

# ROTOR- BLADET



Nr 2 2008 1. helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening



***Tomte i Hemavan!***

## Rotorbladet utges av:

1. helikopterskvadronen och  
HkpS/AF1 Kamratförening

## Ansvarig utgivare:

Martin Långström

## Redaktör och layout:

Redaktör Christer Åström

## Tryck, layout:

FM Grafisk Produktion, Boden

## E-post:

rotorbladet@rotorwings.se

## Hemsida:

http://www.rotorwings.se

## Framsida:

Tomte

## Övrigt:

Eftertryck tillåtet om källan anges.

Vi på Rotorbladet önskar våra  
läsare God Jul & Gott Nytt År!



## Innehållsförteckning

Ordförandens harkling .....	2-5
Redaktörn .....	6
C 1 hkp skv har ordet .....	7-8
Prisad jättesik från norr .....	9
Invigning av nya Arenan i Boden.....	10-11
Försvarsmuseet nationaldagen.....	12-13
Sju resor värre.....	14
En eller två märkliga resor .....	15
Drapa Lillejul 2008 .....	16-17
Engelsk språkövning .....	18-20
Sören Bertilsson till minne.....	21
Ove Persson till minne.....	22
Avtackning, NOR.....	23

## Ordförandens harkling

### Förr och nu - några reflektioner

Ett talesätt jag en gång lagt på minnet är ”Det var bättre förr – fast på ett sämre vis.” Många i läsekretsen anser nog att det var bättre förr och antyder därmed att mycket har förändrats till det sämre. Börjar man titta lite närmare på ett och annat är det slående hur mycket som ändå verkar vara bestående. Det finns sanningar som är eviga precis som förr. Som ung och oerfaren är det lätt att tro att man kommit på helt nya synsätt eller funnit helt nya sammanhang. I början av min militära karriär fanns det rustmästare, fanjunkare och förvaltare som såg till att jag inte gick bort mig i det avseendet. Dessa var nyckelpersoner som svarade för kontinuitet och stabilitet. Nu ser det ut som att vi får tillbaka ett flerbefälssystem ty nuvarande ordning tror jag har varit förödande.

Jag sitter vid tangentbordet tidigt en söndagsmorgon och filosoferar; det är 2.advent. Juldekorationer av olika slag ute på sta'n är lika stämningsfulla som någonsin. Däremot får jag intrycket att det inte är riktigt samma shoppinghets som under tidigare år. Några planerade julkonserter med välkända artister har ställts in pga. för dålig biljettförsäljning. Har manne finanskrisen redan slagit till med full kraft i människors vardag?

Nja, kanske inte. Funderar man lite närmare på saken så kan orsaken helt enkelt vara den att vi är mättade med prylar. Affärernas hyllor har dignat överfulla av allsköns leksaker för både barn och vuxna under bra många år nu. Tiderna har varit goda så många män-

niskor har redan haft råd att skaffa storbilds-TV och DVD-spelare åt sig själva samt ett Play Station 3 till barnen. PC skaffade man ju redan för 10 år sedan. Fenomenet med avtagande intresse för julkonserter kan helt enkelt bero på att det funnits ett överutbud. Det rör sig ju trots allt om samma gamla julsånger och -visor, om än i lite olika tappning. Själv är jag hjärtligt trött på den genomkommerialiserade julhelgen. Jag ser fram emot att spendera min tid med barnbarnen i skid- och källbackar, i badhuset och runt köksbordet spelandes Fia med knuff som man gjorde förr.

Finanskrisens psykologiska effekter skall dock inte underskattas. Massmedia älskar som bekant att vältra sig i negativa händelser. Politiker av alla sorter och färger skär pipor i vassen för att om möjligt kapa åt sig några procentenheter i väljaropinionen genom att utmåla eländet i grälla färger. Själva reagerar vi instinktivt genom att hålla hårdare om plånboken utifall att. Om finanskrisens orsaker och verkan har det skrivits tillräckligt på annat håll. Att det inte är ett nytt fenomen är också väl känt. Det som däremot ingen nämner – i varje fall inte tillräckligt högljutt – är att den yttersta orsaken till de återkommande finanskriserna är människans egen girighet. Vi tenderar ju var till mans att trissa upp förväntningarna på möjliga framtida guldregn. Alltför ofta handlar det dock bara om varianter på kedjebrevsspel som fått finare namn som Hedgefonder och liknande. Precis som det var förr.

1.advent föll det ordentligt med snö över norra Norrland vilket fick naturen att se ut precis som i ett julkortsmotiv.

Snön ligger ännu kvar trots att den utsatts för ett illasinnat tövädersangrepp under nästan en hel vecka. I år har vi vissa förhoppningar om att uppleva en ordentligt vit jul, åtminstone i Norrland. En riktig novemberköldknäpp så som det kunde vara 20 – 30 år tillbaka i tiden har vi dock inte märkt av ännu. Jag minns från mina uppväxtår i början av 60-talet på Stora Essingen i Stockholm att man spolade den stora grusplanen lagom till jullovet. Skotta bort snön fick vi göra själva. På sportlovet åkte man buss till Stora Skuggan för att kasta sig utför hoppbacken. Ännu i mitten av 80-talet kunde det vara rejäl vinter. Många av läsarna kommer säkert ihåg vintern 84/85 när det genomfördes organisationsförsök pvhkpkomp i ÖN i temperaturer neråt 40-strecket. När det gäller klimatet kan vi sålunda på alldeles egen hand konstatera att det pågår en gradvis (ursäktat vitsen) förändring. Vädret är definitivt inte som förr!

Om svensk försvarspolitik förr och nu har det skrivits och talats mycket. Givetvis måste en försvarsmakt förändras i takt med omvärlden. Svårigheten ligger i att avgöra om gynnsamma omvärldsförändringar blir bestående eller om ogynnsamma d:o kan utvecklas till ett allvarligt hot i ett kortare perspektiv. Man kan inte utan fog ifrågasätta om alla delar av dagens insatsförsvar är lämpliga att sättas in i högre konfliktnivåer än fredskriser. Oavsett politiska – och inte sällan ekonomiskt-politiska – motiv till de förändringar som skett och sker i Försvarsmakten finns det några faktorer jag anser att man nästan totalt bortsett från i de senaste 15 – 20 årens omstruktureringar. De har i varje fall inte varit avgörande när man övervägt

alternativa strukturer. Det jag tänker på är övningsförutsättningar, utbildningsnivå och förbandsanda, faktorer som är mer avgörande än något annat, till och med materiel och utrustningsnivå. Precis som förr.

Jag har genom åren deltagit i alltför många större övningar i Övre Norrland och sett förband från södra Sverige som på grund av bristande erfarenhet hos personalen haft fullt sjå med att bara överleva. Om man exempelvis avser att sätta in helikopterförband vintertid i bergen i norra Afghanistan borde det vara lämpligt att öva och förbereda dessa i områden med svag infrastruktur, kyla, snö och någorlunda höjd över havet (95 % av Sveriges yta ligger < 500 m.ö.h.). Att kunna öva marknära taktisk lågflygning i svartaste mörker, att kunna öva start med tunga laster på högre höjder, att kunna öva sig i att få fram färskt vatten där det inte finns vattenledningar, att kunna upprätta samband över långa avstånd och att kunna leverera flygdrivmedel över en stor yta är några av de övningsförutsättningar som är avgörande för helikopterförbands insatsförmåga och uthållighet. Det är dessutom inte något som man tillägnar sig på två veckors fjällflygkurs, man måste leva och verka i den miljön. Så var det i alla fall förr.

Att på grund av bristande anslag skära ned flygtidstilldelningen är inte bara en fråga om flygsäkerhet. Det handlar också om i vilken utsträckning besättningarna kan lösa sina uppgifter när så krävs. Att anskaffa helikoptrar som skall kunna användas till så vitt skilda uppgifter som ubåtsjakt och MED-EVAC kan verka klokt. Det måste dock följas upp med att antingen ha många

besättningar specialiserade på enstaka roller/uppgifter eller ett mindre antal besättningar med hög flygtidstilldelning för att nå erforderlig förmågenivå. Flygtrim är en färskvara, det vet alla piloter. Dåligt flygtrim leder inte sällan till olyckliga haverier med dödlig utgång. Tyvärr finns det alldeles för få pilotutbildade makthavare som inser detta sammanhang. Precis som förr.

Att förbandsanda har en avgörande betydelse för ett förbands stridsvärde är mångomvittnat. Likväl är det en faktor försvarsledning och politiker lättvindigt offrat på försvarsanslagens altare. En trolig orsak är att denna faktor är svår att värdera i kronor och ören så länge fred råder. Ändå anser jag att det är fullt möjligt att i fredstid värdera förbandsanda i termer av måluppfyllelse, budgetdisciplin, flygsäkerhet, övnings- och utbildningsresultat, förmåga att anta nya utmaningar, flexibilitet, organisk kompetens m. fl. Det har funnits minst ett helikopterförband som haft en god förbandsanda i dessa avseenden. Glädjande nog finns den ännu kvar hos dess efterföljare, precis som förr.

Men visst, allt är inte som förr. Historien är nog så väsentlig men vi lever i nuet med blicken riktad mot framtiden. Som den gamle militärfilosofen Sir Lidelse-Hart bättre uttryckte det; "Det är frågan om att köra dagens film genom gårdagens projektor mot morgondagens filmduk." I detta sammanhang har jag tillsammans med styrelsen funderat en hel del på är hur vi skall kunna skapa en starkare knytning till helikopterskvadronen på Kallax och dess personal. De yngsta förmågorna blickar framåt och känner i många fall knappt till moderförbandets stolta historia. Dom

funderar säkert mer kring leverans av nya helikoptertyper och -versioner eller deltagande i internationella insatser än kring restaurering av en gammal HKP3. Det kan var nyttigt för såväl oss äldre som de yngre om vi på olika sätt kan knyta starkare band. Efter nyår skall vi prova att ha byggdagar på fredag förmiddagar för att se om vi kan väcka de yngres intresse. Vi planerar också för någon form av jubileum i samverkan med 1 hkpskv efter semesterperioden 2009 för att fira att det är 50 år sedan man etablerade militär helikopter verksamhet i norra Norrland.

Denna lilla tidskrift är ju kittet som håller ihop kamratföreningen. Problemen med att samla in artikelmaterial verkar dock vara bestående. Att vi dessutom saknar "riktig" redaktör underlättar inte situationen. Vi närde en förhoppning om att kunna samproducera ROTRBLADET med Helikopterflottiljnytt men den grusades då Högkvarteret centraliserat all informationstjänst och förbjudit fortsatt utgivning av förbands tidningar. Möjligen sparar man på så sätt ihop till någon enstaka flygtimme HKP14 men det kan bli förödande för skapandet av den förbandsanda som ännu saknas inom Helikopterflottiljen som helhet.

Det är i år trettio år sedan jag påbörjade min utbildning i arméflyget. Det är med stor glädje jag ser tillbaka på de fantastiska åren som givit mig så många upplevelser och minnen. Men åren går och jag börjar inse att många människor jag tagit som självklara i min tillvaro kanske inte finns så länge till. Det är ändå mycket smärtsamt när människor jag haft förmånen att arbeta tillsammans med rycks bort ur kamratkretsen. Det

gör också ont när forna arbetskamrater drabbas av sjukdom med längre tids lidande som följd. Mina tankar går nu i juletid till de bortgångna kamraternas anhöriga och till dem som kämpar för att överleva eller återvända till ett någorlunda normalt liv.

Med förhoppning om en ljus och förtröstansfull framtid tillönskar jag er alla en God Jul och ett Gott Nytt År!

**Ordföranden**



Besök vår  
hemsida  
[www.rotorwings.se](http://www.rotorwings.se).

## Redaktör'n

Så har man då blivit pensionär, jag har praktiserat detta tillstånd i fyra månader nu. Ganska skön tillvaro där man gör precis vad man vill! Nja, inte var det riktigt sant! Inte är man fri från en massa måsten. Alla måsten är kvar från den tiden man fortfarande arbetade, och planerade vad man skulle göra som pensionär. Och inte var det lite som man funderade ut, nu står man där och känner att tiden nästan inte räcker till. En mycket vanlig känsla, säger personer som praktiserat pensionärlivet längre tid än mig.

Jag har varit sammanhållande för tidningens sammansättning under året 2008 men kommer inte att kunna fortsätta med detta framöver då jag nu flyttar till Västerbotten under våren.

Styrelsen har fortfarande inte hittat någon ny redaktör för Rotorbladet. Skall tidningen leva vidare så måste det finnas en redaktör. Det är Rotorbladet som håller ihop kamratföreningen och gör oss informerade på vad som händer i helikopterflottiljen och runt omkring oss.

Helikopterflottiljnytt kommer i fortsättningen att utges endast i digital form, och där kommer vi att få ta artiklar till

vår tidning. Detta underlättar jobbet som redaktör, men det behövs hjälp med artiklar och reportage från er medlemmar med.

Även bilder i JPEG-format tas emot med stor tacksamhet (en bild berättar så mycket).

Skicka tills vidare i alla fall ditt bidrag till mig på följande adress [christer.astrom@globalnet.net](mailto:christer.astrom@globalnet.net) eller till min hemadress enligt, nedan.

Christer Åström  
Vitmossevägen 25  
961 44 Boden  
Tel: 0921-652 90  
Mobil: 070-657 96 50

Till sist så vill jag önska er en GOD JUL och GOTT NYTT ÅR!!!!!!!!!!!!



*Redaktör'n*

## ANNONS

Har du gamla böcker, häften, reglementen, manualer eller annat som har anknytning till HkpS/AF 1 eller försvaret i övrigt så vill Forsvarsmuseet i Boden gärna få ta in dessa i sina samlingar. Där kommer dom att förtecknas och finnas i förvar för framtiden, tillgängliga för forskare, historiker och besökare. Kolla i dina gömmor emedan tid är!

Kontaktperson/Förmedlare

i Kamratföreningen är Martin Södermark, 0921-724 76 eller [martin.boden@gmail.com](mailto:martin.boden@gmail.com)

*/Ordföranden*



## C 1.hkpskv har ordet

*Året som gått har varit, minst sagt, händelserikt. Det har växlat mellan hopp och förtvivlan, sorg och glädje. Jag behöver egentligen bara gå tillbaka till vad jag skrev vid denna tid förra året, och reflektera över vad jag sade då, så visar det sig hur fort allt förändras.*



### Förtvivlan

#### **Försvarsröran**

Det ekonomiska stälbad som jag tog upp i min kolumn för ett år sedan, blev 10 gånger värre än vad jag eller någon någonsin hade förutspått. Det var kulhål/nedläggningsförslag i kartan över Sverige, på ett antal ställen, bla F21 och i och med det även 1.hkpskv.

#### **Hoppet**

Men, det intressanta i den här frågan var egentligen inte våra inhemska reaktioner på förslaget, utan våra grannländers reaktioner. Dom ifrågasatte i mycket skarpa ordalag vårt säkerhetspolitiska tänkande och det långsiktiga tänkandet hos dem som tog fram förslaget.

När andra stater runt omkring oss kraftsamlar sina resurser bl.a. militära, norrut, beroende på bl.a. två stora faktorer: Oljeutvinning och sjöfart på nya isfria områden i Arktis. Möjligheter som skapar intresseområden och spänningar mellan stater. Sverige gjorde tvärtom, vi kraftsamlade söderut.

Andra omarbetade förslag kom, men de väckte inte alls samma uppmärksamhet, hos våra grannländer, utan då stannade reaktionerna, i stort sett, vid inhemska lokala intressereaktioner. Det är onekligen intressant!

Vi har vid skvadronen, med stöd av Luleå garnison, i den här frågan haft förmånen att få presentera våra förmågor för många Riksdagsmän både ur Försvarsberedning som Försvarsutskott. Vid alla dessa presentationer så har politikerna imponerats av våra övnings- samövnings- och infrastrukturella möjligheter och att priset för de här möjligheterna är lågt.

### Förtvivlan igen!

#### **Hkp10B**

Den leverans av Helikopter 10B, som jag även nämnde i mitt tal för ett år sedan, förväntade mig skulle komma inom en snar framtid, är fortfarande inte levererad till Försvarsmakten beroende på olika problem och omständigheter.

#### **Sorg**

Vi har, under året förlorat kamrater och kollegor som har stått oss nära. Vi skänker deras anhöriga en särskild tanke i denna tid.

Vi har även kamrater och kollegor som har drabbats av sjukdom och olycksfall, och vi hoppas alla att de snart är igång igen.

#### **Glädje**

Helikopterenheten vid Nordic Battle group 08 (HU BG08), som precis skulle

påbörja sin beredskap för ett år sedan, har under sensommaren och hösten avvecklats efter sin beredskapsperiod, tack och lov, utan att behöva användas. Personalen har återvänt till sina ordinarie tjänstgöringsplatser både här på Kallax som Ronneby och Malmen.

HU BG08 genomförde verkligen sin verksamhet med flaggan i topp – hela tiden.

110. Fukompaniet har bla. genomfört en kompetensutveckling av sin personal med bl.a. service av Hkp10 i tälthangar, just för att dra erfarenheter avseende Hkp Uhlut inför nya internationella men även nationella uppgifter.

11.div har genomfört ett antal uppdrag mot I 19, A 9 samt F 21. Bland dessa uppdrag så kan bl.a. övningen Höstlöv nämnas, vilken var I 19:s slutövning. Den genomfördes med bravur, trots de små resurser som vi fick och har avseende förberedelse, personal och helikoptrar. Konceptet med samövningar med bl.a. markstridsförband måste utvecklas. Det är till stora delar en förmåga som de senaste tio åren har försakats, men som våra folkvalda idag anser vara en högt prioriterad förmåga. Vi har vid 1.hkpskv alla förutsättningar till detta då det i vår omedelbara närhet finns den största koncentrationen av militära förband inom Sverige.

Både 11.div som 110.Fuhkomp har löst skvadronens huvuduppgift FRÄD på ett bra och professionellt sätt.

Vi har även som enda del av Hkpfj, som jag har uppfattat det, uppnått de mål som har satts avseende produktion av flygtid, till och med över de satta målet, vilket har renderat i ytterliggare tilldelning av tid, vilken även den har producerats.

## Framtiden

Vi går nu år 2009 in i en ny organisation

inom Hkpfj.

Den organisation som har verkat sedan 2002, ersätts efter den första januari av en ny organisation med återigen ett större ansvar ute på skvadronerna. Det sker förändringar i hela vår organisation, men den klart största förändringen sker vid staberna i skvadronerna som kommer att få en betydligt tydligare roll i sitt ledarskap gentemot ansvar att ta emot, stabsbearbeta, ordersätta samt utvärdera uppgifter från Hkpfj. Ledarskapet och befälsrätten återförs till stora delar till skvadronchefen.

Vi går från ledning i tre funktionsrör inom Hkpfj till ett rör, Hkpfjstab till skvadronsstab.

Förutsättningen för att klara detta är att stabens viktigaste funktioner kan bemannas och fungera efter nyår.

Skvadronens FRÄD uppgift var planerad att utgå redan under 2008 men den kommer att fortleva under hela 2009 och en bit in på 2010, då upphandlingsprocessen av denna tjänst inte ännu har påbörjats.

Vi kommer under 2010 att överta uppgiften för HU ISAF (Afghanistan), den MEDEVAC enhet som nu håller på att tas fram i Ronneby, för att vidmakthålla insatsen över tiden.

I den nya organisationen så skall en nivå 3/överstelöjtnant vara chef på skvadronerna.

Ny skvadronchef vid vår skvadron är i skrivande stund inte utsedd, men med stor sannolikhet så är detta den sista gång som jag har den stora förmånen att skriva till er som Chef 1.hkpskv.

Jag vill önska er alla

En God Jul och

Ett Gott Nytt spännande År.

*Johan Sellin*  
*C 1.hkpskv*







*Invigning av Boden Arenan*



## Omställningsfel

Inga fler omställningsfel på Sektor D eller..?

Helt enligt planerna invigdes Bodens nya multiarena på nationaldagen den 6 juni med två, så gott som fullsatta evenemang. Under förmiddagen genomfördes den formella invigningen av kommunalrådet i handbollshallen med sedvanlig nationaldagsinramning av musikorkester, kör och fanborg. Utomhus hade föreningen P 5 ställt upp sina unika, fullt körbara stridsfordon. Flaggflygning genomfördes dagen till ära med en motordriven fallskärmsflygare i stället för med helikopter.

På kvällen var det stor baluns där fotbollsplanen hade iordningställts för Robert Wells som startade upp sin sommarturné med Midnight Sun Rhapsody. Deltagande artister var bland andra Jill Johnsson, Charlotte Perelli och Lageyla Frazer.



Multiarenans fotbollsplan håller FIFA-standard för internationella matcher. Dit är det dock en bit för stadens tidigare division 1-lag som den senaste säsongen verkade drabbas av omställningsfel varje pass. Fast i sanningens namn gällde det ju omställningen från anfall till försvar...

Håll tillgodo med en liten bildkavalkad avsedd att påminna läsekretsen om att vi åter går mot ljusare tider.





## Försvarsmuseet nationaldagen

*Här ser vi den fältvädertjänst m/Å som visades i parken vid försvarsmuseet på nationaldagen i år. Samtidig pågick försäljning av kamratföreningsprylar i tältet.*

På bilden syns Ingrid Johansson en gång i tiden Metass och Martin Södermark pensionerad Metass.

Längst till vänster bakom Ingrid syns en helium-gastub som används till att fylla väderballonger av olika storlekar. Tidigare använde man vätgas. Det var mycket mera spännande. Tänk på vad som hände luftskeppet Hindenburg som förintades i en vätgasexplosion!

På bordet över väderskölden står till vänster en "Termohygrograf" som registrerade temperatur och fuktighet, i grader och procent, veckovis. Till höger står en "Barograf" som registreade lufttrycket i millibar, numera hektopascal. Längst till höger står en fältväderbur som skyddar mätutrustningen mot sol, blåst och nederbörd. Under buren hänger en radiosond som sändes upp med hjälp av en stor ballong. På sin väg upp

*Denna vädersköld m/Å har grön bottenkulör. Samma som meteorologernas färg i axelklaffar/gradbeteckningar.*

*Den visar också att över såväl*

*Armén som Marinen och Flygvapnet råder Vädret, (och Vädertjänsten), symboliserat av en vindriktningsspil och en vindhastighets-snurra?*



genom luften mätte den temp, tryck och fukt som med hjälp av en radiosändare skickades ned till en speciell mottagare som ritade kurvor över de tre mottagna värdena. Samtidigt följde man radiosonden med, först teodolit sedan radar sedan gps, för att kunna uppmäta vindriktningar och hastigheter på olika nivåer. Kännedom om höjdvindar är av stort värde för flygningar men även för artilleriskjutningar m.m.



Här visas innehållet i lådan: "Metsats 8"

Längst upp till vänster syns en armatur till gastub för ballongfyllning. Ballong med känd stighastighet ger molnhöjd i dagsljus. Under den en slungpsykrometer som med hjälp av en "normaltorr" och en "helfuktad" termometer som när den slungas runt ger såväl torra/normala temperaturen respektive en lägre temp på den våta/kylda termometern. Den skillnaden ger info om relativa fuktigheten i luften. Sedan syns en kompass, ett tidtagarur, kniv och skiftnyckel. Till höger därom en handvindmätare som visar vindhastigheten i m/s. ( $5 \text{ m/s} = 10 \text{ knop} = 18 \text{ km/h}$ ). Där ligger också en höjdvinkelpistol som används för att med trigonometri beräkna höjden till ett med strålkastare belyst moln nattetid. Sedan ligger en vindstrut

som saknar sin tygpåse. Sedan finns en barometer som visar lufttrycket (mbar och mm/hg) på platsen. Sedan syns en slang för fyllning av gasballonger, en kombinerad is- och snömätsticka och en isborr.

Detta plus vad en tropp väderbiträden ser, hör och förnimmer ger dygnetruntmätning/rapportering av "Vädret".



Här kan vi se en utrustning som kan göra allt som berättats till föregående bilder. Den kan dessutom mäta variationer i de flesta värdena. Den mäter kontinuerligt och inte baravarje hel- eller halvtimme som gällde manuell mätning. Och den

försover sig aldrig, eller halkar omkull och krossar ett instrument.

Framfört av

*Martin Södermark*  
*fd Meteorologassistent Hkps/AF 1*

## " Sju resor värre"

*I mitten på 90-talet vann jag och min fru sju resor inom drygt ett år. Det var först två olika resor med båt över till Finland. Sen en tredagars båtresa på Göta Kanal. Och en fyradagars Vip-resa till hockey-VM i Finland. Sen sade Loffe Calsson i slutet på TV-programmet Låt Kameran Gå: "Kvällens vinnare av en lyx-resa (till Gran Canaria) är Martin Södermark i Boden". På ett lotteri vann vi sen ett presentkort på ytterligare en resa. Och så slutligen vinsten av en valfri flygresor för två inom Norden med SAS pga deras jubileum som inföll 2 augusti 1966. Den resan skall vi nu berätta lite mera om.*



Vi två ville flyga till Göteborg där vi har släktingar. Men nu räckte inte resorna från Luleå så vi fick nöja oss med flygbiljetter från Skellefteå istället. Men okej dit kör man ju på två timmar! Men först skulle vi gå en härlig vecka i fjällen. I ryggsäcken hade jag tält, mat och en tung NMT 450.

Den ringde en dag och vi fick bud om ett dödsfall i slakten och att begravning skulle ske i Skellefteå samma dag och samma tid som vår SAS-resa. Jag ringde då ett 020-nummer till en jättetrevlig dam på SAS kundservice i Stockholm och förklarade problemet. Hon förklarade att jubileumsresorna måste genomföras exakt på jubileumsdagen! Men hon skulle försöka fixa till det på bästa sätt. "Ring mig när ni kommer ner från fjället får ni besked". Vi fick en här-

lig fjällvecka och sedan hände följande: Vi deltog i begravningen i Skellefteå. Sedan körde vi "brädslande" till Luleå där vi "trixats" med på ett plan till Stockholm. Där fick vi information om att bege oss till utrikesterminalen. Där sattes vi på ett plan till Dublin/Irland? Men det skulle mellanlanda i Köpenhamn och där skulle vi kliva av och fick vänta i flera timmar. Sen fick vi plats på ett plan som kom och mellanlandade i Köpenhamn på sin väg till Göteborg. Där blev vi hämtade av släktingar, som blev mäkta förvånade över att vi fanns i utrikehallen, och sade följande:

"Nog ligger ju Boden väldigt långt upp i norr, men att räkna det som utrikesresa är väl ändå att överdriva?"

*Martin Södermark  
fd Meteorologassistent Hkps/AF 1*





## En eller två märkliga flygresor...

Det var en gång på 80-talet som jag tillsammans med en kvinnlig föreningskollega skulle flyga med SAS Luleå - Arlanda.

Vi två fick i god tid våra biljetter med nr 20 och 21 i handen via "vår" förening.

På den tiden fanns det någon sorts "medföljande-familjemedlems-rabattbiljett".

Det ville min kollega ha till sin tonårsdotter som aldrig besökt Stockholm, och jag lovade fixa detta. Vi önskade och lovades att hon skulle placeras i anslutning till våra platser 20 och 21 i planet.

Dottern fick sin biljett med plats 22 hemskickad och hon betalade den enligt reglerna i god tid.

Så kom den för henne stora dagen, vi tre skulle flyga till Sveriges huvudstad Stockholm.

På Kallax var det dock bara tonårsflickan som släpptes igenom i gaten, vi andra två "fanns inte" ! Men vi skulle troligen efter "krängel och trixande" kunna komma med ett plan en timme senare. Vi accepterade detta och ville då få med tonårsdottern också på detta senare plan. "Det går inte att ändra på "medföljande-familjemedlems-rabattbiljett". Efter viss tvekan släppte hennes mamma iväg henne ensam, efter att beordrat flickan att inte gå längre än 10 meter från utsläppet på Arlanda. Efter en timme kom vi iväg och på Arlanda fann vi flickan och ville höra hur

hennes resa hade förlöpt.

Jo det var lite nervöst att flyga första gången och ensam dessutom. Modern frågade om hon hade haft någon trevlig medpassagerare på platserna 20 och 21. Vet ni sa flickan, vad konstigt det var, för "era" platser 20 och 21 var tomma på hela resan. Och personalen på planet var flera gånger där och kollade i listorna innan vi slutligen fick starta.

Sensmoral: Varför fick vi inte sitta på "våra" platser 20 och 21 i det första planet ?

Upplevt av:

**Martin Södermark**  
*fd Meteorologassistent HkpS/AF 1*



## Drapa Lillejul 2008

*Nu äro 2008 snart till ända och det börjar vara dags att summera vad som hänt på den Kungliga första helikopterskvadronen. Mycket av det som hänt under året tror många av de som gjort sina klavertramp är **PRESKRIBERAT!!**  
Men sanningen är att om det inte kommer fram idag - **DÅ ÄR DET MÖRKAT!!***

Kung SEL regerade på skvadronen med järnhand och fortsatte mailbomba skvadronen med all möjlig information. Många är de som med en tår i ögat minns tillbaka till det trygga papperssamhället och snigelposten...

Den tidigare avsatte Kung TUK, numera Bananknekt TUK, hade meddelat att han skulle göra allt som stod i hans makt för att återta tronen. Och inte blev hans strävan lättare när Bananknekt ENÅ påpekade att det endast finns 4 st majorer på den kungliga första helikopterskvadronen...  
Ja, 5 stycken om man räknar med Bananknekt TUK alltså!!

De första månvarvfen av året utgjordes av mycken flygaktivitet med metallhumlorna där den 11:e divisionen flög båd dag som natt och LillPrins Häggis med den klara görningens personal klargjorde metallhumlor i parti och minut...

LillPrins ROS med den serviceinriktade avdelningen hade ett antal veckor med OMVÄXLANDE sysslor. Kan hända var det skoj att byta huvudhumleväxeln ty de gjorde det så många gånger att uttrycket TA-ISÄR HELIKOPTER och SÄTT-IHOP HELIKOPTER har fått en helt ny innebörd...

Att sedan LillPrins ROS SERVICE-inriktade avdelning var DEN ENDA enhet på den första skvadronen som INTE utnyttjade FältSERVICEhangaren som Prins PAT beordrat skulle uppföras, det är en helt annan historia...

Till och med förrådet med Knektarna

LUB, BRÖ och STE syntes smida ränker ute i "PARTY 1-tältet"...

Den nittionionde divisionen - ett antal hemliga män och kvinnor utan vare sig ANSIKTEN, namn, personnummer eller plats för all sin utrustning flög så mycket de bara orkade! Och det var tyvärr inte mycket...

Ingen vet riktigt vilka de var men eftersom de kommo till arbetet först på måndagens andra hälft och kände sig tvingade att lämna den kalla laxens lekplats före torsdagens arbetspass var till ända, fick de i folkmun smeknamnet SILVERFISKARNA!

Ett gement och elakt tillmäle - inte sant? MEN som det sagt tidigare... sanningen svider ibland...

Nu ska vi inte glömma bort att de SILVERFISKAR som var utlånade från den första helikopterskvadronen och därmed hade "oturen" att ha sina RIKTIGA bopålar i anslutning till Den Kalla laxens lekplats, tog ett stort ansvar att på SILVERFISK-fria måndagar och fredagar, konsumera den flygtid som den nittionionde divisionen i sin iver hade beställt.

Det kan idag avslöjas att bl.a. Knekt PB och Knekt RI ingick i detta hemliga men ändock sällan tjänstgörande sällskap. Dessa två knektar har under året med stor framgång HELT PÅ EGEN HAND lyckats sysselsätta den klara görningens personal med KronPrins HÄM i spetsen.

Det har rört sig om allt ifrån 2-3 DA (MED TILLHÖRANDE TRAB) per flyg-

pass, Chicken-race med kamikaze-orrar, mystiskt spruckna framrutor till saknade INS-lampor i cockpit.

Under året har Kalfaktor ÅS samt hans trogne vapendragare Kalfaktor ES lagt rök och lämnat Skvadronen och därmed blivit fritidsforskare på heltid! Detta har gjort att endast Kung SEL ses använda röksignaler numera och därmed är denne Titan ensam på skvadronen om denna last... Kanhända är det KUNG SEL som beordrat att det ska grillas hamburgare numera för att därmed motverka allt snack om en rökfri arbetsplats,,,

Även Ställis LillPrins GRI har bytt karriär till den alltmer ökande duvmatardivisionen! Rykten låter meddela att från att ha varit den mest rutinerade på den elfte divisionen är han numera Banan-duvmatare med tillhörande GRÖN halsduk...

Det finns fler på skvadronen som verkar dela duvmatardivisionens intresse – nämligen Knekt BEG eller som han lite mer populärt kallas: Knekt Pucken

Denna Ornitologsällskapets GIGANT avslöjade en morgon sina innersta böjelser och tankar och om det finns saker man ångrar att man sagt – är nog detta en sådan!

För när Stavgångarförbundets ordförande Knekt SLA hörde detta så fick han PIPPI... Fågelskämten har under året varit båd många och långa och om vi ska vara ärliga – Man ska inte hacka på sittande fågel... eller fråga sin kamrat "hur må's det?" "Har du en skata i sängen eller bara en kråka i näsan?"....

Men det finns fler aspiranter på ornitologtiteln, nämligen Knekt ADE!

Under ett flygpass frågade Knekt ADE om vad de märkligt grå svanarna var för något och besättningen kom till slut fram till att dessa långbenta, långhalsade grå svanar var – TRANOR!!

Och när Knekt ADE skulle reparera denna fadäs på frågan: "Okej, men vilken färg har en talgoxe då?" så svarade han: "RÖD" ! Och när besättningen sade: "Nej, nu menar du nog domherre va?" så blev svaret:

"Eh, ja det gör jag nog..."

Det finnes nog ett och annat som Knekt Pucken kan lära ut till Knekt ADE

Inte minst lockropet från "Boll i munnen-Singelhaningen" som låter ungefär så här: "Kom-hit-ska-du-få-en-puss-på-munnen-Kompis"

Kanske kan de spela några set TALG-BOLL tillsammans...

En arbetsmiljöfråga måste också nämnas eftersom den 86:e hangaren nog måste få nya hangarportar. Ty de som nu finnes är tillräckligt breda för att dra ut en metallhumla genom, men för smala för att en Bogbil med kopplad bogstäng ska kunna passera...

Tja, detta kan låta märkligt, men fråga Knekt ÅDE hur det gick när han skulle köra ut bogbilen ur hangaren UTAN att ha kontrollerat om någon bogstäng var kopplad framtill. När han sedan kom till portöppningen som var bred nog för bilen men med bogstängens tvärställd 90 grader i förhållande till färdriktningen så blev det "ett litet stopp" ...

Kanhända blir det billigare att korta av bogstängerna än att byta portarna...

Avslutningsvis skola vi alla skänka en tanke till Jägarvallen på Malmslätt. Mätte de drabbas av buller och dån under hela 2009 så helikoptrarna i Svea Rikes land återigen flygs och opereras från platser som de kan verka ifrån!

KALLAX alltså...

GALTEN ÄR SLAKTAD – MJÖDET ÄR BRYGGT DI GAMLE HVRIDER SIG!!

SKÅL!!!

## Engelsk språkövning

Tjänstgöring utomlands – om så påkalas – är numera ett obligatorium för varje svensk militär. Tjänstespråket är givetvis engelska eftersom det mesta numera skall göras enligt NATO-standard. Det kan därför så här i julleddiga tider vara på sin plats att underhålla läsförståelsen med lite mer lättsam lektyr än en Field Manual. Dessutom kan det vara bra att påminnas om att det finns andra synsätt än det sanna svenska.

När jag tjänstgjorde utomlands för några år sedan råkade jag få syn på en liten skrift som hette "SWEDEN – The Secret Files" skriven av en engelsman vid namn Colin Moon. Med typiskt engelsk humor levererar han en lite annorlunda bild av Sverige och svenskar än den vi själva föredrar. Frågan är om inte Colins bild är den mer rättvisande. Som Colin själv skriver: "It has been written for the 99.86% of the World's population who are not Swedish...". Jag fann den så vansinnigt rolig så jag köpte in ett antal som spreds bland utländska kontakter för att ge dom en chans att förstå sig på Sverige och oss svenskar.

Med Colin Moon Communications AB medgivande har vi fått tillstånd att publicera utdrag från hans senaste utgåva. Utdragen kommer vi att portionera ut i kommande nummer av ROTORBLADET. Den som – liksom undertecknad – finner det inledande smakprovet oemotståndligt roligt bör skaffa ett antal egna exemplar av skriften med ISBN 978-91-976222-2-6 och dela ut den i beaktningsskretsen. Håll tillgodo!

### The size of Sweden

Approximately 9 215 021 inhabitants occupy the fourth largest country in

Europe. If you were to swing Sweden round at 180 using the southernmost tip as the axis, you could reach central Italy no problem. Mind you, the Sami (Laplanders) would want to know what they were suddenly doing in Naples. Distances in Sweden are so vast that people have to fly or travel by rail on a sleeper. This means that not many Swedes know what their country looks like. They either fly 10 000 metres above it or sleep through it.

### Geography

The southern part of Sweden is the most densely populated and is inhabited by people called Scania, a kind of Swedish-speaking Dane. They are proud to tell you that they were once a part of Denmark and that they have absolutely nothing in common with the rest of the country. Indeed, they are geographically closer to Berlin than to Stockholm. The Öresund Bridge connecting Malmö with Copenhagen is the gateway to Europe and the rest of the world. Or at least as far as the Danish capital for a good night out.

The north of Sweden is inhabited by northerners (Norrlänningar) and the Sami (Laplanders), an ancient hunting and fishing nomadic people who lives in tents and speak a Finno-Urgic language they themselves can hardly understand. This is perhaps why they hardly say anything at all. Norrland, as this area is called, stretches across 60% of Sweden and is so sparsely populated that the inhabitants hardly ever meet anyone to talk to.

In central Sweden lies the capital, Stockholm. Stockholm is inhabited by 'zero

eights', so called because of their telephone area codes. 'Zero eights' have a reputation for being like seagulls, they scream and cause a mess wherever they go. Well, that's what the Swedish-speaking Danes say in the south. The people of the north haven't said a word. As usual.

### **Stockholm**

Stockholm is so beautiful that they now charge an entrance fee – a congestion charge for vehicles. You also have to pay an exit fee when you drive out, when doing the city a favour by making it a little less crowded. There's Swedish logic for you.

Stockholm is full of water and Swedes love water. Which is just as well as 10% of the country is covered by it. The Stockholm Archipelago stretches for 90 km and contains 24 000 islands, some no bigger than a tree on a rock. The water is so clear you can drink it – Absolut Water on the rocks.

### **The swedish weather**

On average a Swede has approximately 13 438 conversations about the weather in his life time. There's a lot of weather in Sweden and it changes every seven minutes. Swedes plan their lives round the weather forecast without really trusting it.

### **The swedish summer**

The Swedish summer is the warmest day of the year. And as Sweden is a very normal country, it is normal for the Swedish summer to be a bit colder than normal.

### **The swedish winter**

The geography book will tell you that,

although the country is on the same latitude as Alaska, Sweden has a mild climate and the Atlantic Gulf stream gives warm winters. The truth is that there are two types of winter in Sweden. A grey one and a white one. Swedes survive the winter only by dreaming of what they are going to do on that summer's day.

### **Sweden - A peace-loving nation**

Sweden is a peace-loving country. There is, after all, such a thing as the Nobel Peace Prize. Having invented dynamite, gelignite and nitro-glycerine, and other substances enough to blow the earth out of the solar system, the Swede Alfred Nobel got a guilty conscience and used his profits to set up the Nobel Foundation. The Swedes are neutral because they say so. They also say they are the 'conscience of the world' and therefore only sell peaceful weapons. Preferably to be used as fireworks.

### **Swedish diplomacy**

Swedes pride themselves in being diplomatic and honest. The 99,86% of the world's who are not Swedish are wondering how Swedes can possibly be both. Don't ask me how but they somehow manage it. Swedes believe in silent diplomacy – which means their diplomats think twice before saying not very much at all.

### **Sweden - a neutral country**

Being diplomats, Swedes are also neutral. Hundreds of years of political neutrality have taught them never to take sides. Well, not until they know which side is going to win. War is, after all, something foreigners do in other people's countries and it's not nice.

Before 1995 neutral Sweden said no to Europe and no to NATO but yes to just about every revolutionary regime and so called liberation front on the planet. Swedsh defence lacks funds but above all it lacks a natural enemy. There simply isn't anybody left to be neutral against. Still, it's best not to get too involved, as foreigners are such unreliable, violent people and they'll soon be at each others' throats.

## Sweden and the EU

For most Swedes, Europe starts on the other side of the Sound in Copenhagen. Sweden joined the EU in 1995, although most Swedes would have preferred the EU to join Sweden.

Swedes are told that the EU was designed to keep eternal peace between Germany and France, which is all very nice, but not really any of their business.

As far as they are concerned the EU is full of Catholics, conservatives, capitalists or colonialists, all of whom are rather disagreeable.

Swedes are often told that, although they are an itsy-bitsy sized member, they have an influential voice and that people such as the French listen to them. Swedes are not stupid; they know that trying to influence anything in Brussels is as pointless as peeing in the North Sea to raise the water level.

## Nordic neighbours

As Victor Borge, the Danish entertainer, once said; some things are better in Sweden than in Denmark. The Swedes have better neighbours.

The Danes are called the French of the north (is that a compliment?) and drink beer – probably the best beer in the world. They drink and smoke everywhere which qualifies them for being

the most continental and makes them the happiest people on earth. They sound as if their lunch is about to resurface but changes its mind mid-sentence. Norway is very sparsely inhabited and has an average of three inhabitants per mountain. Norway has always regarded itself as the little brother of Sweden until someone pointed out that if you flattened all the mountains, the country would be fifty times larger than its big brother. Earning zillions of crowns from North Sea oil has made them less of a joke these days. No wonder they always sound cheerful.

The Finns think Swedes are talkative, sophisticated socialites which gives you an idea of their own social skills. They are rather on the quite side and have a tendency to sound somewhat suicidal. Their language in its written form looks as if someone has sat on the keyboard and got it stuck on the ööööööööööööööö and äääääääääääääääääääääääääääää.

## Swedish politics

Swedes are liberal, yet they mostly vote for the social democrats. That's because they are so conservative. Or, as the well-known saying goes, the Swedes are a colourful people – they think blue, vote red and eat green.

Swedish politicians are not very quick at making decisions. It takes so long to decide anything as the government is forever setting up a good old Swedish 'utredning', (a government body of investigation into the matter). This, basically, is a group of the incompetent appointed by the unwilling to do the unnecessary.

**Ordföranden**



## *Sören Bertilsson till minne*

Sören Bertilsson rycktes den 27 november hastigt bort ur kamratkretsen. Sören skulle i början av januari ha fyllt 55 år.



Sören föddes i Karlsborg och kom 1960 att hamna i Boden då pappa Gösta fick tjänst vid Helikopterskolan som en av flygteknikerpionjärerna. Sören började sin militära bana vid Bodens Artilleriregemente (A 8) i mitten av sjuttioalet. Efter sedvanliga skolsteg kom Sören som kapten till AF 1 där han gick flygkursen 1981/82. Sören tjänstgjorde i mitten av åttiotalet först som plutonchef och därefter som ställföreträdare och kompanichef på Baskompaniet (7.speckomp). Åren 1986 till 1990 var Sören placerad först som ställföreträdare och senare som chef för Tphpkomp där han blev influgen på HKP3, en helikoptertyp som kom att bli hans favorit. Han gjorde därtill ett flertal krigsförbandsövningar (KFÖ) i olika befattningar. Sören hade därmed skaffat sig en väl meriterad och dokumenterad trupptjänst vilket gav honom goda erfarenheter för den fortsatta tjänstgöringen.

Den första halvan av nittiotalet kom att präglas av tjänstgöring i olika stabsbefattningar på AF 1, bland annat som sektionschef, informations- och presschef samt stabschef åren 1993 till 1996. Åren 1997 till 1999 tjänstgjorde Sören som avdelningschef på Und/Säk vid milostaben i Boden där han utnämndes till överstelöjtnant. Sörens noggrannhet, arbetskapacitet och lojalitet var ett stort stöd för de chefer han kom att tjänstgöra med.

Vid sekelskiftet gick så flyttlasset ner till Stockholm för tjänstgöring vid Flyginspektionen i Högkvarteret. Sörens flygsäkerhetsmedvetande, noggrannhet och erfarenhet från flygtjänstledning ute på helikopterförband blev ett betydelsefullt kompetenstillskott på Flyginspektionen. Arbetet medförde mycket resande, bland annat till Tyskland för att inspektera utbildningen av våra nya helikopterförare vid Heeresfliegerwaffenschule. Sören upprätthöll flygtjänsten på HKP9 med Malmen som huvudbas. Sören skulle nu i vår ha tillträtt en tjänst som flyginspektör på Luftfartsstyrelsen efter sin pensionering från Försvarsmakten.

Sören var en duktig idrottsman i framförallt skytte, skidor och orientering där han genom åren tävlat aktivt. I ungdomsåren blev Sören bland annat uttagen till juniorlandslaget i skidskytte. Sören var en god inspirationskälla även för dem som inte var lika framstående idrottsutövare. Han försatt aldrig ett tillfälle att mana sin omgivning till svettdrypande insatser i motionsspåret. Sällan har värnpliktiga på Baskompaniet haft en så god kondition vid utryckningen som under Sörens chefskap.

Sören ställde höga krav på sig själv vilket hade gynnsam effekt på omgivningen. Inte minst kom flygsäkerhetsmedvetandet vid Tphpkomp att förstärkas under hans år som chef. Oaktat sin emellanåt byråkratiska framtoning i tjänsten var Sören snar till skratt. Hans breda leende värmdde oss i den nära omgivningen. Det är så vi alltid kommer att minnas honom.

Vi lyser frid över Sörens minne.

*/Arméflygkamraterna*

## *Ove Persson till minne*

*Ove Persson har avlidit den 22 oktober efter en längre tids sjukdom vid en ålder av 71 år.*

*Ove lämnade Flygvapnet i unga år och inställde sig per Porsche för tjänstgöring vid den då nyligen inrättade Helikopterskolan i Boden (Hkps) den 1 december 1961. Utbildning till färdmekaniker på Helikopter 2 (HKP2) ledde till att han fick sina Färdmekanikervingar (nr 26) en månad senare. Ove utbildades även på Flygplan 53 (Do27) och kom där att tillhöra veteranerna. Efter Arméverkmästarutbildning 1969 var grunden lagd för placering i ett antal chefsbefattningar. I det "moderna" Arméflyget blev Helikopter 3 (HKP3) hans skötebarn. Ove var också en suverän utbildare. Ingen kan förtränga minnena av motorreglersystemets minsta finesser och trickigheter!*



*Parallellt med att vara chef drev Ove ett antal utvecklingsprojekt. Han var tongivande vid utvecklingen av bas- och underhållsverksamheten i det kaderorganiserade krigsförbandet Arméflygbataljon 79R. Bland övriga projekt förtjänar särskilt att nämnas*

- *basmateriel för insats med HKP3 vid FN-uppdrag,*
- *flygdrivmedelsmateriel, luftburen tankning samt ny tankbil och*
- *utrustning för hängande last.*

*Under senare halvan av åttiotalet tillfördes pansarvärnshelikoptersystemet i form av två Pvhkpkomp 85 med vardera 10 st. HKP9. Oves erfarenhet kom här att spela en betydande roll vilken bidrog till att utveckla det hitintills bäst fungerande bassystemet för helikopterförband. Med Oves pondus övertygades även de mest skeptiska potentaterna i HKV och FMV om nödvändigheten av snabbtankningsutrustning (fungerande i fält!), förläggningshytter, moderna klargöringsfordon m.m.*

*Ove kom även att vara övningsledare vid ett antal utbildningsfältövningar i norra Norrland och inte minst i Halland och Skåne. Han kunde verkligen de sydliga landskapen utan och innan och något annat än lärolösningarna stod nog inte att finna. Vi är nog många som minns de trevliga visiterna vid Oves sommarviste under lediga stunder.*

*Oves idoga arbete och duglighet medförde att han sedermera kom att befordras till major utan att behöva genomlida det annars vanliga skolsteget. Efter lång tjänstgöring i Boden tog så Ove möjligheten att avrunda sin tjänstgöring med flytt söderut till Linköping. Intill sin pensionering vid 55 års ålder verkade Ove vid Östgöta Arméflygbataljon (AF2) som systemingenjör i HKP9-systemet.*

*Vi lyser frid över Oves minne.*

*/Arméflygkamraterna*

## Avtackning

Vid 1.helikopterskvadronens traditionsenliga julmiddag avtackades Christer Elovsson och Christer Åström efter lång och trogen tjänst i Försvarsmakten av skvadronens chef Johan Sellin. Christer Åström började sin militära flygarbana 1978 på HkpS och Christer Elovsson 1982 på AF1.

*De nyvordna Friherrarna tillönskas all lycka och välgång i sina civila karriärer!*



## Tilldelning av NOR

Vid 1.helikopterskvadronens traditionsenliga julmiddag som i år avhölls den 11 december på F21, tilldelades Ulf Forsman, Lars Grönlund, Göran Waara och Mats Bergdahl utmärkelsen "För Nit och Redlighet i Rikets tjänst" (NOR) av skvadronens chef Johan Sellin.



*Hur kommer det sig att subalterner tilldelas denna utmärkelse nu för tiden?  
/Reds. Anm.*

Passa på att fynda till jul!

## Lagerrensning!!

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

Vara	Ord pris	50 % rabatt
Årstallrikar serie (1989—1998)	2 600:-	1 300:-
Enstaka årstallrikar	300:-	150:-
Jubileumstallrik	500:-	250:-
Sportbag (röd/gul/blå)	260:-	130:-
Manschettknappar	150-	75:-
Slipsnål	100:-	50:-
Brosch (rosett med hänge)	60:-	30:-
Keps (broderad logo)	80:-	40:-
Kamratföreningens nål	25:-	12:50
Tygmärken	20:-	10:-
Vykort	5:-	2:50
Paraply	80:-	40:-
Varorna här nedan kan man få som bonus vid köp över 100,-		
Syetui	10:-	5:-
Klädborste	10:-	5:-
Nyckelring	10:-	5:-

*Ev. portoavgift tillkommer.*

Du beställer varor/artiklar med inbetalningskort till **PG 43 56 10-1. KOM IHÅG** att ange artikel samt antal/storlek. **SKRIV OCKSÅ VEM DU ÄR** på talongen så vi kan leverera varorna! Du kan även beställa varorna på [www.rotorwings.se](http://www.rotorwings.se)

## God Jul & Gott Nytt År!



**Skicka in ditt bidrag till Rotorbladet!**