

ROTOR- BLADET



Nr 1 2009 1.helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening



En hkp10 hovrandes ovan ett fält täckt av kall snö i månadsskiftet januari-februari under förhållanden mycket snarlika de man kan befars utsättas för med den torra finkorniga sanden i t. ex. Afghanistan.

Rotorbladet utges av:

1. helikopterskvadronen och
HkpS/AF1 Kamratförening

Ansvarig utgivare:

Martin Långström

Redaktör och layout:

Redaktör, Mats Hällefors

Tryck och layout:

FM Grafisk Produktion, Boden

E-post:

rotorbladet@rotorwings.se

Hemsida:

<http://www.rotorwings.se>

Övrigt:

Eftertryck tillåtet om källan anges.

Vi på Rotorbladet önskar våra
läsare en härlig vår!



Innehållsförteckning

Ordförandens harkling.....	2-3
Redaktör'n.....	4-5
C 1.hkpskv har ordet.....	6-7
Robotmuséet i Arboga.....	8-9
En sann fiskehistoria.....	9
En gammal husvagnsupplevelse	10-11
Tackbrev.....	12
Arméflygträff i Stockholm 2009.....	13
Presentation C Helikopterflottiljen	14
Till minne av.....	15

Ordförandens harkling



Fyller kamratföreningen någon funktion?

Svaret är inte alldeles självklart men i grunden torde det handla om att samla människor med gemensamma intressen och/eller bakgrund kring någon form av aktivitet eller verksamhet. De militära kamratföreningarna i Boden är i högsta grad olika avseende medlemsstruktur och verksamhet. Några av kamratföreningarna, såsom I19:s och A9:s samt Föreningen P5, har en stor fördel i att vara nära knutna till sina moderförband, inte minst geografiskt. Deras medlemmar består till stor del av ännu aktiv personal och kan därför påräkna ett gott stöd från respektive moderförband. Försvarsmaktens kärva ekonomiska läge har dock påverkat alla kamratföreningar negativt.

För vår egen del är utvecklingen inte heller särskilt gynnsam. Verksamheten har koncentrerats till restaurering av museiföremål och utgivning av ROTORBLADET (om än alltför oregelbundet). Denna verksamhet har kunnat bedrivas tack vare en liten grupp pensionerade entusiaster boende i Boden-Luleå samt – så här långt – med välvilligt stöd från

Bodens kommun och Försvarsmuseet avseende lokaler. Vi är uppsagda från lokalerna till den 1 september och måste hitta en ny lösning. Vi räknar dock med att ha hunnit ställa in Z55 i museilokalerna och flytta Z02 till museet i Vidsel någon vecka efter påsk. Tyvärr är det ingen som anser sig ha råd att iordningställa en lämplig plats för W83 uppe i Luleå eller Boden. Det har därför föreslagits att maskinen skall lånas ut till Aeroseum på Säve tills vidare.

Från och med i år har det ekonomiska stödet från Helikopterflottiljen/Helikopterskvadronen för tryckning och distribution av ROTORBLADET upphört. En fortsatt utgivning kommer att gräva djupa hål i kassan om vi inte gör något radikalt. Redigering, tryckning och distribution av 175 stycken tryckta 24-sidiga exemplar med färgomslag och svartvit inlaga kommer att kosta c:a 9 500 kronor per nummer (en e-postversion ingår i priset). 4 nummer per år innebär en årskostnad på nästan 40 000 kr! I dagsläget är vi 375 medlemmar. Antalet medlemmar som inte förnyar sitt medlemskap är c:a 50 stycken årligen vilket innebär att medlemsavgifterna inte räcker till för att täcka kostnaderna – trots beslutad höjning till 100 kr från och med 2010. Det finns i stort sett bara tre alternativ; upphöra med utgivningen av ROTORBLADET, ta betalt för tidningen eller öka medlemsantalet till en bra bit över 400.

Att öka medlemsantalet är inte gjort i en handvändning. Det kräver att de ännu yrkesaktiva i Helikopterflottiljen skall finna någonting av värde i ett medlemskap. Medlemskap i en kamratförening konkurrerar också med eventuellt medlemskap i andra föreningar; exempelvis ungarnas idrottsföreningar. Tiden är där-

för kanske mogen att överväga bildandet av Helikopterflottiljens Kamratförening. De nuvarande kamratföreningarna skulle kunna integreras och utgöra lokalavdelningar med geografisk knytning till respektive basering. Personligen tror jag att det är en bra lösning, nuvarande kamratföreningar kommer annars att dö ut inom en inte alltför avlägsen framtid. Helikopterflottiljen behöver vårt stöd för att skapa en förbandsanda vilket hittills varit svårt till följd av sammanslagningen av de olika försvarsgrens- och förbandskulturerna som fortsatt att leva sitt eget liv. Att gå ihop i en enda riktäckande kamratförening kan av några säkert upplevas som känslig vilket jag har den djupaste respekt för. På sina håll har det ju visat sig vara nästan omöjligt att slå samman lokala idrottsföreningar. Ekonomiska realiteter men även andra argument tvingar oss emellertid till nytänkande.

Styrelsen tar tacksamt emot synpunkter från läsekretsen.

/Ordföranden



Nålstick I

Finsk militär helikopterverksamhet har traditionellt hört hemma i det finska flygvapnet. När man nu är mitt uppe i leveranserna av NH90 avsedda att användas av främst den finska armén har man börjat titta på hur det skall gå till att organisera ett finskt arméflyg. Tänk vad långt efter sin tid man är i Finland...

Redaktör'n

När jag sitter och skriver detta, så yr snön utanför fönstret, och snöhögarna reser sig högre än på flera år. Så mycket för den växthuseffekten... Det fick mig att imponeras av hur man med relativ lätthet ställer in sig på alla dessa förändringar man utsätts för: Vinter och sommar, kyla, och värme, intensivt arbete och ledigheter. Och tur är väl det, för det är åter förändringens vindar som blåser snålt i flottiljen. Helikopterskvadronen, tillsammans med hela helikopterflottiljen har ju just omorganiserat sig och då vi nu efter julleddigheten ramlade rätt in i en ny organisation förväntades vi snabbt, rent av nyss, hitta våra nya pinnar i hönshuset. Vi är många som springer omkring och undrar vem man egentligen ska prata med i vilket ärende och varför! En redogörelse för denna nya organisation finns med i detta nummer.

Jag som nu gör mitt bästa för att knacka ned något åtminstone delvis intressant heter Mats Hällefors och har nu tagit över som redaktör för rotorbladet efter Christer Åström.

Jag är fyrtiofem år, och har arbetat på skvadronen sedan 1989. Jag är tekniker och färdmekaniker i grunden, men de senaste åren har jag mest arbetat med teknisk utbildning, för att nu sedan årsskiftet inneha tjänsten som chef sektion 1 i den nya skvadronsstaben, där jag bland annat hanterar personal- och utbildningsfrågor för skvadronen.

När jag nu skulle bli redaktör, så tog jag tillfället i akt att besöka våra pensionärer i den lokal man huserar i på A8:s gamla område. Där håller de nu som bäst på med att iordningställa HKP3 Z55 som

ska få tillbringa sitt eget pensionärsliv på Bodens försvarsmuseum. Det var med glädje och värme i hjärtat jag träffade alla dessa tidigare kollegor som med liv och lust skruvar, fixar och planerar, och med entusiasm för vidare minnet av det som en gång varit, och som fortfarande finns: Den tradition av gemenskap och glädje som i alla år präglat HkpS, AF1 och sedermera 1.hkpskv.

Jag rekommenderar varmt alla som har möjlighet att ta en sväng förbi där, och hälsa på alla. Och tiden är torsdagar klockan 09:00.

Det som i övrigt har varit aktuellt är tyvärr den allestädes närvarande känslan av osäkerhet inför framtiden. Det är ju i år femtio år sedan helikopterverksamheten startade i Boden, och även om det är en milstolpe som kommer att uppmärksammas, så ägnar nog ändå de flesta på skvadronen då och då en och annan orolig tanke på om det kommer att bli så många fler. Denna tanke vilar inte på något konkret – det finns i dag ingenting uttalat som tyder på att så skulle bli fallet - utan är som oftast i en sådan här situation byggt på känsla, för med FB04 i färskt minne ligger alltid oron där och gnager lite under ytan.

Alla som har mer än en rudimentär inblick i verksamheten inser att i den del av landet som vi verkar i finns de bästa förutsättningarna för att bedriva helikopterverksamhet på ett relevant sätt med klar bäring mot alla krav man kan ställa, och att 1.helikopterskvadronen dessutom gör detta på ett mycket förtjänstfullt sätt.

Om logiken går segrande ur striden så kommer helikopterskvadronen att gå en lysande framtid till mötes, för de bästa

argumenten ska ju inte vara de som kläs i ord, utan de som talar för sig själv.

Trots detta känns det inte alltid så hoppfullt att sätta sin tilltro till att beslutsfattarna är lika insiktsfulla som vi. Eftersom man aldrig kan vara säker på vad den politiska maktsfären bestämmer sig för att plocka fram ur sina rymliga bakfickor, så fortsätter vi med engagemang att göra det som vi åläggs att göra, med inställningen att vi ska göra det så bra som möjligt, samtidigt som vi inte försitter möjligheten att påtala vikten av att även i framtiden bedriva helikopter- verksamhet i norr.

Och när jag nu med detta förhoppningsvis försatt er i åtminstone en viss trygghet, så kan vi i stället lyfta blicken och se att även i andra avseenden kommer 2009 att bli ett händelserikt år.

Som jag nämnde tidigare så är det i år femtio år sedan helikopterverksamheten startade i Boden, något som kommer att uppmärksammas under sensommaren, så håll öron och ögon öppna efter mer information kring denna händelse.

2009 blir också det år då vi kommer att få HKP10B levererad, och med den en ny inriktning på verksamheten med fokus på internationella insatser i första hand inom ramen för ISAF: en verksamhet som skvadronen i högsta grad kommer att vara involverad i, och vars uppbyggnad och genomförande med all säkerhet kommer att rendera i många intressanta artiklar.

Med detta sagt så får jag önska er en trevlig och intressant läsning, och när ni till slut med en känsla av tomhet slår ihop tidningen så ska ni inte behöva sitta och stirra långtansfullt på brevlådan i väntan på nästa nummer. Ta istället och

besök kamratföreningens hemsida för ännu mer intressant läsning så länge, så återkommer vi med en ny rykande färsk tidning lagom till sillen och nubben!

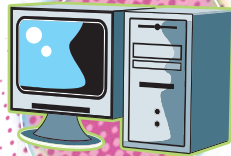


Mats Hällefors



Nålstick 2

Den svenska versionen av NH90 – HKP14 – skiljer sig från de övriga nordiska versionerna bland annat genom en takhöjd på hela 180 cm i kabinen. Vad blev resultatet av detta svenska särkrav? Jo, det finns ingen användbar lastramp i aktern! Maskinen klarar nämligen inte strukturell hållfastheten med öppningsbar lastramp, inte heller kraven på kraschtålig het. Att lasta in en sjukbår i djup snö blir alltså ingen skillnad mot HKP10. Att mellan 1/3-del och hälften av de svenska besättningarna dessutom inte kan gå fullt upprätt i kabinen hör ju liksom inte hit...



Besök vår hemsida
www.rotorwings.se

Chefen i helikopter-skvadronen har ordet



Så är då äntligen våren i antågande och det droppar och skvätter runt om i naturen. På 1. Helikopterskvadronen så märks mest vårens antågande med att vår hangar är tom och personalen är försvunnen under en vecka. Det är fjällflygveckan som genomförs med utgångspunkt från vår Abiskobas.

I år så genomförs den övningen som en gemensam aktivitet för hela Helikopterflottiljen. Vi har själva två Hkp10 där, 2. Hkpskv(Malmen) deltar med tre Hkp15 och tre hkp9, och 3. Hkpskv (Ronneby) har kommit med en Hkp10.

Vi har alltså nio helikoptrar på Abiskobasen och det var länge sedan som vi flög med så många maskiner där. Rapportererna har varit positiva och skvadronerna har flugit enligt plan.

Vid 1. Hkpskv har vi kämpat ett antal år för en gemensam fjällflygvecka och nu äntligen så genomförs det. Vi har även fått uppdraget att planlägga, budgetera och leda fjällflygvecka(or) 2010, vilket talar för att detta kan bli en årligen återkommande verksamhet.

Nedan så följer ett axplock av vad som har genomförts och vad som väntar:

Vi har sedan årsskiftet gått in i en ny organisation, där enkelt uttryckt, Chefen 1. Hkpskv har personal- och verksamhetsansvar gentemot organisationen på Kallax, direkt underställd Chefen Hkpflj.

Från första Maj kommer övlt Ulf Bohman att vara skvadronchef på Kallax, då den befattningen från första januari 2009 är en nivå 3 befattning. Den stab som verkar på Kallax och som skall stödja skvadronchefen att leda verksamheten består av följande personal:

Chef	Övlt Ulf Bohman (BOF)
Stf/SC	Mj Johan Sellin (SEL)
Skv/Divass	Viveka Andersson (VIV)
C S1 (Pers)	Kn Mats Hällefors (HÄL)
C S3 (Vhl)	Mj Niklas Perman (PEN)
C S4 (Log)	Mj N-E Grym (GRY)
S4	Kn Björn Lindroth (LIH)
S4	Kn Torbjörn Fredriksson (FRO)
S4	Kn André Öberg (ÖBE)

Av de uppräknade medarbetarna så arbetar de flesta inom flera olika arbetsområden/ kompetensområden, men de redovisas inte här. Det är en slimmad stab, vilket innebär att uppgifter "spiller över".

FRÄD-uppgiften som vi har vid skvadronen, har i veckorna gått ut på upphandling. Högkvarteret och helikopterflottiljen räknar med att den skall vara upphandlad och övertas av annan operatör första eller andra kvartalet 2010. Efter det inriktas skvadronen mot att lösa uppgiften Helikopter enhet ISAF (MEDEVAC i Afghanistan). Den uppgiften startas upp av 3. Hkpskv och vi skall överta den när flygräddningsuppgiften lämnas.

Magnus Z Carlsson driver projektet Helikopterenhet ISAF (Afghanistan). Han är kroppsligen placerad på Kallax tillsammans med sin "stab". Han arbetar idogt med att planera insatsen, vilken idag planeras att ske tidigast första eller andra kvartalet 2011. Den operationen skall sedan vidmakthållas under minst två år.

Hkp10B är ett sorgbarn och förväntas inte bli "flygfärdig" än på ett antal månader. Den skulle enligt plan ha levererats för uppgiften MEDEVAC i NBG redan V723, d.v.s. för snart två år sedan..! Detta är den största enskilda orsaken till att uppstarten av Afghanistan-uppgiften dröjer.

Under försommaren kommer övningen "Loyal Arrow 2009" (LAW 09). Det är en stor internationell flygvapenövning, vilket bland annat innebär att ett brittiskt hangarfartyg kommer att verka i Bottenviken. Helikopterskvadronens uppgift under övningen är att vara FRÄD-resurs främst för de Svenska förbanden.

Då detta är sista gången som jag i egen-skap av Skvadronchef har den stora förmånen att skriva "Chefen 1. Helikopterskvadron har ordet", så vill jag tacka för mig och önska min efterträdare Ulf Bohman all lycka som chef för alla Försvarsmaktens helikoptrar norr Dalälven, men även som skribent i detta eminenta forum.

Jag vill även passa på och önska alla läsare en trevlig vår och en underbar, varm och lagom regnig sommar.

Tack för mig!

Johan Sellin



Besök vår
hemsida
www.rotorwings.se

Robotmuséet i Arboga



Robotmuséet drivs ideellt av Robothistoriska föreningen i Arboga med bland annat stöd av sponsorer, och under 2007 firade museet sitt femårsjubileum.

Museet är öppet för allmänheten helgfria torsdagar 0900-1200 och helgfria första lördag varje månad. Utöver dessa tider kan besök också ordnas efter överenskommelse. Guidade visningar för avgift sker på ordinarie öppettider eller efter beställning. Icke guidade besök är avgiftsfria men en "sparbössa" vid entrén tar tacksamt emot bidrag. Robotmuséet är beläget i Rapphuset cirka 20 minuters promenad från Arboga centrum.

En bildutställning visar uppbyggnaden av CVA (Centrala Flygverkstäderna Arboga), som bl a tillverkade J 22 och monterade SK 16 i berget.

Museet visar robotmateriel från tyska V1 fram till JAS beväpningssystem. Utöver flygburna jakt- och attackrobotar visas även sjö-, kust-, luftvärns- och pansarvärnsrobotar, vilket gör museet unikt.



Närmast: Tyska V1-raketen. Hängande i taket Robot 310.



Motorutställningen visar motorer från den första jetmotorn fram till Viggens RM8. Även flera civila motorer finns med i utställningen.



CVA, som sedermera blev FFV Aero-tech, var ett centrum för flygunderhåll och flertalet testriggar för motorer och elektronik fanns. Avancerade motor- och komponentreparationer finns väl dokumenterade på museet.

Flygutbildningen finns representerad med bland annat 35-simulator samt Rb 05-simulator och linktrainer (För närvarande under driftsättning). Erfarna flygledare leder utbildning i 35-simulator, som resulterar i ett diplom. Robot 70-simulator finns för skjutning mot luftmål.



Stridsledningssystem STRIL60

Stril 60-systemet representeras bl. a. av utrustningar från radargruppcentraler,

och även utrustning från luftförsvarscentral typ 1 för jaktledning finns. Autentiska inspelningar av radarfilmer från "kalla kriget" visas på bildskärm.

Aktuella utställningar på muséet är arbogasönerna C.R. Nybergs "Flugan", en vindtunnel från 1905 samt Konrad Forsbergs bilder från hans tid på Malmen 1913-1915.

Föredrag inom ämnet flyghistoria ordnas fortlöpande av muséet som även har ett bibliotek med mer än 2000 dokument, filmer, fotografier med mera.

Mer information om Robotmuseet finns på:

<http://robotmuseum.se>

<http://s296.photobucket.com/albums/mml85/larssundin/Arboga%20Robotmuseum>

<http://se.services.fujitsu.com/veteran/04q2/040517.html>

http://www.canit.se~griffon/aviation/img/arbm03/arbm_html

En sann fiskehistoria

Det var en solig och vacker vårvinterdag på den gamla, riktigt goda tiden. HkpS hade dragit iväg från Boden och baserat vid Abisko turiststation för den årliga fjällflygutbildningen. Just denna dag hade Lars-Olof Samuelsson (SAM) ledigt och stod utanför entrén och njöt av solens livgivande strålar. Lars Anderberg (AB) kommer ut genom entrédörren i full flygmundering, får syn på SAM och frågar om han inte skulle ha lust att fiska. AB skulle en bra bit söderut på ett uppdrag och SAM skulle kunna få följa med upp till en välkänd rödingstjärn några mil söder om Abisko. En arméingenjör från Stockholm som också var ledig denna dag (namnet är tyvärr glömt efter alla dessa år) skulle få slå följe. Väderprognosen utlovade gynnsamt och stabilt väder varför sällskapet skulle kunna bli upplockade på eftermiddagen då AB återvände från uppdraget. Sagt och gjort; fiskeprylarna samlades ihop och en matsäck ställdes i ordning.

Någon timme senare hade SAM och arméingenjören gjort sig hemmastadda på sjön, borrar var sitt hål och släppt i pilkarna. Det gick någon timme utan ett napp. Nya hål borrades, fortfarande utan framgång. Plötsligt hördes ljudet av en 6:a närma sig. Maskinens målning avvek märkbart från den vanligtvis olivgröna varför arméingenjören i panik började samla ihop sina saker, orolig för att bli haffad för tjuvfiske på lappvatten. SAM satt lugnt kvar medan den svart- och vitmålade helikoptern cirklade några varv runt storfiskarna. Maskinen gick i plané och satte ner något tiotal meter från den ännu fiskande SAM och arméingenjören med laglydigt nerpackad utrustning. Helikopterns höger framdörr öppnades och piloten – som visade sig var Ture Reinholdt – lutade sig ut och ropade: "Ni är på fel tjärn, grabbar. Ni ska 'va' på tjärnen 500 m längre ner!"

Nog var det bättre förr...

En gammal husvagnsupplevelse i arméflygets tjänst

Hej Rotorbladet!

Vid många baseringar i fält höll jag som civilanställd såväl Vädertjänst som egen förläggning i min gamla husvagn SMV 12 1967. "Vi" behövde ju inte maskeras då vi var "civila". Därför lokaliserades ofta den maskerade grupperingen av "våra" piloter genom att först hitta husvagnen och sedan lägret i närheten.



Vid ett tillfälle "grupperade" jag mig en sen kväll inför morgondagens aktiviteter på en upplogad men övergiven plats vid en vägkorsning vid Tossa. Under natten väcktes jag flera gånger av att man bankade på min dörr och frågade efter U-platsen. Jag hade mig ovetande övertagit en nyss övergiven U-plats. Opraktiskt för nattsömnen!

Sista kvällen bröt vi en gruppering och lastade för avfärd i gryningen. Jag fick kvar en "fältapa" i min husvagn med kabeln liggande lös på marken. Strax före gryningen vaknade jag av ett kraftigt muller. Det var en civil traktor som passerade längs skogsvägen genom lägret. Den lyckades fånga upp telefontråden

från marken och drog den med sig. Detta innebar att telefonen i 20 km/h lämnade bordet i min husvagn och skramlade iväg runt diskbänken, och träffade ytterdörren med ett brak. Men som tur var gick då kabeln av och dörren överlevde smällen. Sömnigheten borta!

Vid en resa från HkpS mot Östersund hade jag förutom sedvanlig väderutrustning i husvagnen också lastat en kvarglömd räddningssats och läkaren Tarras-Wahlberg med. Fullt lass och 54 hk i dragbilen, en VW 1600 Variant, men vi kämpade på. Bortom Älvsbyn rasade plötsligt växellådan. Kvar fanns växel 2 + 4. Backen funkade också om man höll hårt i spaken, men det lät väldigt illa. Med 2:an i uppförsluten och 4:an i medluten kämpade vi oss till Arvidsjaur. Där fanns ingen växellåda. Jag fullföljde färden mot Östersund. Fick tid för växelådsbyte hos VW-firman. Kollade adressen i katalogen och kämpade mig med 2:an in i tätortsgyttret, och fann där att de hade flyttat ut till lättillgänglig förort. Jag tog mig dit också. Lådan kostade dubbelt mot traktamentet och km-ersättningen, men hemresan gick mycket smidigare.

FLAGG-GRANT!

Det var en gång för länge sedan som HkpS vindmätare strejkade sent en somardag. Reparation tidigast nästa dag. För att hjälpa nattpassets väderbiträde kontaktade jag vakten Ing 3 som skötte vår flagga.

"När ni halar svenska flaggan kl 2100, kan ni då hissa en vimpel av något slag, så vi på väder kan se vindriktning och styrka under natten". Det lovade de. När jag anlände till HkpS nästa morgon möttes jag av en arg "arkebuserings-grupp" ledd av stabschefen ERO.

"Erkänner du att det är du som har beställt upp den där vimpeln på vår flaggstång under natten"?

Jag "erkände" väldigt undrande mitt "brott", och förklarade varför så hade skett. Jag benådades då motvilligt och straffet omvandlades till livstids övervakning". Skälet till ilskan hos gruppen visade sig bero på att Ing 3 slumpmässigt valt en av de färgglada vimplar de hittat i ett gammalt skåp i sin källare och hissat den. Den visade sig att "jag" hade beställt upp signalbetydelsen: VI HAFVA PEST OMBORD !!

TANKE-STRECK?

Det var en solig sommardag och jag skulle i väderhagen HkpS ha en lektion som hette: "Finn vindriktningen med hjälp av en kompass".

Jag visade gruppen att den röda pilen alltid pekar mot norr. Sen vrider man kompasshuset så att N kommer mitt över pilen. Då får man de andra tre väderstrecken på köpet.

"Har alla förstått?"

"Njae.ej", sade tveksamt ett av väderbiträdena bördig från Mälardalen. Jag beordrade då ryggläge i gräset för de övriga i gruppen, och drog en övertydlig, enkel, vänlig och förklarande lång version som jag ej skall trötta ut er läsare med detaljer från. De i gräset började slumra till så smått.

När jag då efter en lång stund var färdig med min övertydliga förklaring frågade jag hoppfullt:

"Har du nu förstått sambandet mellan vindriktning och kompassriktning?"

"Joodå men...? men...? Hur skulle jag göra om jag i stället befann mig i Enköping?"

Martin Södermark
fd Metass HkpS/AF1



Nålstick 3

Projektet Nordisk Standardhelikopter (HKP14) sjösattes med buller och bång i slutet av 90-talet. Projektet blev (som så mycket annat som drabbat svenskt militärt helikopterväsende under det senaste årtiondet) framtvingat av den politiska och militära ledningen. Det gällde ju att hitta ett pilotprojekt för framtida gemensam nordisk materielanskaffning. Chef och ställföreträdare för Helikopterflottiljen fick för någon månad sedan chansen att se ett par operativa finska exemplar av HKP14 vid ett besök i Finland. Men som alla vet vid det här laget beräknas de första svenska HKP14 inte vara fullt operativa förrän tidigast år 2012. Som vanligt finns det ingen som kan ställas till ansvar. Hur kan det komma sig? Har det kanske varit för många kockar runt grytan?

Tackbrev

Kamratföreningen har sedan många år en tradition att uppvakta sina medlemmar när de fyller jämnt. Det är oftast mycket uppskattat och många skickar tackbrev eller tackkort. Vi publicerar – med benäget tillstånd – ett av de många brev vi har fått från kamratkretsen. Det är alltid trevligt att få ett kvitto på att kamraterna håller igång även om en del börjar bli lite till åren.

Peter

Tack för din uppvaktning från dig och kamratföreningen på min femtioårsdag.

Det är en stor förmån att tillhöra en kamratförening som kommer ihåg sina medlemmar i stort som i smått, i sorg och glädje och jag blev mycket glatt överraskad av er uppvaktning.

För mig personligen så känns det som igår, när jag, arton år gammal, inköpte min första bil för 700 kronor på "Bil och Traktor" i Boden. Det var en RÖD Ford Cortina GL av 1965 års modell. Jag och nuvarande C I19, Jan Mörtbergs, bror Sven fräste omkring i den och lyssnade på dåtidens popmusik och var "jättecoola" med hela framtiden framför oss.

Det är nu trettiofem år sedan, bilen är för länge sedan skrotad, min dåvarande framtid kan mina barn läsa om i skolan som "nutidshistoria" och jag börjar känna mig jämnårig med mina föräldrar!! SUCK!

Min far, Torsten, sa i sitt sextioårstal när han gick i pension för nitton år sedan bl.a., "Det är inte roligt att bli äldre, men alternativet är sämre".

Han hade rätt, då som nu, men det blir lättare att bli äldre när man, som jag blev av dig och kamratföreningen, ihågkommen.

Nu har semestern tagit slut och Försvarsmaktens processer fortsätter med oförtruten styrka. Ett antal politiker väntar runt hörnet och kommer att utsättas för påverkan, bl.a. Håkan Juholt och Karin Enström (ordförande i försvarsberedningen).

Vi får se framtiden ann. ÖB lägger eventuellt organisationsförslag, (nytt? omarbetat? fördjupat?) i slutet på september. Sedan är det väntans tider fram till december, då politikerna skall t(r)ycas till i Riksdagen.

Det viktiga i denna process både gentemot mig själv, men framförallt mot de kvarvarande i vår nordliga helikopterorganisation, är att jag gör det som går att göra inom de gränser som jag har att hålla mig inom!

Återigen Peter

Tack



Johan Sellin
C 1.hkpskv
Kallax/Luleå

Arméflygträff i Stockholm 2009

Torsten Sellin tog initiativ till en lokal arméflygträff på Militärsällskapet i Stockholm 2009-02-19.

Kallelsen hörsammades av 12 gamla arméflygare och arméflygläkare, som mötte upp och avnjöt en ärtmiddag i Militärsällskapets anrika mässlokaler. Kvällens gäster var chefen för Försvarsmaktens helikopterflottilj, överste Micael Bydén, och hans ställföreträdare Magnus Westerlund.

Efter middagen kastade Peter Backlund in en brandfackla som diskussionsunderlag och redogjorde för sina funderingar kring försvarsmaktens utveckling under de senaste decennierna i allmänhet och för den militära helikopterverksamheten i synnerhet.



Överste Micael Bydén till vänster samt Peter Backlund till höger.

Micael Bydén gav sedan en mycket personlig och engagerad redogörelse för händelser som påverkat Helikopterflottiljens utveckling under de senaste 10 åren samt för framtida organisation och uppgifter. Vi gamla arméflygare insåg att sydsväng, T-basövningar, flygläraryt-

bildning och flygräddningstjänst tillhör det förgångna. I den framtida verksamheten kraftsamlas på att kunna delta i internationella operationer med en ny helikopterflotta. Ledningsförhållanden renodlas och styrs upp. Vi imponerades av framtidsperspektivet men beklagade de begränsade resurserna, framför allt flygtidstilldelningen. Vissa tyckte även att det saknades övningar i fjällterräng.



Arméflygträff 2009 på Militärsällskapet, Stockholm. Chefen för helikopterflottiljen, Micael Bydén, talar.

Deltagare på samma sida bordet: Olle Wikman (skymd), Hans Wiig, Henry Lorin, Håkan Liljeström (skymd), Kåre Sintorn, Peter Backlund.

På andra sidan bordet: Magnus Westerlund, Torsten Sellin, Jan Karlsson, Göran Karner, Lars Moberg, Berndt Hasselrot.

Foto: Ingemar Læstadius

Kvinnor...

*... beklagar sig ofta högljutt över att dom endast får 85 procent av männens lön. Men herregud - dom har ju sin egen lön också!
/Hans Högjer*

Chefen för Helikopterflottiljen - en kort presentation



Chefen för Försvarmaktens Helikopterflottilj heter Micael Bydén och blir 45 år ung i sommar.

Efter avslutad Gymnasieskola i det glada Hudik ryckte Micael in vid KA5 i Härnösand 1982 som plutonsbefälselev. Efter genomgången OHS i Göteborg och Karlskrona utnämndes Micael i augusti 1986 till Fänrik i min- och båttjänst vid KA5. 1986/87 var det dags att genomläsa GFU på Ljungbyhed för att efter GTU bli placerad som flygförare vid F 21 på Kallax. Under åren 1989 - 1997 på F 21 hann Micael bli influgen på såväl AJS37 som JA37 och stiga i graderna till Major.

Efter ett år som stf divisionschef och två år på Förvarshögskolans Chefsprogram blev Micael 1999 placerad som biträdande flygattaché vid Sveriges ambassad i Washington. Efter befordran till överstelöjtnant tjänstgjorde Micael som Sveriges flygattaché i USA åren 2001 – 2002. Därpå följde två år som handläggare på HKV för att åren 2003 – 2005 vara chef för Flygvapnets Flygskola vilken flyttades till Malmen 1 juli 2003. Micael fick stifta bekantskap med Helikopterflottiljen som ställföreträdande flottiljchef åren 2005 – 2008 och blev utnämnd till överste 2006 i innehavd befattning. Sedan den 8 maj 2008 är Micael sålunda Chef för Försvarmaktens Helikopterflottilj.

Micael är bosatt i Södertälje och gift med Anita Carlman vilka tillsammans har en 15-årig dotter och två söner, 19 respektive 11 år gamla.

Kamratföreningen tillönskar Micael all välgång i den viktiga uppgiften att få Helikopterflottiljen att leverera sedan länge efterfrågad förmåga.

/Ordföranden



Nålstick 4

Utdrag ur Regeringens proposition 2008/09:140; i dagligt tal kallad "förvarsproppen":

"Helikopterförmågan begränsas av förseningar i leveranser av de nya helikoptersystemen, vilket påverkar tillgängligheten negativt under de kommande åren. Regeringen har tillsatt en särskild utredare (dir. 2008:118 och tilläggsdirektiv 2008:128) för att utreda hur förmågan att understödja Försvarmaktens insatsförband med helikoptrar ska bibehållas respektive förbättras. Utredaren ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 1 mars 2010."

Snacka om att slänga in jästen efter degen...

Knut Hedström till minne

Norrlandsflygs grundare Knut Hedström avled efter en tids sjukdom den 8 april vid den aktningsvärda åldern av nästan 93 år. Därmed har ännu en flygarlegend gått ur tiden. Om "Knuttes" betydelsefulla flygargärning har mycket redan skrivits och berättats. Många är de människor i Övre Norrlands glesbygd som har honom att tacka för sitt liv och för sin hälsa.



Många är också de i vår kamratkrets som under flera kortare eller längre perioder tjänstgjort på Norrlandsflyg genom åren. Alla kan de vittna om "Knuttes" hängivenhet och entusiasm för flygverksamheten i Lapplandsfjällen. Tjänstgöringen hos "Knutte" gav många av de våra en gedigen erfarenhet av praktisk flygverksamhet – ofta under svåra väderbetingelser – vilket det hade tagit många år att uppnå i de ständigt återkommande budget- och flygtidsnedskärningarna som med tiden blev rutin i Försvarsmakten.

Tyvärr var relationerna mellan "Knutte" och HkpS/AF1's förbandsledningar genom åren inte de bästa. Särskilt under de tidiga åren på 60-talet sågs HkpS verksamhet – inte utan viss rätt – som otillbörlig konkurrens. Relationerna blev inte bättre när svenska staten i början av 90-talet med AF1's resurser försökte skapa en ökad efterfrågan på ambulanshelikoptertjänster runt om i landstingen.

Med åren har "Knutte" tillsammans med hustru Monica och kompetenta medarbetare utvecklat Norrlandsflyg till det största helikopterföretaget i Sverige. Förutom ett antal ambulanshelikopterbaser bedriver Norrlandsflyg numera även flyg- och sjöräddningstjänst med helikopter över hela Sverige med undantag för Övre Norrland och Bottenvikskusten.

"Knutte" förtjänar den största respekt och aktning för sin långa flygargärning. HkpS/AF1 Kamratförening lyser frid över hans minne.

/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**

Skicka in ditt bidrag till Rotorbladet !

