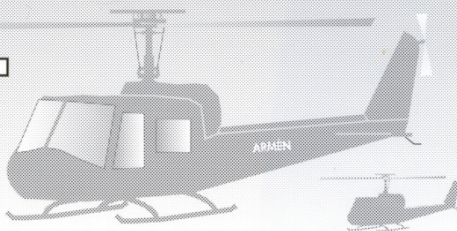


ROTOR- BLADET



Nr 2 2006 1. helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening



ÄVENTYR PÅ GRÖNLAND

NÅLSTICK

HKPI0 skall enligt senast gällande materielplan vara i fortsatt drift fram till år 2020. Helikoptertypen skall utgöra kärnan i en helikopterenhet i såväl Nordic Battle Group 2008 som 2011. Men vad nu då, blir inte HKPI4 operativ i tid och i tillräckligt antal för att ta över 10:ans uppgifter?

*En solig sommar
önskar
vi på Rotorbladet!*

Rotorbladet utges av:

1. helikopterskvadronen och
HkpS/AF1 Kamratförening

Ansvarig utgivare:

Martin Långström

Redaktör och layout:

Redaktör Niklas Perman

Layout Lars-Olof Nilson

Tryck:

FM Grafisk Produktion, Boden

E-post:

rotorbladet@rotorwings.se

Hemsida:

<http://www.rotorwings.se>

Framsida: Mats Karlsson åker

hundspann på Grönland

Fotograf: Okänd

Övrigt:

Eftertryck tillåtet om källan anges.

Redaktören

Hej gott folk!!

Nu går vi mot högsommaren med stormsteg. När ni läser detta nummer hoppas jag att ni gör det liggandes i en hängmatta vilandes efter en härlig dag i solen.

Detta nummer innehåller en hel del spännande artiklar från kollegor som lämnat Försvarmakten och hittat nya vägar. Det visar sig vara spännande vägar och läsningen är mycket intressant. Jag vill passa på att tacka er som lämnat dessa fina bidrag samt samtidigt passa på att uppmana er andra att också lämna in underlag. Det kan vara stort eller smått, nytt eller gammalt. Allt är välkommet och förmodligen mer intressant än ni tror för oss andra att ta del av. Inför höstens nummer hoppas jag att ni alla hittar en ledig stund och skriver några rader om era upplevelser och erfarenheter från er tid inom helikopterverksamheten.



Med stora förhoppningar om en trevlig sommar för er alla. Läs och njut av er stund i hängmattan!!

Redaktören

Ordförandens harkling

Till att börja med vill jag tacka för förtroendet att vid årsmötet den 6 april ha blivit omvald till ordförande. Förutom under-tecknad består styrelsen för innevarande arbetsår av följande kamrater med huvudsakliga ansvarsområden:

Sekreterare: Ingemar Karlsson, Boden

Kassör: Kurt Knutsson, Boden

Ledamot: Mats Hemling, Boden

Ledamot/redaktör: Niklas Perman, Boden

Suppleant/vice ordf.: Martin Långström, Boden

Suppleant/medlemsärenden: Anders Dahlin, Boden

Suppleant/Prylshopen: Ingrid Johansson, Boden

Suppleant/Traditionsvård: Henry Karlsson, Luleå

Årsmötet beslutade att ändra vissa formuleringar i stadgarna för att anpassa dessa till rådande förhållanden efter FB 04. En väsentlig ändring av stadgarna med direkt betydelse för medlemmarna är villkoren för ständigt medlemskap. **DU SOM ÄR SJUK-, AVTALS- ELLER ÄLDERSPENSIONÄR BEVILJAS STÄNDIGT MEDLEMSKAP MOT EN ENGÅNGSAVGIFT OM 500:-. FÖR ÄNNU YRKESAKTIVA ÄR ENGÅNGSAVGIFTEN 1 000:-.** Ändringen påverkar inte de som redan beviljats ständigt medlemskap enligt tidigare lydelse i stadgarna.

När vi ändå är inne på medlemsavgifter måste jag påminna er om att **ANGE NAMN, MEDLEMSNR OCH VAD INBETALNINGEN AVSER PÅ INBETALNINGSKORT** (eller i meddelandefältet om ni betalar via Internetbank)! Vi har återigen fått in medlemsavgifter på vårt konto vars avsändare vi tyvärr inte kunnat spåra. Den som misstänker att det inte fungerat; hör av dig till undertecknad, kassören eller medlemsansvarige!

Försvarsmuseet i Boden invigdes på nationaldagen. Glädjande nog hävdar sig det gamla arméflyget förhållandevis väl både i och utanför museet. Detta hade inte

varit möjligt utan den lilla kärna av entusiastiska kamrater som lagt ner mycket tid på att iordningställa det som nu finns att beskåda. Möjligheter har nu också öppnats att få disponera ändamålsenliga lokaler för att ta hand om all den övriga materiel som räddats undan förintelsen. Om allt går i lås skall vi kunna starta någon form av byggkvällar under hösten och därmed kunna variera utställningsföremålen. Mu-seet är verkligen värt ett besök.

Den planerade utflykten till Göteborg/Säve i början av maj blev vi tvungna att stryka på grund av för få anmälningar. Vi gör nu ytterligare ett försök genom att organisera en veckoslutsresa med buss genom N Finland till Salla 8 – 10 september. Vi får hoppas att inte alltför många är upptagna med älgjakten.

Vår hemsida www.rotorwings.se får anses ha blivit en succé. Hemsidan uppdateras med ny information ungefär en gång i veckan. Från och med april månad är det i genomsnitt ett 15-tal personer som dagligen tar sig en titt. Av den statistik vi kan utläsa är det föga förvånande ROTORBLADET som tilldragit sig mest intresse. Det är dock inte alla medlemmar som uppskattar den så kallade nättidningen utan man föredrar att få hem ROTORBLADET i brevlådan som tidigare. Inga problem, hör av er till oss så ser vi till att ni får hem tidningen på vanligt sätt.

Till sist önskar jag er alla en angenäm, avkopplande och solig sommar!

Ordföranden



C I.hkpskv har ordet

Idag är det ca en månad kvar till midsommar och tiden form-
ligen rusar fram mot en välför-
tjänat semester. På Kallax och
1.hkpskv fortsätter verksamhe-
ten enligt plan där vi bland
annat ser fram emot renover-
ingen av hangar 86. Det börjar
synbart märkas att förberedel-
sarna är i full gång eftersom 1:a
F21 tömmer sitt och vi plane-
rar för etapp ett genom att
packa ner och flytta arbetsplat-
ser till tillfälliga arbetsrum.



I förra numret av Rotorbladet skrev jag om
att det pågår ett arbete med att hitta mest
lämpliga bas för Hkpflj insatsförband HE
NBG (Helikopter Enhet i Nordic Battle
Group) som skall kunna verka från 2008-
01-01. Det är nu fastställt att lämpligaste
ort för att basera HE NBG är på Kallax. Det
är helt enkelt inte möjligt att göra det på
någon annan plats med de tidsförhåll-
anden som råder och med mängden mörk-
erflygning (NVG) som måste genomföras
på kort tid. Vi har miljötillstånd för det som
krävs och vi har även de lämpligaste
övningsområdena. O212 finns fortfarande
kvar och där finns, som ni känner till, ca 30
mil rekade NVG banor.

Troligen innebär baseringen av HE NBG
på Kallax att vi för en tid framöver kommer
att basera fler HKP10 på Kallax än i dag.
Hur många det blir är inte klart utan den
analysen sker i skrivandes stund. Det
känns i alla fall positivt att det nu sker en
utveckling på Kallax utöver den FRÄD
verksamhet som vi redan har. Hela kon-
ceptet för HE NBG är inte helt klarlagt än,
och det finns diskussioner om att utöka
styrkan till att omfatta fler helikoptrar än
3st HKP10.

Vilka typer och omfattning är
inte färdigt utrett, ej heller vilka
konsekvenserna blir i andra
uppgifter.

Annat på gång vid skvad-
ronen är att vi bryter ner
Hkpflj ArbO i egna kvalitets-
dokument för att dokumen-
tera hur vi gör saker. Det är en
förutsättning att kunna visa
det inför den revision som
kommer till hösten när Hkpflj
skall certifieras och förhopp-
ningsvis erhålla ett fullstän-

digt verksamhetstillstånd.

Vi kan se fram emot en spännande höst på
1.hkpskv med många viktiga beslut från
HKV och Hkpflj.

Internationell verksamhet är fortfarande i
fokus och det är där vi skall visa vår insats-
förmåga. Samtidigt skall vi inte heller
glömma att vi har viktiga uppgifter att lösa
här hemma och det måste finnas med i de
bedömanden som görs inför prioriteringa-
rna som måste till för att lösa ut de vikt-
igaste uppgifterna. Vi måste tänka på per-
sonalen som är vår viktigaste resurs och
utan den kan vi ha hur högt flygande pla-
ner vi vill utan att få någon "out put" från
förbandet.

Trevlig Sommar önskar jag er alla.

Mj Kent Tuoremaa
C I.hkpskv

Many flighthours ago.....



GFSU började och man blev en "riktig" del av Arméflyget. Nu kom ett innehållsrikt år med övning på övning. Mycket flygning med andra förband, persontransport, rekognosering, fjällflygning, hängande last samt massor med nya uppdrag/övningar som genomfördes.

Denna fantastiska tid tog abruptt slut i juni 1995 när beskedet kom att av olika orsaker fick vår kull med reservofficerare ej möjligheten att fortsätta i Arméflyget.

Allt började i Arméflyget

För tretton år sedan fick jag möjligheten att genomföra Arméflygets utbildning till Flygförare.

Året var 1993. Arméflyget prövade ett nytt grepp. Vi var 6 stycken reservofficerare som fick chansen att genomföra Arméflygets utbildning till Flygförare tillsammans med 6 stycken yrkesofficerare.

12 förväntansfulla "ungtuppar". Sedvanligt började allt med GHU i Linköping. Skolchef Torsten Larsson var mannen som stod överst och beskådade tupparnas tafatta första försök till att bli Arméflygare. Under honom fanns en stab av hårt arbetande flyglärare som präntade in grunderna i framförandet av en helikopter i lufrummet. EK kom äntligen den 9:e september 1993 med K38. 24 euforiska minuter senare var den klar.

Många autorotationer senare tackade "Torstens Tolva" för sig efter slutförd GHU november 1993, och drog till Boden.

GTU började december 1993 och första hkp 6 flygningen blev med Z66. Övning A2 genomfördes på 52 minuter. 6 månader och 155:23 flygtimmar senare avslutas GTU, och Vingarna kunde delas ut. Dessa fantastiska vingar som jag tog emot med stor stolthet. Jag klarade det!



Det civila livet

Det är nu som min civila flygkarriär började. Jag fick gå den bästa flygskolan som finns, och jag kom ut i det stora "mörka" civila livet med ett CPL(H) certifikat med drygt 500 flygtimmar.

Ryktet gick att Polarhelikopter i Kiruna (www.polarhelikopter.se) behövde piloter. Jag slängde mig på telefonen och fick till slut tag på Flygchefen. Ryktet stämde, och plötsligt fick jag fått mitt första civila jobb som helikopterpilot. Typinflygning på hughes 500D genomfördes den 8:e juli 1995, och min kontrollant var Arméflygare Kenneth Nordin.

Mellan juli till oktober 1995 flög jag 200 timmar i de svenska fjällen. Aerial work som bland annat innebar taxifygning med jägare, rendrivning över fjällen och hängande last etc, etc.

Vintersäsongen kom till norra Sverige och helikopterarbetet tog pause till våren. Björn Knutsson (KUB) och Paul Carbonnier (CAB) fick jobb på Helikopterservice AB i Helsingborg, och Björn övertalade mig att utan ett instrumentbevis kom man ingenstans i karriären.



Instrumentteorin togs hos Lid-Air på Bromma flygplats vinterhalvåret 1995/1996, och jag fick ett gyllene tillfälle på våren 1996 att ta träning och uppflygning till instrumentbevis hos Helikopterservice AB. Träningen genomfördes med Arméflygarna Calle Tengblad (TEB) och Lenart Samuelsson (SAL). Kontrollant till instrument-beviset var Arméflygare Olle Wickman.

Mellan juni 1996 till december 1999 flög jag 2500 timmar mellan Helsingborg, Malmö och Kastrup flygplats. Jag fick möjligheten att flyga AS365N2 och SK76C+. En fantastisk tid som jag ser tillbaka på med glädje.

Men allt har sin början och sitt slut. En bro mellan Malmö och Köpenhamn började bli en hotbild. Skulle bron ta hela affärs-ideén ifrån oss, eller skulle den generera mer arbete? Jag trodde på det första alternativet och började söka mig runt efter ett annat jobb.

Plötsligt gav en kontakt utdelning. Abu Dhabi Aviation LTD (www.adaviation.com) i Förenade Arab Emiraten hörde av sig. De sökte piloter, och

jag var välkommen att börja om jag ville. Så i december 1999 stod jag på flygplatsen i Abu Dhabi redo för nästa utmaning.

Operationen i korthet var offshore flygning i Persiska Golfen. Single pilot med Bell 212/412. 212:an var på väg att fasas ut så merparten av flygningen blev med Bell 412EP.

Ett oljefält i gulfen heter Zakum West och det består av drygt 200 wellheads, fyra fasta production/accomodation installationer, samt 3-5 flytande riggar som förflyttade sig mellan de olika wellheads. Inom detta enorma fält skulle personal flyttas beroende på var verksamheten just denna dag var. Mycket stimulerande, men också slit-samt då en värme på drygt 40 grader celsius inte var ovanligt.

Ett pendlingsschema som var 8 veckor borta och 4 hemma gjorde att jag började leta mig tillbaka till Europa.



I oktober 2000 började jag på Norsk Helikopter AS (www.norskhelikopter.no) i Stavanger. Hela familjen flyttade till Stavanger för nu var det nog med pendling. Superpuma AS332L/L1/L2 blev helikoptertyperna som jag började flyga med. De som jobbar/har jobbat i Nordsjön vet hur kon-trakten man jobbar på kommer och går, och snart började Norsk Helikopter växa snabbt.

När jag började var vi 40 stycken piloter i företaget och i dag är det 76 stycken. Nästan en 100 % ökning på 5 ½ år.

Numera flyger jag Sikorsky-92A till bland

annat Ekofiskområdet. Riggarna Norsk Helikopter i Stavanger flyger på ligger på cirka 170 Nm avstånd. En rundtur tar cirka 2:45 timmar att genomföra.

Varje år flyger varje pilot nästintill det maximala som det är lov till per år. Det vill säga 800 flygtimmar /år.

Helikopterindustrin för tung drift i Norge ligger många år före Sverige av naturliga orsaker. Här har det flugits större helikopter i drygt 30 år.

Simulatorträning är en naturlig del av verksamheten. Två gånger per år genomförs ett 6 timmars träningpass i simulatör.

Teoretiska prov, både tekniska och generella luftfartfrågor, ska genomföras. Var tredje år genomförs Dunkerträning (en mockup av en helikopter i en stor bassäng som simulerar en ditchning), och en Linecheck genomförs en gång per år. Utöver detta ska Computer Based Training (CBT) och Dangerous Gods kurs göras.

**Med vänlig hälsning
Rickard Sandqvist (SAR)**

Sikorsky-92A

mycket kort teknisk sammanfattning

Tomvikt	8010 kg
Max takeoff vikt	12010 kg
Max bränsle	2300 kg
Cruise fart (vikten avgör)	140-150 kts
Längd (inkl rotor)	20,88 m
Rotordiameter	17,17 m
Höjd (inkl stj.rotor)	5,47 m
Kabinhöjd	1,83 m
Kabinbredd	2,01 m
Kabinlängd	6,10 m
Passagerarkap.	19 passagerare
Motorer	2* General Electrics GE CT7-8A
Effect takeoff	2* 2520 shp
OEI 30-sec	1* 2740 shp
Komplett EFIS cockpit med 5 stycken MFD. 4-axis autopilot. Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS) Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS I) Honeywell weather radar Rotor Ice Protection System (RIPS)	

NÅLSTICK

Inför uppsättande av helikopterenheten i Nordic Battle Group har man kommit underfund med att försörjningen med utbytesenheter och reservdelar blir en begränsande faktor vid insats. Ursäkta, men sådant kände vi invasionsförsvarsofficerare till redan i början på 80-talet när vi upprättade P/U-tabellerna för de pvhkpkompanier som avvecklades i FB 02. Det var därför som alla utbytesenheter, reservdelar och verktyg alltid låg i containrar vilka man snabbt kunde lasta upp på en lastväxlare och åka iväg. Bodenbasens hangarer var tömda på 5 timmar och pvhkpkompaniet var insatsberett med huvuddelen från T-bas inom 24 tim utan särskild beredskap!! Men det var ju ett invasionsförsvarsförband så det var bäst att skrota alltihop och börja om från början...

Blått ombyte!



Bakgrund

Försvarsbeslutet och de konsekvenser beslutet fick avseende helikopterverksamheten gjorde att en risk fanns för att man skulle vara tvungen att säga upp flygförare på grund av övertalighet. Detta gjorde att helikopterflottiljen gick ut med en förfrågan till Rikspolisstyrelsen där man undrade om det fanns något behov av flygförare inom polisflyget och om det i sådana fall gick att omskola dessa till poliser. Det beslutades senare av rikspolisstyrelsen att tre platser skulle bli aktuella. Två av dem med slutplacering i Göteborg och den tredje i Malmö. Diverse uttagningstester genomfördes och ett krav för att kunna bli antagen var att man hade civilt flygcertifikat för helikopter.

Skolan

Skolan var planerad att genomföras på distans med start i oktober 2005. Det innebär i praktiken att vi är på skolan i Stockholm ungefär var sjätte vecka. Övrig tid genomförs studier i den basgrupp vi tillhör samt olika studiebesök. Sedan tillkommer givetvis även studier på egen hand. Utöver det så har vi ungefär två praktiska dagar i veckan, då vi får utbildning i skytte, bilkörning och självförsvar. När vi är på skolan går tiden åt till att skriva tentor i de genomgångna ämnena men även till att genomföra praktiska övningar i skolans egen kulisstad. Där spelas ett scenario upp och sedan är det upp till oss elever att agera och lösa situationen. Ett mycket lärorikt och givande sätt att utbilda på, här belyses

många problem som man ställs inför som polis.

Jag kanske ska tillägga att under grundutbildningen så är det ingen utbildning eller vidmakthållning av flygtjänsten, utan allt det kommer under den praktiska delen av utbildningen, det vill säga under den fjärde terminen. Den terminen jobbar man normalt som ordningspolis och går alltid som extra i en patrull. För oss som ska till polisflyget så kommer denna praktiska del att varvas mellan praktik på ordningsenheten och flygtjänst.

Jämför man de militära skolor jag gått, det vill säga Militärhögskolan, Flygskolan och

Kaptenskursen så skiljer sig strukturen avsevärt. Polishögskolan fungerar som vilken civil högskola som helst, det vill säga med akademisk kvart och alla de övriga lösa bolinerna som man inte är van vid från de militära. Det som jag saknar är den struktur som man är van vid från militären. Även pedagogiken skiljer sig en hel del, skillnaden ligger i att som officer utbildas man från första dagen i gröna kläder för att utbilda andra, värnpliktiga och kollegor, medan man saknar den vinkeln helt inom polisen.

Utbildningen inriktas mycket mot att handla om det etiska förhållningssättet som man bör ha gentemot de situationer man kan ställas inför. Svårigheten med att inte eskalera en situation när man anländer är inte så enkel som den låter, att kunna acceptera att en person verbalt förnedrar en som yrkesman och det enda jag kan göra är att gå där ifrån, eftersom jag eventuellt i den situationen saknar lagstöd för att kunna ingripa. Man får helt enkelt ta att den enskilde "förnedraren" känner sig som en vinnare i situationen. Bara för att man är polis så ska man inte "vinna" varje situation. Att inte eskalera en situation om det finns andra möjligheter är i sig en vinst för samhället. Kommunikationen skall

vara vårt skarpaste medel, inte våldet.

Vidare så går det inte att komma undan att det är en hel del juridik att läsa, man ska med säkerhet veta om och varför man griper eller omhändertar någon. Hela tiden skall man tänka på vilket lagstöd man har för sitt agerande, ibland får man inte ingripa och ibland har man plikt att ingripa, och jag kan lova att göra den bedömningen är svårare än det låter.

Jag måste erkänna att jag i ganska stor utsträckning saknar det militära, främst med avseende på alla kollegor och det arbetsklimat vi hade, trots alla försvarsbeslut. Den vänskap man hade i försvaret kan bli svår att ens komma i närheten av inom polisen. Även verksamheten är något jag saknar, att åka iväg tre maskiner på ett veckolångt uppdrag i Tarfala, att genomföra en skvadronsövning i busken eller att bara flyga ett enskilt övningspass i egen tränings syfte var någonting som gör mig sentimental varje gång jag tänker på det.

I dagsläget vet jag inte hur verksamheten ser ut i detalj hos polisen, men jag är övertygad om att det kommer bli bra och att mitt val var rätt att byta yrke. Huruvida detta stämmer eller ej och hur flygtjänsten fungerar och bedrivs inom polisen får jag be att återkomma till i en annan artikel när jag har varit med i verksamheten ett tag.

På återseende / Markus Sammeli

NÅLSTICK

Ett hett tips till alla entreprenörer som bedriver miljöfarlig verksamhet och har planer på att bygga nytt. Be att få en kopia på byggplanerna till den nya helikopterhangaren i Ronneby. Det går hur bra som helst att bygga en hangar inklusive uppställningsplatta rakt ovanpå en vattentäkt!

Boden har inte blivit

Däremot har Boden blivit med ett Forsvarsmuseum landshövding Per-Ola Eriksson. Forsvarsmuseet är ens tillkomst fram till våra dagar där de storpolitiska målen från olika epoker och skeden i garnisonens vilket gör vandringen genom lokalerna till en mycket timmar i anspråk för den militärhistoriskt intresserade drar blickarna till sig såväl inne i som utanför museet.

Är det möjligen Christer Ilbäck som Christer Åström står och samtalar med? ÅS är en av dem som hängivet arbetat med att rädda gammal arméflygmateriel åt eftervärlden.

Ulleåborgs krigsveterankör fosterländska känslor att

I entrén mellan gamla g och underbefälskasernen fikahörna att ta igen sig

Landshövdingen klipper det symboliska blå-gula bandet.

Gamla 301:an står num parkeringsplatsen mella

ett Försvarsmuseum!

...m vilket invigdes på nationaldagen den 6 juni av uppbyggt kring en historisk tidsaxel från fästning- ka händelserna utgör en målande bakgrund. Före- utveckling blandas med journalfilmer och bilder ket lärorik och intressant upplevelse som tar några rade. Det gamla arméflyget är väl representerat och eet. Här följer en bildkavalkad från invigningen.



... fick soalla.



På väg från parkeringen mot museet går man över en Balkbro 2 och möts av en Bandkanon och en Strv 74. F.d. AF 1 kaserier i bakgrunden (vy från museets entré)D



...ymnastiksalen a finns en i.



Föreningen P5 svarade för en mäktig stridsfordonsparad, här i form av en Strv 101 med f.d. Baskompanichefen Rolf Erhardsson som förare.



...era på post vid an f.d. A 8 och AF 1.



Förvånansvärt många besökare hade trots det kylslagna vädret letat sig till gamla A 8.

Brev från läsekretsen

Hej!

Tack för Rotorbladet nr 1, 2006. Jag har läst alla 24, A4 sidorna med stor behållning, härlig information. Speciellt läste jag med glädje Ninas artikel om resan med K22 till Linköping, Hon skriver verkligen med glimten i ögonvrån. För mig var det speciellt roligt att läsa artikeln eftersom jag i slutet av 60-talet gjorde precis samma flygning, två gånger, över Schweiz och Tyskland till Bromma med en Agusta Bell G4 (SE-HPA) och en Agusta Bell 206 (SE-HPB baserad i Boden). Flygningen gjorde jag tillsammans med Ostermans dåvarande flygchef, Nils-Gunnar Grimskog, en fantasisk hkppilot och lärare. Vi hade naturligtvis inte de fantastiska resurser för bl.a. navigering som Sköld och "Blomman" hade till sitt förfogande, då var det karta och kompass som gällde, så det var navigering på låg nivå. 206:an var nr 1 som tillverkades av Agusta och var den första 206:an i Sverige. Polisflyget tog steget över till turbinmotor, det var för oss som att gå från T-Ford till Rolls Royce, även om vi hade många problem med C-18 motorn. Någon riktig ordning på motorproblemen blev det dock inte förrän C-20 motorn kom, det var en verklig uppgradering. Det som dock inte har ändrats på dessa snart 40 år, är vad jag förstår, tillverkarens förmåga att hålla utlovad leverans tid och väderleksförhållandena, det gäller att ha tålamod. Det är dock en fantastisk teknisk utveckling vi har fått vara med om.

Då det gäller hemsidan tycker jag att Ni har ett bra grepp. Det är otroligt viktigt att ha en proffsig hemsida, den är ju idag föreningens visitkort och betyder så mycket för att skapa förtroende. Ni är inne på rätt väg. Inloggningen tycker jag inte är något problem, har man en gång skrivit in medlemsnummer och lösenord så är det ju bara att spara dessa och sedan klicka för inloggning, utan något större jobb. Att ta



ner tidningen var dock något besvärligare, men löste sig direkt när mejlet med "tryck på Ctrl+ P" kom. Det är inte så lätt när man inte är född med en dator och då mjukvaran i hjärnan börjar fasa ut, så att det bara finns hårdvara kvar. Visst går det bra att läsa Rotorbladet i A4 format, men jag skulle nog föredra det tryckta Rotorbladet.

Jag skickar med en bild på HPA och HPB som jag flög hem från Italien via Alperna.

Ännu en gång; tack för en fin hemsida och ett välskrivet Rotorblad!

Lycka till, Ni är otroligt duktiga på att bevara traditioner. Hälsa alla.

Hälsningar från nunnornas stad, Vadstena.

Lars-E. Freeman, 0379

PS. Mitt medlemsnummer påminner mig om när jag ryckte in som volontär vid A6 i Jönköping 1.nov. 1939, jag fick där nr 79.

Tackbrev

Vill bara på detta enkla sätt framföra mitt varma tack till alla i kamratföreningen för hågkomsten av min högtidsdag. Bästa hälsningar

0042 Egon Lindbergh

Äventyr på Grönland

I slutet av mars 2005 klev jag ombord på planet mellan Köpenhamn och Kangerlussuaq för att påbörja min första resa till Grönland. Samma resa som flera av Försvarsmaktens helikopterförare och många av kamratföreningens medlemmar har gjort före mig.



Under de föregående två åren hade jag varit i kontakt med AirGreenland vid ett par tillfällen och utan framgång frestat dem med mina 412/Hkp 11 kunskaper i hopp om att kunna få komma över som korttidsanställd freelance. En av anledningarna till avslag var att jag saknade erfarenhet av civil helikopterflygning vilket jag sedan under ett par somrar fått i Arctic Air.

Beslutet från Sveriges regering att lägga ned 1.hkpskv följdes snabbt av beslutet att inte flytta av den lokala regeringen, dvs familjen. Detta beslut togs i sann demokratisk anda, med röstsiffrorna 3 emot och 1 nedlagd (jag). Helt plötsligt kom frågan om arbete på Grönland nu i en helt annan dager. Nu gällde det inte längre att kunna komma över och få erfarenheter och lite extra pengar utan nu gällde det om det gick att få en fast anställning och ett yrkesliv där för att försörja familjen hemma i Luleå.

Så när jag tog en förnyad kontakt med AGL och de frågade om jag hade utcheck på AS 350 Ekorre så blev svaret att jag skulle ha det när de hade behov av det.

Sagt och gjort, det var bara att ringa Kallaxflyg och som tur var hade de strax en typering på Ekorre och efter upp-

flygning var det sedan bara att sätta sig och se om jag agnat tillräckligt för att få napp.

En dag plingade det i mailboxen med ett positivt besked och efter att ha fått tjänstledighet beviljad och lycka till av skvchef så var jag ett par veckor senare på väg till en tre dagars inskolning i bolaget och konvertering till AS 350 B3 i Kangerlussuaq.

Då bolaget nyligt köpt två nya Ekorrar så hade chefspiloten bekymmer att finna piloter som var tillgängliga att skicka till Marseille för att flyga hem dem. Sista dagen i Kangerlussuaq så spände han ögonen i mig och sade att det inte såg bättre ut än att han var tvungen att skicka mig att hämta en av dessa.

I mitten på april så åkte jag ned till Eurocopter i Marseille för att hämta en splitterny AS 350 B3. På fabriken fick jag på avstånd se Helikopterflottiljens svar på Jesus (den som alla talar om men nästan ingen har sett), NH 90/Hkp 14. Jag slapp som tur var att flyga helikoptern till Grönland då den skulle lackeras i Odense. Fast jag fick innan avfärd alla nödvändiga råd och tips av en frisk islänning i bolaget som flugit över Atlanten i en Jet Ranger med ett hemmasnickrat ferryfuelsystem i baksätet.

De två freelance perioder jag anställdts för under sommaren 2005 var jag baserad i Narsarsuaq på Sydgrönland och flög mest isrekognosering för Iscentralen som rapporterar isläget i inomskärsfarlederna som sjöfarten använder under sina färder efter västkusten. Under våren och sommaren bryts den fleråriga storisen loss från området nordost om Grönland och driver med strömmarna ned efter östkusten och försvårar under perioder sjöfarten på Sydgrönland. Dessutom flyger man förnödenheter gång i månaden till stationen i Pris Christian Sund som ligger mycket isolerat och är bemannad året runt med sex man.

Stationen i PCS är finansierad av ICAO och ansvarar för att hålla igång en radiostation som allt flyg över Atlanten använder när de befinner sig över Grönland. Under sommaren är det dessutom en hel del charterflygning med turister och geologer som vill titta på naturen respektive leta mineral.

I månadsskiftet juni-juli så blev upphandlingen av de nya servicekontrakten klara. Det var stor ovisshet in i det sista, men det visade sig att AGL tog storslam och fick alla helikopterkontrakt, vilket innebär att AGL med enstaka undantag fick monopol på helikopterflygning på Grönland. Detta innebar för flygavdelningen att det skulle anställas och utbildas piloter för att bemanna de nya baserna. Med 412 utbildningen i bagaget så seglade jag upp som en stark kandidat till att erbjudas fast anställning. Det krävdes bara ett extra pass i simulatorn under den årliga simulatorträningen för att konverteringen till 212 skulle vara komplett. Simulatorträningen genomförs på Flight Safety i Dallas, som Arméflyget och Helikopterflottiljen tidigare utnyttjat för sin 412/Hkp 11 träning. Trots att 212:an och 412:an i stort sett är likadana helikoptrar så är det större skillnader på systemen i helikoptrarna än vad jag trodde. Bl.a. så är stabiliseringssystemet i 212:an av 60-talssnitt med ett par rejäla bakelit hjul för att trimma helikoptern i yaw- och pitchled och ett vred för att styra svängar i rolled. Det var nästan så man funderade om den var ångmaskinsdriven. Sedan är fartregistret helt annorlunda med en marschfart på 90-95 knop på 212:an mot 115-120 knop på 412:an.



I slutet av oktober så bar det av till Upernavik på nordvästkusten av Grönland för min första period på 212: an. Upernavik är en stad på ca 1200 personer som ligger på en liten ö. I kommunen finns tio byar och vi betjänar sju av dessa med helikopter. Distriktet är Grönlands största och sträcker sig efter öppen kust mellan Söndre Upernavik, en halvtimmes flygning söderut och Kullorsuaq, en dryg timme norr om Upernavik. Här vistades jag från 26 oktober till den 17 december. Normalt så arbetar vi tre till fyra veckor åt gången men då jag fortfarande var freelance och det var ett större hål i schemat så fick jag "förmånen" att vara nästan två månader i Upernavik.

Till att börja med överlappade jag med den pilot som jag löste av och i strålände väder flög vi runt och jag fick lära mig distriktet. Flygningen i distriktet är magnifik i gott väder. I öster breder inlandsisen ut sig, och i väster fyller havet ut synfältet. Man upplever att sikten är oändlig horisonten runt. Det är nästan så att man kan se jordens krökning. När man startar ifrån de nordligaste byarna för att flyga tillbaka till Upernavik så ser man hela sträckan man skall flyga den närmaste timmen.



Efter tre dagar så var jag inskolad och den pilot jag löst av åkte hem till Sverige och tog tyvärr det fina vädret med sig. Snöbyarna radade upp sig utifrån havet och passagerarna radade upp sig i avgångshallen. Och efter en vecka med flygning ut och in ur snöbyarna som slutade med en oplanerad övernattnin ute i en bygd, så började

jag fundera om jag skulle ringa Trygghetsstiftelsen, som ansvarar för att slussa ut oss "omstrukturerade" i det civila samhället, och be dem hjälpa mig att få ett lugnt kontorsarbete någonstans där man på sin höjd behövde uppleva vädret genom att titta ut genom kontorsfönstret.

I mitten av november så lämnade årets sista fartyg sina förnödenheter i hamnen och solen sade tack för i år och kröp ned under horisonten. Samtidigt så kunde jag säga välkommen till Ove Olsson, en fd Flygva-pen pilot med över 30 års erfarenhet av flygning på Grönland som jag flög samman med i två pilotsystem under mörkertid. Av Ove så fick jag lära mig de flesta hemligheter om hur man tolkar vädret på Grönland och efter det så har vädret hittills (ta i trä) inte givit mig några större överraskningar.

Även om jag upplevt mörkret under vintern i Norrbotten så blev mörkertid på Nordgrönland en helt annan upplevelse. När jag kom hem till Luleå den 18 december, tre dagar före midvintersolståndet så fick jag nästan ta på mig solglasögon. Jag var förberedd på det kompakta mörkret i Upernavik och hade snart delat upp sömnen i två-tre delar under dygnet. Fördelen med mörkertid är att det är mörkerflygning dygnet runt så det går snabbt att få upp ett bra mörkertrim. Dessutom lär man sig uppskatta månen som är "tjänsteförrättande" sol under vintern.



Eftersom vi flyger VFR mörker så stiger ju kraven på sikt och molnbas. Detta innebar att antalet inställda och försenade flygningar ökade men det tar grönländarna med stort tålamod. Jag fick snabbt lära mig betydelsen av "immaqa" som är det grönländska ordet för kanske. Immaqa används framför allt i betydelsen "om vädret tillåter".



Den grönländska naturen är oerhört majestätisk, kraftfull och oförlätlig och sätter definitiva gränser för människans möjligheter att utmana den. Under en weekend blåste det upp till en orkan som varande i över två dygn och innan vindmätaren blåste bort så hade den registrerat vindstyrkor på 45m/s.

När orkanen ven runt knutarna så huset skakade frågade jag min tekniker om det inte var nödvändigt att stormsäkra huset med t.ex. fönsterluckor, men han bara skratade och sa att jag skulle få se värre stormar.

Under slutet av november och början av december nådde vi inte att flyga till den nordligaste byn Kullorsuaq på två veckor och gods och frakt högen som väntade på flygplatsen tornade upp sig. När vi till slut lyckades att nå Kullorsuaq och tömt den till taket lastade helikoptern så visade det sig att vi bl.a. skulle hämta en tvåmans orkester som skulle spela på värdshuset i Upernavik. De skulle vara distriktets bästa band och deras spelning var mycket

upphaussad. Vårdshuset i Upernavik är egentligen en pub i en enkel lokal som utrustats med en liten bar och några stolar och bord. Kvällen när bandet skulle spela var vårdshuset fyllt till bristningsgränsen och stämningen hög. Alla var där, ung som gammal. Några fiskare utifrån byarna var där i Tretorn gummistövlar och hängselbyxor. Ett stort isberg som grundstött i hamnen tornade upp sig i mörkret utanför fönstret. Och när bandet spelade dansade ALLA så hela lokalen gungade. Det var riktigt magiskt att uppleva.



"Festdeltagare?"

Strax före jul så åkte jag hem för julfirande, men redan efter nyår så bar det av upp till Thule för min första period som fastanställd i bolaget. Thule är en amerikansk flygbas som ligger längst upp på norra Grönland. Basen etablerades under 50-talet och där var som mest 10 000 man baserade under Kalla kriget. Nu finns där ca 800 man, de flesta civila danskar och grönländare som står för drift av basen och ett mindre antal amerikanska militärer som sköter en satellitkommunikationscentral och en missilvarningsradar. Basen ligger "in the middle of nowhere" utan något civilt samhälle i närheten. Därför finns "allt" inne på basen och bl.a. finns där ett fitness center som i princip erbjuder allt inom träning som en stad av Luleås storlek kan erbjuda.

Under januari då jag var där höll sig temperaturen stadigt under -30° och det blåste

hela tiden en stadig katabatisk vind från inlandsisen som innebar att kylfaktorn höll sig runt -50° .



Polarnatten var massiv och först i slutet av januari såg man en smal strimma av ljus i söder mitt på dagen. Denna gång var jag förberedd på mörkret och gick strikt efter klockan för att bestämma sov- och vakenperioder.

För att undvika att vara ute i kylan mer än nödvändigt så lastades helikoptern inne i hangaren och rangerades sedan ut till helikopterplattan på sin vagn. När vi sedan återkom ifrån bygderna så landade vi på vagnen och rangerade in helikoptern i hangaren, stängde portarna och sedan lastade vi av passagerare och gods.

Efter att ha arbetat i mörkertid under november till och med januari så återkom jag till vårvintern på Grönland i Mars och Maj då jag var baserad i Uummannaq som ligger ca en och en halv timmes flygning söder om Upernavik. Kontrasten mot flygning under mörkertid var total. De två perioderna i Uummannaq erbjöd fantastiskt vårvinterväder med strålende sol som i mitten av maj övergick till midnattssol. Här innebär kontraktet att vi flyger sex dagar i veckan, men tack vare de långa ljusa kvällarna fanns det ändå gott om tid till skidturer på isen, hundspanssfärder och isfiske. Det var i princip som att ha två månaders betald fjällsemester.



Kontraster mellan Thule i januari och Uummannaq i mars och maj är på något sätt typiskt för Grönland i alla sammanhang. Samhället är en fascinerande blandning mellan ett modernt informationssamhälle med datorer, internet, satellit- och mobiltelefoner och primitivt naturfolksamhälle med hundspann, kajaker och relativt enkla fångstredskap. Naturens karga livlöshet utan träd och buskar, med inlandsisen och glaciärerna, med stora berg och djupa fjordar står i stark kontrast med de små samhällena som sjuder av liv med färgglada vindpinade hus, barn som leker överallt, jollar som ilar in och ut ur hamnen och hundar i hundratal som ylar dygnet runt.

Det är samma sak med vädret som i princip bara har två lägen, bra eller dåligt och mera sällan något däremellan.

Efter att ha arbetat ett år på Grönland har jag fått ett nytt perspektiv på många saker. När jag första gången kom till Grönland tyckte jag att t.ex. att utbudet av mat och varor var i minsta laget. Men efter ett tag finner man att det man verkligen behöver finns, även om utbudet aldrig blir som på en svensk stormarknad.

Grönland är till ytan ett mycket stort land, lika stort som Västeuropa, men det grönländska samhället är mycket litet, bara ca 55 000 personer, vilket innebär att man efter att ha flugit på olika baser snart nickar

igenkännande åt många av passagerarna som man träffar på de olika flygplatserna.

En av anledningarna till att jag sökte mig till Grönland var mitt "subarktiska" arv från Arméflygtiden i Boden. Jag tycker att helikoptern verkligen kommer till sin rätt när den arbetar i gränslandet mellan civilisation och vildmark. Och på Grönland är det, som jag tidigare nämnt verkligen naturen som sätter gränserna för civilisationens utbredning. Det är faktiskt så att samhällena och byarna är civilisationens öar helt omgivna av en dominerande vildmark. Många gånger under stora delar av året är det svårt att finna skyddade platser mellan samhällena om man skulle behöva landa för att vänta ut dåligt väder eller av tekniska orsaker. Det finns en SAR-helikopter med hög beredskap som är baserad i Nuuk, men man får ändå räkna med att det kan ta ett eller flera dygn innan den kan undsätta en helikopter som gjort en oplanerad utelandning.

Vädret är som sagt oftast bra eller dåligt, sällan däremellan, och det kan snabbt skifta från bra till dåligt eller tvärtom. Det finns två skillnader när man bedömer flygväder på Grönland och i (norra) Sverige. Det är hur man ser på sikt och vind. Vinden kan variera fantastiskt på relativt korta avstånd och med hänsyn till det fjordliknande landskapet så kan det bli mycket turbulent. Första gången jag såg vinden störta ned för en glaciär och ned i en fjord och kasta upp vatten ur fjorden hundra meter i luften så var det nästan så jag tvivlade på vad jag såg. Jag kunde se fenomenet från luften endast några kilometer vid sidan av i helt stilla väder.

Sikten är oftast nästan osannolikt oändlig, med sikt ut till horisonten och när den kryper ned under 10 km så börjar man tycka att sikten är dålig fast den egentligen inte är det. Det beror på att avstånden ofta är stora så att när sikten närmar sig 5 km så är det ofta så att det börjar bli dåligt med

referenser, det finns helt enkelt ingenting att titta på. Korsar man en fjord ser man inte land på andra sidan, flyger man över vita ytor finns det ingen horisontlinje att referera sitt flygläge till och framför allt så blir det svårt att välja flygväg runt snöbyar och dimbankar.

AirGreenland är ett bra bolag att arbeta för med en stabil organisation, gott om resurser och en kompetent personal. Bolaget är relativt stort med nästan 100 piloter och 26 flygmaskiner. Inom bolaget bedrivs Atlantflygning mellan Köpenhamn och Grönland med en Airbus 330 och en Boeing 757, inrikestrafik på Grönland med 7 st. Dash 7 flygplan och 3 st. S-61 helikoptrar, ambulans och taxifylg med en KingAir och bygdeservice med 4 st Bell 212. Dessutom så finns det 2 st. Twin Otter och 7 st. AS 350 Ekorre som löser diverse charteruppdrag. Till detta skall läggas ett mindre antal Bell 222 som wetleasas för att lösa uppgifter på östkusten. Sedan jag anställdes till årsskiftet så har bolaget anställt ytterligare ett tiotal piloter och inom ett par år så är det relativt många som går i pension så möjligheterna att fortsätta arbeta på Grönland under lång tid framöver ser ljus ut.

Genom att Grönland är stort så innebär det att även grönländarna i företaget tvingas till pendling i större eller mindre omfattning och därför är tjänstgörings-schemat anpassat för detta. Schemat för oss charterpiloter bygger på arbete i 29 dagar och ledighet i 27, men kan varieras efter individuella önskemål. Det innebär stor frånvaro hemifrån och kräver mycket av familjen, fast samtidigt har jag varit hemma mer än när jag arbetade i Forsvarsmakten. Så när jag kommer hem lägger jag flyghandskarna och headsetet på hyllan och fattar dammsugare och köksredskap och ägnar mig till fullo att serva familjen i 3-4 veckor innan jag återvänder till arbetet på Grönland.

Förutom första veckan med 212 i Upernavik som var en flygmässig "kulturchock" så har jag bara goda erfarenheter av mitt nya arbete. Jag löser uppgifter som är mycket efterfrågade i samhället och flyger 350-400 h per år. Flyguppdragen bygger på bygdeservice som är 212:ans "kött och potatis" och med lämpliga mellanrum bryts den vardagliga rutinen av olika charteruppdrag som kan vara av allehanda slag. Det kan vara att som hänglast ställa ut en telehydda för internet och mobiltelefon i en bygd, ambulansuppdrag, charter för film- och tvbolag, geologer som letat efter olja och mineraler eller flygning åt TELE Grönland. Charter uppdragen innebär "hjärngymnastik" då de ofta kräver lite extra planläggning så man håller sig à jour med dessa procedurer.

Under vår, sommar och höst har bolaget ofta behov av freelance för att lösa uppgifter med främst AS 350 och jag kan verkligen rekommendera de som känner sig manade att prova på att arbeta på Grönland. Jag garanterar att det blir en annorlunda upplevelse och ett minne för livet. För Grönland är som man säger eljest.



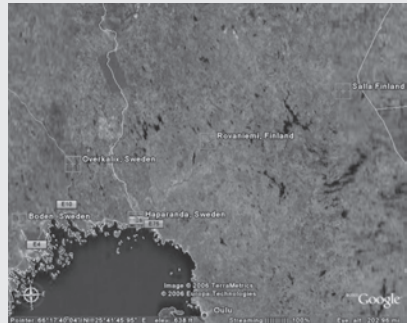
Mats Karlsson
F.d. KAT numera KAN

Resa i österled för I 880:- eller jaga älg för 5 000:-, det är frågan...

Kamratföreningen planerar att genomföra en krigshistorisk resa i norra Finland 8 – 10 september i år. Avresa sker med buss från f.d.Af I kanslihus kl. 08:00 på fredagsmorgonen den 8/9. Resan går via Haparanda och Rovaniemi till Salla där vi övernattar i en utmärkt liten stugby. På lördagen går färden vidare från Salla via Pelkosniemi och Sodankylä till Rovaniemi där vi övernattar på hotell. På söndagen åker vi vidare via Övertorneå och Överkalix tillbaka till Boden dit vi beräknas anlända kl. 15:00 den 10/9. Reseledare är den för många välkände Harry Thornéus som kommer att ösa ur sitt rika kunnande om olika militärhistoriska händelser utmed vägen. Bussförare är Bengt Brodell som i likhet med Harry gjort denna resa många gånger förut. Priset för resan inklusive helpension är otroligt låga I 880:- per person vid 30 deltagare. Så vad väntar du på? Anmäl dig på bifogade blankett och betala in pengarna på kamratföreningens PlusGirokonto 43 560-I senast 18/8.

ANGE NAMN OCH ADRESS PÅ TALONGEN!

Du kan också anmäla dig genom att logga in på hemsidan och gå vidare till "Medlemssidor" där det finns anvisningar hur du skall gå tillväga. Vi ser fram emot stor uppslutning eftersom denna resa bara genomförs en gång emedan älgjakten återkommer årligen.



Vi måste rensa lagret; medlemmar i kamratföreningen kan nu köpa följande till halva priset:

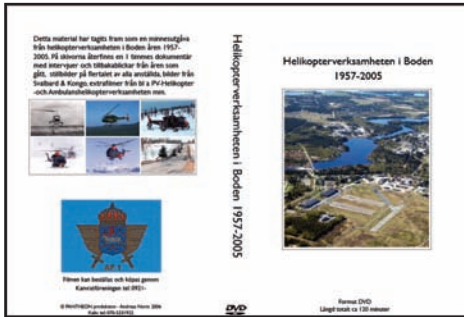
Vara	Ord pris	50 % rabatt
Årstallrikar serie (1989—1998)	2 600:-	I 300:-
Enstaka årstallrikar	300:-	I 50:-
Jubileumstallrik	500:-	250:-
Sportbag (röd/gul/blå)	260:-	I 30:-
Manschettknappar	150:-	75:-
Slipsnål	100:-	50:-
Brosch (rosett med hänge)	60:-	30:-
Keps (broderad logo)	80:-	40:-
Kamratföreningens nål	25:-	I 2:50
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:-

Lagerrensning!!!!

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.

Helikopterverksamheten i Boden 1957 - 2005



En kassett innehållande två DVD-skivor med filmer och bildmaterial från helikopterverksamheten i Boden 1957 – 2005 är nu färdigställd. På skivorna återfinns en 1-timmesslång dokumentär med intervjuer och tillbakablickar från åren som gått, stillbilder på flertalet anställda, bilder från Svalbard och Kongo, extrafilmer från bland annat pansarvärns- och ambulanshelikopterverksamheten m.m. Den kan endast köpas genom kamratföreningen och kostar 299:- inkl. moms, porto på 55:- tillkommer. DVD-kassetten kan beställas vi hemsidan eller genom att sätta in 354:- på kamratföreningens PlusGirokonto 43 56 10-1. ANGE ARTIKELNUMMER 78 SAMT NAMN OCH ADRESS PÅ TALONGEN!



Kamratföreningen kan för den försvarshistoriskt intresserade också erbjuda ovanstående DVD-kassett som innehåller många intressanta bilder och intervjuer med tyngdpunkten lagd på Bodens fästning under det förra seklet. Samma priser och beställningsförfarande som för vår "egen" DVD-kassett gäller men ANGE ARTIKELNUMMER 79 SAMT NAMN OCH ADRESS PÅ TALONGEN!



Glad sommar önskar vi på Rotorbladet!