

ROTOR- BLADET



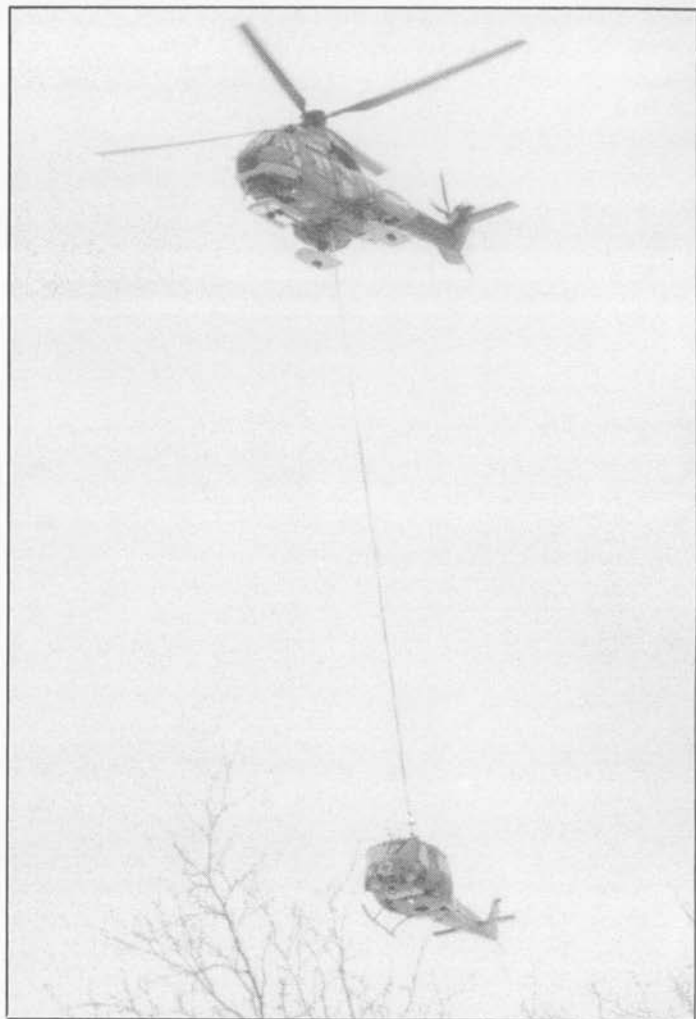
Nr 2 1996 Norrbottens Armeflygbataljon HkpS/AF 1 Kamratförening

Trean på väg utför

Helikopter 3 ska avvecklas ur arméflyget (liksom ur flygvapnet och marinen) under de närmaste åren. En händelse som såg ut som en tanke när två "treor" fick ställas under vinterövningarna i Abisko. Den ena maskinen fick lyftas från basen till lastkajen vid järnvägen med en HKP 10 (Puma) från flygvapnet.

Just Puman är en tänkbar ersättare för HKP 3 - men det finns fler alternativ. Mer om detta kan ni läsa i Rotorbladet.

Foto: LARS
LINDGREN



Peter B åter som chef AF 1

Från och med 1 juli 1996 "separerar" Arméns Flygcentrum (AFC) och Norrbottens Arméflygbataljon (AF 1).

Överste Sten Edholm fortsätter som chef för AFC medan Peter Backlund blir ny chef för AF 1.

Peter Backlund har, som alla vet, tidigare arbetat vid AF 1. De senaste åren har Peter Backlund tjänstgjort vid VI fördelningen. Peter Backlund tillträder som chef AF 1 den 1 juli.



Peter Backlund kommer tillbaka till AF 1 som chef.

Foto: LARS LINDGREN

Ge tips om torsdagsträffarna!

Andra torsdagen i varje månad - en dag att komma ihåg för alla medlemmar i HkpS/AF 1 Kamratförening.

Det tänkt att just andra torsdagen i varje månad skulle vara "träffdag" i Kaffestugan för Kamratföreningens medlemmar och övriga anställda vid AF 1. De första träffarna hölls

med varierande antal deltagare. Men på senare tid har det blivit gles mellan besöken och flera träffar har fått ställas in p g a bristande intresse från medlemmarnas sida.

Kamratföreningens styrelse tror dock att torsdagsträffarna har en framtid - frågan är bara hur träffarna ska arrangeras.

Har Du synpunkter eller förslag - hör av Dig till någon i Kamratföreningens styrelse.

Ärtsoppa och punsch (till billigt pris) är givetvis obligatoriskt inslag vid dessa torsdagsträffar, men vad ytterligare?

Hör av Dig med synpunkter så kan vi kanske komma igen till hösten med nya torsdagsträffar!

ROTORBLADET

utges av AF 1/AFC och av HkpS/AF 1 Kamratförening.

Ansvarig utgivare: Ivar Eriksson.

Redaktör: Lars Lindgren.

Eftertryck tillåtet om källan anges.

Tryck: Garnisonstryckeriet, Boden.

Ledaren

Skåne 96-05-24

Vi är ett 40-tal arméflygare på fältövning i Skåne. Det känns avlägset för en norrlänning att tänka sig en krigsuppgift i andra ändan av vårt avlånga land. Här nere grönskar det och blomsterprakten är i sin linda. Hela veckan som vi varit här nere har det varit fuktigt, medan rapporterna från Norrland talat om sol och värme.

För en vecka sedan hade del av bataljonsstaben planeringsdagar i Pältsastugan. Sol, snö och metertjock is var då de yttre betingelser vi levde med. Sverige är fantastiskt!

Ni förstår vad jag föredrar.

Framtiden

Åter till fältövning-

en! Vid sidan av "stridens förande" i Milo S har vi naturligtvis ofta kommit in på arméflygets framtid och då främst omsättning av HKP3. Frågan är inte avgjord, även om vi nu flyger med ersättningshelikoptern A-B 412 (HKP11).

412-an är en av de kandidater som granskas bland t ex Black Hawk och Cougar m k II. Anskaffningen står för dörren och därför bör denna debatt leda framåt. En leverans av de första nya helikoptrarna redan under slutet av 1998 kräver beslut i närtid.

Debatten kring det kommande försvarsbeslutet har naturligtvis engagerat oss alla, men eftersom vårt truppslag syns gå mot en positiv framtid känner vi idag trygghet i vår tillvaro. Den "dagliga tillvaron" är för många präglad av

ett mycket högt tempo med nya uppgifter som ofta kräver omplanering och omprioritering. Av olika skäl åderläts, i vissa fall tillfälligt, organisationen på personal vilket också resulterar i omfördelning av uppgifter alternativt omorganisation. Vi får tro att de som lämnar oss för vidareutbildning kommer tillbaka med ökad förmåga och då axlar en tyngre börda. Det som sker är en investering inför kommande uppgifter och med den insikten får vi med framtidstro bära den positiva börden.

Planenligt

1996 års utbildning och övningar har så här långt i stort genomförts planenligt trots ett oplanerat stort utfall på HKP3. Instrumentut-

bildningen på HKP11 lyckades helt enligt förväntan och praktikskeppet genomfördes på AF 2. Vi ser nu fram emot examen för flygkursen i vecka 624. Den årliga debatten om flyglärare pågår och den får vi troligtvis leva med så länge resursen är knapp och ambitionen stor vid de båda bataljonerna (AF 1 och AF 2).

Något vi länge väntat på går i uppfyllelse 1996-07-01 då vi separerar från Arméns Flygcentrum och får en egen lokal produktionsledare. Vi hälsar Peter Backlund välkommen hem till AF 1 som chef!

Njut av ett behövligt sommaruppehåll! Vi tar nya friska tag i augusti igen!

IVAR ERIKSSON
ordförande.



Vad kommer efter Hkp3?

Förberedelser för anskaffning av ny transporthelikopter

Bakgrund

Vår trotjänare HKP 3, d v s Agusta-Bell 204, levererades i början på 1960-talet och har nu varit i tjänst i över 30 år. Konstruktionsprinciper och underhåll baseras på 50-talsteknik. Systemet är dyrt att driva, bl a kostar varje flygtimme nästan 10 arbetstimmar i form av klargöring och översyn av komponenter m m. Simulator saknas också.

Avveckling av HKP 3

Principbeslut är fattat att HKP 3 skall avvecklas från 1996 och att systemet skall vara

avvecklat inom armén år 2000. Motsvarande avveckling pågår inom Flygvapnet. I konkreta termer innebär detta att inga ytterligare större översyner av huvudkomponenter genomförs och att reservdelsanskaffningen efterhand begränsas. Allt eftersom de enskilda helikopter-individerna står inför större översyner kommer de istället att förrådställas och endast provköras med jämna mellanrum. Reservdelar för krigsbehov skall säkerställas och helikoptrarna kommer att nyttjas vid beredskapshöjning och krig, dock med längre tid för mobilisering och återtagning.

Grundläggande krav

En ny transporthelikopter för anskaffning



HKP 3 börjar vara mogen för pensionering. Trean, arméflygets verkligatrotjänare, har löst många uppgifter. Som här när den flottörförseddahelikoptern räddar en nödställd pilot.

Foto: LARS LINDGREN.



UH-60 Black Hawk är en av de helikoptrar som kan komma ifråga som ersättare för HKP 3. Bildens UH-60A har tre mans besättning.

före sekelskiftet bör uppfylla följande krav:

- 2 motorer, bl a mot bakgrund av civila normer
- minst 12 passagerare av kostnads/effekt-skäl. Ej för stor av flexibilitetskäl.
- kunna flyga i mörker med Night Vision Goggles (NVG)
- kunna flyga under instrumentförhållanden (IFR) d v s moln m m
- förbättrat skydd med t ex kevlar skydd för förare, självtätande bränsletankar, dubblade komponenter, radarvarnare, motmedel m m.

Vidare bör förbandets markbundna delar ha en god operativ rörlighet för att kunna nyttjas över hela landet.

Prioriterade uppgifter

Högkvarterets inriktning är att den/de nya transporthelikoptrarna främst skall kunna nyttjas för:

- Trupptransporter
- Sjuktransporter
- Tyngre materieltransporter

På sikt kan internationella uppdrag aktualiseras. Ett särskilt uppdrag att klarlägga förutsättningarna för att genomföra en utlandsmision med helikopterförband har ställts till Arméns Flygcentrum och redovisas hösten 1996.

Försvarmaktssamordning

Det är angeläget att möjligheterna till sam-

ordning inom Försvarsmakten tas till vara i ökad utsträckning. Som en del av detta studeras t ex möjligheterna att temporärt kunna förstärka arméflygförbanden med marina respektive flygvapnets helikopterenheter. Därför studeras möjligheterna också att ersätta delar av HKP 3 med någon av de helikoptertyper som finns i operativ drift inom marinen och flygvapnet. Vidare studeras möjligheterna att samordna Försvarsmakten totala helikopterresurser i en särskild utredning under ÖB ledning.

Alternativ för nyanskaffning

Det finns ett flertal alternativ på marknaden som kan uppfylla arméns preliminära krav. Vissa av dessa som t ex nästa europeiska transporthelikopter NH-90 kommer dock inte att vara tillgänglig för leveranser förrän omkring 2005, dvs för sent för att kunna ersätta HKP 3. Andra alternativ som t ex CH-47 CHINOOK och EH-101 är väl stora och skulle innebära betydande begränsningar i taktisk flexibilitet och vid t ex sjuktransport ofta innebära att helikopterns kapacitet inte utnyttjas.

För leveranser sent 90-tal och kring år 2000 finns främst följande helikoptrar att tillgå på marknaden:

- UH-60 Black Hawk
- Bell 412 (svensk HKP 11 inkl versioner som t ex 212 med 2-bladsrotor)
- Super Puma (svensk HKP 10, vilken också finns i flera versioner)

Därutöver finns ett mindre antal andra möjligheter som t ex f d öststatssystem, begagnade amerikanska maskiner m fl vilka dock innebär äldre teknik, komplicerat underhåll och begränsad livslängd.

Tidplan i stort

Enligt ÖB Försvarsmaktsplan 97 så skall HKP 3 ersättas från 1998. Detta innebär att på

Högkvarterets uppdrag arbete påbörjats vid Arméns Flygcentrum för att ta fram en Systemplan B Transporthelikopter/ny. En Preliminär Taktisk Teknisk Målsättning (PTTEM) skall vara fastställd före 1996-10-01. En Systemplan B skall redovisas av Arméns Flygcentrum före årsskiftet. Under 1996/97 fortsätter arbetet genom att projektgrupper sätts upp såväl vid arméflyget som vid FMV för att genomföra kompletterande arbete på kringutrustning, marknadsundersökningar, underhållsberedningar m m. Vidare kommer försök med HKP 10 Super Puma att ske i samverkan med Flygvapnet under vintern 96/97 för att fördjupa kunskaperna om bl a fältmässig basering och underhållstjänst samt trupp- och materieltransport.

Inriktningen är att Försvarets Materielverk skall kunna göra offertförfrågningar och skriva kontrakt under 1997 med mål att påbörja leveranser under 1998.

Vid en delad anskaffning av två system kommer en kompletterande upphandling att ske under prel 1998/99 med leveranser från omkring år 2000.

STEN EDHOLM
Arméflyginspektör.



Tre huvudalternativ fanns när det gäller att ersätta HKP 3, skriver arméflyginspektören Sten Edholm. Foto: LARS LINDGREN.

Klartecken för nödhelikoptrar



Helikopter 11, vilken som bekant finns vid AF 1, är billigast pertimme i jämförelse med HKP 4 och HKP 10. När det gäller debitering avnödhelikopter blir det dock ett genomsnittspris av kostnaderna fördessa tre maskiner. Foto: MAGNUS PEHRSON

Nu är det helt klart att det från och med halvårsskiftet 1996 blir tillåtet att använda försvarets helikoptrar i civila nödsituationer. Regeringen tog beslutet den 25 april 1996.

Det var i november 1995 som regeringen uppdrog åt Försvarmakten att utarbeta förslag till riktlinjer m m för ett system med nödhelikopter. I februari 1996 redovisade Försvarmakten resultatet av uppdraget. Försvarmakten föreslog att funktionen skulle lösas inom ramen för ordinarie beredskap och basering,

men också med utnyttjande av Sjöfartsverkets beredskapsavtal med Försvarmakten. Förvalget gick också ut på att Försvarmaktens helikopterförband dagligen rapporterar tillgängliga helikopterresurser till flygräddningscentralen, ARCC.

Regeringen fattade också sitt beslut enligt Försvarmaktens förslag och så här lyder regeringens beslut i sin helhet:

"Regeringen beslutar att system med nödhelikopter med Försvarmaktens helikoptrar skall

införas 1 juli 1996. Systemet innebär att Försvarsmakten på begäran av en sjukvårdshuvudman skall vara skyldig att utföra transporter vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande för behandlingen av skadade eller sjuka personer. Skyldigheten att ställa helikoptrar till förfogande får dock inte allvarligt hindra ordinarie verksamhet av större betydelse.

Regeringen uppdrar åt Försvarsmakten att besluta om erforderliga riktlinjer m m för verksamheten i överensstämmelse med det förslag myndigheten har redovisat till regeringen. Försvarsmakten skall därvid samråda med Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Landstingsförbundet bl a när det gäller frågor om larmning. Härutöver skall Försvarsmakten informera sjukvårdshuvudmännen och andra berörda om systemet.

Regeringen uppdrar vidare år Försvarsmakten att senast den 30 juni 1997 redovisa dittillsvarande egna och berörda myndigheters och intressenters erfarenheter av verksamheten. Om så erfordras, skall Försvarsmakten också lämna förslag om ändringar.

På regeringens vägnar Thage G. Peterson."

Tydligt

- Systemet med nödhelikopter är något som måste tydligt skiljas från räddningsinsats enligt räddningstjänstlagen, heter det i de instruktioner för nödhelikopter som Högkvarteret tagit fram.

- Insats enligt systemet med nödhelikopter kan begäras av sjukvårdshuvudman i en nödsituation då det föreligger fara för människoliv och då inga andra resurser finns att tillgå.

- Inom Försvarsmakten kan samtliga helikoptrar utnyttjas i systemet med nödhelikopter. De många olika typer av helikoptrar som finns medför dock att utnyttjande sker med

olika förutsättningar. en del står i hög beredskap för räddningstjänst, med omfattande utrustning och härför utbildad besättning. Andra helikoptrar kan endast i mån av tillgång användas för enklare transporter utan sjukvårdsutrustning eller sjukvårdspersonal.

Av Försvarsmaktens skrivning framgår att HKP 3, HKP 4, HKP 10 och HKP 11 normalt har en bemanning som är lämpad då transport enligt nödhelikopter blir aktuell. Förband med dessa helikoptertyper skall etablera samarbete med geografiskt närliggande sjukhus.

Högkvarteret skriver också om behoven av utbildning av bl a sjukvårdspersonal och behov av särskild utrustning i helikoptrarna.

Enhetspris

Kostnaderna för användandet av nödhelikopter finns också redovisade. Regeringen har i sina direktiv angivit att det skall finnas ett centralt fastställt enhetligt pris för nödhelikopter. Utgångsläge för prissättningar har varit Försvarsmaktens faktiska kostnader för helikoptrarna, d v s internpriskostnaden.

Internpriset täcker underhållskostnader och drivmedel och anges som en kostnad per flygtimme. Utöver detta tas Försvarsmaktens särkostnader ut, vilket även angetts i regeringens direktiv. Särkostnaderna är i huvudsak rörliga personalkostnader.

Försvarsmakten tillämpar en prissättning där ett enhetligt centralt fastställt pris för nödhelikopter räknas ut som ett genomsnitt för internpriset för HKP 4, HKP 10 och HKP 11 plus särkostnader.

Enligt Högkvarterets skrivning kostar HKP 4 16.700 kronor/timme (inklusive särkostnad), HKP 10 kostar 12.700 kronor/timme och HKP 11 6.700 kronor/timme. Genomsnittet blir 12.000 kronor och det blir alltså flygtimkostnaden vid nyttjande av nödhelikopter.

Många erfarenheter av vinterutbildning



Psykologerna Lena Dellse (t v) och Kersti Klockars besökte vinterutbildningen i Abisko och utbytte erfarenheter med GTU-elever och flyglärare. Foto: LARS LINDGREN.

I år, precis som alla andra år, genomfördes vinterutbildningen i Abisko. Vädrets makter visade kanske inte sina bästa sidor under utbildningsveckorna vilket exempelvis medförde att de som genomförde säkmat-övningar fick kämpa hårt.

GTU-eleverna fick också, inte minst på grund av de skiftande väderförhållandena, många erfarenheter att ta med sig.

Sista veckan i Abisko hade flygskolan och dess elever också besök av psykologer från Flygvapnets Uttagningscentrum. Lena Dellse



Lasse Grönlund, skolchefen AlfAndrée, Henry Karlsson och BjörnJohnson lyssnar uppmärksam samt när lärare och psykologer träffades ochventilerade gemensamma problem. Foto: LARS LINDGREN.

och Kersti Klockars hade enskilda samtal med samtliga GTU-elever. Men också en sittning tillsammans med alla flyglärare.

Nyttigt

- En "feedback" som är oerhört nyttig för alla parter, säger Mats Persson, stf chef för flygskolan. Psykologerna blir något av ett "bollplank" där både lärare och elever får tycka till om sig själva och om varandra.

Bland annat med erfarenheter från dessa möten med psykologerna har flygskolan ändrat en del rutiner.

- Vi lever ju i en föränderlig värld och att lära sig flyga helikopter är inget undantag, säger Mats Persson. Det finns massor av saker som vi lärt av varandra under åren och självklart

försöker vi ta till vara det bästa och göra ändringar om så behövs.

- Detta gäller ju inte enbart själva flygningen, det finns så mycket annat som hänger ihop, säger Mats Persson. Vissa elever och vissa lärare kanske inte passar som "team" och då gäller det att vara lyhörd och observant. Det är nu numera vedertaget att ta hänsyn också till personkemin som ju inte alltid stämmer. Öppenheten mellan lärare och elever har också blivit större på senare år.

Karamell

- Jag vet inte om det bara är för att smickra oss, men psykologerna anser att arméflyget har mycket bra lärare, säger Mats Persson. Den karamellen suger vi givetvis på.



Flyglärarmöte tillsammans med psykologerna. Fr v Ove Lundström, P-O Karlsson, Peter Jonsson, FSO Christer Elovsson, Stefan Riddarström och Mats Persson. Foto: LARS LINDGREN.

Som vanligt vid vistelsen i Abisko var det dagar då det inte gick att flyga. Verksamheten stördes också av att två HKP 3 fick tas ur tjänst.

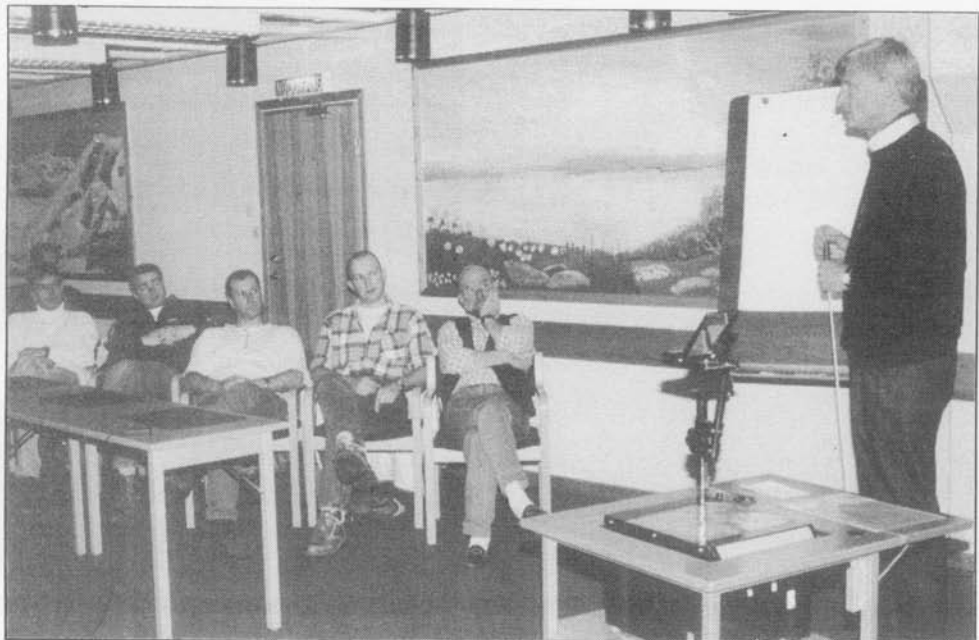
- Men i stort kunde vi genomföra alla övningar som var planerade, säger Mats Persson.

En av de flygfria dagarna fick de elever, lärare och värnpliktiga som så önskade tillfälle att besöka Sven Hörnells anläggning i Riksgränsen. Det delvis nya bildspelet imponerade, inte minst på de som besökte fjällvärlden för första gången.



GTU-eleven Patrik Eriksson har hittat något intressant att läsa vid det uppskattade besöket hos Sven Hörnell i Riksgränsen.

Foto: LARS LINDGREN



Jan Åkerberg är en fd HkpS-elev som numera tjänstgör vid Högkvarteret. Jan har också under många år verkat som hkp-förare på Grönland. Om sina erfarenheter, bl a från Grönland, berättade han för GTU-elever och lärare vid ett välbesökt och uppskattat föredrag i Björkliden. Foto: LARS LINDGREN



Ett besök vid Sven Hörnells anläggning i Riksgränsen är en upplevelse, inte minst för förstagångsbesökare. Värnpliktiga Jens Öhman och Fredrik Bergdahl (t h) beundrar del av utställningen. Itaket hänger en modell av Sven Hörnells eget flygplan. Foto: LARS LINDGREN.



Som vanligt var det många tack och andra hyllningar i samband medjullunchen. Vid honnörsbordet fr v Håkan Sturesson (AF 1 förtjänstmedalj), Lennart Granström (flyttar till annat förband), Yngve Selberg (NOR), Rolf Derolf (avgår med pension), arméflyginspektören Sten Edholm och Ove Huuva, personalavdelningen. Foto: LARS LINDGREN.

Ett paraply inför sommaren...?

Medlemmar i Kamratföreningen kan köpa bl a föreningens årstallrikar och annat av Christina Ryngbrant, beställningstelefon 0921/689 79.

Årstallrikar (1989-1995)	1.800:-
Sportbag (röd/gul/blå)	260:-
Manschettknappar	150:-
Slipsnål	100:-
T-shirt med nya logon	80:-
Brosch (rosett med hänge)	60:-
Keps slut	
Kamratföreningens nål	25:-
Tygmärken	15:-
Tändare	10:-
Solcellsräknare	60:-

Flasköppnare	10:-
Måttband	10:-
Syetui	10:-
Klädborste/skohorn	10:-
Vykort	5:-
Skoputs	15:-
Paraply	80:-
När Ni beställer varor/artiklar från Kamratföreningen, GLÖM INTE att ange storlek/antal och framför allt tala om/skriv vem Du är! Tänk också på att portoavgift tillkommer (mellan 15:- och 30:-).	

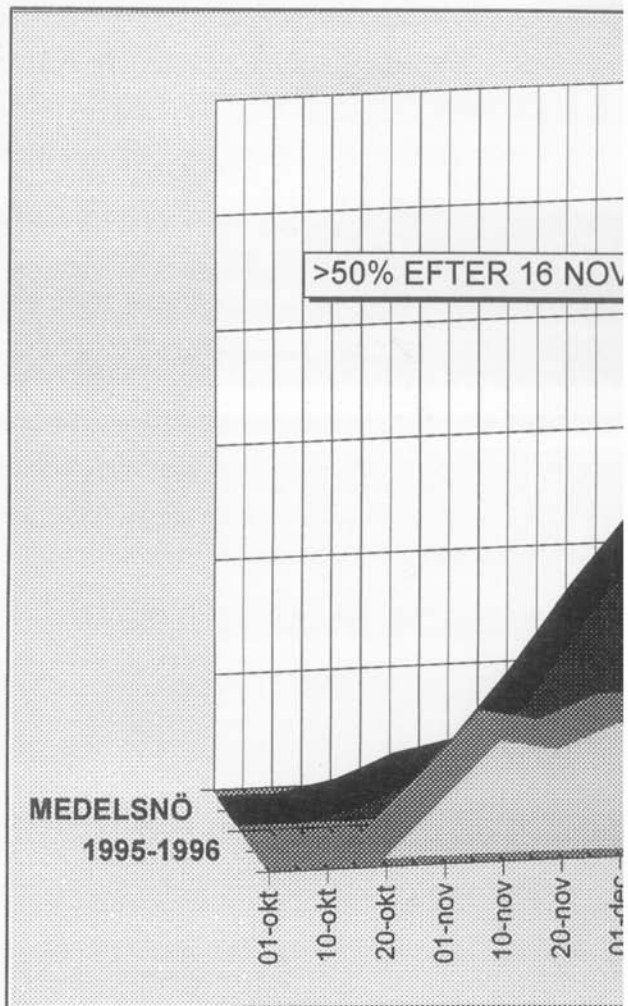
Du som vet med Dig att Du beställt varor från Kamratföreningen, men inte fått leverans, hör av Dig till Christina Ryngbrant.

Så var vintervä

För södra Sverige blev det en "riktig" vinter. Det började den 17 november med en snöstorm som var en av de svårare som över huvud taget drabbat Sydsverige. Medelvind på 27 m/s vid kusten och på många platser slogs snörekord för november månad. December var kall och för första gången sedan 1981 fick man en vit jul i sydligaste delarna av landet. I Januari och Februari fortsatte det vara kallare än normalt.

För Norrlands kustland fortsatte torkan som rådde från hösten och december blev den nederbördsfattigaste sedan mätningarna började 1860. Januari och Februari blev både kallare och nederbördsfattigare än normalt. Mars blev något varmare men nederbördsfattigare än normalt. På nyårsnatten blev det ett dramatiskt temperaturomslag då en front rensade bort kalluften närmast marken. I Jokkmokk steg temperaturen under dygnet 28 grader (från -26°C till +2°C) och månadens högsta och lägsta temperatur inföll på samma dygn.

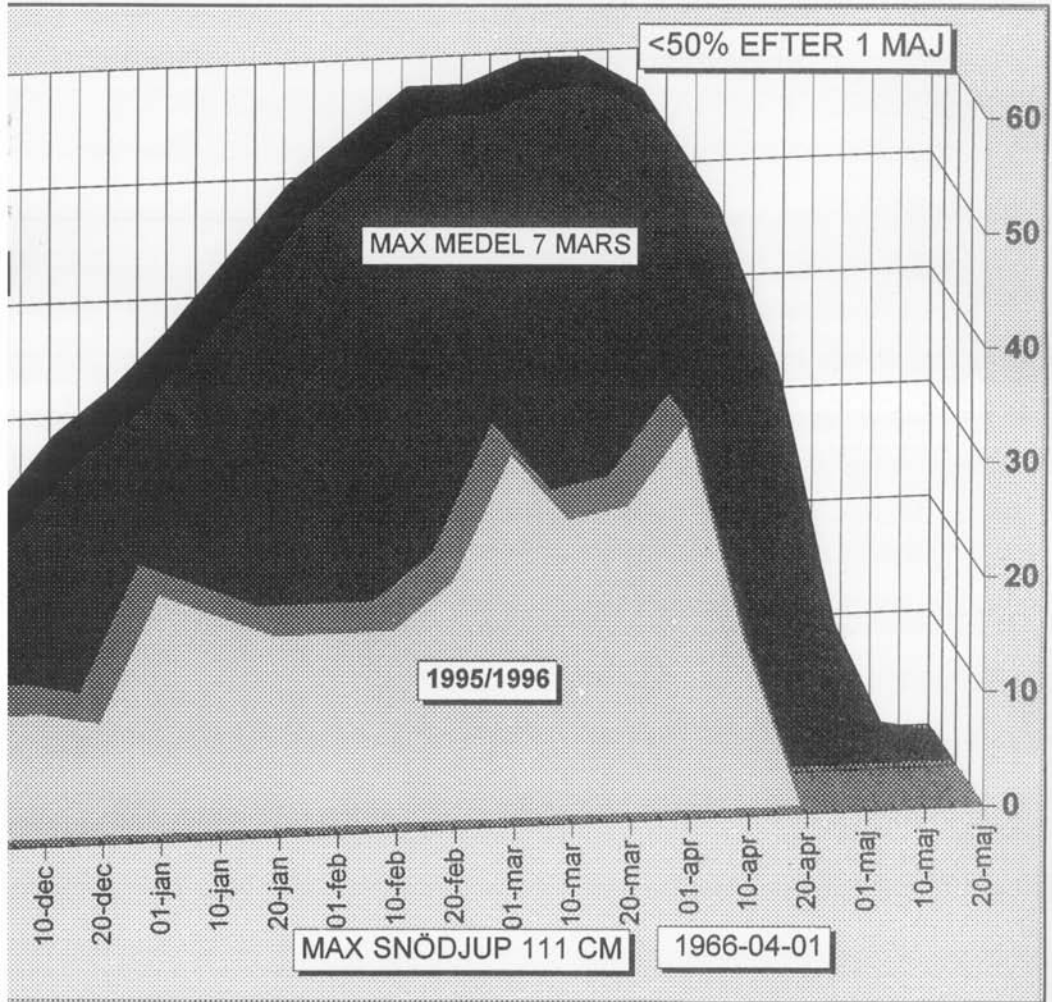
Isvintern blev mycket svår. Isläggningen i Bottenviken började 12 november och till nyår var hela Bottenviken frusen. Isen blev upp till en meter tjock. I februari var till och med Kattegatt och Skagerack islagda med 5-20 cm is. Sjöfarten i hela landet har haft stora problem under våren. Nedan visas snömängden för den gångna vintern samt medelvärdet för de sista 30 åren.



Källa: Väder och Vatten, månadstidning från SMHI.

TOMAS MÅRTENSSON
AF I Väderavdelning.

dret 1995/1996



Snödjupet på Kallax flygplats, medelvärden och den gångna vinterns värden. Bild: B-G Petterson Väderavd F 21.

Den ljusnande framtid är vår

FÖRSVARSMAKTEN ARMÉNS FLYGCENTRUM



- Den ljusnande framtid är vår, hävdar Torbjörn Boström, stabschef vid AFC, inför de förändringar som väntar arméflyget. Foto: LARS LINDGREN.

Sitter och blickar ut över ängarna i Svartbjörnsbyn. Kvällssolen gör att långa skuggor letar sig över fälten och över banvallen där malmtåget sakta rullar förbi. Björkar och buskar blir grönare och grönare. Det är nästan så att man kan se grönskan öka för varje minut. Varje liten knopp utvecklas sakta men säkert till ett vackert blad om det får rätt omvårdnad. ...å den ljusnande framtid är vår.

NEJ STOPP! Sluta inte läsa nu. Jag vet att detta är en kamrattidning för arméflygare och inte ett poesiblad för författarföreningen!

Arméns flygcentrum, AFC, firar om någon månad femårsjubileum. Det är i samma stund femårsjubileum för arméflyget som eget truppslag i armén. För den som eventuellt inte är invigd i våra förehavanden kan jag som hastigast nämna att AFC:s främsta uppgift är att titta i kristallkulan och planera för framtiden. Arméflyginspektören är chef och vi på armé-

flygstaben skall arbeta fram bästa möjliga beslutsunderlag till honom. Ett axplock ur våra små och stora projekt kan se ut så här:

- * studie avseende samordning i luftrummet med luftvärn, flyg, artilleri m m
- * försök med ny drivmedelsutrustning till transporthelikopterförbanden
- * omorganisation till arméflygbataljon 96
- * införande av ny medeltung transporthelikopter
- * försök med datorstödd uppdragsplanering
- * arméns taktiska ledningssystem, arméflygets integrering i detsamma.

Försvarsbeslut 92

Försvarsbeslut 92 innebar bl a en väsentlig förändring för arméflygbataljonen. Den skulle i framtiden kunna verka i hela landet. Detta medförde att en omorganisation var nödvändig för att skapa en större rörlighet. Det är resulta-

tet av det arbetet som nu pågår genom ingång i org 96. Det innebar också att vi måste börja samverka med chefer i södra Sverige också. Därför var årets utbildningsfältövning för arméflyget förlagd till Skåne.

Arméflygfältövning 96

Jag avser inte att här återge allt som förevarit under denna vecka, men några punkter tycker jag att du som vill hålla dig lite ajour med utvecklingen kan få dig till livs. Med anledning av vad som sagts i förra stycket var en viktig del av övningen samverkan med milo-stab S, 13. fördelningen, Södra flygkommandot och Södra underhållsregementet. Detta var mycket givande för alla parter, då kunskapsnivån om respektive organisation och planering dittills varit ganska begränsad.

En annan del av övningen bestod i orienteringar och diskussioner kring aktuella projekt som berör arméflyget. Bland dessa kan nämnas:

- * försvarsmaktsplan 97, FMP 97, som för arméflygets del innebär både utökning och omorganisation. Detta avser jag återkomma till i kommande nummer.

- * samordning av försvarsmaktens helikopterresurser, Ag Helisam, en utredning som pågår under ledning av SC i milo S, genmj Rubarth. Produkten av denna utredning kommer också att påverka oss i större eller mindre grad, och vi återkommer även med detta.

- * Arméflygreglemente Grunder; skall ny-skrivas varför visst grundarbete bedrevs under övningen

- * AR 2 1995 kom i föl och innebörden av denna för arméflyget diskuterades under ledning av övlt Sundvall samt MHS-eleverna som under vintern studerat denna skrift ingående

- * diskussion kring anskaffning av ny transporthelikopter. Även denna fråga kommer vi att få anledning att återkomma till i senare

nummer, men anskaffningsprocessen har startat och våra gamla trotjänare HKP3 börjar efter hand att successivt ställas av mot sekelskiftet.

- * vidareutveckling av HKP9-systemet under kommande tioårsperiod

Försvarsbeslut 96

Försvarsbeslut 96 i december i år innebär återigen stora förändringar för försvaret liksom FB 92. Huvudsakligen innebär det neddragningar, nedläggningar, omflyttningar och omstruktureringar med besparingar. Vi som arbetar inom arméflyget har ju i många år hävdad att ju mer försvarsmakten krymper desto större behov föreligger att öka rörligheten. Det naturliga vore alltså att öka kapaciteten på bl a arméflyget. Nu är ju detta inte någon billig verksamhet så realistiskt sett måste man ju skynda långsamt. Det är då desto roligare att konstatera att om riksdagen fattar beslut enligt den FMP 97 som ÖB lämnat in, så kommer arméflyget under kommande femårsperiod att genomgå en volymökning. Dessutom har de i höstas genomförda studieförsöken med attackhelikoptrar resulterat i att ytterligare medel har avdelats för att fortsätta kunskapsuppbyggnaden inom perioden.

Ja detta var lite om mycket på några korta rader för att du som har din själ i arméflyget skall få lite värkänslor. Som du förstår, om vi återkopplar till ingressen lite grand, så är det ganska många knoppar som nu finns på arméflygträdet. Dessa behöver var och en få en ömsint omvårdnad för att blomma ut till grönskande blad och inte vissna. Kan vi klara denna uppgift vågar jag påstå att den ljusnande framtiden är vår!

Med vänliga vårhälsningar
 TORBJÖRN BOSTRÖM
 Stabschef AFC.

Erfarenheter av attackhelikopterförsök

Under våren 1995 fick Arméns Flygcentrum i uppdrag av arméchefen att förhyra två olika attackhelikoptersystem för kunskapsuppbyggnad inför eventuell framtida anskaffning. Studieförsökens syfte var främst:

- Ledningssystem
- Vapensystems prestanda
- Underhållstjänst

Dessutom skulle försöken utvärdera systemens effekt i förhållande till dagens pvhkpsystem HKP 9 och ge möjlighet att demonstrera dem för militära och civila beslutsfattare. Vidare skulle i svensk miljö klarläggas om systemen passade för våra operativa behov och i samverkan med våra existerande system.

Kandidater

Efter att övervägt vad som fanns tillgängligt på marknaden för praktiska prov hösten 1995 så valdes att förhyra två st amerikanska AH-64A Apache och en rysk Mi-28. Andra alternativ som t ex den italienska A-129 Mangusta avböjdes då den har samma pvhkpsystem som dagens svenska HKP 9. Andra system som t ex den fransk/tyska Tiger från Eurocopter fanns ej ännu tillgängliga för försök.

Det är viktigt att betona att valet av system för studieförsök på intet sätt är någon prioritering inför framtida anskaffning. En sådan kommer att utgå från vad som då finns operativt på marknaden.

Upplägg i stort

Under sommaren skickades förare från ar-

méfilyget och FMV:PROV på utbildning i USA och Ryssland. Under augusti påbörjades studieförsöken i Sverige med AH-64 Apache för att fullföljas med den ryska Mi-28 i oktober. Under en period på 3-4 veckor genomfördes:

- grundläggande familiseringskurser med personal ur arméfilyget och FMV
- ett antal stridsuppgifter enligt resp militärbefälhavares prioritering
- omgruppering i samverkan med Flygvapnet (stril och jakt)
- samverkan med marina förband, främst amfibieförband med RBS 17 Hellfire

Vidare genomfördes ett antal demonstrationer och skjutmoment. Därutöver har en särskild uppföljning gjorts av den pågående utprovning av Eurocopter:s Tiger i Tyskland och Frankrike.

Preliminär operativ inriktning

Högkvarteret har under våren 1995 redovisat preliminära riktlinjer för ett framtida attackhelikoptersystem:

- inneha hög beredskap och kunna nyttjas direkt från fredsbaserings
- nyttjas som förstärkningsförband över hela riket
- verka autonomt, även på djupet av fiendens gruppering

De stridsuppgifter som militärbefälhavarna prioriterat är bl a:

- ta upp strid i Norrlandsterräng mot kringgångsförband
- bekämpa luftlandsättningar



Amerikanska AH-64 Apache kan vara aktuell för ett framtida svenskt köp av attackhelikoptersystem. Apachen testades ingående, bl a vid AF1. Foto: MAGNUS PEHRSON.

- understödja amfibiebataljon
- lämna direkt eldunderstöd (CAS) eller skydda flanker åt våra pansar- och mekförband

Förmåga till strid

De genomförda försöken visar att en modern attackhelikopter kan:

- Upptäcka och bekämpa ett stridsfordon med pvrobot på 6-8 km
- Klassificera måltyper tex stridsvagn eller pansarbandvagn på 5-6 km
- På avstånd 15 km upptäcka och på 6-8 km bekämpa transportflygplan med pvrobot

- På avstånd upp till 4 km med automatkanon bekämpa pansarbandvagnar, artilleri m m
- På avstånd upp till 8 km med raketer bekämpa ytmål på en yta av 200 x 400 m

Av särskild betydelse är erfarenheterna att attackhelikopters effekt endast nedgår marginellt i mörker, medan ett mekaniserats förbands prestanda nedgår betydligt. Detta ger avsevärda fördelar för attackhelikoptrar att ta upp strid nattetid.

För att kunna nyttja systemens fulla kapacitet är förberedelserna tidskrävande. Särskilt om uppdrag skall ske inne på fiendens territo-

rium ställs krav på omfattande förberedelser. Nyttjandet av underrättelser i målterrängen och varnar/motmedelssystem är mycket viktigt.

Besättningskrav

En attackhelikopter ställer stora krav på utbildning och samtrimning av besättningen. I utbildningsarbetet används ett stort antal simulatorer av olika slag, både för flygning, strid och underhållstjänst. Erfarenheterna av försöken talar entydigt för att svenska flygförare väl skulle kunna flyga och nyttja attackhelikopters vapensystem.

Det är avsevärt mer krävande att flyga uppdrag nattetid än i dagsljus. För att hålla en attackhelikopter igång effektivt bör man helst disponera 2(-3) besättningar.

Basering

Ett attackhelikoptersystem kan innehålla hög beredskap från fredsbasering på samma sätt som Flygvapnets divisioner. Omgruppering mellan militärområden kan göras med 100 mil på 4 timmar med upp till 16 robotar, fulladdad automatkanon m.m.

En attackhelikopter kan grupperas fältmässigt på inägor eller motsvarande men kräver snöröjda ytor och väg framkomlig för tanknings- och ammunitionsfordon. Ett attackhelikoptersystem som omgrupperat från annat mili-

tärområde kan tillfälligt baseras på flygbas i avvaktan på förbandets markbundna delar.

Underhållstjänst

En modern attackhelikopter kan klargöras, tankas och laddas av värnpliktig personal under övervakning av yrkesofficerare. Tankning och laddning tar upp till en halv timme och innebär drivmedel och ammunition motsvarande 2-3 ton/helikopter.

Fortsatt verksamhet

ÖB redovisade i sin planering inför FB 96 i de högre nivåerna att en attackhelikopterbataljon avsågs anskaffas under 10-årsperioden. Regeringens nu tilldelade ramar medger dock inte en anskaffning i närtid. Fördjupat beslutsunderlag kommer att tas fram inför nästa försvarsbeslut. Detta innebär bl a:

- Fördjupade taktikstudier 1996/97 inom Högvarterets ansvar, syftande till bl a en Systemplan A Attackhelikoptersystem 1997/98 inför perspektivplanestudierna inför FB 01

- Fördjupade tekniska systemstudier under 1996/98 inkluderande en eventuell provperiod med den tysk/franska attackhelikoptern Tiger i vintermiljö 1997.

STEN EDHOLM
Arméflyginspektör.



Ryska Mi-28 var en av två attackhelikoptrar som ingående testades av arméflyget. Testmaskinen har här landat någonstans i Norrbottens inland. Foto: HENRY KARLSSON.

Ryska dockorna "billiga" vakter

Mikael Snäll som tjänstgör vid pvhkpkomp vid AF 1 har genomfört en stipendieresa i Finland som 1994 års Svenska Finlandsfrivilligas Stipendiat. Här redovisar han en del av sina efranheter.

Tisdagen den 2/5

Exakt kl 06.30 startade jag avfärden från mina föräldrars hem i Haparanda mot första besöksplatsen för resan, nämligen Salla. Men jag hade knappt kört längre än 80 km in i vårt vackra grannland Finland, när jag mötte några armélastbilar med Sisu bandvagnar upplastade, tydligen var det övning på gång. När jag anlände till staden Kemijärvi, vilket ligger ca 50 km SV Salla, så hann jag med en snabb visit hos mina släktingar där.

I Salla skulle jag träffa Lt Kalevi Korhonen kl 11.00 på Gränsbevaknings-stationen i Kelloselkä. Där började vi dagen med en sk soldatlunch, för att därefter briefa in mig i sysselsättningen på gränsbevakningsstationen. Efter det att vi hade druckit eftermiddagskaffe var det dags att besöka själva gränsposteringen vid finsk-ryska gränsen. Vid gränsen fick jag se de ryska vaktornen med uniformsklädda dockor som vaktade gränsen mot Finland. Förmodligen ett mycket billigare alternativ än mänskliga vakter samt att på långt håll kunde ingen urskilja skillnaden, och för att inte tala om vilka flexomat problem de undviker med denna lösning. Efter rundvandringen vid gränsen hade jag förmånen att få se en älgko som hade dukat under för en rysk björn ca en timme

sedan.

Efter detta åkte jag tillbaks till Salla för att möta gymnasielärare Tapani Niskala. Tapani visade mig runt på platsen Paikanselkä där ÖvLt Magnus Dyrssen stupade under andra världskriget. Dyrssen var chef över den 1. bataljonsgrupp utav två ur Frivilligkåren som stred vid Sallafronten under vinterkriget. Det var en historisk plats och mycket intressant att få besöka, skyttegravar, kojor, nästen samt t.o.m granatsplitter fanns kvar från krigstiden. Sedan begav vi oss till en annan historisk plats nämligen sjön Märkäjärvi. Denna plats var under vinterkriget belägrad av ryssar, men den Svenska Flygkåren F19 lyckades med sina fina insatser sönderbomba de ryska ställningarna totalt, detta medförde att de ryska ställningarna hölls tillbaka.

Slutligen efter så mycket intressant och givande information på en dag, var det dags att fortsätta resan till Kuusamo ca 120 km S Salla där jag övernattade på hotell Tropical.

Onsdagen den 3/5

Kl 07.43 styrde jag min kos mot Kouvola, en "liten" dagsetapp på ca 750 km. Hela dagen gick åt för biltransporten till Kouvola. Lagom till middag, vid femtiden, anlände jag till hotell Cumulus och därmed var denna dag till ända.

Torsdagen den 4/5

Denna dag började jag med frukost vid sju-tiden som vanligt men denna gång upptäckte jag att jag hade stigit upp en timme för tidigt,

jag skulle nämligen vara på plats i Utti först kl nio svensk tid, och inte kl nio finsk tid.

Kl 09.00 anlände jag till flygtpflottiljen i Utti. Efter morgon kaffet visades jag runt på fallskärmsjägarskolan som huserade tillsammans med flygtpflottiljen på samma område. Här fick jag mig en information om hoppstub på skolan och historien bakom grundandet av skolan. Det mest intressanta var att utb hade startat upp på FJS i Karlsborg och därefter fortsatt i Utti.

Efter soldatlunchen så stod flygtpflottiljen i tur. Vi började med att titta på flygplanssidan. Här fick jag lära mig om organisationen på flygsidan. Därefter gick vi runt i hangarerna och tittade på bl.a. deras version utav Learjet och Fokker som användes för personaltp runt om i Finland. Vid den här tiden så var det åter dags för kaffe och sedan var det hkp sidan som stod i tur. Även här fick jag lära mig om deras organisation på hkp sidan och de var också mycket intresserade om hur vi hade det på AF 1 med våran hkp utb. Efter denna intressanta diskussion så fick jag förmånen att få följa med på en flygtur med en hkp MI-8. Denna hkp används som målflyg åt deras luftvärn. Flygturen varade i ca 30 min och vi fick se när luftvärnet sköt med simulatorutr mot oss, men om de träffade vet jag inte, för de sade inget om resultatet. Avslutningsvis så tittade jag på en hkp MD 500 D, som de för tillfället höll på att balansera stjärtrotorn på, innan det var dags att ta farväl av dessa trevliga gentleman.

Så var det dags att åka mot Helsingfors och precis innan jag startade fick jag en förfrågan, om jag ville ta med mig en medresenär till Helsingfors. Nämligen en 22-årig kvinnlig journalist som hade varit på studiebesök vid flottiljen. Gentlemannamässig som man är så fick hon naturligtvis åka med. Vi diskuterade finska och svenska kulturer sinsemellan och efter

knappt en dryg timma så var vi framme i Helsingfors. Där visade hon mig vägen till hotell Marski där jag skulle övernatta.

Där på hotellet träffade jag Mj Erik Werner från svenska ambassaden i Helsingfors. Mj Werner var ansvarig för att programmet under resan skulle fungera. Efter en bit mat och några timmars samtal så var ännu en givande dag tillända.

Fredagen den 5/5

Jag började dagen med att åka mot kadettskolan i Sandhamn för att där träffa mitt följebefäl Kn Jaakko Särkiö kl 09.00. Efter lite felkörning och fem minuter efter tidsplanen så var jag äntligen på plats kl 09.05. Dagen här börjades med morgonkaffe och lite småprat för att lära känna varandra bättre.

Efter kaffet informerades jag om utb på kadettskolan.

Officers utb i Finland skiljer sig lite från Sveriges. Officersexamen är officersutbildningens grundexamen. Den är en högre högskoleexamen. Studierna omfattar 160 studieveckor (11 terminer). Utb räcker fyra år och innehåller fyra mån handledd praktiktjänstgöring. Efter genomgångna studier utexamineras kadetterna till sk premiärlöjtnanter (Lt). De kadetter som behärskar det svenska språket flytande, bör söka till de svensktalande brigaderna t.ex. (Nylandsbrigaden i Dragsvik) och övriga till de finstalande förbanden.

Efter denna givande information gick vi runt och tittade på lokalerna i skolan. Strax innan lunch träffade jag Kim Westerlund (en utav kadetterna) som jag hade lärt känna från Vinterbalen på Karlberg förra året. Vi hann prata lite grann innan det var dags för ännu en soldatlunch.

Efter lunchen gick jag och Kn Särkiö till skolhuset för en liten rundvandring och därefter



Artikelförfattaren vid minnesstenen över svenska frivilliga vid Nylandsbrigaden i Dragsvik.

ter anmälde jag mig hos skolchefen vilket är brukligt vid sådana här besök. Eftersom det nu var fredag eftermiddag så avslutades denna besöksdag lite tidigare än andra dagar.

Lördagen den 6/5

Förmiddagen promenerade jag på stan och gjorde diverse inköp samt att jag besökte en krigshistorisk utställning på universitetsbiblioteket. På eftermiddagen passade jag på att besöka släktingar och vänner runt om i Helsingfors. Nattens uteliv testades naturligtvis, tillsammans med Kim Westerlund besöktes några fina ställen i innerstan innan det hade blivit söndagsmorgon.

Söndagen den 7/5

Denna dag hade jag sett fram emot eftersom det skulle spelas VM-final i ishockey mellan Sverige och Finland. Resultatet blev inte som väntat, utan till fördel för Finland så denna kväll blev tidigt till ända för en gångs skull.

Måndagen den 8/5

Denna dag bar det så av till Nylandsbrigaden i Dragsvik, för att där träffa mitt nya följebefäl Kn Peter Lindblom från 2. Kustjägarkåren. Kn Lindblom som var på ett strålande humör, han blev inte sen med att gratulera mig till det Svenska VM-silvret i ishockey! -Hmm, det är ju trevligt att Finland också får vinna någon gång blev mitt svar till Kn Lindblom!

Förutom detta så börjades dagen med en intervju av Nylandsbrigadens egen tidning "Fanbäraren". Efter intervjuen var det dags för en rundtur på brigaden med en "Sisu-vagn" (XA-180). Trots att undertecknad saknade förarbetevis på "Sisu-vagnen" fick jag själv provköra runt på området ledsagad av Kn Lindblom.

Efter detta så var det dags för ett besök vid stridslinjen vid Hangöfronten, för att där be-

skåda krigstida skådeplatser längst ut på Hangöspetsen. Där finns också ett sk Hangö frontmuseum som vi besökte. Museet ligger i autentisk omgivning, där gick just stridslinjen sommaren 1941. Efter det att vi hade hunnit med en kopp kaffe så bar det av till Syndalen, varifrån vi åkte stridsbåt ut till skärgården. Vi passerade många sköna skärgårdsöar innan vi åkte tillbaks till Dragsvik.

Väl tillbaks hos brigaden så var det tid att träffa brigadkommendören Öv Bjarne Ahlqvist. Jag blev informerad om bl.a. brigadens organisation och historia av Öv Ahlmqvist. Och naturligtvis blev jag än en gång påmind om silvermedaljen i hockey. Och innan det var dags att ta farväl av dessa trevliga herrar så lovade jag att nästa år kommer Sverige att ta VM-guld i ishockey igen! Men brigadkommendören liksom Kn Lindblom var nog inte riktigt överens med mig i det fallet. Efter att ha tackat för mig fortsatte nu resan mot Åbo, för att där övernatta på hotell Citybørs mitt i Åbo centrum.

Tisdagen den 9/5

Denna morgon åkte jag för att besöka flotans robotbåtflottilj i Helsinki. Jag blev mottagen vid vaken av Kn Aki Honkanen. Vi började dagen med att titta på stabsavd där han jobbade. Här blev jag informerad om flottiljens verksamhet innan det blev dags för fika. Efter fikat så åkte vi till hamnen för att gå ombord på en rbbåt av storleken Helsinki. Kn Honkanen visade mig runt på en äldre typ av rbbåt och en lite nyare typ av rbbåt, vad som kunde konstateras var att det fanns vissa likheter med våra rbbåtar t.ex. RBS 15 som de också har i bruk.

Ombord på en utav rbbåtarna träffade jag min kusin Lt Tapio Väänänen. Lt Väänänen jobbar som sk maskintekniker på en av rbbåtarna.



Detta är en korsu, en koja som var soldaternas "hem" vid Salla-fronten.

Efter det åkte jag och Kn Honkanen runt i hamnområdet för att se vad mer som fanns där. Vi stannade vid en gammal rysk oljeplattform som en civil firma hade bogserat in till hamnen för att restaurera.

Nu var det dags för en soldatlunch, och därefter för att åka till nästa besöksplats. Nu så var det eftermiddag och jag åkte till gränsbevakningen i Rusko för att där fortsätta besöksresan. Gränsbevakningsväsendets inre org är militärisk men dess högsta ledning och tillsyn lyder under inrikesministeriet. Gränsbevakningen har 12 hkp och ett flygplan som de disponerar till att kontrollera gränsen i öst och i väst. På denna plats som jag besökte fanns för närvarande två st hkp AS 332 Superpuma och ett st flygplan typ "Piper".

På gränsbevakningsstationen fick jag lära mig om deras org med hkp och flygplan samt

att jag fick titta lite närmare på flygetygen och utrustningen. Efter denna intressanta eftermiddag så var ännu en händelserik och givande dag till ända.

Onsdagen den 10/5

Denna dag skulle jag åka från Åbo via Tammerfors till Karleby, en dagsetapp på ca 510 km. Kl 08.00 startade jag ifrån Åbo och vid tiotiden anlände jag till Nokia ca tio km S Tammerfors. Här i Nokia besökte jag min kusin, Tuija Väänänen som är bror till Lt Väänänen i Åbo. Vi besökte Tammerfors stad och hann med en snabbvisit på hennes jobb. Därefter åkte jag tillbaka till Nokia för att besöka min morbror, innan jag fortsatte resan mot Karleby. Efter ca fyra timmar i bilen och många kilometer senare, så var jag framme i Karleby och checkade in på hotell Kantarellis.



Givetvis fick Mikael Snäll hälsa på vid ett hkp-förband. Denna Mi-8 finns vid flygtransportflottiljen i Utti, Kouvola.

Torsdagen den 11/5

Denna förmiddag besökte jag vapenskolan i Karleby. Vapenskolan är Finlands motsvarighet till ATS i Östersund, men med undantaget, att här utbildas teknikerna endast på själva vapensystemen.

Kl 09.00 mottogs jag av mitt nya följebefäl Lt Jouko Torppa. Där på vapenskolan fick jag lära mig om hur verksamheten sköttes och vi jämförde med utb på ATS, vilka skillnader som fanns.

Efter en fikapaus var det dags att träffa skolchefen ÖvLt Markku Karvonen. Därefter åkte jag och Lt Torppa för att titta på bland annat f.d. ryska salvpjäs BM-21, stridsvagn T-55 improved, fältartilleripjäs 2B11 m m som hade införskaffats från Östtyskland.

Denna förmiddag fick jag se mycket intres-

sant mtrl som jag endast tidigare hade läst om i böcker.

Efter det att jag hade avanmält mig hos ÖvLt Karvonen, var det dags att träffa ordf Birger Räbb i Karleby veteranförening.

Kl 12.00 åkte jag och Birger Räbb till Karleby Stadshus för att där träffa de andra veteranerna. Jag blev presenterad för Bror Ahstrand, Jarl Nylén, Håkan Teir, Eric O Nyström, Erik Häggblom, Johan Thodén, Yngve Bishop och Heimer Saarikka, därefter gick vi till sällskapsklubben för att äta lunch. När vi satt till bords blev jag intervjuad av lokaltidningen Österbottningen beträffande stipendieresan. Det var ett glatt gäng veteraner som jag hade förmånen att träffa. Vi åt lunch och pratade om det mesta under många timmar. När dessa gentlemän talar om hur det var under kriget, är det väldigt svårt att inte bli berörd av

deras självupplevda händelser.

Det var mycket som togs upp bl a:

- betydelsen av Sveriges Finlandsfrivilligas insatser;

- veteranföreningens org och verksamhet;

- hur kriget upplevdes;

- hur de upplevde hotet mot fastlandet;

- anpassningen till livet i fält;

- utr och mtrl som bl a svenskarna bidrog med.

Det var mycket mer än dessa exempel som togs upp, men om undertecknad skulle skriva ned allt som sades från dessa herrar skulle resultatet bli en tjock bok. Efter en utsökt måltid fick jag en fin minnesbok av dessa herrar. De såg gärna att jag skulle komma hit på besök fler gånger i framtiden. Så var det nu dags att ta adjö av herrarna och därmed avsluta stipendieresan. Framför mig låg kvällen, vilken bestod av att köra bil tillbaks till Boden via

Haparanda.

Avslutningsvis efter två mycket intressanta veckor i vårt kära grannland Finland, vill undertecknad tacka:

Förbundet Svenska Finlandsfrivilliga,

Karleby veteranförening,

Vapenskolan i Karleby,

Gränsbevakningen i Rusko och i Kellosekä,

Marinens Rbbåtflottilj i Åbo,

Nylandsbrigaden i Dragsvik,

Kadettskolan i Sandhamn,

Fallskärmsjägarskolan i Utti,

Flygtpflottiljen i Utti,

AF1 i Boden samt alla andra som har sett till att resan har kunnat genomföras.

MIKAEL SNÄLL

Pvhkpkomp AF 1.



Fyller man 50 år blir man uppvaktad. Roland Jonsson uppvaktades isamband med jullunchen. Glad "prisutdelare" är överste Sten nEdholm. Foto: LARS LINDGREN.

ROTORBLADET



En riktigt stor helikopter har varit på besök vid AF 1 under våren. Det var en Sikorsky CH-53 Stallion från Tyskland. Maskinen, som licensiellverkas i Tyskland, är den näst största enrotorhelikoptern i Västeuropa. Större är bara en annan version av samma maskin. Ryssland har dock större enrotormaskiner. CH-53 har i den version som besökte Boden tre mans besättning och kan ta upp till 55 stridsutrustadesoldater. Foto: MAGNUS PEHRSON.



Ingemar Karlsson, sekreterare i kamratföreningen och med många årstjänst vid AF 1, fick 1995 års MBB-stipendium. Stipendiet som tillkom i samband med leveranserna av HKP 9 delades ut av kamratföreningens ordförande Ivar Eriksson. Foto: LARS LINDGREN.