

ROTOR- BLADET



Nr 4 2006 1. helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening

**God Jul
& Gott Nytt År!**



Rotorbladet utges av:

1. helikopterskvadronen och
HkpS/AF1 Kamratförening

Ansvarig utgivare:

Martin Långström

Redaktör och layout:

Redaktör, Niklas Perman

Layout, Carina Grönberg

Tryck:

FM Grafisk Produktion, Boden

E-post:

rotorbladet@rotorwings.se

Hemsida:

<http://www.rotorwings.se>

Framsida:

God Jul & Gott Nytt År!

Foto: Andreas Fernandez Rosenke

Övrigt:

Eftertryck tillåtet om källan anges.



*Vi på Rotorbladet önskar våra läsare
en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År!*

NÅLSTICK

Under denna rubrik avser vi att framöver publicera små giftigheter. De är avsedda att sätta fingret på företeelser som inte sällan ifrågasätts av gemene man. Skriv kortfattat och humoristiskt. Personangrepp refuseras. I detta nummer publiceras några väl valda exempel.

Ordförandens harkling

Nobelfestligheterna pågår som bäst när detta skrivs. Julskyltningen har pågått sedan ett par – tre veckor.

Adventskonsserterna avlöser varandra och Luciafirandet står för dörren, särskilt på alla dagis runt om i landet. Det är lika rörande vare sig man är förälder, far- eller morförälder att se de små liverna. Det är jullunchernas förlovade tid. Samtidigt sitter många och sliter med att slutföra allt som skall vara klart före den välbehövliga julleigheten, en ledighet som i år är förhållandevis kort om man inte har några semesterdagar kvar att ta ut.

Det mesta är sig likt med andra ord. Men ändå inte. Vädret är sig definitivt inte likt, åtminstone inte vad jag kan minnas. Från att i början av november ha haft drygt 40 cm snö har det mesta regnat bort här i Norrbottens kustland. Kvar är en hård ishinna som har försett ortopedklinikerna med full sysselsättning. Det har töat och frusit på om vartannat i inlandet så rennaringen har bekymmer med betet åt sina djur.

Maken till rymdhysteri har inte skådats i svenska massmedia sedan Sputnik 1957 och den första månlandningen 1969. Christer Fuglesangs rymdresa har blåsts upp till nationalistiska proportioner som inte står de norska efter. Men det kanske är helt i sin ordning, Christers efternamn skvallrar ju om hans norska påbrå. Nåväl, händelsen skall på intet sätt förringas. Jag vet några i vår kamratkrets som optimistiskt slängde in sin ansökan om att bli Sveriges första astronaut för så där en

17 – 18 år sedan. Men dom fick nöja sig med att ratta MD-80 m.m. på SAS. Inget dåligt alternativ det heller.

Politiska oroligheter och väpnade konflikter pågår oavbrutet runt om i världen, låt vara i varierande omfattning. Att Irak-kriget gått i baklås är inget att förvånas över. Jag minns som om det var i går när Egyptens president Hosni Mubarak varnade USA för en invasion i Irak med orden "Ni gör er av med ett problem men kommer att skapa ett dussintal nya". Historien är full av exempel på att det oftast går snett när man bedriver inrikes utrikespolitik, oavsett om det sker på grund av opinionstryck (Bush-administrationen/ 11 september) eller för att stärka sin politiska makt (Milosevic/Kosovo).

Ligger det kanske en del i det som årets fredspristagare professor Muhammad Yunus från Bangladesh hävdar, nämligen att terrorism tillfälligtvis kan tryckas ner med militära medel men bara utrotas genom att undanröja fattigdom? Vi är nog många som är beredda att instämma helt eller delvis. Kriget i Irak kostar USA c:a en miljard svenska kronor per dygn (!) enligt flera källor. Vad skulle inte kunna åstadkommas beträffande fattigdomsbekämpning med sådana ekonomiska resurser? Det är därför märkligt att politiska ledare hellre tar till militära maktmedel för att lösa konflikter i stället för att arbeta förebyggande och motverka att de alls uppstår. Det kommer därför under överskådlig tid att finnas behov av svenska förband för internationella insatser i oroshärdar i vår

nära omvärld. Det är väl omvittnat att svenska förband gör bra ifrån sig när dom väl är på plats. Dom kan dock inte göra ett bättre jobb än vad deras politiska mandat medger, oavsett om ramvillkoren satts av det internationella samfundet eller Sveriges riksdag och regering. Mina tankar går till de helikopterkamrater som nu är på plats i Kosovo. Jag hoppas att deras insatser inte blir förgäves. Det finns ju inte någon politisk plan för Kosovos framtid, konflikten är bara förpuppad...

Om ett par dagar skall jag vara med och körsjunga bakom Brolle Jr, Sara Löfgren med flera i bland annat John Lennons "War is over". Jag sänder en tanke till er alla, här hemma och utomlands med strofen

"A very merry Christmas, And a happy New Year, Let's hope it's a good one, Without any fear. War is over, If you want it, now..."

Ordföranden



Besök vår hemsida
www.rotorwings.se

Redaktör'n

Så var det dags för julnumret. När ni läser detta sitter ni kanske vid bordet och äter julskinka och väntar på tomten. Man ska dock inte vara helt säker på att han kommer. Det krävs ju som bekant att man har varit snäll för att han ska visa sin uppskattning genom ett besök med många klappar. Några som definitivt varit snälla är de som lämnat underlag till Rotorbladet och i detta nummer finner ni många intressanta artiklar. Bl a en artikel från Tom Carlgren som berättar om erfarenheter som många av oss kan identifiera oss med. Det händer dessutom mycket i Helikopterflottiljen för närvarande. Det kan ni se i detta nummer. Vi har en rapport från Kosovo, där en svensk helikopterenhet, bestående av 3 st HKP9 och 23 personer, nyligen påbörjat en mission. En uppdatering vad gäller förberedelserna inför Nordic Battle Group (NBG) samt en ny reseskildring i samband med hemtagande av ännu en HKP15 från Italien. Vi har dessutom fått en reserapport från AF 2 kamratförening efter en resa till Narva som genomfördes



2003. Håll tillgodo. Själv ska jag smida planer för hur jag ska lyckas lura mina barn att tomten finns i år igen. Jag höll på att åka dit ifjol när min äldste son sa att han tyckte det var konstigt att tomten hade samma klocka som pappa!

En riktigt god jul och en god fortsättning
önskar

Redaktör'n

NÅLSTICK – I

Äntligen vet vi varför så många helikoptrar finns i Linköping. Det har nämligen avslöjats vid bygget av den nya plattan vid hangarbygget att plattan är magnetisk. Detta får till följd att kontroller av helikoptern innan start måste göras på annan plats och ytterligare komplicerar trafikavvecklingen. Denna magnet har säkert dragit till sig helikoptrar från norr, men vad händer om man tar bort den?



C I.hkpskv har ordet



Det lackar mot jul och en välförtjänt ledighet. Hanger 86 börjar slutföras i etapp 1 och det ser ut att bli en mycket fin hangar. När detta skrivs så pågår en revision av Hkpfly för att se om vi kan gå från ett interimistiskt verksamhetsstillstånd till att bli fullt ut ackrediterade att bedriva flygverksamhet i lufthavet. Det har jobbats med att skriva kvalitetsmanualer för att bryta ner krav från RML, ArbO, FOM och FUM till den grad att bläcket snart är slut i våra datorer. Skämt åsido så har det blivit en ansiktslyftning i våra dokument som beskriver hur vi bedriver vår verksamhet så att den är spårbar för alla och en var. Förhoppningsvis blir verksamheten både säkrare och effektivare i och med detta. Det är fortfarande några bollar i luften som inte är nedplockade än. Jag tänker då på fortsatt utveckling av HKP10 parken och uppgifter mot nya förmågor. Beslut huruvida civil FRÄD skall bedrivas här på Kallax under senare delen av 2007 har inte tagits än. Vi vet att det kommer att bedrivas mycket mörker/NVG flygning här under hösten 2007 för att gå i land med NBG ut-

vecklingen. Det kommer att behövas FRÄD i stor utsträckning utöver "normal" flygövningstid (0900-1600) m a a det.

Jag ser framför mig att vi under 2007 utöver FRÄD kommer att stödja HE NBG med sin utveckling och att vi är delaktiga i utvecklingen i nya förmågor kopplat mot PR (personal recovery) som Såtenäs har ledartröjan i. Vi får se vad framtiden har i sitt sköte. Jag kan bara upprepa det jag skrev i förra C har ordet. *Det man förundras över när man ser bakåt i tiden är hur lite vi vet om vad som händer i framtiden. Det gäller och hänga med i utvecklingen och inte stanna för länge i gamla hjulspår.*

Jag vill önska er alla en God jul och ett Gott Nytt År 2007. Vila upp er, kom tillbaka med nya krafter. Ni är behövd.

Mj Kent Tuoremaa
C I.hkpskv

NÅLSTICK – 2

Många frågar sig om HKP 15 är en drottning i lufthavet eller en prinsessa i hangaren? Förmodligen det sistnämnda eftersom den verkar föredra att stå där.

Minnesstenen rest och avtäckt



Nya stenen.

Minnesstenen över arméflygverksamheten på Bodenbasen som vi tidigare skrivit om avtäcktes vid en högtidlig ceremoni den 27 oktober. Ceremonin förrättades av ställföreträdande chefen för Helikopterflottiljen, överste Micael Bydén, i närvaro av chefen för I 19, överste Jan Mörtberg, chefen för Artilleriregementet, överste Torbjörn Larsson, chefen för 1. Helikop-

terskvadronen, major Kent Tuoremaa jämte delar av skvadronens personal samt medlemmar ur HkpS/AF 1 Kamratförening och representanter från de övriga militära kamratföreningarna i Bodens garnison.

Ceremonin inleddes under vinterförhållanden med kylig blåst kl. 09:00. Efter AF 1 samlingssignal och avläm-



Gamla generationen.

ning gjorde överste Bydén en historisk exposé över de verksamheter som genom åren bedrivits på Bodenbasen. Kamratföreningens ordförande framhöll i sitt tal den goda förbandsanda som var rådande och som till stor del



Nya generationen.

grundades på äldre, erfarna kamraters fasta men välvilliga handledning av yngre, oerfarna adepter. Arvet från äldre till yngre generationer framgick tydligt när man blickade ut över de närvarande.

Överste Bydén och kamratföreningens ordförande avtäckte minnesstenen gemensamt varefter AF 1 marsch "Överste Sellin" spelades.

Efter ceremonin var det samling i H6 där kaffe och smörgåsar serverades. Det var



Pionjären Gösta Bertilsson – snart 90 år – och sonen Leif – snart pensionär. Ett tekniker kall som gått i arv.

Avtäckning av minnesstenen.





Vår'' HKP2.

mycket uppskattat att få komma in i värmen då vädrets makter var på misshumör. Efter kaffepausen bar det av till Försvarsmuseet för en guddad rundvandring som avslutning.

Ansaret för beställning och montering av minnesstenen samt planering och genomförande av ceremonin har i allt väsentligt vilat på Christer Åström (ÅS). Numera pensionerade majoren Michael Swahn, f.d. controller på Helikopterflottiljstaben, har varit ett ovärderligt stöd för tillkomsten av minnesstenen.

Foto:Elenor Åström



Frestelsen att ta med Lotta som trofé enligt gammal god arméflygarsed måste ha varit stor.

Kjell Sirkka till minne

Kjell Sirkka har efter en tids sjukdom lämnat vår kamratkrets vid en ålder av 55 år.

Kjell var uppvuxen som äldst i en fyrahövdad syskonskara i Kardis utanför Pajala där pappa Henrik var tulltjänsteman. I slutet av 60-talet träffade han sin blivande livskamrat Marianne. Paret bosatte sig i Boden och fick två söner, Robert och Carl-Henrik.

Efter fullgjord värnplikt började Kjell sin militära bana 1971 som elev med tjänstegraden konstapel på Gruppchefsskola 2 vid A 8 i Boden. Hans inriktning kom att bli pjäs- och batteriplatstjänst där han med tiden blev krigsplacerad som batterichef på ett bandkanonkompani. I mitten av 70-talet karriärväxlade Kjell till underofficer och genomgick artilleriets kompaniofficersskola 78/79 varefter han befordrades till löjtnant.

Kjell utbildades till flygförare 1980/81 och blev redan 1982 inskolad på HKP3 som kom att bli den helikoptertyp han blev mest förtrogen med. Kjell fick med åren en bred och mångsidig helikoptererfarenhet. Han var flyglärare, instrumentflygutbildad, hade NVG-instruktörsbehörighet och var influgen på samtliga helikoptertyper i tjänst vid AF 1. Kjell hade även erfarenhet av civil helikopterflygning, bland annat från Norrlandsflyg i Gällivare. Denna erfarenhet kom väl till pass när ambulanshelikopter verksamheten i Lycksele byggdes upp i mitten av 90-talet med Kjell som en av eldsjälarna.



Kjell tjänstgjorde under sin flygarkarriär i flera chefsbefattningar såsom helikopterplutonchef, helikopterkompanichef, flygchef och sektionschef i AF 1 bataljonsstab. Från sommaren år 2000 hade Kjell den tuffa uppgiften att som överstelöjtnant och chef för Norrlands helikopterskvadron leda sammansmältningen av armé- och flygvapenkulturerna när FRÄD-verksamheterna på F 4 och F 21 underställdes hans ledning. Det olycksaliga HKP10-haveriet i Tärfala kort efter chefstillträdet blev en tuff utmaning där Kjells ledarskap ställdes på hårda prov som han bestod väl.

Kjell var plikttrogen och noggrann till sin natur och lämnade aldrig någonting åt slumpen. Oavsett vad han gav sig in på gjordes det med fullt engagemang. Han bemödade sig om att till alla delar besitta de kunskaper som respektive aktivitet eller tjänst krävde. Kjell kom

att lyckas väl med nästan allt han gav sig in på.

Trots tålmodigt argumenterande, inte minst från Kjells sida, förlorades kampen om skvadronens fortsatta verksamhet på Bodenbasen. Avvecklingsbeslutet var ju på förhand givet. Förberedelserna för avvecklingen i Boden och överföring av verksamheten till Kallax tog mycket kraft under en tid då Kjell redan var märkt av sin sjukdom. Kjell blev den siste chefen för den militära flygverksamheten på Bodenbasen.

Kjell hade många intressen vid sidan om arbetet. Han var både älg- och småviltsjägare och hade genom åren flera jakthundar. Kjell var också duktig på att spela dragspel, ett musikinstrument som han gärna spelade när tillfället kändes rätt. Natur- och friluftssintresset förde honom ofta även på fritiden till fjälls där han njöt av fridfullheten. Under en period hade familjen segelbåt i Luleå skärgård och

mycket tid tillbringades på havet. I början av 90-talet såldes båten och familjen köpte en stuga på en ö i skärgården där fritidsfiske kom att bli ett stort intresse. När barnen flugit ut förvärvades en gård i Alvik utanför Luleå. Gården renoverades efter hand och Kjell började med näringsverksamhet. Han hade stora planer för framtiden med gården som bas. Kjell var bland annat biodlare och bedrev odlingar både vid stugan och hemma på gården i Alvik. Många av dessa fritidsintressen förde honom samman med arbetskamrater från AF 1 också vid sidan av tjänsten.

Närmast sörjande är Kjells livskamrat, sönerna med familjer, hans far samt syskonen med familjer.

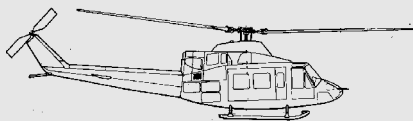
Ett gott föredöme och en god kamrat har lämnat oss men kommer alltid vara i minnet ljust bevarad.

Ordföranden

NÅLSTICK – 3

Alltmer elektronik av olika årgångar och standards har efterhand stoppats in i den i och för sig utmärkta HKP10. Digitala och analoga komponenter har blandats hej vilt. Konstiga felutfall ibland annat navigations- och styrsystemen resulterande i omfattande felsökningar har blivit följden. Liksom HKP3 en gång i tiden står nu en NVG-modifiering för dörren. Kablaget i skrovet är dock fortfarande detsamma som vid leverans. Det är som att försöka få mera kräm ur sin gamla PC med nya grafik- och ljudkort för att sedan upptäcka att

datoreländet bara hakar upp sig trots att tillverkarna försäkrar att allt är kompatibelt. F-n tro't.



Hemflygning av K28 "Magda"

Måndagen den 16 oktober var det dags att åka till Italien för att flyga hem den sjätte HKP15 från Agustas fabrik i Vergiate. Men trots samma färdväg som föregångarna, skulle det visa sig bli en äventyrsfylld tur...

Det var skönt att äntligen vara på väg efter att resan blivit senarelagd för tredje gången. Vi som åkte den här gången var Johan Dahlström (DA), Magnus Karlsson (KG), Mattias Blom (BOM) samt Nina Karlsson från Infoavdelningen.

Vi hade fått uppdraget i ett ganska sent skede så det var inte läge att planera en helt ny rutt, utan vi bestämde oss för att åka exakt samma väg som K26 och K27 hade tagit några veckor tidigare. I och med det så gick ansökan om diplomatiska tillstånd lite smidigare.

Dessutom är den rutten ganska bra med hänsyn till väder, då den i huvudsak följer kustlinjen, och där är som bekant inte så många höjdparter. En bonus-effekt är dessutom att det finns ganska mycket att titta på. Längden på den här rutten är 1667 nautiska mil, att jämföra med raka spåret Vergiate-Malmen som är 801 nautiska mil.

Ta till höger vid Medelhavet...

Resan startade i Norra Italien på onsdagen för att sedan gå i nästan sydlig riktning till Medelhavet. Där svängde vi höger för att följa Rivieran tills den böjde av söderut. Sträckan utmed Medelhavet gick igenom många kontrollzoner, vars flygtrafikorgan inte hade vår färdplan. Det var endast start- och målflygplats som hade fått färdplanen, vilket

resulterade i ganska mycket prat på radion, med franska flygtrafikledare som pratade dålig engelska. De ville veta var vi hade startat, skulle landa, typ av helikopter samt antal ombord. När det var avklarat fick vi en transponderkod som enbart gällde deras område, och sedan vi hade passerat var det dags att lämna tillbaka transponderkoden. Emellan kontrollzonerna pratade vi med områdeskontrollen, och när de insåg att vi var under kontrollerat luft- rum var de inte intresserade av oss.

Kulinariska läxor

Det var en lättad besättning som mellanlandade på Carcassone för att inmundiga en bit mat och pusta ut efter allt radiopratt. Undertecknad, som gillar köttbitar som inte är alltför genomstekta, beställde gladeligen in en biff som skulle vara RARE. Det var den, och nu har jag lärt mig att det räcker med medium om man vill ha köttet rött i



Snabbt tillagad köttbit.

mitten och inte hela köttbiten - den var bara tillagad 3 millimeter in!

Lyckligt ovetande

Efter Carcassone var det min tur att navigera eftersom vi turades om och bytte position efter varje stopp. Vi sneddade över till franska atlantkusten. Situationen hade nu lättat lite och det var glesare mellan kontrollzonerna när vi närmade oss Toulouse. Magnus och jag kom överens om att gå vid sidan av för att slippa prata med flygtrafikledningen, eftersom vi inte skulle landa där och inte heller hade något vatten vid sidan av som tvingade oss att gå igenom. Sagt och gjort, vi flög vid sidan av för att styra kosan mot nästa kontrollzon, och det gick galant. Nästan framme bestämde vi oss för att göra samma sak igen, det vill säga gå vid sidan om. Magnus fick styrkommando att svänga höger 30 grader för att sikta på kontroll-zonsgränsen norr om La Garenne. Det bar sig då inte bättre än att vi kom att passera igenom ett P-område (P står för "prohibited" och det

är inte tillåtet att flyga igenom ett sådant område vid något tillfälle). Det fanns med på kartan men inte i GPS:en eller i FMS:en. Vi passerade en anläggning som jag tyckte såg ut som ett kärnkraftverk, men Magnus sa att "det är ett kolkraftverk, inget kärnkraftverk". Vi hade transpondern igång och syntes förmodligen på varenda radarskärm i hela Frankrike, så när vi närmade oss P-området skickades ett jaktflygplan upp från Bordeaux flygplats för att identifiera oss. Vi var lyckligt ovetande om detta och fortsatte, nöjda med att slippa prata så mycket i radion, mot Bordeaux, som var vårt mål denna första dag.

Ingen vanlig Airport Handling Service

Radioprät och färdtillstånd in till Bordeaux gick, för att vara i Frankrike, ovanligt smidigt och flygtrafikledningen släppte in oss på final mot heliporten samtidigt som jaktflygplanet låg på kort final mot banan. Vi landade samtidigt och hade ungefär 100 meters avstånd i sida, vi blev lite imponerade av hur trafikledaren hanterade flygplan och helikopter samtidigt. På en civil flygplats i Sverige har man normalt mycket större separation mellan flygplan och helikoptrar.

Vid stora flygplatser är det normalt att speciell personal hjälper till med transporter till och från terminalbyggnaden, så kallad Airport Handling Service. Vi kupéade och mindre än två minuter efter det kommer en polisbil fram till oss, varvid jag trodde att det var de som skulle sköta om vår transport till terminalbyggnaden. Det var två poliser (gendarmer) som klev ur bilen och ingen av dem pratade ett enda ord



Radioaktivt kolkraftverk?

engelska, ytterligare en polis anslöt som kunde lite knagglig engelska. Efter ett par minuter förstod jag att de inte skulle köra oss och bagaget till terminalen, utan de ville ha reda på om vi varit på ett ställe som heter Golfech (Nuclear Area). Det var P-området utanför kontrollzonen vid La Garenne visade det sig, och jag erkände att vi mycket väl kunde ha tangerat det området. Polisen ville att befälhavaren skulle följa med och eftersom jag navigerat och dessutom var uppdragschef tog jag på mig det, även om det rent formellt var Magnus som suttit som befälhavare på den aktuella sträckan.

Samhällets fiende nr 1?

Det blev ett regelrätt polisförhör där de hade kallat in förstärkning av ytterligare en polis som behärskade engelska galant, han var dessutom insatt i flygning och flygkartor. De första poliserna vi träffade kunde inte peka ut området på vår karta utan de visste endast vad det hette. Förhöret pågick i cirka en och en halv timme och under den tiden kopierades dessutom alla handlingar, mina civila certifikat och helikopterns dokumentation som luftvärdighetsbevis m m. Därefter ville de att jag skulle skriva under protokollet, som var

skrivet på franska och cirka två sidor långt, vilket jag gjorde efter att ha fått det översatt till engelska och utan att förstå ett enda ord av vad som stod där. Avslutningsvis ringdes åklagaren i Bordeaux upp för att avsluta ärendet, vilket behövdes eftersom det var en rapport skriven på händelsen. När jag sedan skulle gå tackade polismannen, som hade skött förhöret, så mycket och skrattade och sa till mig att "du är inte den förste och definitivt inte den siste att flyga in i det området".

Väl ute på plattan igen hade resten av besättningen gjort i ordning helikoptern för natten, och det enda som återstod var att tanka innan vi kunde åka mot hotellet, som visade sig vara ett ombyggt slott ute på landsbygden med stora rum, där inget rum var det andra likt. Jag fick ett rum med badkar i själva rummet och där tog jag mig ett välförtjänt bad innan middagen.

Inofficiellt dop

Dagen efter, på fredagen, fortsatte vi att följa vattnet ända upp till Belgien. Från Ostende i Belgien gick vi ganska rakt mot Malmö med små lämpliga hopp över vattnet. Efter att ha gjort en extra tankning i Jönköping landade vi utan några fler incidenter på Malmen klockan 16.15 på fredagen. Väl hemma förrättades ett litet inofficiellt dop av vår helikopter, som fick namnet MAGDA efter sina flygförare. "MAG" efter Magnus Karlsson och "DA" efter Johan Dahlström.

Text: Johan Dahlström

Bilder: Nina Karlsson



Magnus Karlsson och Johan Dahlström.

Swe Heli Unit

Sedan den 27 oktober finns den första insatsen med svenska helikoptrar i utlandstjänst. Swe Heli Unit ingår nu i KS 14 och är baserade på amerikanska Camp Bondsteel i Kosovo.

Under lång tid har förberedelser pågått för att sätta in svenska helikoptrar i utlandstjänst i Kosovo, och den 27 oktober invigdes officiellt den svenska helikopterstyrkans gruppering på amerikanska Camp Bondsteel.

På Hotel Bravo, som svenskarnas gruppering på Bondsteel kallas, har fälthangarer och kontor i form av containrar byggts upp. Därifrån kommer nu helikopterstyrkan att operera till och med juli nästa år.

Operativa sedan november

Helikoptrarna ingår i KS 14, och är sedan början av november operativa inom Multinational Task Force Center, MNMF(C), i Kosovo, där den svenska styrkan ingår och där svenske brigadgeneralen Per Lodin för tillfället är chef.

De förmågor som anmälts till Task Force Center är personal- och materieltransporter, rekognosering och ledning, samt fältmässiga sjuktransporter.

Efter att ha varit på plats i knappt två månader och genomfört efterfrågade uppdrag de senaste veckorna kan chefen för Swe Heli Unit, överstelöjtnant Lars Eklind, konstatera att bitarna börjar falla på plats. Det har dock initialt varit mer



Vid en ceremoni den 27 oktober invigde chefen för KS 14, överstelöjtnant Karl-Johan Nyberg, den svenska helikopterbaseringen på amerikanska Camp Bondsteel. Chefen för Swe Heli Unit, överstelöjtnant Lars Eklind, lämnade av helikopterstyrkan på grupperingsplatsen, som döpts till Hotel Bravo. Bondsteel är nu en av fem camper i Kosovo där KS 14 har personal.

arbete med att förbereda verksamheten i Kosovo än han räknat med.

– En del av våra antaganden och ingångsvärden från Sverige har inte stämt med verkligheten här nere. Behovet av goda underrättelser och en tillförlitlig sambandslösning är viktiga frågor som inte nog kan poängteras. När det gäller samband har vi på grund av olika anledningar hittills i viss utsträckning förlitat oss på reservsambandsmedel, säger Lars.



– När våra hkp 9 kom in över bergen mot Camp Bondsteel och tog mark här i Kosovo klockan 15:45 den 25 oktober kände jag mig otroligt stolt över att få vara delaktig. Det är nog det största ögonblicket i min militära karriär, säger överstelöjtnant Lars Eklind, chef för Swe Heli Unit.

Vilken är din viktigaste erfarenhet i Kosovo så här långt?

– Vi måste ha en stor portion improvisationsförmåga för att på ett bra sätt komma igång i en för oss ny mission. Jag känner att vår svenska modell med stor delaktighet och känsla för situationsanpassning har varit till stor nytta. Vi lär oss hela tiden och vi förbättrar fortlöpande våra rutiner.

Övat med amerikanerna

Innan man blev operativa i början av november har svenskarna fått öva tillsammans med sina amerikanska kollegor. Det man övat kan sägas vara lokalkännedom, och vilka regler som gäller i området som man kommer att verka i framöver.

– Det handlar om att amerikanerna visar och berättar för oss vilka flygregler som gäller kring Camp Bondsteel, och i området i övrigt. Exempelvis var det finns olika flyghinder, som kraftledning och skorstenar och visar även var det finns helikopterlandningsplatser. Vi har blivit jätteväldigt mottagna av amerikanerna och vi har en god nivå, berättar en av piloterna.

Goda intryck

Divisionschefen, örlogskapten Thomas Hansson, tar även han med sig de goda intrycken hem.

– Vi har fått ett jättefint stöd av amerikanerna, och också fått bra feedback tillbaka om hur professionella vi är, säger han.

Helikopterstyrkan är nu operativ och kör uppdrag inom MNTF(C) som stöd till de olika skyttekompanierna, något som så här långt har fungerat bra.

– Hkp 9 har hittat lite av en egen nisch, och man har upptäckt hur man kan använda en så pass liten helikopter på bästa sätt, fortsätter Thomas.

Vad tar du med dig för erfarenheter hem?

– Som svenskar ska vi vara stolta över det vi gör med den materiel och personal vi har. Sen är det viktigt med bra logistik och samverkan i sådana här insatser. Jag hoppas att man tar med sig lärdomar och erfarenheter som görs här till nästa mission, säger Thomas.

Medalj för tjänstgöring

Thomas och all annan personal från Swe Heli Unit som varit på plats i minst 30

dagar har nu också fått NATOs "Non Article 5"-medalj vid en ceremoni på Camp Victoria.

Medaljen som delats ut är NATOs "Non article 5"-medalj för tjänstgöring på Balkan. Den delas ut till alla som tjänst-

gjort minst 30 dagar i en Nato-ledd mission, och alla från Swe Heli Unit som tjänstgör den stipulerade tiden kommer alltså så småningom att ha fått medaljen.

Magnus Granbom

Helikopternehet i Nordic Battle Group (HE NBG) Full fart framåt

Ett halvår med intensiv utbildning och utveckling har genomförts

Det är med stolthet som chef för HE jag i denna artikel blickar bakåt och sammanfattar höstens verksamhet. Vi hade förmånen att genomföra en teambuilding i natursköna Kvikkjokk som gav oss en bra start inför höstens intensiva program och nedan kommer du att kunna läsa om både genomförd och planerad verksamhet för förbandet.

Rekrytering

Förbandet är nu till huvuddel rekryterat. Uppfyllnad av personal inom framförallt flygunderhållsfunktionen genomfördes under november månad och har därigenom skapat en bra förutsättning för att denna funktion skall kunna lyfta blicken ytterligare och planera samt genomföra kommande verksamheter med rätt personalinnehåll. Förbandet har fortfarande brist på Ledsyst-personal samt kvartersmästare. Rekrytering till dessa befattningar kommer under första delen av 2007 att vidgas till att söka personer utom helikopterflottiljen. Finns det någon inom hkpfly som är intresserad av dessa befattningar tveka inte att kontakta undertecknad för mer information.

Vi har även påbörjat en rekrytering av värnpliktiga inom hkpfly där en handfull kommer att bli kontraktsanställda fr. o m februari månad 2007. Befattningarna återfinns i ledningsgruppen där vi främst söker kompetens inom stabs- och expeditionstjänst.

Personlig färdighet

Vi har under ett antal veckor i höst genomfört grunder i enskild soldat- och gruppstrid och skyddstjänst.

Kompetens för genomförande av dessa utbildningar återfinns till viss del i förbandet men vi har även erhållit mycket bra stöd från I19 och 1.hkpskv. Ett stort tack för väl genomförda utbildningar.

Ett annat inslag i utbildning och utveckling av den personliga färdigheten har varit den SERE-utb¹ (som beskrivits i tidigare artiklar) och CSAR-utbildning² för besättningsmedlemmar som genomförts på Vidsel och Karlsborg.

Vi kommer att skicka en person till UK träningscentrum för överlevnad och strid i djungelmiljö under januari och februari 2007. Vi kommer att, efter denna sex veckors utbildning i Central-



Övning i personlig färdighet.

amerika, inom förbandet ha kompetens motsvarande jungelinstruktör. Detta är självklart inte enbart en viktig kompetensutveckling för den enskilde och HE utan naturligtvis även på sikt en viktig erfarenhet för hkpflj.

Övning

Övningen NORDEX har genomförts och varit ett avgörande steg i utbildning och utveckling av förbandet. Strategisk transport från Kallax till Såtenäs, som spelmässigt var strategisk flygplats, genomfördes med många vunna erfarenheter inför framtiden. Vi grupperade för första gången tillsammans med den flygplatsenhet (FE01) som ingår i NBG-konceptet. En viktig erfarenhet efter övningen är att inte lämna strategisk flygplats förrän FE01 är helt upprättade på taktisk flygplats. I vår iver att utnyttja tilldelade 10 övningsdygn så effektivt som möjligt lämnade vi Såtenäs för tidigt.

För första gången genomfördes utbildning och utveckling i metoder och funktioner med förbandets egen personal för att kunna lösa förbandets huvuduppgift Medicinsk Evakuering. Försök med ny materiel har också

genomförts i syfte att pröva hkp10-systemet i fältmiljö och då genomföra S-check. Tyvärr var inte vädret på vår sida och planerad S-check fick genomföras på Såtenäs. Vi fick dock tillfälle att provränga hkp10 in i väderskydd. Värdefulla erfarenheter har dragits och kommer nu att ligga till grund för den fortsatta utvecklingen.



CSAR utbildning.

Förmågeutveckling

För flygtjänstens del är det låghöjdsprofiler och NVG-profiler som tränas. Låghöjdsprofiler kan vi flyga med nuvarande Super Puma men NVG-profiler kommer inledningsvis att flygas i simulator (Madrid, Spanien) i syfte att skapa bästa möjliga förutsättning för piloter och besättning inför mottagandet av hkp10B.

På flygunderhållssidan har utbildning i alla de kompetenser som behövs inom förbandet till del påbörjats. Del av personalen har genomfört typutbildning hkp10 och påbörjar efter årsskiftet praktik. En annan del är materiel-tillförsel och kompetenser inom t ex basmateriel, fordon, DIDAS/DELTA, säkmat och FSO-M. Det kan se enkelt ut men dels måste vi bestämma oss vad vi vill ha, dels skall dokumentation

vandra ett otal turer innan de förvandlas till hårdvara i förrådet.

Under 2007 kommer förbandet främst att genomföra övningar i samverkan med övriga delar inom NBG. Vi kommer bland annat att delta i internationella telekrigsövningar och studiebesök kommer att genomföras i syfte att inhämta kunskap och underlag från länder som har en bredare erfarenhet av liknande uppgifter som HE NBG skall kunna lösa. Dessa besök och utbyten kommer att spela en avgörande roll i utvecklingen av förbandet och här kommer vi att behöva stort stöd av övriga delar inom helikopterflottiljen.

Utmaningar

Under det kommande året har vi identifierat ett antal utmaningar för att lyckas med uppgiften att vara klara för beredskap 2008-01-01.

Vi skall för det första utveckla ny förmåga till uppträdande i nya flygprofiler och NVG-flygning som tidigare inte använts inom hkp10-systemet. I utveckling av detta nya uppträdande kommer flygning och taktikanpassning med varnare och motmedelssystem (VMS) att ha en central roll.

Till detta kommer utveckling av planeringstöd för dessa flyguppsdrag genom upprättande av Mission Support Element (MSE). MSE-funktionen, som vi har liten erfarenhet av inom helikopterflottiljen, kommer att vara en avgörande roll i förbandets förmåga att skapa underlag för beslut om insats i lösande av huvuduppgiften Medicinsk Evakuering.

Underhållskoncept för fältbaserad av helikopter i olika miljöer och klimat-zoner är en annan stor utmaning som kommer att kräva mycket av såväl förbandet som övriga delar inom flottiljen.

Strategisk transport av helikoptrar och materiel är en annan stor utmaning som skall hanteras och utvecklas under våren 2007. En avgörande del i detta är att vi tidigt får rimlig möjlighet till att utveckla detta koncept och vi är då naturligtvis helt beroende av vilken typ av flygplan som kommer att användas för den strategiska transporten. I dagsläget diskuteras AN-124 och/eller C17.

En framgångsfaktor för att lyckas med det som nämnts ovan är den modifiering som genomförs av 3 st hkp10B med leverans midsommar, september och oktober 2007. De snäva tidsförhållanden ställer stora krav på HE men även hkpflj i övrigt då vi till del är tvingade att ha stora delar av ovanstående klart före leverans av hkp10B.

Jag vill avsluta med att tacka personalen i HE för det stora engagemang och vilja till att driva utvecklingen framåt ni har visat under hösten. Stort tack till övriga personal inom helikopterflottiljen som på ett eller annat sätt stödjer utvecklingen och upprättandet av HE NBG.

Övlt Ulf Landgren
C HE NBG

(Footnotes)

¹ Survival Escape & Evasion Resistance and Extraction

² Combat Search And Rescue

Längtar du efter snön?



Här följer en dagbok för en typisk vinter i snöskottningens tecken. Slutar du att längta efter att ha läst den här?

9:e December

Vi vaknade upp till en underbar matta av kristallvit snö, som täckte varenda centimeter av landskapet. Vilken fantastisk syn! Finns det något vackrare ställe i hela världen? Att flytta hit var det bästa jag någonsin gjort. Jag skottade för första gången på flera år och kände mig som ung på nytt. Jag skottade både vår uppfart och trottoaren. I eftermiddags kom snöplogen och fyllde trottoaren med snö igen och blockerade uppfarten, så jag fick ta en vända till med snöskyffeln. Vilket underbart liv.

12:e December

Solen har smält all vår fina snö. Vilken besvikelse. Min granne säger att jag inte ska oroa mig, vi kommer absolut att få en vit jul. Ingen snö på julen skulle ju vara förskräckligt! Bob säger att i slutet på vintern kommer vi att ha så mycket snö att jag aldrig vill se snö igen. Jag tror inte att det är möjligt. Bob är en trevlig människa. Jag är glad att han är vår granne.

14:e December

Snö, underbara snö! Det kom 20 cm i natt. Temperaturen hade sjunkit till -20. Kylan får allting att gnistra. Vinden gjorde mig lite kall, men jag värmdes upp mig med att skotta uppfarten och trottoarerna. Detta är livet! Snöplogen kom tillbaka i eftermiddags och begravnade allt i snö igen. Jag insåg inte att jag skulle behöva skotta så här mycket, men jag kommer verkligen i form på det här viset.

15:e December

50 cm till. Sålde min van och köpte en fyrhjulsdriven bil i stället. Köpte vinterdäck till frugans bil och två extra snöskyfflar. Frugan vill skaffa en vedspis utifall elektriciteten skulle

sluta fungera men jag tycker det verkar löjligt. Vi bor ju faktiskt inte i Alaska.

16:e December

Snöstorm i morse. Föll omkull på isen på uppfarten när jag saltade. Ont som fan. Frugan skrattade i en timme...Roligt..

17:e December

Fortfarande långt under noll grader. Vägarna är för isiga för att man ska kunna ta sig någonstans. Det var strömavbrott i fem timmar. Inget att göra utom att stirra på frugan och försöka att inte irriteras henne. Vi skulle nog ha köpt en vedspis, men det erkänner jag inte för henne. Jag hatar när hon har rätt. Jag kan inte fatta att jag fryser ihjäl i mitt eget vardagsrum.

20:e December

Elektriciteten är tillbaka igen, men det kom 35 cm till av den där vita skiten i natt. Mer snöskottning. Det tog hela dagen. Snöplogen kom två gånger idag. Försökte hitta en grannunge som kunde skotta, men dom var upptagna med att spela hockey sa dom. Jag tror dom ljuger. Ringde till den enda järnaffären i trakten för att fråga efter en snöslunga, men dom var slut. Dom får kanske hem fler i mars. Jag tror dom ljuger. Bob säger att jag måste skotta annars kommer kommunen att göra det och sedan skicka mig en räkning på jobbet. Jag tror Bob ljuger också!

22:a December

Bob hade rätt om att det blir en vit jul. Det föll 32 cm till av vit jävla snö inatt och det är så inihelvet kallt att det antagligen inte kommer att smälta förrän i augusti! Det tog mig 45 minuter att klä på mig och gå ut och skotta i morse, sedan blev jag pissnödig. När jag klätt av mig, pissat och klätt på mig igen så var jag för trött för att skotta. Försökte hyra Bob att ta hand om snöröjningen resten av vintern eftersom han ju har en plog på sin lastbil, men han säger att han inte har tid. Jag tror att den jävla skitstöveln ljuger!!

AF 2 Kamratföreningsresa till Estland, hösten 2003



Med stor förväntan och med lätt bagage klev vi ombord på FV:s FPL TP100 (SAAB 340) lördagen den 30 aug, kl 0800.

Deltagarna (30 st) utgjordes av en bra blandning av par, singlar, äldre och något yngre som tillsammans hade den gemensamma inställningen att resan skulle bli så minnesvärd som möjligt. Resans slutmål var Narva som påbörjades med en flygresan från Malmen till Tallinn för att sedan fortsätta med turistbuss, längs finska viken, till den för oss svenskar historiska staden.

På tal om historia så är det ju alltid bra om man på ett sammanfattande sätt har läst på litet om platserna som skall besökas, även om de entusiastiska guiderna gjorde sitt allra bästa för att förklara sammanhangen.

Flera av resans deltagare, som även deltog i "SWEDISH ARMY DISPLAY TEAMS" 4-15 juli 1997, menade att Sverige då återerövrade hela Baltikum med bl a helikopteruppvisning, marschmusik och färska wienerbröd – men detta är ju en helt annan historia.

Åter till årets resa och Narva, som tyvärr inte bjöd på det allra bästa av väder, men detta kompenseras helt och fullt ut av en trerätters lunch som smakade alldeles utmärkt efter bussresan. Efter lunchen tyckte vår svensktalande reseledare (Kaja) att det var hög tid att äntligen erövrade staden på dess sevärigheter med bl a ett besök på fästningen, "Narva Linnus" beläget vid gränsfloden Narova, som till stor del färdigställdes

under svensktiden och där vårt senaste framgångsrika slag stod.

Fästningen, liksom staden i övrigt, blev svårt skadad under andra världskriget och återställandet påbörjades 1968 för att från 1986 inrymma "Narva Museum". Utställningen **"Narva as a Provincial Town of the Swedish Domain 1583-1704"** där den engelskspråkiga texten informerade oss om följande intressanta fakta:

"One of the brightest periods in the history of the town is reflected in the exposition – Photographs, scale model of the town, fragments of portals of medieval houses recreate the lost look of Narva, the town which had been former called – the Pearl of the Baltic".



Fästningen "Narva Linnus" med tornet "Long Hermann".



Från utställningen "Town of the Swedish Domain 1583-1704"

Vårt besök i Narva spräckte vårt hårt pressade tidsschema, varför återfärden till vårt hotell i Tallinn fick forceras utan att vi kunde ta den vanligtvis obligatoriska fikapausen och bensträckaren.

Vårt övernattningshotell "PIRITA TOP" låg nordost om staden, utmed Tallinnbukten, i ett område med namnet Pirita. Hotellet hade färdigställts till olympiaden i Moskva 1980, som hade utlokaliserat seglingsgrenarna till Tallinn, för att på ett värdigt sätt härbergera både tävlande och funktionärer. Hotellet är numera ett s k SPA-hotell. Efter incheckningen på hotellet och sedvanlig "uppmumning" och ombyte till vårdad klädsel fortsatte vi bussresan till Tallinn:s resecentrum, varifrån vi till fots tog oss till en restaurang innanför stadens ringmur.

Vår reseledare (Kaja), som stod som värd för hela vårt besök i Estland, hade åter beställt en utsökt trerättersmeny på

en mycket trevlig restaurang i Tallins centrala del.



En skål för vår resa.

Dag två (söndag - med toppenväder) blev vi efter hotellutcheckningen åter transporterade från hotellet till Tallinn:s centrala delar för en guidad tur med vår trevliga reseledare.

Efter guideturen fick vi en stund för oss själva, för ev shopping, innan vi skulle återsamlas för lunch. Naturligtvis ingick även denna gång en tre-rättersmeny – vad annars?

Mätta och belåtna återstod nu bara den sista punkten på programmet: – transport till flygplatsen för återfärd till Malmen.

Kamratföreningens ordförande (Thomas Stensson), som hade arrangerat hela resan, tackade vår reseledare, med en present och från oss deltagare kom en förhoppningsvis värmande applåd, före avskedet på flygplatsen.

Anm Vår duktiga och trevliga reseledare (Kaja) behärskade fem språk – förutom estniska även finska, ryska, svenska och engelska.

På flygplatsen utrustades vi med, för utlandsflygning, obligatoriska boarding pass för att vi därefter skulle kunna passera både passkontroll och tull och via tv-skärmarna invänta besked om "Go to gate" för vår flight SVF 05.

Esternas politiska historia domineras av främmande makters kamp om kontrollen över handel och handelsvägar i norra Baltikum. I början av 1200-talet delades esternas land upp mellan danskar i norr och tyskar i söder. Drygt ett sekel senare sålde danskarna, efter ett större estniskt uppror, sitt landinnehav till de tyska svärdsriddarna. Dessa blev därmed ensamma herrar över Livland, en statsbildning som omfattade hela det nuvarande Estland och norra Lettland. Tallinn växte fram kring en danskbyggd borg på Domberget. Staden anslöts tidigt till Hanse-förbundet och dominerades under medeltiden av tyska och skandinaviska handelsmän och hantverkare medan den estniska landsortsbefolkningen blev livegna bönder.

Det tyska styret försvagades och upphörde efter den ryske tsaren Ivan IVs angrepp 1558. Efter de följande decenniernas krig mellan ryssar, svenskar, polacker och danskar lade Sverige under sig allt större delar av landet: 1561 Tallinn med omnejd, 1629 södra delen av landet och 1645 den största ön Ösel.

Sverige utnyttjade landet för import av livsmedel och de livegna böndernas situation förbättrades mot slutet av svensktiden. Domstolsväsendet reformerades, allmogeskolor, gymnasier och tryckerier inrättades. 1632 grundade Gustav II Adolf Sveriges första universitet i Tartu. (Universitetet i Uppsala blev det andra).

Genom det nordiska kriget vid 1700-talets början trängdes svenskarna undan. Esterna kom under rysk överhöghet med freden i Nystad 1721 och allmogens villkor försämrades på nytt och total livegenskap infördes.

Estland blev självständigt så sent som 1991.



Kaja vår trevliga reseledare.

Hemflygningen med TP100 (dock med en annan fpl-individ och besättning) avlöpte utan några störningar.

Väl tillbaka på Malmen, platta 81, där vi utan några som helst formaliteter på flygplatsen kunde ta avsked från varandra med ett glatt HEJ DÅ och med en förhoppning om ett återseende på nästa resa!.

Ett stort TACK från oss alla vill vi ge till Thomas Stensson och medarrangörer för en väl arrangerad och genomförd resa.

Foto: Gerd Jacobsson
Text: Roland Lindstedt

23:e December

Bara 5 cm snö idag. Det är nollgradigt nu. Frugan ville att jag skulle juldekorera huset i morse. Är hon helt jävla slut eller? Varför sa hon inte det för en månad sen? Hon säger att hon gjorde det men jag tror fan kärringjäveln ljuger!

24:e December

15 cm. Snön har blivit så jävla hårt packad av snöplögen att jag bröt av skyffeljäveln. Tror jag fick en hjärtattack också. Om jag får tag på han som kör plogbilen så ska jag fanimej ta tag i pungen på han och dra han genom snön! Jag vet att det jävla psykot gömmer sig runt hörnet och väntar på att jag skottat färdigt, sen kommer han i 100 knuck och plogar igen allt.. Tanten ville att vi skulle sjunga julsånger medan vi öppnade julkapparna men jag var för upptagen med att spana efter plogbilen..

25:e December

God jul. 50 cm till av förbannad jävla snö!! Blev insnöd. Tanken på att skotta får mitt blod att koka. Gud vad jag hatar SNÖ!!! Plogbilsföraren stannade till idag och frågade hur läget va, jag slog till den jäveln i huvet med skyffeln...

26:e December

Fortfarande insnöd. Vad fan skulle jag flytta hit för, jävla håla!! Och allt var HENNES idé.. Hon går mig på nerverna...

28:e December

Fortfarande insnöd. Satmaran gör mig galen.

29:e December

25 cm till. Bob säger att jag måste skotta taket annars kan det rasa in. Jävla dumskalle, tror han att jag är helt sänkt eller??

30:e December

Taket rasade in. Plogföraren har stämt mig på 1 miljon för att jag slog honom i huvet och kärringen har åkt till sin mamma...

31:a December

Eldade upp hela jävla hushelvetet.. Ingen mer snöskottning här!!

8:e Januari

Jag mår så bra. Jag älskar dom här små pillren dom ger mig. Varför är jag fastbunden i sängen?

Jag tror jag hör plogbilen här utanför.

Fram med spaden!

Redaktör'n

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**.

