

ROTOR- BLADET



Nr 1 2008 1.helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening



Ett glatt arméflygargång på Kebnekaises topp någon gång i början av 80-talet. Personerna uppe på toppen är MHS-elever som flögs upp av medeltunga hkp-pluton med 6 st hkp 3.

Rotorbladet utges av:

1. helikopterskvadronen och
HkpS/AF1 Kamratförening

Ansvarig utgivare:

Martin Långström

Redaktör och layout:

Redaktör, Christer Åström

Tryck och layout:

FM Grafisk Produktion, Boden

E-post:

rotorbladet@rotorwings.se

Hemsida:

http://www.rotorwings.se

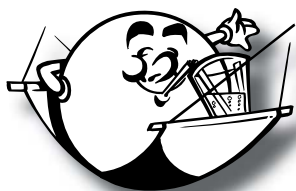
Framsida:

Arméflygargång på Kebnekaises
topp

Övrigt:

Eftertryck tillåtet om källan anges.

Vi på Rotorbladet önskar våra
läsare en trevlig sommar!



Innehållsförteckning

Ordförandens harkling..... 2-3
 Redaktör'n..... 4
 C 1.hkpskv har ordet..... 4-5
 Kejsarens nya kläder..... 6
 Z 55 till F 21 för "Styling"..... 7
 Flygutbildning i Tyskland..... 8-9
 Nu provas all verksamhet..... 10-11
 Modifiering av Hkp 10B.....12-13
 En (orolig) halvtimme..... 14
 Underhållsplats helikopter..... 15
 Afghanistan-något för mig?..... 16-19
 En av många NBG-historier..... 20-23

Ordförandens harkling



Försvar i förvirring

Nästan alla kamrater jag träffat och som lämnat den aktiva tjänsten – eller är på väg att lämna – är rörande överens om två saker. För det första att det är en himla tur att man slutat i Försvarsmakten i tid. För det andra att det är synd om dom som fortfarande är kvar i Försvarsmakten. Men varför är dom kvar? Kanske är dom för unga för att veta av någonting annat eller så har dom inte råd för att lönen och/eller pensionsvillkoren är för bra i jämförelse med alternativen. Oavsett vilket så kan det inte vara lätt att arbeta i en organisation vars mål, uppgifter och resurser svänger lika kraftigt som de senaste årens börsnoteringar. Om det nu finns några tydliga och långsiktiga mål vill säga...

Efter att ha läst igenom de öppna delarna av "Försvarsmaktens budgetunderlag för 2009 med särskilda redovisningar (BU 09/SR)" daterad 29 februari, 2009 så blir jag inte direkt upprymd. För knappt åtta år sedan inleddes den "reformerings" av Försvarsmakten som innebar den största redueringen av svenska stridskrafter sedan 1925. Försvarsmakten hävdar i BU 09/SR att den "... har i allt väsentligt nått de mål för reformeringen som statsmakterna beslutade i 2004 års försvarsbeslut

för perioden 2005-2007. Insatsförsvaret är nu organiserat med den av regeringen anbefallda beredskapen för nationella och internationella insatser". F-n tro't. När jag för drygt trettio år sedan var chef för en beredskapstropp så hade vi förvisso anbefalld beredskap. Att vi inte hade några fordon att förflytta oss med vid en eventuell insats var i sammanhanget ointressant.

När man läser vidare i textmassan finner man att "... ambitionsökningar avseende förmågan till internationella insatser, i förhållande till försvarsbeslut 2004, varit drivande för kostnadsutvecklingen ...". Försvarsmaktens verksamhet präglas därför av en strukturell obalans...". Har vi hört dessa nödrop förut? Obalans mellan uppgifter och resurser! Generalerna skyl-ler på försvarspolitikerna och vice versa. Vilka som har rätt beror på perspektivet. En politisk mandatperiod varar bara 4 år. En genomgripande förändring av en militär organisation tar mellan 10 och 15 år. Skall man klara av genomgripande förändringar inom loppet av en politisk mandatperiod så har detta en kostnad, antingen i form av skenande försvarsutgifter eller också i form av otillräckliga resurser. Historiskt sett har kostnaden blivit en kombination. Det bekväma med att vara ansvarig försvarspolitiker är att man alltid kan skylla på ÖB, oavsett vad som går fel. ÖB får å andra sidan skylla sig själv. Han tycks ju – till skillnad från åtminstone en försvarsminister – alltid sitta kvar på sin post oavsett hur omöjligt uppdraget är.

I BU 09/SR hemställer Försvarsmakten"... att regeringen föreslår riksdagen att regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, får besluta insatsorganisationens indelning och benämning, grundorganisationens omfattning och lokalisering samt att regeringen, med ett sådant beslut som grund, ändrar förordningen (2000:555)..."

Det där verkar ju vid första påseendet var ett bra förslag. Vilken VD i ett privat företag skulle acceptera en styrelse som detaljreglerar vad som skall produceras, till vilket pris, med hur många och vilken slags personal samt i hur många och vilken sorts fabriker samt var dessa skall ligga?

Men, men... När Försvarsmakten för bara för någon vecka sedan återigen drog i den ekonomiska nödbromsen och föreslog att lägga ner F21 för att komma tillrätta med "de strukturella obalanserna" så ser jag ett tydligt mönster. Om regeringen accepterar Försvarsmaktens förslag om självbestämmande i dylika frågor så är ju saken klar. AF1 var en del av Försvarsmaktens Helikopterflottilj vilket medförde att ÖB enligt gällande förordning kunde fatta beslutet själv. Argumenten för att lägga ner AF1 var i stora drag desamma som nu presenterats som motiv för nedläggning av F21. Viss kärnverksamhet och –personal skall flyttas till Sätenäs. Skillnaden är dock att 2/3-delar av Sveriges lufrum blir utan luftförsvar under huvuddelen av året. Vilken säkerhetspolitisk signal! Motargumentet att det nu för tiden går så fort att flyga från exempelvis Sätenäs upp till Treriksörset och man kan stridsleda en insats från Skåne om man så vill är förvillande. Det borde ju gå lika fort i den andra riktningen, eller hur? Ovanpå alltihop tänker man flytta viktigare delar av ingenjörverksamheten tillbaka till Boden när man lägger ner Ing2 i Eksjö. Först lägger man ner A8 i Boden för att i nästa sväng flytta A9 från Kristinehamn till Boden och nu detta med ingenjörkarusellen! Nä, här sparas inga pengar; dom enda som tjänar på att verksamhet flyttas från den ena landsändan till den andra är byggtreprenörerna. Högkvarterets stabstjänst firar nya triumfer!

/Ordföranden

Redaktör'n

Styrelsen har inte hittat någon ny redaktör för Rotorbladet. Jag kommer därför att under 2008 att vara sammanhållande för tidningens sammansättning. För att vi skall kunna ha kvar vår fina tidning, så vill jag ha hjälp med artiklar och reportage från er medlemmar. Det behöver inte vara några långa tidskrävande skrivingar. Det räcker med att ni hör av er från vårt avlångs land och berättar något som kan vara av intresse i tidningen Rotorbladet. Även bilder i JPEG-format emottages med stor tacksamhet (en bild berättar så mycket).

En nyhet är att vi fått Helikopterflottiljens tillstånd att publicera artiklar från tidningen Helikopterflottiljnytt, vilket gör vår tidning lite mer orienterande om vad som händer inom flottiljen.

Skicka ditt bidrag till mig på följande adress christer.astrom@glocalnet.net eller till min hemadress enl, nedan.

Christer Åström
 Vitmossevägen 25
 961 44 Boden
 Tel: 0921-65290
 Mob: 070-6579650



C I.hkpskv har ordet



Som ni säkert vet, så står Försvarsmakten inför ett ekonomiskt stålbad under 2008, vilket, med stor sannolikhet, kan spilla över mot 2009. De ekonomiska äskanden som Försvarsmakten har gjort för att klara ekonomin

under 2008, har bara delvis godkänts av Regeringen, d.v.s. överföring av medel från materiel till förbandsverksamhet. Försvarsmakten hänvisas, i övrigt, till att "låna" från 2009 års Försvarsbudget, vilket kan innebära att även nästa år kommer i obalans.

Även Försvarsmaktens besparingsförslag som har inlämnats till Försvarsdepartementet har fått bakläxa. Det anses att större besparingar måste göras på bl.a. "byggnader och personal" enligt massmedias beskrivning av yttrandet. Hittills så har Helikopterflottiljen, i vapengrensperspektiv, klarat sig rätt hyfsat vad gäller flygtidsbesparingar m.m innan detta kom.

Vad Regeringens anvisningar /synpunkter avseende besparing på "byggnader och personal" kan innebära för Helikopterflottiljen och då även I.hkpsv på kort men även lång sikt är en så länge okänt.

Verksamheten i dag

I.hkpskv har under det första kvartalet löst sin FRÄD uppgift väl. Eget flygtrim, utöver FRÄD flygningar har skötts väl och 11.div har bl.a. flugit under 45 kvällar av 60 planerade. Att så många kvällar inte har genomförts, beror på att vintern har varit minst sagt mild, isen la sig sent, vilket har inneburit att fuktig luft har drivit in från havet.

Fjällflygvecka har genomförts i Abisko med gott resultat med 40 flygpass. Vårt flygunderhållskompani (110.FuHkomp) har skruvat väl, och ligger idag, V 815, ca 13 h över beställd tid från 11 och 99.div.

Framtiden

Den FRÅD uppgift som 1.hkpskv löser idag, har nu gått ut på "den öppna marknaden", för anbudsförfarande och mer kommer säkert att höras om det längre fram. Planen är att skvadronen slutar flyga FRÅD vid årsskiftet eller åtminstone efter 1.kvartalet 2009.

Avseende de tre Hkp10B, som modifieras i Norge, så har de inte levererats än, utan kan förväntas anlända till Helikopterflottiljen under september i år.

Någon avdömning avseende modifiering av ytterligare Hkp10A till B har inte heller gjorts i skrivande stund.

En ny uppgift som har kommit till Helikopterflottiljen, är den i massmedia uppmärksammade Medevacuppgiften i ISAF (Afghanistan). Försvarmakten och Helikopterflottiljen väntar dock på ett slutligt Regeringsbeslut om genomförande.

Flyg- samt FU enheten på Malmen sitter nu och vrider och vänder på problemet hur Helikopterflottiljen praktiskt skall lösa uppgiften om eller rättare sagt när den kommer.

Det krävs uthållighet över tiden, då någon bortre gräns på insatsen inte går att skönja i det eventuella uppdraget.

Vårt "Grannförband" som vi delar hangar med, Helikopterenheten NBG (HU01), har ju varit i beredskap för insats sedan 1 januari och beredskapsperioden närmar sig sitt slut.Förbandet kommer, då beredskapsperioden upphör, att avvecklas och personalen återgå till sina ordinarie tjänsteställen. Det har varit intressant att

träffa och umgås med personal som kommer från alla hörn av Helikopterflottiljens verksamhetsplatser men även från andra förband, och de kommer att lämna ett stort tomrum efter sig, både bokstavligt som bildligt.

Som ni har förstått, genom massmedia, så är Försvarmaktens helikopterverksamhet, populär hos våra beslutsfattare, både i den militära som politiska beslutsfären.

I fokus står framförallt den tidigare nämnda ISAF uppgiften, men vi måste också "ta luft" för den stridsgrupp som skall upprättas till 2011(NBG11) och som med stor sannolikhet kommer att innehålla svenska helikoptrar. Huvudansvarig för NBG11 kommer vår granne borta i Boden och gamla samarbetspartner I19 att vara.

Nu gäller det, för Helikopterflottiljens alla delar, att gemensamt arbeta och planera, för att kunna "leverera" (som det så modernt heter nu för tiden) till våra uppdragsgivare, som i förlängningen är Svenska folket. Det är ju alltid positivt att vara efterfrågad.

Kallax 2008-04-11

**Vid pennan/datorn Johan Sellin
C 1.hkpskv**



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

Kejsarens nya kläder?

1998 stoppades arméns sedan två årtionden välbehövliga ersättning av HKP3 med en ny transporthelikopter. I den taktisk-tekniska målsättningen för HKP12 angavs att sjuk-, trupp- och materieltransporter med största sannolikhet skulle vara det dimensionerande framtida behovet i invasionsförsvaret, vid internationella insatser samt för stöd



Allt är som förr men ändå inte. FRÄD-utrustad HKP10A under i- och urlastningsövning mars 2008. Den skarpögde kanske upptäcker att HKP5 numera ersatts av skärmflygare.

till det civila samhället vid större påfrestningar. HKP12 offrades på ett altare sammansatt av allmän ubåtsjakthysteri, politiskt behov av ett gemensamt nordiskt materielanskaffningsprojekt samt en generals fixering vid nätverksbaserat försvar (NBD). Resultatet blev HKP14 och 15. Men så kom ju det här med Nordic Battle Group in i bilden...

HKP14 har drabbats av leveransförse- ningar då man inte lyckats integrera all glassig elektronik för ubåtsjakt och NBD. HKP15 är för liten för att duga till jobbet som sjuk- och trupptransporthelikopter. Försvarsmakten har därför tvingats modifiera och hålla några HKP4 vid liv

bortanför planerat avvecklingsdatum för att klara behovet av trupp- och materieltransporter. För att klara sjuktransporterna valde man att modifiera några HKP10 till en B-version för att klara hotbilden. Innan beslutet togs hade sakkunniga på bland annat FMV hävdad att modifieringen till HKP10B sannolikt inte skulle hinna bli klar i tid för att kunna ingå i insatsberedskapen från 1 januari, 2008. Nu tillgänglig information indikerar att modifieringen inte kommer att vara klar ens när beredskapen upphör den sista juni i år. Även om så vore så finns det inte tillräckligt med utbildad personal.

Nåja, det gäller att hålla god min. ROTORBLADET:s lokalredaktör fick en vacker värvinterdag höra det bekanta rotorljudet från en HKP10 (inte alltför ovanligt i Boden ens i dessa dagar) men det var nå't konstigt. Maskinen landade inte framför polisens hangar som numera brukligt. Nä, den damp ner på kaserngården framför AF1:s gamla kaser- ner och kuperade. Ut hoppade några väl kända piloter och tekniker som på sin tid tjänstgjorde på gamla transportheli- kopterkompaniet. Samtidigt strömmade det till en skara soldater tillhöriga Nordic Battle Group och ställde upp på två led bredvid helikoptern. Döm om min förvå- ning när det hela visade sig handla om en simpel i- och urlastningsövning! Samma personal, samma plats (nästan) och en helikoptertyp som för 10 år sedan var en möjlig HKP12-kandidat. Säg vad man vill men visst är den nya, reformerade och för internationella insatser dimensio- nerade Försvarsmakten imponerande?

Text: ROTORBLADET:s lokalreporter i Boden - Peter Backlund

Z 55 till F 21 för "Styling"



Z 55 Roll out



Bottne har koll på läget

Kamratföreningens pensionärer i Boden har under våren arbetat med att snygga upp vår kära Hkp 3 (Z 55) i gamla pjäs-hallen på A 8. Där träffas kamraterna varje torsdag mellan kl 0900-1200 för att framför allt träffas, men även putsa på den flygmateriel som vi har kvar efter Bodenbasens nedläggning. Dom fikar och pratar mycket om gamla tider och roliga minnen. Jag rekommenderar ett besök där för er som har tid över.

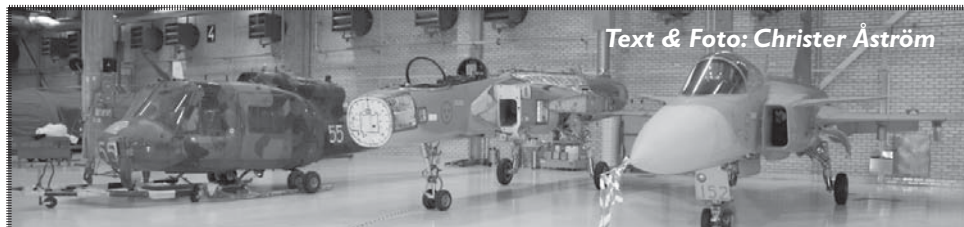
I början på april rullades Z 55 ut ur sin nuvarande hangar (pjäs-hallen A 8) och transporterades släpvagn ned till hangar 86 på 1. hkpskv Kallax. Där kvarstannar den tills flygverkstaden F 21 har tid att ta in den på lackeringsverkstaden för ommålning. Z 55 har sällskap i H 86 av två uttjänta JAS 39 Gripenplan som snart skall gå till skrotning.



Juntti sätter mjukt ned Z 55 på vagnen



Z 55 i Hangar 86 på Kallax i väntan på ommålning



Text & Foto: Christer Åström

Z 55 tillsammans med två som skall gå till upphugning

Flygutbildning i Tyskland

I denna artikel ges en kort beskrivning av den nya helikopterutbildningen som Försvarmakten (FM) nu köper av Tyskland.

Bakgrund

I drygt 40 år har FM bedrivit egen grundläggande helikopterutbildning (GHU), grundläggande taktisk utbildning (GTU) och fortsatt flygslagsutbildning (FFSU).

Någonstans kring år 2000 har det funnits en avvecklingsplan för HKP 5, HKP 3, HKP 6, HKP 11, HKP 4 och HKP 9. Denna plan rullades årligen samtidigt som beslut om anskaffning av HKP 15 och HKP 14 togs. Ingen bortre gräns för HKP 10 var fastställd.

De gamla systemen avskaffades och de nya försenades. Begäran om att ändra avvecklingsplanen med anledning av förseningarna avsågs av chefen för Krigsförbandsledningen med anledning av minskat materielanslag. Två undantag finns, HKP 9 är förlängd med ett år t.o.m. 2009 i syfte att främst öva mot specialförbanden och NVG-flygning. HKP 4 är förlängd med ca ett år t.o.m. hösten 2008 med hänsyn till Nordic Battle Group (NBG).

När HKP 15 anskaffades var den främst tänkt att vara en utbildningsplattform till HKP 14. Efterhand har dock förutsättningarna ändrats och nya uppgifter har tillkommit.

Slutsatsen är att den stora minskningen av helikopterplattformar och nya taktiska uppgifter för HKP 15, gör att



Schwedische

de inte räcker till för att bedriva egen grundskolning. Grundskolningen måste således köpas.

Efter en marknadsundersökning befanns Tyskland kunna erbjuda det som FM efterfrågade. Flygsäkerhetsinspektionen genomförde en granskning av den tyska flygskolan (Heeresfliegerwaffenschule i Bückeburg) i februari 2008. Skolan befanns med några smärre avvikelser uppfylla FM krav enligt Regler för militär luftfart (RML).

Omfattning

Utbildningen omfattar ca 14 månader och genomförs tillsammans med tyska elever. Undervisningen sker på engelska. Som stöd har de svenska eleverna en svensk flyglärare som tjänstgör på plats. Major Björn Johnsson har fått förmånen att vara först ut. Han beräknar att vara tre år i Tyskland och kommer förhoppningsvis att skriva kommande artiklar om hur livet på skolan gestaltas sig.

Utbildningen i korthet:

- Teorin omfattar 1089 lektioner á 45 min fördelat på 14 ämnesområden.
- Skede 1a är 8 veckor med 35 tim i EC 135 simulator.
- Skede 1b är 5 veckor med 22,5 tim verklig flygning.
- Skede 2a är 7 veckor med 35 tim i EC 135 simulator.
- Skede 2 b är 10 veckor med 47,5 tim verklig flygning. Skedet innehåller även 8 tim med BO 105 för nödträningsövningar som t.ex. autorotationer och enmotorlandningar fullt ut. Dessa moment övas inte fullt ut med EC 135 p.g.a. att den inte är lika stryktålig.
- Skede 3a är 3 veckor med 13,75 tim i EC 135 simulator,
- Skede 3b är 7 veckor med 32,5 tim i EC 135 simulator.
- Skede 4 är 6 veckor med 20 tim verklig flygning.

Eleverna får inget EK-pass utan endast tre pass elev+elev. Alla övriga pass sker med flyginstruktörer. Tyskarna kör endast tvåpilotkoncept!

De olika skedena innefattar flygning av olika karaktär såväl VFR, IFR, NVG och flygning i alpin miljö. Utbildningen leder fram till en nivå som leder till ett tyskt militärt certifikat.

Snabbstart

De tre första eleverna har redan påbörjat sin utbildning under mars månad. Nästa kursstart med 8 elever är planerad att starta i juli i år. Därefter ytterligare en kurs på 8 elever 2009.

Sammanfattning

FM nuvarande helikopterresurser med därtill kopplade uppgifter inrymmer inte möjligheten att bedriva egen grundläggande flygutbildning för helikopterpiloter. Tillsvidare köper FM utbildningen av Tyskland.

Flygsäkerhetsinspektionens uppfattning är att eleverna kommer att få en mycket omfattande och kvalificerad utbildning. Som bonus får de öva upp sin förmåga i engelska och även flyga i internationellt luftrum. Det kan även nämnas att flygverksamheten på helikopterbasen har en omfattning på årsbasis, som är större än hela svenska FM helikopterverksamhet.

Efter genomförd utbildning kommer de hem till Sverige och får då en fortsatt utbildning på FM helikopter med anpassad taktisk utbildning.

Om intresse finns, är jag säker på att Björn Johnsson gärna ger en följetong på denna artikel.

Jag avslutar med kamrathälsningar till Er alla!

**Text & Foto: Sören Bertilsson,
Flygsäkerhetsinspektionen**

04-22 Nu prövas all verksamhet

Saxat från Emil, Försvarsmakten

Försvarsmaktens ekonomiska situation de närmaste tre åren förutsätter förändringar i grundorganisationen för att nå balans mellan verksamheten och de ekonomiska resurserna. Myndigheten ska redovisa konkreta besparingsåtgärder i ett kompletterande budgetunderlag för 2009. Förslagen ska lämnas till regeringen senast den 15 maj.

Det här innebär att all vår verksamhet prövas, såväl förmågebredd, grundorganisation som all övrig verksamhet, säger generaldirektör Marie Hafström. Allt är öppet och ingenting är heligt.

Preliminärt kommer underlaget den 15 maj att beskriva en inriktning i stort, medan konkreta förslag om exempelvis förbandsnedläggningar kommer att presenteras i september.

Minst 200 miljoner måste sparas 2008

Regeringen föreslår att riksdagen medger att 170,5 miljoner kronor omfördelas per år för åren 2008 och 2009. Det innebär att det saknas 680 miljoner kronor för innevarande år eftersom Försvarsmakten tidigare begärt att få omfördela totalt 850 miljoner kronor mellan olika anslag.

En första konsekvensbedömning är att minst 200 miljoner kronor kommer att läggas ut som besparingar efter första kvartalet 2008. Det blir både i form av sänkta ramar och riktade styrningar. Men hur det ska ske kommer att diskuteras med förbandscheferna under denna vecka.

Regeringen har medgivit att den tillgängliga anslagskrediten höjs till 5 procent under innevarande år. Försvarsmakten bedömer att en kredit på minst 400 miljoner kronor måste utnyttjas och ska betalas tillbaka 2009.

Valet att i nuläget inte göra större besparingar beror på att vi anser att det skulle få alltför allvarliga störningar på verksamheten, säger Jan Salestrand, produktionschef i Försvarsmakten.

Svår planeringssituation

Svårigheterna med att planera verksamheten för 2009 är att regeringen senare i år eventuellt kan tänka sig att bevilja ytterligare omfördelningar mellan anslagen. Men först vill regeringen se det kompletterande budgetunderlaget som ska beskriva hur Försvarsmakten ska uppnå ekonomisk balans vid ingången av 2010. Det underlaget redovisas som sagt den 15 maj.

VIKTIGA DATUM FÖR FÖRSVARSMAKTENS UNDERLAG TILL REGERINGEN:

15 maj 2008

Försvarsmakten skickar in kompletterande budgetunderlag för 2009 och en plan för att uppnå ekonomisk balans från och med 2010.

13 juni 2008

Försvarsmakten lämnar fördjupat underlag till den tidigare inlämnade perspektivstudien, utifrån det kompletterande budgetunderlaget från 15 maj.

15 september

Försvarsmakten lämnar underlag till regeringens kommande inriktningsproposition för försvaret, som preliminärt läggs fram i december. Regeringen kommer sannolikt att lämna särskilda planeringsanvisningar för underlaget efter Försvarsberedningens rapport i juni.

04-23 Arbetsläge avseende förändringar i grundorganisationen

På onsdagens förbandschefsmöte diskuteras eventuella förändringar i grundorganisationen.

Sammanfattning av förändringar som diskuteras:

Region nord:

Luleå garnison avvecklas. En stridsflygsdivision och en basbataljon flyttas till F7. Arvidsjaur avvecklas. Jägarförbanden samordnas istället i Kvarn i Östergötland. Sjöstridskompaniet i Härnösand avvecklas.

Region ost:

Uppsala garnison avvecklas. Stridsledningbataljonen och stridsledningsskolan flyttas till Ledningsregementet i Enköping. Utvecklingsenhet luftstrid och flygbefälsskolan flyttas till F 7 i Såtenäs och och Försvarsmaktens underrättelse- och säkerhetscentrum flyttas till Livgardet i Kungsängen. Visby: Bastropp och sjöstridskompaniet avvecklas.

Region väst:

Karlsborgs garnison avvecklas. Specialförbanden flyttas till Såtenäs, underrättelsebataljonen ISTAR flyttas till Kvarn. Såtenäs: Ledningsenhet/stridscentral avvecklas.

Region syd:

Eksjö garnison avvecklas. Ingenjörsbataljonen flyttas till Boden och Swedec, Totalförsvarets ammunitions- och minröjningscentrum, flyttas till Revingehed. Sjöstridskompani Malmö avvecklas. Sjöstridskompani Karlskrona avvecklas. Marinens musikkår i Karlskrona avvecklas.

Utbildningsgrupper inom hemvärnet som avvecklas:

Lapplandsjägargruppen
Fältjägargruppen
Västernorrlandsgruppen
Gävleborgsgruppen
Örebro- och Värmlandsgruppen
Södermanlandsgruppen
Bohus-Dalsgruppen
Hallandsgruppen
Norra Smålandsgruppen

Modifiering av HKP 10B

Saxat ur Helikopter Flottiljnytt Nr 1

Helikopter 10B är en av de två helikoptertyper som skall ingå i Nordic Battlegroup. Tisdagen den 16 oktober anlände den första helikoptern till Sverige från Norge där den modifierats och som en del i förberedelserna testades olika former av varnings- och motverkanssystem för helikopter. Provverksamheten ägde rum i Karlsborg där man under torsdagen den 18 oktober genomförde ett antal olika tester av systemet, där facklorna fälldes genom ett förutbestämt program som skedde såväl i dagar som mörker.



Detaljer

Funktion

VMS-systemet består i stort av fyra sensorer, manöverpanel, varningsdisplay samt två stycken fällare för IR-facklor. Systemet kan sedan mäta in annalkande IR-robotar, varna besättningen via ljudsignaler och grafik på helikopterns varnings/manöverpanel och automatiskt fälla facklor för att avleda robotens IR-målsökare och att få den att missa helikoptern.

Nya egenskaper efter modifieringen

Modifieringen av HKP10B har bestått av 18 modifieringspunkter därunder bland annat:

- Ballistiskt skydd
- Bättre sjukvårdsutrustning
- KSP fästen
- IR Dämpare
- Sand och isfilter
- NVG anpassning
- Digital karta (moving map)

Fakta:

Helikopterenhet i Nordic Battlegroup

Helikopterenheten kan vid en insats innehålla fem till sju medeltunga helikoptrar, två till tre HKP10 och tre till fyra HKP4. Uppgiften för förbandet är evakuering av skadade och taktiska transporter under alla tider på dygnet. Tre helikoptrar av typen HKP10 genomgår modifiering och leveransen av helikoptrarna är försenad. Det innebär att HKP10, som kommer att vara specialutrustade för evakuering av skadade, kommer att vara operativ tidigast från 1 april 2008. Förseningen kommer inte att påverka styrkans säkerhet. HKP4 som i första hand används för taktiska transporter, kan användas för transport av skadade soldater. HKP4 har dock inte samma förutsättningar som HKP10 vad det gäller att verka i förhöjd hotmiljö och stoftrik miljö. Enheten består av cirka 80 personer och utbildas till huvudel vid 1.helikopterskvadronen i Luleå och till del vid 3.helikopterskvadronen i Ronneby.



Helikopter 10B klar för



HKP 10B i luften

Fackelfällning från helikopter



Text & Foto: Nina Karlsson

Hej!

En (o-rolig) halvtimme?

Vid en charterflygning från Umeå till Gran Canaria måste vi sent på kvällen mellanlanda på Mallorca för tankning. Planet måste tömmas både på passagerare och handbagage. Detta skulle innebära en bensträckare på 30 min. Palma flygplats var stängd för dagen, så det fanns inte mycket att fördriva väntetiden med. Så jag och min fru tog tillfället i akt och tog en lång promenad i den mycket stora men ödsliga tysta byggnaden. Ibland vek vi frivilligt av åt något håll och ibland tvingade nattspärrar oss att svänga. Jag höll dock noga koll för att säkert hitta tillbaka till gaten och planet.

Efter 10 min när det var dags att vända närmade vi oss någon sorts utgångshall. Där bortom syntes toaletter, och jag kände att dit behöver jag gå. Mitt i hallen satt en uniformerad och beväpnad nattvakt. Det visade sig att de som jobbade efter stängningsdags inte kunde annat än spanska. Men tydligen var det ok att besöka toaletten tvärs över utgångshallen. Sedan var det hög tid att återvända till planet.

Men se det gick inte ! Vi hade ju kommit längs en utgång och där fick man minsann inte gå in, detta var ju utgångshallen ! När vi då försökte att gå demonstrativt baklänges in i gången vi kommit från, avsåg vakten att dra sitt vapen om vi inte avbröt ! Efter viss palaver fick han fram en kvinnlig vakt som kunde lite engelska. Hon förklarade att vi måste fullfölja utgåendet. Men sedan kunde vi gärna få gå in genom in-gången som alla andra. Men hon förstod inte isåfall varför ty enligt hennes kännedom fanns ingen flyg-avgång från flygplatsen !

Nu hade vi 15 min kvar till ombordstigningen. Vi hastade ut och hittade mycket längre bort en in-gång, kom in i en jättestor ödslig flygplatsbyggnad. Alla informationstavlor nedsläckta, det väntades ju inga passagerare vid denna tiden. Åt vilket håll skulle vi gå ? Min biologiska kompass gav oss ett förslag och vi gick raskt däråt ! Som en hägring i öknen såg vi långt borta en upplyst disk. Det var två damer från KLM som skulle boota om nån dator. Dom kunde engelska, tack och lov ! Dom tittade lite misstänksamt på oss, men när jag visade boardingkortet från Sverige började dom tro på oss. Dom visste åt vilket håll vi borde gå för att komma till gaten och planet. Men då måste vi först passera genom en säkerhetskontroll ! Fast dom hade stängt och vakterna var väldigt negativa till att ta sig an oss. Men KLM-damerna lirkade med dom, så det blev OK.

Nu hade vi 10 min kvar. Dom negativa vakterna tvingade oss att plocka av glasögon, nycklar, mynt, skärpspännen, kulspetspennor, mobiltelefoner, t.o.m. vigselringar för att kunna få komma igenom kontrollen. När jag försökte få dem att skynda på svarade dom demonstrativt med "calma, calma"! Sen tyckte dom att det var skumt att vi kom som vi gjorde så det blev extra noga pass- och terroristkontroll.

Nu hade vi 5 min kvar. Full speed mot gaten och nu började vi närma oss "rätt" del av flygplatsen. Och se, utan att sänka farten slank vi ombord på planet som dom två sista med en puls på 100+.

Sätesgrannen frågade vad vi fördrivit tiden med under detta tråkiga uppehåll ? Jo du sa jag: "Vi har tagit en lång uppfriskande promenad" !

Det blev 2 sköna veckor på Gran Canaria !

**Text: ./. Martin Södermark f.d. Metass
Hkps / AF I**

Underhållsplats Hkp

Under veckorna 806-808 har 810. flygun-derhållskompaniet vid HU 01, med stöd av personal ur LSS och 110. FUH-Komp, upprättat underhållsplats helikopter vid 1. Hkpskv på Kallax. Ett liknande koncept kommer att upprättas vid 3. Hkpskv i Ronneby vecka 810-811. I konceptet Underhållsplats HKP ingår en mobil fälthangar samt ett antal funktionscontainrar som dockas till hangaren.



Upprättande av fälthangar

Fälthangaren är uppbyggd i sektioner om 2,5 och 5 meter och kan i teorin byggas nästan hur lång som helst. För HU 01 har Fälthangar mobil /T måtten 27,5*18*6,5 meter anskaffats. Tältduken på dessa är vit både på in- och utsidan, dels för att få en ljusare arbetsmiljö inuti, men framför allt för att minska temperaturen i hangaren vid insats i varma klimat. För att ytterligare förbättra arbetsmiljön kan ett golv tillföras hangaren, som även det är vitt, detta för att till exempel lättare kunna se FOD, samt skydda hangaren mot väta.

Att upprätta en komplett underhållsplats tar för tolv man cirka fem dagar, förutsatt att förhållandena på plats (temperatur, luftfuktighet, etc.) är gynnsamma. Arbetsmomenten omfattar bland annat montering av hangarstommen, dockning av containrar, samt inredning av hanga-

ren. Containrarna som man dockar till hangaren bidrar även till att stadga upp stommen och göra hangaren mindre känslig för vindpåverkan, något som tes-



Underhållsplats HKP

tades under denna övning med vindhastigheter upp mot 15 m/s. All materiel, inklusive hangarstomme och tältduk, ryms i två 20-fotscontainrar, det enda som behöver tillföras vid montering är en hjullastare/motsvarande av typen L70 eller större. I framtiden kommer hjullastaren ersättas av en teleskoplyft av typ Merlo.



HKP 10 i fälthangar

Inrangering av en Helikopter 10 har provats för att undersöka övrigt utrymme arbetsbänkar, verktygssatser och annan kringutrustning. Till underhållsplatsen tillkommer sen eventuella kraftaggregat till helikoptern, samt värme- och/eller kylanläggningar.

Text & Foto: 810. FUH-Komp, HU 01

Afghanistan - något för mig?

Saxat ur Helikopter Flottiljnytt Nr 1

Konflikter och krig har varit en vardag i Afghanistan i tusentals år. Genom tiderna har Djingis Khan, Alexander den store, briter, ryssar och många andra försökt erövra Afghanistan. Från väst, öst, syd och norr har afghanerna tryckts upp mot bergsmassivet Hindu Kush, en utlöpare från Himalaya. Temperaturen varierar mellan + 45° på sommaren och - 45° högst uppe i bergen på vintern. I detta karga land med öken, berg, hårt klimat och ständiga krig och umbäranden har människorna lärt sig att endast lita till familjen, släkten och klanen. Detta är den avgjort största orsaken till alla svåra stridigheter och politiska motsättningar även idag.

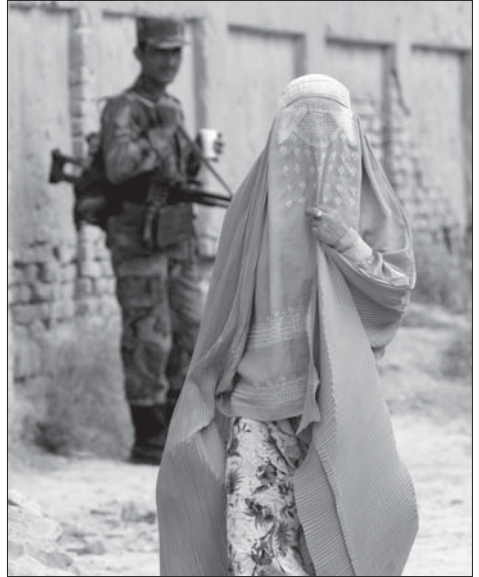
Det afghanska året indelas i fyra katastrofperioder; våren med snösmältning som leder till översvämningar, sommaren med kraftig torka, hösten med regn som spolar bort bergssluttningarna och vintern med snö eller regn som slår sönder hus och vägar.

Landet har haft världens högsta mödra- och barnadödlighet i många år. Endast 15 procent av befolkningen har tillgång till rent vatten och ekonomin är en katastrof i sig själv. Utbredd korruption och en massiv svart ekonomi där narkotikahandlingen är den största faktorn. Cirka 90 procent av världens heroin kommer från Afghanistan och ca 80 procent av ekonomin i Afghanistan är svart.

Pashtunerna härskar

Afghanistan rymmer flera olika folkgrupper, där pashtunerna är den största folkgruppen. Pashtunerna har under mycket lång tid varit den härskande klassen i Afghanistan, till exempel kan nämnas att kungen var pashtun, liksom president Hamid Karzai. Pashtunerna

finns framför allt i landets södra och östra delar, motsvarande område med pashtuner finns i nordvästra Pakistan.



Totalt finns ca 40 miljoner pashtuner i de båda länderna. I Pakistan får många unga pojkar sin religiösa fostran och sin inskolning i talibanrörelsen. Folkgruppen hazarerna står lägst i samhället, de är fattiga och har traditionellt sett haft lite inflytande i landet. Enligt folksägen härstammar de från Djingis Khan, vilket om man betraktar dem skulle kunna vara sant. Genom tiderna har de förtryckts, haft de sämsta jobben och tvingats till de mest karga och otillgängliga områden, framförallt uppe i Hindu Kush.

Svenskt engagemang

I det svenskledda Provincial Reconstruction Team Mazar-e Sharif's (PRT MeS) område i norra Afghanistan finns dock flera andra befolkningsgrupper. Uzbeker

och tadjjiker har sina rötter i länderna norr om Afghanistan, där även pashtuner och hazarer finns. Här finns ingen dominerande folkgrupp utan det råder istället en skör balans mellan de olika folkgrupperna. Sverige har engagerat sig i Afghanistan i många år, främst genom Svenska Afghanistan-kommittén och på senare tid genom International Security Assistance Force (ISAF) sedan 2002. Våren 2006 tog Sverige över huvuddelen av det brittiska PRT i norra Afghanistan.

Fyra provinser

PRT MeS är ca 30 x 30 mil stort, fyra gånger Kosovo. Till skillnad från Kosovo, där det för närvarande finns ca 16 000 soldater, består PRT MeS av ca 350 soldater och officerare. Personal från Danmark, Finland, Rumänien, Polen och USA, förutom Sverige, ingår eller har ingått i PRT MeS. Schweiz och Ukraina har också visat intresse för att få delta. Hösten 2007 bestod PRT MeS enbart av Finland och Sverige samt några amerikanska rådgivare. PRT MeS är indelat i fyra provinser som vart och ett har ett Provincial Office (PO) och flera Military Observation Teams (MOT). Vid huvudbasen i Masar-e Sharif finns dessutom en stab samt ett stab- och trosskompani som bland annat innehåller vakt- och eskortpluton, sjukvårdspluton, stab- och trosspluton samt andra specialfunktioner.

Närvaro skapar trygghet

Uppgiften för PRT MeS är att stödja de afghanska myndigheterna. Militär närvaro skapar trygghet och tyngdpunkten i uppdraget ligger på säkerhet. Informationsinhämtning, mentorering, gemensamma aktiviteter med afghansk polis och militär samt stöd till folkvalda och officiella representanter för reger-

ingen eller olika folkgrupper och byar är andra uppgifter som löses. I lösandet av alla uppgifter är det viktigaste att det sker med så kallat "Afghan Face". Afghan Face betyder att afghanerna ska finna egna lösningar, de skall själva få äran av att de löst problemen och de skall göra det själva.

Krig pågår

Hoten är många och komplexa. I det norra området är det framför allt kriminalitet kopplat till narkotikaproduktionen och den korruption som följer med den. Militanta islamister är ett annat hot mot afghanska myndigheter och de internationella förbanden i landet. I södra och östra Afghanistan pågår i vissa områden fullt krig, ett krig som då och då sprids till den norra delen av landet. Eldöverfall, självmordsbomber, försåtsladdningar och överfall förekommer också i norr. Un-



der alla kontingenter (FS10 till FS13) har flera patruller utsatts för eldöverfall och försåtsladdningar (IED). Många poliser har dödats i olika överfall och personer som stödjer de afghanska myndigheterna eller den internationella styrkan, eller kritiserar lokala krigsherrar, har vid flera tillfällen dödats, misshandlats, hotats eller rånats. Hjälparbetare och journalister har dödats och skrämts bort.

Attacker & incidenter

Under FS11 tid i Afghanistan utspelades de flesta attackerna och incidenterna inom den så kallade Pashtun-fickan, väster om Masar-e Sharif. Ett flertal attacker genomfördes också längs vägen mellan Shebergan och Masar-e Sharif. Bland annat opererade motorcykelburna gäng som rånade eller mördade biståndsarbetare och lokala innevånare. Ett antal skolattacker genomfördes också. I september 2006 genomfördes Boka-operationen mot en kriminell ledare och hans gäng, som stod för en stor del av problemen i området. Utfallet av insatsen var mycket positiv för både ISAF och lokalbefolkningen, då problemen och kriminaliteten i området sjönk avsevärt.

Under FS12 tid i Afghanistan har kriminaliteten i stort sett varit lika stor som under FS11. Under perioden upplöstes den afghanska Highway Police (HWP), vilket ledde till ökad kriminell aktivitet, troligen av avskedade poliser från HWP. Den ökade kriminella aktiviteten efter upplösningen av HWP var troligen en bidragande orsak till den eldstrid i Aybak, mellan ett finländskt MOT och lokal polis, då de misstog varandra för kriminella och i mörkret öppnade eld mot varandra. En finländsk soldat skadades allvarligt. I början av oktober sköts också fyra raketer mot ett område i distriktet Hazrati Sultan i norra delen av Samangan.

Planerat uppsåt?

Under hösten 2006 skjuts ytterligare en tungt kriminell person vid en arresteringsoperation i området väster om Masar-e Sharif. Även här är effekten att nästan alla tidigare problem i området försvinner. En nattlig polispatrull blir också under hösten utsatt för eldgivning, som resulterar i en död och tre skadade.

Flera olika vapengömmor identifieras, innehållande olika ammunitionseffekter. Dessa töms och förstörs. Strax före jul utsätts ett polskt MOT för ett eldöverfall under en patrull i Sayad-distriktet väster om Sar-e Pul. Eldöverfallet genomfördes



på väl vald plats i en ravin där fordonens hastighet och möjlighet till att manövrera var starkt begränsad. Ytterligare en allvarlig händelse inträffar i december utanför Sar-e Pul. En åsna utlöser en Pressure Plate Improvised Explosive Device (PPIED). Det allvarliga i situationen var att platsen för sprängladdningen var på en liten "väg" som bland annat ledde till den skjutplats som användes av våra enheter.

Flertalet incidenter

I februari hittades flera minor och vapen på olika platser inom området. En vapengömma identifierades i byn Aliabad. Vapengömmen, som innehöll grkgranater, raketer och ett antal andra blandade

ammunitionseffekter, visade sig vara gammal och innehållet bedömdes ha tillhört en krigsherre som tidigare bott på den platsen. Efter hans död glömdes gömman bort.

I början på mars mördades två män i byn Siyah Au i Sholgara-distriktet. Orsaken antas ha varit för att de hade uttryckt sig i positiva ordalag om ISAF i en tidigare operation. Den tyska organisationen German Agro Culture Action utsattes för en attack i byn Mirza Wolag i Sayyad-distriktet. En tysk medborgare avrättades medan de lokalanställda fick lämna platsen. I samma område inträffade en incident då ett av PRT MeS MOT nästan kör på en PPIED som lagts ut på vägen mellan mordplatsen och staden Sar-e Pul. Månaden avslutades med ett antal explosioner i Sar-e Pul stad, varav en i närheten av vårt PO i staden.

I mitten av april inträffade den allvarligaste incidenten under FS12 tid. Ett MOT utsattes för en attack genom ytterligare en Improvised Explosive Device (IED). Fordonet totalförstördes, men som genom ett under skadades ingen allvarligt. Antalet IED-incidenter ökade och många utspelade sig i Mazar stad eller dess närhet samt i Sar-e Pul. Antalet incidenter har under FS13 tid fortsatt på samma nivå. Flera olika eldöverfall har riktats mot PRT-personal, bland annat flera finska MOT. Trafiken är också mycket farlig. Flera trafikolyckor har inträffat, varav flera med dödlig utgång för lokala afghaner, men även svensk personal har skadats.

Förändringar sker

Mycket har dock förbättrats om man ser det över en längre tid. Demokratiska val har genomförts på nationell, regional och lokal nivå. Polischefer har tillsatts och er-

satts, lagar har stiftats och de mänskliga rättigheterna har förbättrats, framförallt för kvinnorna. Under talibanstyret fick ca 400 000 pojkar gå i skolan. Våren 2007 var det nästan 6,2 miljoner flickor och pojkar som gick till skolan. Utvecklingen går långsamt, men den går framåt.

Behov av hjälp

Militär närvaro kommer att krävas under lång tid framöver. Afghanistans återuppbyggnad kommer att ta mycket lång tid. Den främsta utmaning är att begränsa talibanernas verksamhet samt att stödja myndigheterna vid olika säkerhetsoperationer. Dessutom måste det internationella samfundet få igång den ekonomiska tillväxten, och att skapa ett pålitligt polisväsende och ett juridiskt system som gör att människor får tilltro till myndigheterna, och sist men inte minst måste de mänskliga rättigheterna stärkas.

Överväg att söka

Undertecknad är nu på väg att för andra gången, tillsammans med ett antal personer ur Helikopterflottiljen, tjänstgöra på FS 15 som leds av P4. Flottiljen har planeringsansvaret för FS 19 och till dess är det två år (utbildningen startar i januari), men tiden går fort. Enskilda bör överväga sitt intresse, diskutera med familj och chefer, lägga in i sex-års planer, fundera vilka befattningar som skulle kunna passa för att sedan lämna in sin intresseanmälan till flottiljledningen. Jag kan skriva under på att det är ytterst stimulerande, intressant och tillfredställande att vara iväg på tjänstgöring inom ISAF, och är det någon som har funderingar är ni välkomna med frågor.

Text: Rickard Rörberg Foto: Andreas Karlsson/Rickard Wissman FBB

En av många NBG-historier

Saxat ur Helikopter Flottiljnytt Nr 1

Övningen Nordic Resolution skulle vara finalen på en resa som började redan hösten 2005.

I september 2005 beträdde jag en ny tjänst på Övningssektionen vid dåvarande Utbildningsenheten. Jag, som varandes flygvapenofficer i grunden, med ASM (AirSpace Management) som specialitet, skulle armeras. Att planera Helikopterflottiljens deltagande i Combined Challenge 2006, som var Arméns slutövning, blev mitt ansvar, vad kunde vara bättre än en arméövning? Övningen genomfördes i två stridsområden; Östergötland (Kvarn och Norrköping) samt Stockholm och leddes såväl taktiskt som övningsledningsmässigt från ordinarie ledningsplats, av P7 bataljonsledning, och utflyttad ledningsplats, av P4 bataljonsledning (-). I princip alla Arméns förband deltog med mindre eller större enheter.

Gissningar & bedömningar

Helikopterflottiljen skulle delta i övningen med HKP10 och HKP9 för att påbörja upprättande av en helikopterenhet som skulle ingå i NBG med MEDEVAC som huvuduppgift.

Armévännerna var inte särskilt imponerade av det för de ville ju ha massor med trupptransportkapacitet, så inledningsvis bestod planeringen i gissande och bedömande om hur man kan bestrida MEDEVAC-beredskap, samtidigt som man kan ha hög trupptransportkapacitet med HKP10.

Hur lång tid tar det att bygga om en HKP10 till en TT-kärra? Hur många lyft krävs för att lyfta ett luftburet kompani med två HKP10? Hur många ingår i det tänkta förbandet? Hur löser vi trupptransport med HKP9? Detta var några av de frågor som i samverkan med Utvecklingssektionen försågs med bedömningar.

Vändpunkt

I december 2005 kom vändpunkten ur övningsplaneringssynvinkel, då helikopterenheten fick en förbandschef tillsatt, den chef som dessutom var den skarpa förbandschefen. Ett antal bedömda uppgifter och övningsmoment kunde strykas och planeringen kunde koncentreras till några få uppgifter där bland annat HKP10 inte skulle användas till trupptransport utan enbart för MEDEVAC/(CASEVAC).



Tillsammans med förbandschefen och personal ur den övade helikopterenheten drevs en försenad planering framåt och avslutades med en bra övning där helikopterenheten fältgrupperade på Sviestad motorbana utanför Linköping tillsammans med logistikbataljonen

enligt dåvarande NBG-koncept. Många bidrog till att övningen föll väl ut, inte minst helikoptersamverkansofficeren vid 7.brigadstaben som, då en stor del av de förplanerade uppdragen brunnit inne, såg till att helikopterenheten fick bra helikopteruppdrag. För de mekaniserade förbandens övningsutbyte på Kvarn deltog även PV-helikopterkompaniet med ett antal helikoptrar.

Slutövningar

Nu följde en tid som för helikopterenheten bestod av att bygga upp förband, struktur och rutiner samt studiebesök m m för kunskapsinhämtning. För egen del bestod vår, sommar och höst av moment- och scenarioplanering för Flygvapenslutövningen NORDEX 06, där även helikopterenheten deltog. Som en del i planeringsarbetet med NORDEX ingick även planeringsansvar för Helikopterflottiljens deltagande i Marinens slutövning SAMMARIN, året tog till slut sin ända.

Combined Challenge 07

Under det nya årets början fortsatte helikopterenhetens kunskapsinhämtning och för- mågutveckling med utbildningar och övningar av skiftande slag, från djungelutbildning till deltagande i övningen Vintersol. För egen del stundade Combined Challenge 07 (CC07).

Combined Challenge 07 gick i Skåne i månadsskiftet maj/juni, till skillnad mot CC 06 som gick i början av mars. I Skåne hade man skapat tre oroshärdar/

”hotspots”; Åhusområdet, Revingehed samt Malmö/Limhamn. Sedan sist så hade också konceptet ändrats lite och helikopterenheten hade nu ett namn; HU 01 (Helicopter Unit 01). HU 01 hade fått utökade resurser i form av HKP4 för trupptransport och baserade nu tillsammans med AB01 (Flygplatsenheten) i stället för logistikbataljon på Ljungbyhed.

Verksamheten koncentrerades inledningsvis mot Åhusområdet där HU 01 samverkade med K3, bland annat gjordes ett tillslag där trupper luftland-sattes på idrottsplatsen i Åhus. Senare koncentrerades verksamheten mot om-



rådet runt Revingehed för att avslutas i Malmö under helgen. Under CC 07 fick förbandet för första gången genomföra trupptransportuppdrag. Samtidigt som man utförde MEDEVAC-uppdrag skulle man dessutom försöka att fullt ut få helikopteruppdrag från FHQ (Force HeadQuarter) aircell och MEDEVAC-uppdrag från PECC (Patient Evacuation Coordination Center) såsom det är tänkt

i verkligheten. Allt detta skapade en del friktioner som förbandet fick lösa under övningen. Belastningen (flyguppdrag) på förbandet var också tidvis hög. Detta gjorde att Helikopterflottiljens evaluering och förbandsinstruktörer hade många förbättringspunkter att delge förbandet, vilket man också gjorde.

Långa avstånd

Combined Challenge 2007 var en övning som för HU 01 innebar en deployering 115 mil från Kallax till Ljungbyhed, materiel och personal transporterades med lastbil och flyg ned till övningsområdet. Det var dock inte första gången HU 01 övade deployering, så det momentet gick mest som på räls. Förbandet deployerade/redeployerade samt innehöll beredskap under drygt tre dygn på mindre än en vecka.

Efter CC 07 blev det ingen längre vila, nu var det dags för NBG slutövning "Nordic Resolution 07" (NR 07). Planeringen för denna övning hade pågått sedan vårvintern 2007 och jag hamnade mitt i den strax innan CC 07 skulle genomföras.

Luftdueller

HU 01 fortsatte med förmågeutveckling genom att bland annat besöka ELITE, som är en telekrigsövning där olika flygsystem duellerar med luftvärnssystem med hjälp av elektroniska stör- och motstörningssystem (även kallat VMS - Verkan- och MotmedelSystem) för att studera ett VMS ganska snarlikt det som ska monteras i våra egna HKP10B. Vidare så stabsövades HU 01 under två metodövningar på hösten.

Slutövningen planerades att genomföras i området Kallax-Boden-Jokkmokk under de första veckorna i november. Vis av erfarenheterna från NORDEX 2006, då Jokkmokk-basen blev både insnöad och indimmad försökte vi protestera, men det hjälpte föga, och så här i efterhand blev inte flygvärdet riktigt så uselt som det kan vara under den här perioden. Visst fick HU ställa beredskapen på grund av väderbegränsningar, men inte i den höga grad som befarades.

NBG slutövning

Nordic Resolution 2007 var EU Nordic Battlegroups (NBG) slutövning. Det var det första tillfället när samtliga i NBG ingående förbandsdelar samövade i ett och samma område.

NBG:s uppgift var att skapa stabilitet och säkerhet i Xland så att innevånarna kunde genomföra fria val. I Xland var situationen sådan att innevånarna var splittrade i olika fraktioner och minoriteter som var för eller emot detta, andra grupper var enbart kriminella. Som extra krydda fanns det naturligtvis en eller ett par grannländer som "hejade på".

Omfattande deployering

Övningen genomfördes under elva dagar och var egentligen delad i flera moment. Först skulle stora delar av förbandsmassan deployeras (transporteras) med tåg, båt och med flygplan. En An-124 hade inhyrts för att genomföra strategisk flygtransport av utrustning, materiel och personal från Örebro till Kallax. HU 01 gjorde prov och försök avseende lastning av HKP10 vid en av de totalt sex landningarna på Kallax.

Annan materiel och utrustning skepades med inhyrt containerfartyg från Norrköpings hamn till Viktoriahallen i Luleå, där den omhändertogs av ett norskt hamnkompani. Sägna ska att Helikopterflottillen bistod I19 med säkerhets-, mark- och miljöansvar under hela lagrings- och lastningsoperationen i Norrköpings hamn.

Vidare så kördes sex tågset, plus ett containertågset, från Skövde till Luleå med utrustning, materiel och personal. Den delen av övningen var avslutad i samband med att containerfartyget hade avlastats i Luleå och därmed var ett av övningsmålen nått.

Dags att öva

Därefter vidtog själva förbandsövningen där hela NBG skulle samöva och verka för att skapa stabilitet och säkerhet för att fria val skulle kunna genomföras i Xland. Förbandsövningen började med ytterligare en deployering, fast nu med taktiska flygtransporter till Jokkmokk i ATU:s (Air Transport Unit) regi. Under ca sex dygn flögs personal och materiel från Kallax till Jokkmokk med C-130 (Hercules), dessutom, för att snabba på förloppet (som annars skulle vara betydligt mer tidsomfattande) kördes utrustning, framför allt fordon, upp till Jokkmokk bakvägen för att spara tid.

Från Jokkmokk skulle sedan NBG med 41.RRBn (Rapid Reaction Battalion) avancera mot Boden utefter väg 97, dels för att skapa stabilitet men också för att skapa en LOC (Line Of Communication, ungefär = underhållsväg) och säkerställa "freedom of movement" för egna för-

band. Förbanden fick möta olika typer av friktioner bland annat demonstrationer, olika typer av oexploderade föremål, flyktingläger, illegala vägspärrar och mycket mer. Vår egen förbandsenhet, som av olika skäl var baserad på Kallax under denna övning, fick utföra trupptransportuppdrag åt bland andra 41.RRBn och ett flertal MEDEVAC-uppdrag.

Fortsatt planering

Nu när detta skrivs läser jag februari på almanackan och året är 2008. HU 01 står fortfarande högst upp på min arbetslista och det handlar fortfarande om att bistå med hjälp i planering av HU 01 delta-gande i NBG-övningar för kontroll av och vidmakthållande av färdigheter och förmågor inom NBG.

Text & Foto: HU-01

Besök vår
hemsida
www.rotorwings.se

TGIH!

”Thanks God it’s Holiday!” Kamratföreningens medlemmar boende i Luleå/Boden med omnejd gör nu ett välförtjänt sommaruppehåll från restaureringen av gamla arméflygmaskiner. Vinterns och vårens flyghistoriska arbete avrundas med traditionsenlig lögning i Sanitetscontainer m/03 (se ROTORBLADET nr 1-2/2005) med möjlighet till inmundigande av sådant som dylik verksamhet kräver.

Tid: Torsdagen den 12 juni kl. 18

Plats: F.d. HP:s förråd på AF1-området

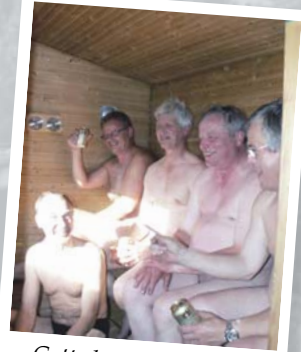
Utrustning: Fritidsklädsel m.h.t. Väderlek, badbyxor, handduk, personlig sanitetsutrustning

Deltagare: Alla medlemmar som har lust att träffas och umgås under otvungna former

Kostnad: Överkomlig

Säkerhetstjänst: Ingen, men risk finns att det framkommer hur det egentligen gick till...

Anmälan: Före 2008-06-10 via e-post till ordforande@rotorwings.se eller på telefon 070-561 11 65



Gott skratt åt ännu en rövarhistoria

Ordföranden

Kamratföreningen bemannar fältmässig väderstation den 6 juni

HkpS/AF1 Kamratförening med metass SÖD i spetsen kommer att upprätta och bemanna en fältmässig väderstation m/60-tal på Försvarsmuseet i Boden under Sveriges nationaldag fredagen den 6 juni kl. 11 – 16. Passa på och se på de övriga militära kamratföreningarnas aktiviteter. Förresten, varför inte passa på och göra ett besök även inne i museet?

Skicka in ditt bidrag till Rotorbladet !

