

ROTORBLADET

Nr 2 2010 1.helikopterskvadron, Hkps/AF1Kamratförening



Afghanistan – del 3

Bushflygning i

Kanada



Jan Åkerberg

Rotorbladet utges av:

1. helikopterskvadronen och
HkpS/AF1 Kamratförening

Ansvarig utgivare:

Martin Långström

Redaktör och layout:

Mats Hällefors

Tryck:

Serverhuset/Peter Backlund

e-post:

rotorbladet@rotorwings.se

Hemsida:

<http://www.rotorwings.se>

Övrigt:

Eftertryck är tillåtet om
källan anges

I detta nummer:

Ordförandens harkling.....	sidan 1
Artikelserie Afghanistan: del 3..	sidan 4
Bushflygning i Kanada.....	sidan 6
Redaktören.....	sidan 10
Brev från en stugvärd.....	sidan 11
FVI-brev till personalen.....	sidan 12



Ordförandens harkling.

Några reflektioner kring personalförsörjning

För några veckor sedan var jag i Narvik och fick klart för mig vilken stor efterfrågan på främst yrkesutbildat folk som råder lite varstans i Norge. Det är välkänt för de av våra medlemmar som arbetar som helikopterpiloter och – tekniker i vårt västra grannland. I Sverige står vi inför problemet att de närmaste 5 – 10 åren behöva rekrytera uppemot 1,5 miljoner människor till arbetsmarknaden då de stora 40-talskullarna går i pension. Det är bara att hoppas på att Försvarsmakten mot den bakgrunden förmår attrahera de som "... har det som krävs". För att det skall lyckas tror jag att man behöver förbättra löne- och

anställningsvillkoren betydligt, men framförallt måste staten ta krafttag för att förbättra stödet till enskilda och deras anhöriga i de fall någon skadas eller omkommer under utlands-tjänstgöring. Det är förödande när en invalidiserad människa måste bollas mellan olika samhällsorgan för att få det stöd han eller hon rimligen bör få. Här krävs det att ansvaret för rehabilitering eller stöd till anhöriga läggs ut på individens hemmaförband – givetvis tillsammans med de resurser och befogenheter uppgiften kräver.

Man måste också fundera på konkurrensen mellan yrkes- och privatliv. Huvuddelen av personalen i dagens insatsförsvar är yngre än 45 år. Flertalet kan därför antas redan ha eller stå i begrepp att skaffa familj och barn. I nutidens samhälle är den andra parten som regel yrkesarbetande med egna karriära ambitioner. Möjligheterna att ensam ta över hela ansvaret för hemmafronten under tiden den andra parten tjänstgör



utomlands innebär stora påfrestningar. Det kan behövas hjälp med allt från gräsklippning, snöskottning och reparationer till att lämna och hämta barn på dagis – särskilt om den hemmavarande har ett skiftjobb. Ersättningen räcker knappast för att köpa alla tjänster en familj behöver då den ena föräldern är borta hemifrån. Möjligheterna för en förbandschef att på avtalsbasis köpa eller tillhandahålla

sådana tjänster för den enskilde som ställer upp när rikets ledning kallar är obefintliga. Man får heller inte glömma bort utbildningsbehoven i sammanhanget. Ju mer komplicerade vapensystem som skall hanteras och ju mer krävande insatsmiljöer den enskilde och förbandet skall verka i, ju mer utbildning och övning krävs. Att få ny materiel levererad är en sak, att få ett fungerande system eller förband kräver oftast

betydligt längre tid. Pvhkp-systemet började levereras 1986 och förbanden var i huvudsak klara för full insats först drygt 10 år senare vilket var ovanligt snabbt för sin tid. Hur man avser att lösa ekvationen med att ha större delar av Försvarsmakten insatt utomlands samtidigt som man skall utbilda personal på hemmafronten skall bli intressant att se. Ovanstående var frågor jag

tog upp redan i slutet på 90-talet med den dåvarande försvarsministern när begäran om svenska helikopterförband till Balkan var ständigt återkommande. Tyvärr verkar inte mycket ha förändrats sedan dess. Det är ofta lätt att fokusera på bristerna i Försvarsmaktens materielförsörjning. Det är ett icke-problem jämfört med Försvarsmaktens utmaningar rörande personalförsörjningen.
/Ordföranden

Saxat från nätet

Vem förstår sig på denna beskrivning av en vattenpistol?

"Splosh vattenpistolen skulle fyllas med rent vatten bara. Den vill inte arbeta lämpligen om vattnet är gyttjigt. Först skjut pistongen på baksidan av bösspipan helt hem. Sedan doppa mynningen i vattnet och drag pistongen tillbaka till dess fulla utsträckningen. Pistolen är numera lastad. Att avfira pistolen krama avtryckaren den vanliga vägen, Pistongen kommer att röra fram lite på en gång. Vatten pistolen kommer att avfira fem eller sex utbrott före den behöver omlastning."

En fjärrkontroll som såldes av Lidl, innehöll en bruksanvisning som var så obegriplig, att någon fann sig tvungen att skriva följande öppna brev:

Dessa rader riktar sig till den ansvarige för den svenska översättningen:

1. Eftersom URC20-F15DL marknadsförs som en "universal-fjärrkontroll" är det lite vilseledande att den i bruksanvisningen konsekvent benämns "allmän avlägsen kontroll". När jag väl packat upp den så känns den inte så avlägsen.
2. Ni skriver att den "nästan täcken all brändjörn av Television, Satelliten ta emot CBL, Kabeltelegram låda CBL, Video Domare" med mera. Jag vill bara påpeka att på god svenska heter det oftast "brännjörn".
3. Jag ser att det finns en knapp som enligt beskrivningen "Vänder apparaten på eller bort". Den verkar inte fungera. Ingen apparat, vare sig i min närhet eller mer avlägset, vänder sig åt något håll när jag trycker på den knappen.
4. I avsnittet där jag tror att ni beskriver hur man sätter in batterier använder ni ibland det lite ålderdomliga ordet "ackumulator". Det finns risk att yngre köpare inte förstår instruktionen "Glida in ackumulatören i stället".
5. I ett avsnitt skriver ni "Gammal anordningen tillhörde inte inne om hembiträde neka!" Den meningen bör nog justeras med tanke på att hembiträden inte längre är så vanliga i Sverige.
6. Under "Lära sig en Befalla" kunde jag hitta formuleringen "Pressa och hålla få vad man förtjänar nyckel om mer än 3 sekunder, och då frigge den". Det kunde kanske uttryckas en aning tydligare? På många ställen talas det också om att pressa olika nycklar, vilket upplevs som lite förvirrande.
7. Under "Anmärka" står "Du Maj pressa någon anordning nyckel för exempel TV-nyckel till slut den lära sig operation". Jag tycker mycket om det här greppet att anpassa handledningen till kunden, men jag heter faktiskt Henrik. Har jag fått fel bruksanvisning?

Sammanfattningsvis vill jag tacka för en mycket underhållande läsning. Jag har noga läst igenom handledningens alla 19 sidor, och inte någonstans hittat en enda mening som ger mig någon som helst hjälp att hantera fjärrkontrollen den handlar om.

Afghanistan del 3 – Sverige.

Här fortsätter vår artikelserie om Afghanistan, ISAF och Sveriges del av insatsen. Denna del avhandlar Sveriges åtaganden i landet.

Sverige har deltagit i Isaf sedan årsskiftet 2001/02. inledningsvis utgjordes det svenska bidraget av en underrättelseenhet, och senare övergick bidraget i en enhet för civil-militär samverkan (CIMIC, Civil Military Cooperation). Sverige har sedan början bidragit med personal till Isafs högkvarter i Kabul.

Våren 2004 avvecklades Sveriges bidrag till CIMIC.

I slutet av 2003 förändrades FN-mandatet som ligger till grund för Isafs verksamhet och en ny resolution (1510) gav Isaf en större roll, och mandatet utvidgades till att gälla hela Afghanistan. Det var då Isaf beslutade att upprätta dessa PRT i olika områden. Sverige bidrog till en början med

personal till det brittiska PRT:et i Mazar-e-Sharif.

Sverige leder sedan i mars 2006 ett Provincial Reconstruction team (PRT) i Mazar-e-Sharif i norra Afghanistan. Styrkan arbetar inom ramen för ISAF. De utför sitt arbete på inbjudan av Afghanska regeringen och med stöd av ett FN-mandat. Ansvarsområdet omfattar fyra provinser i den norra delen av landet: Balkh, Samangan, Jowzjan och Sar-e-Pul. Den sammanlagda ytan motsvarar ungefär en femtedel av Sveriges. I det svenskledda PRT:et ingår personal från Sverige och Finland.

Större delen av den svenska personalen finns på Camp Marmal vid flygplatsen i Mazar-e-Sharif, eller så har de sin utgångspunkt från ett av de så kallade PO:na (Provincial Office) ute i provinserna. På

Camp Marmal bor de svenskar som tjänstgör vid regionsstaben (Regional Command North) och vid den svenska underhållsenheten, NSE (National Support Element).

På Camp Mike Spann, cirka 12 kilometer sydväst om Mazar-e-Sharif, är en grupp svenska officerare och soldater grupperade som tillhör Operational Mentoring and Liaison Team (OMLT). Deras uppgift är att fungera som mentorer åt den afghanska armén och för närvarande stödjer man chefer på kår-, brigad- och bataljonsnivå.

I Kabul finns en NIC (National Intelligence Cell) som stödjer både Isaf i stort och den svenska insatsen med underrättelser. På Isafs högkvarter tjänstgör även några svenskar i olika stabsbefattningar.



Camp Marmal vid Mazar-e-Sharif flygplats

I Förenade Arabemiraten tjänstgör fyra personer i den svenska stödenheten NSE Detachment UAE. Den är en del av utlandsstyrkan tillhörande Isaf.

Uppgiften är att stödja missionen i Afghanistan. Den svenska styrkan består för närvarande av cirka 500 soldater.

SAE ISAF MEDEVAC

Till allt detta kommer under 2011 att tillföras SAE ISAF MEDEVAC, den svenska helikopterburna sjuktransportenheten, för att stärka upp den befintliga sjuktransportkapaciteten i Afghanistan. Tankarna kring detta har funnits under lång tid, och i juni 2008 beslutades om en Svensk medevac-enhet.

Tre stycken Hkp10 har modifierats för denna uppgift, med bland annat ir-dämpare för utblåsen, partikelseparatorer, ny instrumentering med moderna

navigerings- och planeringshjälpmedel, ett system innehållande varnare och motmedel mot robohot, samt ballistiskt skydd. Dessa helikoptrar var inledningsvis tänkta att stödja HU01, NBG 08, men på grund av förseningar av modifieringarna kunde inte helikoptrarna vara driftsatta i tid till detta. SAE ISAF MEDEVAC kommer att baseras på tidigare nämnda Camp Marmal, utanför Mazar-e-Sharif. Förbandet i sig har rekryterats, och är i dagsläget inne i en intensiv utbildnings- och förberedandefas, som mynnar ut i att från första april vara insatta i området.



Vi fick ett brev från en gammal arméflygare, som lovar gott inför framtiden, med förhoppningsvis flera artiklar i kommande nummer. Vi börjar i Kanada...

Översänder härmed mitt uppkast. Efterhand insåg jag att jag endast kunde skriva om ett äventyr. Det hade blivit för långt med två. Jag har skrivit ganska korthugget för att få ner textmängden. Jag har bifogat några bilder av många. Hoppas de är signifikanta. Bilden av mig själv vid en Jet Ranger tycker jag är lite kul. Den är liten i pixlar men visar gardesofficeren och arméflygaren i en ny skepnad. Fantastiskt med omställningen- för mig som officer blev det en utmaning att visa de gamla underofficerarna och underbefälen, mina förare, att även en officer kunde flyga och göra väl ifrån sig. Detta var dock absolut inte mitt skäl att sluta som soldat, bara en bonuseffekt. För mig blev stugan för trång. Om du inte har fått mitt cv så bifogar jag det. Det var ett tag sedan jag var i aktiv flygtjänst i Konungariket och inte så många vet vem jag är.

Vill du att jag ska skriva mer, hör av dig. Det finns en del att ösa ur och vissa saker kan framföras med spetsig tunga.

Med de bästa hälsningar

Jan

Bushflygning i Kanada

Helikopteräventyr i Arktis
av Jan Åkerberg

Jan, do you see those
mountain peaks over there?"
"Yes, Sir."

"Those peaks are around 8000
feet high. You are going to land
there".

" Yes, Sir."

Platsen var Canmore, väster om
Calgary, provinsen Alberta,
Kanada, längs vägen mot Banff i
Rocky Mountains. Då, 1973, var
Canmore ett enkelt hotell, några
mindre enkla hus samt en liten
mobile home park. Senare blev
Canmore en av platserna för OS i
Calgary 1988.

"Jan, we go checking the
helicopters". Flygchefen i
Associated Helicopters i
Edmonton Tellef Vaasjo visade



Bell 47G III B

vägen till ett öppet fält bakom
hotellet. Två Bell 47GIII B (m
kompressor) stod uppställda.
Norskbördige Tellef såg stolt ut
när han visade mig runt helikop

-trarna. Han hade själv flugit
denna typ tidigare i sitt liv uppe
i Arctic. Jag stod inför en
utmaning.

Flygchefen ville testa några engelska piloter och mig och se om vi var rädda för flygning på högre höjd innan vi blev anställda. Engelsmän hade ryktet att vara höjdrädda och ovana med flygning under white out-förhållanden – de var mer vana vid flygning på låg höjd. Kravet var att kunna flyga i alla miljöer – från flygning av skidåkare i the Rockies till flygning på tundran och under vinterförhållanden med temperaturer ned till -35C. Mitt flygtrim var inte det bästa efter ett år i Tyskland som flygchef för ett internationellt flygfotoföretag (administrativ pilot) och därefter som den förste armésamverkansofficeren vid ladiiv F21 Urban Gul - flygning med sk60. Mitt fjällflygkompendium från HkpS, skrivet på blåormigerat papper, kom väl till pass. Sergeant Egon Sidelövs ord från fjällflygutbildningen -64 ringde i öronen när tänderna bets ihop, den lätta handsvetten absorberades av Kungens sommarhandskar och instruktörstonen från mina FIK-utbildningar togs fram när jag klarade ut för den häpne instruktören hur start och landning skulle genomföras på toppar, åsar och sadlar.

"Jan, is that you or me who is the instructor?"

Äventyren kunde börja.

Min vistelse i arktiska Kanada varade i två år. Tjänstgöringsperioderna var sex månader i sträck, oreglerad arbetstid utan uppehåll för fridagar med förläggning i tvåmanstält, ej sidenlakan. Uppgiften bestod främst av flygning med oljegeologer, rekognosceringsflygning med myndighetspersoner eller slingflygning med materiel till oljerriggarna. Vi låg normalt förlagda i tältläger på tundran i Nord

västteritoriet, på Arctic Oceans is eller på de arktiska öarna. Om nådens sol lyste över oss låg man i containers med sovrumsinredning typ logement. En vanlig period med ett geologteam var en månad. Styrkan var 10-15 personer inklusive kock och medhjälpare, flygförare och en tekniker. Underhållstjänsten utfördes av Twin Otter på flötörer eller stora hjul. Den vanligaste helikoptertypen var Jet Ranger, det första året med den svaga C-18 motorn. De sista månaderna under 1974 flög jag Bell 205 med 2- tonssling – omgruppering av oljerriggar i Mc Kenzie River delta.

Drivmedel levererades under vintern med bandtraktorer till de blivande lägerplatserna. Jag fick sedan själv slinga ut bränsle till egna bränsleförråd på bedömda platser för att förlänga räckvidden och kunna avpassa flygvikten med den svagpresterande C-18 motorn. Det är glest mellan mackarna i Arctic. Att behöva nödlända med bränslebrist ansågs vara botten av airmanship och vederbörande hade efter det direkt kommande avskedet ingen möjlighet att få anställning i något kanadensiskt helikopterföretag. Helikoptrarna var utrustade med HF men man fick nästan aldrig samband.

Väderprognoser utförde jag själv med den utmärkta väderutbildningen på HkpS som grund (Nisse Sandin). Vädret var mycket lokalt, man lärde sig snabbt de dagliga perioderna och kunde göra en hygglig prognos 12 timmar framåt med hjälp av höjdmätaren, molnbilden och ett fuktat finger. Missvisningen var 65 grader, och kartan en halvmiljondel men navigeringen gick bra med navskiva m/Eddy Eriksson. Kursgyrot kalibrerades längs en sjöstrand på morgonen och sedan efter behov. Färdplan

ritades på smörgåspapper, eftersökning sattes igång sex timmar efter bedömd landningstid. Mitt maximala flygtidsuttag under de två åren var 180 flygtimmar under 20 på varandra följande flygdagar – 9,0 i snitt /dygn.

Totalt flög jag ca 980 timmar under 12 månader varav ca 10 månader "förbandsövningsdygn" i tält, resten s.k. kvarter. Fältmässig flygning av klar arméflygkaraktär.

Två episoder från Kanada har särskilt fäst sig i minnet. Den ena var en flygning från Inuvik i Mc Kenzie River delta vid Beaufort Sea (Arctic Ocean) till Ellesmere Island i höjd med Grönlands nordspets, den andra flygningen ägde rum under en månad på Arctic Oceans is vid temperaturer under -30°C. Tältförläggningar. Det senare äventyret från isen kan komma i ett senare nummer.

Tellef ringde (HF SSB till ett basläger) och gav order om en månads vistelse på Ellesmere Island under juli – augusti med geologflygning för Atlantic Richfield Oil Company: Ferryflygning till Ellesmere med en Jet Ranger, utrustad med high skid och popout floats. Sträckan var ca 250 svenska mil över hav och öde arktiska öar. Tekniker Aiden Colleran, en sympatisk och duktig irländare: självklart rödhårig. Övrig crew bestod vid framkomsten av åtta geologer samt kock med hjälpreda. Understöd av en single pilot Twin Otter på stora hjul för att kunna landa på tundrans tuvor med övlig oxfilé, rostbiff och hummer.

Geologernas uppgift bestod av att undersöka öns geologiska formation och bedöma om det

tid. Isen låg fortfarande i flak över havet, trots juli månad, under den drygt timslånga

vara fatalist när man är helikopterförare. Färden gick vidare över Melville Island, över sjö-



kunde löna sig att borra efter olja så långt norrut.

Min plan för överföringen av helikoptern var att starta Inuvik i Mc Kenzie River Delta och först flyga till en DEW-line radarstation på Nicholson Island, därefter Baillie Island vid Beaufort Sea kust. Vädret för att flyga över hav till Banks Island var dåligt med dimma och vi fick ingen förläggning på radarstationen för övernattnig. Tillbaka till Inuvik och väntan på väder. Hur många gånger har vi inte gått och väntat på flygväder?! Väntan blev fem dagar – som så ofta i arktiska områden ligger dimman lång

överflygningen till Banks Island: ingen isolerdräkt, överlevnad hängde på att flottörerna skulle blåsa upp på ett korrekt sätt när man tryckte på knappen. Senare,



på hösten, fick jag veta att flottörerna inte hade varit anslutna till gasbehållaren! Det gäller att

vägen Nordvästpassagen till Resolute Bay på Cornwallis Island, norrut mot och genom Eureka-sundet, mot Hare Fjord där baslägret skulle upprättas.

Flygtiden upp blev 21 timmar på fyra dagar inklusive alla vedermödor med långsam flygning i dimma i bäckraviner, motvind, kraftig mekanisk turbulens och omvägar. Flygtiden för månaden blev 91 timmar.

På Ellesmere är det sommar en månad per år och på slutet av vår vistelse låg snön redan på fjället.

Djurlivet är mycket intressant med myskoxe, varg och arktisk hare. Vi hade besök av varg och en morgon kunde vi konstatera att en varg varit vid vårt tält och "lyft på benet". Hararna var ovanligt stora och hade vit päls året runt. Ingen idé att byta päls med en månads sommar – naturen är vis.



Harar på Ellesmere

Den dagliga tjänsten bestod av utflygning med geologerna till någon fjällformation de utsett dagen innan - fyra man med ryggsäck och geologyxa. Jag satte av dem på en hög punkt på fjället och rutinen var att hämta dem ca åtta timmar senare. De hade då hackat i fjället, samlat sten i ryggsäcken och efterhand kasat ner till dalen nedanför. Under väntetiden blev jag på fjället vid någon vacker plats, läste bok eller promenerade i terrängen. Sambandet var spegel eller armviftningar vid

ungefärligt angiven ilastningsplats.

En händelse blev särskilt intressant och utmanande. En dag hittade jag inte karlarna på överenskommen plats. Plötsligt fick jag ett spegelblink från en plats mitt på fjällkanten, högt över dalbotten. Alla fyra satt på en klipphylla och kom vare sig upp eller ner. Lösa stenblock

uppåt på den mycket branta fjällsidan och nedåt var det ca 1000 meter. Jag flög förbi, gjorde effektkontroll och kontrollerade vindriktningen. Karlarna hade jag utbildat att visa vindriktning med snitsel på vandringstaven, i- och urlastning, fastbindningsremmarna fästa för att inte slänga på utsidan osv. Jag flög långsamt förbi, gjorde tecken att de skulle lägga sig två och två på varandra med ryggsäckarna bakom. Landningen ansattes och jag kunde precis gränsla dem, hyllan var mycket smal. De såg

lite skygga ut när jag satte mig – spegeln var bra att ha. Bladen på huvudrotorn var nära fjällkanten. En och en slingrade de sig upp, in i kabinen, fick med alla ryggorna av siste man och spände fast. Täthetshöjden medgav ingen upphovring med effektkontroll utan det var bara att ta ut max tillgänglig effekt, svänga 90° mot vinden och föra

styrspaken riktning brädan för att få ner nosen kraftigt och få upp farten.

En intressant händelse som det talades om.

Återfärden till Calgary blev inte särskilt äventyrsfylld. Helikoptern flögs till flygplatsen vid Resolute Bay, plockades isär och lastades på en Lockheed Electra tillsammans med deltagarna i expeditionen.

Min vistelse

i arktiska Kanada bjöd på många intressanta uppgifter. Den psykiska pressen var

stor i och med den långa bortavaron hemifrån. Goda nya kamrater och brevkorrespondens plus en bra grundutbildning bidrog till att jag stod ut. De två åren blev dock tillräckliga – långa perioder i tält hade jag upplevt tidigare, både som infanteriofficer på Gardet och som arméflygare från -63-72.

Nästa uppdrag blev reguljär luftfart med Sikorsky S-61 på Grönland under åtta år men det är en annan historia.

Redaktören

Sommaren. Något underbart och avslappnande, med tid för det man inte hinner prioritera under resten av året... Så ska det väl vara ändå, och åtminstone får man det intrycket när man pratar med vänner och bekanta, men sanningen åtminstone för mig, är att sommaren tenderar att bli fylld med just det, sådant man inte hinner prioritera under resten av året, och vips har den gått, och man står där med andan i halsen och undrar vad som hände, för just de saker som man inte hinner prioritera annars, är nödvändigtvis inte sådant som man själv verkligen vill göra, utan en massa saker som man måste.

Så blev även denna sommar, och när hösten på allvar gjorde sitt intåg utanför fönstret, började man både känna och förstå att man kanske hade behövt annat än den där altanen, för när arbetet började igen efter semestern var det dags att ta tag i Helikopterflottiljens omorganisation (igen). Detta under samma period som personalen skriver på ett avtal om internationell arbets-skyldighet, och det råder högttryck i verksamheten eftersom vi förväntas ställa upp ett antal välputsade, väl-drillade och positivt inställda medarbetare i Afghanistan från kommande vår.

Vi håller tummarna, jobbar på och hoppas allt detta ska gå vägen, men det är onekligen en komplex situation.

Men man ska väl inte klaga. Helt hopplöst har trots allt inte semestern varit, utan några lata dagar har även jag lyckats spränga in i det i övrigt fullspäckade schemat., och det som sker på jobbet nu, är visserligen stort, ohanterligt och arbetskrävande, men synnerligen engagerande och intressant. Man önskar man bara att de där lata dagarna blivit några fler, så att återhämtningen känts tillräcklig.

Det är en själv som sätter sig i en sådan situation, och det är verkligen upp till en själv att göra något åt det, men det är märkligt hur man kan ha sådan insikt i sin egen situation men inte reda ut att göra något åt det. Självterapi är verkligen inte människans starkaste sida...

Vad som kan vara terapeutiskt däremot, är att välkomna den årstid vi nu just passerat, och omfamna hösten som det fantastiska den ändå är, med den höga klara luften, och det svaga prasslandet av löven som sakta singlar ner genom grenverken. De lätt sötaktiga dofterna från svampar och multnande växtdelar binder på ett uppfriskande sätt ihop allt, från skuggans relativa kyla till den fortfarande värmande solen, från undervegetationens dämpade murriga färger till de lysande sprakande sensationerna i de

solbelysta trädkronorna. Att gå en promenad med hunden i skogen i det vackra höstväder vi haft förmånen att ha, är rogivande, och kan få en att släppa alla tankar på måsten och nödvändigheter, och vinterns intåg när den första snön knarrar under skosulorna, och gör allt så mycket ljusare, är också något att värna om.

Nu när man skitit i det blå skåpet ännu en sommar, får man försöka se fram emot juledigheten, då jag verkligen inte ska göra annat än ta hand om mig själv och familjen...

...Och så är det ju det där rummet i källaren som skulle behöva renoveras, och fönsterlister och fönsterbrädor måste också bytas, men det hinner jag ju inte med innan jul, så jag får väl...

Jag får i alla fall hoppas att alla ni läsare hade en bra sommar, och hälsar er alla hjärtligt välkomna till höstens nummer av Rotorbladet!



Mats Hällefors

Bidra till Rotorbladet, och skicka in artikelförslag!

FRÅN EN STUGVÄRD - FORTSÄTTNING

Efter de tretton veckorna i Pieskehaure mellan artonde februari och sjätte maj, så var jag ganska belåten med fjällen, men när STF hade en vakans i Tjåktja på grund av sjukdom så ställde jag in en resa till Santorini och fick snabbt börja beställa mat och resa norrut istället.

Tågresan gick bra, och jag anlände till Abisko turist samtidigt som Fjällräven classic hade målgång. Efter en natt i Abisko så startade jag mot Tjåktja med första delstopp i Abiskojaurestugorna. Då, efter femton kilometer och med sjutton kilo i ryggsäcken var jag lite bekymrad, eftersom min mat hade försvunnit.

I Abiskojaure möttes jag av Christina från Boden, som bjöd på middag eftersom min mat kommit ovägar. Hon skickade även med mig lite konserver, så när jag dagen efter fortsatte mot Alesjaurestugorna tjugotvå kilometer bort, vägde min ryggsäck plötsligt tjugofem kilo. Väl framme i Alesjaure väntade en bastu och ytterligare en middag med stugvärdarna. Där hade även Fjällrävens representant hört om min belägenhet, och gav mig en massa frystorkad mat innan jag

dagen efter nu med trettio kilo på ryggen påbörjade de sista femton kilometrarna upp till Tjåktja. Pust.

Vädret hade dessa dagar varit molnigt med lätt duggregn, men det hade trots detta gått förvånansvärt lätt trots att starten vid Abisko ligger 350 meter över havet, och Tjåktja på 1040 meter. Jag blev lite putt då helikoptern från Abisko dök upp tre timmar senare med maten, men å andra sidan visste jag nu vad som väntade mig när jag skulle gå tillbaka en månad senare.

Efter en genomgång av stugvärdarna jag skulle avlösa så var det bara att sätta igång. Tjåktja har ingen butik eller bastu. Där det ligger med Sälka i söder och Alesjaure i norr är det mer som ett lunchställe mellan dessa två stora stugplatser, men när regnet och snön vräker ner, så är det tacksamt att kunna sova över. Det finns tjugo sängar där, men som mest hade jag fyrtiofem övernattare. Finns det härterum, så...

Det finns alltid personer man minns, t.ex. en sjuttiofemårig danska med ryggsäck och två bärkassar! Hon tyckte det var lättare att ställa ner dem när hon vilade än att ta av sig ryggsäcken.

När jag såg hennes händer grovlek sandpapper nummer fem, så förstod jag.

En annan episod var tio tyska biologistuderande samtidigt med en åttioårig norsk man med minnen från andra världskriget. De gick inte alls ihop... Tyvärr tyckte jag norrmannen uppförde sig illa. Barnbarnen till tyskarna kan knappast ställas till svars.

När månaden hade gått, så var det dags att stänga och gå tillbaks till Abisko där en god middag väntade.

Träningen i Tjåktja bestod av att jag gick upp till den närbelägna toppen Riukojekna varje dag. Det var bara en kilometer dit men då det var en höjdskillnad på trehundra meter gav det efter tjugotvå dagar spänst i musklerna.

Elsie-Marie mötte upp i Abisko där vi hade några fina dagar på Stf:s bekostnad innan vi tog tåget till Linköping.

Väl mött!

Leif Bergstedt. BRE

Vi på Rotorbladet önskar alla läsare en trevlig höst, och inledning på vintern!

Information från Flygvapeninspektören

Under de cirka 10 år som har gått sedan Försvarsmaktens omfattande omstrukturering inleddes har bland annat informationstjänsten hamnat i skymundan. Det är därför mycket glädjande att Flygvapeninspektören Genmj Anders Silver har som ambition att skicka ut nyhetsbrev via E-post till de anställda i flygvapnet.

ROTORBLADET tar sig härmed friheten att publicera utdrag för att sprida aktuell och öppen information med anknytning till helikopterverksamheten för att kamraterna som lämnat den aktiva tjänsten också skall ha möjlighet att hänga med i utvecklingen.

Nyhetsbrev 2010-08-23

HKP 16

PROD och FMV håller på att arbeta med HKP 16. Sedan mitten av juni har Integrerade Projekt Teamet (IPT), bestående av personal från både FM och FMV, arbetat med att få fram uppgifter så att de två alternativen (UH-60 och EC-725) skall bli jämförbara.

Regeringen har fattat nödvändiga beslut och FMV, med stöd av FM, har tagit fram en systemförsörjningsstrategi innehållande bl. a. en marknadsanalys som kommer ner till nivån att det enbart finns ett par olika alternativ som löser uppgiften, i tid. Under semesterperioden har det utbytts frågor och svar med både USA och Frankrike. IPTgruppens intentioner är att ha framme allt underlag för att kunna slutföra jämförelsen mellan ländernas alternativ under september. Möten med båda länderna kommer att ske i närtid. IPT-arbetet kommer att gå in i en ny och mycket intensiv fas. Arbetet kommer att fördelas på ett dryga tiotalet arbetsgrupper vilka leds av HKV med representation från förband, skolor och centra (exempelvis Utbildning, Auktorisation/Ackreditering, Systemsäkerhet, Certifiering, Personal-tjänst, Logistik m.fl.). Jag vill uppmärksamma samtliga på att anskaffningen av ett nytt medeltungt helikoptersystem inte är en uppgift enbart för Hkpflj eller FV. Det är en omfattande uppgift som det ankommer på hela FM att lösa.

HKP 15

Nu har vi avslutat insatsen i Adenviken med HKP 15 med ett mycket bra resultat. Insatsen gjorde

att alla fick upp ögonen för sjöoperativ förmåga med helikopter och det stora effekttillskott det ger till sjöoperationer. Under operationen flög vi cirka 250 timmar och gjorde över 600 landningar på fartyg utan skador på personal eller materiel.

Jag tycker hela insatsen är en succé i alla avseenden.

Under sommaren läste jag i media om en diskussion huruvida HKP 15 skulle vara kvar i Aden- viken eller inte. Jag vill reflektera över denna diskussion.

När jag läste diskussionen kring HKP 15 i media måste jag erkänna att jag för några ögonblick tänkte tanken: - Nu får det vara nog av negativism kring helikoptrar. Det verkar som att det är lätt att sparka på den som redan ligger, fast den här gången visste inte de som sparkade att den som låg hade ställt sig upp och flugit iväg...

Helikopterverksamheten i FM har under flera år diskuterats. Främst har det varit kritik mot flygsäkerheten och avseende leverans av helikoptrar. Jag tycker att delar av kritiken har varit befogad. Regeringens inriktningar, SHK och andra utredningar har därför hjälpt oss framåt. I fallet med HKP 15 tycker jag dock att kritiken varken är initierad eller stämmer med verkligheten. För arton månader sedan ifrågasattes FM genomförande av helikopterflygverksamhet totalt sett. Nu ifrågasätts varför vi inte levererar mer. Detta trots att helikopterorganisationen planerat och genomfört en insats på rekordtid med ett system som fortfarande är under införande. Vidare ifrågasätts klokheten i att prioritera NBG före ett

stort behov av helikopterresurser i en pågående insats i Adenviken.

Låt mig först klargöra att jag är en stark ivrare för helikopter på fartyget Carlskrona vid insatsen i Adenviken. Jag tycker att det behov som lyfts fram av helikopterförmågan är snarare en underdrift än en överdrift. Det är också bra att FM under sommaren fick i uppgift att klargöra för regeringen hur sammanhangen är avseende helikopterförmåga med HKP 15. Låt mig sedan få göra några reflektioner avseende förmågan med HKP 15.

I september 2007 hade vi ett olycksaligt haveri med två HKP 9 i Ryd med fyra omkomna. En stor respekt för den förlust som medarbetare, anhöriga, vänner och bekanta fortfarande känner. Ett år efter haveriet kom SHK rapport och den så kallade MTO-utredningen (Människa Teknik Organisation). Utredningarna hade ett antal synpunkter på FM sätt att leda helikopterverksamheten. (Dessa har FM i stort åtgärdat idag).

Synpunkterna gjorde att de som ansåg sig förstå helikopterverksamhet ifrågasatte verksamheten intill den grad där flygverksamheten borde avbrytas. Jag fick försvara att vi överhuvudtaget flög helikoptrar i FM. Nu 18 månader senare hör jag rakt motsatt tongångar där det uttrycks att vi inte levererar mer med helikoptrar i form av insatser. Åsikterna svänger snabbt.

Några fakta kring utvecklingen av den diskuterade HKP 15 och dess förmåga: HKP 15 anskaffades ursprungligen för att vara en utbildningshelikopter och för sjöoperationer från Visbykorvetterna. Efterhand som insikten kom att vi hade för få helikoptrar så fick HKP

15 flera uppgifter, framförallt för stöd till markstridskrafter. FM började operera helikoptern 2007 och den kom i mer omfattande verksamhet 2009. HKP 15 är fortfarande under införande vid helikopterflottiljen och stora delar av den tilläggsutrustning som behövs för vissa uppdrag är ännu inte levererad. FM har en plan för införandet av förmågorna på HKP 15 som ger en successiv ökning av förmågan i ett kontrollerat förlopp.

När planeringen för den pågående insatsen i Adenviken startades diskuterade vi huruvida vi skulle hinna utveckla förmågan på HKP 15 tillräckligt för att kunna operera med den på fartyget Carlskrona. Under hösten 2009 beslöt vi att planera för insats med HKP 15 på Carlskrona. Vi bedömde att vi skulle klara av att ha två HKP 15 i Adenviken fyra månader sommaren 2010 och sedan första januari 2011 ha sex HKP 15 i beredskap för NBG. Allt förutsatt att produktionen gick enligt plan.

Utgångsläget för vårt beslut var följande: HKP 15 var inte certifierad för att landa på svenska fartyg i Östersjön, ingen landning med HKP 15 var gjord på något svenskt fartyg, utrustningen som behövdes för fartygsoperationer med HKP 15 var inte levererad, vi hade inte kompetens i Sverige att själva certifiera HKP 15 mot fartyg och av de piloter som flög HKP 15 hade mindre än en handfull sjöoperativ erfarenhet. FM fattade med dessa förutsättningar beslutet att genomföra, planering för och, insats med HKP 15 på Carlskrona i Adenviken. Vi bedömde att det var en viktig förmåga och att vi trots förutsättningarna skulle få fram sjöoperativa helikoptrar med besättningar för fyra månaders operationer. En operation som innebär att det finns 150 kvadratmeter landningsyta på en hel ocean. Jag har svårt att se någon annan försvarsmakt som skulle vara beredda att fatta ett liknande beslut. Vi gjorde det för att vi litade på kompetensen hos personalen. Det

visade sig att det var genomförbart. Efter mycket bra arbete inom FM och vid FMV påbörjades operationerna den 15 april och de har gått mycket bra.

Gratulerar till alla er vid HKV, FMV, LSS, Hkpflj, F7/MSK m fl som deltagit eller deltar i detta.

Under våren 2010 förlängdes insatsen med fartyget Carlskrona till en 7 månaders operation. Redan tidigt bedömdes möjligheten att också förlänga HKP 15 i operationen. En förlängning skulle innebära att vi inte var säkra på om vi skulle hinna få fram sex operativa helikoptrar till NBG 1/1 2011.

Under våren 2010 har hela tiden situationen avseende operativa HKP 15 försämrats eftersom det finns tre större fel som uppkommit. Ett av dessa har ännu inte tillverkaren skrivit instruktioner för hur de ska åtgärdas medan vi för ett par veckor sedan fått instruktioner för att hantera två av felen. Situationen innebär att vi idag har cirka nio operativa helikoptrar mot ett behov på cirka femton mot ställda uppgifter. Helikopterflottiljen har därför fått prioritera om verksamhet under våren och bl. a. tagit bort utbildning av nya piloter för att hålla kvar insatsmålen mot Adenviken och NBG.

Varför är det då fel på HKP 15 när det är en beprövad helikopter? Den civila grundversionen av HKP 15 är beprövad men den militära versionen kallad Light Utility Helicopter (LHU) är inte beprövad. LHU (HKP 15) finns idag i Sydafrika, Malaysia och på Nya Zeeland, men de svenska helikoptrarna är de som är den mest flygna. D v s det är vi som "plöjer fåran" för hela världens LHU genom att skaffa operativa erfarenheter. Vi har i flera år haft ett nära samarbete med tillverkaren Augusta Westland och jag har så sent som i mitten av juli haft möte med dem för att förbättra rutinerna och få snabbare stöd med underhåll av våra helikoptrar. Augusta

Westland har lovat detta på alla områden, men vi är fortfarande det land som är "först i spåret".

Den underliggande kritik som kunnat läsas i media avseende vad FM helikopterorganisation levererar håller jag inte med om. Jag tycker i stället att alla ni som arbetat med helikopterfrågor inom FM och FMV ska känna er stolta över det ni gjort med HKP 15. Vi i ledningen bad om något mycket svårt för vi trodde på er. Ni levererade. Bra jobbat.

Sammantaget innebär den nivå som helikopterorganisationen är belastad att jag som flygvapeninspektör vill reflektera över en fråga: - Hade det överhuvudtaget varit klokt från ett chefsperspektiv att belasta organisationen ytterligare genom att förlänga insatsen i Adenviken även om alla säger ja? Jag tycker att svaret på den frågan är, nej. Det var också FM rekommendation till regeringen. Vi har inom loppet av månader tagit en oprövad helikopter genom en certifiering och gör en insats på en ocean flera år före tidtabell samtidigt som vi förbereder oss för en insats med NBG. Under tiden har vi ett kontinuerligt tryck av vikande tillgänglighet på operativa helikoptrar. Nej, jag tyckte inte att vi skulle belasta med ytterligare en uppgift. Min erfarenhet av ledning av flygverksamhet säger mig att det inte var klokt att göra det. Alla organisationer som arbetar med sin maximala förmåga riskerar att hamna i ett tillstånd av sprödhet där saker kan gå fel. Vi riskerar nå den punkten om vi ökar trycket på HKP 15-organisationen. Med denna syn på helikopterverksamheten återstod ett val: - Att välja mellan att förlänga insatsen i Adenviken eller att genomföra NBG-beredskapen enligt plan.

Det valet är enligt min syn redan gjort. När FM fick uppgiften att ha ramansvaret för en BG 2011 tog vi också på oss uppgiften att se till bristresurser tillförs NBG. En sådan bristresurs är helikopterevakueringsavskadade, vilket benämns MEDEVAC eller CASEVAC. Det är, för-

enklat uttryckt, förmågan att flytta skadade personer från en främre plats bakåt i sjukvårdskedjan och en väsentlig del av det vi kallar "force protection". HKP 15 är f. n. den enda helikopterresursen i NBG och har begränsad förmåga till CASEVAC. Våra samarbetsländer i NBG ställer krav på helikopter-evakuering av skadade för att delta i operationer. Det gör vi ju faktiskt också själva idag i Afghanistan. Alla är nog överens om att sannolikheten för en insats med NBG är låg men detta är inte intressant. Om det inte finns helikopter med CASEVAC-förmåga i NBG är det mycket svårt att få någon att sätta in NBG. D. v. s. NBG blir mindre relevant. Vi i FM ska därför nu koncentrera oss på att få fram denna begränsade CASEVAC-förmåga till NBG. CASEVAC-förmågan med HKP 15 är nämligen bara utprovad men inte implementerad i NBG. Inom ramen för höstens övningar finns det därför relativt mycket att göra för att det ska finnas CASEVAC till NBG första januari 2011.

Sammantaget är min uppfattning att verksamheten kring HKP 15 levererat efterfrågad förmåga före tidsplan och i större omfattning än planerat trots att resurserna varit väsentligt mindre än planerat. Jag upplever också att detta förhållande gett en stor injektion av självförtroende i helikopterflottiljen. Det är precis vad vi behöver inom helikopterorganisationen för det finns många andra utmaningar framför oss. Den närmsta är HKP 10B till ISAF första april 2011.

Nyhetsbrev 2010-09-06

Tekniker för stöd till norskt helikopterförband i Afghanistan

Fredagen 20 augusti var jag på Bardufoss för att träffa de svenska tekniker som ska stödja Norges helikopterbidrag MEDEVAC i ISAF. Det är 11 tekniker som vi stöder Norge med och som i varierande omfattning kommer att vara på den norska basen Meymahne. Där

emellan kommer de att arbeta med Bell 412 i Norge. Konceptet följer verkligen idén om ett nordiskt samarbete. De svenska teknikerna är hälften från helikopter och hälften från JAS 39. Såväl norrmännen som våra medarbetare är mycket nöjda med arrangementet. De första teknikerna har redan varit i Afghanistan och samarbetet är f. n. planerat att pågå 2011 ut.

Afghanistan

Under v 34 var jag i Afghanistan för att besöka SAE C-130 på MeS (Mazar-e-Sharif. Red:s anm.) och förbereda inför baseringen av SAE ISAF MEDEVAC. Först var jag på Meymahne för att besöka det norska helikopterförbandet. Undertecknad tillsammans med mj Magnus Carlsson från Hkpflj m fl flög från MeS till Meymahne med två amerikanska Black Hawk. Intressant.

Det norska helikopterförbandet gav ett mycket gott intryck och har mycket väl genomarbetade rutiner för att hantera Bell 412 begränsade prestanda. Bl. a. har de ett nära samarbete med ett amerikanskt MEDEVAC-förband som opererar Black Hawk.

Andra dagen flög jag med vår TP 84 till östra och västra Afghanistan. Det var intressant. Ett mycket väl fungerande förband med professionella rutiner för genomförandet av uppdragen: allt från underrättelsegenomgången på morgonen kl 04.30 till genomgången på eftermiddagen. Bra jobbat ni som verkar inom ramen för detta. Fler borde få följa med ett flygförband ut för att se hur det fungerar vid insats. Det känns tryggt att höra en, för en skåning, oefterhärmlig västgötska på flightdeck under inflygning till Kabul. Lite pittoreskt på något sätt.

SAE ISAF MEDEVAC rekognosceringsresa genomfördes som sagt på MeS samtidigt och det var bra för mig att få diskutera insatsen med berörda. Jag har sagt det förut: det är vår viktigaste uppgift just nu att se till att det finns tillräcklig

sjuktransportförmåga i ISAF 1/4 2011. USA har just nu sjuktransporthelikoptrar i RC N i stor omfattning men det svenska bidraget kommer att vara ett viktigt komplement. Vi har ett koncept med läkare och sjuksköterska ombord på hkp medan USA har mindre kvalificerad sjukvårdspersonal ombord.

Nyhetsbrev 2010-09-13

HKP till ISAF

Stf C F 21 är utsedd att fram till 110401 stödja PROD FLYG med att producera vårt MEDEVAC-helikopterförband till Afghanistan. Det är bra. Nu har vi en fokuspunkt på ärendet. Se till att stödja honom i hans arbete från alla håll.

Nyhetsbrev 2010-09-17

FS 19 stå på er

Det känns bra att TP-84 och HKP 15 är hemma igen. Kändes bra att igår se en av våra "frontfigurer" från Adenviken hemma igen. Jag vill dock att vi inom flygarfamiljen ska komma ihåg att alla inte är hemma. Vi har personal, mestadels från F 21, som deltar i FS 19 under I 19 ledning. De kör RG 32 och fotpatrullerar städer och byar som vi för 15 år sedan aldrig trodde vi skulle se våra förband i. Håll igång ert fina arbete. Det är fler barn som går i skolan och kan skapa sig en egen vision i livet för att ni är där. Jag hade själv möjligheten att under några få timmar i januari få vara med ett förband på en fotpatrull i Schrebegan. Jag smälte direkt för alla underbara ungar som sprang fram och ville ta i hand och hälsa. Som sagt stå på er, ni gör skillnad.

HKP 16

På FTS, PROD FLYG och FMV arbetas det för fullt med att ta fram underlag för HKP 16. Jag fick en dragning av detta i veckan. Det ser bra ut. Jag tycker vi kan få till en mycket bra helikopterkapacitet i Sverige när vi får alla HKP 16 och HKP 14 levererade.

Fortsatta reflektioner kring ett brev...

De flesta vet nog nu att jag fått ett brev angående internationell tjänst. Jag har också delvis svarat på frågorna i brevet och reflekterat över dess innehåll i tidigare nyhetsbrev. Brevet var dock bredare än så och diskuterade ett flertal frågor varför jag återkommer med några reflektioner nedan.

Diskussionen som skapats genom omregleringen av anställningsavtalen har gjort att jag reflekterat och diskuterat både via mail och direkt med flera. Jag har haft bra mailväxlingar med personal i organisationen. Tack för det, men, ni andra, spring inte till tangentborden för jag hinner inte bredda min korrespondens mera för tillfället. Jag har också både följt media och fått mail från gamla "kalla krigare". De senaste dagarna har jag och Bgen Micael Bydén också träffat delar av "första linjens chefer". Jag har tidigare också träffat andra delar av dessa första linjens chefer, dvs. ni som arbetar på nivån divisionschef eller kompanichef. Det är mycket som hänger på er i denna förändring vi går igenom.

Jag börjar på avdelningen "kalla krigare". Temat "det var bättre förr" har kommit fram i korrespondensen. För att vara rak: -Glöm det! FM idag är en lärande-, förändrings- och utvecklingsinriktad organisation på hela bredden. Jag kan inte påminna mig att vi någon gång "förr" genomförde organisations-, struktur- och personalförändringar samtidigt som vi förändrade alla TOEM på en gång och gjort ett paradigmskifte avseende personalförsörjning. Jag skulle vilja se cheferna från "förr" därutöver ta emot de uppgiftsställningar vi med jämna mellanrum ger till förbanden avseende beredningar och svar på frågor. FM har förändrats enormt så är(r)ade vänner från "förr": Gör som flygläraren en gång sa: -"Trimma ut och slappna av" men följ gärna med intresse den vidare utvecklingen.

Inom avdelningen korrespondens med medarbetare i organisationen har denna varit konstruktiv och givande. De reflektioner jag hade tidigare står sig fortfarande i ljuset efter diskussioner med organisationen men det träder också fram en annan mosaik. När jag ställer frågor om de bakomliggande orsakerna till turbulensen så får jag alltid samma svar: Nej, det är inte utlandsavtalet, inte lön, inte villkoren, inte nya uppgifter, inte... Alla vet vad det inte är. De som faktiskt har svaret på frågan är första linjens chefer. När jag och Micael träffade några av dem under veckan kom en bild fram.

Organisationen är tyngd av förändringar. Tempot i förändringarna under ibland oklara förutsättningar tär på organisationen. De reflektioner jag fått efter dessa öppna samtal mellan människor som har stort förtroende för varandra gör att jag kommit till två reflektioner.

Den första är konceptet "whistle blower" i en organisation. Det finns alltid människor som är först att säga till när de uppfattar något som fel. Jag tror på konceptet om vi utnyttjar det i en rak och öppen kommunikation i alla led. Jag tycker vi har det inom "flygvapnet" och vi ska fortsätta med det för det leder oss framåt. De diskussioner jag haft med medarbetare de senaste veckorna är bra exempel på denna kommunikation.

Den andra reflektionen är behovet av att fundera över förändringstakten. Jag vill inte säga "arbetsro" för det låter alldeles för bakåtskrävande. Dock behöver de förändringar vi gör framöver indelas i steg så att organisationen hinner uppfatta varje ny målbild och uppleva att färden mot målbilden startat innan en ny förändring sker. Idag upplever första linjens chefer att alla förändringar sker samtidigt men att förutsättningarna inte är klara när förändringarna börjar. Dessa första linjens chefer är alla av den nya lärande generationen efter "kalla kriget" och är kompetenta att

leda förändring multidimensionellt utan klara förutsättningar, men inte hela tiden. Särskilt fokus tror jag vi ska ha på förändringar som vi gör på de delar av organisationen som inte har tydliga uppgifter vilka uppfattas som framtidskridande av personalen. HKP 15 insatsen i Adenviken på Carlskrona tycker jag är ett bra exempel på att organisationen klarar, och vill ha, konkreta uppgifter med stora krav trots samtidig förändring. Den nationella dimensionen i luftförsvaret är ett annat exempel på en uppgift som gett en klar positiv injektion av energi in i organisation.

Nyhetsbrev 2010-10-04

Nödvändigheten av att komma ut med relevant information är självklar och nyhetsbrev är en del av detta. Jag uppfattar att nyhetsbrev har en viktig roll att fylla. Tanken med nyhetsbrev var från början att aktuell information skulle gå före heltäckande information. Jag tycker fortfarande det är rätt metod men är medveten om att det innebär att vissa verksamheter inte kommer med i flera nyhetsbrev.

Det finns alltså FM-personal som är där ute i insatser...

Våra tjejer och killar i FS 19 är fortsatt insatta tillsammans med annan försvarsmaktspersonal i PRT i MeS. Fortsatt som tidigare. Jag har fått många positiva signaler kring vad ni gör i RC N. Vidare har vi FM-personal på enskilda missioner i bl a Sudan. En flygstidsledare som arbetar på ett "air operations".

...fler på väg...

Norwegian Air Detachment 5 påbörjar sin verksamhet vid flygbasen Meymahne i dagarna. Förbandet har till uppgift att förse ISAF med två MEDEVAC-helikoptrar Bell 412. I detta norska förband ingår tio svenska tekniker som i perioder roterar ner till Meymahne. Vi önskar Er lycka till med insatsen och vill att ni

påminner våra norska vänner om vem som vann herrarnas stafett på 10 km skidor i VM i vintras.

...och ännu fler kanske på väg.

Det var längesen jag skrev om EAW i NBG 11. Jag hade tänkt göra det för att få upp det på agendan men nu har det dessutom blivit aktuellt. Arbetet med EAW går framåt och från mitt perspektiv går det bra. Jag är full av förtroende att EAW kommer att hinna bli färdiga i tid och kommer att göra ett mycket bra arbete inom NBG 11.

Beredskapstiden närmar sig och det är upp till bevis. Under sommaren har jag fått flera frågor om hur viktig NBG är. Svaret är enkelt. Förbundet ska ha tio dagars beredskap för en insats i en "peace enforcement operation" från och med 2011-01-01. Därmed ska förbundet ha de förutsättningar som krävs för att lösa den uppgiften. Allt detta visste vi innan. Det som gör det aktuellt just nu är att vi diskuterar stöd från ytterligare ett land och då med MEDEVAC-helikoptrar. Ett avtal är mycket nära

förestående och då behöver vi tillföra ytterligare 14 befattningar till EAW. Dessa ska arbeta under hösten i cirka fyra veckor samt stå i beredskap nästa halvår. PROD FLYG har tillsänt förbandscheferna underlag för att bemanna dessa platser. Hör av er till NBG ni som kan göra detta. Allt ska vara klart inom kort eftersom MEDEVAC-helikoptrarna enligt plan deltar i slutövningen i höst.

Flygarhälsningar: *Anders Silwer FVI*

LAGERRENSNING

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

Vara	Ord pris	50 % rabatt
Årstillrikar serie (1989—1998)	2 600:-	1 300:-
Enstaka årstillrikar	300:-	150:-
Jubileumstillrik	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**