



Ärna-bladet

Medlemsblad för Ärna Kamrat- och Veteranförening

Nr 1 - 2020



Läs om: Ärna-flyget i Försvarsberedningen - föredrag
Höstmötet: Spännande framtid i växande flygvapen
Under mellankrigstiden: Hemlig tysk flygskola i Sovjet
”De tog vore hjem II”. Danska ockupationsminnen
Drakentiden: - Vems bakkropp släpar du omkring på?
Sinnesvillor under flygning

Får Du en svart - vit tidning?

Titta på vår hemsida och skriv ut en tidning i färg!

Adress: arnakamratveteran.se

Lösenord för läsning: arnakamrat

"Digitalmottagare" måste öppna alla filer !

Vår eminente web-master Öje Nordgren har meddelat oss hur det står till med antalet medlemmar i medlemsregistret, efter det att vi rensat bort de (cirka 30 st) som inte betalat sin årsavgift under de två senaste åren.

Vi är nu 371 medlemmar varav 39 st är kvinnor. Antalet hedersmedlemmar är åtta. Ständiga medlemmar är 87, och där inkluderas hedersmedlemmar.

Antalet medlemmar som tar emot digital information i olika former (t.ex. Ärna-bladet) är 199 st.

Antalet medlemmar som får papperstidning är 172 st.

Andra kamratföreningar i vårt register som får Ärna-bladet är 18 st.

De cirka 30 medlemmar som nu rensats och inte betalat på två år representerar en förlorad inkomst på 6.800 kronor.

Varför betalar man inte fuffiga 100 kronor?

Om vi tittar på namnen som rensats kan det bero på att man inte fått ett inbetalningskort i sin brevlåda och missat att inbetalningskortet finns i den pdf-fil som bifogas i samma utskick där Ärna-bladet ingår. Och - det är vår tro att man missar att det finns ytterligare och viktig information även i dessa filer. Ansvar för att se och läsa dessa filer måste ligga

på den mottagande medlemmen. Om inte, måste vi göra ett dyrbart utskick via PostMord, förlåt PostNord ska det vara.

Om efterlysningarna i föregående nummer.

- Skyltdocka.

Vi efterlyste om någon av våra läsare hade kännningar i affärsbranschen och kunde tigga en skyltdocka till garnisonsmuseet. Inget svar har vi fått på en fråga!

- Mustangmärket med dödskalen.

Vi frågade även om det avbildade Mustangmärket med en dödskalen kunde få sin förklaring ur läsekretsen. Där har vi fått två svar som båda pekar i den riktning; att det skulle var ett märke för någon nationalistisk förening. Så är det inte.

Vi tror att den tidigare värnpliktige Mustangmekanikern Stig Andersson, i vars gömmor sonen hittade märket, har tagit fram det på eget bevåg genom kännningar han haft som framstående handbollsspelare i dåvarande allsvenskan. Någon nu levande Mustangpilot- eller mekaniker har inte gått att nå för skingrande av "dimmorna".

Ingemar Nilsson

Omslagsbilden:

En JAS 39C Gripen kan vi snart få se på F 16, när det vi önskat åter blir verklighet.

Foto: Stefan Kalm, SAAB

Ärna-bladet

Medlemsblad för
Ärna Kamrat- och Veteranförening

Nr 1 - 2020
Årgång 21

Ansvarig utgivare:
Ingemar Nilsson

Redaktion:
Ingemar Nilsson
Sven Norling
Krister Eriksson

Adress:
Ärna Kamrat- och Veteranförening
Gula villan
Box 645
751 27 Uppsala

Innehåll i detta nummer:

- 2 Redaktionssida
- 3 Ordföranden
- 4 C LSS
- 5 Nytt staket vid Ganisonsmuseet
- 6 Anslagstavlan
- 8 Resultat försvarsberedningen
- 11 Höstmötet 21 november med nye stf CFV
- 14 Jaktrobot 98 blir ny luftvärnsrobot
- 15 Nya gradbeteckningar i Försvarsmakten
- 16 Bokrecension: "De tog vore hjem II"
- 18 Individuppföljning av flygplanenheter
- 21 Sinnesvillor vid flygning - vad är det?
- 24 Verkligheten överträffar dikten
- 26 Hemlig tysk flygskola i Sovjet!
- 30 Muntra episoder
- 31 KRISS-KROSS NR 12
- 32 Baksidan

Kamrater som lämnat oss:

- Anders Selling (90) vpl F 16
- Rolf Dahlberg (91)
- Per-Lage Tärnlund (90)
- Bernth Wahlund (81) Motorförman Fljvst F 16
- Leif Fransson (83) Trupputb. F 16, Polis i Uppsala

Vi behöver mer hjälp på våra höst- och vårmöten!

Ja, då är vi en bit på väg in i det nya året och jag vill lämna några synpunkter på vår verksamhet sedan i höstas och några funderingar inför de kommande månaderna.

Höstmötet.

Höstmiddagen med stf. Flygvapenchefen Anders Persson som gästföreläsare blev mycket välbesökt och ljudnivån vid mötets början visade tydligt på många medlemmars glädje att åter mötas. Under Anders Perssons uppskattade genomgång över flygvapnets planerade utveckling inför framtiden fick han även möta ett antal "besvärliga" frågor som han bemötte på ett mycket förtroendeingivande sätt. Föredraget blev härigenom för mig ett tydligt exempel på hur ett givande och tagande av även svåra frågeställningar kan belysas på ett bra sätt när det sker i en positiv anda för att belysa de ofta komplexa frågorna.

Det visade intresset för mötet från de över 70 medlemmarna är mycket glädjande, men det innebar en påtaglig belastning för de styrelsemedlemmar som svarade för det praktiska arrangemanget. Jag vill här flagga upp för en kanske nödvändig förstärkning från medlemmarnas sida inför kommande möten och jag hoppas på positiva reaktioner om det blir nödvändigt att återkomma i detta ärende senare.

Värdefulla insatser.

Verksamheten efter nyåret har bl.a. inneburit att vi medverkat i den välbesökta julgransplundringen på Ärnämässen med Christer Olofsson som tomte och Ingegerd Johansson som ansvariga för ordnandet av nödvändiga bullar, kakor och drycker. Deras insatser var, som under tidigare år, mycket uppskattade och det är av särskilt värde att vi från vår förening kan medverka i gemensamma aktiviteter på Ärna, som detta deltagande av Christer och Ingegerd är ett gott exempel på.

Vi har i januari genomfört en redovisning av den mängd föremål från stort till smått, som vi förvaltar som deponerade föremål från Flygvapenmuseet på Malmen. Ove Jansson, Göran Hawee och Sven Norling svarade för arbetet, som kräver såväl kunskap som noggrannhet och de är värda ett särskilt tack för deras nedlagda arbete.

Intresset för att besöka vårt garnisonsmuseum fortsätter att hålla i sig och vi räknar med att som under tidigare år få fortsatta förfrågningar från främst olika föreningar i Uppsala, men även andra intresserade är naturligtvis välkomna.



Digitaliseringens avigsida.

Digitaliseringen av vårt samhälle fortsätter i snabb takt men jag ställer frågan om det alltid är till allas bästa, eftersom styrelsen har en klar uppfattning om att det drabbar vår förening genom ett antal uteblivna medlemsavgifter. Antalet medlemmar kan av naturliga anledningar minska och det finns ofta ingen anledning att reagera på detta.

Det elektroniskt distribuerade Ärnabladet medför dock att vi tappar ett antal medlemmar vilket vi är helt säkra på. Den tidigare utsända avin för medlemsavgiften var konkret och påtaglig men **nu är den elektroniska motsvarigheten endast några rader i e-tidningen, och text i en bifogad pdf-fil, lätt att missa!**

Mitt tips är att notera en egen minneslapp att placera bland andra nödvändiga minneslappar på ett tydligt ställe när det är dags att göra inbetalningen för medlemsavgiften.

Förslag till text på minneslappen:

- "Öppna alla pdf-filer i utskicket med Ärna-bladet, och även andra utskick från kamratföreningen!"

Jag avslutar mina rader med att hälsa dig välkommen till årsmötet och en så tidig anmälan som möjligt tack!

PO Persson

Många utmaningar för Uppsala garnison!



Ledigheten över jul och nyår var välbehövlig och välförtjänt för all personal vid Luftstridsskolan men nu är vi alla i full gång!

2020 startar nu med stora som små utmaningar.

Utöver alla uppgifter förbandet kallar "rutintjänst", t.ex. högvakt, beredskap, utbildningar, insatser med mera så tillkommer uppgiften att stödja hemtagning av Mali insatsen, förberedelser inför EU's träningsinsats i Mali och inte minst förberedelser samt genomförande av försvarsmaktsövningen FMÖ 20.

Utöver detta så kommer arbetet med krigsförbandsutveckling fortsatt prioriteras där förbandet har krav på sig att förbättra och utveckla planer men också vår egen personliga förmåga. Detta är ett stort jobb som berör samtliga delar av förbandet. Staben tittar nu på en metod för att jobba strukturerat och långsiktigt samt skapa rätt förutsättningar för detta. Jobbet hann starta innan jul där förbandet blev klar

med krigsplaceringar för personalen och upprättande samt fastställande av en mobiliseringsplan för 16:e flottiljen samt en mobiliseringsledningsplan för Uppsala Garnison.

Utbildningar och övningar.

Avseende den personliga förmågan så kommer den utvecklas i form av utbildningar och olika övningar t.ex. Särskild övning befäl (SÖB), Funktionsövning (FunkÖ), Krigsförbandsövning (KFÖ) och Flygvapenövning (FVÖ) med mera. En övningsplan för krigsförbanden håller på att tas fram som sträcker sig till nästa FMÖ och kommer färdigställas under första kvartalet i år.

Väl mött för ett spännande 2020!

Operativ effekt, Förbandsanda, Ordning och Reda!

Öv Robert Nylén//C Luftstridsskolan

Nytt staket vid Garnisonsmuseet

Det röda staketet runt Garnisonsmuseet har sett sina bästa dagar sedan monteringen 1993 och behövde bytas ut. Egentligen en fråga för FortV men efter att ha väntat på åtgärd från det hållet tog föreningen tag i staketbygget själva.

Snickarbasen Rolf Björkman köpte ut och kapade hemma upp de staketbitar och regler som behövdes. Alla bitar målades på planen utanför PAR-huset och monterades sedan tisdagen den 10 september av ett större antal herrar ur museigruppen. Klart redan klockan 14 eftersom arbetstakten var hög.



Det gamla staketet revs snabbt och lastades på en släpkärra. På bilden kämpar; Tommy Nilsson, Hasse Karlsson och Björn Lundgren samt Tord Blom längst bort.



Ove Janson har börjat monteringen av det nya staketet. Tord Blom och Rolf Björkman övervakar.



Hasse Karlsson grundmålar en stolpe och Tord Blom rätar upp nästa stolpe. Rutger Nordling och Björn Lundgren förbereder bortforsling.



Historisk återblick. När staketet målades för 10 år sedan bjöds Kjell Eriksson på mellanmål mitt i arbetet av Ingegerd.

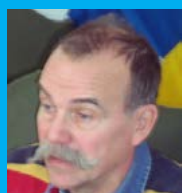
Styrelsen 2019-2020:

Per-Olof Persson

Ordförande

018-341605 0702-587331

popersson@telia.com



Christer Olofsson

Vice ordförande

070-5191004

christerolofsson51@gmail.com

Lars Lundin

Kassör

018-223036 070-5295212

lar.lun@comhem.se



Bertil Hagdahl

Sekreterare

073-9238808

bertil.hagdahl@swipnet.se

Ingemar Nilsson

Redaktör

018-460934 070-3986350

ingunils@telia.com



Lena Alm

Ledamot

0708-986649

lena-alm@hotmail.se

Ingegerd Johansson

Ledamot

018-206558 070-2545371

veronica.ason@gmail.com



Ove Jansson

Ledamot

018-429838 0708-299778

ove.jansson@bahnhof.se

Christer Sandström

Ledamot

070-8987966 018-262237

christer.sandstrm@gmail.com



Porträttfoto: Ingemar Nilsson

ANSLAGSTAVLAN !

Bussresa till Teleseum i Enköpings garnison och Lasse Åbergs museum i Bålsta torsdagen den 14 Maj 2020

Kamratföreningens medlemmar inbjudes att per bussresa besöka Teleseum i Enköpings garnison och Lasse Åbergs museum i Bålsta (Anhörig får medfölja).

Vi äter lunch på Enköpings garnison innan vi lämnar för Bålsta. Vi kan välja på fyra rätter för 91 kronor som deltagande betalar själva!

Avresa:

Med buss från garnisonsvakten Ärna kl. 09.00 (exakt) torsdagen den 14 Maj.

Kostnad för resan inkl. entréavgift är 100 kronor (subventionerat).

Återresa:

Bussen avgår från Bålsta kl. 15.00, ankomst Ärna c:a kl 16.00.

Anmälan:

Vill Du utnyttja denna inbjudan ska Du anmäla dig - **med personnummer och mobilnummer** - till:

- Ove Jansson, Brodyrvägen 18, 757 57 UPPSALA
e-post: ove.jansson@bahnhof.se

- Bertil Hagdahl, Kypertvägen 7, 757 57 UPPSALA
e-post: bertil.hagdahl@swipnet.se

Anmälan till vårresan den 14 Maj, brevlades eller per e-post enligt ovan senast 27 april 2020.

Ingen telefonanmälan!

OBS! Bussen rymmer 49 personer,
först till "kvarn" gäller!

Anmälan är **BINDANDE** om inte förhinder meddelas senast 7 Maj.

Den som efter anmälan uteblir vid avresedagen utan giltigt skäl kommer att debiteras kostnaden.

Förhinder utresedagen meddelas till:

- Ove Jansson 070-8299778
- Bertil Hagdahl 073-9238808

ANSLAGSTAVLAN !

Kallelse till Årsmöte, torsdagen den 26 mars 2020.

Föreningens medlemmar hälsas välkomna till årsmöte med middag i Ärnämässen!

Program:

Kl. 17.00 – 17.30 Samling i Ärnämässen

Kl. 17.30 Årsmötesförhandlingar

Kl 18.15 Föredrag av Christer Nordström som berättar episoder från sina år som Uppsalapolis - och som polisens presstalesman i Uppsala.

Kl. 19.30 Middag - Meny:

Förrätt Lax- och skaldjurspaté med romsås, sallad, citron

Varmrätt Portvinsgryta med grönpeppar, smälök och champinjoner.
Kokt potatis och gröna bönor.

Kaffe Choklad- och apelsinlikörtryfflar

Pris: Endast 150 kronor (subventionerat),

*Anmälningsblankett för Årsmöte med middag 26/03 2020
finns i brevet / bilagan som Du fick från föreningen*

Anmälan senast måndagen den 12 mars 2020 !

Vänligen respektera anmälningstiden eftersom "strul" omkring anmälan skapar merarbete för våra ideellt arbetande funktionärer.

Förhinder att delta i middagen skall meddelas snarast, om Du anmält dig.

BREVMÄLAN:

Sänd blanketten som finns i brevet / bilagan per post till:

Öje Nordgren
Dröverksvägen 65
771 92 LUDVIKA

OBS! Ej telefonanmälan!

E-POST ANMÄLAN:

Eller per e-post: oje.nordgren@telia.com

Skriv på ämnesraden:

- "Årsmöte" samt
- ditt personnummer inne i mejlet.

Styrelsen 2019-2020:

Sven Norling

Suppleant

018-531603

0761-410568

slute@hotmail.se



Bert Eriksson

Suppleant

0731-459071

berteriksson34@outlook.com



Lars Flemström

Suppleant

018-501607 070-6957952

ing-mari.flemstrom@telia.com



Öje Nordgren

Webmaster

070-2253996

oje.nordgren@telia.com



Kurt Eklöf

Adjung. arkiv

070-5780548

070-1706030 (i fickan)

paulingoc@gmail.com



Riksdagsman Mikael Oscarsson (KD):

- Resultat Försvarsberedningen och KD fortsatta inriktning

Tidigare under 2019 besökte delar av kamratföreningens styrelse Mikael Oscarsson (KD) i riksdagen och fick en förnämlig presentation av hur arbetet går till i vår lagstiftande församling med tillhörande utskott. Besöket gav mersmak och vi ville veta mer om framtiden för försvaret lokalt i Uppsala, men även för landet i övrigt. Mikael sitter i försvarsutskottet och inbjöds att berätta under en vanlig tisdagskaffeträff, den 8 oktober, på Ärna.

Vi inbjöd både personal från LSS och flygstaben att närvara på Ärna-mässen men insåg att vi inte skulle hinna få ut en inbjudan, med inpasseringsrutiner, till alla medlemmar i föreningen. Ett 40-tal intresserade kom och lyssnade.

Foto: Ingemar Nilsson



Riksdagsman Mikael Oscarsson (KD) är bosatt i Almunge och har alltid visat intressen för flyget på Ärna, där han för övrigt gjorde sin värnplik.

Riksdagens Försvarsutskott har gjort en Försvarsberedning och det var Överenskommelsen och Resultatet av Försvarsberedningen som Mikael redovisade för oss.

Det säkerhetspolitiska och militärstrategiska läget.

- I början av 2000-talet drog flera länder ned på försvaret men Sverige var ovanligt flitiga på nedläggning och det är inte bra sett ur det nuvarande Globala säkerhetspolitiska läget som präglas av instabilitet och oförutsägbarhet.
- Det säkerhetspolitiska och militärstrategiska läget i vårt närområde och i Europa är försämrat. I Ukraina pågår ett krig med 10 dödade per månad och tusentals svårt sårade.
- Rysslands militära övertag oroar och övertagat består tills vidare.

Dimensioneringsgrund för totalförsvaret

Ett väpnat angrepp mot Sverige kan inte uteslutas. Det kan inte heller uteslutas att militära maktmedel eller hot om sådana kan komma att användas mot Sverige. Sverige blir oundvikligen påverkat om en säkerhetspolitisk kris eller väpnad konflikt uppstår i vårt närområde eftersom EU-krav stipulerar att vi ska hjälpa t.ex. Baltiska staterna.

Totalförsvaret ska därför utformas och dimensioneras för att kunna möta väpnat angrepp mot Sverige inklusive krigshandlingar på svenskt territorium.

Den ryska enklaven Kaliningrad kan enkelt stoppa hjälp till Baltikum. NATO kommer då att flyga över Sverige!

Uthållighetskrav.

- I väntan på stöd måste Sverige ha förmåga att klara svåra störningar och att försvara sig på egen hand.
- Det militära och det civila försvaret ska planera för att under minst tre månader kunna hantera en säkerhetspolitisk kris i Europa och i vårt närområde som innebär svåra störningar i samhällets funktionalitet.
- Planeringen ska utgå från att Sverige är i krig under del av denna period.

Försvarmaktens operativa förmåga.

- Försvarmakten har idag väsentliga begränsningar i förmågan att möta väpnat angrepp.
- Dagens krigsorganisation är i grunden inte utformad för att möta ett väpnat angrepp. Centrala funktioner är underdimensionerade och förbandsvolymen är otillräcklig.

En förstärkt krigsorganisation.

- Försvarsberedningen anser att krigsorganisationen behöver omstruktureras och förstärkas.
- Förstärkningar inom logistik, ledning och andra stödfunktioner.
- Utökad numerär i delar av krigsorganisationen, bl.a. armén, amfibieförbanden och flygvapnets basorganisation.
- Det utökade personalbehovet förutsätter att fler grundutbildas med värnplikt.

Armén.

- Tre mekaniserade brigader, en reducerad motoriserad brigad samt en förstärkt mekaniserad bataljon på Gotland. Skapas genom att befintliga stridsfordon omfördelas från dagens två brigader och att stödfunktioner organiseras.
- Jägar-, underrättelse-, säkerhets-, artilleri-, ingenjör-, logistik och luftvärnsfunktionerna förstärks. Territoriella förband införs.
- En divisionsledning etableras.
- Återetablering av ett regemente i Arvidsjaur samt etablering av två mindre regementen. Artilleriutbildning etableras i Kristinehamn/Villingsberg.

Marinen.

- Uppgradering av samtliga Visbykorvetter med robotluftvärn och nya sjömålsrobotar.
- Två nya ytstridsfartyg anskaffas för att ersätta de två äldsta korvetterna i Gävleklassen.
- Antalet ubåtar utökas från fyra till fem. A26-ubåtar tillkommer två stycken.
- Ytterligare en amfibiebataljon organiseras för att etableras på västkusten. Förnödenheter i ett avspärrningsläge kommer att inskeppas via västkusten och dessa måste skyddas. Ett regemente återupprättas därmed i Göteborg.

Flygvapnet.

- Vidmakthållande av sex stridsflygdivisioner. JAS 39 C/D vidmakthålls parallellt med att JAS 39 E förbandsätts och blir operativ.
- Ytterligare en stridsledningsbataljon.
- Basorganisationen utökas för att medge ökad spridning och skydd.
- Anskaffning av bl.a. nya sensorer, ytterligare jaktrobotar samt robotar för att bekämpa markmål på långa avstånd.
- Luftstridsskolan (LSS) omorganiseras till Upplands flygflottilj (F 16).
- FLYGSKOLAN flyger från Ärna!

Hemvärnet.

- Stor satsning på hemvärnet från nuvarande 20.000 man/kvinnor.
- Utvecklas mot att klara även försvarsuppgifter.
- Ytterligare materiel, t.ex. personlig utrustning, fordon, båtar, sensorer, sambands- och mörkerutrustning, ytterligare granatkastare samt moderna burna pansarvärnsvapen.

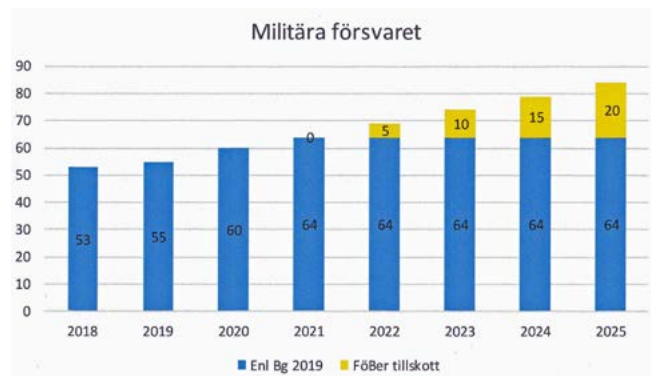
Krigsorganisation 2021.

- Den nya krigsorganisationen börjar intas från 2021. Organiseras med tillgänglig utbildad personal och befintlig materiel.
- Med hänsyn till långa ledtider för bl.a. materielanskaffning och personalförsörjningen kommer krigsorganisationen **inte att vara färdigorganiserad förrän i slutet på 2020-talet.**

Internationellt försvarssamarbete.

- Sveriges samarbete med andra stater och internationella organisationer är en integrerad del av den solidariska säkerhetspolitiken.
- Försvarsberedningen anser att Sverige så långt möjligt måste utveckla möjligheterna till gemensam operativ planläggning med Finland samt i största möjliga utsträckning samordna planeringen med Norge, Danmark, Storbritanien, USA och Nato.
- Kristdemokraterna förespråkar en anslutning till NATO och om detta och annat internationellt samarbete kommer att tillsättas en utredning.

Militära försvaret, 2018 - 2025.



Försvarskostnaderna i Miljarder.

Pengar!!

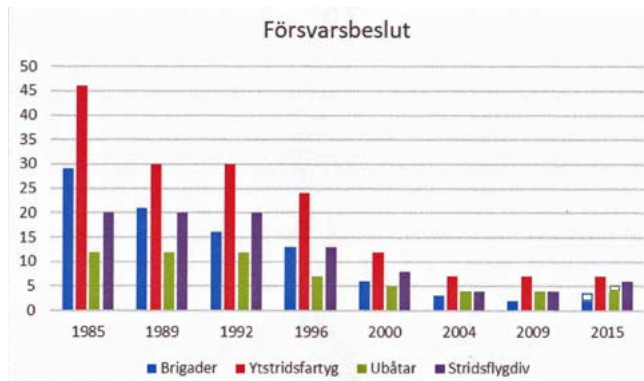
Försvarsberedningens förslag har noggrant beräknade siffror i 2019 års penningvärde. 84 Miljarder 2025 motsvarar 1,5 % av BNP. Önskemålet från KD och M är att man kan komma upp till 2,0 % av BNP.

Regeringen tycker att man INTE ska göra uppräkningsen enligt 2019 års penningvärde. Men då kommer värdet 2025 att sakna 5 Miljarder!

Fortsättning nästa sida.....

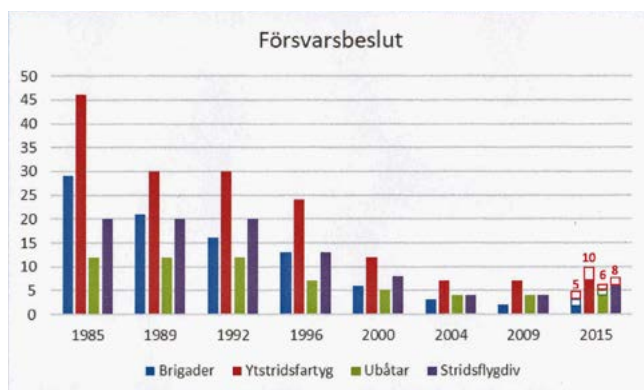
Försvarsberedningens förslag.

Antal förband vid olika tidpunkter - Beredningens förslag på volymökning mot 2030 (inom ofyllda fyrkanter) inte mycket, men hela organisationen kommer att fungera!

**Kristdemokraternas (KD) inriktning - utöver försvarsberedningens förslag.**

Antal förband (inom ofyllda fyrkanter med röd ram) anger KD inriktning.

Röda siffrorna 5, 10, 6 och 8, anger totalt antal förband omkring 2030.

**KD inriktning vid försvarsanslag på 2 % av BNP.****Försvarsberedningen**

- Armébrigader
- Marinen (7 korvetter 5 ubåtar)
- Flygdivisioner

KD inriktning utöver beredningen

- Två armébrigader (en i nedre Norrland och en i Södermanland alt Östergötland)
- En sjöstridsflottilj 3-4 fartyg (Västkusten)
- Två stridsflygdivisioner (Uppsala)

KD motivationer till inriktning utöver försvarsberedningens förslag.

- Trondheim i Norge har NATO-lagrad USA-materiel och personal som eventuellt kan komma att gå igenom Sverige för att hjälpa ansatta NATO-medlemmar i Baltiska staterna. Därför behövs en armebrigad i Nedre Norrland (Falun, Östersund, Sollefteå eller på annat lämpligt ställe).
- Nya ytstridsfartyg placeras i Göteborg.
- F 16 i Uppsala får två JAS-divisioner.
- Flygskolan flyger från Ärna.

Frågor och svar:

Ordföranden PO Persson: - Frågar om MSB har lämplig tillhörighet med hänsyn till verksamheten?

Mikael svarar: - MSB är nu organiserat under Justitiedepartementet. Det bör vara under Försvarsmakten och att tillhörigheten av vissa verksamheter bör överses och ändras.

Mikael förespråkar även att övning är lika viktig som personal och materiel. Övning Aurora är bra övning för hela samhället!

Mikael talar även om att Ryssland-tillståndet för ryska gasföretaget Gas-prom som lyckades få frågan om Nordstrom II att hamna på kommunfullmäktiges bord i Karlshamn och Gotland - och inte på regeringens bord. Trots att MUST, FM, FRA o MSB avrådde tog Karlshamn kommunfullmäktige ändå beslut att låta Gas-prom få använda hamnområdet. Först efter massiva påtryckningar sa Gotland kommunfullmäktige nej. Mikael konstaterade att denna ordning snarast måste ändras. Beslut som gäller rikets säkerhet ska självklart tas av regeringen och INTE av kommuner.

Övt Calle Östh frågar: - Hur har försvarsberedningen tänkt på personalförsörjningen?

Mikael svarar: - Viktigast är att antalet värnpliktiga ökar. KD vill att antalet värnpliktiga tredubblas från dagen 4000 till 12000. Vi har också föreslagit flera vägar in i officersutbildningen så att FM får de allra bästa.

Christer Olofsson frågar: - Varför tycker KD att det är bra med medlemskap i NATO?

Mikael svarar: - Bättre att förbereda sig i fred med sina vänner än att i en kaosartad situation ta tag i den saken. Varje land inom NATO bestämmer även inom NATO - hur man ska ha det med beväpning och sin egen organisation.

Föredraget avslutades med att vår skattmästare Lars Lundin överlämnade en liten gåva som tack för en mycket intressant inblick i det svenska försvarets framtid.

Men det borde ha varit fler från garnisonens inbjudna som närvarat!

**Tycker -
Ingemar Nilsson,
Redaktör Ärna-bladet**

Spännande framtid i växande flygvapen

Kamratföreningens höstmöte den 21 november med föredrag och ärtsoppa, hade samlat 72 deltagare som kommit tillströmmande från hela landet. Det annonserade föredraget skulle hållas av nye Flygvapenchefen generallöjtnant Carl-Johan Edström, men han hade någon vecka före dessvärre anmält förhinder. Istället kom ställföreträdande Flygvapenchefen, brigadgeneralen Anders Persson, som för oss på Ärna är välkänd både som flygförare och tidigare chef för Luftstridsskolan LSS.

Vår ordförande P-O Persson hälsade välkomna, tände ett ljus och äskade tystnad för de medlemmar som avlidit sedan vårt föregående vårmöte.

Föredraget.

Anders Persson berättade sedan till ett bildspel om aktuella frågor för framtidens Försvarsmakten och flygvapnet. Befattningen ”ställföreträdande flygvapenchef” har inte tidigare funnits och beror på att den nya flygstaben har fått flera uppgifter jämfört med tidigare, då det fanns Flygkommandon för ledning i krig. Nu ska ledningen i både fred och krig ske från flygstaben och det kräver en utökad bemanning.

Förändrat omvärldsläge.

Omvärldsläget är både Instabilt och Oförutsägbart samt svårbedömt med snabb utveckling i en värld som styrs av oberäknliga presidenter hos stormakterna i Väst och Öst.

- Sveriges närområde får ökad militärstrategisk betydelse. Bland annat genom ökad is-smältning i havet norr om Skandinavien som kommer att innebära mer fartygstrafik till och från Asien/Japan. Hela norra Skandinavien får därmed ökad militärpolitisk betydelse.
- Den sänkta ryska tröskeln för användande av militärt våld oroar.
- Den ökande militära verksamheten i Östersjöområdet har sin förklaring i rysk satsning i enklaven Kaliningrad med närvaro av robotsystemet Iskander-M som kan vara kärnvapenbärande med räckvidd bortom Ronneby.
- I Ukraina pågår ett krig med rysk inblandning, en inblandning som den ryska ledningen förnekar.
- Den världspolitiska utvecklingen är oförutsägbart.



Aggressivt stridsflyg över Östersjön.

För några år sedan hade inte Sverige incidentverksamhet som under en påskhelg kunde möta genomförda ryska anflygningar mot Sverige. Nu finns den beredskapen!

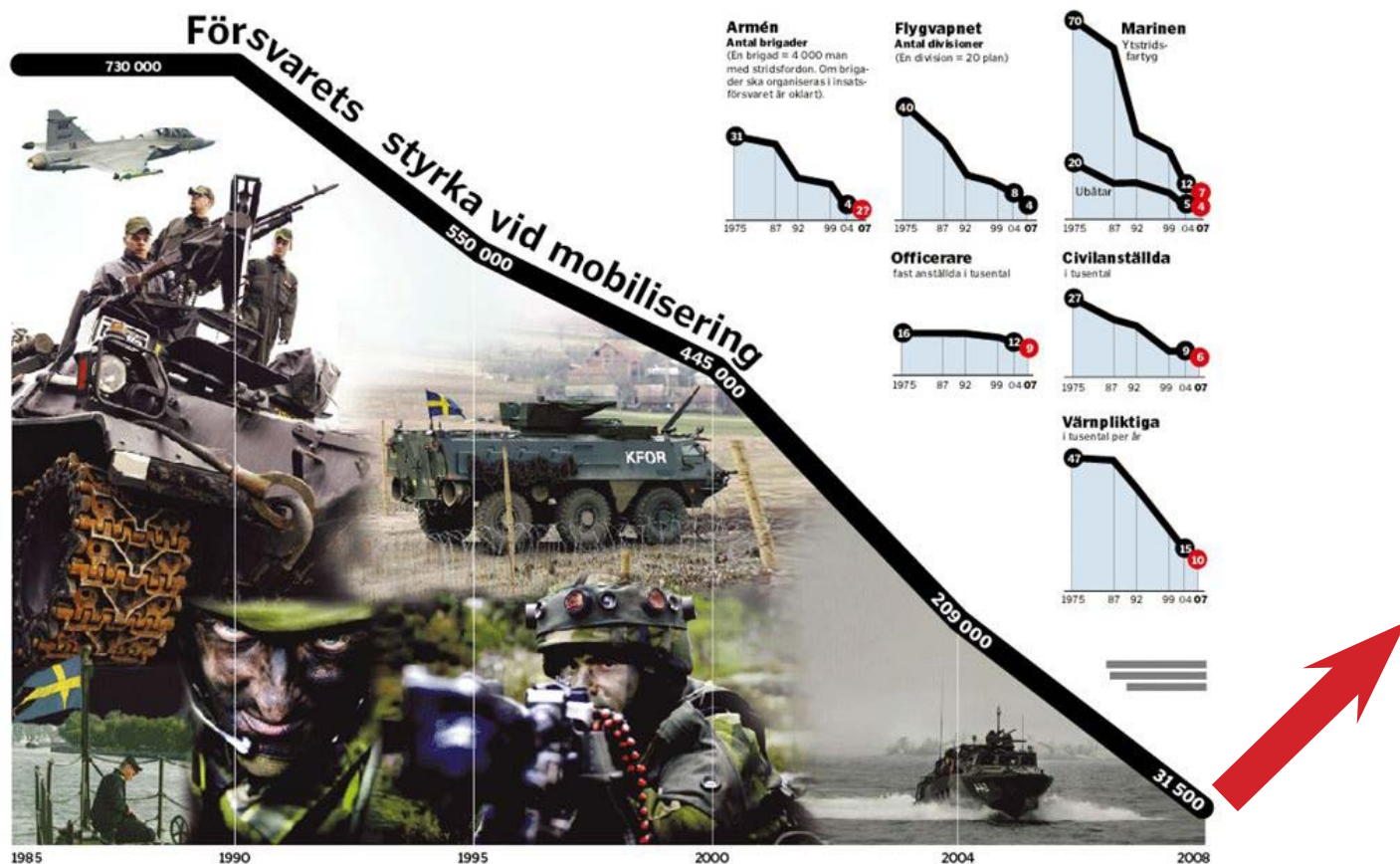
Rysk jaktflyg eskorterar sin egen signalspaning och uppträder aggressivt mot svensk signalspaning även på internationellt område.

Flygvapnets uppdrag:

- Bemanna, utrusta, utbilda och öva krigsförbanden för ständig beredskap och insats.
- Tillsammans skapar krigsförbanden luftoperativ förmåga.

Kontroll av luftrum (prioriterat)

Flygtransport
Mark och sjömålsbekämpning
Underrättelseinhämtning
Upprätta, skydda och driftsätta flygbas
Stöd till samhället



Det svenska försvarets kräftgång 1985 - 2008.

1985 kunde svenska försvaret ställa 730 000 män och kvinnor "på vapenfoot" för att försvara vårt land i händelse av anfall. 2008 var motsvarande siffra 31 500, huvudsakligen hemvärn!

Genom politiska beslut satsade vårt försvar i andra länder och försvaret av vårt eget land fick synbarligt mindre betydelse även om sittande försvarsministrar - oavsett politisk färg - hävdade att hela Sverige skulle försvaras.

(Red. -Vi frågade oss; med vadå?)

Under den gångna tiden med neddragningar var det viktigaste att hålla budgeten inom de angivna ramarna. Den operativa slagkraften kom i andra hand!!

Nu vänder kurvan - till positiv riktning!

Den sittande Försvarsberedningen tillför nu mer ekonomiska muskler och Försvarsmakten kan åter växa mot en numerär som bättre klarar uppgiften att försvara vårt land mot militära hot.

Stridsflyg 39 Gripen.

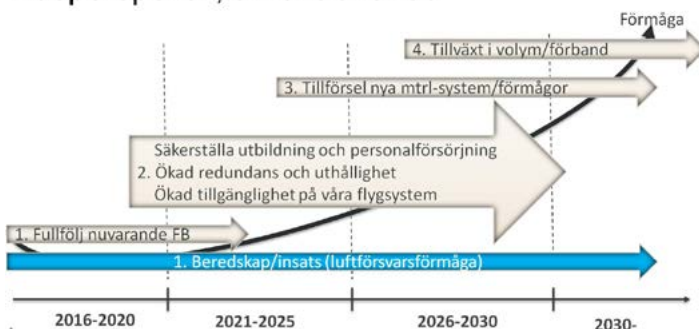
I nuläget finns 95 st. JAS 39 Gripen fördelade på 6 stridsflygdivisioner. Den som tror att Uppsala kan få en JAS-division får nog vänta på att SAAB tillför de nuvarande divisionerna den nya JAS 39E innan det blir 35C- och 39D-flygplan friställda, som kan placeras på ett nyskapat F 16.

Flygvapnet under tillväxt.

När flygvapnet ska växa på nytt finns många samverkande faktorer att ta hänsyn till. Enkelt uttryckt kan sägas att det inte är någon idé att köpa nya flygplan om man inte har personal för operativ drift och stridsledning, och flygbaser som kan användas på sätt som avses. Huvudgrupperna som ska beaktas är många:

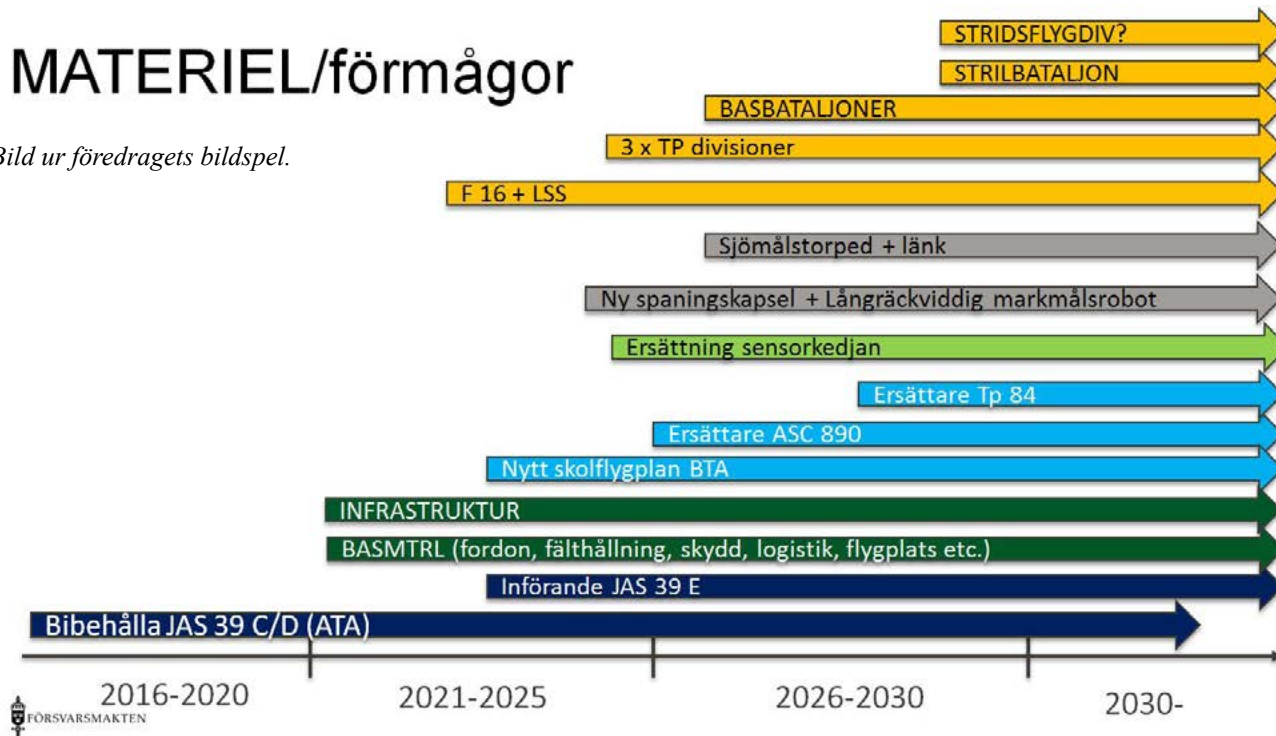
- Beredskap och insats.
- Personal.
- Säkerhet.
- Flygvapenanda och Ledarskap.
- Systembalans.
- Samarbeten.
- Materiel och förmågor.
- Tidsperspektiv.
- Forskning och utveckling.
- Militära professionen, värdegrund.

Tidsperspektiv, tillväxt över tid



MATERIEL/förmågor

Bild ur föredragets bildspel.



Framtida materieförändringar/nyanskaffningar.

- Införande av JAS 39E med omfattande taktikutprovning för att utnyttja alla fördelar med detta helt nya stridsflygplan. LSS Utvecklingsenhet på Malmen får många frågor som ska lösas!
- BAS-materiel skall anskaffas och flygbaser anpassas eller i vissa fall återtas genom återköp. Kommande Basbataljoner kommer att bli "tunnare" än tidigare med inriktning på stor geografisk spridning. Ibland på nuvarande civila flygfält.
- Frågan om nytt skolflygplan 2023 ska lösas. För den första grundflygutbildningen kan det bli ett propellerflygplan och för fortsatt taktisk flygutbildning, antingen det nya skolflygplanet TX som Boeing och SAAB tagit fram tillsammans eller utbildning i dubbelsitsaren SAAB JAS 35D. Priset per flygtimme mellan dessa flygplantyper kommer inte att skilja så mycket.
- Vi behöver omkring 2026 ersätta våra radarövervakningsflygplan i systemet ASC 890.
- 2028 bör nya transportflygplan som ersätter TP 84 Hercules finnas i operativ tjänst.
- Sensorredjan med bl.a. spaningsradarstationer ersätts från 2025.
- Ny spaningskapsel för JAS 39 anskaffas liksom markmålsrobot med lång räckvidd samt ny sjömålsrobot.

Samarbeten.

Olika former av samarbeten måste stärkas eftersom man numera är politisk överens om att vi inte klarar att försvara oss själva.

- Gemensamma operationer med andra försvarsgrenar och stridskrafter.
- Totalförsvar.
- Internationella samarbeten. Här är samarbetet i flygövningar med Finland utvecklande och bedrivs med hög prioritet.

Det är slut på internationella insatser såsom i Afghanistan, o dyl.

Personalförsörjning.

Den uppstartade personalförsörjningen har ett ledord: KOMPETENS!

Det behövs både militär och civil personal i vår organisation och det behöver bli omfattande rekrytering för att möta väntade pensionsavgångar. Det nystartade värnpliktsystemet har i sitt mönstringsförfarande rutiner för att fånga upp de allra bästa och mest utbildade soldaterna som förhoppningsvis blir kvar i Försvarsmakten efter sin grundutbildning.

Sökande till pilotutbildning har under en följd av år varit klen till antalet. Nu satsas det på att få fler sökande i fas med att den nya TOP GUN-filmen premiärvisas snart.

Stridsflygpiloter är prioriterade i uttagningarna. Helikopter- och transportpiloter får lägre prioritet, av kostnadskäl.

Vi avslutade med en finare ärtmiddag.

Som avslutning på kvällen gick vi till bords och åt Lena Alms hemlagade ärtsoppa och pannkakor med Lenas hemlagade sylt av flera sorter.

Lena är en otrolig tillgång för vår förening som kan erbjuda en vällagad kväll för endast 100 kronor. Hon borde hissas!

Ingemar Nilsson



Generalen Sven-Olof Olson delade ut en kram och puss till Lena, (här till höger) och hennes medhjälpare Ingemar Johansson. De närvarandes varma applåder ekade!



Fältgrupperad Rbs 98-lavett i skogsdunge.

Foto: Stefan Bratt / Försvarsmakten

Jaktrobot blir ny lätt luftvärnsrobot!

Med tillstånd av Kommunikationschefen, major Carl Sjöstrand, Lv 6 i Halmstad, återger vi hans text som tidigare varit publicerad i Försvarets Forum, nr 4/2019.

Robot 98, IRIS-T, monterad på lavett och buren av Bandvagn 410 ersätter trotjänaren Robot 70 som det lättare systemet i luftvärnets bataljoner.

Den 23 augusti 2019 överlämnades ett nytt robotsystem från FMV till Försvarsmakten. Detta skedde vid Luftvärnsregementet i Halmstad, där all utbildning kommer att ske. Robot 98, redan använd i flygvapnet som jaktrobot, kommer nu att öka den operativa effekten i arméns två luftvärnsbataljoner.

Samutnyttjandet av robottekniken är mycket smidig. Det går att plocka en Robot 98 från vingen på en JAS 39 Gripen och sätta den i lavetten på Bandvagn 410. Efter en omprogrammering på några minuter är den klar att använda som luftvärnsrobot.

- Detta är en taktisk revolution för luftvärnet, konstaterar överste Anders Svensson, chef för Lv 6 i Halmstad.

Han syftar på alla fördelar det nya systemet har jämfört med det gamla Robot 70. Den har nära dubbla räckvidden och högre höjdtäckning, man kan skjuta fyra robotar i princip samtidigt och de kan ges mål i 360 grader, den är mycket svår att störa ut. Den största fördelen är dock att man slipper

sätta sig på en kulle med visuell kontakt till målet och styra roboten ända till träff, vilket är fallet med Robot 70. Robot 98 kan grupperas i skog eller mellan hus och ges en invisning från en radar flera kilometer bort och sedan träffa sitt mål med hög sannolikhet.

Robot 98 var bara en del av projektet IF Lv - Insatsförmåga luftvärn - som levererades till Lv 6 fredagen den 23 augusti 2019. IF Lv innehåller dessutom nya lednings- och sambandssystem, uppgraderade mobila radarsystem (UndE23), en uppgradering av Robot 97 (Hawk) så att den ska fungera i den nya luftvärnsbataljonen till Patriot levereras.

Leveransen är första steget i förnyelsen av Sveriges luftvärn, och därmed luftförsvaret. Nästa steg blir när nya Robot 103, Patriot, levereras om cirka ett och ett halvt år.

Text: Carl Sjöstrand / Lv 6

Fakta:

- Robot 98 i Lv-version har en räckvidd på minst tio kilometer och en höjdtäckning på minst fem kilometer-
- En lavett på baksidan av Bandvagn 410 kan bära fyra robotar.
- Varje robot kan skjutas oberoende av varandra eller flera mot samma mål. De kan skjutas i princip samtidigt mot fyra olika mål inom 360 grader.

Nya gradbeteckningar i Försvarmakten - igen!

Från den 1 oktober 2019 gäller nya gradbeteckningar för Försvarmakten. Detta styrs av en föreskrift (beslutad den 13 september 2019) om ändring av Försvarmaktens föreskrifter (2019:3) om grundläggande officersutbildning och tjänstegrader.

Vi tittar, redaktionellt, på några ändringar.

Den som anställs och som rekryterats för att tjänstgöra som specialistofficer eller specialistofficer i reserven ska vid anställningstillfället ges tjänstegraden sergeant.

Försvarmakten (FM) får besluta om annan tjänstegrad om det finns särskilda skäl.

Den som genomgått FM specialistofficersutbildning med godkänt resultat får anställas som yrkesofficer i FM eller som reservofficer i FM.

Första tjänstegrad ska vara sergeant. FM får besluta om annan tjänstegrad om det finns särskilda skäl.

Den som genomgått FM anpassade reservofficersutbildning med godkänt resultat får anställas som reservofficer i FM.

Första tjänstegrad ska vara sergeant. FM får besluta om annan tjänstegrad om det finns särskilda skäl.

Den som genomgått FM flygförarutbildning med godkänt resultat får anställas som yrkesofficer i FM eller som reservofficer.

För officerare ska första tjänstegrad ska vara fänrik och för specialistofficerare ska första tjänstegrad vara sergeant. FM får besluta om annan tjänstegrad om det finns särskilda skäl.

Tjänstegrader för specialistofficerare.

I FM finns följande tjänstegrader för specialistofficerare.

- Regementsförvaltare/Flottiljförvaltare
- Förvaltare
- Fanjunkare
- Översergeant
- Sergeant

Fullständig förteckning av tjänstegrader i FM och deras inbördes ordningsföljd återfinns i FM föreskrifter (FFS 2019:6) om personaltjänst.

Ingemar Nilsson

OFFICERARE

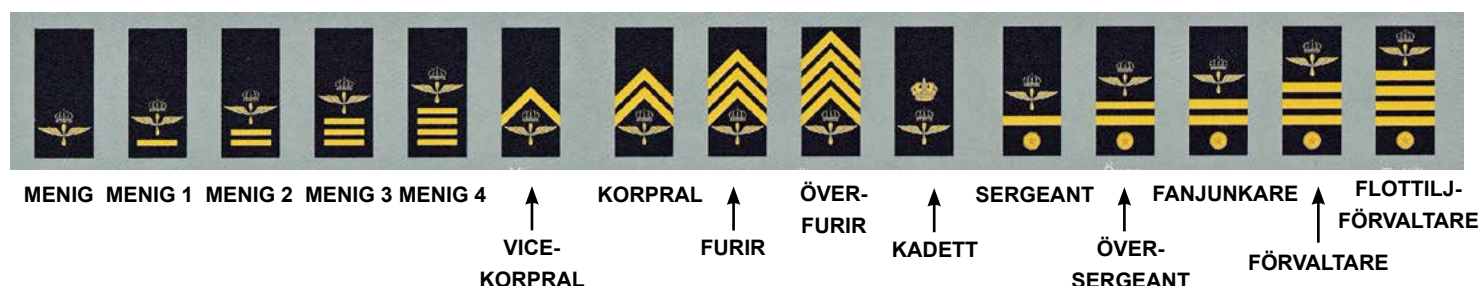
GENERALSPERSONER



SOLDATER

GRUPPBEFÄL

SPECIALISTOFFICERARE



”De tog vore hjem II”

I Garnisonsmuseets bibliotek finns nu en spännande bok att låna. En bok som skrivits av danske seniorsergeanten Niels M. Schaiffel-Nielsen om flygstation Vandel, några kilometer söder om Billund på Jylland, i Randbols kommun. Det är den andra utgåvan av boken och den beskriver exakt samma tid som vår egen Upplands flygflottilj, F 16, var i fullt bruk, 1943-2003.

Boken är på danska språket men är trots det lättläst och innehåller mycket bilder. Vi har klistrat in i bokens försättsblad (sid 2-3) ett dansk-svenskt litet lexikon med ett 50-tal av de danska ord som förekommer i boken.

Hårda tag från den tyska ockupationsmakten.

Flygbasen Vandel byggdes av tyskarna under deras ockupation av Danmark och planerades att bli den största flygbasen i Nordeuropa. Från november 1943 till slutet av 1944 beslagtogs tyskarna 166 gårdar och hus i området Vandel, Plougslund, Almstok, Frederikshåb och Randbol. Omkring 600 människor blev tvungna att lämna sina hem.

Över 3.000 hektar mark blev beslagtogen. Boken handlar om detta, om bygget av den militära anläggningen och om de människor som var knutna till flygplatsen. Den berättar även om svindellaffärer, utrensningssmord, nedskjutning av brittiskt flyg och vad kriget även förde med sig för Niels Schaiffel själv och andra namngivna personer.

Under ockupationen 1940 till 1945 byggdes med början 1943 en flygplats i byn Vandel. Niels Schaiffel var skolgosse vid den tiden men kunde förstå att fadern tvingades hjälpa tyskarna med flygplatsbygget på dagarna. På nätterna körde han bil åt motståndsrörelsen och födde upp grisar i bakhuset. Grisar som han bytte bort till ungerska soldater som tvingats in i tysk uniform och som via faderns grisar kunde bytas mot vapen som ungrarna kommit över. Vapen som lämnades vidare till den danska motståndsrörelsen. Niels mamma var skräckslagen för faderns verksamhet och att han skulle fängslas av tyskarna. Men det skedde inte.

Massor av spännande berättelser innehåller boken.

Till de normala danska invånarna kom cirka 1000 personer som blev medlemmar i en nazistisk organisation som bildades av nazistiske danske kaptenen Poul Sommer och som blev sabotagevakter vid de tyska flygplatsbyggena i Danmark. De var tidigare frontsoldater och bar svarta uniformer och var tungt beväpnade.

Motståndsrörelsen likviderar danskar.

En annan sorts invånare var Gestapos folk och medlemmar av säkerhetstjänsten. En sådan var dansken Nils Lorenz Closter från Stolling vid Åbenrå. Han hade ett skrämmande stort ärr i ansiktet som han fått i tysk tjänst vid fronten i första världskriget. Han var gift med en judisk kvinna och



det vållade honom stora problem i samvaron med det ariska herrefolket. Men han fick en tjänst i Ålborg som tolk och medhjälpare vid förhör med tortyr av fångar ur den danska motståndsrörelsen. Boken innehåller detaljerade exempel på hans framfart och motståndsrörelsen bestämmer att han ska likvideras.

En annan som fick motståndsrörelsen emot sig var Tholacius Ussing som behandlade sina landsmän illa och blev skjuten utanför restaurang Röda Kvarnen. Han överlevde och hamnade på sjukhuset där han sköts till döds i sin säng av obekanta män i februari 1945.

Tyskarna ger igen!

Tyskarna som därmed förlorat några av sina danska bundsförvanter skulle ge igen och det kostade nazistkritiske överläkaren Paul Fjeldborg livet. Han blev varnad av motståndsrörelsens män som ville gömma honom men han svarade att; - det blir det inget av med. Morgonen efter, i 05-tiden, var han död, skjuten av dansktalande män i sitt hem. Landsförädrarnas död hade fått sin hämnd!

Sabotageaktioner.

Motståndsrörelsen genomförde många sabotage mot tyskarna. Dubbelspelet från de inblandade var sofistikerat. Assistenten vid Järnvägen, Christensen, var med och sprängde järnvägsbroar och ringde därefter till sin chef att han inte skulle släppa ut tåg på banan.

19 september 1944 övertog tyskarna det danska polisväsendet eftersom den danska regeringen inte längre ansågs vara lika positiva i samarbetet som man varit vid ockupationens början. Överkonstapel O. Jacobsen tillhörde en polisenhet som tyskarna lät vara och det innebar, säger Jacobsen

själv: - Att jag kunde vara sabotör på heltid och från den 21 september var det full jakt på mig!

Han skaffade falska ID-handlingar och måste hålla sig gömd. Det finns flera berättelser om hur sabotagen gick till och om hur bensin stals inne på flygplatsbygget för att motståndsrörelsen skulle kunna färdas på nätterna under sina sabotageturer.

Tyskarna lämnar!

Efter Hitlers självmord 30 april 1945 blev det kaos i de tyska styrkorna i och omkring danska Vandel. Storamiral Dönitz som tog befälet i Berlin beordrade civil ommålning av en Siebel 204 i Vandel och att den under eskort av tre Junker Ju 88 skulle flyttas till flygplatsen i Flensburg för att användas till flykt av tyska ledande nazister.

Här beskrivs även problemet med att dagen efter den 5 maj 1945 få den tyske flygplatschefen och översten Eric Kaus att ge sig. Han vägrade att ge sig till civilt klädda personer och en landsfiskal tog emot hans uppgivande av flygplatsen. Men sin pistol behöll Kaus ytterligare en tid.

Den 4 maj kom meddelandet att Tyskland kapitulerat. Glädjen var stor hos danskarna! På Vandels flygplats startade stora stölder som tvingade motståndsrörelsens 9. Kompani att ordna beväpnad bevakning av flygplatsen och alla de byggnader som förhoppningsvis skulle lämnas tillbaka till de danska familjer som fått lämna sina hem. Den 17 maj kommer 400 engelsmän som övertar bevakningen som i augusti övergår till danska snabbinkallade soldater.

Under uppstädning av området hittas stora mängder med ammunition i olika bunkrar. En diversearbetare med hustru och sju barn omkommer efter det att han lekt med en tysk skafthandgranat, som briserade i handen på honom.

Återlämnandet av de ockuperade husen och gårdarna blev en utdragen affär eftersom de danska myndigheterna inte snabbt nog kunde bestämma sig för vilken nivå den ekonomiska ersättningen skulle vara för de av tyskarna förstörda hemmen.

Efter den tyska ockupationen byggdes det danska flygvapnet upp med engelska surplusflygplan och flygutbildning i England. Den 12 januari 1948 blir ryttmästare K.C. Zeilau den förste kommandanten på Vandels flygplats varefter basen användes av Härens Flygtjänst.

Danska Flygvapnet bildas.

Flygvapnet bildas 27 maj 1950 som en sammanslagning av Härens och Sjövärnets flygtjänster och Vandel blir en av de baser som bemannas av den nya vapengrenen. Man flyger med Spitfire, Gloster Meteor och F-84G Thunderjet. Som resultat av Berlinkrisen 1948-49 bildades NATO där Danmark blev medlem och uppgav sin tidigare neutralitet.

Motgångar med Artillerifyget.

1950 kommer Artillerifyget till Vandel och flyger med KZ X (Lärkan) men efter en serie haverier skrotas alla nio flygplanen och ersätts med Piper Super Cub från 1957. 1968, den 19 april, brann hangar 1 och 11 flygplan förstördes.



Seniorsergeant Niels M. Schaiffel har vid sidan om sin ordinarie tjänst som meteorolog och i en arbetsledande befattning vid Materielavdelningen varit redaktör för både Vandels personaltidning Guldoksen och journalist/fotograf för danska motsvarigheten till svenska FlygvapenNytt. Han har skrivit många böcker om försvar och hembygden.

Flygverksamheten gick ned utan flygplan men 1973 tillfördes Vandel helikopter Hughes H-500 för artilleriledning men H-500 ombeväpnades 1991 till pansarvärnshelikopter.

NATO-gäster.

Flera NATO-förband ur flera länder övade med Vandel som tillfällig bas från 1974 till 1994. Som gäster uppträdde en mängd olika flygplantyper ur NATOs förband både från USA, Frankrike, Holland Norge och Storbritannien.

9 maj 1955 blev Västtyskland medlem av NATO, till många danskars förfasan. Men basväxlingarna med tyskarna gick bra och inte minst vid en basväxling 1970 då det en längre tid varit en utbredd strejk i danska ölbryggerier. Tyskarna plockade bort pansarplåten bakom förarstolen i två stridsflygplan av typen Fiat G-91 och gjorde en separat flygning hem till Tyskland. När man återkom till Vandel utfördes en försiktig smyglandning för att inte alla sprit- och ölflaskor bakom föraren skulle förstöras. Sen blev det häftig gemensam fest på massen!

Efter Berlinmurens fall 1989 började kräftgången för flygstation Vandel. USA och andra NATO-anslutna länder hade svalnande intresse för att öva från flygstationen.

1995 kommer ett danskt Försvarsbeslut som innebär nedläggning.

Rutinerna omkring nedläggningen, med omsorg om de anställda som erbjuds omplacering, avgångsvederlag och utbildning för nya arbetstillfällen i det civila, är sånt som vi från F 16 känner till från Ärna sedan 2003. Den 2 juni 2003 packar Härens Flygtjänst och alla andra enheter som varit på Vandel, sin materiel och området erbjuds till försäljning. I dag är området översvallat av enorma ytor med solceller som förser närliggande kommuner med elkraft.

Boken är mycket spännande!

Kan lånas ur garnisonsmuseets bibliotek. Enklast om du kommer en tisdag förmiddag till Gula villan, tar en fika med oss kl. 09 och får låna hem boken.

Ingemar Nilsson

Individuppföljning av flygplanenheter.

Individuppföljning av flygplanenheter innebär att man, med dokumentationsåtgärder, alltid har kunskap om var en flygplanenhet är monterad i för enskilt flygplan eller i vilket förråd eller verkstad den finns på hyllan som utbytesenhet. Och vilken driftstatus och luftvärdighet den har.

Före tiden med J 35 Draken fanns ingen individuppföljning av i flygplanet monterade enheter. Uppföljning av flygtid gjordes, i stort sett, endast uppdelat på hela flygplanet och på motorn via den flygtid som flygföraren skrev i loggboken.

Tidsödande letande efter enheter.

Vi som jobbade med J 29 Tunnan var flera gånger belastade med att jaga enheter som snabbt måste genomgå en modifieringsåtgärd för att fortsatt kunna användas. Från tekniske bokföraren kom frågor om enheter med vissa tillverkningsnummer som skulle åtgärdas. De tekniska topparna på divisionen och vi på flygverkstaden måste i vissa fall demontera åtkomstluckor och andra enheter som monterats framför den efterlysta enheten, för att kunna läsa tillverkningsnummer och modifieringsstatus på enhetens märkskylt. Ett grannlaga och tidsödande jobb.

Framförallt var det tidsödande för telefolket att leta efter enheter i Flygradiopejlens (FRP 3) enheter som satt under buken i en lucka som var tillskruvad med 68 hårt skruvade stjärnskruvar. Om luckan var "muckardragen" av en värnpliklig elmekaniker, som efter hård tilldragnings lättat skruvdragaren och dragit alla skruvarnas spår runda, fanns endast



Att komma åt en FRP3 Peljmottagare i luckan under flygplan J 29s buk, för att läsa på märkplåten var förknippat med mycken möda.

lösningen att med en körnare jaga skruvarna runt tills de lossnade!

Genom att enheterna vid tidigare felsökningar bytts mellan olika flygplan fanns ingen uppfattning om hur lång tid den eftersökta enheten egentligen hade använts.

Mängden enheter ökade i Draken.

På de jämförelsevis enkla flygplan som använts före Draken-epoken var antalet enheter inte så stort eller så tätt monterade som det senare blev med Draken. Redan från början av Drakens användning infördes Individuppföljning med datorstöd hos den tekniska bokföringen på Tekniska kontoret. Personalstyrkan där utökades från en bokförare till tre-fyra personer.

För oss som handgripligen jobbade med flygplan infördes dokumentationsrutiner i loggbok och Tekniska Rapporter o Arbets-Beställningar (TRAB) som ibland upplevdes som onödigt krångligt. Flygförvaltningen kom flera gånger till oss på förbanden för att förklara helheten med de nya rutinerna och vad det förde med sig i slutänden av bättre flyg- och driftsäkerhet. Vi fogade oss!

Felsökning genom skiftning av enheter mellan flygplan.

I de förseglade "burkar", med avancerad funktion, som ingick i flygplan Draken var det ibland svårt att med mätning och logisk felsökning i flygplanet utröna om den hade felaktig funktion eller inte. En felsökning fick ofta utföras genom att prova det felande systemet med en lånad enhet ur ett annat flygplan intill. Det kunde bli flera byten (tillfälliga lån) av enheter ur andra flygplan innan man kunde bestämma vilken enhet som var den felaktiga och kunde hämta en liknande på utbytesförrådet. Men – ofta stod man efteråt med upplockade/lånade enheter som nu skulle återmonteras i rätt



flygplan. Och alla byten/lån som inte återmonterades skulle dokumenteras i TRAB för att behålla individuppföljningen korrekt på respektive flygplan.

Att i efterhand reda ut dokumentationen efter en krånglig och långvarig felsökning på en krigsbas, där det var långt till utbytesförrådet och enda lösningen var att låna ur andra flygplan på basen, kunde vara rena detektivjobbet om de i felsökningen inblandade mekanikerna dessutom jobbat i olika skift över ett dygn och var okontaktbara i sin sömn, för att svara på frågor.

Den tekniska personalen klarade även den delen av jobbet, men ibland kändes det mycket tungt!



När all dokumentation i detaljuppföljningen fungerade perfekt behövde vi inte leta i några Drakenflygplan efter märkning och gångtid i en manöverapparat för navigeringsradarn PN-507. Uppgifterna fanns i Tekniska bokföringens datorer!



Bra att det fanns individuppföljning när SK35C (skolverversionen) byggdes på SAAB i början av 1960-talet.

När 25 stycken SK35C, skolverversionen av Draken byggdes, bestod de av bakkroppar från J 35A med kort bakkropp samt nybyggda framkroppar från SAAB. De tidigare bakkropparna från J 35A som kom till användning hade ju, innan

livet som SK 35C, flugit ett antal flygtimmar på både F 13 i Norrköping och på F 16 i Uppsala och det uppkomna individuella slitaget var man intresserad av. Fenans infästning var en svag punkt i alla 35-flygplan och flygförarna hade i sin förarinstruktion uppmaningen att inte flyga med för stor snedanblåsning i hög fart. Genom individuppföljningen kunde man för de enskilda bakkropparna bedöma om extra kontroller skulle vara nödvändiga vid kommande H-tillsyn. H-tillsynen var en mycket omfattande tillsyn varefter flygplanet "nollställdes" och betraktades som nytt.

Det fanns en lista med gångtider att ta hänsyn till för de som skulle utföra H-tillsynen.

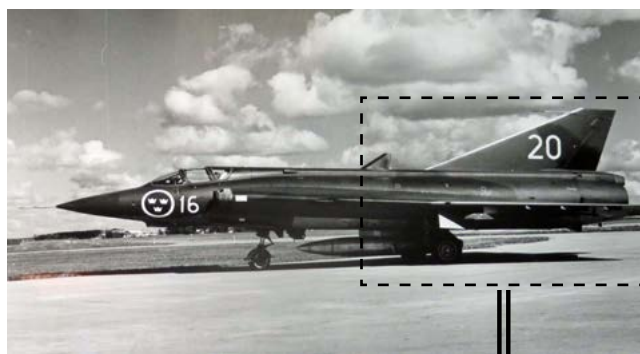
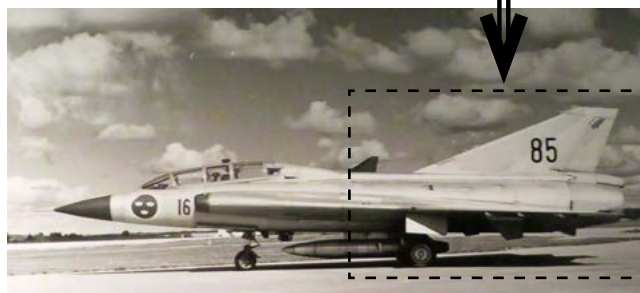


Foto: Nils Andersson F 16



Den dubbelsitsiga skolverversionen av Draken, SK 35C, hade en nybyggd framkropp från SAAB men bakkroppen kom från ett antal J 35A med kort stjärtkon.

Bakkroppen till "Petter 85" eller 35817 hade haft ett liv som 35021 (J 35A) och flugit 150 flygtimmar under 322 flygpas. Flygtid som man måste ta hänsyn till vid kommande till- och översyner.

Österrike tar ett beslut men ändrar sig!

När Österrike köpte 24 st Draken OE35, ombyggda J 35D från Sverige, blev man erbjudna från SAAB att köpa ett Individuppföljningssystem för ingående enheter i flygplanen. Man tackade nej för att spara in på den utgiften när flygplanen levererades. Det behövdes inte blev svaret!

Men efter en tid hade man genom felsökningsbyten/lån mellan flygplan tappat kontrollen över sina enheter. Man beställde och kompletterade med ett PC-baserat individsystem efter några år.

*Ju äldre jag blir desto mer lyssnar jag
på folk som inte säger så mycket
Germain G Glidden*



Foto: Lockheed Martin.

Det amerikanska stridsflygplanet F-35 Lightning II från Lockheed Martin har beställts av många länder utanför USA. Däribland av Danmark och Norge. Hanteringen av utbytesenheter och reservdelar är redan en spännande följetong.

Österrike var med sina enkla SAAB 105:or (SK 60) i samma läge som vi i Sverige varit med J 29. Flygplan med förhållandevis få enheter jämfört med systemflygplanet Draken. Vi hade tidigt gjort erfarenheter med Individuppföljning och nu följde österrikarna efter.

Hur blir det på nya F-35A Lightning II?

Det nya amerikanska stridsflygplanet J-35 Lightning II som levereras till Danmark, Norge och flera andra NATO-länder ska underhållas på enhetsnivå av utpekade huvudverkstäder i flera olika länder, bland annat i Turkiet.

Det blir en grannlaga uppgift att hålla reda på individuppföljningen i J-35A Lightning II när TRAB ska skrivas på olika språk och enheterna flödar över hela världen.

FLYGREVVYN har koll på läget!

I flygtidskriften FLYGREVVYN nr 4-2019 skriver redaktionen under rubriken "Reservdelar på villovägar" om problem som är kopplade till underhållsarbete som inte har Individuppföljning. Amerikanska motsvarigheten till Riksrevisionsverket är tveksamma till om kunderna får valuta för pengarna så länge det är kaos inom reservdelshanteringen.

Sommaren 2019 var 4.300 beställda reservdelar och utbytesenheter antingen inte levererade, förvarade på okänd plats eller i okänt skick så att man inte visste statusen på respektive enhet.

Vi kan rekommendera den som är intresserad av flygunderhåll att läsa FLYGREVVYNs artikel i nr 4-2019!

Vi som jobbat tekniskt med SAABs och svenska flygvapnets 35-system kan nog se tillbaka på en förhållandevis lycklig tid i detta avseende!

Ingemar Nilsson
(Telemek emeritus på J 29 och J 35)

Sinnesvillor vid flygning - vad är det?



Låt oss inledningsvis konstatera att detta är ett mindre trevligt fenomen som drabbar flygförare under instrumentflygförhållanden, och som de får utbildning för att möta. De flesta av markpersonalen, inklusive till en början jag själv, hade inte mött problemet.

Ingemar Nilsson

Spatial desorientering – enligt text från KTH.

”Spatial desorientering (rumsliga sinnesvillor) är den viktigaste enskilda förklaringsfaktorn för haverier vid flygning. Spatial desorientering uppkommer eftersom det vid flygning ofta saknas yttre synreferenser samtidigt som innerörats balansorgan inte kan ge adekvat information om vissa rörelsemönster eller tolka förändringar i tyngdkraftens storlek”.

Sinnesvillor förmodad haveriorsak?

Den 16 oktober 2019 är det 23 år sedan flygvapnet hade ett haveri med dödlig utgång i samband med att två flygplan av typ AJ37 Viggen från F 15 i Söderhamn under ett spaningsuppdrag den 16 oktober 1996 skulle kontrollera det då nya ryska krigsfartyget Peter den Store i södra Östersjön. Det ena flygplanet havererade varvid piloten Göran Carlsson, bördig från Gotland, omkom. Haverikommissionen kom fram till att orsaken förmodligen var en form av tillfällig desorientering, en så kallad sinnesvilla, under en sväng på låg höjd förbi fartyget.

Några månader tidigare hade samma flottilj drabbats av en annan olycka med Viggen då piloten Pontus Lindgren förolyckades i havet utanför Ulvön vid Örnköldsvik. Ytterligare ett dödshaveri hade inträffat samma år då bägge besättningsmännen, Björn Larsson och Linus Olsson i en SK 60 kolliderade med isen utanför Gävle.

Det är nu 23 år sedan dessa haverier inträffade. Sedan dess har Flygvapnet varit förskonat från dödshaverier med stridsflygplan, även om det funnits flera allvarliga tillbud och även fallskärmsuthopp i nödlägen.

Markpersonalen dåligt orienterad.

Åtminstone två av dessa haverier tillskrivs desorientering vid en sk. sinnesvilla. Under mina sex år som flygplanreparatör/elektro på flottiljverkstaden vid F 16 hörde jag och andra om sinnesvillor som trolig förklaring till inträffade haverier. Någon bra förklaring till fenomenet fick varken vi på flottiljverkstaden eller de flygtekniker som tjänstgjorde på divisionerna. Inte förrän jag som 24-åring fick anställning vid flottiljens simulatoravdelning 1964 och stiftade bekantskap med flyginstruktörer och instrumentflygning började det klarna om sinnesvillor.

Amerikansk instruktionsfilm klargjorde!

Operativ chef för simulatortekniker var på den tiden löjtnanten Lars Unger och han lånade vid flera tillfällen, hos Armé- Marin och Flygfilm, bra flygfilmer som han visade för flygande personal – och oss simulatortekniker – i ordersalen. En av filmerna var en amerikansk instruktionsfilm inspelad i början av 1950-talet på en jaktdivision med F-86 Sabre.

Filmen visade på ett öppet sätt problemen med att i ett motorstarkt flygplan, som kunde svänga, accelerera och retardera kvickt, försöka stå emot de accelerationskrafter som påverkade balansorganen i innerörat och som försökte lura sinnena om det aktuella flygläget.

Filmen tog även upp det faktum att många förare som drabbades av sinnesvillor inte ville prata om det efter sina flygpass, av risk för att bli ”groundade” av medicinska orsaker. Men i början av 1950-talet blev man mer öppen med sina upplevelser och letade seriöst efter sätt att förebygga fenomenet.

J 35 Draken hade ju ändå en förnämlig horisontanläggning.

Jag och några andra i simulatorpersonalen förstod inte riktigt hur man kunde låta sig luras i ett flygplan som Draken där instrumentflyganläggningen var av så hög klass. Nu hade man ju ett system med fullständig frihet i alla axlar, utan den vinkellåsning som fanns hos motsvarande system i J 29 Tunnan. Dessutom fanns simulatorövningar med flygning på grundinstrumenten: Kula och spade, samt höjdmätaren. Vi förstod naturligtvis inte vad det handlade om, måste man numera erkänna.



En sådan instrumentpanel med begränsad funktion är ingen bra hjälp för att undvika Sinnesvillor.

Bästa sättet att hålla kvar en man är att ha honom ständigt i sina armar.

Mae West

Jan Senneberg skingrade våra dimmor.

De här sakerna, och vår uppfattning, diskuterades ibland i fikarummet med simulatorinstruktörerna. En dag satt löjtnanten Jan Senneberg och lyssnade. Han föreslog att vi skulle få känna på hur det var i verkligheten och att det skulle kunna ske i en SK 16 om vi kunde hitta en dag med några täta molngubbar på himlen. Vi var två som var intresserade av ett sådant flygpass och några dagar senare ringde Senneberg och bad oss komma ned till flygstationen på 5:e för varsitt flygpass.

Vi startade och Senneberg letade upp en kraftig molngubbe som han gick stigande in i med cirka 40 graders vänsterbankning. Inne i molnet minskade han, mycket långsamt och försiktigt, bankningen till noll. Det kunde jag se på horisontindikatorn!



Instrumentpanelen i en SK 16. Bankningsvinkeln är NOLL!

Men i min skalle kände jag att vi fortfarande bankade 40 grader åt vänster!! En titt på horisontindikatorn kunde inte ändra på min uppfattning. Den ändrades först när vi kom ut ur moln och jag fick en stor och rak horisont i sikte. Då kantrade skallen rätt igen!

Jag hade upplevt min första Sinnesvilla!

Detta var tillfället då jag praktiskt fick se att vinkelförändringar på huvudet som i någon riktning understeg två grader per sekund, är under balanssinnets tröskelvärde.

Min andra sinnesvilla kom i en SK 35C.

Den 13 december 1969 flög jag med fältflygare Christer Berge i Petter 78. Vi gjorde en girkontroll som ingår i kontrollflygning och efter provet flög jag från baksitsen och styrde hemåt efter muntliga styrororder från Svea Control. Det var helslutet väder med omfattande molntäcke i höjddled.

Jag fick en styrororder om att svänga vänster till xxx grader men kursen stannade inte på det beordrade värdet trots att jag rollat upp och kände på mig att vi inte hade någon bankningsvinkel.



Ingemar Nilsson på väg upp i baksitsen på en SK 35C.

Innan jag konstaterat att horisontindikatorn visade svag bankning åt vänster kom det från framsitsen:

- Jag flyger!

Vi konstaterade att jag drabbats av en sinnesvilla trots att jag hade bra instrumentflygtrim efter att varje morgon provat simulatorn under en-timmes flygpass. Jag var även vid detta tillfälle medveten om betydelsen av att hålla huvudet stilla och använda ögonen för att scanna instrumentpanelen under flygningen. Men blev lurad ändå!

Hur fungerar normalt våra balansorgan?

Balansorganen är belägna i inneröronen och består av varadera tre mot varandra vinkelräta cirkelformade bäggångar. Vätska i dessa gångar sätts i rörelse vid vridningar av huvudet, ungefär som vispgräddde i en kopp med choklad. Vri-der man kroppen snabbt, stannar grädden kvar. Sinnessceller känner av strömningar i vätskan som sjögräs i en bäck.

Vad är en "sinnesvilla" och hur framkallas de?

När känslan lurar oss har vi en sinnesvilla. Vi tror att vi flyger snett men gyrot visar att vi flyger rakt fram.

Kan man simulera en sinnesvilla i flygsimulatorn?

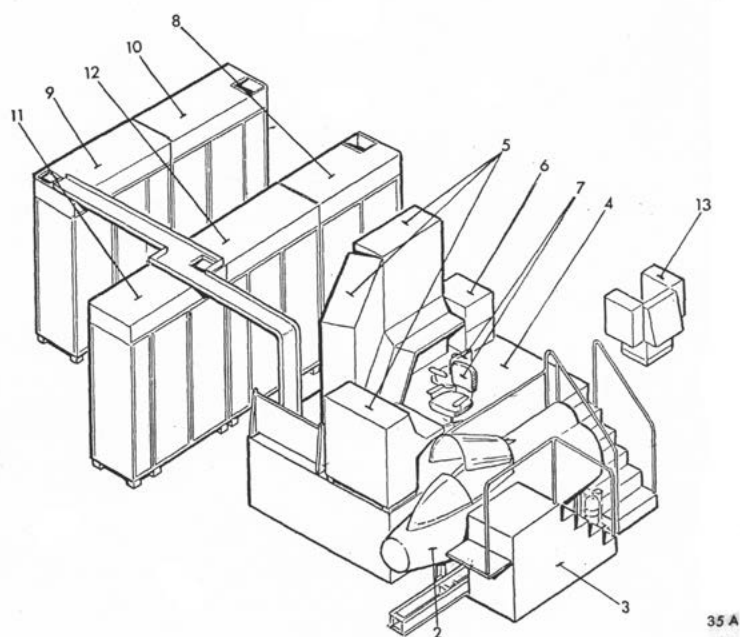
Vi funderade vidare omkring sinnesvillor och fann att det fanns vissa naturliga spärrar att införa en sinnessvillasimulering eftersom vi i så fall behövde en simulatorskabin upphängd i en centrifugliknande anordning. Och det hade vi inte på flottlärarnas flygsimulatorer.

Men det fanns ett rörligt kabinsystem på alla Drakensimulatore och de simulatorer som var tillverkade av CurtissWright (SUL J 35A, J 35B, J 35D samt J 35F1) hade kabinen rörlig i tippel med +15 grader och -10 grader. Samt +/- 9 grader i rolled. Inom dessa frihetsgrader och runt inställt neutralläge arbetade kabinen med vinkelförändringar på ett sätt som skapade så bra dynamisk flygkänsla som möjligt.

För tekniskt underhåll fanns lättåtkomliga graderade potentiometrar på instruktörsstationens baksida. Vi provade några gånger med att mycket långsamt ändra neutralläget så att kabinen arbetade omkring ett nytt, lutande neutralläge, på cirka sex grader. Den som flög hade nu att kämpa med t.ex. en instrumentlandning i en kabin som arbetade dynamiskt runt sex graders lutning.

Vad kan man förvänta sig av en dag som börjar med att man måste stiga upp.

Wendy R. Ellner



Flygsimulator J 35A som fick den första simuleringen för sinnesvilla.

Vi inför en modifiering i 35A-simulatorn.

Våra enkla tester i detta avseende gjorde att vi gick vidare och införde en felsimulering vars två kontrollströmbrytare hos instruktören fick texten "SINNESVILLA HÖGER" och "SINNESVILLA VÄNSTER". Vid aktivering laddades en kondensator väldigt sakta och adderade en tilläggsppänning till kabinens rollkanal så att kabinen arbetade dynamiskt runt ett utställt sex-graders-läge.

Vi provar på en flygingenjör.

En av flottiljens flygingenjörer hade gått en utbildning för kontrollflygförare och ville träna att utföra en kontrollflygning i simulatorn (Han visste inte att det fanns simulering för sinnesvilla). Jag hjälpte honom vid instruktörspanelen och när han skulle avsluta med en instrumentinflygning (BARBRO-inflygning) så aktiverade jag "SINNESVILLA VÄNSTER" i samband med att han tog ut landstället. Kabinen intog sakta lutande åt vänster och efter någon minut kom kommentaren:

- F-n, jag har fått en "villa", i simulatorn!

När han landat talade jag om att vi infört simuleringen och han tyckte det kändes verkligt. Och vi var nöjda som prickat rätt!

Fortsättningen blev ett förslag som skulle införas på alla flygvapnets simulatorer och vi gjorde ordning ett schemaunderlag som via huvudverkstaden CVA skickades ut till övriga flottiljers simulatoravdelningar.

Men.

När jag senare i ett annat ärende besökte kollegorna på ett annat förband så hade man på den avdelningen ändrat i underlaget och infört en funktion som mera liknade en tivoliupplevelse. Vid aktivering började kabinen en ständigt ändrande rollrörelse överlagrad den dynamiska rörelsen som kom från den beräknade aerodynamiken.

Kollegorna hade förstått lika lite av fenomenet Sinnesvillor som vi själva hade innan vi skaffade mer kunskap från vår flygande personal.

Ingemar Nilsson

Simulatoringenjör vid F 16 1964 - 2003

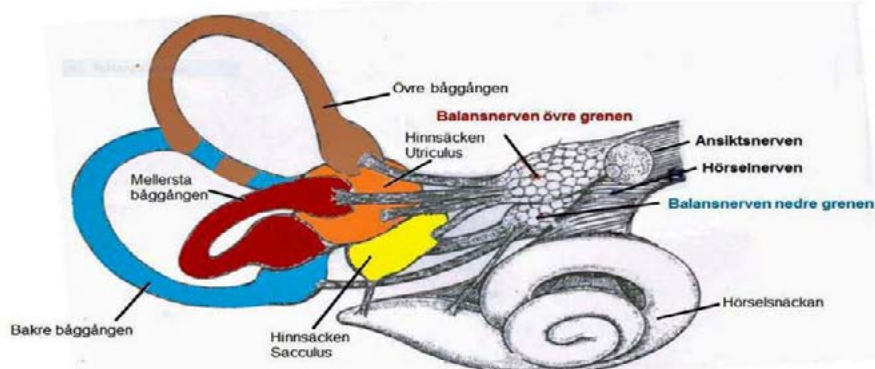
FAKTA-RUTA:

Ur Wikipedia.

Balansorgan eller vestibulära systemet återfinns i innerörat där den så kallade hinnlabyrinten med de egentliga hörsel- och balansorganen finns, snäckan och bäggångarna. Det innersta hörselbenet, stigbygeln, sitter fast på snäckan i en tunn hinna, det ovala fönstret. Genom att denna hinna är mycket mindre än trumhinnan förstärks ljudet. Snäckan är fylld med vätska (lymfa) och har ett stort antal hörselceller som är förbundna med hjärnan genom hörselnerven.

Balansorganet har till uppgift att bevaka kroppens alla rörelser och lägesförändringar. Det har tre halvcirkelformade rör som kallas bäggångarna. De sticker ut från en oval säck, cupula. Både säck och gångar innehåller en vätska och på väggarna sitter mycket fina sinnessceller.

När man rör huvudet rör sig också vätskan i rören, men med en liten eftersläpning. Den relativa rörelsen retar sinnesscellerna som skickar signaler via balansnerven till hjärnan. Dessa signaler hjälper till att fokusera synen, då man rör på huvudet. Hörsel- och balansorgan skyddas av tinningbenet.





Verkligheten överträffar dikten

Vårens bussresa med kamratföreningen går bl.a. till Lasse Åbergs Museum i Bålsta. Det minner mig om hans film "SOS - En Segelsällskapsresa" som handlar om båtfolkets äventyr och blunders i svenska skärgården.

Eftersom jag och min familj seglat i stor båt under 45 år i skärgården så finns det vissa situationer i filmen som kan jämföras med våra egna upplevelser. Lasse Åberg må ha använt sin omfattande fantasi för filmens manus och framställning. Den innehåller situationer som vi sett men vår egen verklighet överträffar ofta Lasses sköna filmdiktande. Vi har sett uppträdanden av människor som definitivt inte skulle ha äventyrat sin familjs säkerhet genom att ikläda sig rollen av skeppare på sin "skuta"!

Men vi har även själva varit inblandade i äventyrligheter som vi inte själva varit orsaken till, tror jag.

Han snodde vårt ankare!

På väg hem efter fyra veckors segelsemester tog vi en sen kväll natthamn i den vackra Napoleonviken på Ågnö söder om Saltsjöbaden. En alldeles utmärkt vacker och skyddad hamn med höga berg runt viken. När vi fått stäven iland och säkert förtöjt i några träd så blev det kvällskaffe innan vi kojade. På vår styrbordsida låg en segelbåt av typen Maxi 77:a (7,7 m lång) och på babordssidan en segelbåt i vår egen storlek (9 m).

Vi satte klockan på tidig väckning så att vi per motor skulle hinna hela vägen hem till Uppsala nästa dag. Dels var det lång körtid men innan avfärd skulle jag få tid att byta motorns dieselpump som läckt in luft och äventyrat stadig motorfunktion den senaste tiden. Efter intagen snabbfrukost plockade jag bort dieselpumpen och när jag fått den i handen känner jag att båten flyttar sig snabbt i sidled och stäven slår med en smäll i berget.

När jag tittar ut genom ruffluckan får jag se hur Maxi 77:an har lagt loss och med utombordaren på fullvarv försökt lämna platsen. Under försöken att få upp sitt ankare har han fått in sitt ankare under vår ankarlina. När hans båt fått upp farten har båda ankarlinorna löpt ihop tills ankarna fastnat i varandra. Då blev det tvärstopp för Maxi 77:an och vår båt slets i sidled in i berget. När jag tittar på Maxi 77:an ser jag den åldrige skepparen ligga framåt i sin hustrus famn i rena samlagsställningen. Hon hade satt sig i rufföppningen och hade i tvärstoppet fått sin make över sig. Från den stillaliggande båten sprutar propellervattnet våldsamt från den övervarvande motorn och mellan våra båtar syns båda fastnaglade ankarna strax under vattenytan. Det tar någon minut innan Maxi 77:ans skeppare kommer upp och lyckas dra ned motorn på tomgång så att han kan koppla ifrån de intrasslade



Familjens segelbåt, en Semona. Egen konstruktion.

ankarna. Sen försvinner han snabbare än en avlöning!

Under händelsen har alla i viken fått klart för sig vad som hänt och familjen i båten på vår babordssida, som just intar frukost i sittbrunnen, tittar storögt. Den skeppar'n säger: - Jag har aldrig sett något liknande!

Jag berättade för honom att jag just nu inte hade någon dieselpump monterad och inte kunde på egen hand lägga ut båten och lägga mitt ankare på rätt ställe för att få ut min stäv från berget. Han svarade att han skulle hjälpa mig när deras frukost var intagen och så blev det.

Vi kom så småningom igång mot Uppsala med en dieselpump som fungerade utmärkt men med en ovanlig händelse i bagaget.

Misstänkt agerande under Fotbolls-VM.

Under senare års semestrar hade vi TV ombord. När fotbollslandslaget "grävde guld i USA" och tog ett VM-brons ville vi se en av semifinalmatcherna. Vi var i skärgården utanför Nortäljeviken och visste att vi kunde få bra TV-bild om vi förtöjde vid Norrtälje Segelsällskaps klubbholme Flaten nordväst om Gräddö. Tiden var knapp till matchstart och vi skyndade per motor mot holmen.

När vi kom fram såg vi många klubbmedlemmar som satt och fikade i solskenet på bryggan. Vi hälsade snabbt och förtöjde brådstörtat, drog igen ruffluckan och drog för gar-

EN KRÖNIKA OM BÅTLIVET

dinerna så att det blev rätt ljusförhållande för TV-tittande. Matchen var spännande men efter en stund så säger hustrun eftertänksamt:

- Vad tror dom på bryggan att vi håller på med här ombord? Fördragna gardiner i solskenet och båten som har svag slagsida åt styrbord! (Det senare beroende på att vi satt i dinnettkojerna och tittade på TV:n som stod på pentrybänken).

När det blev halvlek så gick jag upp på bryggan och hälsade ordentligt. Några kände jag sedan tidigare eftersom vi Uppsalaseglare haft kappseglingsutbyte med Norrtälje flera år. Ingen ville kännas vid att man haft några "snuskiga tankar" om oss. Vilken tur att vi inte vrålade vid de svenska målen. Vad skulle dom då ha trott?

Sen tittade vi färdigt på bronsmatchen!

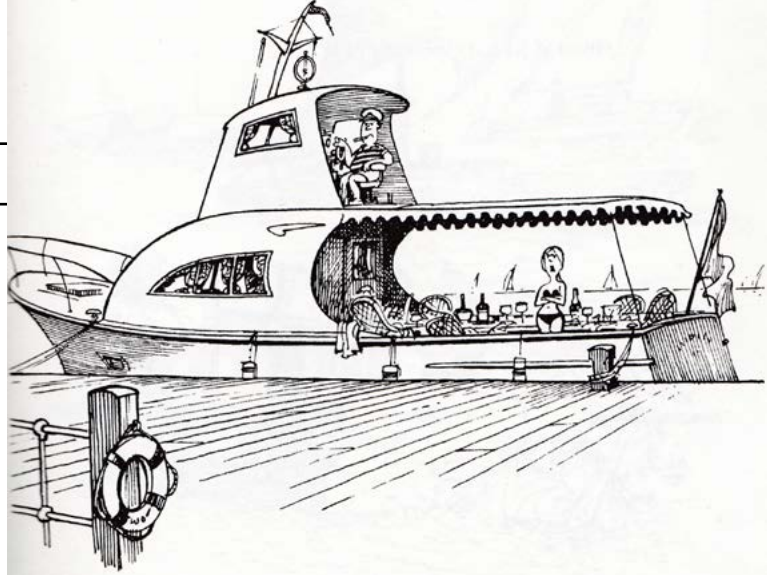
En fabrikör från Knivsta gör "rent hus" i Trosa gästhamn.

Vi hade tagit natthamn i Trosa gamla gästhamn inne i Trosåns södra sida. På den norra sidan av ån, utmed stenkajen, låg flera båtar av varierande storlek förtöjda med stäven emot kajen och ankare ute i ån, som strömmade nedströms med cirka 1 - 2 knop. En mycket stor motorbåt kommer in i hamnen och under tilläggning mellan två av båtarna vid stenkajen så missbedömer skepparen strömmen i ån och att man måste påbörja tilläggningsen uppströms en aning med hänsyn till detta. Han driver nedströms och ligger plötsligt på tvärs bland båtarnas ankarlinor med sin propeller arbetande i linorna. De förtöjda båtarnas besättningar försöker mycket högljutt ropa olika förslag om hans manövrering, utan respons. Det slutar med att han förmodligen tror att det är som att köra bil, styra och gasa!

Han rensar totalt fungerande ankringar och avslutar sin tilläggning med att gå runt bland grannbåtarna med uppfällt checkblock.



- Jag trodde det var meningen att vi skulle segla tillsammans!



- Nu är städerskan försenad igen!

Slussning stoppar semestern!

I Hammarbyslussen ligger många båtar och väntar på att slussporten mot saltsjön ska öppnas och semestern kan styras mot öppnare vatten för oss Mälarseglare.

När slussporten öppnas lossar en stressad skeppare sina förtöjningar och sätter hög fart ut ur slussen, utan att invänta öppningen av gamla Skanstullsbron som har segelfri höjd av 12,5 meter med hänsyn till den aktuella vattennivån. Färden får ett våldsamt stopp när masten slår i bron. Masten fjädrar tillbaka och går av strax ovanför infästningen till bommen varefter den faller ned på däck lutande cirka 30 grader, hängande i sina vant. Då inser skepparen vad han gjort och börjar storgråta.

Där slutade den familjens semester!

Ingemar Nilsson
Kn på "S/Y Scandica IV"



- Hela vintern stod du till knäna i sågspån! Och vad blev det av det?

Hemlig tysk flygskola i Sovjet!

I den välgjorda SVT-serien "Babylon Berlin", med åtta avsnitt, fanns ett avsnitt där tysk polis flög till den sovjetiska staden Lipetsk 30 mil söder om Moskva. Flygningen utfördes i en Junkers Ju 52 och avsikten var att fotografera flygfältet i Lipetsk för att få bevis för att det bedrevs en hemlig flygskola för det i smyg växande Luftwaffe, tvärt emot vad som Tyskland i fredsfördraget från Versailles lovat.

Redaktören, som slukar allt flyghistoriskt material som kan inhämtas hade aldrig hört om detta tidigare. I augustinumret av tidskriften Flygrevyn fanns dessutom text om flygskolan i Lipetsk.

Dags att starta en inhämtning av fakta om saken.

Hårt Fredsfördrag för förloraren Tyskland.

I fredsfördraget, undertecknat den 7 maj 1919 på det franska slottet i Versailles, var segermakterna överens om att det tyska flygvapnet skulle utplånas. Det 440 paragrafer långa fördraget tvingade tyska armén att ersättas av en vaktkår på endast 100.000 man som inte fick ha stridsvagnar, ubåtar eller flygplan.

Det tyska flygvapnet lades formellt ned den 8 maj 1920 men hade då redan upphört eftersom alla flygplan hade förstörts eller konfiskerats.

Paragraf 201 föreskrev att: "I sex månader efter undertecknandet av detta traktat kommer produktion och import av flygplan, flygmotorer och delar av flygmotorer att vara förbjudet på tyskt territorium." Det påtvingade produktions-

stoppet skulle tvinga flygplansfabrikerna i konkurs, och planen lyckades nästan. Anthony Fokker som tillverkat massor av flygplan, packade hela sin industriapparat på tågagnar som han skickade över gränsen till Holland.

Hemligt tyskt kontor upprättas.

Nästan direkt efter undertecknandet av fredstraktatet i Versailles började tyska officerare kringgå paragraferna. De fientliga kontrollofficerarna märkte inte att det tyska överkommandot öppnade ett nytt kontor kallat Truppenamt – "Personalavdelningen" - som kom att huvudsakligen hantera utbildningsfrågor. Det öppnades även i hemlighet ett Waffenamt som skötte materielanskaffning, utprovning, osv.

Med 60 handplockade elitofficerare däribland sex piloter, de tuffaste och mest uppfinningsrika, fortsatte man med generalstabens arbete. Även tidigare kollegor enrullerades som civila specialister.

Truppenamt och Waffenamt hade begränsade resurser och inledde med att bygga ett luftförsvar för att försvara landet mot fientliga angrepp. På lång sikt var inriktningen att Tyskland skulle återfå ett eget flygvapen men för det behövdes både tränade piloter och en hemlig flygindustri som jobbade på framkant i den tekniska utvecklingen. Att göra detta i Tyskland var inte möjligt varför Truppenamt och Waffenamt vände sig utanför Tyskland.

Flygutbildningen flyttar till Sovjetunionen.

Både Tyskland och Sovjetunionen kände sig illa behandlade

Den militära flygplatsen i Lipetsk 2019. Vid granskning av en satellitbild kan man finna massor av uppställda moderna ryska stridsflygplan på banan till höger och på den norr därom belägna hangarplattan. Den vänstra banan tycks vara i användning med normal drift på hangarplattan till höger om den nord-syd-gående banan.





Foto: via Lennart Andersson/Z-förlaget.

En Junkers G 24 på flygfältet i Lipetsk. Detta trafikflygplan har försetts med beväpning och bombfällningsutrustning för användning som bombflygplan i krig. För att dölja flygplanets identitet har man täckt eller målat över delar av flygplanets registrering, D878.

G 24 fanns i fem exemplar hos AB Aerotransport (ABA) för trafik söderut och på linjen Stockholm Helsingfors. Junkers kunde också sätta G 24-maskiner i trafik på tyska linjer, trots förbud. Flygplanen registrerades i Schweiz och Sverige, med AB Flygindustri som ägare.

efter första världskrigets slut. Röda armén och den hemliga tyska generalstaben bildade en allians där en överenskommelse tecknades om att få använda sovjetiskt territorium för test av nya vapen och för att träna manskap. Som motåtgärd fick sovjeterna ta del av gästernas framsteg och testa de nya tyska flygplanen.

Till den hemliga flygbasen i Lipetsk ankom 1926 den första gruppen tyska jaktpiloter för flygtester och taktikutbildning. Skolans kapacitet var begränsad och alla elever hade valts ut beroende på flygskicklighet och ledarstil. Väl hemma i Tyskland skulle de fortsätta utbildningen med nya elever och mer taktikutprovning.

De första piloterna var veteraner från första världskriget och de efterföljande unga männen hade grundflygutbildats på segelflygklubbar i Tyskland som var ytterligare ett sätt att kringgå begränsningarna i Versailles-traktaten. Elever som omkom i flyghaverier i Lipetsk skickades hem i lådor märkta "Maskindelar".

Stridsflygplan tillverkas i Sverige.

Hugo Junkers flygplanfabrik i Tyskland tillverkade civila flygplan men han började tillverka stridsflygplan under täckmantel med hjälp av utländska företag i Sovjetunionen och sedan 1925 i Sverige under namnet AB Flygindustri. Junkers tillverkade delar i Tyskland som båtfraktades till Sverige för montering och senare export till flygvapen i Sydamerika, Asien och Europa.

Tyska Junkersplan byggdes på licens i Limhamn 1925-35. Fabriken utökades snabbt och i januari 1926 fanns 460 arbetare anställda varav åtta var tyskar. Junkers ägde 82% av företaget men utländska medborgare fick inte äga mer än 50% och därför var 32% registrerade på svenska bulvaner. Företaget upphörde den 15 juni 1935.

fortsättning nästa sida

*Bedöm inte varje enskild dag efter den skörd du skördar,
utan utifrån de frön du planterar.*

Robert L Stevenson

Ärna-bladet



Vanlig bombfällning utprovades till viss del i Lipetsk. Störbombfällning utprovades i Sverige och i Tyskland med deltagande av den svenske flygofficeren Björn Bjuggren, enligt uppgifter i hans egen memoarbok.

Störbombfällning användes med framgång under Spanska inbördeskriget när Hitler hjälpte fascisten Franco. Den spanska staden Guernica lades vid ett bombanfall i ruiner och där hade Junkers Ju 87 Stuka en dominerande roll.

Bilden visar ett störbombanfall av en simulerad Junkers Ju 87B mot den likaledes simulerade scenen av Gibraltar.

Bild ur kamratföreningens flygsimulator i Gula villan.



Transportflygplanet Junkers Ju 52/3m fick stridsmässiga uppgifter vid flera tillfällen. Både som bombflygplan och som trupptransportflygplan.

Ju 52/3m har flitigt använts i Sverige av föregångaren till SAS, flygbolaget AB Aerotransport (ABA).

Det är många svenskar som fått sitt luftdop i en Ju 52/3m flugen av Albin Ahrenberg. Under andra världskriget använde svenska Flygvapnet Ju 52/3m som inmöntrade transportflygplan.



Jaktflygplanet Messerschmitt 109 var det tyska flygplan som tillverkades i flest exemplar och levererades även till Finland.

Här nödlandar 1941 en Me 109:a, svårt skadeskjuten i bakkroppen och sidrodret, på RAF-jaktflygbasen North Weld, norr om London.

Bild ur kamratföreningens flygsimulator i Gula villan.

Många flygplantyper tillverkades, helt eller delvis, i Limhamn. Cirka 30 hela flygplan och cirka 40 flygplan, som helt eller delvis var tillverkade i Dessau. Till detta kommer cirka 85 flygplan, som i Limhamn modifierades eller monterades av komponenter från Tyskland.

För övningsflygning och utprovning levererades i maj 1930 tre Junkers K 47 till den hemliga tyska flygskolan i Lipetsk, Sovjetunionen.

Ansträngningarna bär frukt.

1932 var Truppenamt redo för att starta ett tyskt flygvapen med fem flygplantyper som fanns på ritningsstadiet, samt en utprovad taktik för hur de skulle användas. En strategiplan fanns färdig för en styrka på tusen flygplan och fabrikerna var ivriga att starta upprustningen men det fanns ingen ledare som ville eller vågade bryta Versaillesfreden. Den ledaren kom med Hitlers makttillträde den 30 januari 1933.

Nu stod flygstridskrafterna högt i kurs och ett nytt luftfartsministerium bildades med Hermann Göring som chef. Flyget och flygindustrin fick ordentligt med resurser och redan 1934 bildades flera hemliga flygskolor inne i Tyskland.

Luftwaffe bildas.

Tyska flygvapnet, Luftwaffe, bildades i mars 1935 och Hitler negligerade alla militära begränsningar i fredstraktaten från 1919. Ingen av segermakterna från första världskriget opponerade sig och redan 1936 kunde Luftwaffe utföra sitt första uppdrag.

Taktikutprovning i Spanska inbördeskriget.

Hitler beslutade att hjälpa Franco i spanska inbördeskriget som blev ett provfält för de nya tyska vapnen. Jaktflygplanet Heinkel He 51 blev en misslyckad rishög men den nyutvecklade störtbombaren Ju 87 Stuka gav bättre resultat än någon väntat.

Bakslaget med He 51 möttes med intensiv förbättring av Messerschmitt Bf 109, som med tiden blev Tysklands mest producerade flygplan.

Tyskland anfaller mot Moskva.

Spanska inbördeskriget slutade våren 1939 och sensommaren samma år startade andra världskriget med anfallet på Polen. När Tyskland förlorade Slaget om Storbritannien riktade Hitler, i juni 1941, om sina styrkor mot Sovjetunionen med målet att inta Moskva.

Känslan hos sovjeterna att tyskarna var några otacksamma typer, som tackade med ett anfälla deras land som ändå givit hjälp med att bygga upp flygvapnet på sovjetisk mark, måste vara enorm.

Källor: Wikipedia,
Lennart Anderson aviation history site
Världens historia.se

**Varmt tack till flyghistorikern Lennart Andersson
som hjälp mig med faktagranskningen!**

Ingemar Nilsson

Bild ur levande livet!

Redaktören var på Gränby Centrum med hustrun och handlade. Efter en stund ökade trycket i kroppstanken och det fanns snabbt behov av att "göra en parabel i porslinet".

Utanför de tre toaletterna på övervåningen väntade redan fyra personer, tre damer och en man. Jag väntade som femte i kön och det hände inte särskilt snabbt att de som redan var inne blev klara. Oron spred sig i kön, som trampade otåligt.

I ett försök att lätta upp stämningen frågade jag om någon visste vem som uppfann Steppdansen? Ingen visste.

Då talade jag om att det var en kines, som hade elva döttrar men endast en toalett!

Alla gapskrattade och en av damerna kissade på sig!

Då lämnade jag platsen och uppsökte toaletterna på nedervåningen och hoppades att damen som kissade på sig inte skulle känna igen mig om vi möttes igen.



Nervös barberare

-Hade ni röd slips på er när ni kom?

-Nä!

-Åh. Herre Gud!

Jag var på cirkus igår.

-Var det roligt?

-Verkligen, Alla var fenomenala utom knivkastaren som inte träffade en enda gång.

En till ur levande livet!

På väg till Stockholm med SJ, för en kurs i transistorteknik, hamnade jag i en stor kupé med många människor. Bland många andra en ensam pappa med två barn. En pojke i tvåårsåldern och en flicka i fyraårsåldern.

Efter en stund försvann alla tre ut, till vad som senare skulle visa sig vara tågagnens toalett. Där hade pappan förmodligen berättat att man inte kunde använda toaletten när tåget stod stilla på en station. När dom satt sig på sina platser igen följde denna konversation:

- Men pappa, varför får man inte använda toaletten på stationen, frågade den fyraåriga dottern med hög röst.

Öronen på alla övriga i kupén spetsades!

- Det vet jag inte, svarade pappan och tittade sig skrämset omkring.

Då kom det med hög röst från dottern igen: - Men det ska du väl veta lilla Karl-Albert!

Leendena spreds i kupén och man kunde ana sig till att det var en textmening som använts i hemmet från flickans mamma. Även pappan kostade på sig ett ansträngt leende av den större sorten.

Ledarskap i företag

-Ska vi tillkalla en konsult eller ska vi trassla till det själva?

Löjtnanten frågar 169:an:

- Vad gör ni om ni möter en kapten?

- Gör honnör Löjtnant!

- Och om ni möter en Löjtnant?

- Gör honnör Löjtnant!

- Och om ni möter en gäng fyllhundar?

- Gör honnör Löjtnant!

- Vad falls, vad menar ni med det?

- Man kan aldrig veta om det finns en kapten eller en löjtnant bland dem...

Soldaten i fred och kris.

Gud och soldaten

Vördar vi

När de i tider av fruktan

Står oss bi

Men när tiderna ändras

Och fyllda blir faten

Då glömmer vi gud och

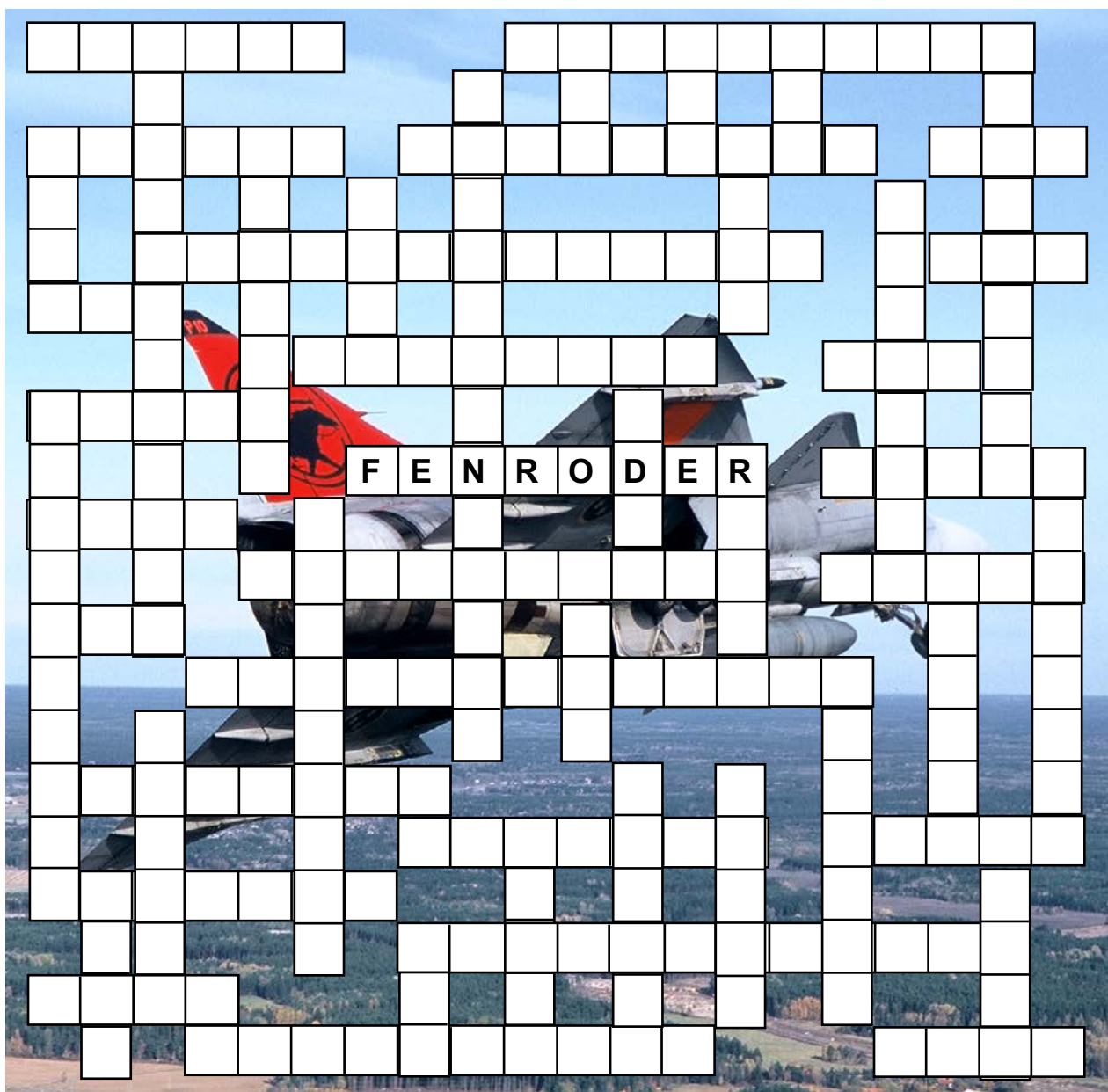
Föraktar soldaten

*Tänkespråk av engelske skalden Francis Quarles
(1592 – 1644)*

KRISS-KROSS NR 12

För in orden från ordlistan i rutmönstret så att de passar in vågrätt och lodrätt. Ett ord har vi gett som hjälp.

Ett ord som används finns inte med i ordlistan men hjälp att finna det finns i den underliggande FOTOBILDEN.



Rätt lösning finns utlagd på hemsidan.

2 bokstäver

OR

PR

RE

3 bokstäver

DUO

ENS

GNU

ILS

JAS

ROR

SKE

4 bokstäver

DUBB

GRAL

GÄSS

KRUT

ROVA

SNED

SVEP

TOAN

TORG

TORN

5 bokstäver

BEGÄR

GRIND

NÖDIG

RENAT

RODER

SKOTT

SPÄRR

STATT

TRESS

6 bokstäver

ENTORP

OSÄKRA

SOCKER

SOTARE

TUMTRÄ

7 bokstäver

DRAKDOP

ESRANGE

RAKSIDA

RENANDE

8 bokstäver

~~FENRODER~~

RITSTIFT

STYRSPAK

TROTTOAR

9 bokstäver

GENERATOR

ISBILDNING

JAKTROBOT

NEDISNING

RAKETSTOL

10 bokstäver

GODHJÄRTAD

RADARGREPP

12 bokstäver

CUMULUNIMBUS

RADARSÄNDARE

13 bokstäver

GARNISONSVAKT

LANDNINGSKLAR

15 bokstäver

ATTACKRAKETER

Gaksidan



*Flygstabens inflyttning och rykten om att återuppväcka flygflottiljen F 16 har gjort det trångbott på garnisonen. Många som redan varit tvungna att flytta till gemensamma kontor börjar känna oro.
Kan det bli så här?*