föredrogs av skogsgeneralen.

Enligt plan Eva-Lotta och rådets föregående beslut skall Jönköpings län lämnas utan försvar, vilket medger indragning av ett förband i Småland. Den kan uppnås genom följande åtgärder. Västernorrlands regemente flyttas till Karlstad, Värmlands fältjägarregemente flyttas till Skövde, Livregementets husarer flyttas till Linköping, Östgöta trängkår flyttas till Boden och Hallands regemente till Stockholm. Därigenom kan Gotlands artillerikår överföras till Halmstad och Smålands grenadjärregemente följaktligen utgå ur organisationen.

Luftinspektören: Blir det inte en allvarlig försvagning av den totala värmkraften att på detta sätt låta ett förband försvinna?

Generaladjutanten: Det kan i hög grad uppvägas genom förbättrad kvalitet, vilket bl.a innebär att Kronobergs regemente utrustas med bakladdare.

Rådet beslöt i enlighet med förslaget.

Frågan om Gotlands försvar blev mera segsliten. Den föredrogs av Storamiralen, som anförde följande: Det är nöd-

vändigt att försvara Gotland och det måste i första hand ske till sjöss eftersom det gäller en ö. Sjöstridskrafterna enligt den nu antagna planen Kain är så starkt nedskurna, att de inte förmår effektivt medverka i försvaret av ön. För att öka deras styrka föreslår jag, att skruvångarkorvetten Tordöns nuvarande sexpundiga kanoner utbytes mot tolvpundiga.

Skogsgeneralen: Storamiralen måste ha fallit offer för en missuppfattning. Gotlands försvar är ordnat effektivt enligt modernt Schweizisk mönster och omfattar 12 fännikor musketerare samt 8 bakladdade kärrebyssor. Vad Tordön beträffar så borde väl effektiviseringen av sexpundskanonerna kunna nås genom rotisering av själva pundhuvudena.

Storamiralen: Denna väg är inte framkomlig. Skogsgeneralen jämför tydligen med förhållanden vid armén, som förfogar över pundhuvuden av betydligt större kaliber än flottan.

Luftinspektören: Gotlands försvar kan vid behov förstärkas av en luftburen skvadron till fots av Livdragonerna. Arméns Helikopterskola i Boden kan medverka. Jag föreslår att skruvångarkorvetten Tordön nedskrotas.

Utrymningskommissarien: Enligt utrymningsplanen skall Gotlands hela befolkning evakueras och flyttas till Söderköping, varför dess försvar är en underordnad angelägenhet. Jag ansluter mig till förslaget om ångkorvettens nedskrotning.

Ordföranden: Beslutar Rådet att nedskrota skruvångarkorvetten Tordön?

Rådet beslöt i enlighet härmed men Storamiralen reserverade sig.

Den sedan 1857 aktuella frågan om förflyttning av Stockholms Örlogsstation blev nästa ärende.

Generaladjutanten: På grund av svårigheterna att numera skydda en flotta i dess bas, har Centralstaben utarbetat en plan att slopa utbyggnader av Örlogsbasen Muskö och i stället inrätta en flottstation i Sigtuna. Man kan särskilt räkna med att flottan där kan ligga tryggt mot överraskande anfall av fientliga ubåtar. Jag föreslår att Rådet beslutar bygga en örlogsbas i Sigtuna.

Storamiralen: Detta förslag kommer som en överraskning. Jag har inte ens fått vara med och göra upp det.

Överflödsmarskalken: Förslaget har utarbetats av landets ledande tänkare i Centralstaben, alltså de sjömilitära experterna bland våra fotsoldater.

Storamiralen: Men de största fartygen kan ju inte ens navigera in till Sigtuna.

Skogsgeneralen: Det gör ingenting, de skola utgå ur organisationen.

Generaladjutanten: Utbyggnad av Sigtunabasen kan ske till betydligt lägre kostnader än Musköbasen.

Högsta Rådet beslöt att förlägga flottan till Sigtuna. Storamiralen reserverade sig.

Slutligen övergick Högsta Krigsrådet till krigsplaceringen av begävningsreserven.

Skogsgeneralen föredrog ärendet: Försvarets kvantitativa minskning måste ersättas med en kvalitativ förbättring.

Detta bör givetvis också gälla personalen, Därför måste en bättre krigsplacering av begävningsreserven eftersträvas. Enligt den utarbetade planen skall varje förband tillföras ett visst antal begävningsreservister.

Storamiralen: Det är av stor vikt att också staberna tillföres ett inslag från begävningsreserven. Jag föreslår att eliten av denna reserv placeras i Centralstaben.

Generaladjutanten: Det låter sig knappast göras, ty Centralstaben är besatt med de ordinarie begävningsarna och utnämningarna är vanligen av kronisk art.

Flyktkapitalchefen: Eftersom begävningsarna bör vara tillgängliga fortast möjligt på de platser, som skall försvaras, föreslår jag att begävningsreserven krigsplaceras i hemvärnet.

Ordföranden: Beslutar Högsta Krigsrådet att krigsplacera begävningsreserven i hemvärnet?

Jaaaaaa

Då intet vidare förekom förklarade Överflödsmarskalken sammanträdet avslutat.

Vid protokollet

GK-e
(Fj Gunnar Kruse, reds anm)



Foto: Stefan Gustafsson, Repro Halmstad 2007

*Glad Påsk
önskar vi på Rotorbladet!*

**Skicka in ditt bidrag till Rotorbladet
senast sista maj!**