

ROTOR- BLADET



Nr 1 2010 1.helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening



Från och med 1/4 övergick flygräddningsuppgiften till civil operatör. Dagen innan avslutades det som varit 1.hkpskv huvuduppgift, och den sista frädflygningen i militär regi genomfördes vid 1.hkpskv. Den sista frädbesättningen var från vänster: Mats Gustavsson, Johan Eriksson, Ulf Adeholm, Mats Westermarck, Ingvar Lilja.



*Trevlig sommar önskar
vi på Rotorbladet!*



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Ordförandens harkling	2-4
Chefen har ordet	5
Afghanistan del 2	6-7
Från en missnöjd kund	8-9
Vinterflygningar 1914	10
Min flygutbildning	11-16
NH-90: Är det något att ha?	17
Redaktörn	18-19

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>

Eftertryck tillåtet om källan anges.



Ordförandens harkling

Vågar man nu äntligen rensa upp i helikopter-materielträsket?

Det är beklämmande att höra och läsa uttalanden av svenska försvarspolitiker eller generaler i helikopterfrågor. Individer som i bästa fall flugit med som passagerare, yttrar sig tvärsäkert om vilken typ av helikopter som är lämpligast för Försvarsmakten för olika uppgifter och ändamål. Att dessa uppgifter växlar från mandatperiod till mandatperiod beroende på den politiska agendan för dagen verkar bekymra få om ens någon. I flera decennier har det saknats generaler i försvarsledning som med kunskap, förmåga, intresse och integritet kunnat ta ett långsiktigt och hållbart grepp om problemet. Som brukligt i nutidens Sverige går det inte heller ställa någon till svars för dessa ständiga tillkortakommanden. Mångmiljardrullningen kring helikopteranskaffningar och – modifieringar bara fortsätter utan att någon avgörande förmåga hittills kunnat levereras.

Utan att göra anspråk på vetenskaplighet eller politisk korrekthet tar jag tillfället i akt att göra några reflektioner. En och annan kommer säkert känna sig träffad men syftet är inte att hänga ut någon enskild. Det handlar om att peka på vissa återkommande fenomen som gör att vi slösar bort skattebetalarnas pengar utan att få "pang för pengarna". Förhoppningsvis kan nedanstående bidra till en förutsättningslös diskussion och bidra till att undvika "systemfel" i framtiden.

Det som fått mig att fatta tangentbordet är att försvarsministern i en debattartikel i DN för några veckor sedan begärde Riksdagens stöd för anskaffning i närtid av en "ny" helikopter primärt för våra internationella insatser. Orsaken är att HKP14 inte bedöms vara klar för operativ användning fullt ut förrän framåt 2018 (Sic!). Övriga helikoptrar vi förfogar över är endera för få eller för små.

Den "nya" helikoptern försvarsministern vill ha är inte något annat än en maskin som i allt väsentligt motsvarar de krav som lades fast i målsättningen för HKP12 redan 1996/97. Anskaffningen av HKP12 – som var tänkt att ske i perioden 2002 – 2005 för att efter 40 år ersätta HKP3 – stoppades som bekant 1998. Orsakerna var flera.

I slutet på 90-talet seglade möjligheterna till gemensam nordisk materielanskaffning högt upp på den försvarspolitiska dagordningen. Man såg att anskaffningsplanerna för helikoptrar i de nordiska länderna stämde någorlunda väl överens över tiden men valde att bortse från att målsättningarna för vad dom skulle användas till skiljde sig på flera väsentliga punkter. Att det dessutom rörde sig om materielsystem som i ringa omfattning skulle kunna inverka på nationella försvarsindustriintressen gjorde projektet än mer politiskt lockande (gemensam anskaffning av nationellt prestigefyllda system såsom stridsflygplan var och är fortfarande omöjligt). En samnordisk arbetsgrupp med uppgift att utarbeta en gemensam målsättning tillsattes och den politiska inriktningen var entydig; se till att det blir av. Därmed lades den första och största grundstenen till HKP14.

Två på varandra följande revisioner – Försvarsmaktens materielanskaffning 1994 samt Försvarsmaktens reservmaterieförsörjning 1995 – ansåg att det fanns stora brister i samordningen över försvarsgrensgränserna med alltför stora kostnader som följd. Man valde helikoptersystem som exempel på detta trots att det i praktiken var ett av de mer lyckade exemplen på samordnad anskaffning av komplexa system under efterkrigstiden. HKP2, HKP3, HKP4, HKP6 och HKP9 var alla system som opererades av minst två försvarsgrenar, låt vara i olika versioner pga. skillnader i primäruppgifter och operativ miljö. Att kostnaderna för reservmaterieförsörjningen blev väldigt dyr med tiden var egentligen inte så konstigt. Exempelvis HKP3 och HKP4 modifierades och gångtidslängdes ett flertal gånger då pengarna till ersättningsmaskiner gång på gång ströks ur planerna. Just dessa bägge helikoptertyper var/är dessutom av handelspolitiska skäl (!) utrustade med en motor som inte var standard på huvuddelen av motsvarande versioner runt om i världen. Dåvarande ÖB var dock tvungen att agera och tillsatte en utredning med uppdrag att föreslå hur Försvarsmaktens helikopterverksamhet skulle kunna samordnas (trots att FMV som sakkunnig instans sågade revisionernas slutsatser). Resultatet blev FM Hkpflj som fick den otacksamma och omöjliga uppgiften att på i stort sett egen hand och på samma gång leda och genomföra

- avveckling av gamla helikoptersystem,
- anskaffning och driftsättning av nya helikoptersystem,
- omorganisation från försvarsgrensstyrda förband till ett gemensamt, försvarsgrensoberoende förband,
- avveckling och omlokalisering av verksamhet, personal och materiel samt
- införande av nytt regelverk för militär luftfart som ett pilotprojekt m.m.

Inför 2001 års försvarsbeslut knäslattes i vällovligt syfte principen att alla materielsystem som inte bedömdes ha erforderlig operativ förmåga efter 2010 skulle avvecklas omgående. Sälunda gick HKP3 och 6 samt HELITOW i graven. Problemet var bara det att införandet av nya systemen som avsågs ersätta de gamla fördröjdes (precis som vanligt). Följaktligen åkte det gamla ut men något nytt för personalen att upprätthålla sin kompetens med stod inte att finna. I en AF1 Bataljonsinfo – jag tror det var 1999 – uttryckte jag min oro för att den planerade avvecklingen av gamla helikoptersystem innan de nya var på plats skulle leda till en kraftig nedgång i operativ-taktisk förmåga minst intill 2008. Jag hade dock fel. Jag tog i alldeles för lite

Då ÖB och försvarsgrenscheferna m. fl. generaler var upptagna med att rädda andra och betydligt mer prestigefyllda materiel- och organisationsprojekt så fanns inte mycket stöd att hämta för den förste helikopterflottiljchefen. Han lyckades i alla fall övertyga sina överordnade att stoppa avvecklingen av HKP4 och HKP9 så att det skulle finnas någonting att flyga med överhuvudtaget. Framförallt organisationsförändringen medförde därtill svårigheter att bemanna viktigare befattningar med önskvärd kompetens. Många äldre och mycket erfarna piloter fick lämna organisationen med avtalspension. Ett antal yngre men kompetenta och erfarna piloter och tekniker flydde till det civila i brist på flygtid och meningsfulla uppgifter (en trend som tyvärr inte stannat upp). Här lades en grundsten till bl. a. den katastrofala haveriutvecklingen de följande 10 åren.

Inledningsvis lydde FM Hkpflj formellt under Chefen för Marinen. I kölvattnet på 80-talets ubåtsincidenter var ubåtsjaktförmåga ännu högt prioriterad, såväl politiskt som militärt. Personal-, materiel- och sjuktransport med helikopter ansågs av de flesta höra det förlegade invasionsförsvaret till och därmed inte vara dimensionerande för kraven på nya helikoptrar. De sjöoperativa kraven fick sälunda stort och dimensionerande genomslag i målsättningen. Exempelvis framhärdade man i att det föråldrade och internationellt inkompatibla marina ledningssystemet skulle integreras i maskinen till hög kostnad trots att man visste att Link12 skulle komma att bli ett krav i inte alltför avlägsen framtid vid internationella insatser. Bedömd kostnad för detta krav rör sig i häradet kring 2 miljarder SEK.

Kravet på 1,8 m invändig kabinhöjd ärvdes från det gamla flygräddningssystemet; man skulle ju kunna stå upprätt i kabinen. Att c:a hälften av dagens besättningar och truppersonal likväl inte kan gå upprätt i kabinen med hjälm påtagen missades tydligen. Den ekonomiska kostnaden för detta krav är det svårt att få någon uppfattning om. Men eftersom det rör sig om ett svenskt särkrav för en serie om bara 18 maskiner så rör det sig minst om tresiffriga miljonbelopp. Den taktiskt/operativa konsekvensen är att lastrampen i aktern av strukturell fasthetsskäl måste bultas igen och att kabinens förmåga att motstå kompression vid kraschlandning inte är mycket bättre än på HKP3.

De markoperativa kraven – exempelvis förmåga att klara träff i väsentliga komponenter av kalibrar < 12,7 mm (massförekomst i alla militära konflikthärddar), krav på att kabinen inte skall komprimeras och döda ombordvarande vid kraschlandning från 10 meters höjd samt förmåga att landa i djupsnö/oländig terräng utan att skada helikoptern – fick stå tillbaka. Ännu några grundstenar till HKP14-konceptet lades därmed på plats.

HKP15 är nu i allt väsentligt levererad. Ett par maskiner är nu nere i Indiska Oceanen utanför Somalias kust och opererar från det svenska ledningsfartyget. HKP15 var ju från början ett koncept som skulle användas som utbildningsplattform samt vara ett element i VISBY-systemet. Bevisligen fungerar HKP15 väl i sin sjöoperativa roll. Som komponent i markoperativa sammanhang duger den dock inte. När man hängt på den ballistiskt skydd och kulsprutor är den så tung så att den endera inte kan ta någon relevant nyttolast alternativt få någon relevant aktionsradie. Säkert en överraskning för politiker men knappast för oss som ägnat ett helt yrkesliv åt att arbeta med helikoptrar vars huvuduppgift var att stödja markförband.

Huvuddelen av HKP4-systemet finns ännu kvar i operativ drift. Det är ett i grunden väl beprövat och kompetent system men behäftat med likartade begränsningar som HKP3. 95% av Sveriges yta ligger på en nivå lägre än 500 m.ö.h. där dessa bägge system fungerar väl. På höjder över 2 500 m sjunker deras prestanda dock drastiskt på grund av den tunna luften. Om det dessutom är ett antal plusgrader på dessa höjder () blir konsekvensen likartad med HKP15 ovan; endera begränsad nyttolast eller begränsad aktionsradie. Att HKP4 för länge sedan skulle ha varit uttrangerad på grund av orimligt höga driftkostnader beroende på bl. a. brist på reservdelar är väl känt i våra kretsar. Därtill kommer problemen med att fixa till ballistiskt skydd (dock enbart möjligt för kabinen), partikelseparatorer samt behov av att köpa in ett antal modifierade huvudrotorblad som klarar sandblästringen bättre än nuvarande kompositblad gör ju inte maskinen lämpligare för användning exempelvis i Afghanistan. Det är mot den bakgrunden beklämmande att läsa eller höra försvarspolitikerna från olika läger i TV, tidningar och på bloggar propagera för HKP4 som lösning på sjuktransportproblemen vid internationella insatser.

Att de 9 st. HKP10 vi nu har kvar är eller kommer att bli modifierade till olika status i inte mindre än 4 olika versioner är inget annat än en lösning som kortsiktigt kan framstå som billig men som kommer visa sig vara mycket dyr i längden. Dessutom är det en logistisk katastrof som inte kan resultera i annat än att den totala tillgängligheten sjunker till så låga nivåer att systemen inte kan göra

någon operativ nytta annat än momentant (några veckor till någon månad på sin höjd). Att hantera den personella kompetensen på de olika versionerna är dock möjligt med lite konstgrepp. Ett litet men ändå problem i sammanhanget är vad redan besättningarna skall upprätthålla flygtrimmen på under tiden modifiering pågår. Modifieringen av 3 st. HKP10A till HKP10B drog ju ut ordentligt på tiden och är ett skräckexempel på näst intill kriminellt dålig projektstyrning.

Högkvarteret har under den gångna hösten och vintern utrett möjligheterna att anskaffa ett helikoptersystem som i väntan på att HKP14 blir operativ skulle kunna användas för bl. a. MEDEVAC i Afghanistan. Olika alternativ granskades och än en gång slogs det fast att HKP4 inte är en lösning (varför vissa politiker fortsätter att vurma för HKP4 är därför en gåta). UH-60 Black Hawk och en ny, betydligt vassare version av HKP10 benämnd EC725 granskades också. Försvarsmakten räddades dock av gong-gongen då amerikanerna tillfört ett ingenjörförband med erforderligt helikopterstöd till Mazar-i-Sharif där den svenska styrkan är baserad. Problemet är bara det att amerikanerna kan komma att dra sig ur lika snabbt som dom kom och då sitter vi där igen.

Det är bara att hoppas att försvarsministerns intention i debattartikeln överlever finansministerns budgettvättning (jfr. artikeln rörande britternas klantiga hantering av helikopteranskaffning i ROTORBLADET nr 3 2009). Till hösten kan en ny regering med annan uppfattning vara på plats i Rosenbad. Oddsens för att uppnå en långsiktig hållbar lösning på helikoptermaterielelandet är tyvärr skyhöga. Många – såväl politiker som militärer – tycks känna sig kallade. De utvalda, som vet vad dom håller på med, blir under tiden allt färre. Många har offrats på omstrukturerings- och omlokaliseringarnas altare medan andra valt att mer eller mindre frustrerade lämna Försvarsmakten. Jag hoppas innerligen att de ännu kvarvarande och tappert kämpande kamraterna härdar ut i de växlande vindar som blåser än hit och än dit med varierande styrka.

14 år efter att vi skrev ihop målsättningen för HKP12 har några trots allt kommit på att det är ett liknande koncept som behövs även i den nuvarande Försvarsmakten. Hoppet är det sista som överger människan...

Efter att nu ha fått skriva av mig några av mina personliga frustrationer i ärendet känner jag att jag med frid i sinnet kan inrikta mig på att njuta av den fantastiska svenska sommaren. Jag tillönskar härmed alla ROTORBLADETS läsare en skön och avkopplande sommar!

/Ordföranden



Chefen 1.helikopterskvadronen har ordet



På eftermiddagen den 31 mars genomförde vi vårt, Helikopterflottiljens, Flygvapnets och Försvarsmaktens sista militära flygräddningsberedskapspass. Uppgiften har ju allt sedan den inleddes med helikoptrar under andra halvan av 1960-talet varit mycket betydelsefull och inspirerande. Verksamheten har genom åren engagerat många medarbetare över landet och så även på Kallax. Ser vi till vårt ansvar att som sista utpost upprätthålla flygräddningsberedskapen kan det historiskt nog liknas vid spetsen av ett isberg. Vi avslutade flygräddningsberedskapen med flaggan i topp! Inte tal om att vi saknar fräd-jobbet, men vi har vetat om att uppgiften skulle avslutas i och med mars månads utgång, så jobbet går vidare. Vi alla som jobbat med flygräddningsberedskap ska känna stolthet över utfört arbete!

Ni som trodde att fjällflygverksamheten skulle bli reducerad inom flottiljen hade fel. Under knappa tre veckor i mars passerade stor del av flottiljens flyg- och flygunderhållsdelar Abisko. Skvadronen hade med naturlighet ett större ansvar än andra delar av Hkpflj. Tyngdpunkten under övningen låg på att träna de blivande insats- och beredskapsenheter till ISAF och BG 11 inom flyg- och flygunderhållstjänst. Under perioden övades det i dager och mörker (NVG), snö, begränsad sikt, CAVOK, ner till -25 grader kallt och även i Norge (planerat!). Uppsatta mål nåddes i stort, många erfarenheter drogs och vi planerar mot att genomföra fjällflygövning även 2011.

Vi är nu inne i övergången mellan vår och sommar vilket allt som oftast är en hektisk period, så också i år. Av mängden sysslor före semesterperioden vill jag lyfta fram vårt deltagande i övningen AZOR 10 i Zaragozaområdet i norra Spanien mellan 7 – 24 juni. Spanska arméflyget är värdar för övningen med initiativ från European Defence Agency (EDA). Övningen syftar till att träna blivande insatsförband i flygning i stoftrik miljö och flygning på hög höjd under varma förhållanden samt flygunderhållstjänst för dessa förhållanden.

I och med att alla våra HKP 10B för närvarande är på modifiering så kan vi inte träna "brown-out" flygning, utan vi fokuserar på "hot'n high" för rekryterad ISAF-personal. I övningen deltar nio nationer och sammanlagt över 700 personer. Task Force Sweden planeras att bestå av 120 medarbetare ur Hkpflj, 3 HKP 10 och 2-3 HKP 15. En utmanande övning på flera sätt. Vi återkommer med rapport om hur mycket bladvinkel som använts och hur mycket vatten som druckits mm.

Under hösten kommer den första av flera tunga uppgifter inom FM fortsatta omdaning, att bemanna FM-org 11 (det första steget mot Målbild 14) som skall intas från 1 januari 2011. Dagens flottiljorganisation förändras både vad avser innehåll och ansvar. Kärnan i flottiljen blir 1.Hkpbat som blir vår insatsorganisation. Bataljonen organiseras med en chef, stab och två skvadroner. Vän av ordning undrar då hur bataljonens verksamhet skall fördelas geografiskt, ja det svaret kommer efter sommaren. Basdelarna kommer att återfinnas i de bägge basbataljonerna som inordnas i F 17 och F 21.

Till detta ska läggas en övergång till ett två-befälssystem i ännu oklar takt och en eventuell utökning med ytterligare ett medeltungt helikoptersystem, HKP 16 (borde kanske vara HKP 12 ...), för att skapa insatsförmåga på kort sikt och utökning av förmågan på lång sikt. Det pågår planering inom FM utifall den politiska nivån beslutar bejakande för ett nytt system. Media har skrivit om det under en tid så ni vet säkert vad det handlar om. Blir det ett positivt politiskt beslut så innebär det en utmaning av stora mått!! Var och en av er förstår innebörden. Det är samtidigt en kvittens på att efterfrågan av helikopterförband numera är tydlig på alla nivåer.

Det är trots att fräd-verksamheten avslutats mycket "i röret" här och nu, den närmaste framtiden har tydliga utmaningar och militär helikopterverksamhet är prioriterad. Detta också på Kallax! Jag önskar er en på alla sätt trevlig sommar!

/BOF

Afghanistan - del 2

Den andra delen i vår artikelserie om Afghanistan och ISAF



Bla moskén

ISAF? PRT? Vad är det för något? Alla har vi väl ställt oss frågor kring vad detta med ISAF egentligen är, hur det är uppbyggt och hur det fungerar. Följande artikel kanske inte svarar på alla frågor, men bidrar kanske i alla fall med viss förståelse för detta, och rätar kanske ut några frågetecken.

ISAF etablerades i slutet av 2001, i enighet med Bonn-konferensen. Afghanska oppositionsledare vid konferensen inledde processen med att rekonstruera sitt land genom att för detta syfte inrätta en helt ny ledningsstruktur, kallad Afghanska interimregeringen. (Afghan Transitional Authority) Konceptet med en FN-stödd internationell styrka för att stödja denna nya ledning framställdes också vid detta tillfälle med syfte att skapa en säker omgivning i och runt Kabul, och för att stödja återuppbyggnaden av Afghanistan. Dessa överenskommelser lade grunden för samarbetet mellan övergångsregeringen, FN och ISAF. 11 oktober 2003 övertog NATO ledningen för ISAF. NATO tog då över ansvaret för ledning, koordination och planering av insatsen, och inrättade då även ett högkvarter för insatsen på plats i Afghanistan. Detta nya ledarskap överkom

problemen med det ständiga sökandet efter nya nationer beredda att överta ansvar och ledning för ISAF var sju månader, som fram till dess varit fallet. Detta innebar också att mindre nationer, som tidigare varit mindre troliga att kunna ta över hela ansvaret nu lättare kunde spela en stark och viktig roll inom den multinationella ledningen.

ISAF:s mandat var inledningsvis begränsat till att bidra till säkerheten i och runt huvudstaden, men då - i oktober 2003 - utsträcktes mandatet till att gälla hela landet.

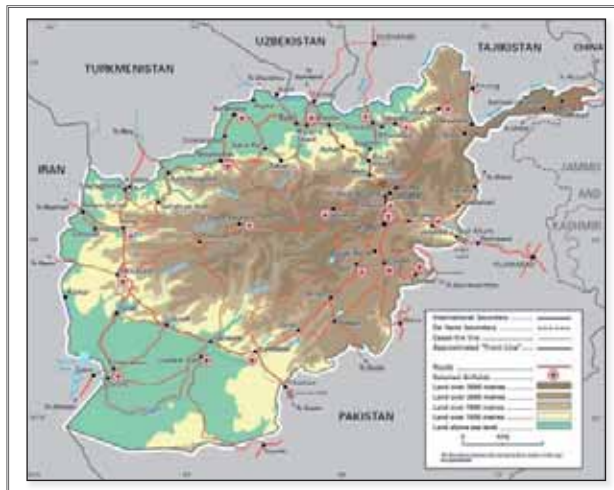
I december 2003 inleddes denna process med att man tog över ledningen av den Tysk-ledda styrkan Provincial Reconstruction Team, PRT, i Kunduz. De övriga åtta PRT på plats under 2003 i Afghanistan kvarstod under ledning av Operation Enduring Freedom, den USA-ledda insatsen i Afghanistan vid den tiden. Ett halvår senare, efter

NATO-toppmötet 28:e juni 2004 i Istanbul, annonserades att NATO skulle inrätta ytterligare fyra PRT i de norra delarna av landet: i Mazar-e-Sharif, Meymana, Feyzabad och Baghlan. Denna process var genomförd i oktober 2004, och avslutade den första fasen av ISAF:s expansion, som nu täckte 3600 kvadratkilometer av landets norra delar, och gjorde det möjligt att bidra till ökad säkerhet i nio av landets nordliga provinser.

I februari 2005 togs beslut om att ISAF:s verksamhetsområde skulle expandera ytterligare, och denna gång västerut. Denna process inleddes 31 maj 2006, när ISAF tog över ledningen av två ytterligare PRT i provinserna Herat och Farah. I början av september, blev ytterligare två ISAF-ledda PRT i landets västra delar inrättade: en i provinsen Ghor, och en i Baghdis, vilket markerade fullföljandet av ISAF:s expansion mot väster. Den nu utökade ISAF-insatsen, bestående av totalt nio PRT, täckte nu halva Afghanistan.

Fortsatta problem med incidenter och attentat i de södra delarna av Afghanistan, ledde till att NATO, vid ett möte med alliansens utrikesministrar i december 2005 vid NATO:s högkvarter i Bryssel fattade beslut om att ytterligare utöka ISAF:s ansvarsområden. Denna utökning, känd som "steg 3", genom-

fördes i juli 2006, då ISAF övertog ledningen av de tidigare USA-ledda styrkorna i den södra delen av landet, och då utökade sitt ansvarsområde till att gälla ytterligare sex provinser och fyra PRT. Genom denna utökning av ISAF, kom det totala antalet styrkor att nu uppgå till 20000 man.



I oktober 2006 avslutades ISAF:s utökning av ansvarsområdet, genom övertagandet av ledningen av de militära styrkorna i östra Afghanistan från USA-koalitionen, och ISAF kom därefter att ha ansvaret över hela landet.

ISAF:s roll är att stödja Afghanistans regering i etableringen av en säker och stabil miljö. I enighet med detta genomför ISAF-styrkorna operationer i syfte att minska viljan och förmågan hos motståndsrörelsens stridande parter, stödja tillväxten i kapacitet och förmåga hos de Afghanska militära styrkorna, och möjliggöra förbättring och utveckling av statsapparaten. Genom sina PRT stödjer ISAF återuppbyggnaden och utvecklingen av Afghanistan, genom att etablera en säkerhetsnivå som möjliggör för andra både inhemska som internationella aktörer att genomföra detta arbete. Där så är nödvändigt, bidrar ISAF även dels med praktiskt stöd i detta återuppbyggnadsarbete, dels med stöd för humanitära insatser.

Skicka in ditt bidrag till Rotorbladet !



Luleå 27/1 -2010

Kära kundcentrum för företaget Wrong Decisions Inc.

Jag skriver till er eftersom jag tyvärr är mycket missnöjd med playstationspelet HKPFLJ -10, som jag nyligen köpt av er.

Jag var till att börja med mycket glad och förväntansfull när jag äntligen efter dagar av väntan öppnade försändelsen med de spel som jag skickat efter: FIFA -10, GRAND TURISMO 5, och ert helt nya spel "HKPFLJ -10"

Eftersom det var det sistnämnda spelet som jag var allra mest ivrig att få prova, så satte jag in skivan i mitt playstation, satte mig i fåtöljen och greppade ivrigt handkontrollen.

När bilden tonade fram på tv:n märkte jag direkt att det verkade vara rätt komplext, och det är ju precis så som en avancerad organisationssimulator ska vara, med möjlighet att ändra på en massa olika parametrar: allt ifrån de som totalt förändrar förutsättningarna, t.ex. organisation, verksamhet, materielanskaffning, åldersstruktur o.s.v. ned till färgsättning, förbandstecken och entreprenörer i matsalar.

I grundinställningarna fungerar ju spelet så som är brukligt i sådana här sammanhang, att man väljer en starttidpunkt, och då får givet de förutsättningar som gällde då.

Sedan, när man startar spelet, så rullar klockan på i valbar takt från realtid till ungefär ett år på en kvart. Med jämna mellanrum plingade det till, och någon ny automatiskt vald förutsättning valdes: det kom helt enkelt fram en liten textruta med rubriken "Ministerstyre:" eller "Chefsbeslut:", och sen en beskrivning på vad som hade ändrats.

Man kunde visserligen själv välja lite när i tiden en sådan förändring skulle göras, men inte direkt vad som skulle ändras, och funktionen gick inte heller att helt stänga av. Dessutom kunde man välja en "psykologisk profil" på den som kom med dessa inspel, men den funktionen hade stora begränsningar: Avseende "Minister" så kunde man bara välja på två färger, och avseende "Chef" så kom jag fram till att de på något sätt var kopplade till de fyra klassiska elementen, men valen var gråmarkerade, och de var förinställda på alternativet "vatten". Hur jag än valde bland de alternativ som faktiskt fungerade, så blev inte förändringarna mer genomtänkta. Om man inte gjorde detta, så ändrades denna psykologiska profil i alla fall för åtminstone valet "Minister", med en besynnerlig regelbundenhet om fyra år.

En lite irriterande egenhet som jag upptäckte direkt, var att om man valde att bara låta spelet gå utan att ändra något i ingångsvärdena, så kraschade allt ihop fullständigt mindre än tio simulerade år fram i tiden, men jag tänkte först att det säkert var något som man kunde lära sig att undvika... Jag satte mig därför ner och ägnade lång tid och mycken omsorg åt att försöka lära mig hur det var uppbyggt, och försökte göra några bra val för att förändra slutresultatet. Jag kom då ganska snabbt underfund med att ett av de stora problemen var att det med tiden tillkom en massa andra, synbarligen helt oväsentliga uppgifter som organisationen skulle utföra, som inte på något sätt hade med huvuduppgiften att göra. Det gick överhuvudtaget inte att komma runt detta, och det segade ner spelet så att allt gick omotiverat långsamt. Jag misstänkte direkt att det var något inbyggt fel i spelets grundläggande spelmotor.

Jag försökte lugnt och metodiskt spela spelet så gott det gick trots dessa felaktigheter, men märkte ganska snart att det fanns många fler inbyggda fel. Om man till exempel vill använda sig av möjligheten att förändra organisationen för att bättre möta kraven som verksamheten ställer: ett val som finns i menyträdet under "HR", så öppnas bara en meddelanderuta där det står "FB04".

Vad är det?

Jag försökte då hitta en lösning på detta högre upp i menyn, och då verkade det gå att välja bort "FB04". Tyvärr stämde inte det, utan efter en stund kom det upp en ny ruta som bara angav att den önskade variabeln hanterades av "High Key Version", och sen hände det inget mer. Meningen är också att man ska kunna tjäna in poäng, som blir högre ju bättre "simmarna" i spelet trivs, men den stapeln står alltid nere på rött...

Jag förvånades även av att det verkar vara helt omöjligt att ändra på vissa parametrar som ligger med i grunden, såsom vissa materielanskaffningar. Det verkar som att det hakar upp sig, och införandet av viss materiel verkar pågå i evighet, andra anskaffningar går fort, men då är det antingen fel och oanvändbar materiel eller sådan som ska användas till något helt annat än det var tänkt... Detta medför också att verksamheten inte fungerar som den antagligen var tänkt att fungera från början: När det i textrutan "ministerstyre" kommer upp "Go international" dyker det samtidigt upp en knapp som heter "Send?", men hur jag än klickar på den så händer det antingen inget alls, eller så får jag felmeddelandet "Lack of resources", och spelet börjar lagga och haka upp sig. Jag har läst en hel del på Internet på olika forum, och den samstämmiga åsikten verkar vara samma som den jag också har fått. Det ska visst finnas en uppdatering som kallas PRIO, men de som installerat den tycker att det bara blivit ännu värre, med en massa meddelande som skickas fram och tillbaks, och ingen verksamhet blir genomförd.

På grund av alla dessa felaktigheter jag nu upptäckt, och som tyvärr gör spelet helt ospelbart, vill jag lämna igen det, eller möjligen byta till en annan version: den Norska utgåvan kanske? Helst tar jag den Tyska, men då den är framtagen av ett annat företag, A/S Struktur, och har ett högre pris, så kanske det inte går...

Trots alla dessa problem, så har jag inte tappat tron på att denna spelidé har en framtid. Jag skulle själv gärna hjälpa till med utvecklingen av detta, men då tyvärr ert utvecklingskontor är så långt från där jag har mitt hem och mina rötter, så ser jag tyvärr inte detta som en realistisk möjlighet.

Eftersom min nedgång i intresse för denna typ av simulatorer är avsevärd, så kanske jag väljer någon helt annan typ av simulator istället. Jag har hört att "POLICE ACADEMY 2" verkar vara bra, och även bara hört gott om "ULTIMATE PRIVATE EMPLOYMENT – final cut".

Vinterflygningar 1914

Arméflygets verksamhet under 1912 och 1913 var begränsad och i en rapport konstateras att "under 1913 endast obetydliga framsteg gjorts inom det svenska arméflyget". Man var dock klar över att om ett arméflyg skulle organiseras, fanns två tydliga krav att arméflyget skulle kunna flyga i svensk terräng och under svenska väderförhållanden.

Vinterflygningar

Vinterflygningar ägde rum vintrarna 1913 och 1914 vid C. R. Nybergs villa "Täcka Udden" på Lidingö. C.R. Nyberg, "Flyg-Nyberg" kallad, är en av våra mest kända uppfinnare med uppfinningar som blåslampan, fotogenköket m.m. Han hade ett genuint flygintresse och fick en helikoptermodell att flyga i slutet på 1890-talet.

Officerarna bodde i Nybergs villa och de värnpliktiga i gäststugan. En värmebölja i februari 1914 gjorde att försöken fick avbrytas. Flygplan och personal transporterades på järnväg till Östersund, där flygningarna fortsatte på Storsjöns is.

Personalen i Östersund var kn Hamilton, kn Fogman, lt von Porat, lt Jungner och serg Andersson. Som spaningsofficerare tjänstgjorde lt Hallström, lt Winbladh och lt Hygerth. Vid flera tillfällen flög officerare från garnisonen i Östersund, I 23 och A 4. Två franska tälthangarer medfördes och flygplanen monterades i lokstallar.



Framför tälthangaren står tre flygplan, närmast fotografen M 2 (Nieuport) (bombkastningsrören syns tydligt bakom hjulen), M 1 (Nieuport) och längst bort B 2 (Farman). B 1 saknas på bilden, detta flygplan kom till Storsjön i början av april efter haverireparationer på Malmen. Första flygningen med skidor på Storsjön skedde 23 mars 1914 med Jungner som förare. Vinterflygningarna ägde rum under tiden 22/2 - 14/4 1914.

Avsikten med övningarna var utprovning under vinterförhållanden bl a prov med skidlandningsställ och "bombkastningsförsök". Projektilerna var s k ballonggranater. Kn Fogman hade beställt 30 st från firma "Défenseur Ltd." i Köpenhamn tillsammans med "udkastningsrör för areoplangranaterna".

Det flygplan, M 2, som först användes var byggt av Svenska Aeroplankonsortiet. Konsortiet bestod av Gösta von

Porat, Allan Jungner, Lars Fjällbäck, Tord Ångström och Torsten Gullberg. Övriga flygplan i Östersund var M 1 (Nieuport IV G), B 1 (Breguet C. U1), B 2 (Farman HF 23), tillkom 8 april efter haverireparation). "Bombkastaren" prövades på alla fyra flygplanen.

På Storsjön sker den första flygningen med skidor med lt Jungner som förare. Flygplanen hade skidställ tillverkade på Malmen av FVM som senare blev CVM. Sammanlagts flögs ca 70 flygpass fördelade på drygt 2 flygtimmar. Flygpassen var i regel bara några minuter undantaget de 39 minuterna, som lt Silow flög, då han satte höjdreord den 8 maj med 2300 meter och en flygning med B 1 den 11 april på 29 minuter. Man hade ett haveri, då lt Jungner under inflygning för landning med M 2 den 26 februari efter motorstopp kolliderade med en bro.

Erfarenheter

Man fick en del andra erfarenheter från vinterflygningarna med låga temperaturer ned till mer än minus 20 grader t ex typ av motorolja, uppvärmning av motorer, skydd av personal inte minst flygförarna.

"En vinterflygare måste vara lika varmt ekiperad som en nordpolsfarare, men betydligt lättare. Arméaviatorerna kunde ge anledning till ett särskilt modekåseri. De äro klädda i "combination" av kamelhår och ha sämskinnsbyxor plus sweaters under fårskinnsdressen. Skinnrocken är beställd uppe i Dalarna och broderad på dalkarlsmanér. På huvudet bära de en kamelhårshuva under skinnhuvan och ovanpå denna, flyghjälmen. En mask för ansiktet, ett par tjocka bottiner och dito björnskinnschanslar fullständiga utrustningen."

14 april revs hangarerna, flygplanen demonterades och allt järnvägstransporterades till Malmen liksom personal under lt Silows befäl.

Sammanfattning

Värmeböljan i Stockholmsområdet i februari 1914 och flytten av försöken till Storsjön blev starten på arméflygets utveckling. Erfarenheterna från vinterflygningarna 1914 låg till grund för de mera omfattande försöken år 1915 och framåt.

Källor: Fälttelegrafkårens Kårorder 1914,
Gösta von Porat; Flyget är mitt liv,
Flyghistorisk Revy nr 26,
Konrad Forsbergs Bildsamling, Jamtli Foto

Min flygutbildning - som jag minns den efter 50 år

Den 28 april 2010 var det 50 år sedan den första egentliga arméflygkursen examinerades på Arméns helikopterskola i Boden. Att jag blev en av dem som examinerades ser jag nästan som ett tillfälligheternas spel. Och att ett felaktigt beslut visade sig bli det helt rätta.

Jag gick AUS 1957-1958 och blev sergeant på A 1 där jag hade börjat som volontär lördagen den 1 oktober 1949.

Den 28 april 1959 hänvisades på A 1 regementsorder till en arméorder som meddelade att en flygförarkurs i helikoptertjänst skulle genomföras. Intresserade skulle lämna in ansökan före den 14 maj 1959. Officerare och underbefäl, inte äldre än 30 år, var välkomna med ansökan. Så var även övriga officerare, underofficerare och underbefäl med omfattande flygerfarenhet.

Trots flera försök att få klarhet i varför underofficerare åsidosattes lyckades jag inte varför jag beslutade mig för att ändå sända in ansökan. För att på detta sätt kanske få svar på frågan. Till min förvåning blev jag i slutet på maj kallad till att genomgå "Test för uttagning av elever för utbildning till helikopterförare".

Som avslutning, efter alla tester och läkarundersökningar och samtal med psykolog, ville kapten Gunnar Zachrisson veta hur jag fått kännedom om den här kursen. Då jag svarade arméorder, genmålde han att jag alltså medvetet sökt till en kurs till vilken jag inte var berättigad att söka. Det kunde jag inte förneka. Jag hade ju ändå kallats till test men trodde inte att det skulle bli mer än så här. Jag blev därför förvånad när det på A 1 regementsorder den 3 juli 1959 står så här:

276 Tjänst med flygplan
730

Flygförarkurs för helikopterpersonal
Kursen omfattar tre skeden.
Skede I, 20/7 - omkring 30/9 1959, omfattar förberedande flygutbildning med lätta flygplan och förlägges till Rindaby.
Kursen underställes chefen F 5.
Skede II, omkring 1/10 - 31/12 1959, omfattar grundläggande helikopterflygutbildning och förlägges till Suckholm.
Skede III, 1/1 - 30/4 1960, omfattar påhoppad helikopterflygutbildning och förlägges till Boden.
Elever ur regementet löjtnant Frisk (fr o m skede II) samt sergeant Sidelöv (fr o m skede I).
In- och utryckning skede I: Inryckning 20/7 1959 kl 0800 vid Rindaby flygfält, utryckning enligt senare bestämmelser.
Förskilda kostnader bestridas av model som anvisas av KALP.
Ink 29/6 nr 730. (Stabs)

Den 20 juli ryckte 17 man in vid Rinkaby flygfält. De skulle bli den första kursen och var två officerare, fyra underofficerare (varav ingen hade flygutbildning) och elva underbefäl.

Vi möttes av och blev väl omhändertagna av stf kurschef löjtnant Kurt Boudrie som hjälpte oss med allt vi behövde. Sedan vi fått ut vår utrustning, träffat flyglärare och tekniker från Flygskolan på Ljungbyhed samt informerats om hur kursen var planerad blev vi indelade i två grupper. När det var klart blev vi genom Kurt Boudries försorg inkvarterade hos olika familjer i Åhus.

Sedan vi installerat oss mötte vi alla upp på hotell Centric i centrala Åhus. I fortsättningen skulle vi äta frukost och middag i hotellets matsal medan vår lunch skulle transporteras till flygfältet av hotellkrögaren, Gösta Jehlbo, och där serveras i baracklägrets matsal.



Kurschef kapten C-G Krook och besökande skolklass, till vänster och stf kurschef löjtnant Kurt Boudrie, höger bild.

Nästa morgon började GFU med flygtjänst för den ena gruppen och marktjänst för den andra. På eftermiddagen bytte vi plats. Sex alldeles nya Piper PA 18-150 Super Cub stod till vårt förfogande. De var ännu inte militärt registrerade som fpl 51B utan civilt registrerade som SE-CKF -G, -H, -I, -K och -L. För att flygplanen lätt skulle kunna identifieras även på stora avstånd var registrerings sista bokstav målad i vitt på flygkroppens sidor.



Kursen var helt underställd C F 5 så vi utbildades enligt samma direktiv som gällde för flygeleverna på flygskolan i Ljungbyhed. Under tiden fram till omkring 30 september skulle vi enligt utbildningsplanen flyga 50 timmar varav tre timmar kom att genomföras i Sk 50 som orientering i avancerad flygning.



Tekniker från vänster: flygplanmästare Harald Svensson, tekniker Månsson och "Jompa" och eltekniker Thell.



Flyglärare från vänster: löjtnant Jan Westberg, förste fältflygarna Rikard Strömberg och Sture Jönsson, fanjunkare Curt Norrbäck och eltekniker Thell.

Mot slutet av första veckan i augusti ökade spänningen bland oss elever då vi anade att någon form av gallring var överhängande. Det var med lättnad jag på fredagen fick veta att jag skulle komma tillbaka på måndagen. Tre elever fick inte uppleva detta utan tvingades återvända till respektive regemente.

Måndagen den 10 augusti började jag med ett pass avancerad flygning i Sk 50 nummer 26 med kurschefen, kapten Krook, som lärare. Direkt efter detta pass flyttade jag över till Super Cub SE-CKG för ett pass start och landning med min ordinarie lärare, löjtnant Westberg. Efter åtta starter och landningar bad han mig köra åt sidan. Där steg han ur och sa till mig att göra tre starter och landningar och sedan köra tillbaka till samma plats. Vilken dag. Första passet avancerad flygning direkt följt av första EK.

Så rullade den varma sommaren på med vår flygutbildning och fredagen den 25 september avslutades GFU med en flygfälttävlan. Den bestod av tidtabellnavigering, bedömningslandning, motorlandning samt teknisk felsökning på flygplanet. Jag hade hunnit flyga något mer än utbildningsplanens 50 timmar och hade fått ihop 56,5 timmar och gjort 293 landningar.



Flygkursens första skede avslutad. Stående från vänster: sergeant Ulf Theander, sergeant Allan Rosenberg, furir Lars Palmqvist, furir Harry Jonasson, furir F G I Karlsson. Knästående från vänster: Överfurir Erik Strandborg, löjtnant Hans Pålsson, löjtnant Bertil Warnbrink. Saknas på bilden gör: sergeant Egon Sidelöv (fotograf), sergeant Sten Käll, furir Lars Wejlin (Larsson), furir Bengt Lehman, furir Olle Larsson, furir Bengt Tedenlid (Olsson).



Vänster bild C HkpS kapten Gunnar Zachrisson och till höger Utboff HkpS kapten Gunnar Hasselrot.

Avslutningen besöktes av Chefen för HkpS kapten Gunnar Zachrisson och utbildningsofficeren kapten Gunnar Hasselrot.

Veckan därpå samlades vi i en lektionssal på flygplatsinfarten vid Bromma flygplats där kapten Gunnar Hasselrot höll lektioner om helikopterförbands uppträdande som han hade studerat i USA. Nu tillkom tre nya elever. Löjtnant Hans Frisk som tjänstgjort inom artilleriflyget några år och gått flygutbildning vid norska försvarets flygskola, furir Hans Backner som gått flygutbildning vid Jordbruksflyg AB året innan och flygläraren från vår GFU på Rinkaby Rikard Strömberg. Han hade tagit avsked från Flygvapnet och var nu anställd vid HkpS för att efter helikopterutbildningen bli flyglärare i Boden.



Arméns helikopterflygförarkurs, SKEDE II, 1959-1960.

Under veckan som började med 5 oktober flyttade vi till Norrtälje där Marinens flygskola svarade för Försvarets grundläggande helikopterutbildning, GHU. Armén hade ännu ingen helikopter och Marinen inte tillräckligt många för att räcka till för kursens 17 elever. För att råda bot på detta hyrdes ett antal Bell 47 med flyglärare från Ostermans Aero AB. Även för detta skedes utbildningsplan gällde 50 timmar och vi skulle vara färdiga innan julhelgen.

Nio elever började GHU på Bell 47 med civila flyglärare så kursen var inte längre helt militär. Åtta elever började på Alouette II, hkp 2, med militära flyglärare. Jag blev elev i den gruppen. Genom denna uppdelning blev vi två grupper som utbildades helt oberoende av varandra.

Kurschef var löjtnanten vid Flottan Hans Lindström och flyglärare på hkp 2 var Claes Grenhagen och Nils Nilsson. De var båda före detta fältflygare och flyglärare från F 5 och nu anställda vid Flottan. För den tekniska utbildningen på hkp 2 svarade motormaskinist Ture Seger.

Mycket flygtid ägnades åt olika hovringsövningar och autorotationer vilket verkligen behövdes. I början på december snöade det och vi lärde oss vad uppblåsande snö kunde ställa till med vid hovring. Hängande last övades genom att ett gammalt ankare eller ett par oljefat skulle balanseras hängande under helikoptern.



*Alouette II, hkp 2
Bell 47 D*



*Helikopterstart i snö
Jag får flyga ensam*



Måndagen den 12 oktober flög jag mitt första pass i helikopter. Sedan tog det lång tid innan jag började tro att jag skulle kunna lära mig att flyga detta slingriga flygtyg. Bara övningen stillastående hovring krävde ju nästan hela flygfältet. För att inte tala om autorotationer som flyttade magen upp till halsgropen.

I slutet på andra övningsveckan spreds oro i leden igen. Tiden för första EK närmade sig, nervositeten spred sig och alla frågade sig hur det nu skulle gå. Det visade sig att endast två elever fick åka hem. En från hkp 2-gruppen och en från Bell 47-gruppen. Själv fick jag vara kvar och upplevde lyckan att få flyga mitt första EK den 26 oktober.

Den 15 december genomförde jag mitt sista flygpass och hade hunnit få ihop 51, 2 timmar. Nu gällde övningsuppehåll från den 19 december 1959 till 7 januari 1960. Men inte ledighet. En regementsorder från A 1 av den 22 december 1959 meddelade att under uppehållet placerades löjtnant Frisk och jag vid stabsavdelningen på A 1. Vi behövde dock inte inställa oss där så i verkligheten blev vi lediga. Den 7 januari 1960 på morgonen kom jag med Nordpilen till Boden. Det var tredje gången i mitt liv jag kom dit och där var lika mycket snö och lika kallt som det varit de två första gångerna.

Claes Grenhagen har stigit ur.





Ulf Theander (på båda bilderna), Lars Palmqvist och Allan Rosenberg har anlänt till Arméns helikopterskola.

Innan vi var fullärda helikopterförare skulle vi nu, följande en utbildningsplan om 100 timmars GFSU, lära oss att använda vårt verktyg. Det var bara ett par månader sedan HkpS fått sin första hkp 2 men nu fanns där tre stycken. Uppdelningen på en hkp 2-grupp och en Bell 47-grupp behölls oförändrad.

Flyglärare för hkp 2-gruppen var sergeanterna Bo Månsson och Tage Lindeberg. Bo Månsson var före detta fältflygare och Tage Lindeberg hade gått flygutbildning hos Jordbruksflyg AB och de hade båda två gått helikopterutbildning hos Ostermans Aero AB året innan.

Snö och kyla ställde till en hel del problem. Delvis därför att det i början saknades en del utrustning. Men tack vare mångas finurlighet, listighet och allas framåtanda löstes det mesta.



Vi deltog naturligtvis i vinterns fälttjänstövningar. Bilden visar på vår fältmässiga utspisning gömda någonstans i den norrländska skogen.



Bertil Warnbrink, Bo Månsson och FV Meteorolog.

Bilden visar ett sätt vi använde för att landa i djup snö utan att riskera att stjärtrotorn hamnar i snön. Det begränsade antalet landningsplatser eftersom det var svårt att placera ut stockar. Jag vill minnas att det dröjde ganska länge innan vi fick medplattor.

Ett annat sätt att lösa detta problem var att spänna ett kraftigt rep i flera varv mellan bakre delen på medarna. Fördelen med det var att de följde med helikoptern hela tiden.

En film om arméns helikoptrar spelades under vår GFSU in av kapten Carl-Axel Keier från arméns filmdetalj. Ett avsnitt i filmen skulle visa hur lågflygning kunde upplevas och till den ändan bands kapten Keier fast på helikopterns lastbrygga.

Tidningen Expressens kommentar

HELIKOPTERFILMAR: "Världens kallaste filmjobb" har kapten Carl-Axel Keier i arméns filmdetalj just klarat av. Han håller fast på med en film om arméns helikopterskola och i ett avsnitt lät han binda fast sig själv och filmkameran på en ställning utanför helikoptern. Helikoptern gjorde sedan en skåglägningsflyg över Norrbottensträngens allt medan filmkameran rullade. Och kaptenen själv hackade tänder.



Filmfotografen fastspänd på lastbryggan.

Måndagen den 21 mars flög vi till Abisko för fjällflygutbildning. Vi hade nu hela fem stycken hkp 2 till vårt förfogande och hoppades på att få möjlighet att flyga mycket. Men redan nästa dag inträffade ett haveri. Ena meden fastnade under en sten vid lättandet från en bergstopp. Innan lärare och elev hann göra någonting slog helikoptern runt. Tursamt nog skadades ingen.

En morgon lastades vi elever in i de fyra kvarvarande hkp 2. Vi flögs ut och landsattes i fjällen för att gräva snöbivack och övernatta. Vid urlastningen möttes vi av kapten Stig "Slim" Enqvist från Jägarskolan i Kiruna. Under hans ledning skidade vi till Måndalen där vi delades in i grupper om två till tre man och fick order att gräva ned oss i snögropar, snögrottor eller iglos. När vi börjat gräva försvann "Slim" och återvände först när vi alla grävt färdigt och skulle börja laga vår middag av snö och torrfoder. Han beordrade uppställning på skidor med personlig utrustning och ledde oss sedan till en fjällstuga där vi bjöds på kaffe och våfflor med sylt och vispgrädde. Sedan vi smort kråset kunde vi byta om till torra kläder och sedan i lugn takt skida tillbaka till vår snöbivack.

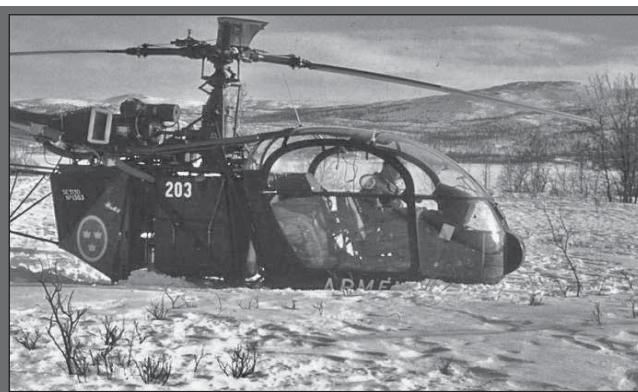
Den 30 mars kom artilleriinspektören, överste Kihlblom, för att inspektera vår kurs. Han hämtades med helikopter av en elev på Kalixfors flygplats utanför Kiruna. Under flygningen tillbaka till Abisko tvingades föraren autorotera då motoreffekten plötsligt minskade.



Haveri



Måndalen



Nödlandning

En av Abiskofjällens mest kända vyer utnyttjades av en reporter från bildtidningen Se när han gjorde ett reportage. För färgernas skull hyrde han en same som i färggrann lappdräkt flögs upp i Lappporten för att fotograferas när han vinkade på helikoptrarna som kom flygande. Men alla bilder som återgavs i tidningen var i svart/vitt så bara vi som var med visste hur färggrant klädd sammen var.

Motorns effektminskning visade sig bero på att kompressorblad gått sönder. Tekniska ledningen såg allvarligt på detta och det beslutades att alla hkp 2 omedelbart skulle flygas till F 21 i Luleå för undersökning. Den flygningen gjordes den 1 april. Observera! Detta är inget aprilskämt. Där stod nu åtta elever utan helikoptrar. Fyra fpl 51B (Piper Super Cub var nu militärt registrerad) flögs upp från Boden med tanken att användas i stället.



Åtta helikoptrar i formation i Lappporten.



Fpl 51B på väg från Boden till Abisko.

Men detta förslag genomfördes inte. Det blev i stället så att hkp 2-eleverna flögs in på Bell 47 och alla fick flyga bara varannan dag. Icke flygdagar tillbringades på skidor i backarna vid Björkliden och Riksgränsen. Detta pågick under resten av vår vistelse i Abisko och fortsatte för min del även sedan vi återvänt till Boden. Den 13 april blev min sista flygdag med Bell 47 och den 20 april började jag flyga hkp 2 igen. Nu hade vi bara drygt en vecka på oss för att finslipa vår eminenta skicklighet ty torsdagen den 28 april skulle vår examen gå av stapeln under överinseende av CA general Thord C:son Bonde.

Flygförarmärket var ännu inte framtaget så efter flyguppsisningen delade general Bonde ut ett av kapten Carl-Axel Keier förfärdigat diplom.

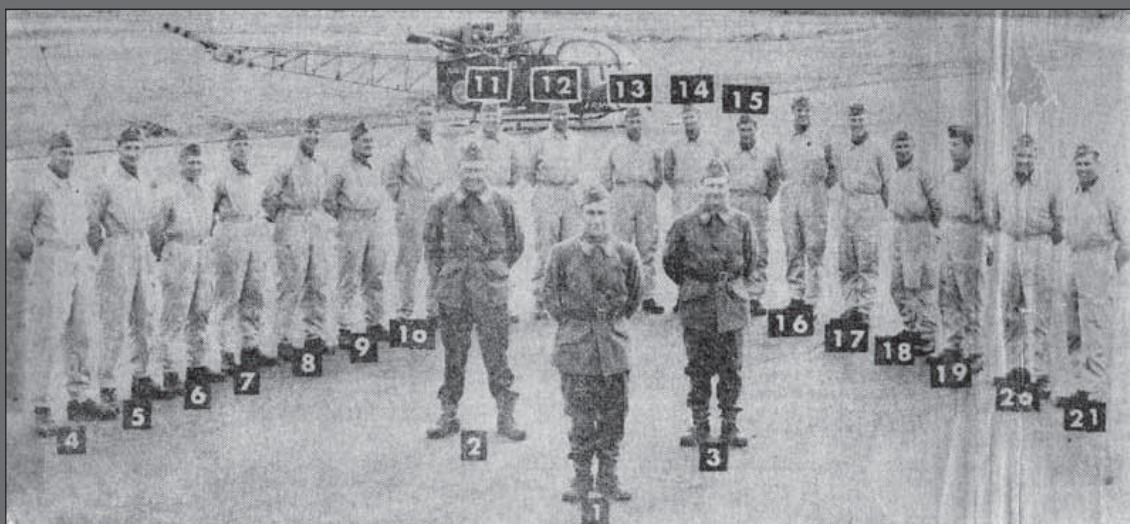
Främst på grund av de tekniska problemen som uppstått med den nya hkp 2 under kursens gång lyckades väl ingen elev flyga de planerade 100 timmarna. Jag flög bara 74,8 timmar och slutade på totalt 126,0 timmar helikopter. Men jag var färdig med min grundutbildning till arméflygförare.



Diplom



CA överlämnar diplom till Erik Strandborg med hjälp av C HkpS.



1 Gunnar Zachrisson, 2 Kurt Boudrie, 3 Ledmark, 4 Gunnar Hasselrot, 5 Hans Pålsson, 6 Bertil Warnbrink, 7 Egon Sidelöv, 8 Allan Rosenberg, 9 Rikard Strömberg, 10 Lars Palmqvist, 11 Lars Wejlin (Larsson), 12 Hans Frisk, 13 Ulf Theander, 14 Erik Strandborg, 15 Hans Backner, 16 Bengt Tedenlid (Olsson), 17 Harry Jonasson, 18 Bengt Lehman, 19 Olle Larsson, 20 Bo Månsson, 21 Tage Lindeberg.

NH-90 Är det något att ha?

Följande hemliga rapport från Bundeswehr publicerades i Bild Zeitung 23/2 2010:

Den nya NATO-helikoptern inte lämpad för transport av soldater

NATO-helikoptern NH90 är världens modernaste helikopter. Kroppen består till 80 % av kolfibermaterial, stjärtpartiet är utformat med stealthteknologi, och helikoptern är därigenom svår att upptäcka på radar. Som den första helikoptern överhuvudtaget är den helt datorstyrd med fly-by-wire. Bundeswehr har beställt 122 stycken av denna superluftfarkost för 4,6 mdr € (ca: 45 mdr kr). På grund av den komplicerade tekniken har det redan tidigare kommit till massiva förseningar.

Det finns nu ett stort problem! Som militärhelikopter duger den överhuvudtaget inte! En undersökning av experter från armén ger följande resultat:

- Genom den ringa frigångshöjden kan soldater bara i- och urlasta när NH90 står på fast underlag och det inte finns något som sticker upp mer än 16 cm.
- Eftersom rampen i aktern är för svagt konstruerad kan soldater inte i- och urlasta den vägen. (Detta torde accentueras i den svenska versionen, HKP14, då rampen, till följd av höjningen av kabintaket blivit längre, och i dagsläget till och med är låst i stängt läge. Red. anm.)
- Golvet i kabinen är så svagt konstruerat att den inte är "infanteriduglig". Marschskor skadar golvet.
- En samtidig transport av soldater och lastpallar är inte möjlig.
- Truppsätena är för soldaterna obekväma, osäkra och för svaga. De som med stridspackning väger över 110kg får inte flyga med.
- Utrymmet i kabinen är så litet att en skyttegrupp med stridspackning endast kommer in om Ak, Grg och packning läggs löst på golvet.
- Installation av Ksp är av platsbristsskäl "olämplig". När helikoptern landar i stridszon måste den understödjas av andra enheter.
- Eftersom det inte finns lämpliga remmar för fastsurrning av dem, är transport av tyngre vapen som Milan, granatsprutor och Stinger-raketer inte möjlig.
- För det speciella insatsförfarande som KSK (motsv. vårt SSG m.fl. Red. anm) använder med "Fast rope" blev NH90 inte tillåten. Dess prestanda (bara en vinsk, för många soldater efter varandra) ansågs inte tillräckliga. Inte heller fallskärmshoppning med automatisk utlösning är f n tillåtet.
- Sammanfattningsvis rekommenderar experter från "Luftlandetransportschule" torrt att "när det så är möjligt skall alternativa luftfarkoster användas för transport av infanteriförband."

Redaktören

Det var tyst i den lilla stugan. Alldeles tyst, förutom det svaga knäppandet från elementen, som inte förmådde temperaturen att stiga mer än till precis över nollstreck. Om det inte hade varit för de regelbundna kondenserade utandningarna från de sex män som låg på britsarna, hade man inte märkt av att någon fanns där överhuvudtaget. Rummet lystes bara upp av det kalla skenet från en bärbar dator som stod på ett bord. Tre strecksatser hade skrivits upp på ett blädderblock som hängde på ett stativ, den sista var ofullbordad. Högst upp stod ett datum: tjugonde februari. Om man utgick från att den anteckningen avsåg det datum när det skrivits, hade det skrivits mer än tre veckor tidigare. Ledaren för räddningsgruppen tog ett steg in i rummet och drog igen dörren efter sig. Han tog av sig handskarna och mössan, och lade dem på en stol som stod bredvid dörren, förde händerna till munnen och blåste i dem för att värma upp dem, gned dem mot varandra och försökte återfå känslan i fingrarna efter de långa timmarna i den obarmhärtiga kylan utanför. Han gick fram till britsen som stod närmast, och lyfte försiktigt undan filten som täckte ansiktet på den som låg där. Han ryggade nästan tillbaka av åsynen av den människa som han fann, utmärkt, fårig i ansiktet, orakad. Han verkade ha somnat in i ett förtvivlat tillstånd, för ögonen var fortfarande fuktiga av tårar, och hela uppenbarelsen utstrålade en sådan djup sorg att mannen drog efter andan. Han gick runt och tittade försiktigt på alla de som låg där, och möttes i samtliga fall av samma ansiktsuttryck. Förtvivlan verkade nästan ha satt sig i väggarna, för han kände sig djupt berörd av atmosfären, en knut bildades i hans bröst, och han kände hur pulsen steg.

Han märkte hur det prasslade till när han tog ett steg, och tittade ner. Han fann att golvet var översållat av papper, stora hopknycklade ark från blädderblocket, utrivna sidor från anteckningsböcker och kalendrar, vissa kramade till pappersbollar, andra släta, och flertalet fastfrusna i den is som bildats på det kalla golvet, men det gemensamma var att alla var fulla av anteckningar: tätt handskrivet med blå kulspetspenna. Han böjde sig ner, och tog upp några sidor från ett linjerat block. Han borstade av lite snö och is som samlats på dem och höll fram dem framför datorskärmen. I det blåaktiga ljuset försökte han tyda det som där stod skrivet, men för honom var det bara en an-



samling lösryckta ord och bokstäver; osammanhängande kommentarer och påståenden utan samband. Han tog upp några papper till, och fann bara mer av samma sort.

Han hade själv varit med då de åkte. Han hade känt av den gemensamma viljan att göra det rätta, ordna till det som blivit fel, beslutsamheten. Det hade varit en kompetent samling människor som den dagen för en månad sedan hade lämnat de andra,

för att få arbetsro att knyta ihop en massa lösa trådar. Han visste att de hade åkt för deras skull, och den insikten fick honom att känna sig djupt medskyldig när han nu skådade det som hade blivit. Sex glada förtröstansfulla män hade sedan dess förvandlats till detta, till dessa skuggor i mänsklig skepnad som inte längre förmådde hålla sig vare sig varma eller mätta. Det var helt klart att uppgiften, förutsatsen, hade varit dem övermäktig. En tår smög sig fram i ena ögonvrån, men han brydde sig inte om att torka bort den innan han med en djup suck greppade radion från sitt fäste i bältet, tryckte in sändningsknappen och sa med darrande röst:

"Jag... jag har hittat dem..."

Han satte tillbaks radion i sitt fäste, och gick tillbaks mot dörren. Innan han åter klev ut i den bitande kylan utanför vände han sig om och betraktade rummet. Han hade inte bråttom för han förstod att det inte längre fanns något att göra. Han kunde trots den sorg han kände inombords inte låta bli att le lite ironiskt åt rubriken som någon av dem skrivit på det i övrigt tomma dokumentet som var öppet på datorn:

"Välkommen till 1.hkpskv stab:s plandagar..."

Riktigt så illa som det verkar i den lilla historien ovan, är det inte. Inte ännu i alla fall.

Jag klev in på mitt kontor en morgon i våras, och fann min rumskollega i full färd med att placera ut hinkar runt om kring och på sitt skrivbord, under det stadigt rytmiska droppandet av vatten från taket. Relativt stora mängder snö hade nämligen drivit in i friskluftsintagen på taket, och hade av någon outgrundlig anledning bestämt sig för att ansamlas i den trumma som leder precis ovanför hans skrivbord. Till en början rann smältvattnet längs trumman fram till en ventil som det då droppade från, men eftersom friskluftstrummor i vanliga fall inte är

konstruerade för att leda vatten, så kom det ofrånkomligt att börja läcka vatten ner på isoleringen ovanför innertaket, och när gravitationen efter en stund gjort sitt, började det fukta igenom en skarv i innertaket av gips, och snart droppade det även därifrån. Det tog över två timmar från det att han felanmält detta innan en något löddrig fastighetsmänniska dök upp. Under den tiden hann han resignera. Inte till den milda grad som i mitt fiktiva scenario ovan, men symptomatiskt var det i alla fall.

För det är ju så, att om allt går som det ska, om man märker att man får gehör för sina åsikter, och att det inte blir stopp i verksamheten på grund av att någon inte gör det den ska, så kan man ta en liten motgång med en axelryckning, i den fasta förvisningen att saker, hur hopplösa de än verkar, har en förmåga att lösa sig till slut.

Om man, tvärtom, känner att saker och ting inte riktigt går som man tänkt sig, eller saker som man har anled-

ning att tro bara ska fungera, inte gör det. Om man vill ha något – vad som helst – utfört, och inget händer, om man ständigt måste gå omkring och irritera sig över idiotiska beslut, omotiverad byråkrati eller annat, så kommer även den minsta motgång, den minsta extra sten på bördan, att få en att reagera.

Dessa dagar fylls nu med en massa saker, som spretar åt vitt skilda håll: Eventuellt inköp av nytt helikoptersystem, omorganisation (igen?), ISAF, avslutandet av FRÄD-uppgiften m.m. Det är inte utan att man undrar hur alla dessa saker, som alla på ett eller annat sätt beror på varandra, och ligger oroväckande samtidigt, ska kunna införas, avslutas, eller förverkligas. Allt detta gör att det tenderar att bli som beskrivet ovan: Man rycker på axlarna, och sätter sig ner, suckar och låter det passera.



Mats Hällefors

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

*Trevlig
sommar!*