

F15 Kamratförening



Jetaböcken 2018



F15 Kamratförening Styrelse

Ordförande: Jörgen Rystedt
Hedersordf: Helge Ljungström

Ledamöter: Märta Ekenberg
Laila Eriksson
Stig Eriksson
Lars-Erik Larsson
Lola Gustavsson
Christer Kronstedt
Anders Almgren
Leif Cederberg

Suppleanter: Hans Sundgren
Ulf Backman

Revisor: Roland Hultqvist
Yngve Unosson

Rev. Supp: Lars Forsberg

Valberedn: Lars-Erik Pettersson



Innehållsförteckning.

Innehåll	sid 1
Ordförandes sida	sid 2
Bastroppsförstärkning i Färila	sid 3-4
Bengt Olsson funderar	sid 5
Berättarafton av L. Almgren från H. Ljungström	sid 6-9
Besökare från ovan av J. Rystedt	sid 10
Bildgåta av Börje och Helena	sid 11
Börje Nilsson	sid 12
Den gamla bilen av A. Almgren	sid 13
Det var så här det började av R. Hultqvist	sid 14-16
F15-språket	sid 17
FFV förord av L-E. Larsson	sid 18
FFV artikel från TIFF	sid 19-24
Fjällymlarna av L.-E. Larsson	sid 25-33
Flygmuseet kompletterar samlingen J. Rystedt	sid 34-36
Fält 1-3 av Peter Åkerlind	sid 37-39
Invigningen av Lapplandia	sid 40-41
Karta av äldre årgång, fast aktuell	sid 42
Konstig apparat H. Nilsson	sid 43
Kortversionen av Bas av Jörgen Rystedt	sid 44-45
Köper vingar för pengarna L-E Larsson	sid 46-47
Lars Nordin story	sid 48-49
Minne av Hans Sundgren	sid 50
Mystiska saker utanför museet av J. Rystedt	sid 51
Nya medarbetare på museet	sid 52-56
Nytilskott på museet	sid 57
Per-Åke Forsberg och Olle 26 junior	sid 58
Robert Stålberg, hangarhunden o jag	sid 59
Röde Baronen av H. Ljungström	sid 60-61
Sambandsavdelningen	sid 62
50 år i luften	sid 63
Trönöpolitiker(C)på besök J-E Berger	sid 64
Uppmärksam av L. Nordin	sid 65
Övrraskning av L. Nordin	sid 66-67

Vi behöver din e-postadress för att skicka medlemsinformation.

Skicka din mejladress till f15flygmuseum@hotmail.com

Föredrar Du JetaBocken i digitalt format i stället för papperstidning så meddela detta till flygmuseet.

Ansvarig utgivare av JetaBocken: Jörgen Rystedt
Redaktör Lars Nordin

Ordförandens sida 2018

Åren går fort och det märks särskilt när det skall in bidrag till tidningen Kommentarer som, "är det dags nu igen" och "jag kommer inte ihåg det som hänt under året", är vanliga men trots det har ni nu en tidning i er hand.

Vi har fått några nya medarbetare under året och de kommer att presenteras på en egen sida i tidningen. Tyvärr är det några veteraner vars medverkan i museiarbetet börjar minska. Vi blir, konstigt nog, lite äldre varje år. Trots det räknar vi med fortsatt verksamhet i ytterligare många år och 9/6 år 2019 fyller muséet 20 år. Det måste naturligtvis firas på något sätt. År 2020 är det 75 år sedan som flottiljen sattes upp och samtidigt fyller Söderhamn 400 år som stad. Privilegiebrevet undertecknades den 7 september 1620. Vapentillverkningen bidrog till att Söderhamn blev stad, och Hälsingebocken som tilldelades Hälsinge regemente, blev en symbol för landskapet Hälsingland.

Under 2017 fick vi 10.963 besökare. Många yngre och det lovar gott inför framtiden. Trots en sommar, som inte direkt lockade till att besöka ett museum, så ser det ut som att vi ändå kommer att passera 10.000 med god marginal detta år. Jag har tittat på guiden Trip Advisor på nätet, där besökare kan ge betyg på sin upplevelse. Omdöme kan ges i en femgradig skala och vårt medelbetyg ligger på 4,5.

Utomhus har flygplan och materiel ställts upp så man kan se skillnaden mellan fast och rörlig klargöring. Helikoptern är flyttad i linje med övrig materiel och vi räknar med att hämta ett flygplan J35 från gamla F1 i Västerås. Belysningen på utsidan av muséet har dessutom äntligen blivit klar.

Inomhus har barnhörnan förbättrats, motorrummet iordningställt och utställningen om luftbevakningen blivit klar. Justeringar och förbättringar har gjorts av simulatören och förhoppningen är att ytterligare kunna förbättra kylningen av motorrummet.

Som vanligt behövs guider under hela året och personal till receptionen och fiket under framför allt lördagar och söndagar och vissa helger.

Ett stort tack till alla som arbetat under året och som bidragit till det fina betyg vi fått från våra besökare. Vi gör att Söderhamn hamnar på kartan.

En Riktigt God Jul och ett Gott Nytt År till Er Alla.

Anders Almgren

Bastroppförstärkningen på Färilabasen.

I början på augusti månad lyssnade jag på P4:s "Sök och finn" och där kom en vädjan från Stig Almström i Ljusdal om träff med de deltagare som finns kvar av bastroppförstärkningen på Färilabasen. Jag ringde omedelbart upp Stig och sa att om det blir något möte ring mig så kommer jag. Han ringde efter en dryg vecka då han fått ihop några gubbar. De bestämde att träffas den 18/8 - 18 på flygbasen och nio stycken kom.

De gubbar som träffades var fd. värnpliktiga med olika utbildningar som gått med i FVRF Flygvapenfrivilligas riksförbund.



Dessa gick igenom olika utbildningar för att kunna utföra olika åtgärder i samband med larm. Vid larm åkte de till bastroppen och hämtade nycklar, fordon och allt som behövdes som bränsle, ammunition, pumpaggregat, brandbekämpningsutrustning och de dukade klargöringsplatserna så när F15 personal kom från Söderhamn efter ca tre timmar var basen klar att ta emot flygplan och klargöra dem.



Tore Bertilsson

Ansvarig för utbildningen var Berndt Ungman och för FVRF var Tore Bertilsson. Gubbarna var inte lika vitala nu som 1965 när detta började. Färilabasen var först i Sverige med bastroppförstärkning. Ett mycket lyckat drag. Det var bastroppförstärkarnas söner, döttrar och mågar som kämpade mot skogsbränderna i Ljusdals kommun 2018. Där kan ni se kvaliteten på folket i Färilatrakten. Dagen avslutades med en god middag på restaurang i Ljusdal.

Tack för en trevlig dag



Mosippan blommor efter taxibanan vid Framom 1

Bengt Olsson funderar



I dessa miljödebatterande tider känner jag mig manad med ett bidrag.

Som erfaren långfärdscyklist har jag några kommentarer och ett citat:

Flyg, bil, båt och tåg i all ära, som fortskaffningsmedel, men inget överträffar cykeln.

Plus: Stimulerar och stärker kropp och själ

Fin kontakt med naturen

Miljövänligt

Minus: Tar längre tid – men det är ju själva upplevelsen.

Velocipeden är intressant för matematikerna. Det handlar om det välbekanta problemet med benen, nämligen att det bara finns två. Eftersom det ena ständigt förs framåt för att ta nästa steg hamnar kroppsvikten på det kvardröjande benet, ett vanskligt förhållande som resulterar i en ostadig och ineffektiv rörelse. Av den anledningen har naturen frambringat hästen och andra fyrbenta djur, så ett tillräckligt antal ben alltid finns där när de behövs utan att man behöver anstränga sig alltför mycket.

Men hjulet är enormt överlägsen fyrfotingen. På grund av en välkänd matematisk lag ökar antalet ben i det oändliga, man skulle kunna säga att månghörningen utvidgas till en cirkel. Nu finns det alltid ett ben—det vill säga en matematisk obestämd punkt på hjulet—under den framåtskridande kroppen. Cyklisten kan om hen vill vila sina egna ben en kort stund, och det är inte ens nödvändigt att ge akt på vad hen gör.

Hjulet i sin stumma ihärdighet tar hand om det kroppsliga i hens ställe. Framåtskridande är säkrat, och hen kan öka eller sänka farten efter behag genom att trampa på pedalerna eller också bromsa.

(Hommage á Jules Verne 1857)

Berättarafton 11 april

Av Helge Ljungström

Berättare under kvällen var Lars Almgren, trafikpilot i Norwegian. Han berättade om sitt liv som pilot och främst då hade han några historier som var väldigt speciella. Han har utbildat sig själv och inte gått igenom flygvapnet, vilket ju har fodrat ett extra engagemang och kostnader som gamla flygvapenpiloter inte behövde bekymra sig om.



Lars Almgren i berättartagen



Här var det ingen som somnade

Här följer Lasses egen beskrivning av en mycket speciell situation:

DY3901/3902 Stockholm – Las Palmas tur och retur

Den senaste tiden hade jag mest flugit kortare sträckor inrikes och inom Skandinavium, som omväxling skulle jag den här dagen flyga till Gran Canaria. Jag trodde onsdagen den 20:e januari 2010 skulle bli ytterligare en vanlig dag på jobbet. Det yttre förutsättningarna såg bra ut, ett relativt nyligt levererat och väl fungerande flygplan, bra väder på destinationen och längs sträckan.

Flygförhållanden var generellt goda förutom en del motvind till Las Palmas, men det skulle ju också innebära medvind tillbaka till Stockholm. Passagerare var många, i det närmaste fullt flyg åt båda håll. Det var mängder bagage och mycket bränsle för en lång flygning, vi skulle nog väga nära maximal startvikt – 79 ton. Och som vanligt en lite snålt tilltagen tidtabell. Det fick inte bli några större förseningar, då skulle vår maximala arbetstid på 15 timmar inte räcka till.

Vi knuffades ut från gaten på Arlanda ca sju minuter efter tidtabellstid. Efter en händelselös flygning landade vi i Las Palmas efter bra precis sex timmar. Drygt en timmes markstopp och vi är i luften igen. Trettiosju minuter efter tidtabellstid, men vi har ju hjälp av medvinden. Efter drygt en och en halv timmes flygning över Atlanten kommer vi in över land strax söder om Lissabon. Mörkret har fallit men vädret är klart och fint så min styrman och jag sitter och njuter av utsikten från flight-deck. Vi ser ljusen från Algarve-kusten, med Faro och den Marockanska kusten ute till höger, och Lissabon nere till vänster. Plötsligt störs harmonin av att kabinchefen ringer. En passagerare har svimmat!

Kabinchefen rapporterar att en äldre man har fallit ihop i främre köket och inte är kontaktbar. Hon ska återkomma så snart hon kan och under tiden har jag börjat fundera på en plan B. Styrman har fortsatt att lyssna på konversationen mellan kabinpersonalen, och rapporterar att kabinchefen nu gör en annonsering till passagerarna och frågar om det bland dem finns någon läkare eller annan medicinskt utbildad person. Vid det här laget har jag redan letat fram inflygningskartor för Lissabon. Lissabon är inte bara närmast, rimligen borde också den bästa sjukvården i Portugal finnas där. Kabinchefen ringer igen, som tur är finns en läkare ombord. En överläkare från Sunderbyns sjukhus, som fick göra en insats också på sin resa till Las Palmas veckan innan. Läkaren menar att det rör sig om en kraftig stroke och att patienten bör få tillgång till adekvat sjukvård så snart som möjligt.

Jag diskuterar min plan med min styrman. Vi är överens om att Lissabon är det enda vettiga alternativet och sätter genast igång förberedelserna. Jag frågar kabinchefen om kabinen hinner bli klar om vi landar om 13 minuter, hon svarar att det inte är några problem. Senare får jag veta att i förberedelserna inför landningen ingick bland annat att samla in alla de 179 matbrickor som just delats ut.

Den 180:e och sista matbrickan hann aldrig serveras. För när är kabinchefen själv skulle hämta den ur en av ugnarna i främre köket så rundade hon den äldre mannen som då rest sig upp för att göra några gymnastiska övningar. Hon kommenterade det hela med honom och sa att det var en bra idé att röra på sig lite, då det är en lång flygning. Men när hon öppnat ugnsluckan ser hon i ögonvrån hur den äldre mannen faller ihop. Snabbt skjuter hon in brickan igen och stänger ugnsluckan, väder sig ett kvarts varv till vänster och hinner precis få tag i den gamle mannen innan han faller till golvet!

Vi kommer att landa med ett ovanligt tungt flygplan. Vi har fortfarande bränsle kvar för många timmars flygning så vi måste göra en prestandaberäkning inför landningen. Ett överslag baserat på erfarenhet duger bra, för Lissabons bana 03 är lång (3700m), torr och vädret är bra. Vi ser flygplatsen från 34000 fots (ca 11300 m) höjd! Vår Boeing 737-800 har en angiven max landningsvikt som vi under normala förhållanden inte får överskrida, men flygplanet tål att landa i upp till maximal startvikt, eftersom det inte finns någon möjlighet att dumpa bränsle överbord. Dock krävs en inspektion av flygtekniker efteråt.

Dags att påkalla flygledningens uppmärksamhet. Det gör vi med ett speciellt nödanrop, PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN! Det betyder att vi kräver prioritet men att det inte föreligger någon fara för själva flygplanet. Är det så, använder man sig av MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY istället. Så snart vi förklarat våra intentioner får vi börja sjunka direkt, och med fri fart. Vi begär radarledning för en ILS-inflygning till bana 03, och nu blir det åka av! Maximalt tillåten indikerad fart är 340 knop och jag lägger mig så nära jag törs, tar ut all tillgänglig luftbroms så vi sjunker med ca 6000 fot (ca 2000 meter) per minut. Eftersom vi är så nära flygplatsen klarar vi inte av en direktinflygning med högersväng utan det måste bli en 270-graders sväng i vänstervarv för att bli av med lite mer höjd innan vi påbörjar slutlig inflygning. Trots högt tempot har vi ändå hunnit med att göra en landningsberäkning, pratat igenom den tänkta inflygningen, läst alla checklistor samt fått klartecken från kabinen. Allt på 13 minuter! Vi kom att landa med nästan 6 ton över max tillåten landningsvikt som är 66,4 ton.

Nu står vi parkerade på Lissabons flygplats, dörrarna är öppna och medicinsk personal är ombord. Det har nu gått 22 minuter sedan kabinchefens första samtal till flight-deck och jag undrar – vad gör vi nu? För i det ögonblick som vi avvek från kursen mot Stockholm och började sjunka, så visste jag också att nu är arbetstiden ett problem och att vi inte kommer att kunna flyga vidare mot Stockholm, i alla fall inte ikväll! För övrigt undrar jag fortfarande vad som hände med de 179 utdelade matbrickorna, hamnade de i stolsfickorna eller kanske i en sopsäck. Har faktiskt glömt att fråga!

Den medicinska personalen arbetade med vår stroke-patient i närmare 30 minuter innan han bars av planet och in i en väntande ambulans. Under tiden tog kabinbesättningen hand om passagerarna, och styrman tog hand om flight-deck och började förbereda för en eventuell nästa flygning. Själv ringde jag omgående till Norwegians operativa kontor i Oslo för att meddela vad som hänt, var vi landat och vad som kan tänkas ske härnäst. De ville såklart få oss i luften igen så fort som möjligt för att kunna flyga så långt norrut som möjligt, innan vår arbetstid gick ut. Helst till Köpenhamn men ganska snart insåg de att alternativen var ganska få. Eftersom vikten vid landningen var för hög måste en inspektion av flygplanet utföras innan vi kunde flyga vidare. Så det gällde att snabbt få tag i en flygtekniker i Lissabon och sen få själva inspektionen utförd. Det skulle ta för lång tid, så att flyga vidare till Köpenhamn föll bort direkt. Det gick heller inte att få någon annan besättning till London och i Paris skulle flygplatsen hinna stänga. Jag föreslog att det bästa vore att stanna kvar i Lissabon,

vilket kontoret i Oslo till slut höll med om. Men det var innan vi mött den lilla damen från flygplatsmyndigheten. Hon hävdade med emfas att vi var i vägen och att vi måste lämna Lissabons flygplats så snart flygplanet kontrollerats. Jag tittade mig omkring utanför men såg inget annat flygplan, vi var helt ensamma på uppställningsplatsen. Medan jag argumenterade med damen från flygplatsmyndigheten jobbade Oslo-kontoret vidare med ett nytt alternativ.

Passagerarna hade dittills inte fått speciellt mycket information. Hela besättningen var upptagen av annat och hade heller inte så mycket information att delge. Ambulansen var nu på väg till sjukhuset, teknikern inspekterade flygplanet och kabinbesättningen servade passagerarna så gott de kunde. Jag överlät kontakten med Oslo till styrman, så att jag skulle få en chans att informera passagerarna om händelseutvecklingen.

För att alla skulle se mig ställde jag mig i mittgången längst fram. Jag berättade vad som hänt, var vi var och varför, och lyckades t. o. m. locka fram lite gladare miner och något skratt. Jag sa också till passagerarna att medan den medicinska personalen nu gör sitt arbete, så ska vi i besättningen och ni passagerare göra vår insats. Nämligen att stå ut med den uppkomna situationen, att helt enkelt gilla läget! Vem som helst av oss hade nog uppskattat att få bra vård snabbt om något hänt. Jag förklarade också att jag egentligen bara var säker på två saker. Ett, vi kommer inte att flyga till Stockholm ikväll, och två, vi ska inte stanna kvar i Lissabon! Så jag frågade, kanske har ni passagerare några andra förslag? Och det hade de: "Barcelona" ropade några, "Rom" svarade andra och någon ville till "Nice". Jag tackade så mycket för hjälpen och lovade återkomma inom 10-15 minuter med ett resultat.

Under tiden hade styrman kontakt med Oslo och de tyckte att bästa lösningen vore om vi kunde flyga till Barcelona. Där väntar bussar och bokade hotellrum. Vi har såklart fått en ekonomisk driftfärdplan för att förbruka så lite bränsle som möjligt, det går åt knappt 4 ton bränsle från Lissabon till Barcelona. Men problemet var att vi var tvungna att göra av med närmare 6 ton bränsle för att landningssvikten inte skulle bli för hög igen, vi måste alltså öka bränsleförbrukningen med drygt 30% för att åtminstone på planeringsstadiet få en landningsvikt inom det tillåtna. En snabb titt i de korrigeringstabeller som finns i driftfärdplanen visar att flyga fort och på låg höjd borde kunna rädda situationen. Medan styrman gör mer noggranna prestandaberäkningar återvänder jag till våra passagerare för att delge de, åtminstone för några, goda nyheterna. "Då kära passagerare kan jag åtminstone glädja några av er, det blir Barcelona"! Och de blev glada, några till och med applåderade!

Nu var det bråttom att komma iväg, så att vi inte skulle snubbla på mållinjen vad gällde vår arbetstid. Eftersom det nu blev en tredje flygning så sjönk maximal arbetstid från 15 timmar till 14 timmar och 30 minuter. Med bara några få minuters marginal startades motorerna och vi taxade mot bana 03. På väntplats vid banan blev vi stående en stund för att invänta ett landande flygplan. Nu började det att se ut som vår landningstid i Barcelona skulle bli senare än max tillåten och frågan uppstod, måste vi avbryta och taxa tillbaka till parkeringen? När ett flygplan har lämnat parkeringsplatsen och startat motorerna så anses flygning ha påbörjats. Så länge man är kvar på marken är flygningen fortfarande i en planeringsfas, men i luften övergår den i en operativ fas. Då gäller andra regler, för arbetstider bland annat. Då kan man öka max arbetstid upp till en timme längre än i planeringsfasen. Eftersom det skulle handla om max 20 minuter mer tid än tillåtet, bussarna väntade och hotellen var klara så gjorde vi en något generös tolkning av regelverket, och så fort vi fick starttillstånd av flygledaren så lättade vi mot Barcelona.

Alla flygledare vi talade med mellan Lissabon och Barcelona undrade nyfiket om vår låga marschhöjd och ville generöst erbjuda högre, samt över den våldsamma marschfart vi höll. Vi avböjde vänligen men bestämt. Eftersom vi var i stort sett ensamma i luften över den Iberiska halvön behövde vi såklart inte flyga den något längre färdplanerade rutten utan fick i stort sett omgående sätta kurs

rakt mot Barcelona. Även om vi flög lågt var stämningen i kabinen hög då det var fritt fram i catering, den skulle ju ändå förfaras och kastas. Väl framme i Barcelona var det bara att konstatera att vår plan för ökad bränsleförbrukning inte riktigt höll. Det skulle bli en till landning ikväll med för hög vikt. Men det viktiga var att den höll i planeringsfasen, nu var vi i en operativ fas och nu gällde andra regler. Styrman undrade om vi skulle lägga oss i ett så kallat väntläge och förbruka de ca 700 kg bränsle som det gällde, jag ansåg att vi alla suttit ombord tillräckligt länge nu. "Åk in och landa, de får skicka ut en tekniker igen"!

Väl framme vid hotellet tackade vi varandra för en mycket god arbetsinsats men någon de-briefing var det inte tal om, vi var alla mest intresserade av få sova. Till frukost morgonen efter talade vi igenom vad vi varit med om. Vi tyckte nog att vi hade löst vår uppgift så bra som vi kunde under rådande förutsättningar. Självt ringde jag till flygchefen och berättade vad som hänt dagen innan, speciellt med avseende på att vi arbetat lite för länge, så att han skulle vara förberedd när min rapport kom. Det blev till slut 20 minuter mer än max arbetstid, och luftfartsmyndigheterna brukar se allvarligt på hur vi hanterar arbetstider. Men jag tror nog att det är preskriberat nu. "Vi drog över max arbetstid med 20 minuter och gjorde två överviktslandningar på en och samma kväll, tja, det är lite så jag jobbar"! Flygchefen verkade nöjd trots allt, och jag hörde aldrig något från vare sig svenska eller norska luftfartsmyndigheter.

Senare samma dag återvände vi till flygplatsen i Barcelona för att flyga till Stockholm. En annan besättning hade skickats för att flyga hem alla passagerarna och oss. Min besättning och jag satt uppradade på första rad när passagerarna klev på. Vad vi kunde se verkade alla vara vid gott mod. De hade fått en extra semesterdag med bra väder, sovmorgon och god frukost på ett bra hotell. Flera av dem som rest i sällskap med den sjuke mannen kom fram till oss och handhälsade och var mycket tacksamma.

Ett par veckor senare kom ett mail till Norwegian från mannens familj. Han hade efter nästan två veckor i Lissabon fått komma hem igen och var nästan helt återställd. Det kändes bra, ett kvitto på att vi tagit rätt beslut. En av dalatidningarna hade en artikel om en barnfamilj från Falun som var med på den här flygningen. I artikeln står det att läsa: "*Då kom piloten själv ut till passagerarna i kabinen. – Han frågade oss om vi hade några önskemål vart vi ville åka. Till slut bestämde vi tillsammans att vi skulle åka till Barcelona,...*"

Se där, en ovanligt dramatisk vanlig dag på jobbet, som ändå slutade bra för alla inblandade. För övrigt kan nämnas att den aktuella flygplanindividen, LN-NOF (idag EI-GBB) har Edvard Munch som hjälte på fenan. Ni vet han som målade "Skriet", tavlan som gav ångest ett ansikte!

Lars Almgren
Flygkapten, Norwegian

Besökare från ovan

Av Jörgen Rystedt

Vårt museum fortsätter att utvecklas och vi får besökare från när och fjärran. De flesta kommer naturligtvis med bil eller buss, men ibland dimper det ned besökare från ovan. Under året brukar det komma cirka tio flygplan, med besättning, för att flyga simulator och besöka muséet. Det är av stort värde att landningsbanan fortfarande är i gott skick och det gör det möjligt att besökare kan komma med flyg. Tyvärr finns ingen belysning kvar på fältet och det samma gäller även alla övriga landningshjälpmedel. Det är dock möjligt att landa på eget ansvar och efter föranmälan till Arne Linding på telefon 070-6325454

Jag fick en förfrågan från flygklubben i Nyköping som önskade boka tid i vår flygsimulator och de räknade att komma flygande. Tyvärr kan man inte styra över vädret och då blev frågan om de skulle bli tvungna att betala för bokad tid om vädret gjorde det omöjligt att flyga. Jag svarade naturligtvis att de var högst välkomna och om vädret skulle ställa till problem så behövde de inte betala.

Söndagen den 23:e september landade fyra flygplan som tillsammans hade en besättning på elva personer. Vädret var helt perfekt med stålande sol. Tyvärr var det bara en tjej bland tio grabbar. De som bokat tid fick flyga och alla guidades runt i muséet. Lunchen hade beställts på Funemässen, som är den gamla officersmässen inne på f.d. flottiljområdet. Normalt serveras lunch endast under vardagar, men större grupper kan kontakta mässen på telefon 0270-73838 och fråga om det går att få lagad mat andra tider. Det finns även möjlighet att boka boende inne på området.

Flottiljområdet kallas Flygstaden sedan några år och ägs av ett privat bolag.



Bildgåta!

Vinn en trisslott!!

**Vad är detta för pryl? Svar till Börje Nilsson eller
Helena Söderqvist på museet.**





Långvind 2018.

Foto från den årliga skördemarknaden. En cykel som verkar vara bekant för den som varit anställd på F15 tidigare.

Den står utanför Långvinds bygdemuseum. Med 27 tums bakhjul och 26 tums framhjul?

På vilka vägar har den färdats hit till Långvind?



Huvudentrén till
Krigsarkivet oktober
2018.

Nästa gång tar vi oss
innanför dörrarna och
bekantar oss med vad
som finns där
Fortsättning i JetaBocken
2019.

Av Börje Nilsson.

Den gamla bilen.

Av Anders Almgren



Den gamla bilen är en Ford Eifel cabriolet av 1937 års modell. Den ägdes av F15:s första flottiljchef Gösta Seth. Seth gick i pension 1960, men dessförinnan lottade han ut bilen bland F15 personal som hade körkort men ej bil. Vinnare blev flygtekniker Karl-Erik Karlsson (Lappkalle). Kalle körde bilen i några år för att sedan sälja den till bilhistoriker i Söderhamn, den bytte ägare ännu en gång i Söderhamn för att sedan säljas till Tyskland där den står på ett museum. Försäljningen till Tyskland skedde för c:a 50 år sedan.



En kväll åkte Kalle med sin ford och öppet tak till pressbyrån för att handla. När han var klar ropade han ” Kom Puck så åker vi” varvid en kvinna svarade : ” Nej, då får du skaffa dig en bättre bil”. Den Puck Kalle ropade på gällde hans pudel som hette Puck, han hade även en till pudel som hette Totte.

Det var så här det började!

Av Roland Hultqvist

1946 när jag gick i andra klassen på östra skola i Söderhamn, kom det en ny flicka som hette Elisabeth Åkerlind. En glad, sprallig och pojktaktig tjej. När vi var på Faxevallen och skulle springa för skolidrottsmärket (60 meter på 11 sekunder) spöade hon mej med flera meter. Hon berättade att hennes pappa hette Sigfrid och var flygdirektör på F 15. Han skulle senare bli en av mina favoriter där ute.

Åren 1952 - 55 gick jag på verkstadsskolan i Söderhamn, samtidigt som jag var med i flygpojlkarna i 3 år. I skolsalen, byggnad 10, hade man ett helt rum för telegrafiutbildning. Där var jag första året för att lära mig morsealfabetet under ledning av fanjunkare Nils Sjöberg. När ni lärt er att skriva "Missisippihissens gnisslande och tisslande i 60-takt" skulle han godkänna oss skojade han. Det blev väl på sin höjd 3-takt. (-- --- . --- osv.)

Andra året var det flygplanlära med fte Fred Frelin och tredje året motorlära med fte Kurt Blom. När jag frågade Fred och Kurt hur man skulle söka anställning till motorverkstaden, när jag slutade skolan, svarade dom samstämmigt: Sök till elverkstan i stället, det är framtiden!

I juni 1956 skickade jag in min ansökan. När jag inte fått något svar den första oktober tog jag mod till mej och knackade på hos Åkerlinds, jag viste ju var Elisabeth bodde. (På busstorget med ingång vid Ömans hattaffär, ovanpå Nordvalls järnhandel.) Åkerlind kom och öppnade och när jag framfört mitt ärende tog det bara fjorton dagar innan jag var anställd på F 15, avdelning 6, elverkstad, den 15 oktober.

Han som tog emot mig var elmästare och hette Erik Adam Agne Geijer och var inte ett dugg militärisk. Han sa: Tjenare är det du som är Hultqvist? Du förstår det har redan börjat två pojkar här förra veckan, så jag kan inte ha fler som står här och hänger. Jag har pratat med Karl Bertil Sundström på radarstationen som är uppställd på höjden ovanför Julbergsgrinden, där får du börja, men först ska du gå upp till Sniffen på mob-avdelningen och hämta ett ID-kort.

På mob-avdelningen var kapten Forsberg chef, en grågosse som sedan konverterade till officer i flygvapenuniform. Men vem var Sniffen? När jag knackade på och steg in reste sig fanjunkare Johansson som han hette, (också en grågosse) stegade fram till mej och räckte fram handen och sa: Välkommen! Hultqvist ska bli driftvärnsman. Jaha sa jag, utan att veta vad en driftvärnsman var för något. Här går det undan i svängarna, tänkte jag, redan befördrad! Hultqvist ska ta kontakt med "Delsbo Kalle" på avdelning 6, han är vår plutonchef. Han visar dig tillrätta med vapen och uniform. Att Johansson kallades för Sniffen berodde på att han fnös hela tiden han pratade. På den tiden var nästan alla civilanställda på flottiljen med i driftvärnet, andra världskriget var ju inte långt borta.

I driftvärnet hade vi många trevliga sommar- och vinterövningar. En fjällvecka jag minns var när vi var i Funäsdalen och bodde på Erikssons pensionat, flottiljstaben var med.

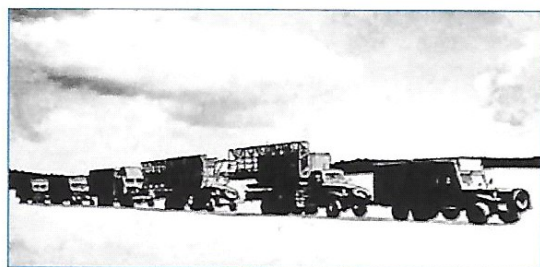
Överste Seth, regoff 2 som baschefen hette på den tiden major Sterner, intendent Eriksson, doktor Håkansson, moboff kn Forsberg och flygdirektör Åkerlind. Som ung var jag vältränad och råkade med lite tur vinna den vinterfälttävlan vi hade på Flatruet. På kvällen blev det kamratmiddag med prisutdelning. Efter den ordinarie prisutdelningen reser sig Åkerlind upp och kallar fram dagens segerherre för att överlämna avdelning 6 hederspris, jag stegar fram över golvet, stramar upp mig och blir iakttagen av 40 par ögon. Han överlämnar hederspriset, en flaska pilsner klass 2, under folkets jubel.

Under åren 59 - 61 gick jag flygteknikerutbildning på Viksäng i Västerås. Jag tjänstgjorde på radarstationen och var placerad på avdelning 7, samband. Radarn hade då flyttat upp till Mostigshällarna i Norralla.

Ett år när F 15 fått nya bogserbilar och dom gamla jeeparna skulle säljas, kom flygdirektör Åkerlind på att flottiljens personal skulle få övningsköra i terräng. Ett tiotal jeepar stod uppställda på garageplan. Två man på varje jeep, en grupp på förmiddagen och en på eftermiddagen. Vi skulle köra i grusgropen vid UOM. För att det inte skulle bli någon tävlingskörning dit ner fick vi ställa upp oss vid fordonen. Åkerlind kommenderade uppsittning, starta, kör, med någon minuts mellanrum. Förvaltare Embe och jag hade blivit tilldelad en jeep tillsammans. När vi fick marschorder, uppsittning, starta, kör, hoppade Embe upp på förarplatsen, startade och lyckades missa växelspaken och rycker i stället i spaken för wirespelet med den påföljden att kroken slår i kylaren som går sönder. Vattnet sprutade och man kunde höra Åkerlinds röst skrika: Slå av motorn, avsittning. Någon terrängkörning blev det inte för, vare sig Tuve Rickard eller mig. Något slokörad fick vi återvända till sambandsavdelningen med svansen mellan benen. Surast, utöver garageplan, var nog garageförman Hörnell som skulle ta reda på skrotet.

Flygdirektör Åkerlind var på den tiden, även militär bilbesiktningsman, utfärdade körtillstånd och höll själv i teorilektionerna, oftast i instruktionsverkstaden. Det var en fröjd att höra honom berätta historier och anekdoter. En historia jag minns var när han och dottern Elisabeth (då tonåring) en vinterdag skulle åka från fritidshuset i Tygsta i Trönö. När dom kommer fram till landsvägen har plogen varit där och gjort en plogkant. Jag vill minnas att bilen var en VW. Bilen fastnar och Åkerlind säger åt Elisabeth att gå ur och skjuta på. Det var dömt att misslyckas! Då säger Elisabeth "pappa är det inte bättre att du som är starkare skjuter på och jag gasar." Bra förslag tycker Åkerlind och knuffar på medan dottern gasar, med den påföljden att bilen far upp på vägen och ner i diket på andra sidan vägen. Hur det gick sen berättade han aldrig, men skrattade gott gjorde vi.

Sommaren 1962 skulle radartroppen upp till Tarendö i Tornedalen för att spionera på en samövning som Finland och Ryssland skulle ha där uppe. Indikatorvagnen, stor som en möbelbuss, skulle jag köra och behövde ett körtillstånd för tyngre fordon. Uppkörningen skulle jag göra för Åkerlind. Indikatorvagnen är bred, så till vänster om chauffören får en man plats och till höger två man. Sikten bakåt är bara två små backspeglar. Vi startar från garageplan, kör upp till vakten och vänder, när vi kommer ner till markan får jag svänga höger in till köket och upp mot värmecentralen. Därifrån ska jag backa ner mot lastkajen vid köket, bara med hjälp av de små backspeglarna. När jag bedömer att jag är klar vevar Åkerlind ner högra dörrfönstret, sticker ut huvudet och jag hör honom säga: "Fantastiskt Hultqvist så här nära har ingen stått förut" mera tur än skicklighet tänker jag! Problemet var bara att marken lutar in mot lastkajen, så när jag lägger om ratten åt höger för att köra därifrån hörs det bara ett knak och ett brak. Där rök mitt körtillstånd tänker jag. Dropplisten uppe vid taket hade tagit i knutbrädan som slitits loss. Då säger Åkerlind "Äh, intendenten får skylla sig själv som inte har plåtskott knuten" Jag fick mitt körtillstånd och troppen kunde dra norrut, men det är en annan historia.



Radartropp och indikatorvagn.

1965 beslutar FMV att man ska ta bort flygtekniker ur STRIL organisationen och ersätta dem med radaringenjörer istället. Jag söker en tjänst och får den, tar av mig flyguniformen för att åter bli civil och driftvärnsman vid F 15. Där har man fortfarande trevliga övningar, tävlingar och fjällveckor. Vid tre tillfällen är jag med då F 15:s tävlingsgrupp blir flygvapenmästare i fälttävlan. De åren får F 15 representera flygvapnet i rikshemvärnstävlingen som genomförs i Visby, Kristianstad och Gävle.



Flygvapenmästare 1979

Övre rad: Roland Hultqvist, Harald Söderblom, Ture Lindberg

Nedre rad: Nils Lindqvist, Olle Eklund, Agne Leander, Mats Widmark.

Efter Berlinmurens fall och det kalla krigets slut läggs driftvärnet ner och det roliga är slut, precis som den här historien.

Anders Almgren

”F15-språket”

Då det fanns många med samma namn skapades smeknamn tex. Alfta-Lasse, Lill-Alfta, Hamrånge-Lasse, Biffen, L-O Larsson, Trönö-Lasse, Aba, Lill-Aba, Helgum, Stompen, Smygen, Malte, Marma-Pelle, Lapp-Kalle, Mål-Kalle, Propeller-Kalle, Bang-Olle, 10-Kalle, Jack, Bryt-Kalle, Televinken, Sumpan, Slim, Lill-Slimmen, Pulver, Valle, Klevis, Ebba, Guff, Hagge, Muffen, Jokkmokk, Brallan, Klådde, Kisa, Zäta, Popo, Koko, Lae, Boe, Sudden, Grep-Johan, Fritte, Kulan, Raffe, Kvarten, Stor-Pucken, Lill-Pucken, Lök-Johan, Hulda, Assar, Petter, Kulan, Raffe, Kvarten, Stor-Pucken, Lill-Pucken, Lök-Johan m.flera.

Det här gjorde livet lättare. Mobilen var ej uppfunnen.

Kungliga Flygförvaltningens verkstadsskola.

Efter andra världskriget satsades det mycket på försvaret, många flygflottiljer upprättades under 1940- och 1950-talet. Varje flygflottilj hade en flygverkstad med civilt anställd personal som flygplansmontörer, telemontörer, flygmotormontörer och instrumentmakare för flygverkstädernas behov. För att rekrytera personal till dessa verkstäder så startades bl.a. Kungliga Flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås mellan åren 1942 till 1966. Som elever till skolan antogs efter särskilda lämplighetsprov ynglingar i 15-17 års åldern.

Jag är en av dessa ynglingar som blev antagen till denna skola 1962. Det kändes lite som att köpa grisen i säcken, en pojke från Järvsö hade inte över huvud taget någon kännedom om vad detta skulle innebära. Var ganska skoltrött just då och önskade någon form av förändring av min tillvaro. Vid en håltimme när jag gick i realskolan på Stenhamre i Ljusdal råkade jag se i en annons i Ljusdals-Posten att man sökte ynglingar till ovan nämnda skola.

Efter att ha övertygat mor och far vilken bra skola detta var trots att jag inte visste ett dugg vad det innebar sökte jag och kom in. Fick genomgå ett lämplighetstest i Söderhamn hösten 1961 och på våren 1962 fick jag svar att jag hade blivit antagen till FFV som skolan hette och skulle utbilda mig till telemontör.

Detta var början till mitt vuxna liv och jag ångrar inte en sekund att jag gick denna skola. Det var inte bara en skola där man fick lära sig ett yrke utan också att bli en vuxen människa med vad allt detta innebar när man var så ung. KFUM "Kristna föreningen för unge män" hade Flygförvaltningens uppdrag att ta hand om oss unga pojkar, de fungerade som våra föräldrar fast tuffare där vi bodde på elevhemmen Johannisberg och Lövudden. Ligga i sängen kl 2200 när husmor kom och kollade, lördagskvällar fick vi vara ute till kl 0200 när vi gick i tvåan, i ettan var det 2400 var det som gällde. När vi var på rotundan i Västerås och dansade då bokade vi alltid en taxi typ "volvosugga" som körde oss till elevhemmet direkt efter dansen. Hade man då träffat någon trevlig flicka kunde det bli lite knivigt att förklara att vi var tvungna att åka iväg. Om man inte kom till elevhemmet före 0200 låg man illa till hos elevhemsföreståndaren vilket i värsta fall kunde innebära att man fick packa väskan och åka hem, hemska tanke. Men det brukade ordna sig och den ev. trevliga flickan kunde man bestämma träff med en annan kväll.

Efter examen och värnplikt var man garanterad anställning i Flygvapnet. För min del blev jag anställd vid F2 Roslagens flygkår och efter värnplikt som J29 mekaniker på F4 Frösön fick jag 1966 anställning vid F15 med att arbeta med marktelematerial på flottiljen och F15 flygbaser.

Kan inte tänka mig att det finns en bättre arbetsplats än vad F15 var. Nu på ålderns höst har jag förmånen och glädjen att få fortsätta med detta genom att vara på F15 flygmuseum. Anledningen till att jag ville berätta detta är att jag hittade en artikel i tidningen TIFF "Tidskrift för teknisk information för försvarstjänsten" som utges av Försvarets materielverk skriven av Rolf Hjärter som nu Jetabockens läsare kan ta del av.

Håll till godo med följande reportage från TIFF nr 2 1986.

Flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås, FFV, eller som den hette under de första åren "Lärlingsskolan för yrkesarbetare till flygvapnets flygverkstäder", FFL, startade som ett provisorium år 1942. Den fick permanent karaktär 1947 och kom för första gången till utgåva i flygförvaltningens underhålls-avdelning.

Skolan har haft till uppgift att utbilda flygplan-, flygmotor- och telemontörer samt instrumentmakare för flygverkstädernas behov. Som elever till

skolan antogs efter särskilda lämplighetsprov ynglingar i 15–17 årsåldern. Utbildningen omfattade två års utbildning vid skolan i Västerås följt av två års praktisk tjänstgöring vid flottiljverkstäderna eller vid någon av de centrala flygverkstäderna.

Första årskursen omfattade grundläggande utbildning av verkstadskarakter vari ingick c:a 15 timmars teori per vecka. Andra året innefattade teoretisk och praktisk fackutbildning med inriktning på den aktuella yrkesgrenen. Under tredje och fjärde åren

gavs huvudsakligen praktisk utbildning enligt särskild plan vid flygverkstäderna. Den teoretiska delen anordnades därvid som frivillig kostnadsfri korrespondensundervisning.

Den första tiden kunde antalet elever i en årskurs uppgå till ett tjugotal. Behovet ökade med åren, speciellt inom telemontörfacket och ett årskullsintag på 60 elever var inte ovanliga i slutet av 50 och början av 60-talet.

Utbildningen var kostnadsfri för eleverna. Under de två första åren fick de även kost och logi på skolans

Text:
Rolf Hjarter
FMV:FuhD

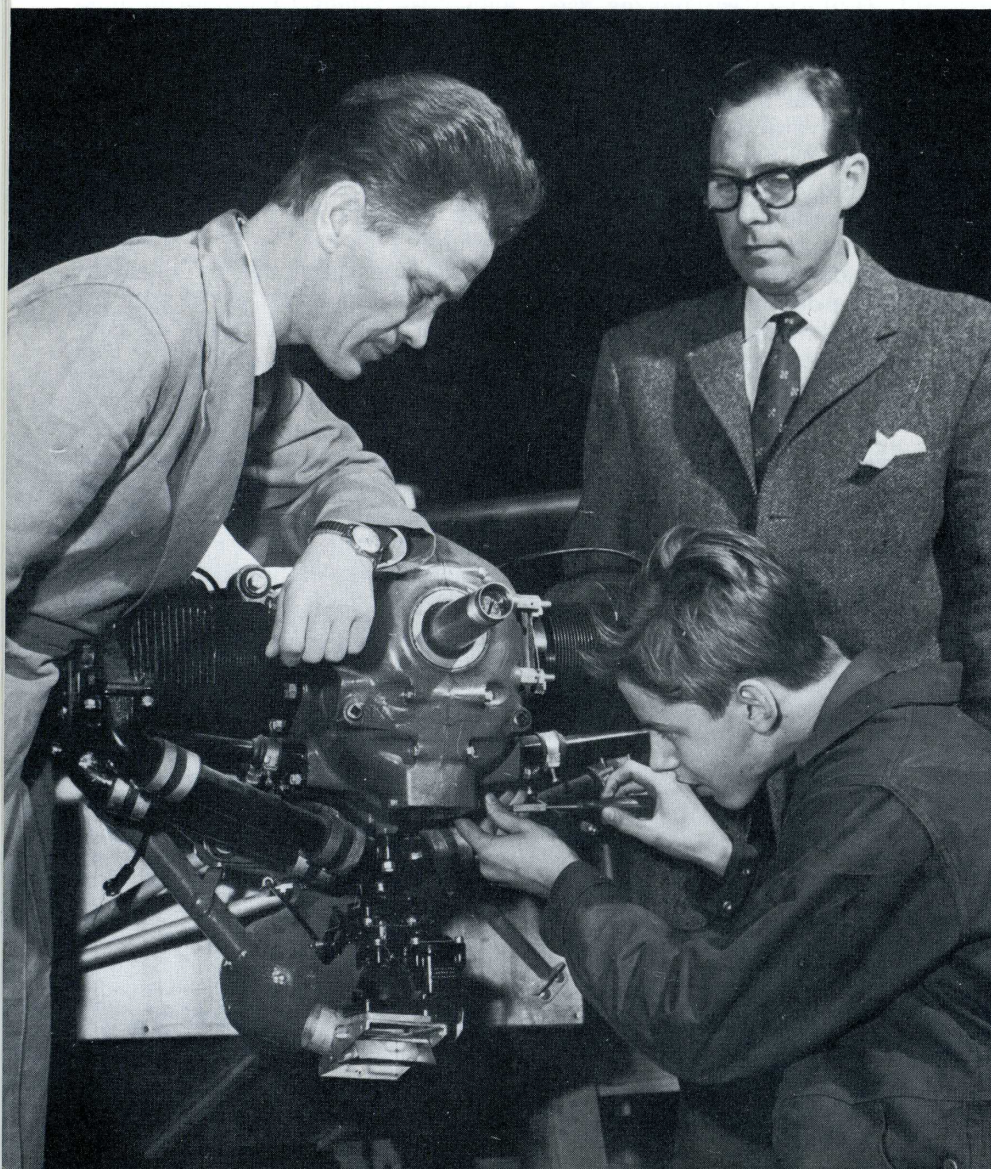


I ett jubileumsnummer som detta kan flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås inte undgå att uppmärksammas på grund av den stora betydelse som den haft för materielltjänsten inom flygvapnet.

Författaren som själv har ett förflutet vid Västeråsskolan tecknar här en bild av verksamheten genom åren.



Flygförvaltningen



elevhem samt en mindre flitpenning. Elevhemsverksamheten drevs i KFUM regi. Under praktikåren utgick sedvanlig lärlingslön.

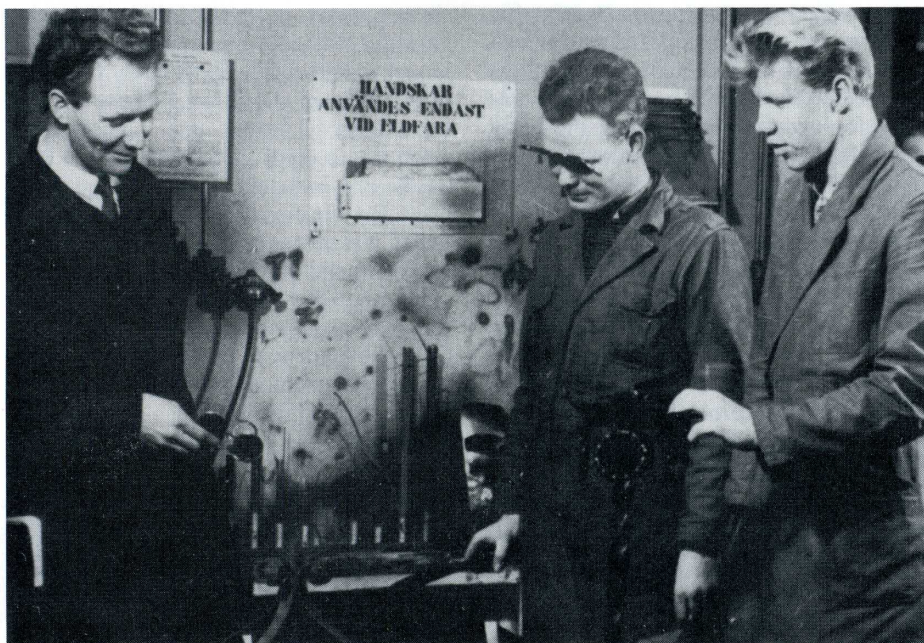
Som ett led i en ökad samordning med den civila yrkesutbildningen överfördes skolan 1968 till det allmänna yrkesutbildningsväsendet och fick skolöverstyrelsen som huvudman. Flygförvaltningen kunde då se tillbaka på drygt 25 års unik utbildningsverksamhet.

Bakgrunden

Från slutet av 1930-talet börjar en snabb tillväxt av Flygvapnet, både organisatoriskt och materiellt. Behovet av yrkesutbildad personal vid underhållsverkstäderna blir allt större samtidigt som möjligheterna att rekrytera är små då någon yrkesutbildning i statlig eller kommunal regi inte förekommer vid denna tid.

Inom KFF Materielavdelning vet man att förutsättningen för den planerade och beslutade flygmaterielens användning är att yrkeskunnig underhållspersonal finns på plats. Avdelningens dynamiske chef Nils Söder-

Yrkeslärare Bengt Norbäck instruerar en flygmotorelev med rektor Ove Ahlgren i h som intresserad åhörare. Bengt Norbäck är fortfarande verksam vid skolan i dess nuvarande form nu som huvudlärare.



Yrkeslärare Erik Färnlöf med glimten i ögat tillsammans med några elever i smedjan. Erik Färnlöf är sedan mitten av 60-talet verksam vid CVM numera FFV Materialteknik i Linköping.

på något befintligt FV-etablissemang med kvalificerad verkstadsmiljö. Valet av Västerås med både flottilj och central flygverkstad, blott 12 mil från Stockholm synes inte ha varit alltför svårt.

En sjöhangar vid CVV avdelades för utbildningen. Civilingenjör Sven Nylinder som fick bli skolans förste rektor svarade för den teoretiska och praktiska utbildningen. Till sin hjälp hade han verkmästaren vid CVV, Nils Lindström.

De första eleverna, 20 unga grabbar, anlände i febr 1942. Nu fanns skolan, lärarna och eleverna men ytterligare en funktion och en viktig sådan måste lösas. Hur ta hand om eleverna på deras fritid, med allt vad detta innebar av ansvar, fostran, kost och logi?

Samarbetet med KFUM och Flygförvaltningen

Hur frågan om elevernas omhändertagande utanför själva skolverksamheten löstes och därmed ett värdefullt samarbete mellan Flygförvaltningen och KFUM kom att inledas berättas bäst av Erik Tunås som var verksam under 40 år i KFUM i Västerås. Hans redogörelse är hämtad från FFV Kamratförenings eget organ, Propellerbladet.

S verkstadsskola i Västerås



Verkstadsskolan var inrymd i denna byggnad, från början en "beredskapslada", tillhörig CVV och belägen vid Johannisbergs flygfält c:a 5 km söder om Västerås stad.

berg – sedermera general – ville ha en snabb lösning av problemet. Olle Thunell chef för verkstadssektionen och tillika stor idealist, får uppdraget att organisera utbildningsverksamheten. Thunell engagerar i sin tur Stig Ögren vid samma enhet för uppläggning och genomförande.

Efter ett intensivt funderande på olika alternativ beslutas att inrätta en central verkstadsskola i Västerås som på sikt skall organiseras som central för all yrkesutbildning av underhållsverksamheten på FV flygmateriel.

Starten

Beslut om FFV togs redan 1940. Då man inte hade någon tidigare erfarenhet av liknande verksamhet inrättades skolan som ett provisorium och fick ingå som en del av Flygförvaltningen.

Eftersom skolan skulle ha hela Sverige som upptagningsområde och alla flottiljerna som avnämnnare var det praktiskt att förlägga den till mellan-sverige med närhet till dess organisatoriska huvudman i Stockholm. Vidare var det lämpligt att kunna repliera

tagande utanför själva skolverksamheten löstes och därmed ett värdefullt samarbete mellan Flygförvaltningen och KFUM kom att inledas berättas bäst av Erik Tunås som var verksam under 40 år i KFUM i Västerås. Hans redogörelse är hämtad från FFV Kamratförenings eget organ, Propellerbladet.

"En höstdag 1941 kom en representant från Kungliga Flygförvaltningen på besök för att efterhöra KFUM:s möjligheter att ordna inkvartering av 20 elever i planerad yrkesutbildning. En rundringning till hyresvärdar och servicebyråer gav intet resultat. FF accepterade förslag om annonsering som ledde till kontakt med fastighetsägare vilken kunde erbjuda en nyrenoverad 6-rumslägenhet, ljusa tapeter, parkettgolv, vackra rum. Men – en "familj" med 20 vuxna pojkar, nej, det passade inte. Nästa försök blev Johannisbergs gård, där herrgårdsbyggnaden då endast disponerades av en eller flera rättsfamiljer. Uppslaget intresserade FF och så dök flygdirektör Olle Thunell in i bilden, han kom i "kronbil" och gav skjuts till den gamla herrgården vid Mälarstranden, naturligtvis även till Lövudden, då en sommarvilla, två vandrarhemsbyggnader, ett par småstugor och ett utedass. Men där fanns idrottsplan

och badmöjligheter, vilket i kombination med herrgårdsbyggnaden kunde bli en bra miljö. Så följde kontakten med Västerås stad, nu kommun, som var herrgårdens ägare. Min följeslagare i fin uniform gjorde intryck och på Thunnells intresse för att Johannisberg skulle bli elevhem med KFUM som samarbetspartner gick ej att ta miste. Och så blev det. Reparationer för 4 000:– (fyra tusen) kr. skedde och i febr 1942 stod sekr Aron Hallman med fru Siri och sonen Gunnar i hallen och sa välkommen till 20 ungdomar från Pajala i norr till jag tror Malmö i söder. En snöboll var satt i rörelse.

Nog var det primitivt, men trivsamt och trångboddheten bara ökade samhörighetskänslan. Det gick ett par månader och så kom FF-önskemål: till hösten plats för ytterligare 20 elever. Ja visst, det fanns ju en vindsvåning. Ytterligare 8 000:– (åtta tusen) kr. och det blev golv, tak, målarfärg och toalettutrymme i det blivande bordtennisrummet samt tapeter och möbler i fyra rum. När augustimånen lyste för fullt då hade Johannisbergs-familjen 40 ungdomar jämte ställföreträdande föräldrar och deras medhjälpare.

Turerna från och till skolan vid, CVV, på andra sidan viken, gick med cykel och när höstvindarna blev för hårda ryckte F1 bussen ut, jag tror med gengas, i tidig otta för att hämta och när skymningen kom blev det retur. Utbildningen omfattade vad till kommande yrke hörde men också "takt och ton", stil och pli skulle det vara.

Sommaren 1943 utökades transportmöjligheterna genom två tiohuggare, som forslade halva styrkan till och från skolan. En och annan f d elev påstår att hans kraftiga muskler är resultatet av den taktfasta rodden över Mälarens blånande böljor. Ibland berättar äldre Västeråsare att de från hamnen såg detta trevliga inslag på Västeråsfjärden.

Ute i världen pågick kriget. I vårt skonade land hade vi små bekymmer men dock något, t ex ransoneringen. Hungriga ungdomar skulle mättas. En god hjälp blev grisar i svinhuset och massor av kaminer i burar. Grisarna höll sig på plats men en och annan kanin smet ut bland buskarna. Infångade belönades med 25 öre, intill dess att det uppdagades att "smitarna" hjälptes ut av "någon" som gick förbi!

Skolan skulle nog kunna bli självförsörjande, sa rektor Nylander en dag. Det fanns ju både ladugård och öppen jord. Varför inte några kor och ett par hästar, plog,

harv med mera sådant. Nyttigt för eleverna att lära sig sköta. Vilken härlig syn, eleven på mjölkpallen, med ryktborsten i handen eller gående bakom plogen och de båda "kamparna". Men det blev bara en idé!"

Verksamheten tar fart

Verksamheten slog väl ut och kunde fortsätta. Varje höst togs nya elever in. Antalet höll sig på 40-talet till c:a 20 elever per år. Urvalet skedde från början på grundval av skolbetygen där speciellt matematik och slöjd uppmärksammades. Snart tillkom inträ-



Folke Sundholm med en av telemontörerna. Funktionskontroll pågår av den egenhändigt byggda radiosändaren (Hartleykopplad oscillator) med hjälp av en gammal flygradiomottagare (FR2?).

desprov med tester av olika slag. Dessa skedde under våren på 5 eller 6 platser i landet.

Lärarkapaciteten utökades. Något år efter starten anställdes driftingenjör Erik von Köhler och 1944 tog Ove Ahlgren över som rektor efter Nylander. Lage Jarking anställdes samma år för de kamerala uppgifterna och som lärare i svenska och något senare även i engelska språket. Dessa tre blev verkliga veteraner och kom att betyda mycket för skolans utveckling och kontinuitet. Lage Jarking flyttade 1967 till annan verksamhet inom flygförvaltningen medan Ove Ahlgren och Erik von Köhler fortsatte vid skolan i dess nya form till 1977 då de båda pensionerades.

Samarbetet med KFUM konsoliderades. Från början hade det funnits tankar på att flygförvaltningen självt skulle ta över rusthållet men dessa av-

administration. Det som föranledde flyttningen var att skolhangaren vid CVV brann ner. Som kuriosum kan nämnas att detta skedde samma kväll, den 26 jan, som det nya elevhemmet vid Malmslätt invigdes.

För eleverna blev det nu enklare att ta sig till skolan. Man fick byta ut den långa vägen till CVV mot landsvägen kring Johannisbergsfältet. Roddbåten kunde ersättas av cykeln.

50-talet

1949 blev ett märkesår även i andra avseenden. Från det att man tidigare koncentrerat utbildningen till flygplan- och flygmotormontörer samt instrumentmakare började nu telemontörsutbildningen att vinna insteg. Den skulle så småningom komma att dominera vid skolan vad gällde antalet elever. För att klara det nya utbild-

ningsbehovet anställdes teleingenjören Folke Sundholm. Han svarade ensam de första åren på 50-talet för såväl den teoretiska som praktiska utbildningen och fortsatte sedan att vara huvudlärare för denna gren tills höstterminen 1962 då han gick över till reservdelsbyrån i Arboga.

År 1949 anställdes två andra uppskattade lärare nämligen Martin Nielsen på maskinsidan och Arvid Lundström som svarade för materielförrådet och bl a var ledare för driftvärnet. Som föreståndare för KFUM:s elevhem tillkom samma år David Molin som på ett föredömligt sätt svarade

else. På flygmontörlinjen tillkom under mitten av 50-talet sålunda yrkeslärarna Bengt Norbäck och Erik Färnlöf, båda själva FFV-elever på 40-talet. På telesidan förstärktes samtidigt lärarkapaciteten med yrkeslärarna Bertil Söderberg och Frank Stage (sistnämnde avlöstes dock efter några år av artikelförfattaren). På instrumentmakarlinjen, som nu togs upp igen efter att ha legat nere en tid, tillkom Birger Björklund som yrkeslärare.

Stränga ordningsföreskrifter

För upprätthållande av ordningen och för den gemensamma trevnaden fanns det en omfattande ordningsföreskrift fastställd. Här var det mesta reglerat alltifrån färdväg till skolan till boxningsträning på elevhemmen.

För mindre förseelser belastades eleven med en anmärkning, för större med en varning. Tre anmärkningar omvandlades automatiskt till en varning. Tre varningar medförde att eleven skiljdes från skolan. Enklare "straff" kunde också utdömas exempelvis potatissortering, lövräfsning eller utgångsförbud.

Det var kollegiet som fick agera "domstol" och utdöma straff och varningar vilket alltså ytterst kunde leda till att eleven fick avbryta utbildningen. Kollegiet utgjordes av rektor, lärare och elevhemsföreståndare. Elevhemsföreståndaren David Molin har i 1984 års propellerblad berättat om ett fall som kom att granskas av MO.

"Ordningsreglerna vid Flygförvaltningens Verkstadsskola var stränga. Och inte nog med det. De skulle efterlevas också! Vi på elevhemmen liksom även skolans rektor och lärare hade bestämda order från "högre ort". Det gällde att inpränta i elevernas medvetande att det var ett betydelsefullt led i deras utbildning, detta att lära sig lyda. "Ty" sade man, "i Flygets verkstäder kommer de att stöta på mängder av bestämmelser. Det gäller att följa dem och rätta sig efter dem även om man inte förstår varför!"

En av de mest omdiskuterade paragraferna torde ha varit förbudet för eleverna att bruka alkoholhaltiga drycker! Man fick inte heller förvara sådana på elevhemmen! En och annan elev bröt mot denna bestämmelse och – i de fall det blev upptäckt – skickades syndaren hem påföljande dag! Dessbättre inträffade detta inte så ofta, men sista gången det hände drabbade det en elev i klass 2 någon gång i mitten av vårterminen. Det var den näst sista årgången innan skolan övergick till annan huvud-

man och samarbetet mellan Flygförvaltningen och KFUM upphörde. Det var ju hårt för den elev som, när han fullgjort en så stor del av sin utbildning, nu måste avbryta och resa hem. Hans pappa skrev ett brev till MO, en mycket vettig skrivelse, där han framhöll att han mycket väl förstod att ordningsregler och bestämmelser var nödvändiga, men att han ändå undrade om proportionerna i det här fallet mellan förseelsen och straffet med dess konsekvenser för eleven stod i rimligt förhållande till varandra! Eleven ifråga hade skött sig utan anmärkning, men nu hade skolans lärare vid en razzia (man letade efter försvunna verktyg) på elevhemmet påträffat en butelj i hans skåp innehållande några droppar av en "rusdryck". Och av denna anledning blev hans möjligheter till fortsatt utbildning och en anställning i Flygvapnet ödelagda!

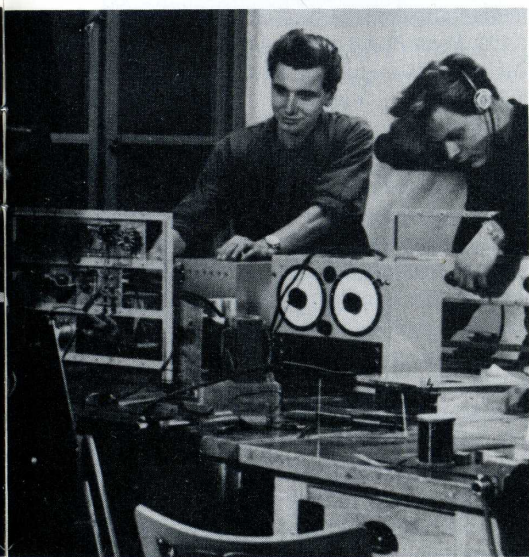
Med anledning av det inträffade tillsattes en arbetsgrupp på Flygförvaltningen med uppdrag att granska och utreda fallet. Kommittén tog god tid på sig, kom och inspekterade skolan och elevhemmen, tog del av ordningsreglerna och efter en grundlig utredning kom vederbörande fram till följande:

"Någon gång för länge sedan, när Flygförvaltningens Verkstadsskola höll på att ta form och organiseras, fick ett krigsråd i Kungl. huvudkommunen i uppdrag att utarbeta en arbetsordning som skulle reglera förhållandet mellan Flygförvaltningen och skolan i Västerås. Denna arbetsordning hade aldrig kommit till stånd. Man konstaterade att skolans kollegium aldrig hade haft befogenhet att fatta beslut om elevers skiljande från skolan och undervisningen. Ärenden av sådan betydelse skulle hänskjutas till Flygförvaltningens representanter i Stockholm för avgörande! Men nu var det så dags... När utredningen var klar och besked kom hade Flygförvaltningens verkstadsskola upphört att finnas till!"

Åren gick

Åren gick och varje höst kom nya elever till skolan som låg vackert inbäddad i mälarlandskapet med skogen på ena sidan och flygfältet som sträckte sig mot de naturskönt belägna elevhemmen vid Mälaren på den andra.

Arbetet i skolan var intensivt. Förutom att tillägna sig de teoretiska kunskaperna skulle man hinna med alla de praktiska arbetsuppgifterna och proven. Proven för årsklass 1 kunde till exempel bestå i att fila "passbitar", tillverka verktyg som passare, ham-



Vy från telemontörernas praktiklokal, en trappa upp i byggnaden. Lägg märke till det gedigna oscilloskopet i förgrunden, en "äkt" Cossor.

för denna funktion tills avvecklingen var klar 1969.

Den nygamla lokalen iordningställdes för skolverksamhet. Eleverna fick hjälpa till. För den praktiska undervisningen tillkom avdelning för bänkarbete, maskinavdelning, snickeri, smedja, plåtslageri, hallutrymme för motor- och flygplansmontering, tele- och instrumentverkstad. För den teoretiska undervisningen ordnades tre lärosalar.

1947 hade skolan fått permanent karaktär och 1954 då flygförvaltningen omorganiserades kom den att ingå i underhållsavdelningens driftbyrå som egen sektion.

Mellan skolstart på hösten och avslutningen på våren gällde det att göra undervisningen så effektiv som möjligt. Kanske bidrog i viss mån en naturlig omsättning och utökning av lärare till önskad anpassning och förny-

Examensår	Yrkesgren					Tot. antal
	Flygplan- montörer	Flygmotor- montörer	Flyg- montörer	Instrument- makare	Tele- montörer	
1945	7	9		2		18
1946	10	10				20
1947	9	9		2		20
1948	7	7		4		18
1949	6	8		6		20
1950	7	7		6		20
1951	6	8		6		20
1952	4	7		6	8	25
1953					26	26
1954			6	3	10	19
1955				10	16	26
1956	12			4	9	25
1957			6		15	21
1958					21	21
1959					25	25
1960					44	44
1961			9	10	29	48
1962			14	9	28	51
1963			9		33	42
1964					94	94 ¹⁾
1965					49	49
1966					51	51
1967					42	42
1968					26	26
1969					36	36
S:a	68	65	44	68	562	807

Utexaminerade elever. Det stora antalet 1964 beror på att både de elever som togs in 1960 och 1961 utexaminerades detta år p g a att praktikanttiden skars ner från två till ett år fr o m 1961 års elevkull.

mare, tänger samt att svetsa ihop plåtar till "konstiga lådor".

Man kan gissa att dessa egenhändertillverkade praktkarbeten i dag är kära ägodelar eftersom så många minnen är förknippade med deras tillkomst.

I årsklass 2 skulle man hinna med att göra laborationer och olika byggen. Telemontörerna fick konstruera och bygga förstärkare, snabbtelefoner och radioapparater m m.

Instrumentmakarna plockade isär och satte ihop olika flygplansinstrument och tillverkade även vissa enkla sådana.

Flygplan- och flygmotormontörerna arbetade med uttrangerade stridsflygplan, t ex B18, J29, J33 och senare även med det första exemplaret av J32 Lansen. Under vissa perioder byggde man även segelflygplan vid skolan.

För fritidsaktiviteterna var väl sörjt. På sommaren spelade man fotboll på Lövuddens fina plan. Det badades nere vid bryggan på Lövudden och vid Johannisbergbadet. Segelbåtarna strävade ut med fulla segel på lördagarna för att återkomma på söndagarna efter 24 timmar på Mälarens blå böljor. Besättningen bestod till 100 procent av elever. Tvåorna lärde upp ettorna som året därpå fick lära

upp nästa kull o s v i seglingens härliga konst.

På vinterhalvåret var det ishockeyns och bordtennisens tid samt tuffa handbolls- och basketmatcher i gymnastiksalen på Viksäng.

Cykeln skulle även hållas i trim året runt. På Lövudden fanns för detta ändamål en cykelverkstad. Cykeldelar var hårvaluta, inte minst under krigsåren, och handeln med dem var livlig.

Härtill kom icke obetydlig intern föreningsverksamhet. Man bildade bl a en kamratförening och gav ut en egen tidning, Propellerbladet. Både föreningen och tidningen fortlever ännu.

På våren var arbetet som brådst. Dels skulle den teoretiska utbildningen och praktkarbetet hinnas med, skrivningar förberedas och genomföras samt betyg sätts dels skulle testning och intagning av höstens nya elevkull ske.

Årsavslutningarna på försommaren var kulmen på verksamheten och upplevdes säkert av såväl elever, lärare och elevhemspersonal som högtidsstunder. Speciellt gällde kanske detta de elever som då hade varit ute på praktiktjänstgöring under två år och som nu samlades till examen. Vackra tal hölls av rektor, elever och av tillresta chefer från flygförvaltningen.

Blommor utdelades och festmaten som KFUM stod för var alltid välförtjänt god.

60-talet och avvecklingen

I början av 60-talet kom plötsligt signaler om ett kraftigt ökat behov av elever på telesidan. Det gällde att få fram c:a 1 000 telemontörer på några få år. Bakgrunden var den kraftiga utbyggnaden av marktelematerielen. Stril 60 stod för dörren. De regionala televerkstäderna var under uppbyggnad och behövde telemontörer. Folke Sundholm m fl fick vässa ritstiften och börja skissa på en ny skola som skulle tas fram på rekordtid. Det fanns även långt gångna planer på och förberedelser gjorda att etablera en lärlingsskola i Växjö.

Lyckligtvis hann behovet korrigeras i tid. Dels genomfördes inte Stril-60 utbyggnaden i den takt som de första planerna innebar dels blev den nya transistoriserade telematerielen betydligt driftsäkrare än den gamla rörbestyckade som man dittills hade erfarenhet av. Man kan även peka på en förbättrad upphandlingsteknik som initierades av underhållsavdelningen och som innebar att större hänsyn togs till driftsäkerhetsparametrarna och vidmakthållandekostnaderna i materielanskaffningskontrakten.

I stället för våldsam expansion kom så något senare andra signaler som så småningom skulle leda till att flygförvaltningen frånträdde huvudmanskapet för skolan.

Orsaken till att skolan 1968 övergick i annan regim grundade sig ytterst på vissa uttalanden från 1961 års riksdagsrevisorer som ansåg att försvarsanslagen inte skulle belastas med kostnader för denna typ av utbildning. Försvarsdepartementet tillsatte 1963 Krigsmaktens lärlingsutredningen vilken inte bara skulle behandla FFV utan all yrkesutbildning vid krigsmaktens industrier och verkstäder. Utredningen förordade i ett förslag 1967 en ökad samordning med den civila yrkesutbildningen. Detta resulterade i att riksdag och regering beslutade att fr o m 1 juli 1968 skulle försvarets yrkesutbildningar underställas det allmänna skolväsendet. För FFV del innebar detta att skolan i sin helhet med lokaler, lärare och elever övertogs av de lokala skolmyndigheterna i Västerås och att skolöverstyrelsen blev huvudman.

Efterbetraktelse

Målet för verksamheten synes ha uppnåtts väl. Flygvapnet har genom åren tillfört ett stort antal kvalificerade yrkesmän. Yrkesutbildningen har även tjänat som en god grund för fortsatt utbildning till andra viktiga befatt-



På fritiden under sommarhalvåret var segling på Mälaren med egna båtar en uppskattad verksamhet. Myteri lär någon gång ha förekommit.

ningar inom försvaret som tekniker, ingenjörer, förmän och chefer på olika nivåer. FFV-arna har utgjort och utgör fortfarande en viktig del av FV. De har genom sina fina insatser lämnat ett värdefullt bidrag till FV utveckling och goda resultat genom åren. En del har naturligtvis lämnat FV men många av dessa är verksamma i den försvarsanknutna industrin.

Ett exempel ur verkligheten kan belysa detta. Avdelningsdirektör Sten-Inge Drie vid flygets underhålls-avdelning på FMV besökte för några år sedan Saab i Linköping för att diskutera driftsäkerhetsfrågor kring

JAS-projektet med Saabs experter Bertil Andersson och dennes chef Stig Persson. Det visade sig att samtliga gått igenom FFV-skolan och presentationen kunde ha gjorts på följande sätt "5705 Drie" – "4705 Andersson" – "4811 Persson".

FFV-eleverna var de än påträffas synes vara omtyckta såväl som yrkesmän som människor. Undertecknad som genom arbetet kommer i kontakt med många FFV-are har ännu inte mött någon som ångrar sina år vid skolan. Tvärtom är det år som man gärna minns och berättar om. Man vågar kanske därför påstå att det inte

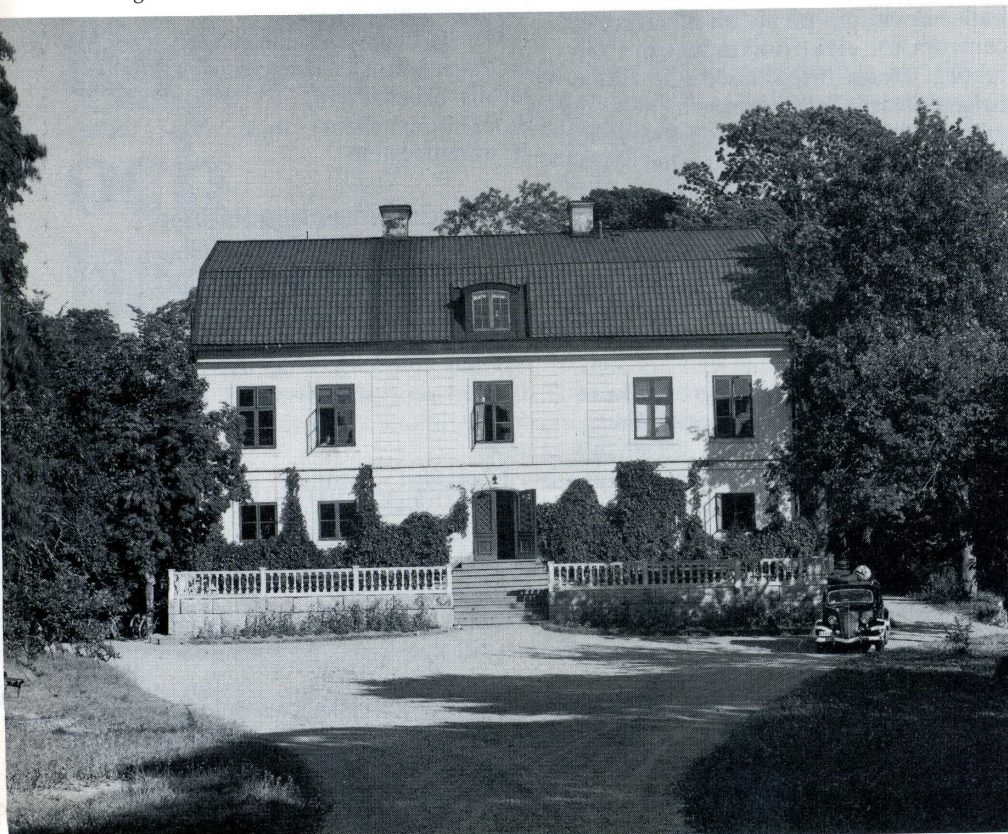
bara är FV som dragit fördelar av verksamheten. En del av eleverna skulle troligen inte med de utbildningsmöjligheter som då förelåg ha kunnat skaffa sig en alternativ yrkesutbildning.

Förmodligen är det en lyckad kombination av flera faktorer som åstadkom de goda resultatet:

- Ett mycket bra elevurval med grabbar som var motiverade för undervisningen
- Bra undervisning och hängivna lärare
- En god kringmiljö eller som Ove Ahlgren en gång uttryckte det: Elevhemmen med sina föreståndare, husmödrar och annan självuppförande personal som i mycket blev en ersättning för far och mor, skapade en atmosfär av sund livs-åskådning, som eleverna tog med sig ut i livet.

Till slut vill artikelförfattaren be om ursäkt för att inte alla välförtjänta krafter som verkat för skolan kunnat namnges. Vidare ett tack till Stig Ögren och min medarbetare Stellan Olofsson (gammal FFV-are, 5848) som ur skilda synvinklar, Flygförvaltningens respektive elevens, gett mig värdefull information för denna uppsats. Jag tackar även kamratföreningens ordförande Karl Gardh som välvilligt ställt arkiv-exemplar av Propellerbladet samt gamla bilder till förfogande. ■

Johannisbergs gamla herrgård, från början biskopssäte, var sedan 1942 elevhem i KFUM regi för FFV-elever. 1948 tillkom ett nytt elevhem vid Lövudden. Även i Linköping och Arboga anordnades elevhem.



Mel. "Den svenske flottisten..."
(Refrängen)

FFV-visan

*Verkstadsskolans glada gosse,
glöm ej bort ditt FFV.
Tänk att grunden till din framtid
och ditt bästa väl och ve
har du fått här på lektioner
utav alla skilda slag
För ditt kära fosterland
har du nu knutit detta band,
FFV, FFV.*

*Nu vi tacka för det sällskap
som vi här av Er har haft.
Nästa gång vi råkas åter
ska vi ha det lika glatt.
Och när vi se'n bliva gamla,
kan vi oss tillbaka se
för att minnas dessa år,
som vi haft i livets vår
vid FFV, FFV.*

FFV-visan är FFV-arnas egen skolsång och brukar sjungas på alla klass- och årsträffar.



FJÄLLYMLARNA 45 ÅR

Sista helgen i september i Bruksvallarna och Bengts fjällhus firade Fjällymlarna att vi har funnits i 45 år.

Deltagare var Bengt Olsson, Ebbe Edström, Olle Wärnick, Sören Erlandsson och Lars-Erik Larsson.

Rickhard Nordfjäll från Uppsala skulle anlända Söderhamn på motorcykel. Tyvärr var hans hälsa inte bra för sådana äventyr samt att han hade en hel del att göra hemma i sitt hus som kommit efter på grund av lång kommendering till Ungern.

Dag 1 torsdag:

Bengt hämtar Sören kl 0700 för att sedan äta gemensam frukost vid Fålnäsvägen 10 hos undertecknad. Kl 0800 rullade vi ut ur Söderhamn och till nästa uppehåll som var hos min bror Stigge i Järvsö för att hämta lite materiel.



Efter kaffe och mottagande av "mystisk" låda åkte vi vidare till Färila som var nästa stopp. Man åker inte förbi Färila utan att köpa Delins falukorv, så då köpte vi två ringar samt lite fler förnödenheter. Bland annat en Looslimpa av den anledningen att det var sista gången man kunde köpa en sådan, det anrika bageriet lägger efter 104 år ner verksamheten. Den sista limpan lämnar bageriet nästa dag och lite sorg över det är det allt.

När allt var packat och bakluckan igenslagen visade det sig att bilen var låst runt om och nycklarna fanns i en jacka inne i bilen och vi utanför en bil som det inte går att komma in i. Nu blir det problem. Vad gör vi? Jo det ordnar sig när det finns en assistansförsäkring, ringer bolaget och tas emot av en trevlig dam som kopplar oss till en lika trevlig herre som kör bärgningsbil. Han frågar vilken typ av bil det var och när han fick veta det så sa han bara att det är näst intill omöjligt att ta sig in den modellen utan att förstöra. Han tipsade om glasmästaren i Färila men han var på väg till fjälls och kunde inte hjälpa oss. Vi blev hänvisad till en glasmästare i Ljusdal och han tyckte att vi skulle slå in en ruta. Sagt och gjort, fick låna hammare i ICA-affären, knackade rutan så glasbitarna yrde, fick tejp och en pappskiva för att sätta igen hålet samt hjälp med att dammsuga ur allt glas i bilen. ICA handlaren som var så hjälpsam visade sig vara son till Bengt Henriksson "Nutte" som han kallades på F15, bor i Kilafors och pendlar varje dag till Färila, världen är allt bra liten. Som tack för hans hjälp har

han en stående inbjudan till flygmuseet och en flygtur runt Hälsingland och övriga världen i museets flygsimulator.



”Ring en glasmästare” sa dom på assistanstjänst



”Slå in rutan” sa glasmästarn

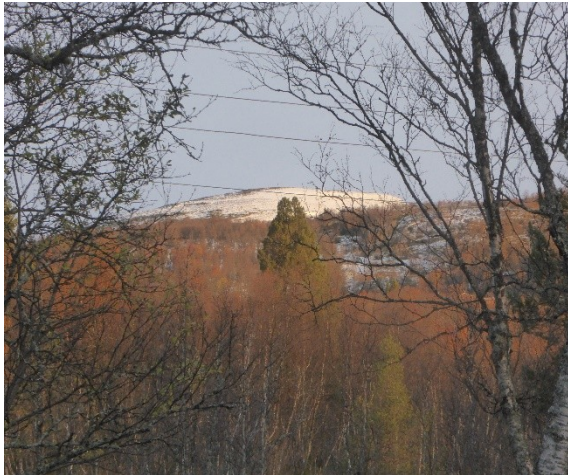
Resan fortsätter något försenad mot Storhogna till Barbro och Ebbe och väl framme möter de med jättegod lunch. Detta fina par som åldern inte biter ett dugg på. De bor i ett mycket vackert hus med utsikt över fjällen i Storhogna.



Barbro och Ebbe tar emot oss vid sitt fina hus.



Efter den goda lunchen åker vi "Söderhamnare" vidare mot Bruksvallarna. Ebbe stannar kvar hemma och inväntar Olle som kommer från Gunnarn via Dorotea där han har deltagit i ett möte med södra Lapplands kyrkofullmäktige.



Hösten hälsar vintern välkommen.

Vid ankomsten till Bengts stuga var det till att vädra och elda för att få det varmt och gott. Vid 22-tiden anländer Ebbe och Olle, sena middagen framdukad och eftersom det är torsdag så är det ärtsoppa och pannkakor som gäller. Den "mystiska" lådan jag fick av min bror innehöll påpassligt en flaska Ruderts punsch tillverkad av Tevsjö destilleri i Järvsö som gjorde att ärtsoppan fick en bättre smak. Efter en stunds påminnelse om gamla tider avslutades den strapatsrika dagen.



Dag 2 fredag:

Bengt som är frukostansvarig meddelar att gröt, annat gott och nyttigt står på bordet och väntar. Det är som att bo på lyxhotell.

Nu ska det bli fjällvandring. Vi delas in i två lag: A-laget Ebbe, Olle och Sören, B-laget är Bengt och Lasse. Efter nattens snöväder är det nu alldeles vitt på marken och det ser ut att fortsätta snöa.

Uppgift: A-laget 10 km vandring till Hästkläppen och sedan via Kariknallarna till punkt A där B-laget som vandrar ca 1 km och inväntar eld för grillning av Delins falukorv.



För att bli uppvärmda görs en kortare tur på Bengts terrängbana som ryms inom den egna tomten. Vad ingen visste var att det var första grenen på den femkamp som senare skulle utkämpas. Hemlig tidtagning.

Vädret har ju kunnat vara bättre, tätt snöfall och hårda vindar när milavandringen började. Med teknikens under med hjälp av två mobiltelefoner kunde vi följa deras färd mot Hästkläppen.

Strax innan A-lagets start hoppade Ebbe över till B-laget vilket Bengt och jag tyckte var en utmärkt förstärkning.

B-laget förberedde tusenmeters vandringen med att göra i ordning utrustning för att grilla falukorv och fika vid mötesplatsen. Strax innan avgång lyssnade vi på Radio Jämtland som

varnade för orkanvindar i Härjedalsfjällen varför det beslutades att avbryta vandringen. Via telefon till milvandrarna beordrades de att avbryta och vända tillbaka och mötesplatsen upprättades nu utanför stugan där vi grillade korv och drack kaffe.



Efter en välbehövlig middagslur och senare ett par flytande aptitretare serverade Sören en utsökt middag bestående av chili con carne och ett mycket gott bröd som han bakat själv. Receptet på detta bröd har vi fått av honom. Kvällen avslutades med nyheter och Skavlan på TV.

Dag 3 lördag

Frukost enligt lyxhotellstandard. I samband med denna meddelade Bengt vari dagens sysslor skulle bestå. Kombinerat med femkamp skulle stugan göras klar för vintern. Första grenen på femkampen innebar att man skulle uppskatta tiden det tog för promenaden i Bengts terrängbana vi gjorde som uppvärmning inför fredagens fjällvandring. Den grenen vann Olle, tvåa Ebbe, trea Lasse, och Sören fyra.

Sedan arbetade vi.



Eftersom Olle och Sören har varit så duktiga på att klättra på den militära karriärstegen i sina arbetsliv fick de rensa hängrännorna från löv.



Hugga och såga ved fick de starkaste dvs. Ebbe och Lasse göra. Sören som var en baddare på att blanda till murbruk och hantera murslev fick laga en stor spricka vid en ventil i grunden.

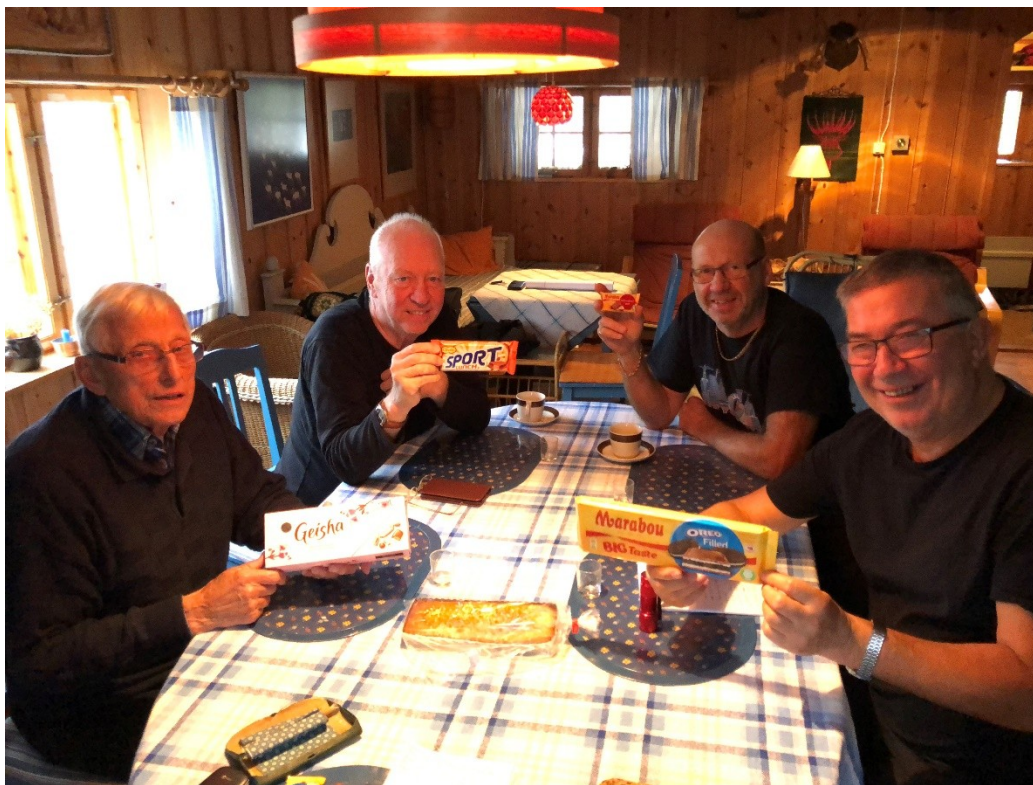
Femkampen fortsätter:

Gren 2 i femkampen: Att hämta en liter vatten i bäcken, på grund av vädret genomfördes tävlingen inomhus och vattnet togs ur kranen. Närmast en liter blev Ebbe, Lasse tvåa, Olle trea och Sören fyra.

Gren 3: Att såga ett vedträ så nära 24 cm som möjligt. Bästa ögonmättet hade Sören, Ebbe tvåa, Lasse trea och Olle fyra.

Gren 4: Nu skulle vi hålla en boll i luften så länge som möjligt genom att kasta upp den i luften, ta emot och kasta upp igen, fötter och eller händer var tillåtet. Det var ingen lätt gren. Sören visade vilket enormt bollsinne han har och vann överlägset, vi var tvungen att stoppa honom när han hade passerat oss alla för då ville vi gå in och dricka kaffe med en konjak samt ta en middagslur. Tvåa i grenen blev Ebbe, trea Olle och Lasse sist.

Gren 5: Vi skulle kasta ringar på en tavla med poängsatta pinnar, Ebbe vann, Olle tvåa, Lasse trea och Sören fyra.



Segrare i femkampen blev Ebbe, Lasse tvåa, Olle trea och Sören fyra.

Det kan tyckas att grenarna skulle vara i enklaste laget men så var det inte, det gällde att vara helskräpt hela tiden när man hade så svåra motståndare. Resultatet meddelades vid det utlysta Lymmelmötet som skulle avhållas efter middagen.

Och så var det dags för middag, den sista för denna gång. Olle tillsammans med Elisabeth, Elisabeth tillsammans med Olle menar jag hade lagat en köttgryta som serverades tillsammans med mandelpotatis och sallad, smakade fantastiskt gott. Till denna utsökta måltid skålade vi i rött vin.

Efter lite middagsvila var så dags för det utannonserade Lymmelmötet.

Protokoll:

Möte med Fjällymlarna i Bruksvallarna 2018-09-29 kl. 1900.

1. Bengt Hälsade välkommen och öppnade mötet.
2. Bengt valdes till ordförande
3. Lasse valdes som sekreterare
4. Ebbe, Olle och Sören valdes som ledamöter.
5. Nästa möte beslutades till Bruksvallarna vecka 35, 36 eller 37 2019. Program eso.
6. Prisutdelning femkampen.
7. Ordf. Tackade för intresset och avslutade mötet.

Lördagskvällen fortsatte i gemytlig anda, gamla minnen som vi har upplevt genom åren kommer aldrig att sina så länge vi lever tillsammans och med visst "intag" vilket gjorde att stämningen var gemytlig.

Det är märkligt att det har blivit så svårt att komma ihåg namn vid tilltagande ålder, trösten är väl att det var ungefär lika långt till namnförråden för oss alla. Särge Vestberg var en person som diskuterades av någon anledning, namnet på honom kom vi inte på förrän på söndag när vi var på hemväg. Det var andra arbetskamrater som vi heller inte kom på namnen på en gång utan det kom senare under kvällen. En annan arbetskamrat som vi däremot kom ihåg vad han heter var Christer Olsson, mer kallad som PC Olsson som vi inte visste var han har tagit vägen, han flyttade till F7 när F15 lades ner. Men som det är så är världen liten för det mesta. Under helgen 13-14 oktober så var det min flygsimulatorhelg och när jag tittade i bokningslistan för lördagen hade en Christer Olsson bokat in två timmar, kan det vara möjligt? Jo det var PC-Christer med sin familj som bokat tid för sina pojkar i flygsimulatoren. Det visar sig att han bor i Bollnäs och har gjort det några år. Kom ihåg att han inte tyckte om att bli kallad för PC. Liknade sig med en PC utan internminne, som han sa. I alla fall ett kärt återseende.

Kvällen går mot sitt slut och lika slut i vårt lilla dryckesförråd, lagom trötta efter en händelserik dag och trevlig afton så det var att gå och lägga sig invänta söndagen och hemfärd.

Dag 4 söndag.

Vår frukostkock meddelar att frukosten är dukad. Idag är det hemresa, nu ska det packas, städas och vattnet ska stängas av och vattnet i ledningarna blåses ur med en kompressor som vi har lånat på flygmuseet. Snön som kommit är nästan helt borta nu.

Efter extra kontrollrunda och låsning är vi på väg mot Storhogna. När Vemdalsskalet passeras är det så mycket snö att vägen är plogad och när vi kommer fram till Barbro i Storhogna finns ingen snö alls.

Denna glada och vackra kvinna tar emot oss och bjuder på en ljuvligt varm och god kräftsoppa och nybakat bröd. Hon vet precis hur gubbar skall tas om hand.

Lämnar Ebbe kvar hos Barbro, tackar för oss och åker vidare mot Söderhamn. Olle följer med i sin bil för han ska hälsa på sin syster samt hämta en vespa som han har köpt. Jag får åka med honom i hans Reunalt Kango. Non stop-körning till Färila, Sören ska in på ICA och fråga efter sin Gantkeps som han har tappat bort men där fanns den inte, den sitter nog på ett annat huvud nu. Snabb fika i Ljusdal sedan åker vi vidare, nu får jag köra Olles bil, mycket trevlig bil att köra.

Nu ska vi undersöka vilken väg som är snabbast, Bengt och Sören åker över Hudiksvall Olle och jag via Arbrå-Glössbo. Se och häpna, när vi kommer till rondellen vid E4 kommer Sören och Bengt upp från E4, dött lopp alltså, spelar ingen roll vilken väg man tar.

Vi tackar varandra för en härlig weekend och åker till våra slutmål.

Alla vill vi tacka Bengt för att fått vara tillsammans med dig pigga och glada senior i ditt fina fjällhus, detta är äventyr som sitter kvar i minnet (bara det inte blir för många namn att komma ihåg).

Stort tack från oss alla till det evigt unga paret Barbro och Ebbe för Er gästfrihet och goda mat i ert fina hus på fjället.



Flygmuséet kompletterar sin utställning

Av Jörgen Rystedt

Fredagen den 9 november, anlände flygplanet J35 Draken till F15 flygmuseum. Normalt skall ett flygplan komma flygande och landa på bansystemet. Tyvärr var vädret lite för dåligt och eftersom det numera saknas belysning och andra landningshjälpmedel så blev det landsvägstransport.

Muséet byggdes från början upp som ett förbandsmuseum och meningen var att endast de flygslag som varit stationerade på F15 skulle ingå i samlingen. Antalet besökare har glädjande nog ökat varje år och det har inneburit att många har efterfrågat J35 Draken som hittills inte funnits i samlingarna. Tyvärr måste den förvaras utomhus, då lokalerna inte medger placering inomhus.

Draken har aldrig varit placerad på F15, men ofta deltagit i olika övningar och gjort många landningar på flottiljen. Det finns också en annan aspekt i frågan. F15 var en attackflottilj och det innebar att i händelse av ofred så skulle flottiljens alla flygplan, personal och materiel ombaseras till de krigsbaser som var huvudbaser för attackförbanden. Flottiljen F15 omvandlades till krigsbas Söderhamn och blev då en jaktbas där jaktflygplan från flottiljen F4 eller F16 stationerades. Jaktflygplanen var då i regel av typen J35 Draken.

Muséet kan nu visa en fin samling av flygplan tillverkade på SAAB i Linköping. Från den unika J21, varav det endast finns två kvar i Sverige, till förbandets sista AJS37 Viggen. Det andra exemplaret av J21 finns på Flygvapenmuséet i Linköping. Vårt nytillskott fyller ett hål i flygplansserien från SAAB.

Muséet med sin samling av flygplan och materiel är en viktig del av Söderhamns militära historia med anor mer än 400 år bakåt i tiden. Vapentillverkningen med sitt gevärsfaktori som etablerades 1620, Hälsinglands regemente med Hälsingebocken från 1630 och med F15 som lades ner 1998 som sista länk i den långa kedjan.

Många har varit engagerade i transporten av vår J35. Tekniker från Flygvapenmuséet i Linköping har demonterat vingarna, transporten har utförts av Söderhamn Trailerkonsult med Helena Dagh som chaufför, mottagandet på flygmuséet och lyftet från trailern har genomförts av Arne Linding med hans maskiner. Pelle Logård från Dellenbygdens Kross har deltagit med sponsorstöd. Vår medlem Bror-Inge Good har med den äran kört följefordonet under transporten från Västerås.

Stort tack till alla inblandade som gjort att detta kunnat genomföras. Nu hoppas jag att även alla i Söderhamn skall besöka och upptäcka vårt fina museum som drivs ideellt av F15 Kamratförening och som är beroende av de intäkter som våra besökare bidrar med.

Vårt museum fyller 20 år den 9 juni 2019. Något slags firande måste det bli, och eftersom Söderhamn fyller 400 år den 7 september 2020 och det då är 75 år sedan som F15 etablerades, så kan vi kanske kalla vårt jubileum en förövning till det stora jubileet 2020.





Vår egen "Baronen" efter välförrättat värv som fölgebil till transporten från Västerås.



Besökare nr 10000 2018

Erik Falkeholm, 9 år, från Hudiksvall besökte vårt museum den 17 november tillsammans med Mamma, Pappa och storasyster.

Fälthållningen – flottiljens åkeri- och entreprenadföretag

Den ofta mycket "tunga" verksamheten att hålla våra flygbaser i användbart skick har på senare år underlättats betydligt genom att den tekniska utvecklingen inom fälthållningsområdet har varit outstanding. Peter Åkerlind F 15 har här sammanställt en beskrivning över de hjälpmedel som Fälthållningen vid F 15 nu förfogar över.

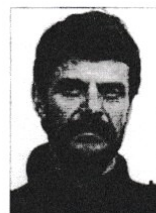


Foto: Kent F Almé, F 15

Först en uppräknig över den huvudsakliga materiel som står till vårt förfogande. Fälthållningsbil med sidoplogutrustning, 14 tons hjullastare, friktionsmätvagn BV 11, sopmaskin för hjullastare, blästerutrustning, buskröjare, fältsnöslunga, sop/blåsmaskin, combispridare samt – ännu under utprovning – en sop/sugmaskin.

Fälthållningsbilen

Den är en verkligt mångsidig redskapsbärare. I grunden är det en Volvo FL10. 6x2 dvs det är en treaxlig bil med drift på en axel. Den är dock extrautrustad med sk "Robsondrive" eller drivrullar som, vid behov, för över drivkraft till boggihjulen.

Grunden till den stora flexibiliteten är lastväxlaren. Den är tillverkad av Hiab och byggd på bilens ram. Med dess hjälp kan föraren snabbt byta flak eller utrustning. Den maximala lyftförmågan är 10 ton och maximal tippförmåga 16 ton. Bilens lagliga maxlast är dock bara ca 14 ton exklusive flakutrustning.

Med bilarna levererades ett bergflak med tryckluftdriven baklām samt ett modernt styckegodsflak. Bilar som levererades till förband norr om Dalälven levererades även med sidplogvinge. För frontplog finns fästen och hydraulik både för 5,6 och 4 meters plog. Ett exemplar av den gamla 4-metersplogen genomgår för en stor prov-modifiering, innebärande en helt ny skjutgrind med ny lyft, svänghydraulik och nya glidskor.

Bilen är utrustad med ett unikt kraftöverföringssystem för denna fordonstyp. Efter motorn, på 234 kw, sitter en momentförstärkare, som ökar det ingående momentet med 1,6. Växellådan är en 5 växlad automatlåda med tre olika växlingsregister. Ett för lastat fordon på plan väg, dito för backig väg och ett för plogning.

För manövrering av tillkopplad utrustning (på flak eller hängande efter) finns kablage framdraget i ramen till hytten liksom en extra svängbar panel för plogmanövrering med plats för lösa körboxar.

Förutom de medlevererade flaken har vi på F 15 ett antal andra flak, som gör att vi kan utföra många olika uppdrag och på så sätt spara pengar, t ex tomma sopcontainrar, transportera otympliga maskiner, hantera ISO-containrar, hämta havererade fordon m m. Samtidigt är fälthållningsbilen en perfekt plogbil. När det gäller framtagning av densamma kan vi faktiskt med rätta säga att idén i stort kommer från Fälthållningen på F 15. En följd av detta gjorde att vi aktivt deltog i utprovningen.

Hjullastare

På hjullastarsidan har det verkligen hänt mycket från gamla Volvo BM LM 845. Framför allt så har maskinerna blivit mycket större och tyngre, men den moderna tekniken gör dem ändå smidiga och lättkörda. Volvo BM L90A och L90B väger drygt 13,5 ton, den 6-cylindriga motorn utvecklar 115 kw och tipplasten, för rak maskin är 9 ton. Hytten är rymlig, avfjädrad, ljustdämpad och försedd med klimatanläggning. Transmissionen är som förut hydromekanisk men de har nu automatisk växling. Hydraulsystemet manövreras med små elektriska "joy-sticks", redskapslåsnigen med ett separat system. L90B har förutom den vanliga 3-4:e funktionen en 5-6:e funktion och 2-krets hydraulik dvs ytterligare en hydraulpump, som kan driva tillkopplad utrustning.

Friktionsmätvagn BV11

Inom området friktionsmätning har det funnits olika viljor och uppfattningar genom åren. Den gamla Saab Friktion Tester

börjar på att bli lite för opålitlig samtidigt som kraven på rättvisande värden ökar. En ny generation Saabar skulle ställa sig våldsam kostnadskrävande varför olika alternativ undersöks.

Ett alternativ är friktionsmätvagnen BV11 vilken väger ca 400 kg och som kan kopplas bakom en vanlig personbil. Vagnen har tre hjul varav det i mitten kan höjas och sänkas från dragbilen. Det höj/sänkbara hjulet ger uppgifter via kablage till en dator i dragbilen. Uppgifterna presenteras sedan på en pappersremsa, precis som i Saaben, men BV11:s dator kan givetvis mycket mer än Saabens dator.

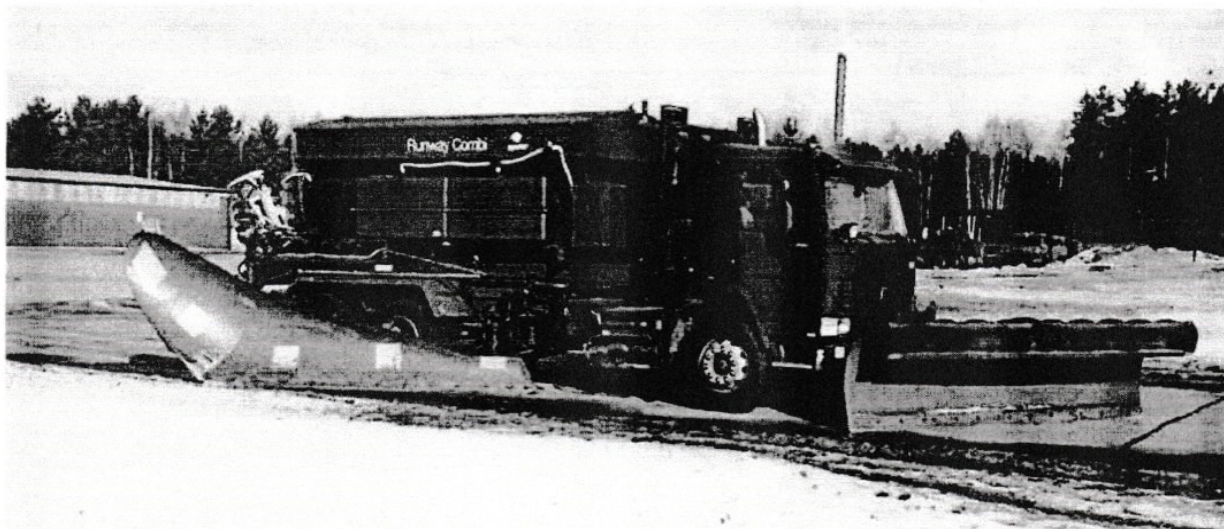
Detta alternativ för friktionsmätning har mottagits med delade meningar på de ställen, som utvalts för testning. Det ställer nya krav på föraren att hålla farten med 400 kg BV11 bakefter på halkiga banor. En fyrhjuldriven dragbil tror vi skulle underlätta. FMV:FuhB gör även försök med en framhjuldriven dragbil.

Sopmaskin för hjullastare

För sopning av trånga ytor har vi fått en ny hjulastarburen sopmaskin med beteckningen 3M R2/T. Den är tillverkad av Holms Industri AB och ser vid första anblicken lite bräcklig ut. Den är helt fribärande dvs saknar pivåhjul. Tre bladfjädrar garanterar rätt marktryck, givetvis efter inställning av vinkel och höjd. Den drivs av hjullastarens 3-4 funktion eller L90B:s 2-kretshydraulik. Man konstaterar snart, vid användandet, att den är mycket effektiv och sopar med lätthet upp ca 20 cm stora asfaltbitar.

Blästerutrustning

I många år önskade vi få köpa en rejäl blästerutrustning. Vi har verkligen mate-



Fälthållningsbil klar för snöröjning

riel, som behöver hållas efter med målning. A och O med lyckad målning utgörs av underarbetet och till sist kom en centralt inköpt bläster. Det är en rejäl variant, så det tog lite tid att leta fram en tillräckligt stor kompressor, vilket med Räddningsverkets hjälp till slut lyckades. Vi avser nu att bygga in alltihop i en ISO-container, dels för att ha utrustningen skyddad och dels för att enkelt kunna ombasera till annan bas för arbete.

Buskröjare

En annan gammal önskan är att ha utrustning för buskröjning längs vägar och på ytor där gräsklipparen inte kan gå. Vi fick köpa en traktorburn röjare, vilken dock har en begränsad räckvidd. Vi visade den vid ett besök från FS basavdelning och FMV och framhöll behovet av en effektiv buskröjare speciellt på en Bas 90-bas med alla vägar.

Ett alternativ till vår gamla röjare är den hjullastburna buskröjare som AB Slagkraft tillverkat. Den är överlägsen vår gamla röjare och har en räckvidd på ca sex meter. Det är i princip en vikarskran med teleskoputskjut, som kan svänga 210 grader runt fästet på maskinen. I kranens ytterände sitter en 1,5 meter bred slaga med två horisontellt roterande kättingar. Slagan drivs av L90B:s 2-kretshydraulik och manövreras med ett "grepp" där föraren har tio olika styrfunktioner. Busk och små träd mejas effektivt ner och resultatet blir kanske inte alltid så vackert men av stubben syns bara en borste och resten är endast finfördelad flis.

Fältsnöslungan

Säkert har många av denna tidnings läsare

någon gång imponerats av vår fältsnöslungors kapacitet. Tyvärr är det dock inte lika imponerande att dessa maskiner inte kan nyttjas till något sommartid. Tanken har säkert funnits länge att kunna ha en snöslunga som redskap till en hjullastare.

Detta är bakgrunden till Snöslunga 92 HLB/T, tillverkad av Overaasen motorfabrik & mek i Norge. Den har en egen Scania-motor, som driver allt varför endast en manöverkabel och en körbox behöver anslutas utöver den vanliga redskapskopplingen. Det är en tvåstegsslunga med sidopphängd fräsvals med 2,9 meters arbetsbredd. Slunghjulet kan kasta åt båda hållen. Som tillbehör finns ett lastarrör, med det kan föraren placera snöstrålen i alla riktningar – nästan – och även i längdled tack vare en klaff längst uppe på röret. Det går t ex utmärkt att lasta snö på ett lastbilsflak. Att ha slungan så här monterad gör ekipaget smidigt exempelvis vid slungning runt banljus. Vid slungning av strängar längs en bana är dock gamla 77:an "stillgoing-strong".

Sop/blåsmaskiner

En ny generation sop/blåsmaskiner har upphandlats, denna från England och tillverkad av Danline International Ltd. Föregångaren heter Schörling och kommer från Tyskland. Utseendemässigt skiljer de sig inte så mycket åt, men på tekniksidan är förhållandet ett annat. Den nya är något längre, har något bredare arbetsbredd, men är betydligt arbets- och servicevänligare.

Maskinen parkeras med en tryckknapp och är sen inte bredare än 2,6 meter. Detta är möjligt tack vare hydraulisk borstvalsdrivning, t o m blåsröret, som är infäst under motorrummet, parkerar sig rakt bak-

åt och upp mot bakväggen. Vill föraren endast blåsa kopplas borstfunktionen bort och borstvalsens förblir parkerad. Motorvarvet styrs nu av rörets aktivering. Borstmönsterinställningen görs också med två knappar från manöverenheten.

Maskinen är försedd med en Scania-motor och dess arbetsprestanda är i stort sett lika som Schörlingsmaskinerna.

Några finesser till; Föraren kan manövrera borstvarvtalet vartefter borsten slits. Under pågående sop/blåsning kan en fläktlucka stängas och trots fortsatt sopning hindra blåsning mot t ex passerande flygplan. Vid service fälls hela motorlådan uppåt-bakåt hydrauliskt. Motorn och hydraulpaketet friläggs liksom batterilådan m m. Motorlådans bakvägg används därvid som gångbord.

Halkbekämpare

Ett sorgligt kapitel, ur flera synvinklar, har länge varit utrustning för halkbekämpning. De gamla gödningsspridarna, vilka drogs efter traktor, var mycket lynniga och skulle fjäskas för en hel del. Detta till trots behagade de inte alltid att utföra beordrad handling. Åtskilliga kilometer har svärande sprungits längs banan för att med ett spett och slag på rätt ställe försöka förmå spridaren att ändra inställning. Det enda märkbara resultatet på isen berodde på det löpande befälets kraftordförråd och den hetta det kunde utveckla. Vagnarna blev med tiden så utrostade att något maskineri ej erfordrades, precisionen i utlagd mängd kan läsaren själv förstå. I fjolvinter fick vi testa en inköpt spridare, vilken bärs som ett flak på fälthållningsbilen. Drivningen av utmatningen och spridning sker från ett

släphjul längst bak. Fungerade rätt bra, men vid extrem halka hasade hjulet trots dubbar.

Den nya Combispridare som testet ledde fram till, är byggd på samma idé och av samma tillverkare, Epok Maskin AB. Denna spridare drivs dock från bilens hydraulik. Combi står för möjligheten att lägga ut såväl vätska som torrmateriäl eller en kombination av båda. Vätskan duschas via armar, som hydrauliskt fälls ut åt sidorna under färd. Torrmaterialet sprids via en matta i botten på behållaren och två rote-

rande tallrikar. Hela förloppet styrs via en dator (!) i hytten och fördelas på grammet respektive milliliter när till 8 eller 15 meters bredd. Med denna utrustning kan vi extraknäcka både som ismaskin på skridskobanor och som startbil på travet.

Sop/sugmaskin

Så återstår endast en sop/sugmaskin, som ännu endast finns som prototyp. Kravet på rena banor inför JAS 39 Gripens ankomst sägs bli så höga att svepning med magnetvagn inte räcker. Resultatet blir en jätte-

dammsugare. Miljökraven kan då också tillgodoses eftersom dammsugaren inte bara suger fasta partiklar utan även glykol och ureavatten t ex. Den är byggd som ett växelflak och återigen är fälthållningsbilen engagerad. När denna utrustning kommer står dock hittills endast skrivet i stjärnorma.

Så är denna summariska presentation slut i och med en hälsning från Fälthållningen på F 15. Har jag väckt ett intresse? Gör då ett besök hos oss eller våra kolleger ute i landet!

Lars-Erik Larsson

När civil flygtrafik startade vid Gunnarns flygbas.

Gunnarn flygbas var mellan åren 1943 och 2005 en militär flygbas (Fält 28).

Flygbasen lades ner 2005.

Storumans kommun köpte 2006 flygbasen från staten för 6,5 miljoner kronor. Redan 1993 hade kommunen börjat med civil flygtrafik från flygfältet.

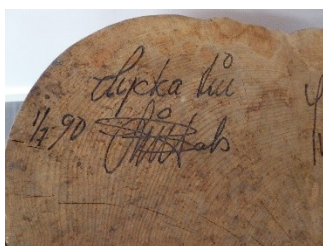
Den 1 juli 1990 landade från Stockholm Jonairs flygplan och dirigerades in på den nya civila plattan av F15:s bastroppschef Olle Wärnick.

Passagerare var ingen mindre än Lillbabs i egenskap av Sveriges glesbygds-ambassadör. Ett hundratal åskådare, barn som viftade med flaggor, kommunens politiker och landshövdingen i Västerbottens län Sven Johansson med fru hälsade ambassadören välkommen.



Jonair har landat. Den gröne mannen är bastroppschefen Olle Wärnick.

Under pompa och ståt och efter att barn hade delat ut blommor och orkestern hade spelat invigningsfanfar klipptes det blågula bandet av Lillbabs och landshövdingen. "Härmed förklaras Lapplanda flygplats invigd". Deras autografer skrevs på en stubbe som en symbol för att invigningen genomförts.



"Stubben"





"Vi behöver en flygplats för chartertrafik och en inrikes förbindelse Kiruna – Lapplanda – Arlanda" sa landshövdingen. Även kommunalrådet i Storuman Harry Söder talade i positiva ordalag om en framtida flygtrafik.

-Jag har jobbat mycket med landsbygdskampanjen Hela Sverige ska leva och det här ligger mig varmt om hjärtat, berättade Lillbabs för Vå varför hon hade kommit till Storumandagarna och invigningen av Lapplanda. Det är viktigt att träffas och prata med varandra, det är då nya idéer föds och får fotfäste resonerar hon.

Invigningen var en PR-kupp av föreningen Vildmannen i Gunnarn med byålderman Kjell Sjödin i spetsen. Bara några månader innan kontaktades Lillbabs och landshövdingen.

"Civilt flyg från Gunnarn är positivt både för oss som bor här och för turismen" sade Kjell Sjödin vid invigningen.

I juni 2010 lades flygtrafiken ned men flygplatsen är i sådant skick att den kan öppnas med kort varsel

Stort tack till Olle Wärnick och Umeå Stadsbibliotek som hjälpt mig med uppgifter.



Flygledartorn, till höger terminalbyggnad som byggdes för det civila flyget.

Militära byggnader stabsbarack och OC (observationscentral väder) bakom tornet. I bakgrunden syns bastroppen.

Äntligen en karta som visar hur det skall se ut

Av Jörgen Rystedt

Jag har länge letat efter en karta som visar utbredningen av det Hälsingska området. Tyvärr har det blivit en liten ändring och det är den nordöstra delen som vi inte längre hade någon nytta av. Glädjande är att allt flyg nu bevisas ligga inom samma landskap. Både F21 och nedlagda F4 och F15 ligger i det förnämliga landskapet Hälsingland.



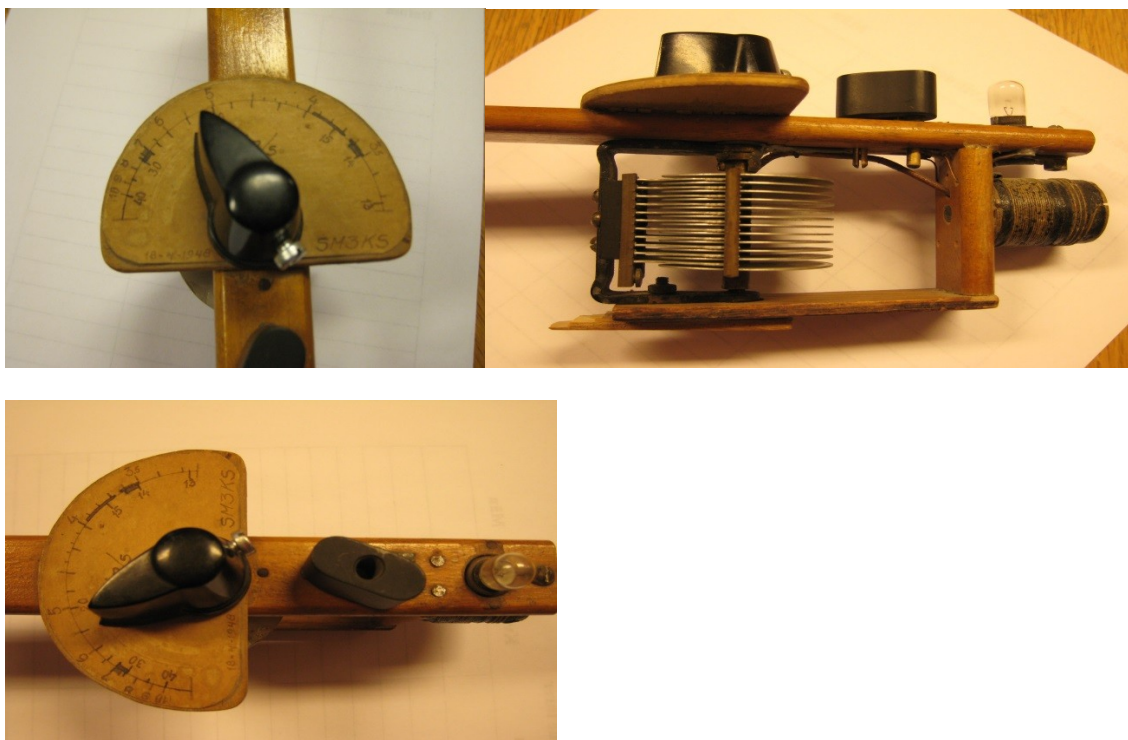
Konstig apparat

Av Hasse Nilsson SM3JBE

Apparaten på bilden är ett gediget hemmabygge. Den har 2 frekvensskalor och täcker hela kortvågsbandet. Längst ner på den halvrunda skalan står 18-4-1948 SM3KS. Innehavaren av denna amatörsignal hette Sigurd Söderman och var 1:e telegrafist på F15 vid den tiden.

Den här apparaten används för att kontrollera att slutsteget i en sändare arbetar på rätt frekvensband. Man håller spolen i närheten av slutsteget under drift och vrider på skalan tills glödlampan lyser. Sedan ser man på skalan som ratten pekar på vilket band som slutsteget arbetar på.

I slutet av 40- och början på 50-talet byggde många radioamatörer sina sändare själva. Styrsändaren VFO:n lades på en låg frekvens för att det var lättare att få den stabil. Därefter frekvensdubblade man ibland flera gånger till högre frekvens. Med apparaten kollade man att slutsteget arbetade på önskad frekvens och likaså kunde man upptäcka om den hade självsvängning som inte var önskvärd.



Kortversion av Bas-90 utbyggnaden

Av Jörgen Rystedt

Upprustningen och utbyggnaden av flygvapnets bassystem påbörjades i början av 1960-talet. Utbyggnaden, som kallades Bas 60, hade de atombomber som fälldes över Japan som ett ingångsvärde och bland annat det japanska anfallet på Pearl Harbour som en delkomponent.

Principen var att skydda flygplanen på marken och undvika att samla alla resurser på en plats som lätt kunde bekämpas.

Planerna på att bygga ett modernare system som gav ännu bättre skydd, samtidigt som förmågan att starta och landa förbättrades, hade till del sitt ursprung i 6-dagars kriget mellan Israel och Egypten. Vid detta krig lyckades Israel slå ut det mesta av det egyptiska flygvapnet på marken.

I början av 70-talet tillfördes det svenska flygvapnet flygplan 37 Viggen i olika versioner som innebar att behovet av lång start och landningsbana inte längre var lika nödvändigt.

Den nya taktiken skulle innebära en större rörlighet för klargöringsförbanden och ett bättre skydd för den flygande personalen. En utökad yta gjorde det möjligt att förflytta flygplanen till flera alternativa grupperingsplatser för att försvåra upptäckt och bekämpning på marken.

Den utbyggda flygbasen, enligt konceptet Bas 90, skulle innebära att man rörde sig över en större yta och att flygplanen själva för egen motor skulle kunna förflytta sig över hela bansystemet.

Principen för en utbyggd Bas 90 blev att man, utöver den bana som redan fanns, byggde 2-3 kortbanor. En kortbana var 800 meter lång och med en 200 lång avsmalnande del i varje ände blev den totala längden 1200 meter. Det nya flygplan 37 Viggen kunde utan problem både starta och landa på dessa kortbanor.

De nya kortbanorna byggdes ihop med huvudbanan med taxibanor som gjorde det möjligt för flygplanen att förflytta sig med egen motor. Längs taxibanorna byggdes många flygplanplatser där flygplanen kunde förses med både bränsle

och ammunition genom klargöringsförbanden som hade stor rörlighet med hjälp av sina fordon.

Den utökade ytan krävde en bättre bevakning och därför tillfördes basjägarförband till varje flygbas. Förbanden var också utrustade med hundar för att effektivisera bevakningen.

Ombyggnad av den befintliga kommandocentralen genomfördes i några fall och då fick man plats med både vatten och avlopp.

För att förbättra möjligheten till ledning över den stora ytan och för att ge bättre skydd åt den flygande personalen byggdes en bascentral (BasC) på varje Bas 90. I bascentralen fanns ledningspersonal, meteorologer, sambandspersonal, flygande personal, ledningsutrymmen, inbyggt elverk, möjlighet till sanering från gas och dessutom några sovplatser.

För att kommunicera inom den totala ytan infördes några automatiska taktiska telefonväxlar av typ 420. Kabelnätet byggdes ut med moderna vaselinfyllda kablar och även fibernät byggdes ut. Nya länkar med fler kanaler för kommunikation, både inom basen och till enheter utanför basen, etablerades. Även radiomaterielen moderniserades med nya apparater som även kunde användas för krypterad trafik.

Varje fredsflottilj hade till uppgift att ansvara för cirka 3-5 flygbaser med en grundbemanning av några tekniker och värnpliktiga som tjänstgjorde på basen och svarade för att underhålla basen så att den ständigt kunde tas användas.

Planerna var att bygga om 32 flygbaser till Bas90, men det blev endast hälften så många. Tyvärr har flera av de utbyggda baserna förstörts och sålts till privata intressen.

Den upprustning och modernisering av försvaret som nu pågår borde kanske ha börjat tidigare och då kanske man inte hunnit förstöra det som kostat miljarder att bygga upp.

Köper vingar för pengarna.

Museets ”nya” 35 Draken levererades med demonterade vingar för att ekipaget inte skulle bli för brett vid vägtransporten från Västerås.

När flygplanet var lossat hade man lagt vingarna lite för sig och när Anders Almgren stod och beundrade dessa så var ju naturligtvis en finurlig medlem framme och fotograferade och lade ut detta på Facebook med texten ”Jag ska köpa vingar för pengarna”. Därav rubriken på artikeln.

För att passa på att montera vingarna i det fina vädret så var vi åtta museiarbetare som utförde detta den 14 november i strålande solsken, lite rimfrost på flygplanet men det försvann under förmiddagen.



Anders har köpt vingar för pensionen, pengarna var det.

Vingarna låg på en lastpall med några bildäck som mellanlägg så det gick mycket smidigt med att lyfta med lastmaskinen som styrdes säkert av Anders. Efter att ha förberett med att sätta i bultar för att skruva ihop med men det var lite svårt att få bultarna att sitta kvar. Efter att Per-Åke förstört ett skaft till en piassavakvast genom att kapa det i decimeterlånga stumpar som vi ”kilade” fast bultarna gick det bra.

Nu var det bara att sikta in och med handkraft och lastmaskinen att styra in vingen på plats. Sedan var det bara att skruva i några bultar så vingen sitter på plats. Det gick lika bra på andra sidan.



Flygplanet blev lite baktungt beroende på att radarn framme i nosen är borttagen och vingarnas tyngd vilket provisoriskt åtgärdades med att tillfälligt lägga ett par däck under sporrhjulet.

Sedan sattes noskonen på plats.

Om vi hade lyckats med att starta maskinen var Lasse Pettersson gammal rutinerad 35-pilot redo för en provflygning. Man kunde se på honom att 35:an väckte fina minnen hos honom. Hela operationen var klar på två och en halv timme, då hade vi unnat oss en halvtimmes fika också.

Det som kvarstår nu är att skruva i några fler bultar på varje vinge.



Per-Åke känner sig nöjd efter dagens gärning



Petter är redo för provflygning.



Anders vingar som han köpte för pengarna har kommit på plats, solen visar sin uppskattning genom att bryta igenom dimman och skina på underverket. Fin bild fotograferad av Alexander Elgh.

Av: Lars-Erik Larsson

Lars Nordin

En liten presentation



Allt började en decembernatt 1949, då jag föddes på kk 2 i Göteborg.

Göteborg på den tiden var närmast att likna vid världens största småstad, trevlig att bo i och att vistas i rent allmänt.

Tiden gick och jag började i skolan, först i Backa småskola, sedan vidare till Backa folkskola, Bjurslätsskolan, Nylöseskolan och sist men inte minst Gamlestadsskolan.

Man kan nog säga att min familj levde ett slags nomadliv i jakt på den perfekta lägenheten, vilken jag tror vi aldrig fann, dock blev lägenheterna modernare eftersom.

När jag var 15 år kom jag för första gången i kontakt med det militära livet då jag ansökte och blev antagen som aspirant i Sjövärnsskåren. Sjövärnsskåren gav mig automatiskt företräde till flottan som var min favoritförsvarsgren, och 1970, vid 20 års ålder, ryckte jag in till bataljon Sparre i Karlskrona, eller som vi döpte om staden till i Göteborgsk anda, Charlie Crown Town.

Jag ansökte som hydrofonist på ubåt men efter en test som visade en svacka på hörselkurvan (efter ett närgånget möte med en smällare i 14-årsåldern) så blev jag ej antagen. Jag gjorde dock bra ifrån mig på gru och blev bäste man i rekrytskola, med medalj och allt. Efter ett samtal med chefen rekommenderade han mig till att söka till Hkp.divisionen.

Sagt och gjort, efter fullbordad gru blev det avresa till Berga örlogsskolor och radarutbildning i sju veckor och under denna tid fick vi även vårt flygdop på 1:hkp.div.

Debutflygningen fick vi i en Alouette, av en reservare som skulle ha sina flygtimmar och det startade med en underbart fin flygning med vackra vyer över Stockholms skärgård och Hårsfjärden, samtidigt gav piloten oss en beskrivning av helikopterns flygförmåga och fördelar.

Flygningen avslutades med en för oss beväringar totalt oförberedd autorotation som nog gav oss rostränder i filsingarna, dock slutade det lyckligt med en lätt och fin landning på vattnet av en stort leende pilot.

Efter avslutad radarskola blev jag placerad på 2:a Hkp.div på Säve, f.d. F9 i Göteborg där blev jag kvar till muck. Vi idkade ubåtsjakt, fotoflygningar och havsövervakning, och vi ingick också i sjöräddningen med olika uppdrag. Jag fick flyga i Hkp1, Hkp2, Hkp4 och Hkp6.

Mitt yrkesliv har varit varierat, det kan man nog med fog påstå, jag började som körsnärslärling som 15-åring. Yrket var roligt och ett riktigt hantverksjobb. Efter två års utbildning ansåg min chef att jag var mogen för att ta emot måttbeställningar och jag blev nerkallad till butiken för att ta emot min första egna kund, en mycket vacker och kurvig kvinna skulle ha en päls uppsydd. Det innebar att jag, en blyg okysst sjuttonåring skulle ta mått på alla de ställen man inte ska ens titta på i den åldern. Röd i ansiktet fick jag fråga var bysttoppen var på damen ifråga, ett mått som skulle tas för att pälsen ska sitta riktigt snyggt. Damen var mycket förstående och log varmt och pekade ut stället ifråga. Nåväl, allt gick bra och när pälsen var helt färdig och levererades fick jag av damen en chokladkartong med en röd ros fastklistrad på locket. Ett idag ljust bevarat minne.

Efter en karriär på olika pälsfirmor slutade jag inom yrket 1973, då som butikschef på Wasa Päls i Sundsvall. Jag hade nämligen ringt till Volvo i Göteborg och frågat om det fanns jobb och vad man tjänade, faktiskt första och enda gången i mitt liv som jag fått 100% i löneökning.

Det var nog rätt dåligt betalt inom körsnärsvrket, trots 7 år i lära.

Volvo Torslanda blev min nya arbetsplats och där blev jag truckförare. En ganska livlig och tätbefolkad arbetsplats, vi var 3000 man per skift på avdelningen jag jobbade på, 35000 man jobbade på hela fabriken.

Under ett par år slängde jag avundsjuka blickar på provförarna och tänkte jag kan ju alltid söka, och det gjorde jag. Första försöket gick inte bra men se andra försöket fick lyckades och fick jag börja - men hur kul var inte det!!! Men säg den glädje som varar för evigt, efter två år drog man ner på produktionen och jag blev övertalig. Då fick jag börja på Volvo Penta som truckförare igen, men det hade det goda med sig att jag fick dagtid och slapp skiftgången.

Under tiden i Sundsvall hade jag träffat kvinnan som skulle bli mina barns mor och hon fann sig aldrig tillrätta i Göteborg så vi sökte oss norrut igen. Jag kom in på en yrkesutbildning till verktygsfilare/maskinreparatör i Ljustadalen på AMS som det hette då. 72 veckor senare hade jag även hunnit med grundkurs i svetsning.

Nästa anhalt i mitt yrkesliv blev Hagrap i Härnösand där jag jobbade som grafitvarvare, vi tillverkade smältelektroder till stålverk både inom och utanför Svea rikes gränser. Jag blev kvar där till 1984 då jag såg en annons om att SJ sökte tjänstemän till stationen i Härnösand. Jag sökte och fick anställning som järnvägsexpeditör. Senare utbildades jag till tågklarare (stins) biljettsäljare, växlare och även lokomotorförare.

Ett litet mellanspel blev det då jag köpte en blomsteraffär som jag hade i två år, tyvärr ledde detta till personlig konkurs och skilsmässa, men jag fick komma tillbaka till järnvägen.

Jag blev kvar där i 20 år och hade fått befodran till arbetsledare men efter en omorganisation blev jag arbetslös. Jag flyttade till Söderhamns kommun eftersom jag träffat min nuvarande hustru Anna, och fortsatte livet nöjd och lycklig.

Efter att ha varit arbetslös i 6 år fick jag en anställning som fastighetsskötare hos Söderhamns kommun, på Vågbroskolan, men också på Vågbro förskola, Lillberget, Kilsmyran, Kvarnmyra och Stenbacken.

Efter ett långt arbetsliv blev jag pensionär 2016.

Jag har haft ett stort flygintresse i hela mitt liv och fann det naturligt att söka mig till Flygmuseet och frågade Jörgen om man hade bruk för mig, och se välkommen och välkomnad blev jag och jag trivs med alla goa gubbar och gummor om uttrycket tillåts mig, på den vägen är det...

Minne beskrivet av Hans Sundgren:

Har ett minne från från en förevisning banbörjan 21 på F15. (Gamla motorkörningsplatsen där SMK håller till). Vårvinter och två 29:or står med motorerna igång och beredskaptankas med stöttorna på bilden. Ett antal höga dignitärer med skärmmössor och kapprockar står snett bakom och tittar på. Isen smälter bakom flygplanen och det bildas en smärre sjö. Då kommer startorder= fullt pådrag, resten kan ni rälna ut själva



Mystiska saker händer utanför flygmuséet

Av Jörgen Rystedt

Vårt flygmuseum har en väldigt fin utställning på plattan utanför själva muséet. Där finns några flygplan, klargöringsfordon, tankbil, rulltankar och även en helikopter. Det är naturligtvis tillåtet för våra besökare att titta närmare på allting och om någon vill prova att vara pilot i vår helikopter så går det också bra.

Utställningen är tänkt att närmare visa hur man klargjorde flygplanen enligt baskonceptet Bas 60 och Bas 90.

Enligt Bas 60, som var det äldre systemet, klargjordes flygplanen på fasta platser och där fanns både drivmedel och ammunition på plats, så teknikerna direkt kunde fylla på bränsle och hänga ny ammunition. Med tanke på bekämpning från fientliga flygplan med nya vapen så avvecklades detta sätt att klargöra flygplan på marken.

Enligt Bas 90 utvecklades en rörlig klargöring som innebar att flygplanet parkerade på valfri ledig plats, inom bassystemet. Ammunition och drivmedel kördes, av den tekniska personalen, fram till flygplanplatsen. Flygplanet klargjordes med ny ammunition och bränsle och därefter körde personalen från platsen till sin dolda grupperingsplats.

När jag inspekterade platsen så upptäckte jag till min förskräckelse att området varit utsatt för misstänkt fientlig bekämpning. En stor bomb, som tack och lov inte exploderat, hade borrarat ner sig i marken. Vi vågar inte ta bort bomben på grund av explosionsrisken och därför uppmanar vi våra besökare att vara försiktiga när man vill titta på flygplanen på plattan.



Ny medarbetare: Birger Vinberg



Birger Vinberg, 67 år kommer från Bergvik och har tidigare jobbat inom industrin med reparationer och nybyggen.

Militärtjänsten 721 på 1:a kompaniet F15, som aggregatmekaniker. Utbildningen skedde på F15 och jag blev placerad på Gunnarn.

I december 2017 flög jag simulatorn och blev igenkänd av Lasse Larsson som rekryterade mig som volontär till museet. Jag började i Januari 2018 och har bl.a. jobbat mycket med att organisera upp vår verkstad, städning och allmän uppsnyggning.

(red anm: snyggt och propert blev det, så nu hjälps vi alla åt att hålla det snyggt i fortsättningen)

Ny medarbetare:

Ivan Andersson



Ivan är född 1946 och bor i Mohed och kom till museet som volontär i april 2018.

Militärtjänsten gjordes på F15 1967-1968 som flygmekaniker med ansvar för bromsar och däck.

Ivan har också verkat inom Söderhamns flygklubb och tog flygcertifikat i början på 70-talet.

Inom klubben var han motorflygchef och utförde även brandflyg, han bogserade segelflygplan samt flög med fallskärmshoppare under hela 80-talet.

Ny medarbetare är också Helena Söderqvist som har hand om vår cafeteria, hon håller dessutom rent och snyggt i museet. Hon vill dock ej vara med på bild

Ny i gänget på F 15 Flygmuseum i Söderhamn.

I September, i år 2018, flyttade jag från Uppsala till Söderhamn.

En kamrat hjälpte mig med tapetsering av den nya lägenheten, och vi pausade med att besöka F 15 Flygmuseum.

När vi köpte biljetter, nämnde jag att jag gjort TIS på HKP 4 på F 15 1977. Redan i receptionen fick jag veta att muséet sökte volontärer, och jag fick tala med Jörgen som genast hälsade mig välkommen i detta fantastiska gäng!

Hur hamnade jag då här i Söderhamn och på gamla F 15?

Det är en lång, och innehållsrik historia, men jag ska göra den så kort jag kan.

Jag är född i Helsingborg, men hade en kompis i Klippan, vars pappa var språklärare på flyget i Ljungbyhed. Besök där gjorde alltid intryck.

I tonåren bodde jag i Göteborg, där jag också gjorde värnplikten i Kustartilleriet. Betald vistelse i skärgårdsmiljö tilltalade mig, och jag utbildade mig till officer efter fullgjord värnplikt. Som färdig officer, hamnade jag i Härnösand, och blev genast förälskad i Norrland.

Efter några år på KA 5 i Härnösand, fick jag chansen att utbilda mig till helikopterpilot.



Förberedande flygutbildning i Ljungbyhed, på SK 61 Bulldog 1974, och sedan HKP-utbildning på F 9 Säve.

Vi skolade in på Hkp 2 Alouette, och var klara till jul det året.



Efter examen kommenderades jag till 1. Hkpdiv på Berga i Stockholm, där jag tjänstgjorde i olika befattningar i tio år. Under dessa år flög jag in mig på HKP 6 Jet Ranger, och HKP 4 Vertol, typ A, B och C – versionerna.

När jag skulle gå TIS HKP 4, hade man upprättat ”Helikopterförsöksförbandet”, som skulle utreda förutsättningarna för att slå ihop Flygvapnets och Marinens helikopterförband. Det var mycket trassel kring detta, men jag fick, till min stora glädje, genomföra min TIS i Flygvapnets regi. Således genomförde jag den 1977, med Johan Lindahl som lärare på F 15, och även på F 21 beroende på brist på tillgängliga HKP 4.



Det skall sägas att det var ett sant nöje att göra TIS i FV istället för Marinen, och Johan var en fantastisk lärare, som dessutom underhöll oss elever med en ny historia varje kafferast. Det var verkligen roliga veckor på alla sätt!



Under dessa år höll jag också ett A – cert, som det hette då, och flög Piper Cherokee, kors och tvärs i luften. 1975 flög jag, och några kompisar, till Jersey i Engelska Kanalen, och festade loss på ett flygrally där. Äventyrliga flygningar blev det, men vi överlevde.

Efter diverse kurser, och avancemang i graderna, hamnade jag till slut bakom ett stort skrivbord på Marinstaben. Karriär skulle det bli så man.

Men skrivbordet var väldigt kasst på att flyga, så jag slutade i Försvarmakten, och lyckade ta mig in som pilot på Linjeflyg 40 år gammal. Jag flög Fokker F 28, och valde att stanna kvar på denna underbara maskin, även när LIN köpte Boeingmaskiner, och när SAS köpte upp Linjeflyg.

Händelser i privatlivet, har fört mig från Stockholm till Bergby i Hamrångebygd, och vidare till Uppsala, för att nu föra mig till Söderhamn.

Jag har också ett gammalt torp i Trönö, som jag köpte 2002.

Så nu känns det lite som att komma hem, och jag ser fram emot fina år här i Söderhamn och på F 15 Flygmuseum!

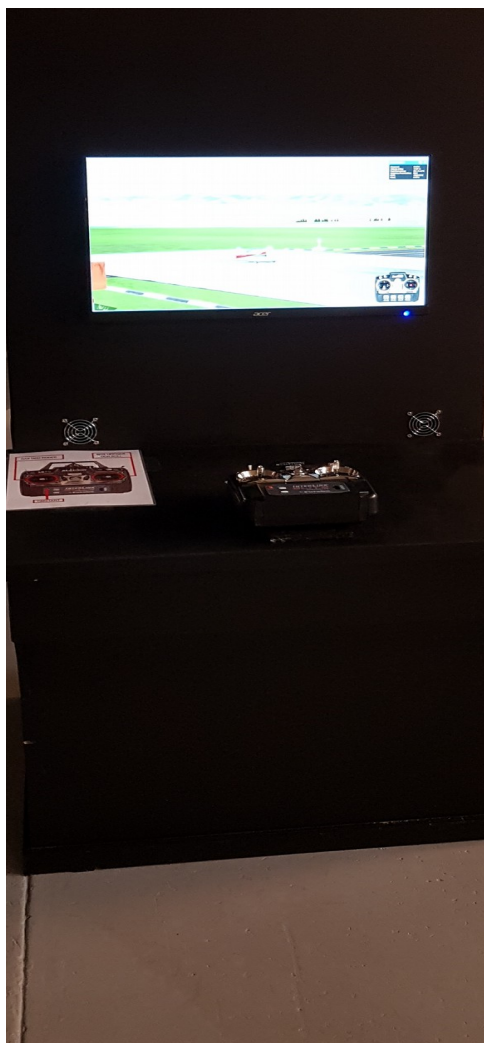
Tack för att jag välkomnades in i gänget, trots att jag är en utböling, både avseende härkomst och vapenslag.

Men flygintresset har vi definitivt gemensamt!!!

Lennart Lundgren (72)



Nyttillskott under 2018.



Den oerhört vackra bilden till höger togs av Alexander Elgh



„Längst upp vårt nyttillskott J35 ”Draken” och bilden ovan texten är den fina barnavdelningen som fått lite nya lekytor och utrustning.

Bilden till vänster är den nya modellflygsimulatoren, en, attan så svår maskin att ”ratta”

Välkomna att försöka !



Olle 26 Junior.

Flygsimulatorn i museet är den gamla Olle 26 som flög här på F15. Mitt livs första flygtur fick jag uppleva under sportlovet på ett studiebesök på F15 1974 med Harald Gatell som guide. Vi fick provsitta i en A32 Lansen och sedan fick vi en tur i en Vertol Hkp 4, då var jag saligt lycklig.



Olle 26 Junior kom till av en Italeri AJ 37 Viggen modell i skala 1:48. Fyrfärgskamouflaget målades med Humbrois modellfärger. Idén till modellen var att visa en modell av Olle 26 för kunder som flög i simulatorn och för besökare i museet. Vi säljer ju modeller av Viggen i receptionen så Olle 26 Junior visas i färdigbyggd modell. Modellbyggare Per-Åke Forsberg.

Jag har haft flygintresse sedan barnsben och växte upp med A32 Lansen på F15 under 60 och 70-talet. 37 Viggen kom i mittn på 70 -talet då cyklade jag från stan och tittade på mörkerflygningar.

Jag var civilanställd på F15 Park o Domänggruppen 1987-1991, blev infanterist på I 14 i Gävle under värnplikten. Modellbygge har jag hållit på med sedan 10 års ålder.

Av: Per-Åke Forsberg



Robert Stålberg

HANGARHUNDEN Å JAG

Ja, nu har jag jobbat här på flygmuseet i 18 månader. När jag gjorde lumpen fanns det hangarhundar som kunde vara ganska bitska om man kom i deras väg. Jag tyckte att det fattades en vakthund på museet.

En dag när jag åkte runt i Trönö på små vägar kom jag fram till en brevlåda där det satt en uggla, smög fram och upptäckte att den var gjord i trä, den såg så verklig ut. När jag såg mig omkring för att se vems brevlåda det var upptäckte jag en karl vid ett hus. Jag gick fram till honom och presenterade mig, det var han som hade gjort ugglan och höll just på med att tillverka en örn i naturlig storlek.

Kom att tänka på att vi behövde ju en vakthund till museet så jag frågade om han var intresserad att sponsra flygmuseet med en schäferhund i naturlig storlek. Till min stora glädje svarade han att det skulle han nog kunna göra. Han hade aldrig gjort en sådan så han tog det som en utmaning.

Nu står Rufus som han blivit döpt till vid ingången till Mellom 2 och har utsikt över museet. Har själv målat den vilket jag gjorde några morgnar innan museet öppnade. Tycker att den blev helfrän.

Hunden är tillverkad i ett enda stycke av fura med motorsåg och yxa.

Mannen som har tillverkat Rufus heter JAN ERIK AHLQVIST och bor i Trönödal. Stort tack för denna finna gåva.



Rufus med husse Robert håller ett vakande öga över flygmuseet. Bovar och banditer gör sig ej besvär.

"Röde Baronen" blickar tillbaka.

Av Helge Ljungström

"Ava" över Oslo.

De flesta av de tillbud, misstag och "hoppсан"-upplevelser man upplever under ett flygarliv inträffar naturligtvis under utbildningstiden. Här ett exempel från GFSU på F9. Ett litet misstag som kunde ha fått karriären att bromsa upp ett tag.

På flygprogrammet stod för min del av avancerad flygning enskilt. Jag skulle ligga över norra Bohuslän. Vädret var perfekt. Heltäckt med översida på ca 1000m. Start och stigning norrut, över moln, solsken och livet lekte. Efter en halvtimme när jag hade kört ett, som vanligt väldigt jobbigt pass med alla manövrar man kunde hitta på med stora belastningar och svettigt värre, skulle jag då gå hem och landa. Jag dök ner genom det vita molntäcket och kom ut på ca 400m. Under mig var det öar och vatten, som det brukar vara i Bohuslän. Jag kände inte igen mig riktigt men fortsatte söderut tills jag började få koll på läget, genom att jag såg norra Bullaresjön. En lång smal sjö strax söder om norska gränsen. Vad ända in i -! Jag hade fullt klart legat och avancerat över Oslo. Jag trodde naturligtvis att jag var upptäckt och skulle få mina fiskar varma av divisionschefen. Men ingen från Norge hade ringt och jag kunde andas ut efter min lilla tavla.

Mycket stryk fick vi.

Efter flygskolan i Ljungbyhed delades aspiranterna upp i två gäng varav ett blev placerat på F16 Uppsala och jag plus sju andra kom till F9. Efter några månader var det någon på F16, som kom på ide'n att mäta våra krafter i jaktstrid. Det var klart att vi antog utmaningen. Vi skulle mötas söder om Örebro där det stora slaget skulle ske. Vi började dock bli lite fundersamma om utgången av det hela, eftersom vi hade J29E och F16-gänget hade J29A. Skillnaden mellan typerna vad gäller kurvstrid var påtagliga. J29A hade inga vingtankar vilket betydde att den var minst tusen kilo lättare. Dessutom hade E-versionen den nya vingen med det typiska hacket och stallfenan, vilket ju var ett led i utvecklingen mot J29F med EBK. J29A hade dessutom en klaff i vingframkanten sk slots, vilket gav flygplanet överlägsna svängprestanda. Oddsens var med andra ord dåliga för oss. Vi förberedde flygteknikerna på att det skulle nog bli många överbelastningar på flygplanen.

Kombattanterna möttes i alla fall och snart var det, som det brukade vara under jaktstrid, dvs flygplan överallt, som dök, steg och kurvade och försökte komma i skjutläge. Skam till sågande så var det mest 29orna från F16 som låg bakom F9-planen. Storstryk blev det och så mycket film från sikteskameran att framkalla för fotografens utvärderingsgrupp blev det inte.

Luftpost till Storljungfrun

När jag, 1958, kom till F15 andra divisionen där Lasse Carlander var divisionschef fick man ibland lite speciella uppgifter. Bland annat skulle man vidarebefordra postpaket till de som bodde året runt på Storljungfrun, fyrvaktare med flera. Detta skedde under vinderhalvåret då isen låg och täckte hela havet. Flygningen skedde med SK16 och med en signalist i baksätet. Postanfallet skedde genom att man först flög över Storljungfruns fyr på låg höjd för att uppmärksamma personalen att man var på väg att leverera postpaket. Därefter tog man en vid sväng och tog sikte på fyren, och tog ner farten till 200 km/h och höjden cirka 30m. Signalisten i baksits öppnade huven och hade paketet i händerna, på min order "NU!" slängde han ut paketet som första gången hamnade ganska mycket plus in i snårskogen. Men efterhand lärde man sig ju denna lite speciella anfallsmetodik och paketet hamnade i närheten av fyren. Därefter gjorde jag en sväng tillbaka och vingtippade och folket på marken vinkade tillbaka som tack för leveransen. Detta skedde vid ett antal tillfällen tills isen bröts upp och de på ön kunde ta sina båtar och ta sig in och hämta posten själva.

Sambandsavdelningen

Av Jörgen Rystedt

Flygflottiljen F15 hade en ledningsorganisation med 10 olika avdelningar och där sambandsavdelningen, som också kallades avdelning 7, ingick.

Sambandsavdelningen bestod av både militär och civil personal, samt cirka 10 värnpliktiga telefonister. Den dagliga verksamheten bestod i att skicka och ta emot olika vädermeddelanden och telefaxkartor som överlämnades till väderavdelningen för utvärdering. Det förmedlades också många administrativa meddelanden och en del av dessa var hemliga och måste krypteras innan de skickades ut via fjärrskriftsnätet.

Avdelningen var också ansvarig för flottiljens telefonväxel och även för radiostationen som bemannades av civila radiotelegrafister. Med hjälp av telegrafisterna skickades och togs emot både vädermeddelanden och trafik som berörde flygverksamheten. När flottiljens flygmaskiner skulle ombasera till andra flottiljer skickades avgångsmeddelanden och ankomstmeddelanden via kortvågstelegrafi. Innan det nya flygledartornet byggdes fick telegrafisterna även sköta pejlutrustningen, där man kunde pejla flygplan i luften, och ge information till flygföraren vilken kurs han skulle ta för att landa på flygfältet.

Den militära personalen hade också ansvar för flottiljens olika flygbaser och där skulle man säkerställa att kommunikationen, både inom basen och till och från det som låg utanför basområdet, skulle fungera även om basen blev anfallen av fientliga styrkor. De som tekniskt hanterade utrustningen ingick i flottiljens avdelning 6 och kallades bastele. Trafiken förmedlades både via kablar, länkutrustning och olika radiostationer.

Sambandsavdelningen var även ansvarig för driften av den radaranläggning, som kallades R151, och som låg vid vägen mellan Söderala och Norrala i närheten av Kungsgårdssjöarna.

Inom avdelningen fanns även en enhet som fick ansvaret för den optiska luftbevakningen. Enheten skulle planlägga, utbilda och öva personalen inom de tre luftbevakningskompanier som de hade ansvaret för. Personalen bestod av både lottor och manliga luftbevakare. Samtlig personal var krigsplacerade på respektive plats och var tänkta att användas i situationer när Sverige var hotat eller om det var krig.

Inom varje kompaniområde fanns en luftförsvarsgruppcentral (Lgc) och 20-25 luftbevakningsstationer (Ls). Det område som skulle bevakas sträckte sig från några öar i Söderhamns skärgård t.ex. Storjungfrun, Prästgrundet och Agön ända upp till den norska gränsen med platserna Särna och Idre som exempel. Platserna för dessa tre Lgc låg i källaren till skolan i Älvdalen, ett annex till hotell Lerdalshöjden i Rättvik och gamla järnvägsstationen i Kinsta i Söderala. Den optiska luftbevakningen var ett komplement till den normala radarövervakningen som inte kunde se flyg på låg höjd över land. Från dessa Ls kunde man se rörelser på marken och man kunde även rapportera om aktuella väderförhållanden.



12 maj 1967 utexaminerades 22 st blivande flygofficerare vid F 5 Ljungbyhed.

50 år senare 12 maj 2017 var det återträff för dessa fd piloter tillhörande kategori Cof 662 vid Flygmuseet i Söderhamn. Närvarande vid återträffen var 19 st "gubbar" vilket bara kan förklaras som att intresset att återses var stort.

Av de tre som saknades hade en omkommit i flyghaveri, en avliden av annan anledning och en hade rekommendationer från läkaren att vara hemma.

Utbildningen på Ljungbyhed på 1960-talet och tidigare var speciell. Totalt sökte cirka 1500 grabbar årligen till flygyrket. UTK (uttagningskommisionen i Stockholm) hade därmed ett hårt och grannliga jobb att sortera och gallra ut de som ansågs mest lämpliga för flygarjobbet. Här sprack många grabbars dröm.

Detta resulterade i att vår omgång Cof 662 omfattade lite drygt 70 elever som ryckte in till F5 Ljungbyhed i mitten av maj 1966. Vi skulle under ett år lära oss att flyga, bli utexaminerade som kadetter och få vingen på bröstet. Vi som elever visste när vi började att under utbildningens gång kommer cirka 65-70 % av oss gallras bort.

Varje vecka var det därför kamrater som kallades upp till skolchefen bara för att få beslutet att deras utbildning hade avbrutits – köra sina militära prylar på den gröna kärran till förrådet - och därefter dags att åka hem. Nya spruckna drömmar och jobbiga "hejdå kompis".

För de som kommit igenom nålsögat och klarat utbildningen fortsatte pilotutbildningen ute på olika förband. Hit till F 15 kom 5 st av oss Anders Eisen, undertecknad, Ove "Pilot" Karlsson, Robert Lestander och Perra Nordenberg. Vår utbildning fortsatte vid 1 div med Helge Ljungström som divisionschef. Finns mycket att minnas men det får vänta till ett annat år.

Den 12 maj 2017 var det så dags för en re-union för omgång Cof 662.

Stort intresse att se museet och minnas gamla prylar. Vi fick mycket beröm för museet.

Vissa av oss försvann till Civilflyget SAS; Linjeflyg m fl. Vi gjorde på skoj en sammanfattning av vår totala flygtid under dessa 50 år och det blev lite drygt 190 000 timmar = 7 917 dygn.

/Göran Hansson

Stort intresse för guidad tur på flygmuséet: "En pärla för vår kommun"

Besökte flygmuseet den 18 april 2018.

3

Flygmuséet i Söderhamn lockar cirka 12 000 gäster under sommarmånaderna. Det är ett av kommunens absolut största turistmål.

På onsdagen fylldes museet av Centerpartister från Trönö. Pionjärerna Helge Ljungström, Bengt Olsson och Jörgen Rydstedt tog emot sällskapet, som måste delas upp i tre grupper. De tre kunniga guiderna gick runt och berättade och visade hur verksamheten bedrivits på F15 under de drygt 50 år som gått efter det att flottiljen sattes upp 1945. Flottiljen lades ner 1998.

Flygmuséet har under åren utvecklats mycket och hela tiden fortsätter man med att göra det intressant på olika sätt.

– Det här är en pärla för vår kommun, tyckte gästerna. De tre guiderna har mycket god kunskap om flottiljen och flygplansutställningen. Gästerna ställde många frågor och efter kaffepaus lottades en åktur ut med den fantastiska simulatören. Eva Eriksson njöt av flygturen och tyckte den var fantastiskt.

Avslutningsvis gick man runt och tittade på olika arbetsmiljöer på F15, från flottiljens tillblivelse fram till avvecklingen 1998. Några av deltagarna har gjort sin militärtjänstgöring på flottiljen och hade många fina minnen från den tiden.

Besökarna var mycket nöjda efter studiebesöket. Det var en höjdarkväll. Tre intressanta timmar med minnesrik historia.

Jan-Eric Berger

-

Vikten av att vara uppmärksam!

Av Lars Nordin

Året var 1970 och att ta ljudhastighetsprov i vattnet var en av de dagliga uppgifterna under ubåtsjakt. Detta för att ljudhastigheten i vattnet varierar med hur stor salthalten är i olika skikt i havsvattnet på västkusten.

Man tog bort det vänstra framsätet i Hkp2 och monterade en handvevad trumma med en 100 m lång kabel med vidhängande sond. En lucka i golvet togs bort och sonden hängde sedan under helikoptern.

Denna dag var min första gång som operatör av detta känsliga instrument och flygturen var i sig händelselös. Det var en vacker dag med glittrande hav och vi skulle rätt långt ut till havs.

Vi kom fram till den sedan förut valda platsen och föraren hovrade ett par meter ovanför vattenytan. Trumman var försedd med en bromspedal som höll kabeln uppe, så för att sänka ner den trampade man bara ner pedalen lite och kabeln ringlade iväg som en hal ål genom hålet i golvet. Meter efter meter for iväg medan jag instruerade föraren; vänster, höger, framåt, bakåt och stopp smattrade fram genom intercomen. Kabeln skulle vara rak för bästa mätresultat.

Till slut var hela kabeln ute och jag slog på elektroniken och började veva upp kabeln.

Låt mig säga att i vissa lägen är 100 m en fruktansvärt lång sträcka, lägg sedan till vikten av bronssonden och kabelns vikt. Det tog inte lång stund för mina armar att nästan vägra fungera, mjölksyran brände och det kändes som om jag skulle ge upp, men jag låg i och gav inte upp.

Armarna värkte, jag svettades och började nästan att hyperventilera men till slut så skramlade det till i hålet och se där; där var sonden och mitt mätresultat var klart.

Då vänder föraren sitt vänliga, stort leende ansikte mot mig och säger:

-Du kunde ju släppa på bromsen så går det lättare!!!

Det visade sig att den där fotbromsen verkade åt båda hållen, så nästa gång så kom kabeln nästan upp av sig själv! Tur man är läraaktig.

En trevlig överraskning.

Av Lars Nordin.

Allt började med en tävling på nätet, en slags adventskalender med en fråga om dagen om flyg, plus en motivering om vad man gillar med flygning.

Varje dag i december en fråga och en motivering, motiveringen var enkel, varje dag skrev jag: Jag älskar flyg!

Frågorna handlade om allt möjligt flygrelaterat och eftersom jag är intresserad så tyckte jag nog inte att det var alltför svårt. Den sista december kom sista frågan och jag glömde egentligen bort det hela tills jag i början på Januari fick ett mejl att jag vunnit.

Priset var en provlektion hos Svensk pilotutbildning på Säve i Göteborg.

Nu var det plötsligt allvar och jag fick välja ett datum före den första juni 2018, det blev en lördag i slutet på maj. Vi passade på att ta en minisemester samtidigt och passade på att hälsa på släkt och vänner.

Vi åkte ner till Göteborg en fredag och sov hos en kompis och efter en god middag och en god whiskey gick vi till sängs för att kliva upp tidigt på lördagen.

Vaknade till en strålande vacker dag, klar himmel och bara lite blåsig. Jag var förvånansvärt nog inte nervös utan bara förväntansfull när vi satte oss i bilen för den korta resan till Säve flygfält.

När vi kom fram var allt stängt och inte en människa syntes till och en liten misstanke om att jag var bortglömd smög sig på. OK, jag var väl lite tidig så efter c:a 20 minuter kom det två gubbar promenerande och det visade sig vara min instruktör och en av hans elever som skulle ha lite ensamtid i planet. Vi fick vänta medan de gjorde flygplanen i ordning, men vi fick kaffe o bulle under tiden så det gick bra.

Efter en stund så kom min instruktör och tog mig med ut på plattan och förevisade den maskin vi skulle flyga, en Diamond DA40.



En behändig liten maskin med dieselmotor konstantfartspropeller.

Jag fick taxa ut, vingligt värre, men vi kom ut och backtaxade till startplats och gjorde en helautomatisk runup, det var bara att hålla in en knapp, klart!! Sätt an bromsarna ge gas och sen drog vi iväg. De första stigningen upp i luften var kyttig upp till 300 fot men sedan lugnade det ner sig och vi steg till 1500 fot och tog en nordlig kurs. Utanför Säves kontrollområde tog vi kontakt med Göteborg kontroll och fick då stiga till max 3000 fot under VFR. Fick en ny sqwak att knappa in och sedan fick vi göra lite som vi ville.

Det blev lite branta svängar 15, 30 och faktiskt 45 graders sväng men det var inga problem. Instruktören frågade om jag ville prova en ”bombsväng”, vingtippa och sedan dyka brant, men nä, det ville jag inte, utan bad att få prova en stall istället. Så uppmed nosen dra av gasen, mer upp med nosen och hastighetsmätaren gick oroväckande lågt, det startade en siren i cockpit och plötsligt slutade vi flyga. Nosen dök helt odramatiskt jag gav gas och tog sakta åt mig spaken, farten steg och vi flög igen. Piece of cake!

Vi flög över Marstrand och Stenungsund över mot Göta älv och helt plötsligt var det dags att återvända. Tänk vad en timma kan gå fort!!

Kurs syd och ner lite i höjd, ta kontakt med kontrollen för frekvensbyte och sedan Sävetornet för inflygning och landningstillstånd. Ögonkontakt med fältet, trimma för landning, första steget klaff, trimma för 300 fot sjunk hitta inflygningslinjen, minska gasen, kolla farten, ut med landningsklaff, hålla 70 knop, tröskeln kom närmre, höjden minskade. Strax för tröskeln tog instruktören över kontrollen och jag fick följa med med spaken. Vi flöt ut, gick in i flare och satte hjulen i banan som om vi var lastade med ömtåligt glas, sedan taxade vi in och stängde av.

Jag var fylld av glädje och lyckokänsla av att fått vara med om detta, och dessutom gratis.

Minnet sitter kvar, det är roligt att flyga.

Ni som kan all terminologi får ha överseende om det smugit sig in felaktigheter i uttrycken, men ni förstår nog min känsla i alla fall.



God Jul
och
Gott Nytt År
tillönskas av

**Redaktionen
och
F 15 Kamratförenings styrelse**