

Extranummer 1. helikopterskvadron HkpS/AF 1 Kamratförening

ROTOR-
BLADET



Extranummer!



Med anledning av att det är 45 år sen första numret gavs ut, bjuder vi på detta extranummer.

Rotorbladet

Årsverslagsrapport



20-7

nr I

1962



Det är för mig som skolehof mycket glädjande att initiativ tagits till en HkS egen tidning. Genom den kan ju också personal, som icke tjänstgör vid skolan men som väl tillhör vår krets, nås. Tidningen bör förena nytta med nöje och jag hoppas och tror, att personalen vid skolan kommer att aktivt deltaga i skapandet av den, så att den på längre sikt blir representativ för alla delar av skolans verksamhet.

Gunnar Zachrisson

Lycka till, Rotorbladet.



HkP-Rote vid Starfjessen

En återblick på det gångna halvåret.

Januari:

FF-kurs 61-62 började sin hkp-utbildning.

Mässen öppnades.

Februari:

Vårens värnpliktiga ryckte in.

Boudrie blev utnämnd till kompanichef och Eriksson till adjutant.

Fpl-plutonens förare blev instruktörer.

De 27-hämtning påbörjades.

Mars:

Den tillämpade utb. i plutoner tog sin början med Kiruna i norr

och Umeå i söder som övningsterräng.

April:

Värnpliktiga återvände till sina förband och rycker ut.

Fjällflygutbildningen tar sin början i Hemavanfjällen där även fpl.-

plut deltog med skidförsök en vecka. Försök gjordes även att fånga röding. Den enda som tjänade på det var lappen. (Sex kronor per kg).

Examen för Hkp-kurs 61-62 där vingar utdelades av general Björk.

Maj:

De flesta av kurs 61-62 stannade kvar vid HkpS.

Tarfalaflygning till isglaciären .

Bärgning av Kirunas flygklubbs Mott.

I övrigt mycket rek.-flygningar för Fo-63 i övre Norrland.

Verksamheten vid HkpS andra halvåret 1962.

Den utbildnings- och samövningsverksamhet, som skolan avser bedriva 1/7-31/12 1962 framgår av skolorder nr 23 bilaga 1. Omsatt i ord ter sig verksamheten på följande sätt i stora drag:

Andra hälften av augusti till mitten av oktober blir en verklig anspänningsperiod. 20/8-6/10 har vi arméflygkurs 1962-63 här för det så kallade skede Ib, Cubflygning. 20/8-27 mars 1963 har vi teknikerskola II, sex elever, på utbildning.

15/8-15/11 har vi en kull värnpliktiga av 1961-62 års klass, som gör 4. skedet vid HkpS. De skall till 15/10 utbildas till basstyrka för lätt flygplanpluton och resten av tiden till basstyrka för lätt (eventuellt även medeltung) helikopterpluton.

2/9-13/10 repetitionsövas 2. lätta helikopterplutonerna, som börjar med mobiliseringsövning och slutar med tillämpningsövningar i IV. militärområdet.

En hjälpmekanikeromgång, H 7, har börjat sin utbildning och skall vara mogna till produktiv tjänstgöring i mitten av september. 28/8 rycker H 8 in till skolan. Denna omgång skall vi vid HkpS utbilda även i militära element. De bör vara klara för effektivt arbete till nyår. Utöver denna utbildningsverksamhet skall skolans fasta personal vidareutbildas och typokolos på främst hkp 3. Denna utbildning kommer att omfatta plutonsteknik, signaltjänst, ABC-tjänst, inflygning av viss personal på hkp 3 samt påbörjande av instrumentskolning å fpl 53.

Delvis inom ramen för ovan nämnd utbildning men främst som separat verksamhet skall ett stort antal samövningar med förbanden främst inom Boden-, Umeå- och Kirunagarnisonerna äga rum. 1962-63 års värnpliktiga skall nämligen övas i samverkan med helikopterförband i större utsträckning än tidigare, främst jägarsoldaternas vid JS och K4.

Av diverse uppdrag och samövningar kan nämnas JS 15-17/8, 20-28/8, 15-20/9, 22-27/10 plats Kiruna och fjällvidderna väster därom.

Po 67 28/8-3/9 i Kalixtrakten. I 19 regementets dag 26/8 (söndag). I 20 - K 4 21/11-6/12.

Slutligen har vi 24-29 september två tredagarskurser för befäl ur VI. milo förband. Målet för dessa är att bibringa eleverna kunskap om arméf1 flygförbanden och förmåga att samarbeta med och utnyttja dem.

Ovan nämnd verksamhet kräver av all skolans personal en hård arbetsinsats mycken verksamhet utanför garnisonsorten och främst en stark vilja och geist att Arméns Helikoterskola - vårt förband - skall ge dem vi understödjer en avsevärt förhöjd effekt.

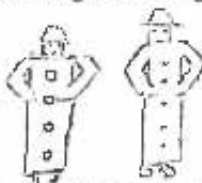
Tips för Do 27 - hämtare.

När du kommer till Sthlm: Gå upp på KATF så får du veta allt om hur man skall göra under hemflygningen.

Om du hittar ut från KTAF så gå upp till CEFYL så får du veta allt om hur man INTE skall göra under hemflygningen. D.V.S. hur KATF utför den.

Om du får flyga med Lufthansa till München så försök byta till SAS. Då slipper du både äta dig mätt och dricka dig otörstig.

Om du på München Flughafen skulle bli antastad av två skumma individer iklädda svarta kläderrockar och hotfullt utseende så bli inte rädd. Det är bara Dornier-fabrikens representanter.



Om du under bilfärden mot Münchens centrum plötsligt tror dig uppleva en mardröm om en kongolesisk taxitur så vakna till besinning. Försök acceptera faktum att vi skall alla dö en gång. Man kör så i Tyskland.

Om du träffar försäljningschefen på fabriken så försök inte rådbräka tyskan längre. Killen snackar svenska bättre än en skåning.

Om du får tillfälle att se en uppvisning av fpl STOL-egenskaper, så fråga inte piloten varför han har så lite soppa i tankarna. Han blir så generad då.

Om du hittar något fel på fpl så bry dig inte om det. En representant från KATF har kontrollflugit det och funnit det vara OK.

Om du får för dig att du skall flyga hem så uppsök gärna en meteorolog först, men var beredd på att vad han inte vet om vädret under 1000 m, det är det som är värt att veta.

Om inte din fru eller någon annan trevlig kommendering väntar där hemma, så är även H Hannover en trevlig stad att vänta på bättre väder i.



Gör dig inget besvär med att försöka smuggla in sprit och cigaretter i Malmö. Tullen är fullständigt ointresserad av flygplanet så det är ingen spänning alls.

Om någon frågar dig vad du tycker om Do 27:an så säg sanningen: Det är det bästa STOL-flygplan som står att uppbriaga till det priset från den fabriken.

RUS

Tro*t den som vill
Red



Vårt nya tillskott i
"vispbranchen".

Till hösten beräknas Bell 204 komma till vår bas. Det är den italienskybyggda versionen. Levereras av OAAB. OAAB svarar även för utbildning av mekar. En grupp från HkpS har varit där sedan juni. De torde vara tillbaka efter semestern. En flyglärare har flugit in sig på typen. Flera förare skall göra det i höst.



Om allt går planenligt, som fpl.-plut. innerligt hoppas får vi tillfälle att provflyga en Do 27 på tofflor. Den skall inte användas för uttransport av fiskare till rödingsjöarna, men det måste givetvis tränas start och landning i dessa.

Tornet har äntligen blivit färdigt. TL-tjänsten har länge varit provisorisk, men nu skall det bli desto bättre. Inredningen är fortfarande provisorisk, men även där skall det bli tip-top.



Årets flygkurs håller just på att avsluta sin Rinkaby-tid med Fälsson som kursledare. Omkring den 15/8 kommer de till HkpS där de skall bekanta sig med mygG och cubar.

Vad händer under hangartaket.

Vi har nu under snart tre års tid varit fast baserad här i boden. Sen vi kom hit i slutet av 1959, har under de tre år som gått en del ändrats, på de flesta områden. Hangarbyggnaderna "två stycken", som när vi kom hit knappt var användbara vintertid, då de i stort sett bara var uppbyggda av en brädvägg med ett tak utan isolering temperaturen var för det mesta vintertid under nollstrecket, då måste mekanikerna gå klädda i skinnjacka och vantar och ändå allt emellanåt "ta en åkerbrasa" för att hålla värmen. Och av att jobba under sådana förhållanden, och med kläder så man knappt kunde röra sig, så då måste både arbetslusten och arbetsresultatet bli lidande, och även det viktigaste, säkerheten, bli efterlämnad.

Den ens hangaren -82an har nu isolerats och även i övrigt restaurerats så att man även under vinterhalvåret kan jobba under relativt normala förhållanden. Utanför fortfarande orörd av byggnadsarbetarna.

Ännå länge används den enast som uppställningsplats för maskiner som inte flyger, men när vi får fler helikoptrar och kanske större personalstycka, då måste den också röras i ordning.

I år har vi dessutom övertagit en tredje hangar, (genom 81,) Den har efter viss ombyggnad blivit tillagnsverkstad, den är för övrigt den bästa hangaren, i den kan man jobba både sommar och vinter, som om det vore sommar.

Men det är inte bara byggnader som är den tekniska sidans problem. Vi måste även tänka på att vi har personalbrist, ett problem som vi hoppas blir löst snart, även om det ser mörkt ut.

I dagens läge är vi knappt 25 mekaniker, av dessa är två i Songö, fem på TygS, en är kontrollant, en är föräds C, en utbildad hjälp mekaniker, Av detta framgår att arbetsbördan inte är liten.

Förutom de vintrede Bellarna så kommer sex cuber i augusti

Så om inte personalfrågan snart finner sin lösning så är MOPS snart en Utställningslokal!

IRNY

Congo Club.

Berggren, Larsson och Strandberg har i dagarna kommit hem från en sex månaders kommandering i Congo. Vi får säkert höra mera detaljer från besöket längre fram.

Bergebrant, Hallebo och Bergquist som förare samt Samuelsson och Kromsö, som mekar har i dagarna kommit ner till Congo. Vi väntar med spänning att höra något ifrån dem.

Fluggare.

Warnbrink har tjänstledigt. Han pluggar för att komma in vid KHS i höst.

Ohlsson och Palmqvist håller till i Uppsala där de försöker att lära sig så mycket som möjligt om allt och inget. Nu på sommaren är de dock på hemmaförbanden.



I oktober lär vi få tillskott på TL-sidan. Då kommer Svensson hem efter att ha trasslat till trafiken på F 8. För tillfället tjänstgör han någonstans i Skåne. Svensson är för övrigt den första TL som kommer från Armén.



På sladden.



Jonas och Näs har utarbetat en metod att surfa med gummibåt efter helikopter på Buddbyträsket.

Enligt obekräftade uppgifter har gällande världsrekord i surfing slagits med bred marginal.

MY BIG
HELICOPTER
COLORING
BOOK
SWEDEN ARMY AVIATION
Joke Time

A most delightful piece of humorous publicity has reached us from Helicopter Sales Ltd. Published by Miller Aircraft Corporation and dedicated "to the many colourful people in the helicopter industry" it is a 16-page 14 in. x 11 in. book styled to represent a children's book of drawings-to-colour, and entitled "My Big Helicopter Coloring Book". To the "children" of the industry its contents are of course directed, and from them will come the chuckles, as the characters concerned with the world of rotating wings are delineated in clever line drawings with, in some cases, appropriate colouring suggestions. For those who may not have the good fortune to come into possession of a copy of this amusing caricature of the industry, we reproduce a selection from its pages herewith.

All credit to Bill Churchill, Frank Rodriguez and John Straubel who were responsible for producing the chuckles.



I am an Operator. I can fly. Color my straight, even teeth white. Make my skin tan except my nose. It is red. Make my eyes red too.



Operators are simple people. My epaulets are gold. My medals are red, white and blue. My wings are gold. I have wings on my underwear too.



This is my flying machine. It is a helicopter. I call it other names too. Especially when it won't run. Color my thoughts dirty.



Flying is easy. Flying is fun. Color my face green. My knuckles are white. The butterflies are yellow and blue.



We make commercial helicopters. Charter Operators tell us how to make them. You can be a Charter Operator. Erase the star-and-bar insignia and color over the O.D. fuselage with your favourite crayon.



This is our Chief Test Pilot. He is brave, dashing, daring, and rugged. He is out of his mind. We lock him up at night!

Försvar i förvar - arméflyget in på museum

Försvarsmakten har i samverkan med Statens Försvarshistoriska museer genomfört en utredning där man föreslår en minskning av antalet museer med militär inriktning som kan påräkna statligt stöd i fortsättningen. Glädjande nog återfinns Försvarsmuseet i Boden liksom Flygmuseet på F 21 bland dom museer som föreslås få statligt stöd även i fortsättningen. Vi kan dock tyvärr konstatera att ingen verkar vara intresserad av att försätta någon av de gamla arméflygmaskinerna i luftvärdigt skick.

Kamratföreningen har – förutom den HKP2 vi tidigare berättat om – varit behjälplig med att iordningställa en HKP6 som nu också finns att beskåda i Försvarsmuseet i Boden. Vår före tekniske chef Jan Lindgren (LEN) har

anfört en grupp bestående av bland andra Tonny Botmar (BOT), Sven-Olof Svensson (SEN), Lennart Finsson (FIN), Harry Brandt (BAN), Tord Björkemyr (BJÖ) och Anders Falck (FAK) vilka byggt om HKP6 nr 277 till ett interaktivt utställningsobjekt inne på Försvarsmuseet i Boden. Genom matning via en likriktare kan olika elektriska funktioner som strålkastare, defrosterfläkt, lastkrok m.m. slås



Bygget



Stjärtbom av.

av och på. Z77 har under året blivit en av de främsta attraktionerna för de yngre museibesökarna.

Planerna för de tre kvarvarande maskinerna; en HKP3, en HKP6 och ett Fpl53 är följande. 6:an skall lånas ut till Motormuseet i Vännäs under förutsättning att man kan reda ut formaliteterna. Flygplanet kan förhoppningsvis bli kvar på Forsvarsmuseet i Boden men den slutliga uppställningsplatsen är under utredning.

3:an – Z55 – skall flytta in på Armémuseum i Stockholm. Tanken är att medlemmar boende i Stockholmsområdet och som har lust och möjlighet skall få bli faddrar för maskinen. Armémuseum har ju ingen egen kompetens för att hantera helikoptrar och behöver all hjälp dom kan få. Ett första möte mellan representanter för kamratföreningen och personal från Armémuseum skall hållas någon gång efter nyår för att göra upp planer för framtiden.



Resultatet

ALLA MEDLEMMAR I STOCKHOLMSOMRÅDET SOM VILL VARA MED OCH IORDNINGSTÄLLA Z55 ÅT ARMÉMUSEUM ÄR VÄLKOMNA ATT HÖRA AV SIG TILL ORDFÖRANDEN!

Försvaret i förvandling

Vissa förändringar går inte alltid så fort som vissa kan önska. Alla sociologer vet att samhörigheten är som starkast i små grupper. Ju större organisation, ju svagare blir medlemmarnas identifikation med gruppen. ROTORBLADETS utsände hittade ett bevis på detta en dimmig dag i mitten av oktober 2007 på F 21. Arméflyget lever...



Kallax