



HKP 15 – EN RA

Det ställs allt större krav på försvarsmaktens flexibilitet och möjlighet att agera internationellt. Detta kräver en ny generation materiel. Nu introduceras HKP 15 – en modern multirollshelikopter med stor utvecklingspotential. En helikopterflygets motsvarighet till JAS 39 Gripen.

TEXT OCH FOTO: DANIEL KARLSSON

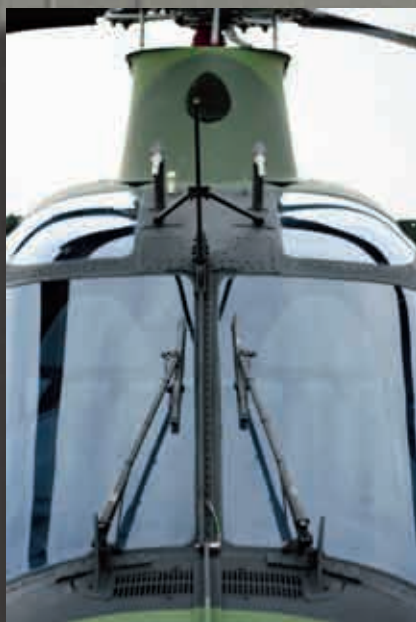


GER MED ROTOR

skuggan av det stora generationsskifte som flygvapnet genomfört med Gripensystemet håller även helikopterflottiljen på att byta skepnad. De senaste åren har ett antal äldre helikoptertyper fasats ut. Det rör sig om den lätta skolhelikoptern HKP 5, veteranen HKP 3 och dess större syster HKP 11. Även den mångsidiga HKP 6 är tagen ur tjänst. Under avveckling är också den tunga arbetshästen HKP 4. För HKP 9 återstår bara några år, trots att den deltagit flitigt i internationella sammanhang. Kvar av den tidigare materielen på sikt blir HKP 10.

Men de nya maskinerna har låtit vänta på sig. Den stora HKP 14 väntas anlända under nästa år om allt går enligt planerna. Utprovning pågår för fullt hos NHI i Frankrike. Den mindre helikoptern med typnummer 15 har redan börjat tjänstgöra den första september. Sedan 2002 har visserligen två tillfälliga helikoptrar använts, för att ge en mjukare övergång och skaffa erfarenhet av den nya helikoptern. Men de var inte av samma utvecklade version som nu tillförs försvarsmakten.

HKP 15 är en specialanpassad variant av den italienska Agusta A109 LUH,



Light Utility Helicopter. I grunden är A109 en helikoptermodell som flög första gången 1971. Typen har varit relativt framgångsrik med över 600 tillverkade maskiner. Man ska dock inte låta sig luras – i praktiken är A109 LUH en helt ny helikopter. Första flygningen med versionen genomfördes så sent som 2002, och konceptet har vidareutvecklats.

HELA HKP 15-PROJEKTET HAR genomgått en intressant resa. Från början var typen huvudsakligen tänkt som en träningsplattform och för grundläggande flygutbildning. Flygträning kommer den att användas till, men så mycket grundutbildning blir det inte. Troligen kommer helikopterflygutbildningen i framtiden bedrivas utomlands. Ett förslag om att flytta verksamheten till en multinationell skola i Tyskland behandlas på regeringsnivå.

- HKP 15 är dessutom alldeles för avancerad för grundutbildning, påpekar Lennart Tapper som är ansvarig för inskolningen på helikoptern.

För riktigt avancerad har helikoptern blivit – och därmed också kvalificerad för en mångfald av uppgifter. Det ironiska

är att det delvis är tack vare en flera år lång leveransförsening som helikoptern har kunnats anpassas till försvarets nya inriktning.

- På ett sätt har vi tjänat på förseningarna. Vi har haft möjlighet att komma i takt med försvarsmaktens utveckling, menar Lennart Tapper.

HKP 15 kan fortfarande komma att användas som träningsplattform för den större HKP 14. Men de två helikoptrarna kan också visa sig vara alltför specialiserade – det blir helt enkelt inte möjligt att vara expert på båda systemen. Ordet "system" avslöjar en hel del om vad det handlar om – en helhet som består av många sammanhängande delar, och där själva helikoptern bara är en pusselbit. Detta påminner starkt om utvecklingen inom stridsflyget. På samma sätt som skiftet till Gripen ofta beskrivs i metaforer med äldre och moderna bilar, säger Lennart Tapper:

- Det är som att gå från Volvo Amazon till en XC90 i ett enda steg.

SAMTIDIGT ÄR DEN HKP 15 SOM nu levereras till helikopterflottiljen bara i början av sin utvecklingslinje. Potentialen

i systemet är stor – än så länge vet man inte hur stor, det är något som framtiden får utvisa.

Vad man däremot vet är att HKP 15 kommer att lösa många av de uppgifter som kommer att krävas av dagens och framtidens försvar. Att välja bland finns flygträning, understöd av specialförband, ubåtsjakt, trupp- och personaltransport samt SAR, Search and Rescue. På så vis ersätter helikoptern ett antal av de äldre helikoptertyperna.

- Men det går inte att jämföra rakt av, för vi har också fått nya krav och uppdrag. Förmågan att kunna operera internationellt är central, påpekar Tapper.

Det kommer att dröja några år innan helikoptern är redo att sättas in i utlandstjänstgöring. På helikopterflottiljen tror man att 2009 ligger inom ett rimligt tidsperspektiv. Då blir det troligen den maritima varianten SBO, Ship Based Operations, som är mest aktuell. Åtta exemplar av denna typ är beställda och kommer ha sin huvudsakliga basering i Ronneby. De kan vid behov baseras på de nya korvetterna i Visby-klas-sen. Versionen för markoperativt bruk benämns LBO, Land Based Operations,







och är beställd i 12 exemplar. Hittills är fem maskiner av LBO-standard levererade och avsikten är att få hem en ny maskin varannan månad.

HKP 15 ÄR MODULÄRT UPPBYGGD, där grundhelikoptern kan utrustas med en mängd olika tillbehör efter uppdragets karaktär. Redan grunduppsättningen är omfattande med en fyraxlig digital autopilot, radar, NVG för mörkerseende, ett digitalt Flight Management System, GPS med rörlig karta samt en mängd alternativa navigations- och kommunikationssystem. Naturligtvis är hela instrumenteringen digital. Inte ens reservhorisonten är analog.

I hjärtat i den mekaniska avdelningen sitter två Turbomeca Arrius-motorer på 800 hästkrafter vardera. Tillsammans kan de pressa upp helikoptern nära 170 knop eller 310 km/h – rena racingsiffror för en rotorfarkost.

Helikoptern kan flygas av en ensam pilot under VFR-förhållanden. Upp till sju passagerare kan följa med, men då är det trångt i kabinen och utrymmet för extra utrustning är minimalt. Bland tillbehören finns bår, lastkrok, vinsch, sonarboj för ubåtsjakt och kraftiga strålkastare. Utöver vinschen finns möjlighet att landsätta exempelvis ett specialförband genom rappellering eller fast rope, två varianter för nedfirning med rep.

Extratankar kan monteras bakom aktere sätet, och två VIP-inredningar för persontransporter är också beställda.

Nytt i utrustningsväg är TV- och FLIR-kameror, än så länge dock utan direktlänkning till marken. Beväpning i form av två KSP 58 på 7,62 mm ger möjlighet att utföra specialuppdrag, avvisa fartyg och ge understöd. Även PSG, prickskyttegevär, kan ingå i arsenalen. Hos tillverkaren AgustaWestland studerar man möjligheten att tillföra ännu kraftigare beväpning.

MED ALL DENNA UTRUSTNING och fina prestanda är det inte förvånande att folket på helikopterflottiljen är nöjd med sin nya maskin.

- Helikoptern har "allt", säger Lennart Tapper med ett leende. Det enda som saknas är avisningssystem. Man skulle möjligen kunna önska lite större lastförmåga. Men samtidigt får man inte glömma att det är en helikopter i den mindre storleksklassen.

Än så länge finns inte heller taktiska ledningssystem, varnings- och motmedelssystem eller det som på militärspråk kallas ballistiskt skydd, alltså bepansring. För att höja säkerheten och förbättra arbetsmiljön levereras däremot den svenska helikoptern med linsaxar, större kabinfönster och större insteg i kabinen.

Med alla dessa förutsättningar, hur är då helikoptern att använda?

- Jo, det är en fantastisk maskin. Att flyga den är ett jättestort steg mot tidigare. Förr var flygningen ett hantverk, nu måste man flyga med insidan av hjärnan. Dessutom behöver du en mycket större kännedom om själva systemen, menar Lennart Tapper och tillägger halvt på skämt, halvt på allvar:

- Det svåra är att hålla fötterna på golvet, låta helikoptern sköta sitt och inte störa den när den flyger!

För att möta behovet av flygträning pågår en intensiv utbildningsverksamhet på Malmen, parallellt med introduktionen av själva helikoptern och den tekniska delen. 18 piloter är i dag influgna på grundmodellen A109. Fler tillkommer kontinuerligt. Inte minst är det förmågan att flyga med modern avionik som måste tränas. I brist på tillgängliga maskiner används även inhyrda civila helikoptrar.

Från och med nästa år typutbildas 16 förare ur den befintliga pilotkåren. Från 2009 räknar man med att den första kullen officerselever kan ta sig an HKP 15. För dem kommer helikopterns mångsidighet och kapacitet att bli en självklarhet. Lika självklart blir det att operera helikoptern utomlands och i specialuppdrag. HKP 15 blir då på allvar en kugge i det nya svenska försvaret, en multirollshelikopter med stor anpassningsförmåga.

En JAS 39 Gripen med rotor,  helt enkelt.



FAKTA HKP 15

Motorer: 2 x 797 hkr Turbomeca Arrius

Minsta besättning: 1

Max passagerare: 7

Maxvikt: 3 175 kg

Tomvikt: 2 200 kg

Längd: 12,94 m

Höjd: 3,42 m

Rotordiameter: 10,83 m

Marschfart: 140 knop

Max fart: 168 knop

Bränslemängd: 580 kg (700 kg med extratank)

Max uthållighet: 2,5-3,5 tim

Max praktisk räckvidd: ca 600 km