



NR 2 1986

ROTOR BLADET



SAL-86

-Vadå, medeltung?

ROTORBLADET är Norrbottens Arméflygbataljons (AF 1) tidning. Norrbottens Arméflygbataljons kamratförening medges möjlighet att publicera i tidningen. Den utkommer med 4 nr/år.

I tidningen införda artiklar representerar inte alltid AF 1 eller kamratföreningens officiella uppfattning, utan kan vara artikelförfattarens personliga åsikt.



Stående från vänster: Göran Waara, Mats Åström, Erland Lindström, Roland Olsson, Jan Svendsen (tryckeriet A 8/Fo 63), Gudrun Isaksson, Lars-Göran Karlsson, Karl-Göran Sundvall (ansvarig utgivare), Mats Persson. (Leif Bergstedt ej med på bilden).

Adress:

Norrbottens Arméflygbataljon
ROTORBLADET
Box 9107
961 19 BODEN

INNEHÅLL

CHEFEN HAR ORDET	2
HOTBILDEN: LUFTSTRID	3
KONTAKTEN: SVEN GRANATH	6
MARTELL	7
BATM FÄLTÄVLAN	8
C UTB: ISLOSSNING FÖR VÅR GRUNDTBILDNING	9
BILDCOLLAGE	10
HELIKOPTERN - NORRLANDS BRO- BYGGARE AV SUNE SANDSTRÖM	12
INVIGNINGSFESTEN	15
AF 1 SHOPEN	16
ETT KOMPANIS FÖDELSE AV LEIF BERGSTEDT	18
PERSONALIA	19



Styr Spaken

Tack Mats Persson, Göran Waara, Gudrun Isaksson, Christina Ryngbrandt, Jan Svendsen med reprocentralen, Leif Bergstedt, C AF 1, C Flyg, C Bas för Ert idoga deltagande i arbetet med Rotorbladet. Jag hoppas Ni fortsätter i samma uthålliga stil, när nu näste redaktör tar vid.

Tack även alla övriga författare som bidragit med artiklar, tips och uppslag.

I höst börjar jag som kompanichef, varför detta nummer blir mitt sista bidrag till föreningen.

Har Ni tänkt på att tidningen är den enda svenska helikoptertidningen. En möjlighet som kan begagnas till stordåd. Skall vi nu öka kvaliteten behövs några kluriga människor att sätta, klistra och fixa bilder.



"Keep it simple, stupid" är en devis de stora mediaguruna använder. Hela innehållet i ett budskap på en sida. En bild säger mer än tusen ord. Det finns alltså en massa utmaningar i och med arbetet i Redaktionen. Trots detta har jag föreslagit styrelsen i kamratföreningen att minska antalet utgivningar. Två under hösten och en under våren.

Näste man i ledet - lycka till.



CHEFEN HAR ORDET

FOLKE EKSTEDT

Sommaren är snart ett minne blott och ett nytt verksamhetsår har inletts delvis i nya lokaler. Vår första nya hangar har tagits i besittning, en hangar som byggts i enlighet med våra önskemål och som innehåller det modernaste som idag finns att tillgå. Detta borgar för såväl en god arbetsmiljö som möjligheter till rationell produktion. Jag vill i detta sammanhang ta tillfället i akt att framföra ett tack dels till personal vid AF 1 vars idéer och synpunkter påverkat utformningen dels Fortifikationsförvaltningen med vars representanter vi haft ett konstruktivt och meningsfullt samarbete och sist men inte minst "AF 1 byggarna" som svarat för uppförandet.

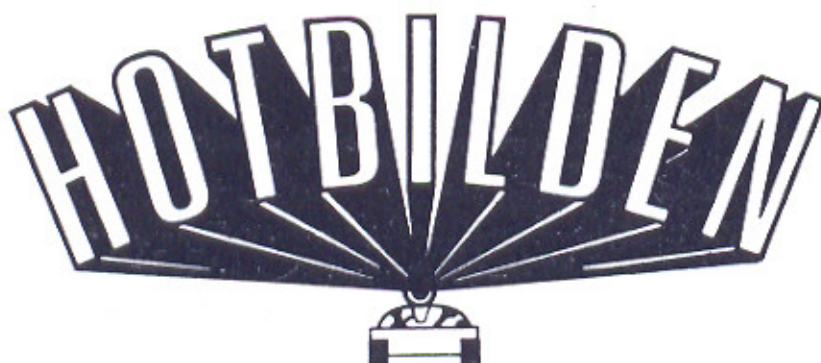
Huvuddelen av byggbeståndet vid AF 1 är från före 1940 så det är med stor tillfredsställelse vi nu tagit denna första hangar i nybyggnadsprogrammet i besittning. Detsamma gäller kanslihuset vars till och ombyggnad medför att alla stabsdelar hamnar under samma tak vilket kommer att underlätta verksamheten.

Vi kan också glädja oss åt att regeringen givit klartecken till byggandet av en vård- och distributionsanläggning för flygdrivmedel samt två kaserner och vars verkställighet vi kan konstatera genom igångsatta arbeten. Det är för oss som tjänstgör vid AF 1 såväl anställda som värnpliktiga glädjande att få komma ut ur trångboddhetens och de tillfälliga lösningarnas tid till lokaler som både kan skapa arbetsglädje och ge arbetstillfredsställelse.

Jag vill avsluta dessa rader med hopp om att alla läsare haft en skön sommar och en givande semester.

Med arméflyghälsning

Folke Ekstedt



Luftstrid

Rörlighet är en av taktikens grundstenar. Den medger kraftsamling och överraskning när den utförs dolt och snabbt.

Helikoptern är då en vapenbärare eller transportresurs. Motståndarens möjlighet att reagera är exempelvis med jaktflyg eller jakthelikopter.

Lt Göran Waara har skrivit följande artikel i ämnet av tillgängliga amerikanska erfarenheter. (1984)

Totalt luftherravälde på framtidens slagfält är knappast sannolikt. Amerikanska militärer har studerat helikopterns roll i en luftstrid, dess användbarhet, hotbild och tränat helikopterbesättningar i konsten att strida och överleva.

Pionjärerna på luftstrid med helikopter har sedan länge varit US Marines, Air Weapons and Tactics Squadron One (MAWTS-1) vilka fortsätter att utbilda piloter på avancerade manövrar i strid mot helikoptrar och jaktflyg. Växande oro över det ökade lufthotet från Warsawapaktens flyg har medfört att även Amerikanska armén har börjat studera hotbild och utbilda förare på luftstrid.

På uppdrag av Army Aviation Research and Development Command har Aerophysics Corporation of Bellevue genomfört studier av strid helikopter mot helikopter och helikopter mot jaktflyg med hjälp av en dator. Till underlag för studierna har man använt Amerikanska flygvapnets luftstridsstudier och resultatet visar på både gamla regler för luftstrid och faktorer unika för helikopter.

Som väntat betyder antalet helikoptrar mycket, men även prestanda, vapen och pilotens skicklighet inverkar på utgången av striden. Vid upprepade attacker mot helikopter med jaktflyg medför den goda manövrerbarheten hos helikopterna att angriparen tvingas till front mot front lägen med risker för jaktflygplanet.

Vid en föreläsning på the Helicopter Military Technology Specialists i Williamsburg, framförde Aerophysics ordförande Donald Haig fyra sätt att möta det luftburna hotet mot helikoptrar: antal, beväpning, manövrerbarhet och överraskning.

Han förklarar: - Om vi ser på angriparens styrkor, är det mycket svårt att överträffa dem i antal och beväpning.

- De har stora och många helikoptrar.

- Då återstår manövrerbarhet och förmåga att inta utgångsläge för överraskande anfall som det bästa medlet mot jakthelikopterstyrkor. Ett stort problem i planeringen av luftstrid med helikopter är bristen på tekniska data och erfarenhet av vad som behövs i en "jakthelikopter". Jakthelikopter hotet har blivit en faktor att räkna med i dagens situation enligt Duane Simon från the Army's Applied Technology Laboratory.

- Förr i tiden hade vi aldrig det behovet att flyga på detta speciella sätt med helikoptrarna:

- Vi behövde inte konstruera för att göra det.
- Vi behövde inte testa för att göra det.

Luftstridstest

Testen genomfördes tillsammans med Flottan, Armén och Marinkåren (Marinen). Under luftstridstesten (Air-to-Air Combat test 1) AACT 1 matchades en Bell AH-1 S Cobra mot OH-58 Kiowa (Bell 206). Två månader

senare under AACT 2 testades den lilla och manövrerbara OH-58 mot två av de senaste tillskotten inom den militära helikopterorganisationen, Sikorsky UH-60 Black Hawk och AUH-76, den senare en prototyp.

Cobran och Kiowan flögs av Marinkårens taktik och flyginstruktörer och armépiloter utlånade till US Navy's Test Pilot School (Test pilot skola). Sikorsky bidrog med piloter och teknisk personal för Black Hawk och AUH 76. Under radarövervakning och lasermätning dokumenterades alla flygningarna för att ligga till grund för utveckling av metoder för att mäta stridsförlopp. All data och information sammanställdes och presenterades som tredimensionella grafiska bilder av stridens förlopp.

Testens förutsättningar var VFR, akanstrid under intensiv manövrering på höjder mellan 150 till 600 meter. Flygning intill gränsvärden för SFI gällande för både Cobran och Kiowan utfördes med en max bankningsvinkel av 60°. Anfallen genomfördes med direkt riktning med fasta vapen. - Resultatet visar att piloterna använder den vertikala varianten varje gång, konstaterade projektledaren Simon.

Det betyder att de stiger för att erhålla bättre skottposition. De förutsatte ett normalt luftvärn och tillät piloterna att stiga. Slutsatsen blir nog att när alla flyger så nära varandra, skjuter inte luftvärnet på grund av risken för vådaskjutning. När striden är avgjord har segraren sju sekunder på sig att dyka mot skyl på moder jord, innan luftvärnet har helikoptern i sikte.

Varje luftstrid slutade med "dog fight" branta svängar, stigning och mycket snabba lägen, precis som jaktstriden fördes under andra världskriget.

Stigprestanda är viktigt.

- Piloterna försökte komma i ett läge över sin motståndare. 30 meter är tillräckligt för att träffa motståndaren på de svaga punkterna.

- Analyser av resultaten visar vikten av att disponera mycket effekt för stigning, svängar acceleration, men en mycket stor del hänger på cockpit och sikten från denna. Done Simone förklarar vidare, jaktstrid med helikopter fodrar 99,9 % uppsikt utåt för att kunna hålla ögonen på sin motståndare. Efarheten visar att en förste- och andreförare sida vid sida inte är bra.

Resultaten från AACT 1 och 2 skall användas för att utveckla framtida jakthelikoptrar optimalt.

Jaktstridsträning

Den primära uppgiften för amerikanskt arméfölyg är att anfälla markmål och understödja markförband, men inför det ökande lufthotet har armén börjat träna sina piloter för luftstrid.

Första kursen hölls i augusti 1983 och omfattade 50 timmar teori, aerodynamik och taktik, 18 timmars flygning mot andra helikoptrar plus 6-8 timmar mot jaktflyg. Teorin bestod av repetition i begränsningar hos den halvstela rotorn på Cobran och uppfräschning av kunskaperna om OH-58 Kiwans begränsningar.

Mycket av grundkunskapen i jaktstrid kommer från Marinkåren. Elva piloter från 5th Cavalry gick en 10 dagars kurs i juni 1983 och tre av dem blev uttagna till instruktörer i jaktstridsträning. Många armépiloter från 17th Cavalry i Fort Campbell, Kentucky har sedan dess genomgått utbildningen och några av dem sysslar nu mera enbart med utveckling av utbildningsprogrammet.

En del av marinens taktik tillämpas utan ändringar, men armén har utvecklat en för deras ändamål speciell taktik. Mycket av marinens jaktstridstänkande går ut på när grupperad eskort, ksp-beväpnade tp-hkp på "snus lägsta". Armén har utvecklat en egen taktik.

Vilken typ?

I dagens läge finns det bara en typ klar för jaktstrid i US Army, AH-1 Cobra. Den har fördelen av att ha akan, raket och robotbestyckning, tandemplacering av besättningen, men saknar komfortabel effektmarginal vid stridsvikt. Enligt erfarenheter är det av högsta vikt att disponera stora effektmarginaler i luftstrid.

Proportionen är ungefär en tvåmotormaskin, du skall kunna hovra, utan markeffekt på en motor och ha den andra motorn för eventuella manövrar.

Slutsatsen av detta är, har du endast en motor, blir du tvungen att hovra med endast hälften av den tillgängliga effekten. Av

arméns helikoptrar är det endast UH-60 Black Hawk och möjligen AH-64 Apache som uppfyller kraven på motoreffekt, men kraven på en lämplig helikopter för jaktstrid omfattar också hög manövrerförmåga, storlek, infraröd signatur och en del andra faktorer. OH-58 Kiowa (Bell 206) är mycket sårbar men den är mycket svår att upptäcka och den är mycket smidig på låg höjd och med låg hastighet, speciellt i farter runt VMS (95 km/h). Den relativt lätta OH-58 saknar ändå tillräckliga effektmarginaler och har inget splitterskydd, ir-dämpning, radarvarningssystem. Den har också en sida vid sida placering av besättningen, vilket skymmer piloten i höger sits. Marinkåren har utvecklat en teknik där man skiftar kommandot mellan höger och vänster förare, men armén är mindre än förtjust över att man byter mellan förarna under stridsflygning.

Från pilotens säte, är det inte mycket som skiljer mellan luftstrid i helikopter och flygplan.

- Den kille du ser är inte den som skjuter ned dig, den erfarenheten har Cobra-piloten Murphy. I den tandemsätes monterade dubbelkommando Cobran, flyger piloten från baksits och litar mycket på sin skytt som har bättre runt om sikt för att upptäcka mål och betjäna vapnen. När striden är ett faktum, koncentrerar sig piloten på motståndarhelikopters rotordisk och avläser därmed hans flygläge.

- Om du stirrar dig blind på helikopterkroppen kommer motståndaren att manövrera bort dig.

Vapen och taktik Vid sammandrabbning med motståndare på mycket låg höjd, blir valet av helikopters vapen av stor betydelse. Ett av det mest effektiva vapnen är flechetttraketen. Den briserar på ett förinställt avstånd och sprider små pilar framför en anfallande motståndare likt en flygande hagelpatron. Problemet med flechett raketen är valet av ett lämpligt avstånd för detonation och den optimala kalibern är också en olöst fråga. Med utvecklingen av den lätta jaktroboten Stinger har helikoptrarna fått ett effektivt vapen mot jaktplan och armésamverkande attack. Armén har redan beslutat om anskaffning av någon typ av jaktrobot för OH-58 och man kommer sannorligt att välja Stinger. Marinen har valt att beväpna sina Sea Cobras med den tyngre Sidewinder som också har längre räckvidd än Stinger. Provsjutning av Stinger har gjorts från Bell Cobra och Westland Lynx.

PV-robotar typ, Hughes TOW och den snabba laserstyrda Rockwell Hellfire kan användas mot anfallande helikoptrar och flygplan.

- Cobra piloterna är övertygade om att de skulle kunna skjuta ned ett flygplan med en TOW-robot, i alla fall i ett bakhåll, säger kapten Brian Gillespie, 5th Cavalry, speciellt i en strid mellan helikopter och flygplan. Med flygplanets höga hastighet så blir dess manövrar vida och under sväng närmar sig helikoptern med sin snävare svängradie. När flygplanet går ur svängen sker bekämpningen. - Jag har haft målföljning på en Harrier och gott om tid för att fullfölja bekämpningsförloppet, berättar kapten Gillespie.

Ett av de senaste taktiska dragen i situationer där man möter motståndaren nos mot nos, där motståndet utgörs av ett flygplan, är att direkt avfira endast en 12 cm raket mot den snabbt närmande fienden. Piloten i flygplanet kan inte se om han möter en styrd eller ostyrd projektil och blir tvungen att bryta ut. Detta ger helikopterpiloten viktig manövertid. Hittills anses roboten effektiv i nos mot nos situationer på avstånd mellan 3 till 4 kilometer. Men en explosion av en robot-stridspets på avstånd under 2 km kan till och med skada den avfyrande helikoptern. Så då återstår endast akan på avstånd lämpligast mellan 1000 till 1200 meter.

Den tornmonterade M197 20 mm akan på AH-15 är ett effektivt vapen i luftstrid. Eldhastigheten 730 skott per minut anses något för låg för luftstrid. På OH-58 Kiowa är en 7,62 mm ksp monterad, som har en eldhastighet av 4000 skott per minut.

- Vår ksp gör bara märken på Hindens titanium pansar, förklarar Warrant officer Hugh Alderson på Kiowa Light Air Cavalry Troop, men någon verkan på styrorganen kan kanske erhållas och på ett jetplan kan luftintag eller dylikt skadas.

På önskelistan för beväpning av helikoptrar för luftstrid står en akan med hög eld- och utgångshastighet som laddas med tunga metallkuler och högexplosiva pansarbrytande projektiler. Idag är det endast flechett raketen som är effektiv, men studier visar att en kombination mellan akan och robot beväpning av samma typ som jaktplan har, är det bästa alternativet. I alla fall så är ett frontalanfall på avstånd under 500 meter med akan dödligt farligt. Ytterligare ett önskemål är ett varningssystem med 3 km räckvidd i

alla riktningar, möjligen mastmonterat, för att ge piloten både visuell och akustisk varning om närmande luftfarkost. Piloter i arméhelikoptrar har mycket lite användning av en radar för att täcka terrängen framför och nedanför helikoptern, de behöver något som täcker ovanför och runt om. Ett datastyrt hjälmmonterat sikte för akan skulle öka möjligheterna för bekämpning.

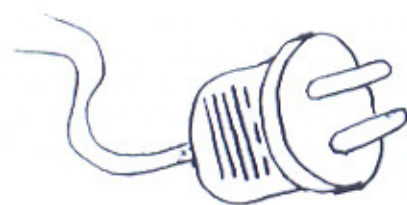
Detta underlättar riktningen av akan betydligt på grund av att pjäsen följer skyttens rörelse och det han ser på pekar också eldröret på. All denna utrustning måste givetvis anpassas till för typen lämplig bestyckning med hänsyn till vikt och prestanda. Grundläggande för all planering och taktik för arméflyg gällande luftstrid blir dock inom ramen för det konventionella arméflygets uppgifter, trupptransporter, rekognosering m m. En resursfördelning måste ske för att skydda Chinooks, Black Hawks och även Cobras och Apaches i eldställning för pv-uppgifter.

"Det lätta kavalleriet" OH-58 Kiowa går i rote med ettan, beväpnad med vapen primärt för uppdraget, ksp och raketer för understöd av markförband, tvåan är beväpnad med raketer och Stinger för försvar av roten. En tredje OH-58 går ensam 800 till 1000 meter bakom roten för att skydda vinklarna mellan kl 4 och 8.

Frågan kvarstår dock om man skall beväpna alla helikoptrar för självförsvar eller kanske endast de mycket manövrbara OH-58 och om en eller två OH-58 kan skydda fem Cobras i strid vid de främre linjerna.

Taktiken och tekniken i detta ämne om helikoptrar i luftstrid är bara i första stadiet, men det till antalet överläsna WP styrkorna och nyheten om att det redan finns speciella jakthelikopterförband i Sovjet talar för att på framtidens slagfält kommer helikoptrar att slåss mot helikoptrar.

Kon- tack- ten



Red. svar:

Tiderna, möjligheterna näbb.
och kraven

förändras

Tack för Ditt kort!

Refererande till eder
tidskrift nr 4/86 sid. 9
protesterar jag å det be-
stämdaste mot benäm-
ningen "Skatboet" för den
på min tid funktionella
tornbyggnaden.

Vi var så lagom stöddiga
ni flygtän, när gammel-
skatan krakade från bo-
et.

Med en hälsning från
en alltjämt spetsig

Iven Pauath



Helsingborg 85 11 13

Kamrater !

Tack vare Rotorbladet har jag fortfarande kontakt med HkpS (AF 1) . Tack för en trevlig tidning.

Några andra källor finns väl också. EBO (major Esbjörnsson) har hållit kontakten och genom honom får jag läget i stort. Här nere i Skåne finns den HkpS-are som jag beundrar mest - "PÅ". Vi har träffats några gånger och han är samma fina människa, officer och kamrat nu, som han var som vår flygchef. Alf Andrée och Roland Söderberg gav mig senaste nytt, då de gjorde IFR-utbildning här nere. De gjorde dessutom god reklam för armeflyget genom idogt tjänsteflit under tjänstetid med goda prestationer som följd, och sedvanligt Hkp-iskt utnyttjande av fritiden. De ska bygga om två av färjorna nu...! Peter Backlund har också besökt oss i något slags tjänsteärende tror jag...!

Företaget som jag flyger i har just anställt Bengt Tegnesh som flygchef och vi ventilerar dagligen minnen från kamrater och verksamhet i Övre Norrland. Det passar sig nog bra, att här också berömma Sven-Erik Lindquist (LIN), för att han håller reda på oss. Det är självklart, att LIN har tid med oss som är lite utanför, dessutom verkar det som han tycker det är roligt.

Pensionären MA har det oförtjänat bra. När något tråkigt, krångligt, olönsamt eller jobbigt ska utföras, så är jag ju i alla fall pensionär. Däremot behöver jag ju inte stanna och vila efter varje trappsteg än, så det roliga, lönsamma, lätta och lata kan jag fortfarande medverka i. Tänderna har jag kvar och jag ser fortfarande om flickorna är vackra. Hörseln kan jag slå av eller på om jag vill. Man kan ju inte bara sluta att göra något, så jag sysslar med min hobby helikopterflygning.

Den 1/3 -84 flyttade vi till Skåne, familjen och jag. Helsingborg, Sveriges vackraste och bäst belägna stad, passar mig utmärkt. Vi trivdes bra i Boden t o m så bra att vi tvekade lite om vi skulle flytta när det blev aktuellt. Nu är vi övertygade om att vi gjorde rätt. Var sak har sin tid och sin plats. I början hade jag nog att syssla med mig själv och mina nya möjligheter, medan Gun-Britt fick arbete direkt på posten här och tillförde familjen likvida medel för överlevnad.

Sommaren 1984 flög jag för Lapplandsflyg, mest ifrån Kvikkjokk. Mycket trevligt. Både Bell 47, Jet Ranger och inflygning på Long Ranger. Det är roligt att arbeta hos Margareta och Bertil Johansson och fjällen är toppen. Renarna har nog inte glömt mig än, så som jag drev dem fram och tillbaka. Ett icke föraktligt antal transporterade jag som hängande last från slaktplatsen till ett mobilt slakteri, så nog har jag roat mig alltid.

1985-03-15 öppnade landshövdingen i Malmöhus län en helikopterlinje mellan Helsingborg och Köpenhamn (Kastrup) Nybyggd hangar vid Grenåfärjans terminal. Ny heliport, nytt det mesta. 3 hkp (en Jet Ranger, en Long Ranger och en Agusta 109). Redan i slutet av februari fick jag anställning. Jag skulle förstärka när det var nödvändigt. Det passade mig utmärkt. Vi var 5 piloter inklusive flygchefen. Jag har aldrig flugit så mycket som jag gjort sen dess. Det är väldigt roligt.

Nu är jag på gång med inflygning på 109:an och instrumentbevis. Vi flyger ganska mycket för marinen och Lv 4 i Ystad. Sjöfartsverket nyttjar oss för fyrunderhåll. Vi gör mycket fotojobb och så taxiflyg åt alla håll. Basen i verksamheten är dock linjefarten till Kastrup. Vi gör 5 tur och retur-resor om dagen måndag-fredag. 565 kronor/enkel resa och

fler och fler passagerare alltefter vi blir kända. Vi bokar folk på SAS dator, vilket innebär att vem som helst kan boka på resebyråer var som helst i världen.

Det är roligt att ha sitt arbete som sin hobby. Jag har aldrig flugit så mycket som jag gör nu och jag känner mig i väldigt fint flygtrim. Jag har en månads tjänstgöringskyldighet

kvar att genomföra före 55 års ålder. Den månaden hoppas jag få göra i Boden på HkpS (AF 1). Helst som flygförare på helikopter 3. Slut på denna rapport från MA

Smile

Euro Air Helikopterservice AB

Helsingborg: Drottninggatan 72 A, Box 1143, S-251 11 Helsingborg. Telefon (0)42-18 03 65. Telex 72612 travel S.
Malmö: Stjärnplan 3, S-216 18 Malmö. Telefon (0)40-15 02 20. Telex 32703-S.

PS/

En särskild hälsning till EN (kn Eddy Eriksson). Som var och en förstår av hans inträngande artikel i Rotorbladet nr 3/85 är allt sant. Dock har jag svårt med sammanhanget - Jullunch?, Bad?, Fiske med nät och utter?, Sova i gröngräset?? Jullunch i Suobbat????

Antagligen har jag blivit gammal ändå. För inte kan väl Eddy minnas fel??

Tack för en trevlig artikel

/MA.

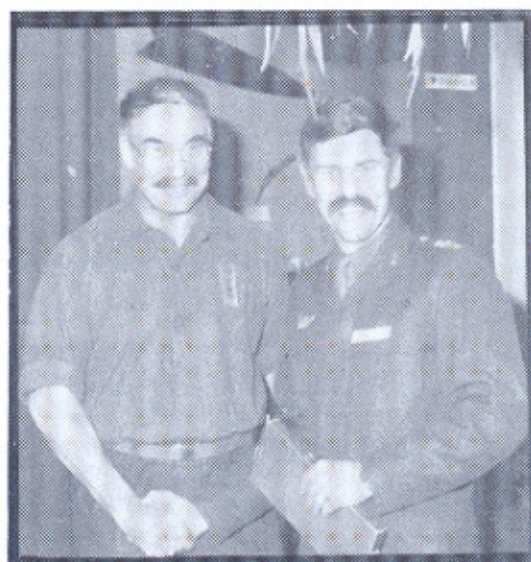
Redaktionen:

*"Tryckfelstankenisse"
har varit framme.*

BATM FÄLT TÄVLAN



H 21-SEGRARE
LEIF BERTILSSON



YTTERLIGGARE KLASSEGRARE
IVAR ERIKSSON

Islossning för vår grundutbildning av värnpliktiga 86/87-87/88!

"Välj den rubrik som passar Dig själv" sa Kalle, Rotorbladsredaktören med glatt humör.

Tornedalsnybyggarna har i skrivande stund fått åter ett års erfarenhet av att det kanske inte är så dumt att lyssna till de "gamles" synpunkter. "Di gamle", som byggt högre upp från stranden och därmed tagit det obekväma att måsta gå några hundra steg för att nå den eftertraktade strandlinjen - men deras hus står kvar även efter årets islossning.

Per Pettersson Gäddvik, f d riksdagsman och försvarsutskottsordförande i många år har besökt AF 1 med BD läns kvinnliga civilförsvarskommitté.

Flyttning till nya hangaren för transporthelikopterkompani och stationskompani pågår som bäst.

Med denna inledning vill jag bara säga att tidpunkten är slutet maj 1986.

Vårt utbildningsarbete är det viktigaste i fred. Viljan att göra detta jobb så bra som möjligt finns utan tvekan hos alla våra officerare - men någonstans har en propp stoppat upp våra ambitioner en längre tid.

Men nu har det lossnat!

Vid AF 1 byggs nu kaserner för våra värnpliktiga och därmed läggs grunden till ordnade förhållanden för arméflygsoldaterna i Boden.

Genom nya hangarens tillkomst kan lokaler för sambandstjänst, motortjänst och fysisk träning skapas i lokaler som tidigare använts för basenhetens personal i teknisk tjänst.

Nya kaserner med vettig arbetsmiljö för våra yoff vid specialkompani och samlad förläggning för våra värnpliktiga skall stå färdiga våren 1987, så att alla värnpliktsomgångar 87/88 skall få plats.

Vi som dagligen verkar vid O-basen vet ju att kasernerna egentligen skulle ha varit på plats nu i vår. Åldersklassen består ju fr o m utbildningsåret 86/87 av tre omgångar hjälpmekaniker för att klara erforderlig flygtidsproduktion under hela året. Att nu inte kasernerna blev byggda i rätt tid innebär att vi parasiterar ytterligare ett år på Ing 3.

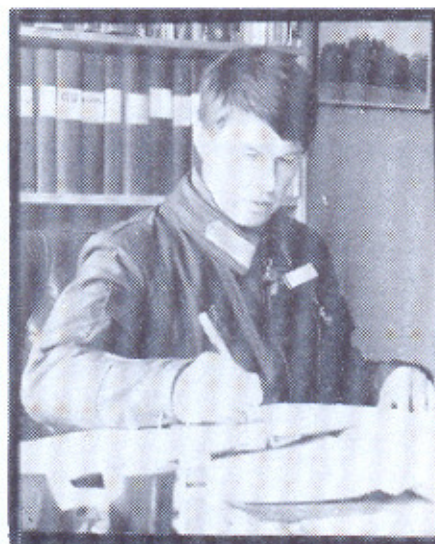
När "proppen" väl lossnat blev det kraft även för drivmedelsanläggningens byggstart.

Ja, nog har det lossnat för arméflygets utveckling - nu gäller det att även lätta på korken för alla individer som en tid upplevt ett alltför högt tryck inombords. Vi behöver varandra för att tillsammans vidare utveckla vårt arméflyg.

Som avslutning vill jag passa på att tacka alla som tjänstgör och under åren tjänstgjort vid AF 1 för ert goda humör, alla fina insatser för att nå dit vi idag nått och inte minst det goda kamratskap som trots det sistlidna årets "grus i bägaren" dock ändå finns.

Lycka till i fortsättningen!

S-O Kuoppala





EN ELOGE

TILL EN AV
SOMMARENS SOLDATPROVARE.

(AV NÅGON ANLEI-
NING
VAR DET SVÅRT ATT
FÅ ETT REGLE-
MENTSENLIGT
MOTIV).

C 1. ANDERS
DAHLIN



BAKOM KEMISKA MUREN? ARMENS ASFALTPAPPER.
SKYDDSOFF MÅSTE SKÄMTA

Bef - utb: SKYDDSTJÄNST



OCH SÅ ALL DENNA MATERIEL



TILLVERKNING MED TILL-
FÄLLIG MATERIEL

OCH SÅ HÄR BLIR ASFALTS-
PAPPERET EN GASSKYDDSTRUMPA





Helikoptern - Norrlands brobyggare.

Övlt Sandström har under hela sin aktiva tid tjänstgjort nära arméflygorganisationen i Boden, vid Ing 3 främst i trupptjänst, vid milostab ÖN som fältarbetschef i åtta år samt vid A 8/Fo 63 de sista 10 aktiva åren 1975-1985.

I sina trupp- och stabstjänstuppgifter har han relativt ofta haft anledning att utnyttja helikoptern för olika uppgifter.

Glimtar ur historien

Armén planerade under 1950-talet anskaffning av helikoptrar och utbildning av personal för organisation av krigsförband.

Planeringen omfattade bl a studium av olika användningsområden för helikoptrar. För dessa studier i Bodnområdet stationerades under hösten 1956 (?) en helikopter på Bodens

flygfält. Helikoptern - en Sikorsky 55 (S 55) - med besättning var förhyrd från Ostermans Aero.

Olika försöksmoment skulle utföras vid regementena i Boden för att få fram bredast möjliga underlag för användningsbedömning.

För försöken av speciell Ing 3-karaktär erhöll undertecknad uppgift att genomföra vissa försöksmoment. Det var naturligtvis en

mycket intressant och spännande uppgift och förväntningarna var stora att få prova detta högteknologiska instrument för ingenjörstruppuppgifter.

I fortsättningen beskriver jag kortfattat de försök som gjordes i Ing 3 regi.

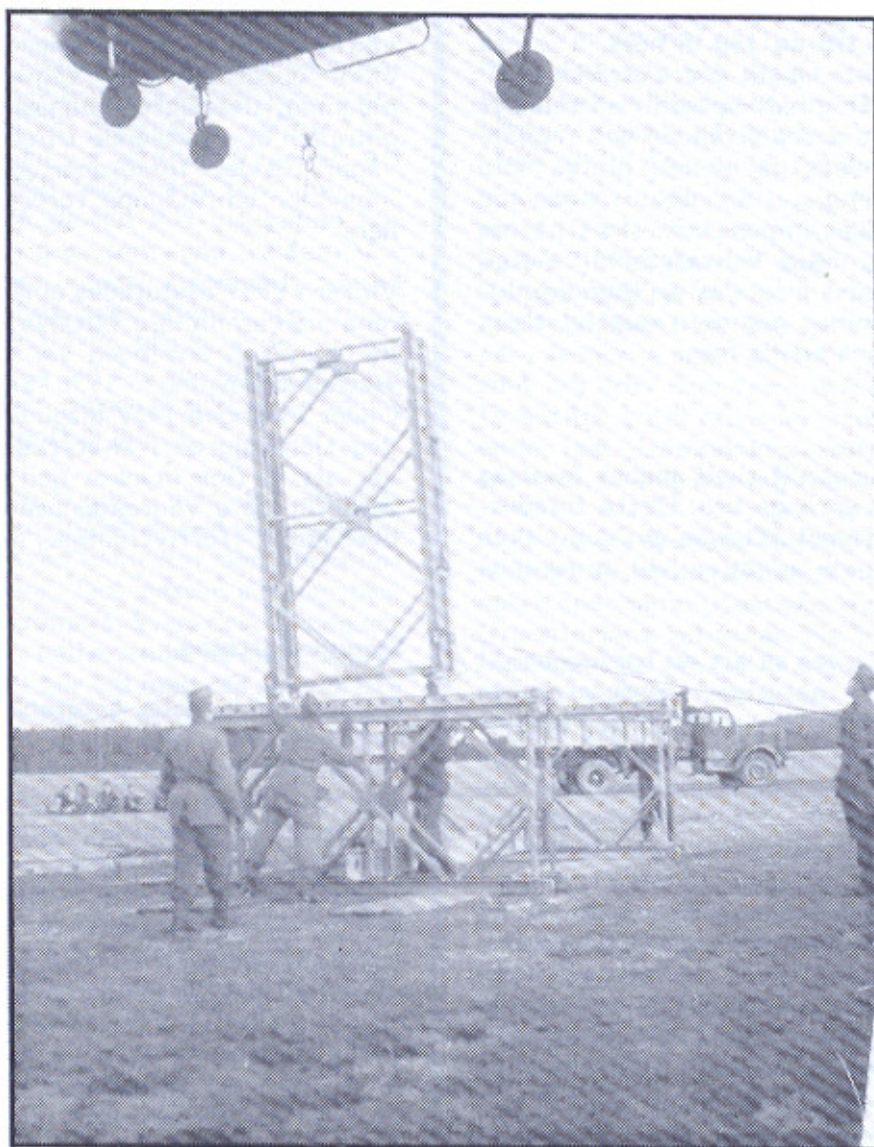
Försök 1

Bakgrund: Efter andra världskriget inköptes stora mängder engelsk krigsbromateriel till Sverige. Med denna materiel kan (fortfarande) komplicerade brokonstruktioner utföras bl a i form av mellanstöd vid större brolängder. Ing 3 övade under 1950-talet flitigt varje år med att bygga dessa broar. Det svåraste och mest tidsödande arbetet var att bygga pelare (mellanstöd), som ofta låg ett stycke ut i en forsande älvfåra.

Här kanske helikoptern kan användas? Vi gör en försök!

Försöket genomfördes på Bodens flygfält framför en av hangarerna. Sikorskyn var utrustad för lyft av hängande last. Vidstående bild visar hur ett element har placerats och fogats till pelarkonstruktionen samt hur Ostermans besättningsman är ifärd med att koppla loss lyftanordningen från lasten. Elementvikten ca 550 kg var inget problem. Även precisionsinstyrningen för sammankoppling av elementen med bultar gick utan större problem.

Detta enkla försök utföll till full belåtenhet och var helt naturligt ytterst tids- och kraftbesparande i jämförelse med konventionell metod.





Helsingborg 85 11 13

Kamrater !

Tack vare Rotorbladet har jag fortfarande kontakt med HkpS (AF 1). Tack för en trevlig tidning.

Några andra källor finns väl också. EBO (major Esbjörnsson) har hållit kontakten och genom honom får jag läget i stort. Här nere i Skåne finns den HkpS-are som jag beundrar mest - "PÅ". Vi har träffats några gånger och han är samma fina människa, officer och kamrat nu, som han var som vår flygchef. Alf Andrée och Roland Söderberg gav mig senaste nytt, då de gjorde IFR-utbildning här nere. De gjorde dessutom god reklam för armeflyget genom idogt tjänsteflit under tjänstetid med goda prestationer som följd, och sedvanligt Hkp-iskt utnyttjande av fritiden. De ska bygga om två av färjorna nu...! Peter Backlund har också besökt oss i något slags tjänsteärende tror jag...!

Företaget som jag flyger i har just anställt Bengt Tegnhed som flygchef och vi ventilerar dagligen minnen från kamrater och verksamhet i Övre Norrland. Det passar sig nog bra, att här också berömma Sven-Erik Lindquist (LIN), för att han håller reda på oss. Det är självklart, att LIN har tid med oss som är lite utanför, dessutom verkar det som han tycker det är roligt.

Pensionären MA har det oförtjänat bra. När något tråkigt, krångligt, olönsamt eller jobbigt ska utföras, så är jag ju i alla fall pensionär. Däremot behöver jag ju inte stanna och vila efter varje trappsteg än, så det roliga, lönsamma, lätta och lata kan jag fortfarande medverka i. Tänderna har jag kvar och jag ser fortfarande om flickorna är vackra. Hörseln kan jag slå av eller på om jag vill. Man kan ju inte bara sluta att göra något, så jag sysslar med min hobby helikopterflygning.

Den 1/3 -84 flyttade vi till Skåne, familjen och jag. Helsingborg, Sveriges vackraste och bäst belägna stad, passar mig utmärkt. Vi trivdes bra i Boden t o m så bra att vi tvekade lite om vi skulle flytta när det blev aktuellt. Nu är vi övertygade om att vi gjorde rätt. Var sak har sin tid och sin plats. I början hade jag nog att syssla med mig själv och mina nya möjligheter, medan Gun-Britt fick arbete direkt på posten här och tillförde familjen likvida medel för överlevnad.

Sommaren 1984 flög jag för Lapplandsflyg, mest ifrån Kvikkjokk. Mycket trevligt. Både Bell 47, Jet Ranger och inflygning på Long Ranger. Det är roligt att arbeta hos Margareta och Bertil Johansson och fjällen är toppen. Renarna har nog inte glömt mig än, så som jag drev dem fram och tillbaka. Ett icke föraktligt antal transporterade jag som hängande last från slaktplatsen till ett mobilt slakteri, så nog har jag roat mig alltid.

1985-03-15 öppnade landshövdingen i Malmöhus län en helikopterlinje mellan Helsingborg och Köpenhamn (Kastrup) Nybyggd hangar vid Grenåfärjans terminal. Ny heliport, nytt det mesta. 3 hkp (en Jet Ranger, en Long Ranger och en Agusta 109). Redan i slutet av februari fick jag anställning. Jag skulle förstärka när det var nödvändigt. Det passade mig utmärkt. Vi var 5 piloter inklusive flygchefen. Jag har aldrig flugit så mycket som jag gjort sen dess. Det är väldigt roligt.

Nu är jag på gång med inflygning på 109:an och instrumentbevis. Vi flyger ganska mycket för marinen och Lv 4 i Ystad. Sjöfartsverket nyttjar oss för fyrunderhåll. Vi gör mycket fotojobb och så taxifyg åt alla håll. Basen i verksamheten är dock linjefarten till Kastrup. Vi gör 5 tur och retur-resor om dagen måndag-fredag. 565 kronor/enkel resa och

Försök 2

Även detta försök gällde förbindelsearbeten - ingenjörtruppernas huvuduppgift.

Bakgrund: Över de större älvarna måste som regel pontonbroar eller färjor byggas. Vid detta arbete erfordras som regel att en färjlinan spänns över älven. Färjlinan består av en 16 mm stålvire och längden anpassas för att nå från strand till strand. För att spänna färjlinan krävs med konventionell metod betydande materiella och personella insatser samt arbete under flera timmars tid.

Försöket genomfördes över Lule älv ca 400 m nedströms Hedenbron. Bodens kraftstation fanns inte då och Lule älv var en strid fors i försöksområdet.

Efter samråd med helikopterföraren hur arbetet skulle utföras förbereddes försöket.

Färjlinan ca 200 m lades ut på sandstranden i stora bukter. Därefter fästes ena änden av linan i Sikorskyns lyftanordning och helikoptern steg lodrätt till ca 180 m höjd, d v s så högt att linan skulle nå till andra stranden.

Efter stigningen flög helikoptern i en relativt brant lutning mot andra stranden och frigjorde linan som landade på avsedd plats. Hela operationen stigning - utläggning av linan tog ca 5 minuter, vilket imponerade stort på oss ingenjörssoldater. Med konventionell metod hade uppgiften krävt insats av en ingenjörpluton i minst 4 timmar och med relativt stora riskmoment i denna strida fors.

Försök 3

Bakgrund: Sprängpatrull skall snabbt insättas för att ladda och spränga bro. Detta försöksmoment gällde främst att visa om och vilken tidsvinst som kunde erhållas vid bråskande insats.

Försöket genomfördes så att en sprängpatrull med erforderlig materiel transporterades från Bodens flygfält till utvald bro. Tid togs och jämfördes med motsvarande konventionell transport d v s i bästa fall med bil.

För kortare stäckor var tidsvinsten med helikopter relativt obetydlig, men vid allt längre avstånd av mer avgörande betydelse. Helikoptertransport var dessutom mer kraftbesparande för personalen i sprängpatrullen. Helikopterinsats för denna typ av uppgifter bedömdes som så exklusiv att endast under vissa omständigheter - särskilt viktiga sprängobjekt, långa transportavstånd och tidsnöd - medverkan torde kunna påräknas.

Försök 4

Bakgrund: Minering skall utföras utanför väg - marktransport med fordon svårt/omöjligt.

I likhet med försök 3 var detta försök främst en fråga om snabb och kraftbesparande transport av materielminor/sprängämnen.

Försöket visade på att tidsvinst erhöles även om transportavståndet som regel endast rörde sig om någon kilometer.

För denna verksamhet bedömdes helikopterinsats vara alltför exklusiv. Den försvarstaktik som försöksmomentet grundade sig på har numera frångåtts och bättre marktransportfordon - bl a bandvagn - disponeras av krigsförbanden.

Övrig verksamhet

För ingenjörförband i fält är en vanlig och viktig uppgift att rekognosera terrängen för olika uppgifter t e vägbyggnad, vintertid plogning, översiktsrekognosering av terrängområden bl a avseende tillgång och kvalite på vägar. Under försöksperioden gjordes dock inga mer omfattande försök i dessa avseenden.

Vintern 1957 avslutades åldersklassens utbildning med en mindre fälttjänstövning i trakten av Niemisel. Övningen var förövning till den viktiga slutövningen 1958 "Snöflingan".

Under övningen 1957 disponerades helikopter. Jag tjänstgjorde i A-styrkechefens stab och vet att vi fick mycket god hjälp av helikoptern för bl a vägrekognosering och översikt över läget - förflyttningar, maskering m m.

Sammanfattning

De inledande goda erfarenheter av helikoptermedverkan jag erhöles under försöken i Boden har jag senare haft åtskilliga tillfällen att ytterligare befästa i praktiska arbetsuppgifter vid bl a vägarbeten inom RFN försöksområde i Naustaområdet.

Ibland undrar jag om i den framtida utbildningsverksamheten AF 1 mer kunde medverka i ingenjörtruppernas tekniska verksamhet till fromma för båda trupperna.

INVIGNINGSFESTEN

Norrbottens Arméflygare med prominenta gäster dvs hustrur, fästmoer/män, sambos var samlade till fest den 7 maj, ROTORBLADET var där!

Gästerna följde verkligen uppmaningen på inbjudningskortet - uteslutande vårklädsel bars. Från beige, matchande till segelbåtsdäcket hos Kåre Sintorn, festgeneralen, till kostym i senaste snitt såsom Göran Waara väl förenligt med Luleås frekventerade ineställen. Efter en något förvirrande inmarsch genom bakdörren hamnade vi i servicehallen dekorerad med utslagna björkar. Förtänksamt - ute hade våren inte kommit ännu.

Festen inleddes med välkomsttal av Folke Ekstedt varefter fru Kristina invigde hangaren med ett snitsigt klipp i det blå-gula bandet. Upp höjde sig maskeringsnätet som skilde scen och dansgolv från de i "bersån" utställda middagsborden. Festgeneralen lämnade några förhållningsordrar vid något tillfälle - det gällde visst en typ av plast, fyndigt, ej att förväxla med glas, det i Norrland allmänt vedertagna dryckesredskapet.

Härefter inträdde tvenne par kockar med helstekta renar. De karvade ut portionsbitar till den köande festmenigheten. Glamm och stundtals sång präglade måltiden. Efter kaffet vidtog ett raskt dansnummer av dansgruppen Shady Visions (de fyra var för övrigt klädda i fotsida jeansskjortor) som markerade middagens avslutande

KENNES det välspelande dansbandet från Vuollerim var en lyckträff. Deras musik ljöd med föredömligt få raster hela kvällen. Vakt-havande befälet för kvällen, Sören Bertilsson, övervakade grindarnas stängning vid pass 0230. Han välkomnade för övrigt gästerna vid vakten iförd ljus kostym, dagbricka och cowboyhatt.

Ja detta var en tillställning som säkert är i "Hänt i veckans" och Jakob Dahlin's anda. Norrland kan!

Till Er festarrangörer Ett hjärtligt tack för en mycket trevlig fest.

Festkommitté: Hans Pettersson, Ann-Katrin Pålsson, Uno Granbom, Lars Henriksson, Kenneth Carlsson, Lennart Samuelsson.

Festgeneral: Kåre Sintorn.

Ett stort tack även till alla ni andra som hjälpt till.



MATS JOHANSSON OCH GÖRAN EKMAN



FESTGENERAL MED GÄST

AF1 SHOPEN

Kamratföreningen tillhandahåller Arméflygmärkta artiklar till nedanstående priser. Beställning sker genom insändande av inbetalningskort till bankgiro 281-1412. Ange slag och antal av önskade artiklar.

Vid köp av ryggsäck, portfölj, askkopp uttas en portoavgift á 20 :-, portoavgift för övriga artiklar 10:-

OBS!

Anmäl ny bostads adress till Kamratföreningen, så kommer Rotorbladet.

Pannband
15:-

Ficklampa med förstoringsglas
25:-

Tandborste med tandkräm
25:-
Extra tandkräms refiller
5:-

Portfölj
50:-

Klädborste
15:-
Kniv

15:-



ERBJUDER

Mössa
25:-

Tändare
(Mörkblå, ljusblå, röd, gul)
5:- st

Tygdekal AF 1
10:-

Askkopp
(AF 1 heraldiska vapen i botten)
50:-

Ryggsäck, mörkblå
(Salomon-modell)
100:-



Extra! Passa på!

Kassettband med Boden förbandens marschmusik
"under Bodens kanoner" 60:-

ETT KOMPANIS FÖDELSE

I september 1985 föddes 6.stationskompaniet och skulle i början inhysas i H 2 tillsammans med 5.stationskompaniet (medeltunga).

Det käcka gänget består av kapten Janéric Isacson (ISA), löjtnant Leif Bergstedt (BRE) löjtnant Jörgen Bäckström (BÄK) samt löjtnant Lars Eneroth (ENE) leasad från 4.stationskompaniet.

Första veckan hade vi inga helikoptrar och det var en synnerligen behaglig vecka. Men säg den lycka som varar evigt, torsdagen den 12 september damp 2 st BO 105 (helikopter 9) ner på AF 1 och nu satte en febril verksamhet igång. ISA åkte på hjärnskrynklingkurs till Gällöfsta så undertecknad fick ta stötarna första veckan. Redan måndagen veckan efter började man flyga och sen skulle det flygas varje vecka i princip fram till jul för att flygförarna skulle kunna behärska helikoptern. Teknikerutbildningen då? Ja, som vanligt så finns det ju ingen tid för sånt. Den får vi försöka tillgodogöra oss mellan passen så gott det nu går, och med så god hjälp som vi fått av Hermann Brettel och Manfred Chwolik från MBB* så ska vi nog klara av DET också. Hur som helst, de två BO 105 är leasade på ett år av FFV och AF 1 ska bara tillhandahålla tekniker för kontroll före flygning, efter flygning, tankning samt rangering. Själva trouble-shooting ska FFV klara med sina eminenta "tekniker" som redan har typkurs på BO 105. Vid skrivandets stund har endast undertecknad - av teknikerna på AF 1 - fått en 2-veckors "familiarization course" på BO 105. Hur många "kavaj och slips-tekniker" som har fått själva typkursen vet jag inte, men det antalet torde vara tvåsiffrigt. Men hur som helst, de ska ju inte gå på linjen. Så just nu kan vi säga "FFV har kursen men ingen erfarenhet, vi har erfarenheten men ingen kurs". En del trevliga och mindre trevliga episoder har redan inträffat. Bl a så bjöd MBB in flygförare och tekniker på en riktigt fin middag på Bränna Vårdshus med både förrätt, huvudrätt, efterrätt samt dricka i olika former, även C AF 1 var inbjuden. I förtjusningen över detta så bjöd C AF 1 våra tyska lärare på lunch i A 8 VIP-matsal en vecka senare, där även vi övriga flygförare och tekniker på BO 105 var medbjudna. Lite anmärkningsvärt var att när det var dags att avsluta lunchen så fick vi - de svenska teknikerna och flygförarna - själva betala lunchen! Men det är väl sånt som kallas personalvård.

Flera rapporter kommer, slutar med:

Se upp lätta, se upp tunga
här kommer vi som just nu är unga
6:e PV här har ni oss
det är vi som ska slåss
mens ni flyttar trupp från Vittangi till Koskivara
utsätter vi oss för all den fara
där vi ligger på lur
för att överrösa Fi med en skur
av trådstyrd dynamit i machfart.

Leif Bergstedt (BRE)

* MBB = Messerschmidt-Bölkow-Blohm



KOMPANIMEDLEMEM ENE GENOMLIDER
SKYDDSÖVNING.

PERSONALIA

VID SOMMARENS KVARTALSGEN OMGÅNG



TILLDELADES HARRY JONASSON, CHEFEN
SVEN-ERIK LINDEKVIST OCH
GUNNAR "HUGHES" JOHNSON
UTMÄRKELSEN "NIT OCH RED-
LIGHET, NOR".

AVTACKADES LÄMNANDE KAMRATER
HANS BERGMAN OCH OLA MÅRTENSSON
1/7-1986 TILL AF 2.

YTTERLIGGARE SOM LÄMNAR AF 1.



LARS GUSTAVSSON
1/1-86 TILL FMV



ROBERT KARLSSON
6/1-86 TILL CIVIL VHT



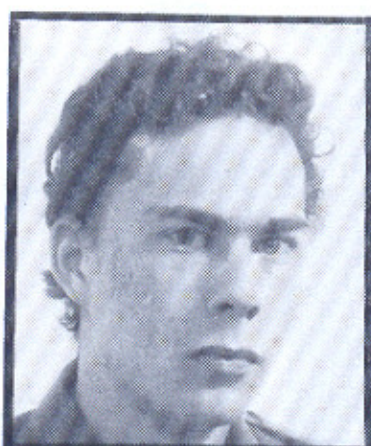
BIRGER CARLSSON
1/4-86 PENSION

PERSONALIA

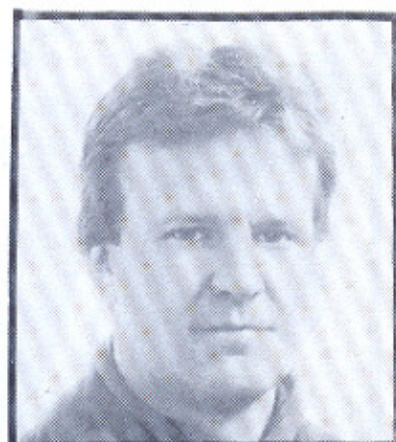
lämnar AF1



Urban Wirén
till F 21
31/1-1986



Erik Svantesson
till civ verksamhet
30/4-1986



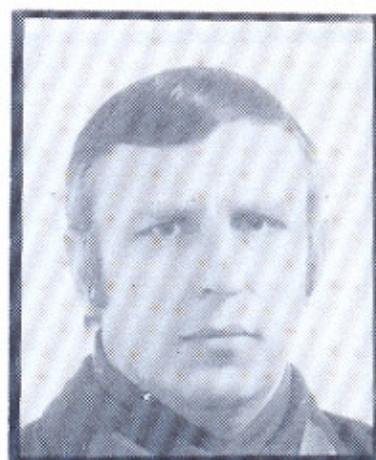
Örjan Eliasson
till civ verksamhet
1/5-1986



Jörgen Bäckström
till civ verksamhet
5/5-1986



Kenneth Carlsson
till AF 2
1/7-1986



Håkan Liljeström
till AF 2
1/7-1986

NORRBOTTENS ARMEFLYGBATALJONS KAMRATFÖRENING

c/o Christina Ryngbrant

AF 1

Box 9107

961 19 BODEN

Medlem är var och en som tjänstgjort/tjänstgör vid Norrbottens Arméflygbataljon såväl fast anställd som värnpliktig, och som betalt medlemsavgift av f n 15:-/år eller 75:-/5-årsperiod.

Kamratföreningens postgirokonto: 43 56 10-1

STYRELSE 1986

Ordförande



Folke Ekstedt
Överstelöjtnant
Chef för AF 1

Telefon: 0921/ 685 50 - arbetstid
512 54 - bostaden

Sekreterare



Birger Carlsson
Löjtnant vid AF 1

0921/ 680 00/1969 - arbetstid
301 21 - bostaden

Kassör



Christna Ryngbrant
Assistent

Chef stabsexp AF 1
Administrerar medlemsmatrikel, ansvarar
för distributionen av ROTORBLADET, för-
säljning av Kamratföreningens reklam-
artiklar, stipendiefonderna m m
Telefon: 0921/ 685 82 - arbetstid
517 27 - bostaden

Ledamot



Mats Andersson
Fordonsmekaniker vid miloverkstaden Boden
F d hjmek vid AF 1

0921/ 125 51 - bostaden

Samt ROTORBLADETS chefsredaktör



ARMEFLYGET BEHÖVER DIG!

Sök till teknisk OHS/hkp och bli FÄRDMEKANIKER

Ny speciallinje startar hösten 1987

För dig som genomfört teknisk OHS/OK (motsv)

Sök färdmekanikerkurs vid AF 1

Vill Du veta mer om detta? Ring:

Mj Nils Löwenstein ATK 08/782 64 72

Kapten Ola Mårtenson AF 1 0921/680 00 vx