

ROTOR- BLADET



Nr 3 2009 1.helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening



Flygförelisning av den finska NH90, som besökte
jubileet vid 1. hkpskv fredagen 4 september

Rotorbladet utges av:

1. helikopterskvadronen och
HkpS/AF1 Kamratförening

Ansvarig utgivare:

Martin Långström

Redaktör och layout:

Redaktör, Mats Hällefors

Tryck och layout:

FM Grafisk Produktion, Boden

E-post:

rotorbladet@rotorwings.se

Hemsida:

http://www.rotorwings.se

Övrigt:

Eftertryck tillåtet om källan anges.

Upphittat

**Efter jubileet vid 1.hkpskv
upphittades en
mp3-spelare.**

Återfås mot beskrivning.

Kontakta:

Mats Hällefors

1.hkpskv

Tel: 0920-234024

Mob: 070-5204652

Innehållsförteckning

Ordförandens harkling.....	2
C 1.hkpskv har ordet.....	3
Aktiviteter vintern 2009-10	3
Torsten Sellin	
berättar.....	4
50 år av militär helikopter verksam-	
het.....	5, 16-19
5,8 miljarder bortkastat.....	6
Redaktör'n.....	8
Militära kamratföreningarnas dag.	10
Helikopterflottiljens fana.....	11
Krigshistorisk resa.....	12
Engelsk språkövning.....	14



Vi på Rotorbladet önskar våra läsare en härlig höst!

Ordförandens harkling

50 år - några reflektioner kring tid som går

Firandet av 50 års militär helikopter verksamhet i Övre Norrland genomfördes planenligt den 4 – 5 september. Evenemanget var alltigenom lyckat och uppskattat av deltagande medlemmar som slutat sin aktiva tjänst. Ett stort tack till all personal på 1.hkpskv som arbetat intensivt med förberedelser och genomförande! Jag vill också rikta ett varmt tack till såväl förutvarande flottiljefefen Michael Bydén som nyligen tillträdde Magnus Westerlund utan vilkas stöd jubileet inte hade varit genomförbart.

Att välja datum för jubileet var inte det lättaste. De flesta i kamratkretsen vet mycket väl att det officiella datumet för HkpS start var den 1 november 1959 och att de delar av 1.hkpskv som har sina rötter i flygvapnet började sin verksamhet först några år därefter. Med hänsyn till all annan verksamhet som var inplanerad för skvadronen under hösten hade vi dock inte så många alternativ att välja mellan. Det medförde tyvärr att en hel del kamrater hade förhinder det aktuella datumet och därför inte kunde delta. En bidragande orsak var givetvis också att vi inte hade någon detaljerad plan för jubileet klar innan sommaren. Tvärs emot vad vi påstod i förra numret av ROTORBLADET bifogades inte heller någon inbjudan. Vi ber om ursäkt för eventuella oklarheter det kan ha gett upphov till.

50 år av militär helikopter verksamhet är aktningsvärt med tanke på hur ny teknologin ifråga en gång var. Inte ens 10 år efter Koreakriget då helikoptern för första gången visade sig ha en avgörande betydelse för operationerna anskaffade Sverige sina helikoptersystem till marinen och armén. 50 år är närapå en mansålder. Som bataljonsläkare Ulf Klasson (KLU) en gång sade till mig, halvt på skämt och halvt på allvar när jag började gnälla över försämrad syn; "Människan är som biologisk varelse inte designad att bli äldre än 40 – 45 år gammal." Sett ur andra tidsperspektiv är 50 år dock inte särskilt lång tid. Här följer några exempel att reflektera över:

- 300 år – 1709 – Sverige lider sitt största enskilda militära nederlag någonsin vid Poltava
- 200 år – 1809 – Sverige förlorar 1/3-del av sitt territorium
- 100 år – 1909 – Louis Blériot flyger över Engelska kanalen
- 90 år – 1919 – löjtnant Nils Rodéhn flyger från Ystad till Boden via Haparanda på 7 timmar och 39 minuter utan mellanlandning och sätter svenskt längdflygrekord med 1 420 km
- 80 år – 1929 – ljudfilmen har premiär i Sverige
- 70 år – 1939 – 1 september bryter VK2 ut och 30 november börjar Finska vinterkriget
- 60 år – 1949 – provflygningen av J 29 Flygande Tunnan påbörjas
- 50 år – 1959 – J35A Draken börjar levereras, SAS börjar som första flygbolag att operera med Caravelle, Arlanda invigs
- 40 år – 1969 – Apollo XI månlandar, Boeing 747 och Concorde flyger för första gången
- 30 år – 1979 – HkpS omorganiserar till AF1, Håkan Lantz får patent på färggrafik till datorer

- 20 år – 1989 – Berlinmuren rivs, de första GPS-satelliterna placeras ut, första Gripen-haveriet

Själv upplever jag emellanåt att jag har svårt för att placera händelser rätt i tiden. Herregud, det är 30 år sedan jag mot alla odds anställdes vid HkpS...



/Ordföranden

Chefen 1.helikopterskvadronen har ordet

Att hösten och förvintern är här märks tydligt i form av klart lägre utomhustemperatur jämfört med den varma, torra och långa sommaren som vi haft här uppe i norr. Verksamheten har också som brukligt är under höstar varit intensiv. Under september har vi bland annat genomfört ordinarie flygräddningsberedskap, en utökad beredskapsuppgift, planerad och oplanerad flygunderhållstjänst, flygunderhållsövning i fältmiljö, ordinarie besättningsträning i flygsimulator, överlevnadsträning och utbildning samt stöd vid fortsatt införande av HKP10B och utprovning av 10D. Under några veckor var det bara ett fåtal medarbetare kvar på hemmaplan. Sammantaget har dock perioden varit en positiv belastning, många tecken på att vi behövs!

Sedan förra numret av Rotorbladet har skvadronen övertagit ansvaret inom Hkpflj för fortsatt utveckling av förmågor och insatsenhet till ISAF i Afghanistan. De kompetenta medarbetarna vid HU ISAF har inordnats i skvadronen och utgör fortsatt kärntruppen i ISAF-arbetet.

Verksamheten består alltså av mycket planering men konkret verksamhet genomförs mer och mer, exempelvis flygunderhållsövning och kurser. Den första rekryteringen av personal till insatsen är genomförd med ett i stort förväntat gott resultat. Många frågor återstår att lösa inom uppgiften men vi ser med tillförsikt framåt och vi återkommer med mer detaljerad information om verksamheten.

Den 4 september genomförde vi tillsammans 50-årsjubileet över att militär helikopterverksamhet bedrivits i norr. Jag vill rikta ett stort tack till er som besökte jubileet och till er som hjälpte till att genomföra det! Särskilt roligt var att personal från de samtliga tre verksamhetsplatserna Boden, Kallax och Frösön kunde närvara. Ni kan läsa mycket mer om jubileet i detta nummer.



Vid en blick utanför skvadronen finns ännu inga konkreta svar på vem flygräddningsansvaret övergår till och när. Uppgiften är alltså av högsta prioritet för oss och vi planerar med att vidmakthålla förmågan t o m 1.kv 2010.

Vi har fått viss information om att det inom samarbetsorganisationen EDA planeras för en stor internationell helikopterövning på Vidsel hösten 2010. Här kommer skvadronen sannolikt att få någon roll, om möjligt att delta i övningen. Jag återkommer i senare Rotorblad.

Omstrukturering pågår inom Försvarsmakten där det inledningsvis bland annat är beslutat att personalfunktionen skall transformeras till en ny H/R-funktion med en mer uttalad stödroll till chefer på alla nivåer. Ekonomifunktionen och delar av FM LOG är också berörda i det första steget. Överväganden för nästa omstruktureringsteg genomförs nu med planerad verkställighet från 2010. I detta paket återfinns Flygvapnets omstrukturering. Den största frågan nu är framtida basorganisation och inriktningen är att organisera Combat Support Wing som FV basförband. Framtida grundläggande soldatutbildningsbehov beräknas vara av sådana volymer att det föreslås genomföras på en plats. Dessa båda verksamheter planeras att förläggas till Malmen och Kvarn. Att vi inte har riktigt samma uppfattning i Norrbotten och Blekinge om placering av verksamheterna är tydligt.

Med tillönskan till alla läsare om en fortsatt fin höst!

Ulf Bohman

Aktiviteter vintern 2009 – 2010

Vi fortsätter verksamheten på torsdag förmiddagar kl. 9 – 12 med kraftsamling till att identifiera och dokumentera gamla fotografier m.m. Inledningsvis skall vi dock iordningställa "vår" materiel i Pjäshallen för dess omgruppering till nya förrådslokaler på Kallax. Förutsatt att allt går som planerat skall vi också flytta till nya lokaler i f.d. Garnisonsmuseet i Boden någon gång innan jul.

OBS!

Varje första torsdag i kalendermånaden från och med torsdag den 5 november och tills vidare samlas vi på

1.hkpskv/F 21 för att avnjuta gemensam ärtlunch. Efter lunchen planerar vi att dels få en kort information av skvadronsledningen för att därefter genomföra studiebesök på olika platser i Luleå med omnejd. Resa till/från Kallax sker genom egen försorg.

För boende i Boden gäller samling vid infarten till f.d. AF 1 kl. 10:45 där vi fördelar oss i tillgängliga bilar med avfärd c.a kl. 11:00. Detaljprogram för studiebesöken meddelas senare.

/Ordföranden

Inför jubileet, och den förevisning av våra fanor som planerats in, upptäcktes att det saknades kunskap om tillblivelsen av dessa. Följande berättelser skickades då av Torsten Sellin.

Helikopterskolans fana

HkpS hade ingen fana och ZAC hade aldrig genomfört Krigsmans Erinran, vad jag kan erinra mig, varför jag, troligen 1976, traskade in till översten Per Lagerberg på arméstaben som var ansvarig, eventuellt ordförande, för Stiftelsen Sveriges Flagga. Det var en ganska sur gubbe, som bland annat berättade han att hade han gjort trupp-tjänst som gästofficer på I 17 under pappas tid och fått en massa skäll. Jag tänkte då att nu går det åt helsike med fanan, men det gick vägen och fanan sändes upp till HkpS. Den överlämnades den 6 juni 1976 i Hildursborg.

Vi hade den första erinran, eller vad det nu heter, i hangar 02 (den som var närmast flygvillan - jag har glömt numret på den) med soldaterna och med skolans personal som åskådare.

Innan detta gällde det att finna "musikuser". Inte lätt eftersom den gamla militärmusiken då hade övergått till att bli symfoniker. Jag ringde mina gamla kompisar på musiken på I 20. Vi hade spelat mycket handboll tillsammans och kände varandra väl. De samlade ihop 6-8 musiker av den gamla stammen och jag skickade ned ett par treor och hämtade dem med instrument och hela konkarongen, och musiken klingade mycket bra i hangaren. Det blev ett riktigt bra tryck under det låga taket. Man kunde tro att det var en större kår än den grupp det var.

Vapen

Vi diskuterade detta redan på 60-talet och Gunnar Hasselrot gjorde ett förslag baserat på den bevingade hästen, Pegasus. Men vi kom aldrig till skott och inte jag heller, förrän Folke Ekstedt och jag var i Hemavan på höstkanten 1979, när jag snart skulle sluta. På hemvägen i bil kom ämnet upp och vi enades om att det visserligen såg käckt ut med en bevingad häst, något som amerikanarna redan hade för något luftburet före detta kavalleriförband, men vi var inte vuxna ur kavalleriet utan ur Armén. Vi kom därför fram till ett svärd med vinge. Och det blev Folke, som genomförde det.

Inblandad var också Riksheraldikern Jan von Konow, vill jag minnas.

Samtidigt som Torsten skickade sina minnen kring tillkomsten av helikopterskolans fana och vapen, skickade han följande hälsning, att läsas upp för de församlade av hans son, Johan:

Några ord från Torsten Sellin

Som alla norrlänningar vet, så är Stockholm nog bra men det ligger så ocentralt.

Det är just det som för mig är problemet. När jag tittar igenom deltagarlistan finner jag att en stor del av de gamla arméflygarna i Kamratföreningen, är representerade. Många minnen och många skratt kommer säkert att höras under kvällen. Jag skulle gärna ha varit med där men kan

av olika skäl inte komma.

Men jag riktar mig inte enbart till dessa evigt unga gamla arméflygare utan till er alla, som deltar i firandet av 50 år av helikopterverksamhet i Övre Norrland.

Minnet går tillbaka till senhösten 1959.

Den 1 november skulle HkpS sättas upp. Jag tjänstgjorde fortfarande på I 20 i Umeå och skulle inte kommenderas till Boden förrän i januari 1960.

Gunnar Zac, Gunnar Hasselrot, Gunnar Klittsäter, Kurre Boudrie och Tage Lindeberg åkte i två Volkswagen från Stockholm någon vecka före den 1 november.

Det innebar att de skulle anlända några dagar före Allhelgonahelgen till Boden. Inte visste vi då att det var den helg som i framtiden skulle omfattas av Sydsvängen!

Nåväl, de var inbjudna till mig och min familj på middag i Umeå och kunde följaktligen inte starta för vidare färd till Boden förrän på eftermiddagen dagen efter.

Den som nu läser upp detta (Johan) har bara ett svagt minne av denna middag. Han var 1 år och 4 månader gammal!

Jag anlände alltså till HkpS någon vecka in i januari, sedan jag som sista tjänst gått dagofficer hemma på regementet.

Några axplock ur de tidiga minnena

Våren 1960 hände en hel del. Det var nästan så att hela HkpS rymdes i tre bilar när vi for och badade i Aldersjön.

En byråingenjör på FMV som var f.d. kapten i Flygvapnet, Reinhold von Essen, lyckades med prestationen att taxa ut med en Cub i medvind och ställa kärran på nosen.

Några timmar senare körde han på tåget vid Boden Södra med vår ena Volkswagen.

Därefter fick han flygförbud på våra Cubar av Zac.

Vi fick också vårt första dödshaveri i Strängnäs innan FMÖ 60 började. Furiren Larsson, god vän till "Mister Jonas" Jonasson, havererade med en Bell 47G.

Därefter har vi under Bodentiden varit ganska försknade.

Det gläder mig att man nu flyttat minnesstenen från Boden till Kallax. Vi kan därför alltid påminnas om de kamrater, som fallit i tjänsten.

Vi for 1961 till USA och utbildades på Sikorsky 55, USA-beteckning H 19D. Vi skulle nämligen till Kongo. Om detta kan Ingemar Karlsson berätta. Han och Levi Bäckström var också i Kongo samtidigt som jag 1963.

Vid den tiden hade flera kamrater utbildats och tillförts HkpS och de kan säkert berätta och diskutera hur vi hade det under resten av 60- och 70-talen.

Som jag nämnt tidigare, skulle jag så gärna suttit med och lyssnat.

En hälsning: Lars Gunnar Emil Palm kan jag hälsa från Bäste träsk och Fleringe, där jag passerade häromdagen.

En fråga: Bär Hughes det kartfodral, han fick av mig 1979?

För att återanknyta till mitt tal den 18 Juni 2005 under nedläggningsceremonin så grämer det mig fortfarande att man så aningslöst och på så tveksamma grunder kunde lägga ned den kvalitativt högtstående organisation, som fanns i Boden. Jag tror fortfarande att framtidens dom kan komma att bli hård.

Men allt är inte dåligt: Kamratskapet är viktigt, särskilt när man blivit äldre. Det är alltid svårare att få vänner i hög ålder, än behålla dem man har.

Slå vakt om detta och jag hoppas att kvällen blir bra och trevlig.

Till alla, här samlade, unga medelålders och lite äldre, ett varmt handslag och en skål från

Totte

Femtio år av militär helikopterverksamhet i övre norrland

Efter ett par år av utredningar och försöksverksamhet, blev Arméns helikopterskola formellt organiserad i Boden den första november 1959. I år har alltså 50 år gått sedan starten av militär helikopterverksamhet i norra Sverige.

Fredagen den fjärde september firades detta vid 1. helikopterskvadronen på Kallax, då förutom hemmavarande delar av skvadronen, även ett femtiotal medlemmar ur Hkps/AF1 kamratförening och kamrater från flygräddningsverksamheten vid F21 och F4 deltog.

Med tanke på väderutsikterna var vi nog redan på morgonen lite oroliga för hur det skulle gå eftersom en del av verksamheten var tänkt att genomföras utomhus, och mycket riktigt så möttes gästerna vid ankomsten till Luleå garnison av ett ihållande och elakt kallt regnväder kombinerat med en ganska ordentlig blåst. Det var trots detta ett gäng med gott humör som träffades i foajén utanför garnisonens filmsal för den inledande delen av firandet, där det bjöds på kaffe och kaka, medan det gavs tid för alla att hälsa och återses efter för en del ganska lång tid. Efter ett tag var det dags att gå in och sätta sig i filmsalen, där tillförordnade flottiljchefen Överste Magnus Westerlund inledde med att hälsa alla hjärtligt välkomna och då givetvis passade på att presentera sig för åhörarna.

Därefter berättade skvadronschefen Överstelöjtnant Ulf Bohman om den verksamhet som var tänkt att genomföras under dagen, innan han presenterade ordföranden i kamratföreningen Peter Backlund, som satte helikopterverksamhetens historia i perspektiv genom att jämföra med vad som hänt i Sverige och ute i världen under dessa femtio år, om den teknologinivå som samhället hade då fram tills nu, och om viktiga händelser och milstolpar i såväl vår verksamhet som övrigt, som inträffat under vår femtioåriga historia. Inte helt utan att man då förstår hur lång tid femtio år faktiskt är.

Tore Dahlberg från FRÄD-verksamheten vid F21, och därefter Staffan Hådelld från F4, tog över och berättade om flygräddningens historia innan den inledande delen av jubileet var avslutad, och det vankades lunch.

Efter en kort promenad i det fortfarande ihållande regnet, kom samtliga till Hangar 86. Med en fältmässighet som förvånade till och med dem själva, hade personal från division och flygunderhållskompani trotsat vädret, och kunde erbjuda en lunch bestående av grillade hamburgare med tillbehör, som turligt nog serverades inomhus!



Intrasserade åhörare som lyssnar till SkvC Övlt Ulf Bohman. Främre raden från vänster: Stf SkvC Mj Johan Sellin, Representant från I 19, Övlt Hans Wickbom, Kamratföreningens ordförande Peter Backlund, Tore Dahlberg från FRÄD-verksamheten vid F 21, och Tf C Helikopterflottiljen Öv Magnus Westerlund. I övrigt: För många av er, mycket välbekanta ansikten.



Lunchservering. Egon Palo berättar hur det ska gå till!

5,8 miljarder "bortkastade" på helikoptrar som aldrig flugit

Det är inte bara Sverige som slösar med skattebetalarnas pengar på anskaffning av helikoptrar med unika kravspecifikationer som leder till fördyringar och förseningar. Konsekvensen är att våra trupper insatta i operationer utomlands blir begränsade av att inte ha tillgång till det helikopterstöd man anser sig behöva för att lösa sina uppgifter på effektivast möjliga sätt. I värsta fall kan bristen på helikopterstöd få konsekvenser i form av mänskliga förluster. Grundorsaken är att politiska styrningar och militära särkrav i alltför hög utsträckning har fått styra anskaffningsprocessen. Läs nedan, jämför och dra era egna slutsatser...

En kväll i augusti på Arlanda Terminal 4 fick jag plötsligt syn på The Times i tidningsstället. Där fanns en stort uppslagen rubrik på förstasidan – 5,8 miljarder "bortkastade" på helikoptrar som aldrig flugit – och jag köpte nyfiket det enda återstående exemplaret. Direkt efter att ha hittat min plats på den MD-80 som skulle flyga mig till Kallax, kastade jag mig över artikeln som här återges i översatt och förkortad form.

Storbritannien beställde 1995 14 st Boeing Chinook varav 6 st Mk2a och 8 st Mk3; de senare avsedda för understöd av specialförbanden. Leverans av Mk3:orna ägde rum 2001 men trots att Boeing uppfyllde kontraktet till punkt och pricka fick helikoptrarna aldrig flygtillstånd. Maskinerna har fram till i dag torrluftförvarats i en hangar på RAF Boscombe, Hampshire, till en total kostnad av 6, 5 miljoner kr. Orsakerna till att helikoptrarna ännu inte kommit upp i luften är flera.

Vid tiden för anskaffningsbeslutet var första Gulfkriget ett avlägset minne och Afghanistan var ännu ett tråkigt av interna stridigheter. Brittiska regeringen hade därför inget pressande behov av kvalificerade helikoptrar för användning i stridsområden. Under tryck från finansministeriet (MoF) att skära i budgeten begärde försvarsministeriet (MoD) aldrig av Boeing att källkoden till den avancerade avioniken skulle inkluderas i köpet. MoD meddelade Boeing att man planerade att installera sin på egen hand framtagna mjukvara då det bedömdes bli billigare (låter det bekant? Förf. anm.). Boeing skall då ha varnat MoD att mjukvaruintegration i en så pass komplicerad maskin som Chinook skulle bli en svår utmaning.

Kostnaderna för den palavern har varit enorma – ekonomiskt men även i förlorade människoliv på stridsfältet. När maskinerna levererades 2001 till priset av knappt 3 mdr SEK kunde de inte förklaras luftvärdiga på grund av att mjukvaran till avioniken saknades. Visserligen kunde maskinerna flygas men inte på låg höjd eller i instrument-



väderförhållanden. (Priset för maskinerna inklusive Boeings mjukvara skulle ha blivit c:a 3,45 mdr SEK). Maskinerna blev därför förrädsställda i hangar.

Först 2004 när Storbritannien blev inblandat i nästa Irakkonflikt vände man sig till Boeing och erkände att man inte kunde lösa mjukvaruproblemet. Kostnaderna började skena. I september 2004 kom MoD fram till att ett s.k. Fix to Field-projekt innebärande en serie av modifieringar i cockpit skulle vara den mest kostnadseffektiva lösningen. Det tog emellertid 30 månader att framförhandla det kontraktet. Vid tiden för dess undertecknande hade prislappen stigit till straxt under 2,5 mdr SEK och drift-



sättningen flyttats fram till åren 2011 – 2012. Under tiden hade Afghanistan seglat upp som den nya konflikthärden att hantera och behovet av helikoptrar var trängande.

Därför beslutade MoD i mars 2007 att göra de 8 Mk3:orna tillgängliga för insats så snabbt som möjligt. Fix to Field-projektet avbröts till förmån för en nedgradering till Mk2a standard; dvs. "vanlig" transporthelikopter. MoD bedömde att en sådan åtgärd skulle göra maskinerna tillgängliga för befälhavarna på fältet redan 2009 – 2010. Kostnaden beräknades till 500 mkr, ett belopp som i november 2007 hade stigit till över en miljard!

Officiellt har man skyllet hela debaclet på Boeing och ankla-

gat företaget för att ha försatt MoD i en utpressningssituation. Den brittiska motsvarigheten till Riksrevisionsverket har dock i en rapport som publicerades 2008 förtecknat en hel katalog av allvarliga handläggningsbrister inom MoD. Ordföranden i den brittiska motsvarigheten till Riksdagsrevisorerna har slagit fast att detta har varit "... en av de mest inkompetenta materielanskaffningarna genom tiderna."

Några kommentarer

Storbritannien är den största internationella operatören av USA-byggda Boeing CH-47 Chinook i olika versioner och förfogar totalt över 48 st. För tillfället är enligt öppna källor endast 12 maskiner insatta i Afghanistan för understöd av närmare 9 000 man brittisk trupp (en maskin sköts ner av talibaner i Helmandprovinsen i mitten av augusti).

Om de hitintills upparbetade kostnaderna slås ut per maskin blir priset per "nedgraderad" Mk3:a 713 mkr. Styckepriset för den senaste versionen av Eurofighter Typhoon är "bara" 80 mkr högre... Bortsett från kostnaderna är hur som helst en Chinook av betydligt större värde för marktrupperna i Afghanistan än aldrig så många Typhoon (en brittisk f.d. attachékollega till förf. hävdar f.ö. att det hade varit bättre om briterarna köpt Gripen).

Den första "nedgraderade"





CH-47D Data & Prestanda

Besättning: 3 man – 2 piloter, en färdmek

Tomvikt: 10 185 kg

Max startvikt: 22 680 kg

Lastförmåga: 33 – 55 man eller 24 sjukbärar
+ 3 vårdare eller 12 700 kg invändig eller
hängande last

Max fart: 170 kt/315 km/tim

Marschfart: 130 kt/220 km/tim

Max räckvidd: 2 252 km

Tjänstetopphöjd: 5 640 m

Max stighastighet: 10,1 m/s

Längd: 30,1 m

Rotordiameter: 18,3 m

Höjd: 5,7 m

Mk3:an provflögs den 6 juli 2009.

Till grund för redovisade ekonomiska siffror har växelkursen 1 £ = 11,50 SEK använts.

Peter Backlund

The Skymaster

Då detta nummer innehåller en artikel som avhandlar det engelska språket, så tänkte jag bidra med en liten historia på samma tema.

Detta utspelade sig under det sena åttiotalet, då en blivande förare hos oss på AF1, flera år innan han började flygkursen, provade sina vingar för första gången genom att vara elev vid en av de privata flygskolor som finns i USA, och rekryterar elever från runt om hela världen.

Detta hände en bra bit in i utbildningen, och eleverna var ek-släppta. De flög ett antal olika typer, och en av dem flög den här dagen en Cessna Skymaster. Denna elev var en lätt förvirrad ung man från Indien. Eftersom han definitivt inte var den enda eleven i luften, så hade flyglärdarna all anledning att då och då klara ut vem som var vem, och då kom frågan till denne indiska elev:

"Are you the Skymaster?"

Eleven skruvade antagligen på sig, och svarade efter en stunds övervägande, mycket österländskt ödmjukt, och med kraftig indisk accent:

"Well... Thank you for asking, but I do not know about that. But my teacher says that I'm a pretty good student!"

Redaktör'n

Så har vi haft jubileum. Femtio år. Femtio år av glädje och vedermödor, av hårt arbete i hällregn och relativt lugna soliga dagar i fjällen, av stolthet och högt burna huvuden, men även av olyckor och haverier.

Och här står vi.

Det är på inget sätt så att vi har det dåligt här i Luleå. Vi har en fin ändamålsenlig hangar, även om personalutrymmena är lite trånga. Vi har ett bra samarbete med F21, ja, hela Luleå garnison, som gör att vi kan stödja oss på dem avseende resurser vi inte själva har. Det blev givetvis lite förändrade förutsättningar i och med flytten hit, för vi som bor i Boden fick börja pendla med allt var det för med sig, samtidigt som Luleåborna åter igen kunde börja cykla till jobbet, nya lokaler skulle intas och rutinerna var inte riktigt längre desamma, men efterhand har det börjat kännas som ganska mycket hemma.

Nu är det tyst i Boden. Eller nja. Tyst och tyst. Det stadiga dunkandet av en rote treor i trafikvarvet har ersatts av ett faktiskt ganska irriterande bälgetingliknande inslag av skärmflygare, som efter nedläggningen intagit banstråken för sina starter och landningar, och om man har vägarna förbi gamla AF1 en vardag, kan man få titta in i våra hangarer som nu är nedkletade med asfaltrester, de tidigare minutiöst efterhållna golven är repiga, golvlacken har släppt här och var och efterlämnat kratrar i betongen, och överallt står det maskiner som förr i tiden hade blivit avvisade i vakten under vapenhot, och utan-

för, på körvägarna inne på området, får man nu kryssa runt metallskrot och materielupplag. Då kommer verkligheten ikapp en. Det var nog ändå bättre förr.

Fast en del saker har väl blivit bättre i alla fall? Åtminstone har saker och ting blivit lättare, snabbare och rymligare - framförallt om man ser till de tekniska framstegen.

Tänk ändå hur tekniken runt omkring oss i vardagen har utvecklats. Jag tänkte på detta nu i sommar när jag satt ute i förtältet till vår husvagn på Piteå havsbads camping med datorn i knäet. I bluetooth-hörlurarna hör jag trådlöst på musik via Internet-radio. Det dokument som jag arbetar med, ligger inte ens på den dator jag skriver på, utan egentligen på hårddisken på en annan dator hemma som jag kommer åt trådlöst via Internet. Det är ändå inte så särskilt länge sedan som vi knappt hört talas om mobiltelefoner, och Internet fortfarande var en obskyr liten företeelse på något campus tillhörande något universitet i USA. Jag tillhör ändå en generation som, om inte växt upp med all ny teknik, åtminstone varit med i "matchen" så tillvida att man kan använda sig av den och har förståelse för ungefär hur det fungerar. Som en sådan "teknifierad" person i just min "mellangeneration", som varit med både om kbratelefon och trådlöst Internet, kan det vara oerhört lätt att brista i förståelse dels för hur de som är äldre än mig kan ha svårt för allt sådant, dels hur naturligt förhållande till allt detta våra barn har.

Hur långt detta har gått blev bara alltför uppenbart när jag inspirerad av alla byggprogram på tv, rev ut hela köket för att sätta in ett nytt, och i den vevan var tvungen att koppla ur vår Internet-anslutning. Helt plötsligt fann jag våra tre tonårsdöttrar vegeterande sitta och stirra tomt framför sig. Inget att göra, hur skulle de nu kunna hålla kontakt med sina vänner, de kunde ju missa något viktigt! Den köksrenoveringen kostade mig inte bara köket. Den kostade mig även, för husfridens skull, inköpet av mobilt Internet.

"Det kommer i framtiden att finnas behov för högst fyra stycken stordatorer i världen"

"Internet: det är bara en fluga!"

Det är faktiskt inte så väldigt länge sedan sådana kommentarer fälldes av människor som trots allt var de som borde ha bäst koll på vad som skulle komma. Då hade vanligt folk verkligen ingen aning. Då var uttrycket "fil-delning" något som skulle kunna ha använts om innehållet i en gammal tetraförpackning...

Mot slutet av sjuttioalet skaffade jag mig min första "walkman": en portabel kassetbandspelare. Jag var oerhört stolt över den, och försatte inte något tillfälle att visa upp den för mina vänner. En kassett kunde spela upp nittio minuter relativt njutbar musik, och med dåliga batterier ytterligare lite längre, fast ännu mindre njutbar. Då spelade man in musik från radion, och fixade till ett blandband med det som man mest föredrog. Och man kunde ta med sig den relativt lätt: den rymdes i fickan även om det då såg ut som att man drabbats av något svårartat bräck...

Häromdagen tittade jag på min mobiltelefon, och tänkte på hur omgivningen skulle ha reagerat om man halat upp den ur fickan då, på slutet av sjuttioalet.

"Här förstår du. Det här är en telefon." Oförstående

blickar...

"Med den här kan jag ringa vart som helst i världen, när som helst, från var som helst!" Ännu fler oförstående blickar...

"Dessutom kan man fotografera med den! Man kan ta bilder som är fullt i klass med de kameror ni provat!" Nu började omgivningen misstänksamt se sig om efter om någon stod och filmade... Det här bara måste vara ett skämt!

"Och... kolla här! Man kan inte bara fotografera med den, man kan filma också! Och det går att använda den som musikspelare!"

"Men den lilla kan väl inte rymma så många låtar... Det måste vara en väldigt liten kassett... Var sätter man i den, föresten?"

"Det finns ingen kassett! Allt lagras på ett minneskort..." Det är då jag öppnar den minimala luckan på ena sidan, trycker till lite försiktigt med fingertoppen och vips! Ut kommer mitt åtta Gb minne, stort som min lillfingernagel och inte mycket tjockare...

"Det här rymmer väl ungefär 8-9000 låtar..." Ungefär där tappade jag den sista trovärdigheten. De fnissade lite, och började försöka prata bort det jag just sagt och visat dem, för om jag inte hade skämtat med dem, så måste det ju vara något allvarligt fel på mig, och det var något de inte ville ta i. Inte där och då...

Man ska ha i åtanke att det här var när Atari's vita fyrkanter precis hade dansat över bildskärmen för första gången, och ingen, absolut ingen kunde ana vartåt det skulle bära, och nuförtiden skriker ungarna hemma när det trådlösa nätverket inte går att nå...

Men gör de tekniska framstegen egentligen det bättre och bättre?

När cybervärldens verklighet är verkligare än den verklighet vi egentligen lever i, i en värld där vi kan simulera allt från känslan av fötterna mot en sandstrand till ljudet av vågskvalpet och måsarnas skrin. När, om du är missnöjd med livet, enkelt kan fly till ett bättre, åtminstone för en stund. När en del forskare på fullaste allvar påstår att allt det vi ser runt oss, faktiskt kan vara en kosmisk variant av ett hologram. När allt runt kring dig börjar snurra allt för fort...

Gräv då ner tårna i en riktig gräsmatta. Vänd upp huvudet mot ett kallt höstregn som väter ditt ansikte med riktiga droppar.

Ta dig då tid att röra vid en verklig människa...

För även om det kanske sticker till i en tå av något vasst, även om det rinner någon kall droppe regn ner innanför din krage och får dig att rysa till av obehag, även om ditt möte med en medmänniska resulterar i ett gräl, så är det alldeles äkta känslor, och är ändå värt det.

För att om man har förmågan att kunna bli förbannad eller ledsen innebär det också att man har förmågan att kunna vara glad, lycklig och närvarande.

Alldeles uppriktigt och äkta.



Mats Hällefors



Militära kamratföreningarnas dag 2009

Rödbergsfortets hjässa –förr en av Sveriges hemligaste platser (foto: I Laestadius)

I samarrangemang med Försvarmuseet i Boden anordnades de militära kamratföreningarnas dag den 5 september. De medlemmar som valt att övernatta i f.d. AF 1 kaserner kunde börja dagen med att inmundiga en väl uppdukad frukost på museet. Klockan 10 slog museet upp portarna och hade öppet hus fram till klockan 16. De militära kamratföreningarna hade vid egna bord på olika håll inne i museilokalerna möjlighet att informera allmänheten om sin verksamhet. För vår del var det – som vanligt – Ingemar Karlsson (KAS), Ingrid Johansson (IJ) och Martin Södermark (SÖD) som höll vår fana högt. Museet sålde ut diverse gammal övertalig materiel på loppmarknad. Även vi fick chansen att sälja ut en del mate-

riel som bedömts sakna musealt värde eller som vi haft överskott av inne i Pjäshallen. Trots att solen lyste (?) med sin frånvaro och regndropparna duggade emellanåt var evenemanget förvånansvärt väl besökt fram till en bit in på eftermiddagen. Försäljningen får anses ha gått bättre än förväntat och inkomsterna delades broderligt mellan museet och respektive kamratförening.

Vår kamratförening hade även ordnat med krigarlunch och guidat besök i Rödbergsfortet under ledning av Sally Sundbom med biträde av maken Urban (imponerande att se SUM härja i diskrummet). Arrangemanget var mycket uppskattat. Lunchen hade dukats furstligt med möjlighet



Z55 tilldrog sig – med all rätt – stort intresse (foto: I Laestadius)

att inmundiga varm punsch till både ärtor och pannkakor för den som så önskade. Rundvandringen i fortet guidades av pensionerade kaptenen Göran Lindberg med mångårig tjänst i fortet som merit. En intresseväckande upplevelse där kuriosa och fakta blandades av Göran på ett sätt som framkallade många skratt. Tack Göran!



Ärtsoppan var uuuuutsökt god! (foto: I Laestadius)



Överbefälhavarens överlämning av helikopterflottiljens fana på Malmen i Linköping 27/5.



Vi fick ihop hela 17 deltagare varav flera var tillresta från södra Sverige för jubileets skull. Bland deltagarna under lördagen sågs bland andra Sven-Olof Drejing, Eddy Eriksson, Jan Eriksson, Ingemar Laestadius, Roland Lindstedt samt Per Klittsäter med familj vilka rest upp från Värmland för att få en liten inblick i den miljö som en gång var pappa Gunnars vardag.

/Ordföranden

Helikopterflottiljens fana



Hkpflj fälttecken.

Då Helikopterflottiljen fram till sent i våras inte haft ett eget fälttecken, tilldelades flottiljen av HMK en fana, som överlämnades av Överbefälhavaren vid hans första förbandsbesök den 27 maj i Linköping.

Helikopterflottiljens fana har som centralt motiv Flygvapnets bevingade propeller med krönt krona och liknar därmed övriga fanor i Flygvapnet, med undantaget att den kungliga kronan har rött foder. I fanans fyra hörn finns symboler som skall spegla Helikopterflottiljens ursprung:

- I övre inre hörnet, den så kallade hedersplatsen, finns en bevingad häst som symboliserar Helikopterflottiljen.
- I nedre inre hörnet finns ett ankare på korslagda kanoneldrör uppburna av ett vingpar, som symboliserar Marinflyget.
- I övre yttre hörnet finns ett bevingat svärd som ju är Arméflygets symbol.
- I nedre yttre hörnet finns en bevingad propeller som symboliserar Flygvapnet.

Framtagningen av en ny fana är en lång process. Bara arbetstiden för tillverkningen uppgick till 147 arbetsdagar och arbetet är till största delen ett hantverk. Detta skedde under Armémuseets takåsar under ledning av fanbrodös Gertie Frid.

Helikopterflottiljens fana under tillverkning på Armémuseet.

Krigshistorisk resa till Suomossalmi 5-7 juni 2009

Jag är mer övertygad än någonsin om betydelsen av att leva och verka i den del av landet som erbjuder de kärvaste miljöbetingelserna som går att uppbringa inom dess gränser. Det fick Stalins divisioner från Kazakstan och Ukraina bittert erfara i Finska vinterkriget 1939 – 1940 vid Suomussalmi i Norra Karelen. Dessa bägge divisioner blev i grunden slagna av en numerärt och materiellt starkt underlägsen, men med klimatet och terrängen väl förtrogen, motståndare. Föga förvånande blev emellertid förlusterna för den sovjetiska 54:e bergsdivisionen som stred längs en vägsträcka 10 mil längre söderut betydligt lägre. Den divisionen – som var från Murmansk och finns där än i dag – blev aldrig slagen innan vapenstillståndet trädde i kraft.

Traditionsföreningen i Norr för Svenska frivilliga i Finland erbjöd medlemmar i de militära kamratföreningarna i Luleå och Boden att delta i en krigshistorisk resa till Suomussalmi och Kuhmo den 5 – 7 juni i år. Ur vår förening hade Rolf Derolf (f.d. chef för ATS i Boden) och under tecknad hörsammat inbjudan. Tyvärr var vi bara 18 deltagare totalt vilket var beklagligt med tanke på den möda som lagts ner på att arrangera denna mycket intressanta studieresa.

Om Finska vinterkriget har det skrivits många böcker varför jag här bara skall återge några viktigare iakttagelser och slutsatser rörande händelserna i vårt östra broderland för närapå 70 år sedan.

Enligt Molotov-Ribbentropp-pakten från 1939 tillföll Finland den sovjetryska intressesfären. Efter några månaders stegrad diplomatisk kris mellan Finland och Sovjetunionen inleddes anfallet på bred front med kraftsamling till Karelska näset den 30 november 1939. Stalins militärråd, STALKAN, bedömde att Finland skulle bli en munskbit då befolkningen var delad i två läger efter inbördeskriget 1918. En marionettregering var redan utsedd och väntade i ryska Karelen på att bli installerad. Till Stalins förvåning slöt sig det finska folket samman, röda och vita slogs sida vid sida. Nationalistiska känslor visade sig vara starkare än politisk motsättning. Det var Stalins och STALKANS första missbedömning.

Stalins generaler bedömde – helt riktigt – att den finska krigsmakten var dåligt utrustad och övad, därtill numerärt starkt underlägsen i manskap, stridsvagnar, artilleri och flygstridskrafter. Man bortsåg dock helt från betydelsen av kännedom om terrängen, klimatet och ljusförhållanden vilket var misstag nummer två.

STALKAN gav 9.armén uppgiften att med fem divisioner skära av Finland i två delar i den smalaste delen Suomussalmi – Uleåborg och därefter förhindra eventuella förstärkningar landvägen västerifrån. Huvuddelen av 9.armén saknade vinterutrustning vilket var misstag nummer tre. Den 163.divisionen – som var från norra Kazakstan – anföll i gryningen den 30 november med kraftsamling till vägen Juntusranta – Suomussalmi. Efter inledningsvisa framgångar stoppades divisionen i höjd med Suomussalmi den 9 december.

Den 11- 25 december anföll de finska styrkorna under befäl av överste Hjalmar Siilasvuo i syfte att återta Suomussalmi kyrkby. Striderna blev mycket hårda och utvecklades till ställningskrig men finnarna lyckades 30 december återta kyrkbyn. Ryssarna satte in den 44.divisionen från Ukraina längs vägen Raate – Suomussalmi för att bryta den finska anfallskraften. Siilasvuo tillfördes förstärkningar och finnarna näst intill utplånade 44.divisionen i s.k. motti-strider mellan den 1 och 7 januari.



Hit men inte längre..!



Rysk regementschefsbil sönderskjuten och utbränd...

Krigsbytet blev enormt:

- 65 stridsvagnar
- 437 lastbilar
- 10 mc
- 1 620 hästar
- 92 artilleripjäser
- 78 pansarvärnskanoner
- 13 luftvärnskanoner
- 6 000 gevär
- 290 kulsprutor
- större mängd sambandsmateriel
- samt mängder med ammunition och andra förnödenheter



...och en d:o rysk T26:a

Enligt vissa källor beräknas de ryska förlusterna ha uppgått till 27 500 man i stupade. Senare tids forskning tyder på hälften så många stupade vilket likväl är anmärkningsvärt. De finska förlusterna uppgick till 900 stupade och 1 770 skadade.

Siilasvuos trupper fick emellertid ingen återhämtning utan skickades omedelbart 10 mil söderut till Kuhmo-avsnittet. Där sattes trupperna in i striderna mot den 54. divisionen som på liknande sätt delades upp och inringades med stora sovjetiska förluster. Dessa strider hann emellertid aldrig fullföljas innan vapenstilleståndet den 13 mars. Utöver de strategiska missbedömningarna och insättande av förband som inte var lämpliga för terrängen och klimatet fanns även andra väsentligare orsaker till de sovjetiska förlusterna. Stalins utrensning av officerskåren under 30-talet hade åderlätit krigsmakten på alltför många välutbildade chefer. De sovjetiska förbandens organisationsbestämmande utrustning framtvingade en taktik som var nästan helt vägbunden. Ledningsstrukturen medförde dålig eller ingen samordning mellan olika system. Exempelvis anföll ryska stridsvagnsförband som regel utan följeinfanteri och artilleriunderstöd vilket gjorde dem till lättfångade byten i den betäckta terrängen.

Själva studieresan företogs i buss under sakkunnig ledning och guidning. Alla viktigare platser med koppling till striderna hann besökas. Som ett intressant inslag med svensk anknytning besöktes gränsstationen vid Raate.



DRO & BAL vid ryska gränsen.

Vid denna plats återfinns den äldsta, ännu bestående riksgränsen i Europa. Vi fick se ett gränsröse utsatt av ryska och svenska tjänstemän år 1586. Som kuriositet kan nämnas att det inhuggna sigillet i det "svenska" granitblocket är SR vilket skall uttydas Sigismund Rex. Man var tydligen säker på att han skulle bli kung över Sverige 10 år innan han faktiskt blev det.



Svenskt och ryskt granitblock sida vid sida.

Att delta i krigshistorisk resa av detta slag är mycket intressant och ger upphov till många reflektioner. Att gå runt på skogar och myrar där upphöjningar i marken utvisar de ryska massgravarna är något helt annat än att läsa aldrig så många ögonvittnesskildringar om händelserna. För oss med vår bakgrund ter det sig märkligt att ryssarna aldrig tog tillbaka sina stupade... Man förstår också vilken prägel krigsåren har satt på Finland och dess befolkning för generationer framöver. En studieresa ger dessutom möjligheter att återknyta gamla bekanskap och samt göra nya.

/Ordföranden

Engelsk språkövning

Det finns en hel del roliga historier med flyganknytning, inte minst på engelska. Sådana historier är lämpliga övningsobjekt, inte minst för dom som emellanåt är ute och rör sig i de internationella lufthaven. Vad vore lämpligare än att ta några som har med ATS att göra? Tyvärr kan det inte hjälpas att en eller annan läsare har hört dom förr.

Say again...

Questions via the radio should not always be answered exactly.

Tower: Aircraft in holding pattern, say fuel-state?

Aircraft: Fuelstate

Tower: Say again?

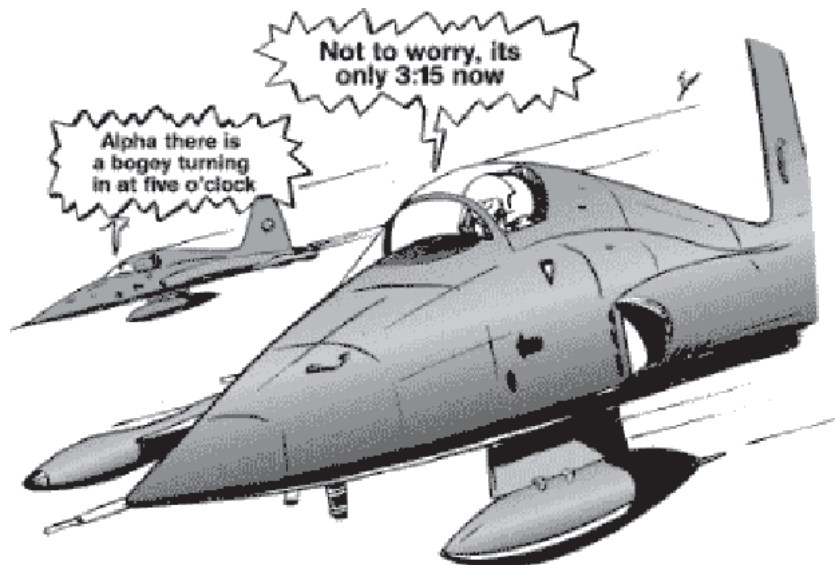
Aircraft: Again....

After this the tower controller switches off his radio and climbs down the stairs to drink coffee the rest of the afternoon.

And the Big Hand Is On The...

Tower: "Delta 351, you have traffic at 10 o'clock, 6 miles!"

Delta 351: "Give us another hint! We have digital watches!"



How slow can you go?

It seems that it was a very busy day and a "good ol' boy" American (Texas-sounding) AF C-130 reserve pilot was in the instrument pattern for landing at Rhein-Main. The conversation went something like this...

Tower: "AF1733, You're on an eight mile final for 27R. You have a UH-1 three miles ahead of you on final; reduce speed to 130 knots."

AF1733: "Rog-O, Frankfurt. We're bringin' this big bird back to one-hundred and thirty knots fur ya."

Tower (a few minutes later): "AF33, helicopter traffic at 90 knots now one-and-a-half miles ahead of you; reduce speed further to 110 knots."

AF1733: "AF thirty-three reinin' this here bird back further to 110 knots"

Tower: "AF33, you are three miles to touchdown, helicopter traffic now one mile ahead of you; reduce speed to 90 knots"

AF1733 (sounding a little miffed): "Sir, do you know what the stall speed of this here C-130 is?!"

Tower (without the slightest hesitation): "No, but if you ask your co-pilot, he can probably tell you."

Turbulence on Taxi-way!

For months after California's Northridge earthquake of 1994, aftershocks rocked the San Fernando Valley and Van Nuys Airport. One morning about three weeks after the initial quake there was a particularly sharp aftershock.

Moments later on Van Nuys' ground control frequency: "Uh, four-three-kilo would like to file a pilot report for moderate turbulence on the east taxiway..."

ATIS Hotel

"ATIS" stands for "Automated Terminal Information Service," which is a recorded message broadcast at most busy airports around the country. ATIS gives pilots the current wind, air traffic, and runway information and each time the information changes, the broadcast is revised, with each revision being assigned the next letter in the phonetic alphabet. This designation is included in the broadcast, which is identified as, "Information Alpha..." Bravo, Charlie, etc.

At ATIS-equipped airports, pilots are required to listen to the recording prior to contacting Approach Control or the tower and must repeat the "Information so-and-so" identifier when they make their initial radio call. Sometimes, the results can be hilarious...

The scenario: it was night over Las Vegas and "Information Hotel" was current on the ATIS. Mooney 33W wasn't too sharp, but he didn't let that stop him from talking to Approach Control.

Approach: "33W, confirm you have 'Hotel.'"

33W: "Uhhhhhmm, we're flying into McCarren International. Uhhhhhmm, we don't have a hotel room yet."

After that, Approach was laughing too hard to respond. The next several calls went something like this call to United 583 (which didn't make it any easier to stop laughing)...

Approach: "United 583, descend to Flight Level 220."

United 583: "United 583, down to Flight Level 220. We don't have a hotel room, either."



The first round is on the house

Vi avrundar med lite frågesport...

Q's & A's

Q: What separates flight attendants from the scum of the earth?

A: The cockpit door!

Q: What is the difference between a flight attendant and a jet engine?

A: The jet engine stops whining at the gate

Q: How does a blind parachutist know when he's about to hit the ground?

A: His guide dog's leash goes slack.

Q: How does the Airbus A340 manage to climb?

A: By the bend of the earth!

Q: Why does the Pope kiss the ground each time that he lands?

A: Did you ever fly with Alitalia?

Q: What is the ideal cockpit crew?

A: A pilot and a dog...the pilot is there to feed the dog, and the dog is there to bite the pilot in case he tries to touch anything.

Q: How many pilots does it take to change a lightbulb?

A: Just one. He holds the bulb and the world revolves around him.

Q: How do you know if there is a pilot at your party?

A: He'll tell you.

Q: What do pilots use for birth control?

A: Their personality.

... och avslutar med en stygg en med anledning av diverse jubileer.

Good Luck. Mr. Gorsky!

When Apollo astronaut Neil Armstrong first walked on the moon, he not only gave his famous "one small step for man, one giant leap for mankind" statement but followed it by several remarks, usually com traffic between him, the other astronauts and Mission Control. Just before he re-entered the Lander, however, he made the enigmatic remark: "Good luck Mr. Gorsky."

Many people at NASA thought it was a casual remark concerning some rival Soviet Cosmonaut. However, upon checking, there was no Gorsky in either the Russian or American space programs. Over the years many people questioned Armstrong as to what the "Good luck Mr. Gorsky" statement meant, but Armstrong always just smiled.

But, (on July 5, 1995 in Tampa Bay FL) while answering questions following a speech, a reporter brought up the 26 year old question to Armstrong. This time he finally responded. Mr. Gorsky had finally died and so Neil Armstrong felt he could answer the question.

When he was a kid, he was playing baseball with a friend in the backyard. His friend hit a fly ball which landed in the front of his neighbour's bedroom windows. His neighbours were Mr. & Mrs. Gorsky. As he leaned down to pick up the ball, young Armstrong heard Mrs. Gorsky shouting at Mr. Gorsky, "Oral sex! You want oral sex?! You'll get oral sex when the kid next door walks on the moon!"

Några som låter sig väl smaka! Medurs från vänster: Björn Knutsson, helikoptertekniker och son till Kurt Knutsson, Kjell Widenrot, Tonny Botmar, Björn Palmgren, Yngve Selberg, Tord Björkemyr, och med ryggen mot kameran: Staffan Hådell.



Kanske lite bättre än k-pist och stål-hjälm? Materieförevisningen i hangaren.

I 1.hkpskv hangar var det organiserat en materieförevisning bestående av en Hkp15 och en Hkp10, samt skydds-, räddnings- och stridsutrustning av modernare snitt som allt på ett eller annat sätt ingår i organisationen. Även två stycken projektorer var igång och visade dels informationsfilmer om Hkp10B, internationell insats med Hkp, och en allmän information om internationell tjänst, dels ett bildspel från den bastjänstövning som flygunderhållskompaniet bedrev under samma period. Skvadronen hade önskat att kunna förevisa fler helikoptersystem, bland annat tidigare nämnda Hkp10B, den modifierade versionen med bl.a. splitterskydd, varnare och motmedel, full s.k. Glass cockpit, partikelseparatorer och utblås för-

sedda med ir-supressorer för minskad ir-signatur, men den kunde på grund av utprovningar och typinskolningar tyvärr inte visas upp på Kallax under jubileet. Även Hkp14, den variant av NH90 som köpts in, saknades av förståeliga skäl eftersom den inte ännu är levererad till försvarsmakten, men till stor glädje för alla kunde vi gästas av en NH90 från Utti Jägarregemente i Finland. Den finska versionen är inte helt lik den som Sverige har beställt, men tillräckligt för att ge en föraning om framtiden.



Kontraster? En arméflygbataljonschef från förr, och en helikopter från framtiden.

För den som ville fördjupa sig i dessa nya helikoptersystem, fanns det även planscher uppsatta som redogjorde för bland annat skillnaderna mellan Hkp10A och Hkp10B, samt mellan NH90 i standardutförande och den svenska versionen.

De mer lättsamma inslagen av dagens verksamhet avslutades med en kortare flygföreläsning av NH90 och Hkp15

samt en föreläsning av helikopterflottiljens fana och tidigare Helikopterskolans och AF1 fanor. Torsten Sellins minnen om historien bakom tillkomsten av Helikopterskolans fana, som för övrigt finns införs i detta nummer, återberättades av Mj Johan Sellin, och Peter Backlund berättade om AF1.s fana.



NH90 i luften.



Minnesstenen över förlorade kamrater, flankerad av till vänster: AF1:s fana, till höger: Helikopterskolans fana.

Därefter vidtog ett mer allvarsamt inslag. I samband med fyrtioårsjubileet för tio år sedan invigdes en minnessten till minne av omkomna kamrater, på AF1 i Boden, i den lilla skogen mellan H4 och HP:s förråd. Där har den stått tills helt nyligen, då det beslutades att den skulle få en ny plats, åter igen helt nära den verksamhet som beklagligt nog orsakat dess tillkomst. Stenen placerades i en liten skogsglänta bara en liten bit från hangaren, och där återinvigdes den under högtidliga och värdiga former. Stenen och våra förlorade kamrater förädrades med en krans som nedlades av flottiljchefen Öv Magnus Westerlund, följt av en tyst minut.

Där steg stämningen snabbt, när framförallt våra tidigare medarbetare gick igenom sina genom åren varsamt (?) friserade anekdoter. Att renlighet är A och O i fält har skvadronen givetvis anammat fullt ut, så även en fältmässig variant av bastu, likväl som en badtunna, båda militäriskt monterade på växlarflak för snabb gruppering, fanns att tillgå för de som så önskade. Allt i sann helikopteranda!

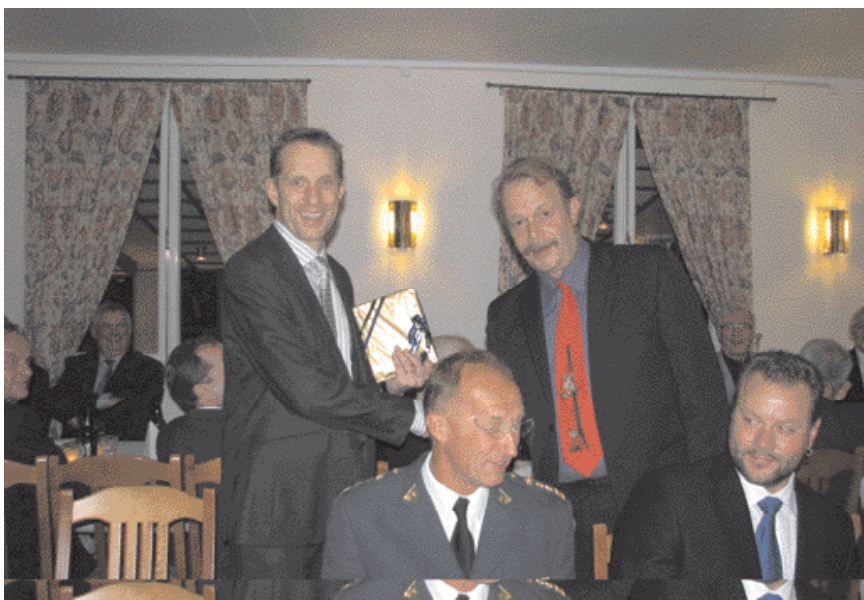
"Var är tvålen, broder?"

Jag personligen hörde aldrig den strofen, men med tanke på att en stor del av deltagarna vid jubileet kommit till den aktningsvärda åldern där glasögon har blivit en del av vardagen, och det faktum att dessa vid andra tillfällen eminenta hjälpmedel blir totalt verkningslösa i en sådan varm och fuktig miljö som bara ett duschutrymme kan erbjuda, torde den ha uttalats mer än en gång. Nästa punkt på programmet var nämligen bastubad.



I 19 representant vid jubileet: Övlt Hans Wickbom tackar skvadronen.

Middagen avnjöts på Skogsmässen, och bestod av en dignande Italiensk buffé som avslutades med kaffe och kaka. Flottiljchefen, skvadronschefen och de inbjudna gästerna höll tal, och gästerna tackade för inbjudan med gåvor till skvadronen, med ett hopp om fortsatt gott samarbete under minst femtio år till!



Egon Palo, Tidigare vid skvadronen, och nu representant för A 9, överlämnar en plakett till Skvadronschefen Övlt Ulf Bohman.



Kvällen fortsatte i god anda, med övningarna tagna ur Sold I Mäss 1: "Enskild kamrats iakttagande av egen vätskebalans", och "Gruppsamtals förande i bullerutsatt miljö", så när det var dags för bussen att gå, var det ett glatt men trött gäng som klev ombord för transport till Boden, där det var ordnat med boende för tillresta i AF1 gamla kaserner.

Under lördagen vidtog fler aktiviteter i Boden med omnejd. Dessa berättas om på annan plats i tidningen.

För fler bilder från jubileet, gå in på kamratföreningens hemsida, där vi lägger upp många fler!

Text och bild: Mats Hällefors

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



Skicka in ditt bidrag till Rotorbladet !

