



Svensk Flyghistorisk Tidskrift

Nr 5 2022

Medlemsorgan för Svensk Flyghistorisk Förening • Grundad 1961



Hercules 84001 bevaras
Spotting Bulltofta 1966
Ambulansflyg
Diverse om Saab 105 – Del 2
Flygvapnets tankbilar – Del 2
SAS polarlinje 70 år
Yngve Viking som Tanker 32
Praktikant på Svensk Flygtjänst



Foto Tomas Rinman



Ordföranden har ordet

Kära läsare!

Sommaren 2022 börjar nu sakta men säkert lämna oss och hösten är på allvar på intågande. En summering av sommarens aktiviteter kan vara på sin plats.

SFF deltog vid Dala Järnas flygdag, vilken bjöd på en fantastisk uppvisning, med mycket flyg och framför allt stor publik: 60 000 – imponerande! Ni såg säkert på vår hemsida hur SFF ställde upp mangrant och sålde böcker och modeller samt värvade medlemmar. Vi testade då vårt nya tält inför nästa stora event, som var Försvarsmaktens flygdag på F 16 i Uppsala. Den började med molnen hängande i backen och vi undrade alla hur dagen skulle sluta. Förmiddagen bjöd på låg-höjdsprogram. Som genom ett trollslag öppnade sig himlen och bjöd sedan på utmärkt väder med fantastiska flyguppvisningar inom de mest skiftande kategorier. Allt ifrån bullrande jet till graciöst segelflyg ackompanjerat av härlig musik. Även en och annan rykande B-52:a passerade över Ärna – en imponerande massa – innan den lufttankade och flög vidare. SFF var representerat av ett större gäng under ledning av Richard Evers, som också agerade ”inkastare” till vårt tält där böcker och modeller såldes och nya medlemmar värvades. Enligt uppgift närvarade c:a 150 000 besökare. Jag vill framföra ett varmt tack till F 16 för ett väl genomfört arrangemang! Sist men inte minst, tack till Håkan Brandt och Jasmine Cederqvist för deras kunniga och trevliga presentationer av flygningarna! Att det sedan här och var halkade in lite reklam för SFF gör ju inte saken sämre 😊 – stort tack! Den tredje stora flygfesten gick av stapeln på Skavsta, SFF:s nuvarande hemmaplan. Vi deltog här med vår granne F11 Museum. Dagen

lockade trots vädret c:a 3 000 deltagare. En summering av de tre flygfesterna ger vid handen att vi lyckades sälja för omkring 50 000 kronor – stort tack till alla som deltagit!

Med denna tidning får ni också årets Flyghistorisk Revy, som i år handlar om Saab Safir. Den är skriven av Anders Annerfalk. Jag hoppas innerligt att årets utskick lyckas bättre än förra årets. Då drabbades en del av våra försändelser av bristfälliga kuvert. Årets ska vara kraftigare och tåla den omilda behandling som sorteringsmaskiner utsätter dem för. Jag önskar er härlig läsning med Anders fantastiska bok!

När ni läser detta har styrelsen haft ett internat vid vårt kansli på Skavsta. Där avhandlades budgeten och vilka satsningar vi ska göra inför 2023. På agendan stod bland annat en genomlysning av vår marknadsföring i vår it-miljö. Detta i sin tur är kopplat till ”tiotusenkrönsfrågan” som alla föreningar brottas med: Hur ska vi nå ut till, och attrahera, yngre människor till vår förening för att stoppa det vikande medlemsantalet? Vi har en ”naturlig” avgång på hundratalet medlemmar per år. Ytterligare ett par hundra lämnar av andra skäl. Vi brukar årligen värva 100-150 nya medlemmar, vilket ger ett nettotapp på 150-200 medlemmar per år. Som lök på laxen så galopperar inflationen, vilket driver upp våra kostnader för framför allt denna tidskrift och Flyghistorisk Revy.

En angenäm fråga är var vi ska genomföra vårt årsmöte 2023. Planering har startat och vi återkommer med tid och plats när vi spikat alla detaljer. Jag hoppas innerligen att vi äntligen kan få ses vid ett ”normalt” möte som kanske kan kombineras med ett digitalt för de som inte har möjlighet att delta på plats.

Fram till dess: Njut av er nya bok och – Lev väl!

Thomas Allard

Svensk Flyghistorisk Tidskrift

Medlemsblad för Svensk Flyghistorisk Förening. Utkommer med sex nummer per år, i mitten av jämn månad. Åsikter och synpunkter i signerade artiklar står författaren själv för.

Redaktör

Michael Sanz

Redaktionsråd

Rickard Andersson

Ulf Delbro

Ulf Edlund

E-post: redsft@flyghistoria.org

Annonser sänds till redaktionen under ovanstående adress. Priser på begäran.

Tryck: Exakta Print AB, Malmö 2022

ISSN 1100-9837

Eftertryck medges – källan ska anges

Ansvarig utgivare: Michael Sanz

Så blir du medlem

Anmäl dig på hemsidan (se nedan) eller ring 08-667 71 70 och sätt in årsavgiften 445 kronor på bankgiro 5602-8988. Kom ihåg namn och adress!

Ordföranden har ordet	2
Lansen 70 år	3
Hercules 84001 bevaras	4
Sven Viking till Finland	5
Flygdagen på F 16	6
USS <i>Kearsarge</i> i Stockholm	8
Dala Airport firade 50 år	9
Flygfesten i Dala-Järna	10
Flygvapnets flygflottiljer: F 17	12
Spotting på Bulltofta 1966	16
Ambulansflyg	20
Diverse Saab 105 – Del 2	26
Arlanda som militär flygbas	31
Tankning i Flygvapnet – Del 2	32
SAS polarlinje 70 år	38
Snäckbussen, Gotlands ”flygbuss”	41
Yngve Viking som Tanker 32	42
”Sextons” karikatyrer: Lars Hägglöf	45
Praktikant på Svensk Flygtjänst 1964	46
Brevlådan	50
Böcker	52
Nytt i SE-registret	54
Mötesverksamhet	55

Svensk Flyghistorisk Förening Swedish Aviation Historical Society

Box 539
611 10 NYKÖPING
Org.nr 802015-5688

Öppet och telefontid (medlemservice, kansli och arkiv) **onsdagar 0900-1500**

SFF:s hemsida:

www.flyghistoria.org

Kontakta om möjligt kansliet per e-post: kansli@flyghistoria.org

Telefontid **onsdagar 0900-1500**, 08-667 71 70

Besöksadress:
Officersmässen
Flottiljvägen 6, Skavsta

Ordförande
Thomas Allard
076 899 20 14
ordf@flyghistoria.org

Kassör
Rune Westergren
070 594 00 29
kassor@flyghistoria.org

Sekreterare
Jan Buisman
076 190 96 51
sekr@flyghistoria.org

Fondansvarig
Rune Westergren
070 594 00 29
kassor@flyghistoria.org

Arkiv och besök
Stieg Ingvarsson
08-667 71 70
arkiv@flyghistoria.org

Kansli och medlemservice
Andreas Herlitz
Box 539
611 10 NYKÖPING

Lansen 70 år

Den 3 november är det 70 år sedan Saab 32 Lansen gjorde sin första flygning.

Kungliga Flygförvaltningen beställde 1948 av Saab ett flygplan tänkt att ersätta främst B 18, S 18 och J 30. Chefskonstruktör och projektledare blev den unge ingenjören Artur Bråsjö. Resultatet blev ett jetflygplan med pilvinge. Olika förslag till utseende utarbetades innan flygplanet fann sin slutliga form. Flera motorer diskuterades innan en kraftigare Rolls-Royce Avon, RM5, gjorde det möjligt att reducera antalet motorer till en. Dessförinnan hade STAL:s svenska jetmotor Dovertan undersökts.

Planet var lågvingat med 35 graders svepning. Lansen fick allväderskapacitet och skulle kunna anpassas för attack-, jakt- och spaningsversioner. Det konstruerades för två besättningsmedlemmar i tandem, den ene flygföraren den andre navigatör.



Saab 32 Lansen, prototyp 1, märkt röd U (Utprovning), efter modifiering med nya luftintag.

Prototyp 32-1 flögs för första gången den 3 november 1952 av provflygare Bengt Olow. Den andra prototypen flög ett år senare, den hade nu efterbrännkammare. Den 26 oktober 1953 blev Lansen första svenska flygplan att passera ljudvalen. Våren 1954 flög en Lansen för första gången med beväpning. Efter prov med fyra prototyper inleddes 1955 serieproduktion av Lansen. Då ersatte typen 29 Tunnan på Saabs "tillverkningsband".

Sammanlagt serietillverkades 447 Lansen åt Flygvapnet i versionerna A 32A, J 32B och S 32C. Tre exemplar civilregistrerades i slutet av 1960-talet på Svensk Flygtjänst för testverksamhet Vidsele. De två sista återgick i militärt register 1993.

I dag flygs två, förhoppningsvis snart tre, J 32B Lansen av Swedish Air Force Historic Flight, SwAFHF, vilka ägs av Saab. SwAFHF förfogar även över en tredje J 32B och en A 32A. Red

2022 – åter en sommar med flygdagar!

Svensk Flyghistorisk Förening närvarade traditionsenligt vid Flygfesten i Dala-Järna. Stieg Ingvarsson, Lars Andersson och Ola Laveson skötte ruljansen i SFF:s tält. Till höger i bild Lennart Berns, som skrev och fotograferade. Jämfört med tidigare tillfällen när vi "hållit stånd" på Flygfesten, fick vi i år tyvärr en undanskymd plats längst bort på fältet, till förfång för försäljning och rekrytering. Red.



Foto okänd flygdagsbesökare

Tack!

Följande har under perioden skänkt publikationer, bilder eller föremål till SFF eller på annat sätt hjälpt föreningen. Vi tackar!

Jonny Andersson, Huskvarna
Sven Antvik, Bromma
Lennart Berns, Stockholm
Ulf Delbro, Göteborg
Ulf Edlund, Linköping
Hans Groby, Farsta
Ola Laveson, Danderyd
Kenneth Malmström, Limhamn
Arne Nylén, Nacka
Torsten Sjöberg, Lund
Aina Westergren, Vollsjo

Omslagsbilderna, framsidan...

Stora bilden: Tankning av J 28B Vampire från F 18 i början av 1950-talet. Fordonen är av typ Volvo Tankbil 301. Den till vänster verkar vara målad Armégrå och den högra Olivgrön. Foto John Berggren/Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Lilla bilden: Tre praktikanter på Svensk Flygtjänsts Fairey Firefly T.T.Mk.1 år 1963. Foto Tomas Rinman.

Regionala kontakter

Blekinge

Emil Lindberg
073 379 33 36

Gävleborg

Erik Holmestig
073 98 78 633

Göteborg

Carl-Olof Emanuelsson
076 869 02 70

Halland

Olle Jensen
035-21 16 00

Jämtland-Härjedalen

Rune Huldén
070 635 81 77

Mälardalen

Lars Hermansson
021-206 87

Kronoberg

Sven Bünger
070 601 30 75

Norrbottnen

Anders Jonsson
070 699 11 39

Skåne

Rickard Andersson
070 292 56 51

Norra Småland

Lars Fogelquist
070 556 53 17

Stockholm

Gunnar Åkerberg
070 589 00 31

Värmland

Rolf Öhman
070 309 79 70

Västernorrland

Börje Angerud
070 628 40 07

Örebro

Lars Tolkstam
070 549 43 80

Medlemsregister Adressändring

Inger Borg
Backvägen 9
762 97 Edsbro
medlemsregister@flyghistoria.org
070 207 70 76

Utebliven tidning

Medlemsservice
Box 539
611 10 NYKÖPING
medlemsservice@flyghistoria.org
08-667 71 70



Sveriges och Europas första C-130 Hercules, Flygvapnets TP 84 nummer 84001, under sin sista tjänstgöringsvecka.

Hercules 84001 bevaras – och generationsväxling i Hercules-familjen

Av LARS WISSING

Sverige var första land i Europa att operera C-130 Hercules. Redan 1965 hyrdes en C-130E från USA, vilken efter kort tid köptes. Typen fick beteckningen TP 84 och den första maskinen fick följdriktigt serienummer 84001.

C-130 hade redan använts i USA sedan 1956, men E-versionen var vidareutvecklad med bland annat nyare motorer. När 84001 kom i tjänst hade den ungefär samma lastförmåga som samtliga Tp 79 (DC-3, C-47) som Sverige då hade i tjänst som transportflygplan. Fyra år senare köptes ännu ett plan och 1975 ytterligare ett. Inför avvecklingen av Tp 79 köptes 1981 ytterligare fyra, C-130H, den då modernaste versionen. De äldre planen uppdaterades till H-standard.

Efter lång och trogen tjänst i Sverige och utomlands togs 2014 flygplanen 84001 och 84003 ur tjänst. De flögs till Marshall Aerospace i Cambridge där de ställdes upp. Marshall är en av världens största auktoriserade Herculesverkstäder och anlitas av, bland många andra, Flygvapnet och Royal Air Force. Efter att det bestämts att flygplanen 84001 och 84003 inte längre skulle flyga, var avsikten först att de skulle skrotas på plats i England.

84001 tillbaka – i bitar

Försvarmakten tog under vintern 2021–2022 beslut om att de två flygplanen skulle transporteras hem till Sverige. Den 3 juli 2022 inleddes transporten, ytledes. Torsten Nilsson, chef för Flygvapenmuseum samlingsenhet, berättar:

– Flygvapenmuseum såg först bara

möjlighet att bevara nossektionen av 84001, på grund av att det inte finns plats för hela flygplanet inomhus och för att det är ganska kanibaliserat. Aerozeum i Göteborg ser dock möjligheten att inom en fyraårsperiod få in flygplanet under tak. Flygvapenmuseum har då tänkt om och 84001 kommer att bevaras i sin helhet på Aerozeum. Flygvapenmuseum tar in flygplanet i sin samling och lånar ut det till Aerozeum. Flygplanet byggs ihop så gott det går. Det finns utmaningar, eftersom vingarna tagits av med ”hård metod”. 84003 kommer däremot inte att tas in i museets samlingar.

I den sista meningen är det underförstått att 84003 kommer att skrotas. Så, om någon spekulant är intresserad... Dock, tillägger Torsten Nilsson, att det inom några år kommer att finnas ett antal kompletta TP 84 disponibla för museiändamål, då Flygvapnet förnyar typen.

I dag står flygplanens kroppar på Säve flygplats i Göteborg och deras vingar i Arboga efter en kombinerad land- och sjötransport från Cambridge. Torsten Nilsson:

– Flygplanen kom till Aerozeum i början av juli 2022. De togs tillbaka eftersom de stod och såg ganska sorgliga ut i Cambridge, där de därför inte fick stå kvar. Planen var att allt skulle gå till Arboga men det visade sig att det var mycket svårt att landtransportera kropparna dit. Därför söktes alternativ ort. Motorerna är demonterade och finns i Sverige.

I Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 6-2019 lanserades en appell signerad Thorbjörn Engback om bevarandet av Sveriges och Europas första Hercules,

Kropparna till Hercules nummer 84001 och 84003 förankrades på Göteborg-Säve sedan juli 2022. Flygplanens vingar finns i Arboga.



Foto Lennart Berns



Cockpit i Flygvapnets Hercules 84001 under en av de allra sista flygningarna, i juni 2014.



På YouTube visar "Trailspotters" film hur Hercules 84001 (överst) och 84003 lämnar Cambridge flygplats. Skriv in "Cambridge Hercules" i sökfältet, så bör filmen visa sig.

numer 84001. Vi kan nu glädjas åt att denna tanke tycks kunna bli verklighet.

Förnyelse av transportflyget

Bland de äldre TP 84:orna finns 84002 kvar i tjänst. Planet levererades 1969 och är sedan flera år tillbaka modifierat till tankflygplan, med bibehållen transportkapacitet. I dag är Flygvapnets senast inköpta Hercules över 40 år gamla och förhållandevis slitna. Det betyder minskad tillgänglighet – och högre timkostnad.

Flygvapnet har analyserat olika alternativ för framtiden. Ett har varit att uppgradera befintliga flygplan till en nivå som motsvarar C-130J-standard, något som USAF nyligen har beslutat att göra för ett antal plan. För Sverige skulle det innebära kapacitetsbrist genom att aktuella flygplan skulle vara ur tjänst under lång tid.

Förslaget är i stället att köpa begagnade C-130J, som finns förrådsställda i Italien. Dessa flygplan är c:a 20 år gamla, men helt moderna. De är utrustade med modern

avionik, LCD-skärmar och *head up display* (HUD). Motorerna har 30 procent högre effekt än de nuvarande men 15 procent lägre bränsleförbrukning samt sexbladiga propellrar. Det är tänkt att två flygplan per år ska levereras med början 2023.

Lars Wissing Född 1944 i Jönköping. Började segelflyga som 15-åring. Värnpliklig arméflygförare. Företagsledare i Sverige och utomlands. Tidigare ordförande i Flygande Veteraner. Stort intresse för veteranflygplan. Har flugit segel-, propeller- och jetflygplan. Sedan 40 år delägare i en Saab Safir.

Foto Jan Forsgren



Sven Viking snart Sinilintu

Som tidigare meddelats, har Arlanda flygsamlingars Sud-Aviation SE-210 Caravelle III SE-DAF *Sven Viking*, av ägaren Statens maritima och transport-historiska museer skänkts till Flygmuseiföreningen (Ilmailumuseoyhdistys ry) i Finland. Alternativet hade varit att flygplanet skrotats på Arlanda.

Punktligt klockan 22.00 den 18 augusti 2022 lämnade *Sven Viking* Arlanda och fördes via Kapellskär med färja över till Nådendal i Finland. Slutlig placering blir Åbos flygplats.

Sven Viking kommer att restaureras

och förses med den dekor som Aeros (Finnair) första Caravelle IA OH-LEA *Sinilintu* bar 1960.

Det är bara att konstatera att vårt östra grannland satsar helt andra resurser på bevarandet av arvet efter den civila luftfarten. Sverige har där mycket att lära.

I det kommande numret, 6-2022, av Svensk Flyghistorisk Tidskrift berättar **Jan Forsgren** hela den fascinerande historien om hur den finska Flygmuseiföreningen i samarbete med Arlanda Flygsamlingar räddade *Sven Viking* – som nu blir *Sinilintu* "Blå fågeln".

Till vänster: *Sven Viking* lämnar Arlanda den 18 augusti med destination Åbo.

Nedan: I nära ett halvt sekel stod museiföremålet *Sven Viking* på Arlanda.



Foto Michael Sanz

Flygdagen på F 16

Den 27 augusti 2022 arrangerades Försvarmaktens flygdag i Uppsala. Evenemanget kunde genomföras för första gången efter pandemin. Uppenbarligen efterlängtat med tanke på publiksiffran.

Johan Gustafsson, världsmästare i avancerad flygning med segelflygplan, tjugade publiken med en uppvisning till musik i sin SZD-59 Acro.

Av LENNART BERNIS

Trots gråmulet väder och ett och annat regnstänk, blev flygdagen på återupprättade flygflottiljen i Uppsala en succé. Enligt polisens preliminära beräkningar hade mellan 150 000 och 200 000 besökare tagit sig ut till Ärna fältet norr om staden, där uppvisningar pågick mer eller mindre oavbrutet från tidig morgon till sex på kvällen.

Kostnaden för evenemanget uppgick till cirka 12 miljoner kronor. Omkring 2 000 fast anställda och frivilliga samt personal ur samverkande myndigheter såg till att allt flöt, även trafiken, trots köer när omkring 30 000 fordon skulle ta sig ut från de olika parkeringarna. Gratis vattenflaskor delades ut till törstande. De flesta nyttjade dock busstrafiken i treminutersintervall. Enda kruxet var att telenätet tidvis brakade samman, till följd att Swish- och kortbetalningar kraftigt fördröjdes.

Passage av B-52

Flygprogrammet var blandat och innehållsrikt. Morgonens och förmiddagens tunga skyar framtingade låghöjdsprogram vilket dock enligt många mening inte spelade så stor roll. Imponerade gjorde en fyrgrupp JAS 39 Gripen i tät sammanhållen formation med bara sex-sju meter mellan flygplanen. Det var också premiär för Flygvapnets första JAS 39E, den senaste versionen av Gripen med större längd och spännvidd, ny motor och ny avionik.

Från Finland kom F-18 Hornet och gruppen Midnight Hawks samt från Tyskland Eurofighter Typhoon. Måktigast var kanske den åttamotoriga bombaren Boeing B-52 från USA som gjorde en överflygning, eskorterad av JAS 39 Gripen. För de historiska inslagen stod bland annat Swedish Air Force Historic Flight med AJ 37 Attackviggen, J 29 Flygande Tunnan, J 32 Lansen och J 35 Draken. Inget

annat land i världen kan uppvisa en liknande kavalkad av historiska jetflygplan. För ljuv propellermusik svarade Flygande Veteraners DC-3 *Daisy*, Biltomas Spitfire och Mustang samt Team 50 med sina fem Saab Safir. De senare i avancerad flygning i femgrupp med äldste piloten i aktningvärda åldern 78 år! I markutställningen kunde besökarna på nära håll studera Flygvapnets alla aktuella flygplanstyper, inklusive signalspaningsflygplan och den flygande radarstationen Argus.

Svensk Flyghistorisk Förening var på plats tillsammans med ett stort antal andra föreningar, frivilligförsvaret, flygmuseer, Flygvapnets olika tjänstegrenar samt Försvarmaktens rekrytering. I den välbesökta och välbemannade SFF-montern bedrevs medlemsrekrytering samt försäljning av böcker och flygplansmodeller. Flera av styrelsemedlemmarna var på plats för att träffa gamla och nya medlemmar, något som var mycket uppskattat.

Två transportbjässar invid varandra. Den stora C-17 Globemaster III (02) flankeras av C-130 Hercules (84004). Av den senare typen har Flygvapnet beslutat köpa två av den senaste versionen, C-130J.



Foto Lennart Berns



Christina Lindberg, Flygrevyns tidigare redaktör, visade upp sin nya bok Vingprofiler om betydande personer inom det svenska flyget.



Trots lågt hängande moln bjöd Finska flygvapnets (Ilmavoimat) grupp Midnight Hawks på en fin och fartfylld uppvisning med fyra BAE Hawk.



Flygvapnets skolflygplan SK 60 sjunger snart på sista versen. I bakgrunden den återuppståndna flottiljen F 16:s kanslibyggnad och flygledartorn.



Intressant för många var Flygvapnets flygande radarstation S 100B Argus med antennen på taket.



Isak Carlsson och Herman Plank, iförda tidsenliga uniformer, representerade det från andra världskriget återskapade krigsflygfältet Brattforsheden/Fält 16 utanför Molkom.

Flyg är tydligen inte allt här i världen. Tidig morgon, många intryck och hårda betongplattor att traska på, gjorde att tröttheten ibland tog överhanden...



Till höger:
Tre SFF-ordföranden var på plats på Årna. Fr v Stieg Ingvarsson, Thomas Allard och Ulf Edlund, den senare med sin egen skapelse Saab 340 i bakgrunden – se även bilden ovan till höger.



Mer svenskt är så här kan det knappast bli! Fyra av Saabs flygplanstyper i sammanhållen och svärflugen formation under blygrå himmel tar farväl av flygdagspubliken.





USS Kearsarge på Stockholms ström i juni 2022 – en mäktig syn.

Flyg (och flyt) på Stockholms ström

Av ULF NORMAN

Den 2 juni kom USS Kearsarge ända in till Stockholms ström. Med sin längd av 271 meter är detta det största örlogsfartyg som besökt huvudstaden. Den oinvidge trodde säkert att den stora Kearsarge är ett hangarfartyg. Sådana är dock ännu större, ända upp till ca 350 m. I stället rörde det sig om ett anfalls- och amfibiefartyg med ett rejält flygdäck. Kearsarge var i Östersjön för att delta i Nato-övningen BALTOPS 22. Ytterligare en anledning var att delta i firandet av den 500-årsjubilerande svenska marinen. Vidare ansågs besöket säkert lämpligt för att med tanke på Sveriges Natoansökan visa upp sig för kandidatlandets invånare.

Namnet Kearsarge ser möjligen svåruttalat ut i svenska ögon. Den första USS Kearsarge gjorde en avgörande insats i amerikanska inbördeskriget på 1860-talet. Därefter har man hedrat dess insatser genom att döpa både slagskepp och hangarfartyg till Kearsarge, som för övrigt är namnet på ett berg i New Hampshire.

Dagens USS Kearsarge, som besökte svenska farvatten, har en besättning om ca 1 000 och kan dessutom transportera upp till 1 700 marinsoldater vid landstigningar och anfall. På flygdäck finns en varierande mängd flygfarkoster. Från Söders höjder i Stockholm kunde man skåda en stor mängd Boeing Bell MV-22 Osprey tiltrotormaskiner tillsammans med flera olika helikoptrar. Bland de senare märktes attackhelikoptern AH-1 Cobra samt transporthelikoptrar av typ CH-53E Super Stallion, UH-1Y Venom och SH-60



Beware of jet blast and rotors! En av många Boeing Bell MV-22 Osprey på USS Kearsarges däck.

Seahawk. Dessutom några AV-8B Harrier, vilka vid behov kan alterneras med F-35B Lightning.

USS Kearsarges besök var utan tvekan ämnat att bringa en känsla av trygghet i en tid av oro i Sveriges närhet.

Ulf Norman Född 1936. Privattflygcertifikat 1959. Projektledare vindtunnelprov FFA. Ledde under tio år Västerås Flygmuseums simulatoruppbbyggnad. Köpte SAS DC-10-simulator för 1 krona! Ordförande i SFF Mälardalen. Skapade med sonen Hans 1990 www.scanliners.com med över 50 000 bilder plus data – mest civilt men också militärt...

USS Kearsarge

Typ	Amfibiefartyg
Klass	Wasp
Sjösatt	1992
Längd	257 meter
Bredd	31,8 meter
Djupgående	8,1 meter
Displacement	41 150 ton, fullt lastat
Fart	22 knop (41 km/h)
Räckvidd	9 500 sjömil (17 600 km)
Framdrift	Två ångturbiner
Effekt	52 000 kW (70 000 hp)
Kan medföra tre svävare alternativt upp till tolv landstigningsfartyg av olika storlek.	





Dala Airport firade 50 år

Publikfest när Dala Airport firade 50 år. SwAFHF:s AJS 37 omringad av bland annat Tiger Moth, Zlin, B 17A och Sk 50.

Av MIKAEL FORSLUND

Lördagen den 2 juli 2022 firade Dala Airport, Rommehed söder om Borlänge, 50-årsjubileum med en stor flygdag. Cirka 20 000 personer fanns på plats. Det spöregnade ända fram till grindarnas öppnande. Därefter upphörde regnet och åskådarna kunde njuta av dagen. Köerna var långa och flyguppvisningen sköts fram 30 minuter, så att alla skulle ha möjlighet att se allt från början. Olika markutställningar kunde beskådas. Många av de markutställda flygplanen visades även i luften. Civilt blandades med militärt.

Fallskärmsshopping inledde. Stort intresse visades Flygvapnets (Försvarets Materielverk Test och Evaluering Luft – FMV T&E Luft) nya målbogserare Learjet 35A (registrerad 35-075). Tidigare opererad av Saab Nyge Aero med civil registrering SE-DHP. Intill på marken fanns bland annat Wermlandsflygs båda

fotoflygplan av typ Twin Commander 690C. Två JAS 39C Gripen (39216 på marken och i luften och 39267 på marken) från F 21 fanns på plats och rönt förstås stort intresse. Swedish Air Force Historic Flight, SwAFHF, visade J 35J, SK 60E (på marken och numera med "rätt" typsnitt på 5:an) och AJS 37. Saab B 17A F 7-blå J mullrade på marken och i luften. Rote HKP 5 samt en HKP 6 visade vad helikoptrar kan. Rundflyg oavbrutet med SE-JTY (Eurocopter EC 120B) från Stockholms Helikoptertjänst AB och på marken fanns en HKP 16 och Region Dalarnas ambulanshelikopter (Eurocopter EC 145 T2). TP 84 (84005) Hercules imponerar alltid, så även här.

Världsmästaren i segelflyg, Johan Gustafsson från Dala-Järna, visade vacker segelflygning med rök. Spektakulär var också Scandinavian Airshow Skycats Wingwalker. Akrobatik på vingarna, muller och rök (med Grumman G-164A

Ag-Cat). Team 50 med fem Saab 91 Safir (Sk 50) utförde en mycket fin uppvisning med rök. Flygföraren Nils Schylström använde även rök med SK 60A (60033). Flygplanet bär sedan länge Team 60:s målning och märkning även om Team 60 för tillfället är vilande. En trio Zlin genomförde en fin och följsam uppvisning. Likaså en tregrupp Pitts, Laser Akro och Thorp-T18 (Romme Acro) samt en tregrupp Tiger Moth.

Publiken var hänvisad lite väl långt från banan vid flyguppvisningen. Inget unikt för denna flygdag utan det är legio vid de flesta flygdagar. Men flygdagsarrangörer borde titta på Flygfesten i Dala-Järna, bland annat gällande "närhet".

Dock en lyckad flygdag hos Dala Airport, där tyvärr vattenbombningen med Saabs Air Tractor AT-802F utgick på grund av skarpt läge på annat håll. Där visade flyget åter sin nytta och skattebetalarna kände sig säkert nöjda!

En av Försvarets Materielverk Test och Evaluering Luft (FMV T&E Luft) två målbogserare av typ Learjet 35A (35-075).



Foto Mikael Forslund

Nils Schylström startar med Team 60-märkta SK 60 nr 60033 för en fin uppvisning.



Foto Mikael Forslund



Flygfest i dagarna tre

Flygfesten i Dala-Järna

Under tre dagar – den 5, 6 och 7 augusti 2022 – var det åter dags för Flygfesten i Dala-Järna, en tradition sedan 1946. Ett topparrangemang som besöktes av rekordpublik, sammanlagt 60 000 personer.

Av MIKAEL FORSLUND

Som vanligt hade arrangören, Västerdalarnas Flygklubb, lyckats samla en rad "världsartister". Under fredagen genomfördes flera uppvisningar, som försmak till de kommande två dagarna. Mörkerflyguppvisningarna var av världsklass med Aerosparx båda motorseglare Grob 109b, flugna av britterna Guy Westgate och Rob Barsby. Litauern Jurgis Kairys flög sin Sukhoi Su 31, Västerdalarnas flygklubbs Johan Gustafsson visade upp sig i sina segelflygplan Thorp T18 och SZD-59 Acro. Mycket spektakulärt i mörkret med fyrverkerier från flygplanen. Flygfestens "nummer ett"!

På lördagen invigningstalade försvarsminister Peter Hultqvist. JAS 39C Gripen, med Henrik Björling från F 21, intresserar förstås många, liksom fin fallskärmsbhopning med Dala fallskärmsklubb. *Luftforsvarets* flygskola i Bardufoss i Norge visade upp sextetten Yellow Sparrows Saab Safari (MFI 15). En lokal trio med Thorp T18, Laser 230 och Pitts S1S imponerade med fin sammanhållning. Fredrik Strömberg flög sitt modellflygplan Viper Jet så man trodde det var i skala 1:1. Fredrik flög även med en segelflygmodell tillsammans med Daniel Casselby. Daniel modellflög ytterligare,

med en Pitts S1. Att flyga uppvisning i par med helikopter kräver sina piloter. Alexander Jacobs och David Björkqvist, i varsin Hughes 269 (HKP 5B nr 45 och 46), gav också en proffsig uppvisning. Kapten Nils Schylström från Flygskolan flög Team 60:s 60096 med rök. I vimlet på flygfältet kunde ett antal prominenta flygare märkas, till ex-

Vattenbombning med Två Airtractor AT-802 (en ensitsig och en tvåsitsig), flugna av Patrik Sjöberg och Fredrik Brandt.

Team 50 med fem Sk 50 (Nicklas Eriksson, Tord Grönvik, Curt Cronerud, Alf Ingesson Thor och Magnus Borg) visade svensk flyghistoria genom att avslutade sin uppvisning med en split.

empel Tord Kvartsén (meste Viggensflygföraren med 2 925 flygtimmar på typen) som såg ut att trivas.

Daisy, vattenbombning, akrobatik

Kjell Nordström spakade DC-3:an *Daisy* med några svängar över fältet. Team 50 visade också svensk flyghistoria när den



Foto Mikael Forslund

är som bäst: Nicklas Eriksson, Tord Grönvik, Curt Cronerud, Alf Ingesson Thor och Magnus Borg i varsin Sk 50. God flyghistoria utgjorde Jan Anderssons Vampire och en Tiger Moth-trio med Jörgen Davidsson, Kenneth Öhrn och Stefan Sonestedt.

Två Airtractor AT-802 (en ensitsig och en tvåsitsig, flugna av Patrik Sjöberg och Fredrik Brandt) visade vattenbombning. Biltomas Spitfire och Mustang, baserade i Norge, visade två av världens mest kända kolvmotordrivna jaktflygplan, flugna av Espen Tjetland och Lars Ness.

Swedish Air Force Historic Flight (SwAFHF) flög J 35J (Lars Martinsson) på lördagen och AJS 37 (Stellan Andersson) på söndagen. Belgiska flygvapnet, genom piloten Steven de Vries, genomförde två fina uppvisningar med en F-16 Falcon. Erik Rydén flög sin spektakulära gyrocopter med en propeller "på taket" och en i aktern. Det tjeckiska inslaget bestod av några lokala Zlin 526 i fin flygning samt, direkt från Tjeckien, kvartetten Flying Bulls, med sina XA-42. Toppklass av piloterna Stanislav Čejka, Jan Tvirdik, Martin Spacek och Jan Rudinskyj! Med schweizisk precision visade PC-7 Team hur man hänför publiken med åtta Pilatus PC-7. Jurgis Kairys har varit med under många Flyg-festen genom åren. Denna gång visade han flygakrobatik i världsmästarklass med sin stjärnmotorförsedda Sukhoi Su 31. Hur är det möjligt att flyga på Jurgis vis?

I övrigt var det rundflygning med helikopter (SE-JRY) från Helikoptertjänst,

Jurgis Kairys från Litauen i sin Sukhoi Su 31.



Foto Mikael Forslund



Flygfestens mest spektakulära och bästa uppvisning genomfördes under fredagskvällen den 5 augusti av brittiska Aerospax. Med sina båda Grob 109b flugna av Guy Westgate och Rob Barsby under Dala-Järnas vackra natthimmel med ett fantastiskt fyrverkeri från flygplanen.

markutställningar, med bland annat SFF på plats och Richard Adolfsson med sin Rolls-Royce Griffon från en Avro Shackleton. Vilket ljud, för de som gillar "riktigt" motormuller. Dans till levande musik kunde upplevas under fredag och lördag kväll. Bra ljud även där!

Mikael Forslund Född 1960. Pressfotograf likt sin far Leif. Skribent och egen firma med bland annat bokproduktion. Värnplikt 1979-80 som flygplan- och vapenmek (J 35F) på F 1. Flygintresserad sedan 1960-talets slut, genom bygge av en flygplansmodell i plast. Har författat ett 30-tal flyghistoriska böcker.

Jurgis Kairys från Litauen i sin Sukhoi Su 31 visade flygakrobatik i världsklass under tre dagar vid Flygfesten i Dala-Järna inför 60 000 hejande åskådare – publikrekord för Flygfesten.



Foto Mikael Forslund



Flygvapnets flygflottiljer

F 17 Kungl Blekinge flygflottilj

Av LENNART ANDERSSON

F17 kom till genom riksdagsbeslut den 26 juni 1942. Sedan olika lokaliseringar, bland annat Ramdala öster om Karlskrona, förkastats beslutades att den nya flygflottiljen skulle förläggas till Kallinge, norr om Ronneby. Flottiljen skulle ha marinsamverkan som huvuduppgift. Den skulle till att börja med överta en division utrustad med torpedplanet Heinkel T 2 från F 2 Hägernäs. Divisionen skulle ursprungligen ha baserats på sjöflygstationen

i Karlskrona. Överflyttningen inställdes och planeringen ändrades. Flottiljens huvuduppgifter skulle dock fortfarande vara torped- och minfällning.

Ett flygfält började anläggas i oktober 1942. När Kungl Blekinge flygflottilj (F 17) sattes upp den 1 juli 1944 var fältet bara delvis klart. Endast ett fåtal byggnader var då inflyttningsklara. Det T-formade fältet blev färdigt året därpå och erbjöd en maximal startsträcka på nära 2 000 meter. Förste chef för F 17 blev Torsten Rapp, sedermera chef för flygvapnet och överbefälhavare.

Dags för ombordstigning! Saab T 18B konstruerades som torpedflygplan, men kom i stället att tjänstgöra som attackflygplan på F 17 åren 1947–1957.

En Stieglitz först

Flottiljens första flygplan blev en Sk 12 Stieglitz, som anlände den 17 juli 1944. Den följdes senare under året av ytterligare en Sk 12 och tre målbogseringsutrustade B 5 Northrop. 1945 tillfördes F 17 också tre Klemm Sk 15 och strax före årsskiftet kom två B 4 Hawker Hart. För segelflygning kom ett exemplar vardera av Se 102 Grunau Baby, Se 103 Kranich och Se 104 Weihe, samt två byggsatser till glidflygplanet G 101 (SG 38).

Några krigsflygplan att utrusta den

Dåvarande löjtnanten Nils Börjeson och flyg-signalisten Gunnar Olsson vid en av de två S 14 Storch, som tillhörde F 17. Observera att flygplanet är utrustat med en högtalare under vingen, sannolikt för att kunna spela musik eller meddelanden under någon flygdag.

Foto Rune Hedgren

nya flottiljen med fanns ännu inte. I stället modifierades de B 3 Junkers Ju 86 som blev över när F 1 fick Saab B 18A. Under september-oktober 1944 levererades 15 stycken B 3B som placerades på 2. divisionen och utrustades för minfällning. Våren 1945 följde 13 B 3D som utrustats för torpedfällning. De tilldelades 3. divisionen. Någon 1. division fanns till att börja med inte, men 1947–1948 blev hela flottiljen fullt utrustad med Saab T 18B. De användes dock inte längre som torpedflygplan, utan som attackplan.

Attackflyget baserades alltid i det inre av landet och i krig skulle F 17 därför ha haft fält 6 Hasslösa och fält 7 Jonstorp i Västergötland som utgångsbaser. Efter som flygvapnet efter övergången till jetplan hade ett överflöd av versionen B 18B, tilldelades F 17 ett större antal som extraflygplan, till att börja med som lån. Det fanns tankar på att upprätta en fjärde attackflygdivision. I stället förstärktes de existerande tre divisionerna med B 18B-planen. För inskolning på jetflygplan användes ett tiotal Saab A 21R mellan 1954 och 1958. Under 1950-talet fanns på F 17 också en udda flygplanstyp, nämligen ett par exemplar av S 14 Storch.

Under 1956 levererades A 32A Lansen som ersatte B 18B och T 18B. Därefter kunde gräsfältet Jonstorp inte användas längre. Därför fick alla tre divisionerna fält 6 Hasslösa som krigsbas. En division flyttades 1960 till fält 8 Moholm. Året därpå flyttades ytterligare en division bort från Hasslösa till Karlsborg och sen till Hags-hult. Moholmsdivisionen flyttades till fält 85 Byholma 1963 och den som fanns kvar på Hasslösa flyttades till Uråsa 1964. Dessa omDispositioner berodde dels på att ett större antal baser blev moderniserade eller nybyggda, dels på ändrad baserings-filosofi.

Bloodhound

F 17 blev en av de flygflottiljer, som ingick i luftvärnsrobotsystemet Rb 68 Bloodhound. År 1965 sattes en robotdivision upp som ansvarade för att i krig organi-

Till höger, ovan:

B 3 (Junkers Ju 86K) blev F 17:s första krigs-flygplan. F 17-blå M har fått namnet "Marianne" och försetts med nose art. Det var de amerikanska bombflygplan som nödlandade i Sverige under kriget som stod för inspirationen när även svenska flygplan började utsmyckas på detta sätt.

Till höger:

Liksom andra flygflottiljer fick även F 17 ett antal Sk 16 Harvard/Texan för sambandsflygning, väderspaning med mera.



Foto Gustaf Persson



Foto Lars Solidéus



TP 87 var flygvapnets typbeteckning på Cessna 404 Titan II. Detta exemplar tillhörde F 17 mellan 1984 och 1989.

sera två robotgrupper med krigsgrupperingsplatser nära Blekinge-Skånekusten. Vid övningar användes Bräkne-Hoby i Blekinge, som undantogs från den annars mycket stränga sekretess som rådde kring dessa platser. 1974 omvandlades divisionen till robotbataljon, som fanns kvar till den 30 juni 1978.

Från attack till jakt

Två av attackdivisionerna blev jaktdivisioner 1973, och utrustades då med J 35F Draken. Den tredje divisionen drogs in i december 1975. Därmed hade F 17 omvandlats från attackflottilj till jaktflottilj. Några år senare skulle detta ändras igen, då den ena divisionen år 1979 bytte sina Drakenplan mot SF 37 och SH 37 Viggen och blev en spaningsdivision. Den ansvarade för två divisioner i krigsorganisationen och de skulle vara baserade på fält 85 Byholma och Uråsa. F 17:s andra division

var fortfarande jaktdivision och fick JA 37 under åren 1981–1982. Tio år senare, 1993, bytte spaningsdivisionen uppgift igen och utrustades även den med JA 37.

Nästa steg togs när Viggen 2002 ersattes av JAS 39A och JAS 39B Gripen. De två divisioner som hunnit sättas upp på F 10 innan den flottiljen avvecklades, överfördes till F 17 den 1 oktober respektive 1 december 2002. Under en längre period, från 2004 och framåt, byttes JAS 39A och JAS 39B mot JAS 39C och JAS 39D.

Transportflyg

1948 sattes en transportflyggrupp med sju stycken Junkers B 3 upp på F 17. Från 1955 tillkom fyra Tp 83 Pembroke. Transportflyggruppen var krigsbaserad på fält 7 Jonstorp, senare Sätenäs. Den övertog av F 6 i början av 1960-talet. 1984 kom transportflyg till F 17 på nytt i form av en TP 87 Cessna 404. Den ersattes av

en TP 101 Super King Air 1988–89. När en ny transportflygorganisation infördes 1990 fick F 17 ansvar för en transportflygdivision i krig. I fredsorganisationen bildades en Flygtransportgrupp den 1 juli 1990. 1998 fick F 17 en TP 103 Cessna Citation vilken ersattes av ett nytt flygplan av samma modell år 2000, men det fanns kvar bara ett år.

År 2003 övertogs det administrativa ansvaret för ett tiotal transport- och signalspaningsflygplan från F 16. Fysiskt flyttades dock inte planen till F 17, utan de var fortsatt baserade på Arlanda och Malmen. Detta berörde en TP 100A (Saab 340), sex S 100B Argus (Saab 340), två S 102B Korpen (Gulfstream), samt en TP 102A och en TP 102C Gulfstream. År 2004 tillkom två TP 100C. Den 1 oktober 2007 överfördes Specialflygenheten med dessa flygplan från F 17 till F 7. År 1964 fick flottiljen sin första helikopter,

Nedan till vänster: F 17 hade från 1964 helikoptrar av typ Hkp 3 (Agusta Bell 204) och från 1966 Hkp 4 (Boeing Vertol 107).

Nedan till höger: A 32A Lansen användes av F 17 under många år, från 1956 till 1975. Som mest hade man i slutet av 1959 nästan 80 flygplan. När det 1972 var dags att ta emot J 35F hade antalet minskat till omkring 40.



Foto Lars Soldéus



Foto Lars Soldéus



När två av F 17:s divisioner gick över från attack till jakt utrustades de 1973 med J 35F Draken, men en Lansendivision fanns kvar till 1975.

en Hkp 3 Agusta-Bell 204. Efter diverse omorganisationer fanns under en period från 1971 en helikopterdivision. Som en parentes kan också nämnas att Flygskolan (FlygS) med SK 60 på Malmen administrativt tillhörde F 17 mellan 1 juli 2003 och 1 januari 2006, då ansvaret överlämnades till Luftstridsskolan (LSS) i Uppsala.

Flygplanstyper som tillhört F 17

- A 21R, A 32
- B 3, B 4, B 5, B 17, B 18
- Hkp 3, Hkp 4, Hkp 10
- J 35, JA 37, JAS 39
- S 14, S 100, S 101
- Sk 12, Sk 15, Sk 16, Sk 25, Sk 50
- T 18
- Tp 83, TP 87, TP 100, TP 101, TP 102, TP 103
- G 101, Se 102, Se 103, Se 104

Läs mer:

- *Blekinge Flygflottilj 40 år 1944-1984, 1984*
- *Forsberg, Sigvard, Från B 3 till Jaktviggen 1944-1994, 1994.*
- *Från B 3 till Gripen. Blekinge flygflottilj F 17 – 75 år 1944-2019. 2019*

Lennart Andersson är "jämte i förskingringen" (Uppsala). Han har skrivit ett 20-tal böcker och hundratals artiklar om flygets historia i svensk och utländsk fackpress. Intresseområden: svenskt flyg, speciellt under kalla kriget, tyskt flyg under mellankrigstiden, särskilt Junkers, flyget i Kina före 1937 och i Sovjetunionen 1917–1941, tidigt flyg i länder som Iran, Jemen med flera.



HKP 10 Super Puma kom till F 17 1990. Som mest disponerade F 17 sex exemplar. I bakgrunden syns en Sk 50 Safir.

Spaningsversionen av Viggen fanns på F 17 från 1979 och jaktversionen från 1981. I enlighet med målsättningen för bildurvalet till denna artikelserie, att visa mer ovanliga bilder, avslutar vi med denna framkropp från ett kasserat Viggenplan. Den fotograferades vid brandgropen på F 17 och användes gissningsvis vid brand- eller räddningsövningar.



Två ”spotterdagar” på Bulltofta 1966

Ett besök på Bulltofta i mitten av 1960-talet kunde bjuda på ett eldorado av kolvmotorflygplan, de allra flesta fyrmotoriga (av fabrikat Douglas) och i chartertrafik. Med anteckningar och bilder minns ”spottern” Lars-Erik Ingerlo ett par minnesvärda julidagar på Bulltofta 1966.



Malmö-Bulltofta den 12 juli 1966. På denna bild förekommer inte mindre än 17 stora kolvmotorflygplan, även om flera av dem står så långt bort från fotografen att de inte kan identifieras.

På fältets bortre del, vid Svenska Flygverkstädernas hangar: en av Flygvapnets Tp 79 (Douglas DC-3).

Till höger därom skymtar två Curtiss CW-20T (C-46 Commando). Vid Transairs hangarer, till höger i bild, fem av bolagets Douglas DC-7B.

På stationsrampen, bortre raden, Internords Douglas DC-7B OY-AND, en icke identifierad Braathens SAFE:s Douglas DC-6B, Internord Douglas DC-7 SE-CNF samt en icke identifierad Internord DC-7.

På stationsrampen, närmast, syns SAS Douglas DC-7C SE-CCA *Halvdan Viking*, Braathens SAFE:s Douglas DC-6B LN-SUK och LN-SUD, Transairs Douglas DC-7B SE-ERM *Gävle* samt Transairs DC-7B SE-ERI *Linköping*.

Malmö-Bulltofta var länge det svenska charterflygets nav. Flygplatsen hade tät trafik i mitten av 1960-talet.

Jag besökte Bulltofta som "spotter" den 11 och 12 juli 1966 och kunde då notera en lång rad av den tidens stora kolvmotorflygplan.

Flera av Transairs flygplan (med bas på flygplatsen) var uppställda på andra sidan fältet och därför svåra att identifiera. Detsamma gällde några av dansk-svenska charterbolaget Internords maskiner. Det var svårt att finna någon bra plats att fotografera från. Mina bilder är tagna på långt håll, men visar att det var stor verksamhet på flygplatsen. Utifrån mina anteckningar har jag listat de flygplan som kunde identifieras dessa dagar, tabell på nästa uppslag.

Påfallande många av 1966 års charterflygplan deltog senare i "The Biafra Airlift", 1968. Av "mina" antecknade sju charterplan deltog fyra stycken i dessa hjälpflygningar till Biafra, under konflikten där.

Internord bildades 1965 av Osterman Air (som bidrog med fem DC-7) och danska Aero-Nord (med fyra DC-7B). Bolaget upphörde hösten 1968. De fyra danska flygplanen, liksom Ostermans SE-CNE, såldes till svenska Röda Korset, för dess insatser i Biafra. Osterman skrotade tre av sina DC-7 (SE-CNF, SE-CNG och SE-CNH), medan den femte (SE-CNI) såldes till USA redan hösten 1966.

Torairs Douglas DC-3, som parkerat ute på fältet, bör ha varit SE-BSN eftersom bolagets andra DC-3 (SE-CFT) sålts till Faroe Airways i april 1966. Torair gick i konkurs strax efter mitt besök på Bulltofta. Bolagets Curtiss C-46 SE-CFE såldes lik-

som Torairs andra C-46 (SE-CFA och SE-CFD) via det kortlivade Malmö-bolaget Fairline, till Kongo. Där hade de några år tidigare flugits av Transair för FN.

SAS DC-7C SE-CCA *Halvdan Viking*, hade trafikerat de interkontinentala linjerna före jetplanet DC-8. Planet flög en tid charter för Scanair, men var 1966 "degraderat" till inrikesflyg. Ironiskt nog för detta tidigare flaggskepp i SAS flotta, var det även i tjänst på pendeln Bulltofta-Kastrup – en av världens kortaste internationella flyglinjer!

Lars-Erik Ingerlo Född närliggande 1945. Medlem av SFF sedan 1963. Flitig fotograf, särskilt vid Gustavsviks flygfält i Örebro på 1960-talet. Värnplikttigt väderbiträde i flygvapnet 1966–67. Segelflög på Sundbro i Uppsala 1977–79. Socionomexamen 1971, verksam inom kriminalvård och rättspsykiatri under 20 år. Därefter 20 år som centralbyråkrat vid Rättsmedicinalverkets kansli i Stockholm.





Ännu en underbar bild från Malmö-Bulltofta den 12 juli 1966. Ute på gräsfältet står Torairs Douglas DC-3 SE-BSN. Planet flög för SAS under namnet *Einar Viking*. Den 14 april 1957 utförde planet nybildade Linjeflygs allra första reguljära flygning, Malmö-Kalmar-Bromma. På plattan, till vänster, embarkeras Transairs Douglas DC-7B SE-ERE Västerås. Planet togs ur tjänst i juni 1969 och skrotades året därpå. Till höger i bild SAS Douglas DC-7C SE-CCA *Halvdan Viking*. Planet togs i trafik på SAS interkontinental linjenät 1956. Redan 1960 ersatte SAS DC-7C med DC-8-33. 1966 var DC-7C hänvisad till SAS inrikeslinjer – samt en av världens kortaste internationella flyglinjer – Malmö-Köpenhamn. SE-CCA skrotades på Kastrup 1968.

Flygplan iakttagna på Malmö-Bulltofta den 11 och 12 juli 1966

Tabellen visar registrering, flygplanstyp, aktuell operatör, tid hos operatören samt dess vidare öden. Därtill förekom dessa dagar en rad flygplan vars identitet inte gick att fastställa. Lu = Luftvärdighetsbevis utgången Tu = Tagen ur tjänst

Reg	Flygplanstyp	Operatör	I tjänst*	Anm
LN-SUD	Douglas DC-6B	Braathens	1965–70	Biafra Airlift 1968. Skrotad.
LN-SUK	Douglas DC-6B	Braathens	1964–73	Till Delta Air Transport (OO-VGK). Till Conair (C-GIOY) <i>Fire Bomber no 48</i> . Tu 1999.
OY-AND	Douglas DC-7B	Internord/Aero-Nord	1966–68	Reg SE-ERR, Röda Korset-märkt använd i Biafra. Uppställd Bromma från augusti 1969. Sald Air Fret, Nîmes. Reservdelar 1970.
SE-BSN	Douglas DC-3	Torair	1964–66	Till Faroe Airways (OY-DNP). Stormskadad Kastrup 17 oktober 1966. Skrotad 1968.
SE-CCA <i>Halvdan Viking</i>	Douglas DC-7C	SAS	1956–67	Skrotad Kastrup januari 1968.
SE-CCO	Convair CV-440	Linjeflyg	1965–79	Till USA 1979 (N199CF).
SE-CFE	Curtiss Super 46C	Torair	1965–66	Till Fairline. Till Kongo (9Q-CZG) 1967.
SE-CNF	Douglas DC-7	Internord/Osterman	1964–68	Lu. Skrotad Bromma juni 1969.
SE-ERE <i>Västerås</i>	Douglas DC-7B	Transair Sweden	1965–69	Röda Korset-märkt använd i Biafra 1968. Skrotad 1970.
SE-ERI <i>Linköping</i>	Douglas DC-7B	Transair Sweden	1965–68	Lu. Röda Korset-märkt använd i Biafra 1968. Skrotad 1969.
SE-ERM <i>Gävle</i>	Douglas DC-7B	Transair Sweden	1966–68	Lu. Skrotad 1969.

* I tjänst hos angivet flygbolag.



Foto Lars-Erik Ingerlo

Till höger: Torairs Curtiss Super 46C Commando SE-CFE. Planetet var byggt 1943 för US Army Air Force. Dess första svenska operatör var, från 1958, Transair Sweden AB. 1961–64 använt i Kongo. Från hösten 1965 och ett år framåt använt av Torair i Göteborg. Därefter flögs planet en kort period av Fairline i Malmö. 1967 sålt till Kongo.



Foto Lars-Erik Ingerlo

Internords Douglas DC-7 SE-CNF. Byggt 1953 för American Airlines. Köpt av AB Hans Osterman 1964 och använd av Internord Aviation AB. Skrotad på Bromma i juni 1969.



Foto Lars-Erik Ingerlo



Ambulansflyg – livräddande samhällsnytta

I denna exposé får vi följa det svenska ambulansflygets historia från dess tillblivelse och genom dess första decennier.

Amfibieplanet Grumman G-21 Goose (Tp 81), här på skidor, användes av Flygvapnet som ambulansflygplan i Norrbotten från 1951 till 1962.

Av KJELL ÅKERLUND

Det var den blivande generalfältläkaren Fritz Bauer (1864–1956) som initierade ambulansflyg i Sverige. Under Balkankriget 1912–13 och första världskriget 1914–18 intresserade han sig för den militära sjukvården. Fritz Bauer deltog själv som chef för en ambulans i Serbien 1913 och grundlade en svensk krigssjukhusavdelning i Wien där han tjänstgjorde som förste chefskirurg 1915–17. 1916 deltog han också i utarbetande av planer för krigssjukhus vid den svenska armén.

Bauer insåg flygets betydelse för att snabbt få skadade under vård. I en intervju i tidningen Flyg nr 11 1934 förutspådde han till och med framtida användning av autogiro och den ännu inte existerande ”helikoptermaskinen” för ambulansflyg.

Inom militären var Fritz Bauer dock ensam om att anse att det behövdes en särskild satsning på ambulansflyg. Det blev istället svenska Röda Korset, som han hade nära kontakt med, som först kom att etablera ett organiserat svenskt ambulansflyg. En uppbyggnad med flygplan och utrustning kom att finansieras både genom statsanslag och donationer. Verksamheten blev helt inriktad på civil användning.

Eftersom civilflyget i början av 1920-talet fortfarande var tämligen outvecklat, med få flygfält, måste de flygplan som kunde komma ifråga vara utrustade med flottörer för att kunna landa på vattendrag, sjöar och i skärgårdsvikar. På vintern kunde man använda skidställ eller också kunde flottörerna förses med medar för start från is.

Första ambulansplanet franskt

Det första ambulansflygplanet, registrerat S-ASAA, var ett land- och sjöflygplan av typen Bréguet XIV Tbis med en Renault-motor på 300 hk som gav en toppfart på 165 km/tim. Flygplanet, ursprungligen ett franskt bomb- och spaningsplan, hade efter att ha utrustats i Frankrike för ambulanstransporter 1923 inköpts av svenska Röda Korset på förslag av prins Carl. Staten stod för en del av inköpskostnaden och armén ställde piloter och mekaniker till förfogande medan Röda Korset fick bestrida övriga kostnader. Flygplanet provflögs på Malmen i Linköping i oktober samma år. Dess synnerligen dragiga passagerarkabin, precis bakom motorn, hade plats för två liggande och en sittande patient. Den öppna förarplatsen var belägen bakom kabinen.

Mot bakgrund av Norrbottens långa avstånd och dåliga kommunikationer stationerades flygplanet i Boden. Sommartid utrustades det med flottör- eller hjulställ, medan man vintertid använde skidor. Besättningen hämtades från Arméns flygkompani, verksamt 1912–26. Till pilot utsågs sergeant Ferdinand Cornelius och som mekaniker tjänstgjorde Knut Gunnerfeldt, båda med tiden legendariska profiler i ambulansflygsammanhang. Med tanke på hur otillförlitliga denna tids flygplan ännu var medföljde alltid en mekaniker när man var ute på uppdrag.

Första flygningen med Boden som utgångspunkt ägde rum 26 januari 1924. Redan efter en vecka höll dock flygplanet på att gå förlorat under provflygning mellan Boden och Jokkmokk sedan motorn hade exploderat och fattat eld. Efter nödlandning på isbelagda Lule älv och



Prins Carl och generalfältläkare Fritz Bauer – det svenska ambulansflygets fader – ombord på ABA:s Douglas DC-3, där ett arrangemang för sjutransporter demonstreras våren 1939.



Sergeant Ferdinand Cornelius, Sveriges förste ambulansflygare. Till höger: Cornelius under en demonstration av Bréguet XIV S-ASAA på Malmen.

transport till Malmslätt för reparation kunde den första "skarpa" ambulansflygningen genomföras 13 juli samma år. Det första året flög Ferdinand Cornelius 3 100 km och utförde 14 ambulanstransporter. Bréguet-planet blev dock aldrig särskilt populärt och togs 1926 ur aktiv tjänst efter ett hundratal ambulansflygningar.

Tilläggsinformation: En dansk pilot i fransk tjänst på långdistansflygning till Finland i en likadan Bréguet hade redan 1919 av någon anledning nödländat på en åker utanför Enköping. Detta plan hamnade med tiden på Malmen och ropades vid en auktion 1923 in av löjtnant Nils Söderberg för 1 000 kronor. Vid luftfartsutställningen ILUG i Göteborg samma år deltog löjtnant Söderberg med planet i internationella flygtävlingar och hembringade 14 000 kronor i prispengar. Därefter hamnade det på Malmen och kom att användas som reservdelsförråd åt ambulansflygplanet i Boden.

Orkade knappt lyfta

När Bréguet XIV hade utrangerats användes åren 1925–32 ett antal FVM S 21 (S 1) som provisoriska ambulansflygplan. De hade en Maybach VI-A-motor på 260 hk som gav en toppfart på 168 km/tim. Sommartid användes flottörer, men motorn var egentligen för svag för att flygplanet skulle kunna lyfta från vatten. Vid vindstilla måste en motorbåt först krusa vattenytan med sina svallvågor.

Patienten transporterades insvept i renskinn i den bakre sittbrunnen, som egentligen var avsedd för en spanare. Efter en tid byggdes två maskiner om varvid den bakre sittbrunnen försågs med uppvärmning, fönsterförsedd huv och hiss så att patienten underifrån kunde vinschas upp liggande på en bår.

Från början disponerade ambulansflyget tre flygplan av denna typ varav två flög med rödakorsmärkning. Också dessa stationerades i Boden och från 1927 även på Frösön. Sommaren detta år tillkom två nyttillverkade flygplan av den förbättrade

modellen FVM S 25. Efter ett haveri med ett av dessa byggdes ännu en FVM S 21 om till flygambulans under vintern 1927–28 och under 1928 tillkom ytterligare tre S 21:or. 1931 kasserades de sista av denna flygplanstyp som fanns på Frösön. Det flygplan som hade havererat reparerades sedermera och kvarstod som reservambulans i Boden till juli 1932.

En ovanligt besvärlig flygning

Att det kunde gå livat till under ambulansflygets barndom framgår av en ovanligt besvärlig flygning som den med tiden legendariske flygambulanspiloten Georg Lindow utförde i slutet av 1920-talet:

"Jag skulle flyga från Porjus till Boden med en kvinna, som led av en följsjukdom efter en förlossning. Jag använde ett litet spanningsplan, som inte kunde ta både patienten och mekanikern – startbanan var för dålig – och vi fingo surra fast patienten i spanarsitsen. Efter en stund märkte jag att någon rörde sig där bak, och när jag såg mig

om upptäckte jag att kvinnan lyckats komma loss, hon hade klättrat upp på kanten av spanarplatsen och höll på att kasta sig ut ur planet. Jag försökte skrika till henne och gestikulerade till henne att hon skulle krypa ned igen, men ingenting hjälpte. Det var bara att klättra upp ur förarsitsen – planet flög i byigt väder några tiotal meter över trädkropparna – för att tvinga henne ned i sitsen. Hon var fullkomligt sinnesförvirrad och alldeles vild – bet sig i läpparna så att blodet blåste över hela ansiktet. Hela sista delen av flygningen måste jag sitta uppe på kanten, sköta spaken med ena handen och med den andra hålla kvinnan nedtryckt i baksitsen. Planet fick klara sig så gott det kunde med bara höjdroder och skevningsroder. En timme höll det på, på detta sätt, sedan var vi lyckligtvis framme i Boden."

1 juli 1926 ombildades Arméns Flygkompani till det fristående Flygvapnet. Därefter flögs ambulansflygplanen av dess personal medan service och underhåll sköttes vid flygvapnets förband. En

Under åren 1925–32 användes spanningsplan av typen FVM S 25 som provisoriska ambulansflygplan. Flygplanet på bilden har försetts med en huv över bakre sittbrunnen samt en anordning så att patienten kan vinschas upp underifrån liggande på en bår.



Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



Ambulansflygplan nr 1, Junkers F 13: Med kron- och rödakorsmärkning, på flottörer vid provflygning hos AB Flygindustri i Limhamn. Planet levererades till Boden i maj 1928. Interiör sedd bakifrån. På hållaren för den övre baren hänger en talslang för kommunikation med besättningen. Demonstration av inlyftning av bår i samma Junkers F 13. Bårburna patienter lastades in genom ett av sidofönstren.

ordinarie och en biträdande pilot samt en mekaniker utsågs för var och en av de flygambulanser som var stationerade i Boden medan ordinarie piloter kommenderades veckovis för flygambulanserna i Hägernäs och på Frösön. Fram till 1935 var svenska staten och Röda Korset gemensamt huvudmän för verksamheten. Detta år övergick dock ansvaret helt till staten varefter det fram till 1960-talet löd under Flygvapnet.

Specialinredd F 13

I maj 1928 anskaffade Röda Korset en specialinredd Junkers F 13 (Trp 1) som

ambulansflygplan. En Junkers L3-motor på 310 hk gav det en toppfart på 173 km/tim. Flygplanet hade tillverkats av Junkers Werke i Tyskland och inköpts genom dess dotterbolag, AB Flygindustri i Limhamn. Ombyggnaden till ambulanstjänst hade skett i Malmö och omfattade installation av bårar, medicinskåp och stolar för läkare och sjukvårdare samt modifiering av flygplanets värme- och ventilationsanläggning.

På flygkroppen målades flygplanets ambulansnummer och på dess vänstra sida fanns en större dörr för i- och ur-

Heinkel HE 5 Hansa (S 5) efter ombyggnad till ambulansflygplan med öppen kabinhuv. Den sista flygambulansen av denna typ kasserades 1948.



Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

lastning. Beroende på årstid och stationering var flygplanet försett med skid-, hjul- eller flottörställ. Det stationerades i Boden fram till 1938 varefter det hamnade på Frösön. Denna F 13 fanns i aktiv tjänst fram tills dess att den totalhavererade vid Karatjaure 4 januari 1946, varvid samtliga fem ombord omkom. Från AB Aerotransport (ABA) anskaffades 1929 ytterligare en Junkers F 13 (S-AUAA). Detta flygplan fanns i aktiv tjänst på Frösön fram till 1932 och typen kvarstod i tjänst till 1946. 1929 inköptes en tredje Junkers F 13 från ABA (S-AWAA) där den tjänstgjort 1924–29. Även detta ambulansflygplan, som stationerades vid Hägernäs, totalhavererade. Under den första ambulansflygningen 13 april 1930 fick det i samband med starten motorstörningar på grund av bränslebrist. Planet tvingades nödländas vid Aspösundet utanför Dalarö. På grund av överlast överstegrades det i samband med landningen och slog runt varvid en av passagerarna drunknade medan övriga fyra ombordvarande klarade sig.

Ambulansflygplan beredskapsjobb

Sommaren 1933 föreslog AB Flygindustri att man som beredskapsarbete skulle tillverka fem flygplan av typen Junkers W 33 (Trp 2) med samma motor som Junkers F 13. De skulle vara specialbyggda som ambulansplan med flottörer som kunde föras med medar för start från is. Röda Korset hade dock bara råd med tre flygplan, som efterhand ersatte de tre Junkers F 13. Det första av dessa flygplan inköptes samma år för 89 750 kronor, varav 65 000 kronor var statsbidrag. Det stationerades på Frösön samt tidvis även i Boden. 1938 byggdes det om till motsvarande Junkers W 34 (Trp 2A). Under en flygning i dåligt väder med låga moln 16 oktober 1938 tog piloten furir Sture Gärden fel på sin position och flög rätt in i Trappberget nära Sörfors utanför Dorotea. Samtliga fem ombord omkom – förutom piloten och mekanikern även läkaren, sjuksköterskan och patienten.

Luftwaffes överbefälhavare Hermann Göring, som också var chef för den tyska

järn-, vapen- och maskinkoncernen Reichswerke, erbjöd sig genast att skänka ett nytt ambulansflygplan som ersättning. Av politiska skäl avböjdes dock denna gåva.

Hösten 1934 levererades den första Junkers W 34 med Bristol Mercury VI-motor på 600 hk, vilken gav en toppfart på 230 km/tim. På begäran av Svenska Skärgårdsförbundet, som hade svarat för huvuddelen av kostnaden för köpet, stationerades flygplanet vid Hägernäs där det blev kvar till 11 december 1948, då det kasserades.

Hösten 1935 levererades den andra Junkers W 34, för övrigt det sista flygplanet som tillverkades vid AB Flygindustri i Limhamn. Carlbergsska donationsfonden bidrog med de 134 000 kronor som det kostade. Flygplanet stationerades i Boden 1935–41 varefter det överfördes till Frösön där det, enligt de internationella bestämmelser för ambulansflygplan som antogs 1947, målades orange och fick koden *röd W*. Detta flygplan hade både flygvapnets kronmärken och Rödakorsmärken. Hösten 1953 såldes det till Svensk Flygtjänst AB och efter att under några år ha tjänstgjort vid AB Lapplandsflyg i Porjus avfördes det den 24 september 1961 och skänktes till Arlanda Flygsamlingar, där flygplanet i dag kan beskådas.

Hansen startade på vatten och is

1928–37 levererade Svenska Aero och Centrala Verkstaden i Västerås 40 stycken Heinkel HE 35 Hansa (S 5), som beroende på motorstyrka hade en toppfart på 210–215 km/tim. De var utrustade med flottörer men kunde även förses med medlar för start från is. De stationerades på F 2 Hägernäs, där de bland annat tjänstgjorde som ambulansflygplan.

Årets första flyguppdrag med en Hansa från Hägernäs 1934 var en ambulansflygning till Sollenkroka i Stockholms skärgård med legendariske Arvid Flory vid spakarna. Efter start från Hägernäs kunde Flory efter en dryg halvtimme landa på öppet vatten vid Galtholmen där han hämtade sin passagerare och påbörjade återfärden till Hägernäs. Totalt tog denna flygning 90 minuter. När Flygvapnet 1942 bytte ut sina nio återstående Heinkel HE 35 Hansa hade några av dem blivit ombyggda till ambulansflygplan. 1945 kasserades även dessa, utom ett som användes som reservambulans till maj 1948.

Utöver Hansa hade Flygvapnet 1927–34 köpt 48 stycken tvåsitsiga jakt- och spaningsflygplan av typ Fokker C.V (S 6) som sommartid kunde förses med flottörställ. För att orka upp i luften krävde de dock viss sjögång. Beroende på motorstyrka hade de en toppfart på 200–230 km/tim. 1931–33 fick de S 6 som var stationerade på Frösön rycka in som provisoriska ambulansflygplan.

Att döma av flygbilder från Armé-, Marin- och Flygfilm användes 1938 även en Junkers Ju 52 från AB Aerotransport som ambulansflygplan.



Beechcraft 18R (Tp 4) ambulansflygplan på flottörer hämtar passagerare vid en sjöstrand i Lappland.

Första Beechcraft

För att ersätta den Junkers W 33 som hade totalhavererat utanför Dorotea i oktober 1938 anslag riksdagen 1 mars 1939 särskilda pengar för en Beechcraft 18R (Tp 4) från USA med två Wright Whirlwind R-975 E3-motorer på 450 hk vardera vilket gav den en toppfart på 285 km/tim. Enligt de krav som utifrån dittills gjorda erfarenheter ställdes på ett ambulansflygplan utrustades Tp 4 med bland annat en uppvärmd kabin med plats för två bårar och sjukvårdare. Flygplanet kunde förses med hjul, skidor eller flottörer. I januari 1940 levererades detta specialinredda flygplan i trälådor till Göteborg varefter det monterades på Torslanda i AB Götaverkens regi. 4 april 1940 provflögs denna Beechcraft av Knut Gunnerfeldt varefter det två dagar senare flögs till Frösön. 8 december 1941 flyttades det till Kallax utanför Luleå för att betjäna de norra delarna av Sverige. 1950 omstationerades Tp 4 till Hägernäs för att 1951–52 ingå i en internationell Sydpolsexpedition. I september 1952 återkom planet till Sverige och togs i tjänst som transportflygplan på Frösön. I samband med en kortare förflyttning mellan landningsbana och sjöflygstation 9 januari 1953 totalhavererade det dock på grund av felaktig klaffinställning varvid piloten Knut Gunnerfeldt omkom.

1948 köpte Flygvapnet tre amfibieflygplan av typ Consolidated PBY-3A Catalina (Tp 47). Ett av dem sköts 1952 ner av sovjetiskt jaktflyg under ett spaningsuppdrag över Östersjön. De två övriga användes bland annat för transport av patienter till Sveriges på den tiden enda avdelning för njurdialys i Lund. I övrigt var huvuduppgiften flygräddning till sjöss. Flygplan nummer två ställdes 1960, medan det tredje 1966 flögs till Malmen där det i dag visas på Flygvapenmuseum.

1948–51 inköptes till Flygvapnet tre Noorduyn UC-64A Norseman (Tp 78) som ursprungligen hade tillhört amerikanska arméns flygvapen. Planen, som uteslutande användes som ambulansflygplan, hade en Pratt & Whitney R-1340-ANI-motor på 600 hk som gav dem en toppfart på 272 km/tim. I dag finns ett bevarat på Flygvapenmuseum medan ett totalhavererade utanför Blidö i Stockholms skärgård 1954 och ett brann upp på Frösön 1956.

Som ersättning för den Beechcraft som deltog vid sydpolsexpeditionen i början av 1950-talet skaffade Flygvapnet 1951 ett exemplar av amfibieflygplanet Grumman Goose (Tp 81) som flygambulans med stationering på Kallax. Det hade två Pratt & Whitney R-9835-AN6 Junior-motorer på vardera 450 hk, som gav det en toppfart på

Flygvapnet använde totalt tre Tp 47 Catalina, bland annat för ambulansuppdrag.



Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



En av de tre Noordnord UC-64A Norseman (Tp 78) som köptes åt Flygvapnet 1948–51 för att användas som ambulansflygplan.

310 km/tim. Med landstället låst i utfällt läge kunde detta amfibieplan föras med skidor. Fram till 1962 gjorde denna Grumman Goose tjänst som ambulansflygplan i Norrbotten. Där blev det också det sista i raden av de allmänt benämnda "Bodenambulanserna" – redan i slutet av 1940-talet hade helikopterns intåg i grunden förändrat förutsättningarna för ambulansflyget.

Privata alternativ

Vid sidan av statligt ambulansflyg började redan under 1930-talet civila flygföretag att ägna sig åt ambulansflygverksamhet. I början genomförde till exempel flygpionjären Kurt Björkvall flera ambulansflygningar i Jämtland med en de Havilland Puss Month, som hade plats för pilot och två passagerare. Toppfarten var 160 km/tim. 1950 påbörjade AB Flygtransporter ambulansflygverksamhet i trakterna kring bland annat Arjeplog. Företaget använde en Republic RC-3 Seabee med en Franklin B9F-motor på 215 hk som gav detta 4-sitsig amfibieplan en marschfart på ca 170 km/h. Pilot och ägare var Bertil Johansson, som 1953 ombildade AB Flygtransporter till Lapplandsflyg AB. I juni 1950 flög Kurt Klausson vid göteborgsföretaget Duells Aero AB hem en dubbeldäckad de Havilland DH 89A Dragon Rapide – en så kallad "Dubbelloth" – från Blackbush i England. Färden gick under moln eftersom flygplanets navigationsutrustning endast utgjordes av karta, kompass och klocka. Kurt Klausson skulle med tiden komma att bli svensk ambulansflygs verkliga nestor. Rapiden, som döptes till *Västanvind*, hade plats för åtta passagerare. Den användes bland annat som flygambulans av Svensk Räddningstjänst, varvid passagerarstolarna plockades bort. Första gången var 17 oktober 1950, då Erling Jönsson, senare flygkapten vid SAS, flög till Solafältet utan-

för Stavanger. Där skulle han hämta öckeröfiskaren Alf Alexandersson som hade fått benet i kläm i en vinsch på trälaren Klinton utanför Fladengrund. Flygningen, som gick till Torslanda för vidare befordran till Mölndals lasarett, tog två timmar och gjorde detta ambulansflygplan känt i massmedia. "Jag önskar att jag kunnat göra den här turen som frisk", kommenterade patienten i Göteborgs-Posten dagen därpå. "Som det nu var fick jag inte se så förfärligt mycket av färdvägen".

Våren 1951 fick Duells Aero en förfrågan om man kunde flyga en svårt sjuk kvinna från Jönköping till Malmö för vidare transport till Lunds lasarett för operation. Vädret var regnigt och blåst med låga moln och dålig sikt. När Rapiden med Kurt Klausson vid spakarna befann sig över de småländska skogarna försämrades vädret ytterligare och till slut var flygplanet nere på 50 meters höjd. Kurt Klausson övervägde att återvända till Jönköping, men då meddelade den medföljande läkaren att även patientens tillstånd hade försämrats. Flygningen genomfördes därför i tilltagande uselt väder till Bulltofta, där en ambulans stod och väntade. Några månader senare ringde patienten till Kurt Klausson och tackade för flygtransporten.

27 juni 1952 genomfördes en annan uppmärksam ambulansflygning med Rapiden. Patienten var en kvinna med hjärntumör på Sahlgrenska sjukhuset vars tillstånd hade förvärrats varför hon omedelbart måste transporteras till Stockholm. SAS ansåg sig inte kunna ta transporten varför flygflottiljen F 9 tillfrågades. Men den hade inget lämpligt flygplan och SJ hade ingen sjukvagn till hands i Göteborg. Räddningen blev Duells Aeros Rapide som samma kväll lättade från Torslanda med patienten, dennas make och en läkare ombord.

Första helikoptrarna – tre Bell 47B

I november 1946 importerade Ostermans Aero AB, som hade fått agenturen för Bell Helicopters för Skandinavien, tre Bell 47B. Det var då den enda godkända helikoptertypen för civilt bruk. Därmed förändrades i grunden ambulansflygets förutsättningar. Dessa helikoptrar hade plats för en pilot och en passagerare sida vid sida.

14 januari 1948 transporterade en av dem fru Hilda Moberg på Färsö nära Husarö i Stockholms skärgård till Bromma flygplats. Fru Moberg hade drabbats av livshotande inre blödningar och måste omedelbart komma under läkarvård. Skärgården var igenfrusen – isarna varken bar eller brast. Då som nu saknades landförbindelse och det var långt till fastlandet. Grannarna hade larmat Räddningsskåren som i sin tur hade kontaktat Ostermans Aero.

Denna Europas första civila ambulansflygning med helikopter genomfördes i snöyra av piloten Lars Westerlund. Efter som Bell 47 då inte hade någon bärsmöjlighet hade patienten fått sitta bredvid piloten. Efter denna flygning fick Stockholms skärgårdsbefolkning tio fria ambulansflygningar med helikopter som donation av Ostermans Aeros ägare, familjen Osterman. Stockholms läns landsting ansåg sig nämligen inte kunna bekosta ambulansflygning med helikopter. Hittills hade man ju till en ringa kostnad fått hjälp av Flygvapnets ambulansflygplan – om inte is och väder lade hinder i vägen...

Nattflygning med helikopter

En månad senare, 14 februari 1948, genomförde Halvar Ågren vid Ostermans Aero den första nattliga ambulansflygningen i Sverige med helikopter. På Svartsö låg 73-årige båtbyggaren Halvord Hedelin sedan sex veckor med hjärnblödning och nu hade även urinförgiftning tillstött. Önsksjuksköterska hade hos sjukhusdirektionen begärt ambulanshjälp, men de svåra isförhållandena gjorde att flygambulansen från Hägernäs inte kunde landa.

Man vände sig då till Ostermans Aero med en förfrågan, men på grund av mörkret måste företaget svara nej. Senare på kvällen blev dock läget kritiskt för patienten och en snabb ambulanstransport var nu en absolut nödvändighet. Ostermans vände sig då till Luftfartsstyrelsen som gav dispens för flygning med helikopter i mörker från Lindarängen till Skälvikens på Svartsö. En ledfyrt i form av ett sprakande bål gjorde att Halvar Ågren kunde landa med sin Bell 47 och hämta patienten som bara en timme senare befann sig på Mörby lasarett.

Redan dagen därpå, 15 februari 1948, utförde Halvar Ågren en ny sjuktransport i mörker med helikopter från Blidö, där 67-åriga Anders Nataniel Söderman hämtades. Denne hade i två dagar legat utan vård och av och till varit medvetlös. Också denna gång vägledades helikoptern av fyrbåkar. Vid 9-tiden på kvällen 2 mars



I juni 1950 flög Kurt Klausson hem Duells Aeros de Havilland DH-89A Rapide från England. Planet, SE-BTA, här på Bromma, var ursprungligen en Dominie Mk. I byggd för Royal Air Force. De åtta passagerarsätena togs ur när planet konverterades för sjuktransport. Till vänster: Bildreportage som visar Duells Rapide och dess möjligheter som flygambulans.

På dessa platser kan planet hämta



1948 var det dags igen. I Långvik på Runmarö låg 85-åriga fru Selma Boman med bräck. Eftersom hennes tillstånd hastigt hade försämrats hade doktorn på Mörby lasarett anbefallt omedelbar flygtransport. Men flygambulansen vid Hägernäs kunde inte heller denna gång starta på grund av issituationen, varför Ostermans tillfrågades. Kl 22.30 påbörjade Halvar Ågren denna sin tredje helikopterflygning i mörker från Lindarängen. Stora eldar brann i den vik där helikoptern 20 minuter senare landade. Fru Boman togs ombord och kl 23.30 landade helikoptern på Lindarängen för vidare transport till Mörby lasarett.

Ökat intresserade

Den sjätte sjuktransporten från skärgården med helikopter ägde rum 6 mars

1948, då Halvar Ågren hämtade en patient med blindtarmsinflammation på Grönskärs fyr utanför Sandhamn. I januari 1950 genomfördes den sista av Ostermans tio gratis helikoptertransporter. Denna gång hämtades en barnaföderska med svåra blödningar på Ljusterö. Vid det laget hade de landsting med skärgårdar och fjäll inom sina geografiska ansvarsområden blivit intresserade. De hade insett värdet av akuta helikoptertransporter från platser som inte kunde nås med varken vägsambulans eller ambulansflygplan. Man var dock fortsatt tveksam inför kostnaderna.

Det skulle dröja till 29 november 1952 innan den första "bårflygningen" med helikopter kunde genomföras. Då flögs en liggande patient på en bår i en öppen korg som var fastsatt på landställets tvärrör. Som skydd mot det iskalla vinddraget hade patienten stoppats in i en tynsäck. Antalet ambulansflygningar som Ostermans Aero utförde i Stockholms skärgård ökade dock snabbt. Bolaget avvisade inte en begäran om ambulanstransport, men kunde ibland ha svårt att få betalt av landstinget, som inte alltid tyckte att en helikoptertransport hade varit nödvändig. Med tiden avsatte man dock pengar för patienttransport med helikopter, men under mycket restriktiva förhållanden.

Avtal om akuta transporter

Följande år träffade landstingen i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands, Kopparbergs, Stockholms, Östergötlands och Kalmar samt Göteborgs- och Bohus län avtal om akuta ambulanshelikoptertransporter med Ostermans och andra helikopterföretag, främst Lapplandsflyg, Norrlands-

flyg, Helikoptertjänst och Jämtlands Aero. Denna verksamhet blev tämligen omfattande. 1948–71 genomförde till exempel Ostermans närmare 2 000 ambulans- och räddningsflygningar medan Lapplandsflyg 1958–89 genomförde drygt 1 100 ambulansflygningar. 3 mars 1954 övertog staten ansvaret för luftburna sjuktransporter, enligt en proposition om avtal mellan staten och Ostermans Aero om helikoptertransport i hela landet i de fall Flygvapnets ambulansflygplan inte kunde användas.

1 juli 1959 övergick huvudmannskapet för ambulansflygverksamheten från länsstyrelserna till Luftfartsverket som därmed blev ansvarigt för ambulansflygverksamheten i Sverige. 1 juli 1969 blev Rikspolisstyrelsen huvudman för civil ambulansflygverksamhet. 1 januari 1992 övergick detta ansvar till sjukvårdshuvudmännen, som för akuta flygtransporter skaffade egna helikoptrar eller anlätade privata företag. Samma år startades SOS Helikoptern Gotland AB.

SOS Flygambulans

I och med att den akuta ambulansflygverksamheten hade kommit att domineras av helikoptrar som var smidiga men dyra i drift och enbart lämpade för kortare transporter uppstod behov av ett mer ekonomiskt alternativ för mindre akuta ambulanstransporter. Fröet till det som med tiden kom att bli SOS Flygambulans såddes 1975. Men det är en annan historia.

Kjell Åkerlund bor i Saltsjö-Boo, är pensionerad journalist och kan därför ge fritt spelrum åt sitt hittills slumrande intresse för allt som flyger. Har själv ett förflutet som entusiastisk men misslyckad modellflygare.

Diverse om SAAB 105

Del 2

Saabs provflygplan 105-2 i XT-utförande, beväpnad med en full last med tolv 13,5 cm sprängraketer m/56 (Adam?).

Foto Ingemar Thuresson, Saab



Artikelserien om Saab 105 fortsätter med artikelförfattarens nya fynd i olika arkiv gällande olika projekt rörande flygplanstypen.

Av EMIL LINDBERG

105WT – *Weapon Trainer*

I slutet av 1960-talet avsåg Flygvapnet att starta en egen verksamhet med målflygning, som sedan andra världskriget hade skötts nästan uteslutande av företaget

Svensk Flygtjänst. Sommaren 1967 bildades en särskild målflygdivision, vilken utrustades med ett antal S 29C och några J 29F Tunnan, som stationerades vid F 3 Malmslätt. Divisionen ägnade sig åt "allmän" målgång, radarmålflygning och bogsering av pil- och vingmål. På hösten

1969 sattes vid F 15 Söderhamn en målflyggrupp upp, som försågs med ett antal J 32B Lansen.

Måhända var det med bakgrund mot detta som Saab, i juli 1969, började skissa på 105WT, *Weapon Trainer*, baserad på 105XT, *Export Trainer*, och 105Ö, Österrike.

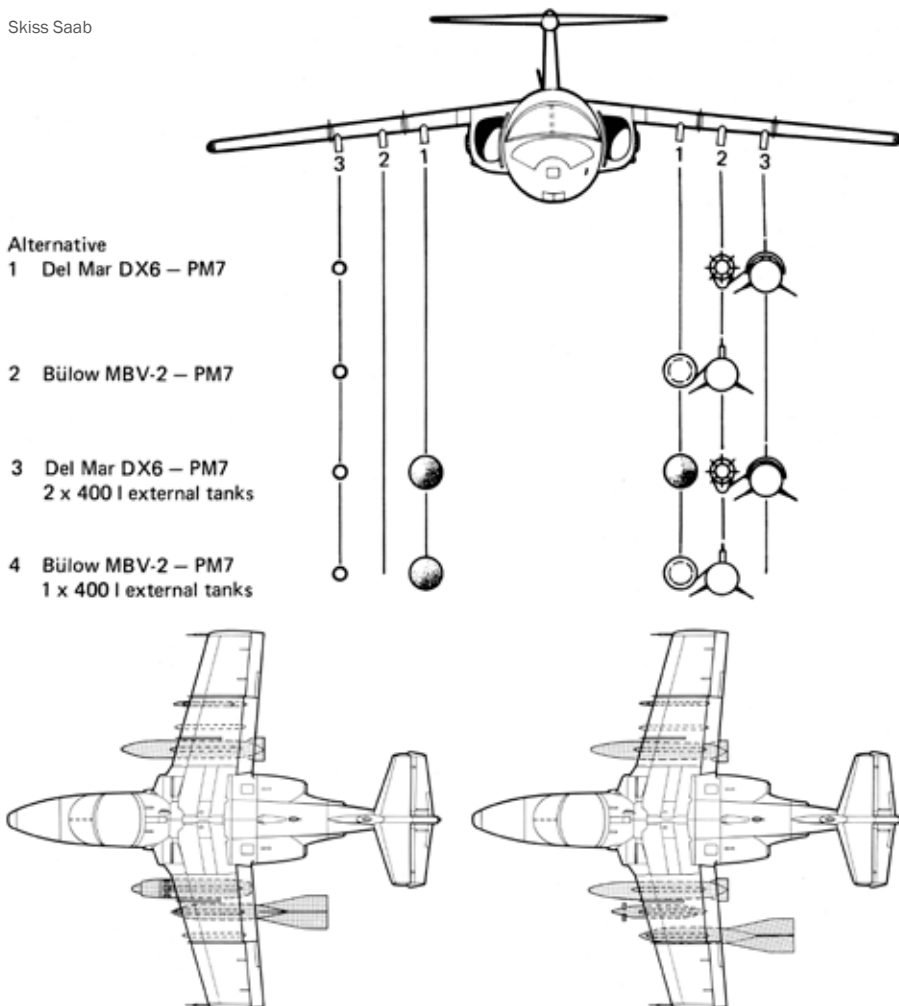
För målbogsering skulle den kunna bära vinsch av typ Del Mar DX-5A, DX-6A eller Bülow MBV-2S, målhållare, träffindikator AS 100 eller BT 23 samt själva bogsermålet.

För att, som "fiende", kunna vidta en del "hyss och trix" ämnade man förse 105WT med storkapsel SRA P-200 och motmedelskapsel KB. Den senare kunde fälla IR-patroner ("facklor"), för att distrahera värmemålsökare, och remsor, för att störa radarmålsökare/-stationer. För att kunna vidta dylika motåtgärder vid rätt tillfälle, till exempel då "motspelaren" ("försvararen"), använde sin radar, skulle *Weapon Trainer* förses med radarvarnare av samma typ som på Viggen, med antenner placerade under yttervingarna och i stjärtkonen.

Sannolikt för att inte "bara" bli en måldragare, "aggressor" och störare, för att kunna träna piloten i 105WT (och inte enbart "motspelaren") och kunna användas till skarpa stridsuppgifter skulle versionen kunna bära en kombination av fyra à sex 250 kilos och två 500 kilos bomber, två IR-sökande jakt-/närstridsrobotar, eventuellt AIM-9 Sidewinder, upp till tolv 13,5 cm raketer (m/56 Adam?) och två 30 mm automatkanonkapslar (30 mm akan m/55 Aden?).

Exempel på målbogseringsmateriel på Saab 105. Extratank skulle fungera som motvikt och för att förlänga flygplanets aktionstid och räckvidd.

Skiss Saab





Måldragningsutrustning av fabrikat Del Mar på Saab 105.

För insamling av luftprover, till exempel vid misstänkt radioaktivitet, skulle 105WT kunna bära sex provtagningskapslar, även kallade "radiakbehållare".

105 *Weapon Trainer* realiserades aldrig, men det var inte sista gången som man övervägde Saab 105 som måldragare eller störflygplan. Se avsnitt "SK 60M" i boken om Saab 105 samt kommande avsnitt i denna artikelserie. Dessutom gjordes faktiska flygprov med målbogseringsutrustning, inklusive droppmål.

TV-robot till SK 60

RB 05A var ett vapenalternativ för AJ 37 Viggen, SK 60B/C och tidiga exportversioner av Saab 105. Robottypen kunde användas mot mark- eller sjömål, samt långsamtgående luftmål, såsom helikoptrar eller transportflygplan. Den styrdes, via en "joystick", av flygföraren. För mer information, se sidorna 84-85 i SFF:s bok om Saab 105.

Under sent 1960-tal utvecklade Saab en ny version av Robot 05, försedd med TV-målsökare. Versionen betecknades RB 05B och offererades i oktober 1969 till Försvarets materielverk, FMV, som undersökte huruvida den var ett lämpligt vapenalternativ för AJ 37 och SK 60. RB 05B beställdes aldrig av någon kund. Omkring 1976 beställde FMV, till AJ 37, i stället den amerikanska roboten AGM-65 Maverick, som också var utrustad med TV-målsökare. I Sverige fick Maverick beteckningen RB 75.

En annan projekterad version var RB 05C, där flygföraren innan och efter avfyring "bara" skulle sikta på målet. En IR-sökare i flygplanet skulle kontinuerligt mäta in roboten, eller snarare dess raketmotor, och en enhet i flygplanet skulle, med hjälp av denna inmätningssinformation, beräkna styr signaler som sedan sändes till roboten. Även för denna version uteblev beställningarna.

SK 60C SLAR

I augusti 1969 uppmanades Saab att till FMV lämna kostnadsuppgifter för att förse tio SK 60C, som vid den tiden var i studiefasen, med *side-looking airborne radar*, SLAR, sidriktad luftburen radar. SLAR är



Bulow MBV 2S var en annan typ av målbogseringsvinsch som 105WT skulle kunna bära, här hängd på en J 32D tillhörande Målflygdivisionen.



Foton Saab

Kan det vara kapsel SRA P-200, som omnämns i samband med Saab 105WT, som här hänger på SK 60C 60010 FC-42? Kapseln är till det yttre lik Petrus och Adrian, som användes på Målflygdivisionens J 32E Lanser. Bilderna är, med tanke på flygplanets märkning, sannolikt tagna under sent 1960-tal eller tidigt 1970-tal.

en så kallad syntetisk aperturradar, SAR, som i sig ger högre upplösning än konventionell dito. I och med att radarantennen är riktad åt sidan, i stället för framåt, gav detta än högre upplösning, vilket ökade chansen att hitta presumtiva markmål, till exempel stridsfordon, eller att skapa radarkartor med hög upplösning.

Saab föreslog SLAR av fabrikat Westinghouse, amerikansk beteckning AN/APD-7, med fyra meter långa antenner, vilka vägde 81,6 kilo vardera. Bakom kapultstolarna fanns plats för tillhörande elektronikenheter. På instrumentpanelen skulle indikator och kontrollpanel för sys-

temet tillkomma. För att klara av att kyla SLAR-systemet måste flygplanets kylaggregat bytas till 105Ö-variant.

För avsedd "nytta" krävdes bättre noggrannhet i navigeringen. Därför avsågs SLAR-varianten av SK 60C även utrustas med en Decca 1770 navigeringsdator, en Decca Mk 5 rullande karta i kabinen och en Decca D72 dopplerradarantenn på buken, akter om luftbromsarna. Doppler-systemet mätte, med hjälp av mikro vågsstrålning utsänd i tre lobber och den så kallade dopplereffekten, flygplanets fart i förhållande till marken.

Alla beväpningsalternativ avsedda för



Man övervägde möjligheten att förse 105WT med radarvarningssystem App 27 från flygplan 37 Viggen. Bakomvarnare skulle placeras i stjärtkonen.



Saab 105 *Weapon Trainer* planerades även kunna förse med motmedelskapsel KB. Den bars annars av AJ 37-familjen och S 35E "spanings-Draken", och kunde laddas med såväl "facklor" och remsor.

SK 60B/C, förutom RB 05A, skulle fortfarande kunna medföras.

Installationen planerades att provas i provflygplanet för SK 60B/C (nr 60010), först med attrapper av SLAR-antennerna. Något prov genomfördes nog aldrig.

AN/APD-7 användes även i de amerikanska flygplanstyperna North American RA-5C Vigilante och Grumman OV-1 Mohawk.

SK 60 med vassare motor i Frankrike

1970 visade den franska flygmotortillverkaren Groupement Turbomeca-SNECMA, GRTS, intresse för att från FMV, via Saab, låna eller köpa en SK 60. Den skulle användas som flygande provbänk för den nya motorn Larzac 04, som höll på att tas fram för det fransk-tyska skolflygplanet Dassault/Dornier Alpha Jet. Representanter från GRTS besökte Saab den 10 juni 1970, varvid riktlinjer för utlåning, alternativt försäljning, drogs upp.

Om alternativet utlåning valdes skulle lånet sträcka sig över två år, med c:a 150 timmars flygtid per år. Man ämnade flyga flygplanet till Frankrike, där RM 9-motorerna skulle monteras ur och återsändas till Sverige. Leverans av

flygplanet bedömdes kunna ske i september 1970.

Saab åtog sig att tillhandahålla nödvändigt konstruktions- och hållfasthetsunderlag på motorinstallationen för både RM 9 och GE J85 (105XT/Ö). GRTS skulle ansvara för att ta fram nya sådana underlag för Larzac-motorn, ombesörja ombyggnaden och installera mätutrustning. Under konstruktions- respektive ombyggnadsfasen skulle en hållfasthetsman respektive kontrollant från Saab assistera på plats. Detta arbete beräknades ta ett halvår i anspråk.

En mekaniker från Saab skulle assistera GRTS vid klargöring och underhåll och utöver detta skulle en sammanhållande person från Saab finnas på plats från leverans till dess att proven avslutats.

Utbildning av en eller några franska piloter skulle ske i Sverige. Antagligen skulle assistans av en Saab-pilot på plats krävas under de inledande flygningarna, i mars 1971.

Efter att motorutprovningen avslutats, i september 1972, skulle eventuell (observera ordvalet) återställning av flygplanet utföras på GRTS bekostnad.

Något lån eller köp blev emellertid inte av. Huruvida det berodde på att FMV inte

fick låna ut eller sälja, om Flygvapnet ansåg behöva alla SK 60 eller om GRTS ändrade sig framgår inte av författarens källor. Lågfartsproven kom att utföras med en Larzac 04 monterad ovanpå kroppen på en Lockheed Super Constellation, ett fyrmotorigt propellerdrivet passagerarflygplan. Vid högfartsproven var en Larzac 04 installerad i den högra motorgondolen på en Dassault Falcon 10, ett tvåmotorigt jetdrivet affärsflygplan.

Det var nog, för svensk del, synd att utlåningen eller försäljningen inte blev av. Om Saab och GRTS hade byggt om ett flygplan samt utprovat motorn i SK 60 hade det troligtvis blivit enklare att övertyga svenska befattningshavare att byta till en bättre motor i SK 60. Bytet hade, om Larzac 04 valts, sannolikt kunnat ske tidigare än vad som sedan blev fallet. Då hade man sluppit öda pengar och arbetstid på att hålla liv i de svaga och arbetskrävande RM 9. Larzac 04 var den kraftfullaste motorn som har utretts för Saab 105/SK 60 – nästan dubbelt så stark som RM 9. Det hade den lätta attacken (som sattes upp tre år senare) som bar last i form av raketer och akankapslar, nog inte tackat nej till. Där användes uttrycket "ofta lät-

Nedan: Provtagningskapslar, även kallade "radiakbehållare", ingick i lastalternativen för flertalet varianter av Saab 105, så även 105WT.

Nedan till höger: 105 *Weapon Trainer* skulle även kunna bära 250 kg och 500 kg bomber, 13,5 cm raketer, värmesökande jaktrobotar och 30 mm automatkanonkapslar. Jämför med SK 60, 105XT och 105Ö. Här ses den av Saab inlånade 105Ö nr 105-435 (SE-DCX) under vapenprov 1972, fällning av fyra 225 kg bomber Mk 82, med Sidewinder-robotar kvar under vingarna.



Foto Michael Jalowetz



Foto L. Johnson, Saab



Ovan: Robot 05B, här under en AJ 37 Viggen. Längst fram syns det stora "ögat" med TV-målsökaren innanför. Ovan till höger: Något suddig bild av 60010 FC-42 under skjutprov med RB 05A (under höger vinge) i Vidsel 1970. Under vänster vinge hänger en bomb (grön) av typ Mk 82, vikt ca 225 kg. Skyddsplåten för kamerafönstret ser ut att vara borttagen. Bilden publicerades inte i boken om Saab 105.

Foto Saab via Flygvapenmuseum



tade man tack vare jordens krökning". Dessutom hade man kunnat undvika en del turbin- och fläktbrott samt andra problem. Något som ledde till merkostnader och en nedgång i tillgängligheten på flygplan som störningarna medförde. Vidare hade kostnader för ändring av ritningsunderlag, omkonstruktion, utprovning och liknande kunnat hållas nere eftersom detta till mångt och mycket redan skulle ha varit framtaget, provat och utfört.

Först 1993, 27 år efter att SK 60 togs i tjänst, bestämdes att RM 9 skulle bytas, då mot Williams-Rolls FJ44-1C, RM 15.

Turbomeca-SNECMA Larzac 04 kom senare att förekomma som option till flygplan 105-80 (Sverige, 1974-76) och 105S (Finland, 1975-76), blev huvudalternativ för SK 60Hög/SK 60F (Sverige, 1986-1987), övervägdes för Saab 2060 (US Air Force/Navy, 1988-1991) och förekom 1992 i studierna inför motorbytet på SK 60A/B/C.

105Ö som målflygplan i Sverige

I kapitlet "SK 60M – målflygplan" i SFF:s bok om Saab 105 nämns på slutet, att det i samband med att Nyge Aero utförde målflygning åt det österrikiska försvaret. Det förekom funderingar och diskussioner om

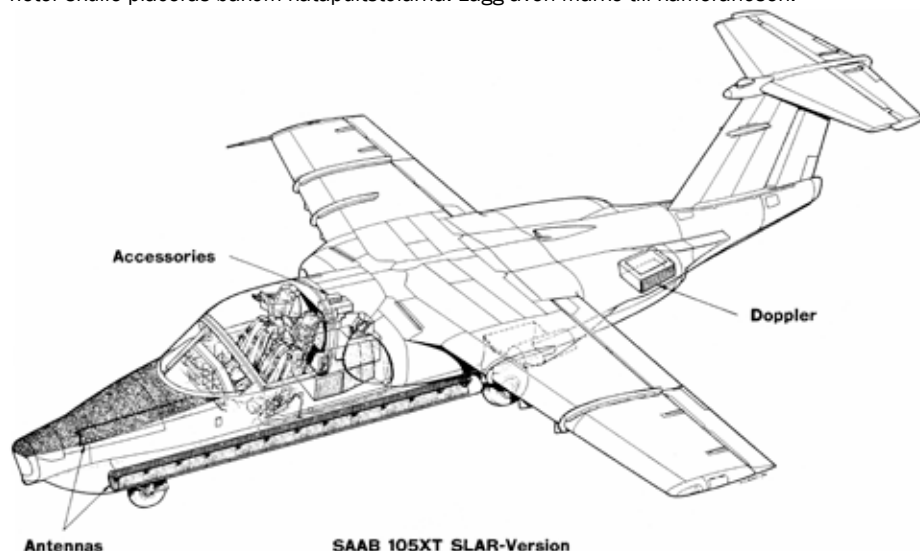
Provflygplanet för SK 60B/C, 60010, på Vidsel i samband med provskjutning av RB 05A 1970. Lägg märke till hur planet hänger på höger sida, förmodligen på grund av robotens plus lavettens vikt.

att köpa loss, eller mot SK 60 byta, några 105:or från Österrikes flygvapen och använda dessa för målflygning. Detta var under 1990-talet. Men idén var inte ny.

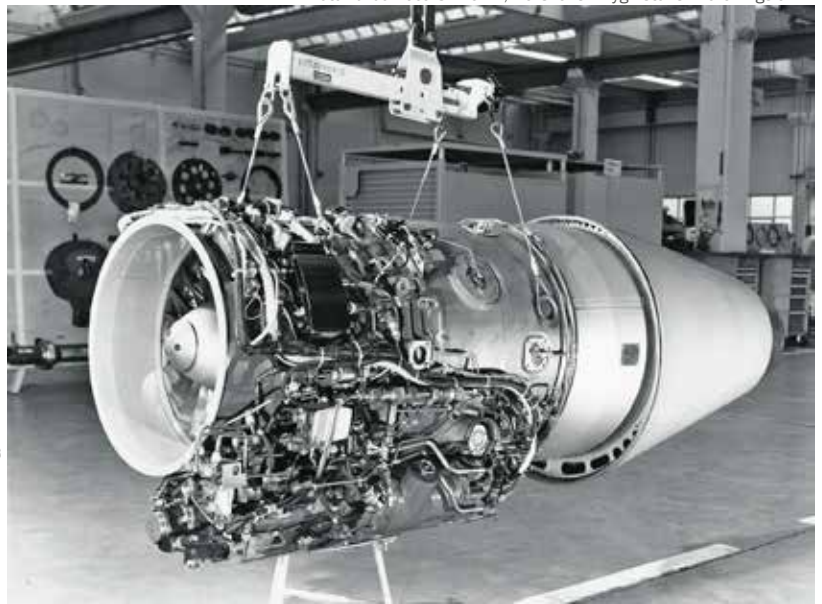
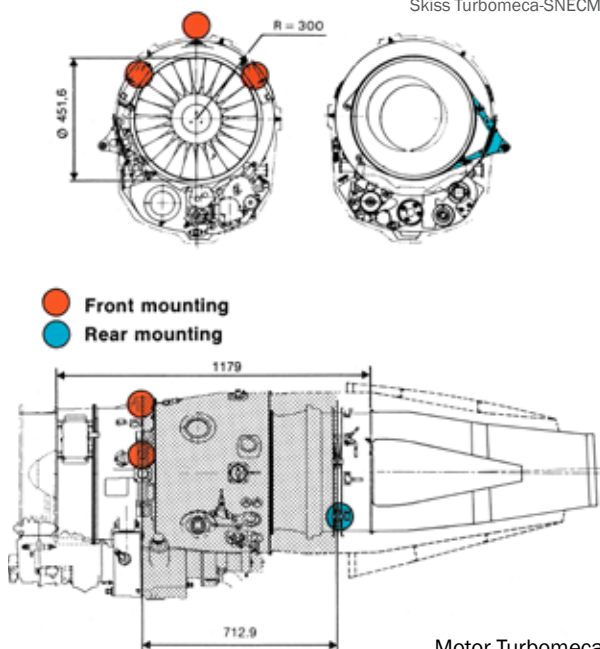
I slutet av februari 1972 inkom FMV till Saab med en anbudsförfrågan avseende Saab 105 som målbogseringsflygplan. Tanken var att köpa loss tre eller fyra 105Ö och bygga om dessa.

Två extratankar på 400 liter vardera var ett krav och dessa skulle kunna bäras samtidigt som måldragningsutrustning. Denna skulle helst bäras i det mitre och yttre balkläget, balkläge 2 och 3, på den ena vinghalvan – vingarna på 105:an var konstruktionsmässigt egentligen *en* vinge. Extratankarna skulle alltså hänga i balkläge 1, det innersta balkläget på vardera vingen. Fulltankade vägde respektive extratank c:a 375 kilo. Eftersom 105Ö var designad för endast 275 kilo i balkläge 1 (se vapenöversikt), måste vingen förstärkas eller en ny vinge konstrueras. Vid tiden pågick arbetet med 105XH, avsedd för Schweiz, som skulle kunna bära 450 kg i balkläge 1, så ritningar på en förstärkt vinge fanns eventuellt redan klara.

Saab 105 kunde utrustas med SLAR i kapslar eller, som här på en skiss från 1970, med en 4 m lång antenn på bukens vardera sida. För noggrannare navigering skulle ett navigeringssystem med bland annat dopplerradarfartmätare inkluderas (jmf 105G/H). Tillkommande elektroniken skulle placeras bakom katapultstolarna. Lägg även märke till kameranosen.



Skiss Saab



Motor Turbomeca-SNECMA Larzac 04.

Utöver detta skulle en extra omformare monteras i bagageutrymmet samt installation av "arméradio", Radio 145, IK-system, träffindikeringsystem, vinschmanövrering och "yttre utbildningsutrustning" förberedas. Tunga balkar av typ 105XT-T skulle ersätta de befintliga balkarna i balkläge 1.

Flygplanen skulle sannolikt ha ägts av FMV men opererats och underhållits av Svensk Flygtjänst AB, på samma sätt som skedde med exempelvis de J 32B som företaget använde för målflygning vid Robotförsöksplats Norr, RFN, i Norrland.

Emil Lindberg Född 1978, uppvuxen i Osby, där Krigsflygskolans SK 60 flitigt surrade i luften. Detta, en MÖP far och plastmodeller grodde ett flyghistoriskt intresse i tidig ålder, vilket påverkade yrkesvalet – Flygvapnet. Skribent och fotograf i SFT och andra medier. Ordförande för SFF Blekinge. Föreläser om flygbashistoria, "driver" flera flyghistoriska Facebook-grupper.

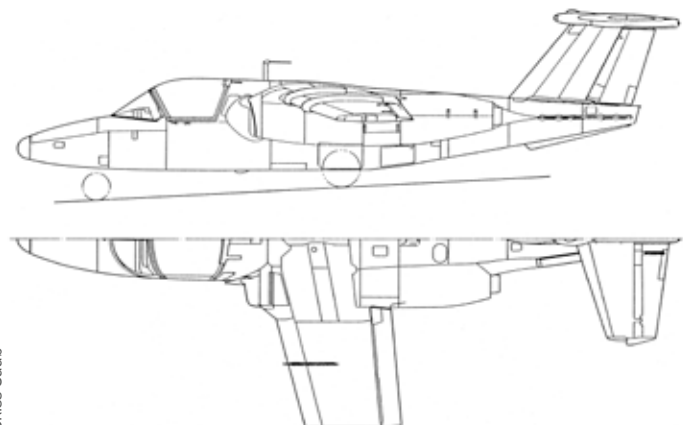
SK60/SAAB 105 Studerade motorer

Årtal	Fpl version	Motortyp	BPR	Nom maxdrivkraft kN	Nom SFC kg/N,h
1963 +	SK60-E	RM9B	2,1	2 x 7,28	0,063
1967 +	SAAB 105XT/O	J85-17B	0	2 x 12,70	0,101
1985-87	SK60F	Larzac 04-C6	1,1	2 x 13,18	0,072
		Larzac 04-C20	1,0	2 x 14,12	0,076
		JT15D-4C	2,6	2 x 11,12	0,057
		CJ610-8A	0	2 x 13,13	0,099
1988-90	2060 (USA-JPATS)	TFE 109-1	5,0	2 x 5,92	0,041
		TFE 109-3	5,0	2 x 7,12	0,042
		FJ 44-1750	3,3	2 x 7,79	0,047
		FJ 44-2024	3,3	2 x 9,01	0,048
1991-93 +	SK60(RM15)	FJ 44-1C	3,28	2 x 8,06	0,049

Larzac 04 var den starkaste motortyp som övervägts för Saab 105 – men också den "törstigaste". BPR står för *By pass ratio* och Nom SFC för *Nominal fuel consumption*.

Till höger: Under perioden februari-oktober 1972 lånade Saab tillbaka 105Ö nr 105-435, som registrerades som SE-DCX men gavs märkning 86. Här utrustad med droppmål DF 4MFC, målhållare och där innanför målbogseringsvinsch DX 5. Kan det ha något att göra med FMV:s funderingar kring att eventuellt nyttja 105Ö som måldragare?

Nedan: SK 60 med motor av typ Larzac 04. I princip den enda yttre skillnaden, jämfört med RM 9 installerad, skulle ha varit att luftintaget på de övre motorrumsluckorna skulle ha "försvunnit". Skissen togs fram under en senare studie kring att ersätta RM 9 som bedrevs 1985, som sedermera "muterade" och växte till den moderniserade versionen SK 60F.



Arlanda som militär flygbas

Av LENNART ANDERSSON

Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

Arlanda militär flygbas? Ja, det stämmer. Liksom andra civila flygplatser har även Arlanda ingått som militär flygbas i flygvapnets krigsorganisation. I oktober 1955, när flygplatsen fortfarande hette Halmsjön, kom en hemlig order som reglerade flygvapnets utgångsbasering i krig. Enligt den skulle, från den 1 januari 1956 en division J 34 Hawker Hunter från F 8 och ett basförband från F 1 vara baserade där. Halmsjön var därmed en ordinarie bas (O-bas) för jaktflyg. Året därpå tillkom ett fältarbetskompani och då skulle man även, som tillfällig bas (T-bas) på Arlanda, kunna serva J 29 Tunnan och från 1959 också A 32 och J 32 Lansen, samt J 33 Venom.

I januari 1961 blev Arlanda i stället krigsbas för en division J 32B Lansen från F 1. Basförbandet hette nu B182 och skulle komma från F 18. Där ingick också ”speciella delar jakt och attack”, som kom från F 1 och F 7. Därmed blev Arlanda O-bas för J 32 och T-bas för J 29, J 34 och A 32 samt från 1963 även J 35 Draken. Arlanda räknades som en flygbas typ A, vilket innebar att den skulle vara kontinuerligt användbar, i fred och krig även under svåra väderleksförhållanden. En bana 60 x 2 300 meter fanns. Särskilda uppställningsplatser för 15-19 stridsflygplan behövdes, men en utbyggnad av av främre och bakre klargöringsområden och ett uppställningsområde ströks i början av 1960-talet. Den civila utrustning som fanns bedömdes motsvara A-standard för en jaktattackbas. Flygfältet var förberett för tillfällig blockering vid beredskapshöjning.

Civilt flygtransportförband

I krig skulle Arlanda även utnyttjas av transportflyg, från 1963 närmare bestämt



Anläggandet av Arlandas bana 01/19 sett från helikopter, kring 1960. Den civila flygplatsen var redan från början avsedd att kunna användas även militärt.

som T-bas för det civila flygtransportförbandet, det vill säga SAS stora jetplan. O-bas var Borlänge. Arlanda var den enda bas som kunde betjäna alla flygplanstyper, som ingick i det civila flygtransportförbandet och i flygvapnets flygtransportdivisioner (inklusive DC-7, DC-8, Caravelle, Metropolitan och Curtiss C-46).

Samtidig klargöring skulle (1966) kunna ske av tolv J 32B. Man skulle också kunna klara service och laddning av automatkanoner, robotar och jaktraketer samt snabbtankning av åtta flygplan J 29, J 32, A 32 eller J 35. Året därpå var Arlanda fortfarande O-bas jakt och T-bas attack. Senare försvann F 1-divisionen och i stället skulle en av F 18:s divisioner ha

Arlanda som krigsbas, möjligen fram till 1971. I slutet av 1970-talet ingick Arlanda i basgruppen Uppsala, Gimo och Arlanda och mot slutet av 90-talet var Arlanda en så kallad sidobas.

Har man övat med stridsflygplan på Arlanda? Enligt planeringen för flygva-penövningen i september-oktober 1968 (FVÖ 68) fanns Arlanda med som O-bas jakt, T-bas attack, med bland annat värnkompanier och luftvärnsbataljoner. Hela södra Sverige var övningsområde och Arlanda låg inom A-sidans område. Om det blev så att man verkligen flög från Arlanda är osäkert. Skriv gärna en rad till Red om du vet och kan berätta mer, eller har bilder från övningar!

Arlanda har sedan starten regelbundet använts av militära flygplan. Som på bilden, TP 84 Hercules nr 84008 vid besök på flygplatsen i mars 1982.



Foto Tommy Lärmaker

Tankning i Flygvapnet – Del 2

In i jetåldern



Del 2 av historien om flygplanens bränsleförsörjning i Flygvapnet följer här. Vi går nu in i jetåldern.

Filterburkar tillkom baktill på de befintliga tankbilarna i samband med införandet av jetflyg, men de fungerade även vid tankning av propellerplan, som här en J 22: sämskskinnstratten behövdes inte längre. Bilden är från Bunge på Gotland omkring 1948.

Av LEIF HELLSTRÖM

Redan 1946 fick Flygvapnet sina första jetflygplan, eller "reaktionsdrivna flygplan" som det hette till en början, och Sverige var vid den tidpunkten det enda land utom Storbritannien och USA som hade jetflyg.

Anskaffningen av J 28 Vampire kom att resultera i en modifiering av flertalet tankbilar strax efter kriget. De nya, törstiga jetplanen gjorde att den gamla metoden med sämskskinnstrattar för filtrering vid tankning blev opraktisk: dels för att genomströmningshastigheten var för låg och dels för att det uppstod farliga nivåer av statisk elektricitet. I stället infördes nya filter som avlägsnade fasta föroreningar och avskiljde eventuellt vatten. Filtren av fabrikat Streamline var inbyggda i stora

"burkar" som från omkring 1947 efter hand monterades på båda sidorna av de befintliga tankbilarna.

Utvecklingen på flygmotorsidan hade gjort att det med tiden togs fram ett antal olika flygbränslen för olika motorer. I slutet av 1945 hade FV inte mindre än fem olika typer av flygbränslen, från 73 oktan upp till 100/130 oktan. Det här gjorde naturligtvis bränsleförsörjningen onödigt komplicerad och ett par år senare hade man standardiserat sig till endast två typer: Flygbränslen 80 (Flygvapennorm MC 36) och Flygbränslen 100/130 (MC 55). Å andra sidan gjorde anskaffningen av reaflygplan att sortimentet utökades med Flygbränslen M (MC 75), från omkring 1958 ersatt av MC 77.

Amerikanskt överskott

Under andra halvan av 1940-talet tillkom

ett par typer av amerikanska tankbilar i Flygvapnet även om ingendera av dem egentligen var anskaffad för tankning av flygplan. FV hade sedan tidigare ett par stora inmönstrade tankbilar för transport av bränsle till flottiljer men 1946–1947 köpte man från amerikanska överskottslager dessutom in tolv dragbilar av märket Autocar, i både lång och kort version, vardera med tre påhängstankkärror typ Fruehauf eller Heil F-2A eller F-2B med en kapacitet på 7 500 liter. De tilldelades i första hand flottiljer som inte hade egna järnvägsspår. Flertalet Autocar uttrangerades under 1950-talet och i stället användes ofta äldre Scania-Vabis dragbilar.

Den andra typen av amerikansk tankbil var fem GMC CCKW-353 som kom i tjänst 1949. Dessa var treaxliga terränggående surplusfordon med 2 500-liters tankar

Även J 29 Tunnan tankades till en början "öppet" via ett tanklock på ryggsäsen, innan Flygvapnet övergick till mestadels trycktankning. Här är J 29A nr 29314 samt Tankbil 301 nr 45997, båda från F 12.



Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

De två typerna av pistolventiler som användes för öppen tankning: den klassiska typen och den mer L-formade, som tillkom i slutet av 1940-talet.



Foto F 4



Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

som egentligen var tänkta att ingå i snöröjningstroppar i norra Sverige, för att tanka plogbilar med dieselmotorer. GMC:erna kallades därför Plogtankbilar men när det inte pågick snöröjning kunde de naturligtvis användas till andra ändamål. På grund av en allmän brist på tankbilar överfördes 1951–1952 alla fem bilarna till olika flottiljer i södra Sverige där de användes för att tanka flygplan. De fick dock aldrig den nya filterutrustningen som fanns på Volvo-bilarna och förmodligen behövde bränslet därför filtreras speciellt i förväg. GMC:erna togs successivt ur tjänst 1955–1961 på grund av slitage.

Större tankbilar

År 1947 levererades dessutom till F 13 en första prototyp till en ny svensk tankbils kombination. Den hade en kapacitet på 11 m³ och var speciellt avsedd för tankning av reäflygplan. För första gången valdes nu inte en lastbil från Volvo som utgångspunkt. De två första exemplaren var baserade på Scania-Vabis L21 men serieexemplaren var av den något modernare typen L63E (Dragbil 11 m³ tank), med var sitt släp från Bröderna Forss AB i Mjölby (Tankvagn 11 m³).

De nya bilarna hade två större skillnader mot tidigare tankbilar – förutom att de var av typen dragbil med påhängsvagn. Den första var att pumpaggregatet med sitt stora filter var inbyggt i dragbilen, direkt bakom förarplatsen. Dragbilen kunde därför utföra tankning från andra typer av tanksläp, även om det sällan förekom i praktiken.

Den andra skillnaden var att tankningsslangarna utgick från en lång bom som roterade på en fästpunkt baktill på dragbilens hytt. På prototyperna utprovades ett par varianter med tre slangar så att kroppstanken och de två vingtankarna på J 28 Vampire kunde fyllas samtidigt. Serieexemplaren hade en slangvinda ute på bommen, vilket gjorde hanteringen enklare för tankningspersonalen. Förutom de två prototyperna levererades åren 1951 till 1954 totalt 17 bilar med släp: en till varje flottilj, förutom F 2 och F 5.

En inventering av Krigsmaktens fordon i mars 1950 visar att Flygvapnet då hade totalt 68 tankbilar – tankkärror och GMC oräknat. Av dessa var så gott som alla Volvo LV126 och LV127 "Rundnosar" med 3 000 liters tankar men det fanns fortfarande två Volvo LV94 av 30-talsmodell: en vardera på F 17 och CVM.

Flygvapnet kallade länge de olika typerna av tankbil kort och gott för "Tankbil" i sina handlingar. Men i och med införandet av M-nummersystemet 1951 (som tilldelade "produktnummer" för materiel inom Krigsmakten) fastställdes typnummer och benämningar för FV:s fordon. Alla tvåhjulsdrevna tankbilar med tankar runt 3 000 liter kallades nu Tankbil 301, där 3:an stod för den ungefärliga kapaciteten i kubikmeter. Volvon med fyrehjuls-



En av F 18:s tankbilar fylls på från en av de amerikanska 7,5 m³ påhängstankkärror typ F-2B som köptes in 1946–1947 för att transportera bränsle till flottiljerna. Tankbilen i höger bakgrund var en GMC använd som brandbil.

drift och GMC:erna benämndes officiellt Terrängtankbil m/42 respektive m/46. De nya Scania-bilarna blev tydligen på pappret Dragbil 514 med Tankpåhängsvagn 740 men kombinationen kallades i praktiken vanligen Tankbil 11 m³.

Trycktankning

Fram till början av 1950-talet använde Flygvapnet enbart så kallad "öppen tankning", det vill säga man öppnade ett eller flera tanklock och pumpade ner bränslet i hålen – ungefär som på en bil. Nackdelen var att det gick relativt långsamt. Med de ökande bränslevolymer som förväntades för framtida jetflygplan utvecklades i stället trycktankning, där bränsle pumpades in i flygplanets olika tankar under högt tryck via en central anslutning, oftast placerad lågt på flygplanet. Britterna låg långt framme i utvecklingen av tekniken. (På engelska kallas metoderna vanligen "overwing" respektive "underwing fuelling".)

Den första flygplanstypen i Flygvapnet som kunde trycktankas var J 29 Tunnan. Informationen om trycktankningens utvecklingshistoria är rätt bristfällig men Tunnan var sannolikt bland de allra första i världen med den kapaciteten, som dock saknades på prototyperna. J 29 kunde även tankas på traditionellt sätt; för övrigt det

sista nya krigsflygplanet från SAAB som tillät öppen tankning (även SK 60 kunde emellertid tankas på båda sätten). Kolvmotordrivna flygplan fortsatte däremot att använda öppen tankning.

Behovet av trycktankning var en anledning till inköpet av en ny serie tankbilar med 5 000-liters tankar, byggda på en lätt uppdaterad version av "Rundnosan", Volvo L233, som tillfördes en eller i några fall två stycken per flottilj. De var FV:s enda nya tankbilar under 1950-talet, förutom 11 m³-bilarna.

Den första delserien på sju bilar levererade 1952 kallades Tankbil 501A och hade fem utdragbara slangar på vänster sida: tre klenare med den äldre typen av pistolventiler modell "bensinmack" och två lite grövre med den nyare, L-formade typen. Dessutom fanns en slang för trycktankning. En andra serie med tolv Tankbil 501B följde 1956–1957. Dessa hade i stället två slangtrummor för öppen tankning och en för trycktankning bakom en stor jalusidörr längre bak på vänster sida. Båda versionerna hade Streamlinefilter inbyggda baktill.

Allt eftersom fokuset lades alltmer på trycktankning de närmaste åren togs de tre klenare slangarna bort på Tankbil 501A och bommen på Tankbil 11 m³ modifierades för att bara *Forts efter bilduppslaget.*

Några av de amerikanska surplus-tankkärrorna var av typ Heil Co F-2A. De var avsedda för tankning av flygplan men verkar inte ha använts för det i Flygvapnet. Här med en Scania Vabis dragbil.



Foto FMV/Flygvapenmuseum



De här kärrorna har försetts med dolly framtill och dras av Volvo-tankbilar som tankar J 26:or från F 20. Förmodligen pumpades bränslet i tankkärrorna över till tankbilarna allt eftersom.



Den ensamma Volvo Terrängtankbil m/42 försågs också med utvändiga filter och var kvar i tjänst hos F 9 till 1966. Bakom den syns en GMC Terrängtankbil m/46, mer känd som Plogtankbil.



Tyvärr saknas bra bilder på GMC-tankbilarna i Flygvapnet. Här är F 9:s bil nr 26644 fotograferad på långt håll 1956.

Jetålderns tidiga tankningsutrustning i bilder



Några SAAB T 18B tankas av en GMC-tankbil. Sannolikt var det här under ett besök på annan flottilj eftersom F 17 aldrig hade någon egen Terrängtankbil m/46.



Ovan: Tankbil 11 m³ som började komma i tjänst 1951 var till en början speciellt anpassad för tankning av Vampire, med tre slangar som drogs ut från en bom. Pump och filter satt i dragbilens hytt. Här demonstreras tankning av J 28B vit Adam från F 10.

Ovan till höger: Med tiden, när J 28 avlöstes av J 29, modifierades bommen på Tankbil 11 m³ för trycktankning. På Tunnan satt anslutningen på kroppens högra sida.

Till höger: Omkring 1960 togs bommarna bort helt på Tankbil 11 m³ och de sista åren i tjänst verkar de mest ha använts för transport av bränsle. Det här är F 11:s bil, reg-nummer 21507, med kärra 97143, fotograferad runt 1965.





Den första nya typen av Volvotankbil på mer än ett årtionde var Tankbil 501A, som när den kom 1952 hade inte mindre än fem utdragbara slangar för öppen tankning, förutom trycktankningslangen lagd runt bakändan. Tanken hade mjukare, mer "civila" former än på tidigare bilar.



Tankbil 501B från 1956 blev den sista Volvo "Rundnosen". Här hade alla slangar samlats bakom en jalusidörr baktill på vänster sida. Bilden är från mitten av 1960-talet.



På Tankbil 501A låg trycktankningskopplingen i ett uttag på höger sida. Notera att de tre klenare slangarna löpte över till vänster sida på rullar, från vindor på höger sida. Hela den anordningen togs senare bort.



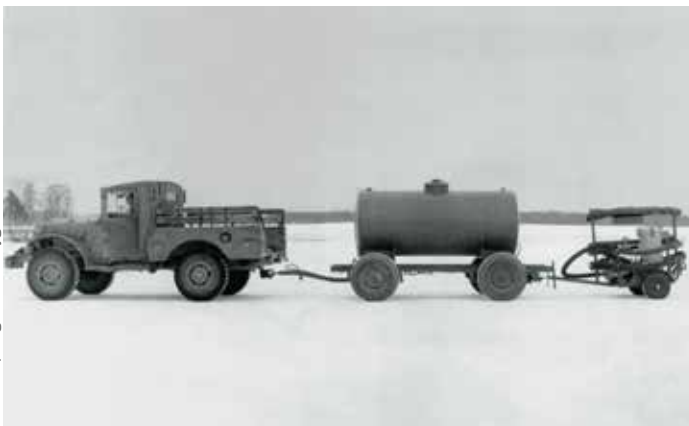
Apparatskåpet på Tankbil 501B var betydligt mer "högteknologiskt" än på den gamla Tankbil 301. Till vänster skimtar slangtrumman till trycktankningslangen.

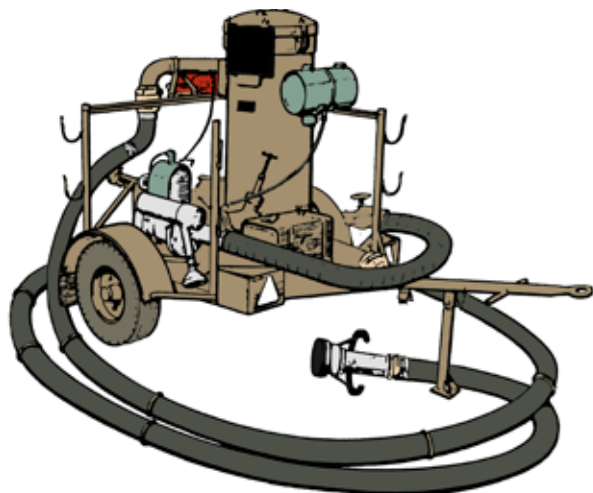
Under flygvapenövningen i Sydsverige i september 1946 utprovades det här embryot till rulltankskonceptet, konstruerat av Ljungmans i Malmö. Pump och filter i stort motsvarande den senare "puggen" var här monterat baktill på en Willys CJ-2A Jeep.



I mars 1954 fanns den här kombinationen hos Försökscentralen (Fc). Huvudkomponenterna till det nya tankningskonceptet var på plats även om rulltank, släpvagn och pumpaggregat alla hade mindre skillnader mot enheterna som kom i serieproduktion senare under året.

En standardiserad tankbädd togs fram så att två rulltankar kunde placeras på en vanlig lastbil, för bränsletransport eller tankning. Uppläggget verkar dock sällan ha använts i praktiken.





Den första standardtypen av pugg var Pumpaggregat 9701A (senare benämnd Pumpaggregat 573A) med det slankare filtret av typ Atlantik FW-3S.

ha en slang för trycktankning. Tankbil 301 byggdes däremot aldrig om och kunde från mitten av 1950-talet därför inte användas för andra krigsflygplan än Tunnan samt Vampire och Venom.

Rulltankar

Flygvapnet utvecklade dessutom sedan flera år en helt ny typ av rörlig tankningsutrustning som inte var beroende av dyra tankbilar i främsta linjen. Redan hösten 1946, bara veckor efter att de första J 28:orna anlönt till Sverige, gjordes försök med ett tankningsaggregat monterat baktill på en jeep som drog en släpvagn med en bränsletank. Det fortsatta utvecklingsarbetet de följande åren ledde fram till ett koncept som var unikt svenskt och skulle stå sig i många år.

Det centrala i upplägget var dels en så kallad rulltank och dels ett pumpaggregat. Dessutom fanns speciella släpvagnar, tankbryggor och tankbäddar för fordon. Den ursprungliga beskrivningen över "Tankmateriel med rulltankar" från mars 1954 beskrev materielen så här:

En bra bild av rull-tankarnas normala användning omkring 1960, med två tankar av standardutförande på Släpvagn 801B (med stänkskärmar) samt en Pugg 9701B, dragna av en Volvo Startbil 954. Ännu finns få permanenta tankbryggor på plattan.

Med tanken placerad på tankbryggan kan man anordna förråd eller tankningsstationer på lämpliga platser, t ex i anslutning till division eller till flygplansvärn, varvid släpvagnen används som transportmedel. Tanken och släpvagnen bildar dessutom tillsammans med pumpaggregatet och bogsersfordonet en rörlig enhet för tankning av flygplan.

Bränslet ersätts i regel från basförråd men kan även tas direkt från järnvägs-vagn. Alltefter omständigheterna kan bränsle pumpas över i tanken eller tanken bytas ut.

Rulltanken var en enkel cylindrisk tank som rymde 2 500 liter och var monterad på små stålhjul. Genom att montera tankbäddar med korta längder av räls på lastbilar

Vinter på F 18 Tullinge. Till höger en tankbrygga med minst tre rulltankar tillsammans med olika typer av stationsutrustning och ett par J 34 Hunter.



Den andra ursprungliga typen av pugg var 9701B (senare Pumpaggregat 701B) med det stubbigare Streamline B73-65-filtret. Skyften framtill anger vilka flygplantyper det specifika aggregatet fick användas till och vilket tryck som var inställt.



eller järnvägsvagnar kunde tankarna relativt enkelt rullas över till dessa för längre transporter.

För kortare transporter användes en fyrhjulig vagn med två 3,5 m långa rälsbilar med 800 mm spårvidd. Två eller tre sådana kunde dras i låg hastighet av en startbil eller lastbil. Tankbryggornas rälshöjd skulle vara densamma som vagnens så att tankarna lätt kunde rullas på och av. Den första modellen, kallad Släpvagn 801A och serietillverkad 1954, hade lite större hjul och saknade stänkskärmar. Den följdes 1956 av Släpvagn 801B (och senare den snarlika 801C) med mindre hjul och med stänkskärmar/gångbord.

Pumpaggregatet ("Pugg" allmänt kallad) var en kompakt enhet med pump, filter, tryckregulator och slangar på en liten kärre. Det var främst avsett för trycktankning med endera av två typer av brittiska trycktankningskopplingar. Tankningstrycket kunde regleras beroende på vilken flygplanstyp som skulle tankas: det tillåtna trycket för Hawker Hunter var mer än fyra gånger så högt som för SAAB Lansen. Sugslangen för koppling till rulltanken var 1,7 m lång och trycktankningsslangen var 10 m. Med en grenrörstillsats kunde även slangar för öppen tankning kopplas till. Det fanns från starten 1954 två typer av pugg: Pumpaggregat 9701A med Atlantikfilter samt Pumpaggregat 9701B med Streamlinefilter, liknande det som satt på tankbilarna.

De första åren användes rulltankarna i stor utsträckning som rullande tankenheter och under 1950-talet var fasta tankbryggor inte alls lika vanliga som de blev under senare årtionden, även om de fanns installerade lite här och var.

I början av 1960-talet hade Flygvapnet således en rätt bred flora av olika typer av ny och gammal tankningsutrustning. I det militära fordonsregistret fanns i slutet av 1961 följande:

- 57 st Tankbil 301
- 19 st Tankbil 501
- 18 st Tankbil 11 m³
- 35 st amerikanska påhängstankkärror
- 410 st Släpvagn 801
- 343 st Pumpaggregat

Antalet rulltankar är okänt men var säkerligen avsevärt större än antalet släpvagnar.

Dessutom fanns sedan några månader de fyra första tankbilarna med släp av en helt ny generation som behövdes för Flygvapnets Bas 60-koncept. Det är dock ett ämne för en eventuell framtida artikel.

Målning och märkning

Efter kriget verkar FV raskt ha återgått till att måla fordonen i Armégrått 076 eller i vissa fall Ljust Olivgrönt 323 innan man 1949 gick över till den halvblanka kulören Olivgrön 325 H som sedan blev standard för all tankningsutrustning fram till 1970-talet. Den faktiska kulören kunde dock ibland dra mot brunt eller grått.

Typisk scen från beredskap på en snöig krigsbas i början av 1960-talet, med trycktankning av en J 29F från F 4. Samtidigt värms motorn med ett varmluftaggregat.



Tank- och dragbilar hade femsiffriga registreringsnummer som började med siffrorna 2 till 7 medan tanksläpen började på 1, 8 eller 9. En intern numrering av fordonen inom flottilen förekom men verkar vanligen ha ansetts överflödigt för tankbilarna. Från mitten av 1950-talet tillkom däremot ibland en liten dekal med FV:s emblem samt flottilnumret på dörrarna. Släpvagn 801 och puggar hade sexsiffriga registreringsnummer som började på 12 eller 13.

Varningstexten för tankbilar var på 1950-talet fortsatt "Mycket Eldfarligt" i rött, på rulltankarna och även en del tankbilar på vit botten.

Modellbygge

Som nämndes i Del 1 saknas helt lämplig utgångspunkt för att bygga en Tankbil 301 i "flygvänlig" skala och detsamma gäller tyvärr 1950-talsbilarna. Förhoppningsvis kommer dock en Tankbil 301 i modell i 1/48 i en nära framtid.

GMC-tankbilen finns däremot tillgänglig i olika skalor, även om man i 1/72

måste köpa en separat ombyggnadssats till grundbyggsatsen, som behöver ha täckt hytt. Typen är dock inte speciellt representativ för Flygvapnets tankbilar. Airfix har gett ut en Autocar dragbil med tanksläp i 1/72, där släpet emellertid är av helt annorlunda typ än de som fanns i Sverige. Ett mer passande Heil F-2A-släp finns från firman MilMod i Nederländerna men är mycket dyrt.

En Rulltank med Släpvagn 801B/C finns som resinbyggsats i 1/72 från Apron Models, senare Maestro Model. Där ingår även ett Pumpaggregat 573B, som är av tidig 1960-talsmodell men rätt likt 5701B.

Stort tack till Sven Bengtson, Flygvapenmuseum och Ljungmans/Wayne Museiförening (URL <http://www.ljungmans.org>) för underlag till den här artikeln.

Leif Hellström har varit medlem i SFF sedan 1970-talet och har genom åren skrivit ett antal böcker och artiklar inom svensk och utländsk flyghistoria. Han har även ett intresse i militärfordon och har till och från sysslat med plastmodeller.

Den anrika Tankbil 301 med rötter i 1930-talet var i början av 1960-talet fortfarande FV:s i särklass vanligaste typ av tankbil. Bilen från F 1 på bilden är fotograferad några år senare och kasserades så sent som 1971.



Foto FMV/Flygvapenmuseum

För 70 år sedan – SAS först över polarområdet



Av HANS OLOFSSON

Ett regnigt Köpenhamn-Kastrup kvällen den 20 november 1952. Besättningen på Douglas DC-6B OY-KME *Arild Viking* välkomnas efter SAS första flygning över norra halvklotets polarområden.

Som första flygbolag i världen kom SAS att ta initiativ till att upprätta en flyglinje, en "genväg", över polarområdet. Den första flygningen ägde rum under dygnet den 19–20 november 1952, vilken var en leveransflygning. Emellertid skulle det dröja till november 1954 innan de reguljära turerna startade "på riktigt" över polarområdet, då med Douglas DC-6B OY-KMI *Helge Viking*.

Pressläggen från den tiden, liksom SF-journalerna, visar dessa händelser. Det SAS-plan som främst stod i fokus 1952 var DC-6B OY-KME *Arild Viking*. Besättningen fick ett omtumlande mottagande efter landningen på Kastrup efter den 9 456 km långa rutten.

Så här såg jungfrufärden ut, svensk tid: start från Los Angeles (Santa Monica) klockan 17:30 onsdagen den 19 november. Ankomst till Edmonton i Kanada 00:26 den 20 november. Start därifrån 02:25 och landning på den amerikanska flygbasen Thule på Grönlands nordspets klockan 09:48. Start mot Kastrup 11:58 och landning där klockan 21:47. Denna rutt mellan Kalifornien och Skandinavien var 1 480 km kortare än om den vore dragen via New York.

Chefpilot ombord var kapten Povl Jensen. När "Nordpolmaskinen" efter leveransflygningen besökte Stockholm,

SAS Douglas DC-6B Super Cloudmaster OY-KME *Arild Viking* på Stockholm-Bromma någon gång på 1950-talet. Planet flögs av SAS 1952–60 innan det fördes över till Thai International med beteckning HS-TGA Suranaree. Efter en sejour hos Flugfélag Íslands med beteckning TF-ISC *Skyfaxi* byggdes planet om till fraktmaskin hos New World Air Charter som N19CA. Efter en incident 1979 på Larnacas flygplats blev gamle *Arild Viking* stående i många år innan planet slutligen skrotades.



Foto Hans Boethius

Besättningen på SAS första polarflygning samlade under en DC-6B i hangar. Längst till vänster i bild står flygkapten Povl Jensen. Tredje person från vänster är flygkapten Sven Gibson. Fjärde person från höger är navigatören Einar Sverre Pedersen, som gjorde avgörande insatser för SAS polarflyg.

hade flera besättningsmän stannat kvar i Köpenhamn. Det var kapten Sven Gibson som ersatte Jensen på färden till Stockholm. Under själva polarflygningen omfattade besättningen 13 personer. 22 passagerare medföljde, alla sin tids "kändisar". Bland dessa märktes den välkände översten Bernt Balchen liksom generalen Hjalmar Riiser-Larsen, båda polarveteraner. Det var för övrigt Balchens hustru, som var den enda kvinnliga passageraren ombord! Vid välkomstceremonin talade Danmarks finansminister Torkel Christensen, en musikkår från det kungliga gardet spelade.

Japan nästa!

Kort efter premiärturen över polartrakterna flög DC-6B LN-LMO *Hjalmar Viking* samma väg under en leveransflygning. Det var Svenska Dagbladet som var den första tidningen i världen att redan i januari 1952 avslöja SAS kommande planer på flygningar över norra Grönland.

I oktober 1953 uppmärksammades även den första flygningen över Nordpolen från Kastrup till Tokyo. Detta var emellertid inte en reguljär tur.

Invigningen av ruten Köpenhamn-Tokyo, över Nordpolen "på riktigt" non-stop, ägde rum den 24 februari 1957. Då hade SAS under sommaren och hösten 1956 fått de första exemplaren av långlinjemodellen DC-7C Seven Seas. Denna sträcka var 11 300 kilometer och resan tog drygt 29 timmar.

Den stora PR-satsningen

I sin PR-satsning lät SAS ett plan starta i Köpenhamn och ett i Tokyo. Det hette "sent på kvällen möttes de två planen över polen, i var sin riktning"! Det blev en fest inte minst för alla reklamakare. Detta lär ha kostat SAS sex miljoner kronor! Slogan var "First over the pole – around the world". Planet som lämnade "Kongens by" var en DC-7C, LN-MOD *Guttorm Viking*. Ungefär samtidigt lyfte LN-MOE *Reidar Viking* från Tokyo.

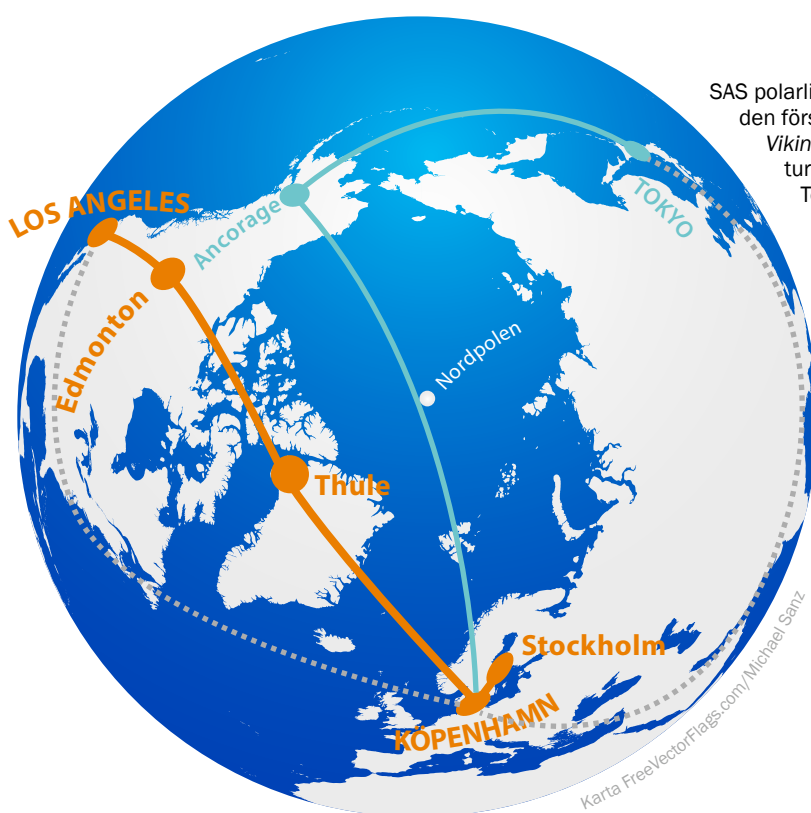
Den på sin tid mest kände reportern Sven Jerring ("farbror Sven") var i fokus när han embarkerade i Köpenhamn, tillsammans med sin tids topp-politiker med flera. Inför den första resan över polarområdet hade de ankommande till Kastrup mött ett stort pressuppbåd. I ankomsthallen fanns de nordiska ländernas flaggor, tillsammans med USA:s och Kanadas. Men nu, 1957, var satsningen



SAS första polarflygning gav även ett musikaliskt eko: Orkesterledaren Gunnar Molthun (född Lundquist) komponerade marschen "Arild Viking" till polarbragdagens ära! På bilden nothäftets framsida.



Michael Sanz samling



SAS polarlinjer på 1950-talet. Den orange sträckningen på kartan visar den första leveransflygningen, då SAS Douglas DC-6B OY-KME *Arild Viking* utförde den första flygningen över polarområdena, 1952. Den turkosa linjen visar SAS reguljära trafik mellan Köpenhamn och Tokyo, från 1957. De grå streckade linjerna illustrerar de tidigare, betydligt längre linjesträckningarna.



Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

omfattande såväl i Tokyo som Köpenhamn. På Kastrup marscherade gardets musikkår fram, dekaler sattes på själva planet, ett stort uppbåd på plats. Planet med SF:s kamerateam filmar Alaskas nordligaste punkt – Point Barrow – och sedan polen, isvidderna. SF:s journalfilmare kommenterar att nu blev det ett litet problem vid flygningen över den magnetiska Nordpolen!

Sedan låg Fuji bara 30 timmar bort från Kastrup ”för den som hade råd”!

Men säg den glädje som varar för detta flygbolag; redan i oktober 1957 fick

det amerikanska flygbolaget TWA, Trans World Airlines, tillstånd att trafikera längs SAS nya polarlinje.

Referenser: SF:s journalfilmer; Svenska Dagbladet 1952–1957; SAS flygplan 1946–2014. Flyghistorisk Revy 2014 (Holmer, Abrahamsson, Näs)

Hans Olofsson Universitetsexamen i historia. Utbildad journalist och informatör. Arkivarie och researcher. Departementssekreterare Forskningsenheten, Utbildningsdepartementet. Säkerhetsansvarig digitalisering av SF-Kinoarkivet för SVT. Medverkat i SFT i 20 år. Stort flygintresse sedan tidigt 1950-tal, efter att ha sett Ahrenberg landa sin Ju 52 vid hemstaden Värnamo.

Två norska flyg- och polarveteraner välkomnas av SAS stationschef i Anchorage vid SAS första flygning över Nordpolen mellan Köpenhamn och Tokyo i februari 1957. Hjalmar Riiser-Larsen, i mitten, grundade det norska flygbolaget DNL och det norska flygvapnet. 1925 deltog han i Amundsens och Ellsworths expedition till Nordpolen. Bernt Balchen, till höger i bild, deltog även han i polarexpeditionen 1925. 1928 flög han Richard E Byrd till Sydpolen. Han blev överste i det amerikanska flygvapnet.

Kastrup den 24 februari 1957. SAS DC-7C *Guttorm Viking* står klar att starta linjen mellan Köpenhamn och Tokyo över Nordpolen. Japanska lyktor inramar högtidligheterna.



Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

Snäckbussen – Gotlands första "flygbuss"

Av STIEG INGVARSSON

ABA startade 1924 sin första flyglinje från Stockholm till Helsingfors. Den trafikerades med Junkers F 13 pontonflygplan, som kunde ta fyra passagerare. Många av AB Aerotransports, ABA, flygningar från Stockholm utgick från Lindarängen vid Stora Värtan, eftersom Stockholm då saknade en landflygplats. Bromma invigdes först i maj 1936 och ersatte då sjöflygplatsen vid Lindarängen.

Förbindelserna mellan Gotland och fastlandet utfördes på 1920-talet enbart med fartyg. Med flyg kunde restiden minska från åtta timmar till 70 minuter! Gotland saknade landflygplats, så det naturliga var att utnyttja sjöflygplan även till Gotland. Landflygplatsen i Visby blev klar först i januari 1942.

ABA blev 1925 världens första operatör av tremotoriga helmetallflygplan, Junkers G 23/G 24. 1932 levererades ABA:s Junkers Ju 52 SE-ADR Södermanland, som försågs med flottörer för att bland annat kunna trafikera Gotland. Till sjöflygplats utsågs Tingstäde träsk, c:a 20 km nordost om Visby. Det innebar att landtransport också måste ingå tur och retur Visby-Tingstäde. Det var här som "flygbussen" kom in.

1930-talet var en storhetstid för badhotellet Snäckgårdsbaden vid Visby. En



Foto genom Gotlands Veteranbilkлубb

"Snäckbussen" från 1931, tillverkning Chevrolet, Gotlands första flygbuss.

högklassig restaurang med underhållning, samt en stor saltvattenbassäng innanför sandstranden lockade både svenska och utländska turister. Lönsamheten var god. Från juli 1933 trafikerade en buss av märket Chevrolet rutten mellan Visby/Snäckgårdsbaden och Tingstäde träsk. Antalet sittplatser var 21 och bussen ägdes av Snäckgårdsbaden åren 1931–1950. Bussen hade dubbla bakaxlar och därmed sex hjul, vägde 2 960 kg och drevs av en sexcylindrig bensinmotor på 50 hk.

Renoveringen av denna veteranpärla tog tio år och bussen fick nytt körtillstånd

2018. Arbetet med "Snäckgårdsbussen" är mycket läsvärt. Gotlands Veteranbilkлубb har givit ut en skrift, som kan köpas via www.gvbk.se.

Det finns även en journalfilm från 1933 på webben, SVT:s "Öppet arkiv", som heter "Över ån efter badvatten".

Stieg Ingvarsson är född 1943. Civilekonom. Yrkeskarriär inom bilindustrin, varav sju år i USA. Flygintresse sedan tonåren, researrangör till flygmuseer och flygdagar i USA och Europa. Åren 2010–16 ordförande i Svensk Flyghistorisk Förening. Från 2017 museichef för F11 Museum tillika, från 2021, SFF:s arkivföreståndare.



Till vänster:
ABA:s affisch för flyglinjen mellan Gotland och Stockholm.

Nedan:
Vykort med ABA:s Junkers Ju 52 SE-ADR Södermanland på Tingstäde träsk.

Till höger:
Snäckbussen i typisk Gotlandsmiljö.

Nedan till höger:
Snäckbussen blev ett uppskattat landmärke vid Transporthistoriskt Nätverks plats under Almedalsveckan 2022.



Foto genom Gotlands Veteranbilkлубb



Foto Stieg Ingvarsson





Yngve Vikings vidare öden som **Tanker 32**

Leif Litsbergers artikel i SFT 4-2022 om SAS missöde med DC-7C *Yngve Viking* i Khartoum 1961, har väckt minnen till liv. Mikael Öqvist återsåg flygplanet i USA många år senare, då det fått nya arbetsuppgifter.

SAS DC-7C SE-CCF *Yngve Viking* (tillverkningsnummer 45215), på Chandler Memorial Airport, utanför Phoenix, Arizona, i slutet av 1980-talet. Flygplanet byggdes efter reparationen i Khartoum om till tankflygplan för brandbekämpning, med en stor tank i buken. Därav namnet *Tanker 32*.

Av MIKAEL ÖQVIST

Under 37 år arbetade jag på Svenska Filminstitutet. I slutet av 1980-talet växte en idé fram: Att försöka göra en dokumentärfilm om, som jag kallar det, "riktiga flygplan" – det vill säga gamla kolmotorflygplan.

Bland de flygplanstyper, som jag tänkte mig skulle ingå i filmen, fanns exempelvis Douglas DC-4, DC-6, DC-7 och Lockheed Constellation. Helt enkelt "gamla propliners" och deras användningsområden efter rollen som flaggskepp hos de stora flygbolagen. Tanken var att allt skulle filmas med riktig 16 mm-film.

Av själva filmprojektet blev tyvärr intet, då Filminstitutet under arbetets gång tvingades till neddragningar. Men åter till målet för resan!

Tanker 31 (N51701) var en DC-7B som 1955 levererades till Pan American Grace Airways. På 1970-talet byggdes planet om till besprutningsplan och senare för brandbekämpningsändamål.



Foto Mikael Öqvist

Sagt och gjort så började jag söka upp de få amerikanska flygbolag som ännu hade dessa legender i tjänst. Främst för fraktflyg, besprutning av grödor och skogsbrandbekämpning.

Alla flygbolag, som jag kontaktade, var mycket positiva när det gällde idén angående en dokumentärfilm om dessa flygplan och deras historia.

Efter ett år hade jag fått ihop pengar för en resa till USA och började då planera en så kallad "rek-resa", för att använda filmspråk, för att undersöka möjligheten att genomföra en film på 60 minuter. Efter två veckors rundresa i hela USA, för att se på de plan som fortfarande var i trafik, så hamnade jag slutligen som näst sista anhalt i Phoenix, Arizona. Där hade jag fått klartecken av flygbolaget T & G Aviations ägare att få besöka dem ute i Chandler på

22000 South Price Road. Man känner sig inte stor och stöddig när man kommer från lilla Sverige till detta stora land. Särskilt inte när man står där ensam på en flygplats mitt ute i öknen.

T & G Aviation

Nu gällde det att hitta ett hotell i närheten av stadsdelen Chandler. Något som är fantastiskt med USA är att de flesta hotell har egna "pickup" som kommer och hämtar på en flygplats.

Väl på hotellrummet så var förväntan stor inför följande dags besök på flygplatsen. Jag visste att hos T & G Aviation fanns den största existerande flottan av Douglas DC-7 i trafik.

Upp tidigt på morgonen sedan frukost! Därefter ner till receptionen för att ringa efter en taxi som skulle ta mig till T & G på Chandler Memorial. Jag visade adressen för taxichauffören, *no problem* svarade han. Efter att ha passerat flera villaområden lade jag märke till något speciellt. Jag funderade på gatans stora bredd. När jag tittade upp på garageinfarterna upptäckte jag att där bilar normalt brukar stå, fanns istället privatflygplan – *Only in America!*

Efter ett par mils taxifärd ut i öknen var jag framme hos T & G Aviation. En skylt vid infarten visade att flygplatsen tillhörde ett indianreservat med namnet Gila River Indian Reservation.

Flygplatsen Memorial Airport hade byggts 1942, då med namnet Williams Auxiliary Army Airfield No 5, som ett satellitfält till Williams Army Airfield. På 1960-talet blev fältet en privat civil flygplats för att under 1990-talet mer och mer förvandlas till en "bone yard". Flygverksamheten upphörde kring 2007 varefter



Två DC-7 på Chandler Memorial i slutet av 1980-talet. *Ovan till vänster:* Denna DC-7B (nummer 45353, byggd för Delta Air Lines) var måhända inte kandidat till någon *concours d'élégance*. Men likväl en DC-7 med all sin ursprungliga formskönhet! *Ovan till höger:* En tjugigt blank DC-7C ombyggd till fraktflygplan. *Nedan till höger:* En av DC-7:ans fyra 18-cylindriga Wright R-3350-turbocompoundmotorer à 2 500 kW (3 400 hk).

byggnader och kvarvarande flygplan lämnades åt sitt öde.

Väl framme hos T & G Aviation gick jag in på deras platsbyrå och presenterade mig. Jag var naturligtvis mest intresserad av att komma ut så fort som möjligt och titta på detta eldorado av DC-7:or...

Det sista jag hörde när jag lämnade T & G:s kontor var att någon sa till mig:

– Lyft inget som ligger på marken – det kan ligga en skallerorm som söker skugga därunder! Gå heller inte för nära vår granne som äger C-54:orna! Han gillar inte folk som går runt och fotograferar hans plan utan hans medgivande.

Efter varningar och uppmaningar av herrarna på T & G, begav jag mig ut till deras flotta av DC-7:or! Jag minns tystnaden som rådde ute i öknen. Det enda man kunde höra var någon kompressor som emellanåt gick igång. Jag såg den blåaste himmel jag någonsin skådat – nästan som en målning av Yves Klein (avantgardisten som gjorde sig känd för sina monokroma blå tavlor).

Medan jag var där ute och såg på himmeln kunde jag plötsligt se en mörk pelare stiga mot skyn! Den kom närmare mig, men var helt tyst. Pelaren snurrade och sög upp grus och annat från marken, varefter den bara försvann.

Tillbaka på T & G Aviations kontor var jag tvungen att fråga vad jag hade fått uppleva. Någon svarade mig:

– Ahhh! It was just a local tornado...

Där stod Yngve!

Mitt främsta mål var att finna *Tanker 32* bland alla parkerade flygplan. Det var tidigare SAS DC-7C SE-CCF *Yngve Viking*. Jag hittade flygplanet stående framför något som kunde liknas vid ett förråd. Jag gick dit och tittade närmare på planet som just fick underhåll av några mekaniker. Medan jag gick runt och tittade på planet kände jag att någon följde mig med blicken och tydligen undrade vad jag gjorde därute. Jag förstod att det antingen var en förman eller en pilot från T & G. Efter en stund kände jag mig lite väl iakttagen. Så jag gick fram till mannen, presenterade mig och berättade varifrån jag kom. Han såg först lite moloken och butter ut. Tills jag pekade på *Tanker 32* och berättade att min far Tage Öqvist hade arbetat som navigatör i detta plan, då det flög i SAS färger. Mannens attityd mot mig vände som en femkrona. Det visade sig senare att han var pilot på *Tanker 32*.

– Du är så välkommen ombord och att titta på planet, sa han. Så jag gick ombord på gamle *Yngve* och tittade runt, allt från



cockpit till akter. Längst bak fanns ännu en liten skylt där det stod SAS och något nummer. Dessutom fanns det minst två sängplatser kvar, sedan hennes storhetstid hos SAS. Då förstod jag snabbt att *Yngve Viking* behållit grunden till den konfiguration hon hade när hon blev påkörd av den skenande etiopiska DC-6:an i Khartoum 1961 – se Leif Litsbergers artikel i SFT 4-2022! På linjen SK 961 till Öst- och Sydafrika användes mestadels förstaklassen Royal Viking De Luxe och turistklassen Globetrotter.

På SAS linje till Johannesburg (se tidtabellen på nästa sida) mellanlandade planet, efter uppehåll i Khartoum, i Nairobi där besättningsbyte skedde. SAS hade besättningar stationerade runt om i värl-

Fem av Biegiert Aviations Douglas DC-4 (C-54 Skymaster) parkerade på Chandler Memorial Airport.





Utsikt över Kilimanjaro från en SAS Douglas DC-7C Seven Seas 1961. På linjen Nairobi-Johannesburg kunde SAS ibland bjuda sina passagerare på en extra sväng runt vulkanen. Till höger SAS tidtabell 1961–62 för linjen till Öst- och Sydafrika. Som synes sjöng DC-7C på sista versen i det interkontinentala linjenätet. Den ersattes i februari 1962 av Convair 990A Coronado på SAS Afrikalinjer.

den. Min far Tage hade hade en sådan stationering i Nairobi för att flyga mellan Nairobi och Johannesburg. Under denna flygning hände det ibland – om tid och väderlek medgav – att besättningen anropade flygledartornet i Tanzania och bad om tillstånd att göra en sväng i 360 grader runt Kilimanjaro, för att visa passagerarna vulkanen innan man flög vidare. Undrar om det skulle gå i dag?

Efter *Yngve Vikings* alla öden, senare *Tanker 32*, så har hon välförtjänt fått dra sig tillbaka i en park i Córdoba i södra Spanien.

SAS Douglas DC-7C Seven Seas LN-MOD *Guttorm Viking* mot slutet av sin karriär. Planet var det första som lyfte från Köpenhamn på SAS polarlinje till Tokyo 1957. Här parkerat på Kastrup, där flygplanet senare skrotades.

Exit SAS DC-7C

Historien om SE-CCF för tankarna till hur synd det är att SAS inte lät bevara ett av dessa vackra flygplan för museiändamål. Idealiskt hade varit att rädda exempelvis DC-7C LN-MOD *Guttorm Viking* för eftervärlden på något museum i Skandinavien.

Guttorm Viking var tillsammans med *Reidar Viking* första SAS-plan att flyga över Nordpolen, den 24 februari 1957,

Period	Until Jan 26	From Jan 31
	Th	We
ROYAL VIKING and GLOBETROTTER	SK 961	SK 961
	DC-7C	Coronado
	F Yb	F Yb
Stockholm . . d	09 50	JET 15 35
Oslo d	08 35	15 35*
Copenhagen . d	11 50	17 45
Hamburg . . . a	12 50	18 35
Zurich a	13 20	19 20
	15 10	20 45
	16 00	21 35
Athens a	21 05	01 10
	21 55	02 00
Khartoum . . . a	03 45	05 30
	04 30	06 15
Nairobi a	09 50	10 00
	10 30	10 45
Johannesburg a Y	15 50	13 40

* From March 18 one hour later.

b To and from Khartoum: F

Mikael Öqvists samling



Foto Nils Rosengaard

"First over the Pole – Around the World". SAS valde att skrota flygplanet på Kastrup 1968. Kanske går *Yngve Viking* fortfarande att rädda tillbaka till Norden som museiflygplan?

Mikael Öqvist Son till sjökapten som omskola- de sig till flygnavigatör på SAS. Filmtekniker på Svenska Filminstitutet i 37 år. Har gett ut boken *Skandinaviskt civilflyg: en resa genom 50 år*. Producerade filmen om DC-3 Daisy och har skapat utställningen på ABA/SAS Historical Collection i föreningens paviljong på Arlanda.

"Sextons" karikatyrrer: Lars Hägglöf

Av BERTIL LARSSON

Lars Gösta Hägglöf föddes på Lidingö den 10 augusti 1897 och avled i Stockholm (Karlavägen) den 10 november 1954, alltså endast 57 år gammal. Han började sin karriär vid Svea Artilleriregemente, A 1. Där fick han sin första anställning den 21 december 1918.

Hägglöf utbildades till fältflygare 1928. Han anställdes i Flygvapnet den 1 juli 1930. Han var då placerad vid Flygskolan (senare F 5), där han bland annat var adjutant till skolans förste chef, Arvid Flory (kommendörkapten från Marinen). Han utnämndes till kapten 1933. År 1935 placerades han vid flygavdelningen i Flygstaben. Han var kronprins Gustav Adolfs adjutant 1936–37. Nästa steg blev flygattaché i London 1937–40. Under åren 1941–52 var han chef för Kungl Svea flygflottilj, F 8. Han avslutade sin karriär som chef för Östra Flygbasområdet.

Lars Hägglöf var en av de framträdande tidiga profilerna på Ljungbyhed. Han förekommer på många bilder i arméns uniform. Dessutom finns många flygbilder, från det tidiga 1930-talet, av det skånska landskapet med honom som upphovsman. Han var en av dem som "tvingade" flottiljläkaren att skicka Nils Söderberg till Helsingborgs lasarett när denne 1932 havererade med en ungersk Gerle 11. En annan episod är också värd att nämna. Han var, liksom Flory, en duktig pilot. De bestämde sig för att avgöra vem som var "bäst". Under två dagar gjorde de 20 bedömningslandningar var, för att ta "reda på den saken". De använde dessutom en flygplanstyp, som ingen av dem normalt

Royal Air Force Group Captain Gossop, på besök i Ljungbyhed i maj 1931, och Lars Hägglöf framför en de Havilland Moth.



Foton Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



flög. Detta för att göra det lite "mer neutralt". När Flory flög stegade Hägglöf avståndet från flygplanet till ett utlagt landningsmärke, och tvärt om. Resultatet blev att Hägglöf hade minsta medelfelet. Det uppskattades till c:a 5,8 m. Långt senare skriver Hägglöf ett brev till Flory med föl-

jande kommentar: "Jag är inte helt säker på att det var jag vann eftersom chefen har längre ben".

Hägglöf gifte sig med Mary Henning 1932. Paret fick fyra döttrar, varav den ena blev nära vän med prinsessan Ingrid, senare drottning av Danmark.

Lars Gösta Hägglöf i augusti 1930.



Har du kompletterande uppgifter? Kontakta bertil.larsson@klippan.se, 070 846 27 02.

Bertil Larsson är född i Sunne. Studentexamen i Karlstad 1963. Meteorolog i Flygvapnet. 1966–69 placerad på F 10 Ängelholm. Därefter Väderskolan i Ljungbyhed till 1998. Medverkat i utveckling av prognosystem för flyttfåglar, använt i Flygvapnet t o m 1998. Deltagit i en expedition till Antarktis och tolv till Arktis, besökt Nordpolen fyra gånger. Sedan 2006 engagerad i Ljungbyheds Militärhistoriska Museum.

Praktikant på Svensk Flygtjänst 1964



Piloter, tekniker och andra kategorier inom flyget berättar ofta sin historia. Mer sällan en praktikant, i början på karriärens vandring. Här kommer en berättelse från 1960-talets början.

Fem av Svensk Flygtjänsts Douglas AD-4W Skyraider parkerade på Bromma framför bolagets trähangar. Närmast Skyraider SE-EBH. De uppfällbara vingarna var särskilt praktiska då planen baserades på hangarfartyg. Som synes var de även till glädje på *terra firma*!

Av TOMAS RINMAN

Året var 1964. Min första skoltid var över, nu skulle jag äntligen få "göra något vettigt". Nämligen att bli praktikant på Svensk Flygtjänsts radioverkstad på Bromma flygplats i Stockholm. Jag hade redan under 1950-talet utvecklat två stora intressen nämligen flyg och radio. Första gången jag flög var på sportlovet 1954,

med SAS Scandia, som gjorde rundturer för fem kronor med skolungdomar. Där efter hängde jag ofta på Brommas olika åskådarplatser. Terrassen med sitt vändkors (som man fick mata med ett par tio-ringar) eller helt enkelt vid parkeringen intill taxibanan.

Mina stora intressen var annars att lyssna på flyg- och amatörradio samt att bygga mottagare och sändare. Den

tjocka "Radio Amateur's Handbook" var min bibel.

Svensk Flygtjänst AB var vid den här tiden himmelriket för en flyg- och radiointresserad ung man. Företaget hade en mängd olika verksamhetsområden som exempelvis målbogsering, målflygning, charter, försäljning av flygmateriel och så vidare. Svensk Flygtjänst innehade också många olika flygplan där man som exempel kan nämna hangarfartygsbaserade Fairey Firefly och Douglas Skyraider, Saab B 17 samt transportflygplan som Lockheed L-18 Lodestar och Beechcraft 18. Dessutom gjorde man service och underhåll på både egna flygplan och flygplan utifrån. Detta krävde en stor teknisk organisation där bland annat radioverkstaden ingick.

Så en vacker dag i juni 1964 gick jag in genom K-grinden på Bromma Flygplats och tog sedan till höger till den gamla trähangaren där det fanns en trappa upp till radioverkstaden. Där blev jag välkommen av personalen som sysslade med service och underhåll av el och radio. Det var chefen Viking Strid, radioreparatören Putte Liljendal, Åke Hultman och Artur. Det var ett trevligt gäng! Det var nog inte så att jag skulle få börja felsöka i radioapparaterna direkt. I stället skulle jag i början hänga med en erfaren medarbetare för att lära mig hur man tar ut en radioapparat ur ett flygplan – för att senare montera tillbaka den igen. Dessutom skulle det göras ett förbindelseprov

Svensk Flygtjänsts Skyraider SE-EBC, sedd från systerplanet SE-EBD, varmkör sin 18-cylindriga Wright R-3350 à 2 700 hästkrafter (2 000 kW). Den fyrbladiga propellern var tillverkad av Aeroproducts. Flygtjänsts Skyraider kom närmast från Royal Navy, där de kallades Skyraider AEW Mk 1. Flygplanet SE-EBC finns bevarat på Svedinos Bil- och Flygmuseum i Ugglarp.



Foto Börje Lindström



Mekaniker och praktikanter på svensk Flygtjänsts Douglas AD-4W Skyraider sommaren 1964. SE-EBE var byggd för US Navy 1952. Till Svensk Flygtjänst kom flygplanet i januari 1963 efter att ha byggts om till målbogserare. Det tjänstgjorde den som i Sverige fram till 1974.

med kontrolltornet för att se att radion fungerade ordentligt. Då gällde det att låta som en gammal erfaren flygkapten när man talade i mikrofonen!

Krossad lanterna

Dessutom hjälpte jag till med mark-tjänsten när olika flygplan skulle tas om hand. En fadäs hände redan på ett tidigt stadium när jag drog en arbetsplattform för nära vingen på en Fairey Firefly så att glaset på vinglanternan krossades. Kärran skulle starta en timme senare och nu fick mekanikerna order om att byta lanternan omgående. Jag trodde att jag skulle få en rejäl avbassning av Affe, som var mekanikernas chef, men utskällningen uteblev faktiskt.

Det fanns en stor öppen jeep av märket Dodge GMC som man kunde använda för ärenden mellan olika hangarer på Bromma. Den hade sex cylindrar och osynkad växellåda. Det var kul att testa den ibland för att se hur man kunde accelerera och komma upp i höga hastigheter. En dag körde jag från Flygtjänsts trähänger mot flygplatsens "framsida" där alla passagerarplan stod uppställda på plattan. När jag hade kommit upp i en hygglig hastighet skulle jag svänga in på plattan. Men till min förvåning stod där en DC-6 med alla motorer i gång. Jag lyckades svänga så att jag körde in under den vänstra vingen och undvek därmed

de stora propellrarna. Det var skrämmande och efter detta undvek jag att köra för fort med denna bil.

"Tre Flugor"

Varje arbetsdag gick vi och åt lunch i SAS matsal i deras byggnad på Ulvsundavägen. Restaurangen hette Tre Flaggor men kallades populärt för "Tre Flugor". Under denna måltid berättades det flyghistorier som kunde vara både roliga och ibland ganska skrämmande. Visst förekom det ofta incidenter, speciellt vid målgång och målbogsering. Målgång innebar att Flottan eller Kustartilleriet skulle följa flygplanet med radar för att kunna sikta in sina kanoner. Vid målbogsering skulle de beskjuta målkorven som flygplanet bogserade. Inne i målkorven fanns en mikrofon som registrerade antalet träffar. Det var förbjudet att skjuta på det bogserande flygplanet, men det hände faktiskt. Vid målbogsering var man två personer i det bogserande flygplanet – en pilot som flög och en mekaniker som skötte wiren som drog målkorven som hängde cirka en kilometer efter det bogserande planet. Efter bogseringen skulle mekanikern kapa wiren så att målet föll ned, vilket gjordes över Skå-Edeby flygfält.

Äntligen flygning!

När jag hade jobbat ett par veckor så ökade lusten att få hänga med på någon flygning.

Piloterna hade en egen liten byggnad där de bytte om och planerade flygningarna. Där fanns också en stor svart griffeltavla där dagens flygningar var noterade. Där hängde jag ibland och tjtade om att få åka med på en tur. Till slut tröttnade de på mig och svarade:

– Ja, men då kan du ju åka med på målgången upp till Norrtälje!

Detta skulle ske med en Fairey Firefly. Jag visste då inte att målgång innebar att man skulle flyga på ett sätt så att man undvek flottans radarstrålar. Det gjorde man genom att flyga på lägsta höjd och gärna mellan skärgårdens öar. Fairey Firefly hade en Rolls Royce Griffon motor på cirka 1 700 hk och hade ungefär samma flygegenskaper som den berömda Supermarine Spitfire. Hastigheten kunde vara över 500 km/h.

Ivrigt anmälde jag mig hos mekanikerna för att de skulle hjälpa mig med att sätta på fallskärm, upplåsar livbåt och hörlurar. De verkade, konstigt nog, glada att få hjälpa mig. Jag fick sätta mig i baksitsen på båtaket och blev ordentligt fastspänd. Dessutom fick jag instruktioner hur jag skulle bete mig i olika situationer. Om piloten gav order i intercomsystemet att jag måste hoppa så måste jag själv spänna loss mig och öppna fönsterluckan för att kasta mig ut med fallskärmen. Därför var det viktigt att höra vad piloten sa. Det gick nämligen inte att tala med piloten efter-



Några av teknikerna på Svensk Flygtjänsts radioverkstad 1964.

som han satt i den främre delen av cockpit och det var en vägg emellan den främre och bakre delen, där jag satt.

Detta flygplan startades med hjälp av en stor startpatron som gav ett tryck så att motorn gick runt några varv och förhoppningsvis kunde man starta på första patronen. Piloten startade och vi började

taxa mot banändan. Men nu insåg jag att jag ingenting hörde i mina hörlurar. Anledning var att min kabel för headsetet inte var ansluten någonstans. Och febrilt började jag att leta efter anslutningskontaktarna i flygplanet. Men jag var så hårt fastspänd att jag inte kunde finna dessa kontakter. Jag hade ännu inte lärt mig att

dessa kontakter satt under min stol. Jag skulle alltså aldrig få en eventuell order om att hoppa!

Påse redan vid start

Motorn på Firefly spottar ut en fet oljedimma som lade sig på fönstren och som kommer in genom springor in i cockpit. Lukten av bränd olja gjorde mig snabbt illamående, men efter uppmaning hade jag ju tagit med en spypåse. Så vi rullade ut för take-off och redan när jag såg kontrolltornet swisha förbi var det dags att använda spypåsen. Nej, jag mätte inget vidare faktiskt. Vi flög norrut över skärgården eller snarare genom skärgården eftersom vi flög mellan öarna och gjorde så skarpa svängar att g-krafterna blev höga. På panelen framför mig satt diverse instrument och i glaset såg jag en spegelbild av hur mitt ansikte förvreds av g-krafterna. Och magen blev inte bättre av detta! Horisonten syntes ofta vertikalt! Färden fortsatte under cirka två timmar innan vi åter landade på Bromma och taxade in till trähangaren.

Piloten sa hej då och gick för att äta middag. Själv satt jag kvar i flygplanet oförmögen att röra mig. Mekanikerna fick spanna loss mig och hjälpa mig ned på marken, och där blev jag liggande. Efter en kvart lyckades jag att ta mig upp igen och så småningom kunde jag köra bil hem till föräldrahemmet där en större middag väntade. Men min mamma kunde inte förstå varför jag hade så dålig aptit!

Efter detta ville en annan praktikant också flyga. Han hade ju hört min historia och hade på grund av detta försett sig med en stor papperskasse om han mot förmodan skulle bli dålig. Och även han blev väldigt dålig och hans papperskasse sprack under landningen och flygplanet måste saneras i cockpit. Efter detta bestämdes att praktikanter inte skulle få flyga med Fairey Firefly mer!

Svensk Flygtjänsts Fairey Firefly TT Mk.1 SE-CHM underhålls under bar himmel. Planet köptes från Danmarks flygvapen 1959 och skrotades 1963.



Foto Nils-Arne Nilssons samling



Svensk Flygtjänsts Gloster Meteor T Mk.7, SE-CAS, vid hangaren på Bromma. Ett bogserrmål ligger under flygplanet.

Fotograf okänd/Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



Svensk Flygtjänsts (Swedair) Lockheed L-18-56 Lodestar SE-BZE. I förgrunden Beechcraft 23 Musketeer SE-EEK. SE-BZE användes i kurirtrafiken mellan Bromma och Skottland under andra världskriget, och härbergerades då i samma hangar som senare blev Svensk Flygtjänsts. Efter en tid hos Airtaco och Linjeflyg användes den av Svensk Flygtjänst, bland annat för ILS-kalibrering. Den finns bevarat på Arlanda Flygsamlingar.

Skyraider och Lodis

Det gick några veckor och lusten att åter flyga kom tillbaka. Så jag frågade om jag fick åka med på en tur med en Douglas AD-4W Skyraider. Under Koreakriget var Skyraiders ryggraden i amerikanska flottans attackdivisioner. Ofta var Skyraider baserad på hangarfartyg och kunde därför fälla upp vingarna, något som möjliggjorde tätare parkering av flygplanen på däck och i fartygets hangarer. Skyraider kunde bära mer last och stanna i luften betydligt längre än samtida jetflygplan.

Min jungfrutur med Skyraider skulle utföras av den berömde piloten Alex Widell. Alex hade alltid en fin flygoverall och svarta lackskor. Dock hörde han lite dåligt. En mekaniker hade under en flygning anropat Alex i intercomsystemet och sagt:

– Alex, det luktar bensen.

Alex hade då svarat:

– Vad säger du, äter du apelsin?

Men Alex Widell flög lugnt och säkert utan några intermezzon den gången jag fick följa med, så när vi landade var jag i god form.

Senare hade jag även tillfälle att få flyga med Lockheed L-18 Lodestar, ett tvåmotorigt passagerarflygplan. Flygplanet kunde ta cirka 15 passagerare och var konstruerat på 1940-talet. Men den flygningen var också lugn och händelselös och det fanns inga spännande historier att rapportera.

Flygplanet, registrerat SE-BZE, hade en spännande historia. Det tillverkades 1943 för amerikanska arméns flygvapen med modellbeteckning C-60A-5-LO. Under

andra världskriget flögs det av brittiska BOAC, registrerat G-AGIJ, på kurirlinjen mellan Bromma och Skottland. Intressant nog använde flygplanet då samma hangar som Svensk Flygtjänst senare tog i bruk!

Efter vistelse i Norges flygvapen registrerades planet 1954 på Airtaco som SE-BZE. 1957 övergick maskinen i Linjeflygs flotta för att året efter köpas av Svensk Flygtjänst AB. I dag kan planet besökas på Arlanda Flygsamlingar.

Radioservice

Min dagliga tjänst som praktikant på Svensk Flygtjänst utgjordes av service på olika flygradioapparater. En dag när jag gick in i pilotbaracken så sade en av piloterna:

– Tomas, kan du inte hjälpa oss med vår markradio? Den går så dåligt! Vi kan se flygplanet men vi hör inte när de sänder.

Radion var en gammal SCR-522 (FR-7) från andra världskriget. Så jag släpade upp den på radioverkstaden. Jag hade faktiskt en del tidigare erfarenhet av en sådan radio, som jag hade för avlyssning hemma. Jag visste att den hade väldigt gamla och dåliga rör i mottagaren. Man kunde byta de rören i HF-steget till modernare, bättre rör om man dessutom bytte en del motstånd. Sagt och gjort, jag byggde om mottagaren och så gick den som ett spjut. Sedan installerade jag den i pilotbaracken och piloterna var mycket glada över att nu kunde de ha kontakt med flygplan som var långt borta.

Senare samma dag kom den högste tekniske chefen på besök i pilotbaracken och piloterna berättade för honom att Tomas hade fixat deras radio. Men chefen kom upp på radioverkstaden – och han var inte glad! Han frågade om jag hade byggt om radion. Jag svarade att det hade jag gjort. Sedan frågade han om jag hade dokumenterat ändringen med ritningar och annat. Nej, det hade jag ju inte gjort, svarade jag. Jag har ju det i huvudet! Då sade han:

– Då får du bygga tillbaka den till skicket innan du började reparera den!

Det fick jag göra omgående och piloterna var förstas arga när de fick tillbaka sin dåliga radio.

Annars var tiden på Svensk Flygtjänst väldigt intressant och rolig. När jag slutade på grund av kommande militärtjänst så efterträdde min gamle vän Stellan Törnblom mig på radioverkstaden. Stellan blev fast anställd och så småningom chef för radioverkstaden. Han blev kvar där tills pensioneringen!

Svensk Flygtjänst blev uppköpt och bytte namn flera gånger. Verksamheten ändrades men Stellan kunde fortsätta som chef för radioverkstaden.

Tomas Rinman började 1969 med drift- och underhåll av flygradiosystem. Under 28 år hos Ericsson verksam inom underhåll av kommunikationsradio, utbildning, produktledning GSM, marknadsföring 3G och strategisk planering av framtida system. Arbetar sedan 2009 i Flygande Veteraner med el och radio på DC-3:an Daisy.

Om de brittiska bomberna över Malmö den 3 oktober 1940

Min artikel "Oväntad Whitley-visit" publicerades nyligen i SFT (nr 3/2022). Jag avslutade den med "Jag står för min analys: Det egentliga målet var varvet (Kockums)", vilken är byggd på det underlag jag som hade då.

Sverige var inte mörklagt, men omgivande områden låg helt i mörker. Flera bombplan flög på hög höjd sydostifrån in över Trelleborg omkring kl 0230 med kurs rakt mot Malmö. Av varandra oberoende källor talade om att det var en stjärnklar natt. I en "stjärnklar natt" vid denna tid skådar man från jorden tusentals stjärnor kontrastrikt mot en mörk himmel. Om än man flyger på stor höjd har man, i samma klara luft, tillräcklig marksikt för att se belysta samhällen och trafik på vägar i en omgivande värld av mörker. Därför ledde en logisk tankekedja till min analys. De många faktorer, som denna kedja bestod av, redovisade jag i detalj i min första artikel.

Jag ville dock inte släppa denna gåta utan fortsatte att forska. Vilket förband tillhörde dessa bombplan? Därför vände jag mig vördnadsfullt till det brittiska

flygvapnet, Royal Air Force, RAF. I min förfrågan redovisade jag också alla dessa faktorer.

Det tände intresset hos historikern Dr. Alastair Noble vid Air Historical Branch RAF. Han grävde djupt i *Bomber Command Operations 2-3 October 1940* och levererade till mig en detaljerad förteckning över de företag, som utfördes av totalt 81 bombplan, varav 18 var Whitleys. De tillhörde Nr. 4 Group (flottilj) som var baserad i Yorkshire. Av dessa tillhörande 58th och 77th Squadrons var 11 sända att bomba mål i Stettin-området. Han tillförde en viktig pusselbit: Av dessa var det ytterst få som verkligen bombade Stettin och dess närområde beroende på väderförhållanden och svårigheter att navigera.

En nummrig Whitley är särskilt intressant. Den mötte tjocka moln (10/10) och piloten kunde inte se målet. I stället bombade den Rendsburg med spräng- och brandbomber. På hemfärd till basen flög den vilse (*got lost for some time*) och fortsatte "längs den danska kusten och vände sedan västerut". När den nådde basen hade den varit i luften i 11 tim 20 min och hade 60 imperial gallons (273 liter) bränsle kvar.

Jag kan inte lägga skuld på enstaka flygplan, piloter eller navigatörer. Andra

Whitleys fällde magnetiska minor i danska farvatten. Planet av särskilt intresse hade också flera plan i sällskap. Fiskare, som var ute på sitt värv, omvittnade att en bomb slog ner i vattnet nära den yttre piren utanför Limhamns hamn. Limhamn ligger en bra bit sydväst om nedslagen i Malmö. Dessutom berättade de att tyskt luftvärn sköt över Köpenhamn och den danska kusten.

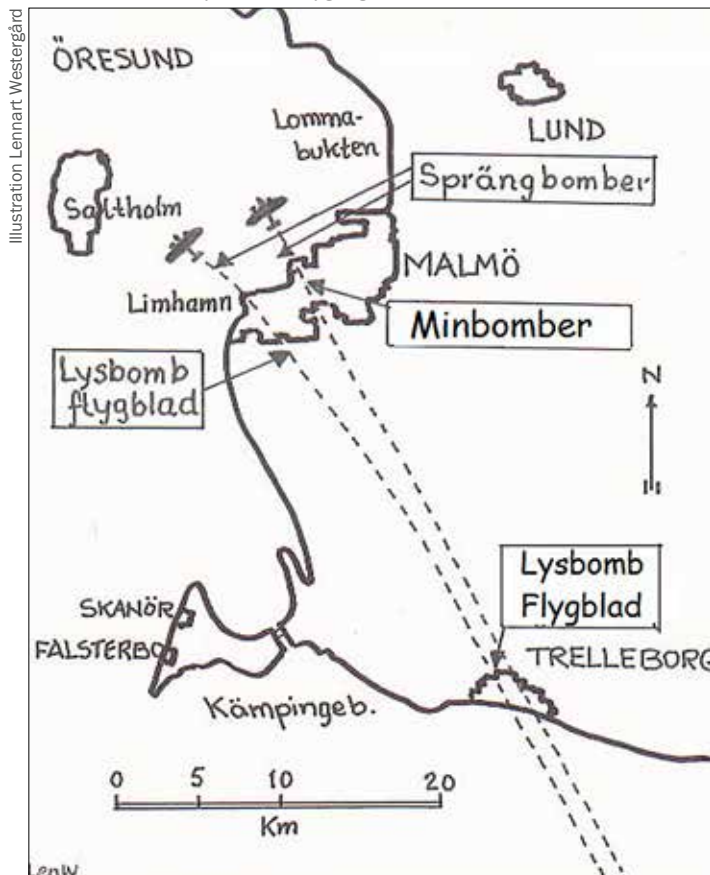
Min nya fråga gällde nu "den stjärnklara natten". Skiljdes det dåliga vädret över Stettin-området från stjärnklar sikt över Skåne av en front? Därför engagerade jag SMHI. Två klimatologer ställde upp med stort intresse, Lennart Wern och Sverker Hellström. De redovisade för både Ystad och Malmö 100 % (10/10) heltäckande moln. Ett sammanhängande molntäcke låg över hela södra Östersjön från Malmö till den tyska kusten.

I tidningar och radio intervjuade personer, som ansett att natten var stjärnklar, tog miste i upplevelsen av vårt stora ljusflöde jämfört med omgivningen. Media hakade på. Ny analys är att ett flertal bombplan fällde sina bomber i Öresund för att lätta på last och spara bränsle för lång väg hem. Några fällde bomberna för tidigt. Den förklaringen är mera sannolik än att besättningarna som inte hade marksikt kan ha trott sig ännu vara över Tyskland. En hemsk tanke, är i så fall, att bomberna av ren slump kunde ha fallit var som helst.

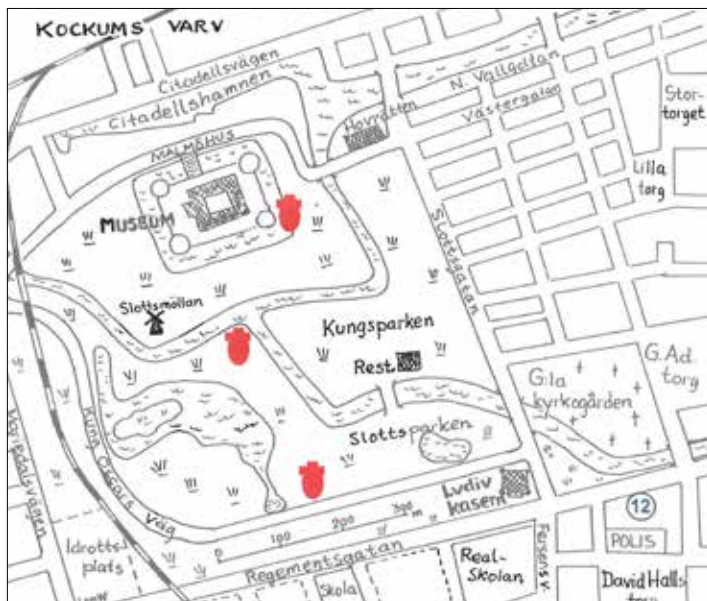
Min stora upplevelse av detta är att som medlem i Svensk Flyghistorisk Förening få möta sådan goodwill hos både RAF och SMHI.

Lennart Westergård

De brittiska Whitley-planens flygväg över Malmö och södra Skåne.



Karta över den brittiska bombfällningen över Malmö natten mellan den 2 och 3 oktober 1940.



Fel Viggen!

Rättelser har inkommit gällande ett fotografi i serien om Flygvapnets flygflottiljer, artikeln om F 16 Kungl Upplands flygflottilj:

Hej redaktionen

Vill meddela en rättelse angående en bild på sidan 17 i SFT Nr 4-2022, bilden i mitten där en Viggen är avbildad. Flygplansindividen på bilden är 37049, en AJS 37 Viggen (se bl a fenan) som i samband med Flygvapnets huvudflygdag (F 16 75 år) 25 augusti 2001 märktes upp som F16-39.

Denna användes som skrivet av räddningstjänsten för att rädda en pilot som nödlandat.

Detta är inte 37439 som nämns i texten. Den individen var lackerad i grått färgschema och var till större delen på F4 som F4-01.

Nedan en länk till min bild på 37049.
<https://www.instagram.com/p/Brn6d-nBG0P/?igshid=YmMyMTA2M2Y=>

Mvh **Stefan Bjärkemark**

★

Hej på er!

Med risk för att andra redan hört av sig i ämnet. Jag hoppade till lite när jag läste senaste SFT. Jag hittade ett fel i Lennart Aanderssons i övrigt utmärkta artikel om F 16. Trodde inte det var möjligt men... Bilden på viggensplanet som står på näsan på sidan 17 är inte på nr 37439 som det står i bildtexten. Det är om man tittar nog inte ens en JA 37 utan en AJ 37.

På mina egna bilder från tillfället har jag skrivit 37049 vilket även bekräftas i

Foto Knut Övrebö



Nummer 37049 ska det vara...

Sven Stridsbergs bok om Viggen. Vid koll i SFF:s bildarkiv så finns samma text vid tre bilder och de behöver uppdateras.

Vill man vara riktigt petig så är bildvalet av TP 100 individ lite tokigt men bildtexten är rätt. Individen på bilden är en TP 100C och den versionen tillfördes flygvapnet efter att F 16 lagts ner och har således inte tillhört F16 – "ännu" kanske man ska gardera sig med att tillägga.

Med vänlig hälsning **Henrik Tisell**

★

Även **Mikael Forslund** kommenterar Viggen-fotografiet:

- Sidan 17, mellersta bilden: Är detta verkligen en JA 37? Kolla fenan! Kan det vara så att F 16 fått en kasserad AJ eller SH och märkt den med 16? Jag har kollat lite i mina tabeller och kan se att F 16 fått AJ 37049 för brandövning. Flygplanets sista flygning var den 27 maj 1997 (F 7-49, F 10-49).

Mikael Forslund noterar också följande i SFT nr 4-2022:

- Sidan 17, övre bilden: Det är J 35B nr 35222.

- Sidan 33, nedre bilden: Bilden är från F 1, enligt Leif Fredins arkiv..

- Sidan 52, nedre vänstra bilden: Där är en B 5 med, just B 5-skidor! Denna skidtyp användes även av J 9 (!) och Sk 16.

Synpunkter på "Fart" – inte "hastighet"

Roligt med någon som filosoferar, men jag håller bara delvis med S. Wiedling i SFT 2022/3.

Nej flygplanets fartmätare (och här har jag inga problem med hastighetsmätare) mäter inte "den komponent av fartvinden som är längs flygplanets längdaxel". Vad som mäts (via Pitotröret) är det dynamiska trycket som resulterar i en indikerad fart/hastighet. Denna kan sedan korrigeras till kalibrerad fart/hastighet. Förvisso inverkar anfallsvinkel och sned-anbläsning, men obetydligt för normala flyglägen. Dynamiska trycket är viktigt eftersom i princip alla aerodynamiska krafter och moment är (nägorlunda) proportionella mot det. T ex är stallfarten, som visas på hastighetsmätaren, oberoende av flyghöjden (för måttliga Machtal). Och ändå det finns definitivt fartvektorer, har sett åtskilliga!

När vi talar om m/s, km/h, knop, mph så har jag i branschen inte upplevt någon distinktion mellan fart-hastighet. Fast korta ord är ju att föredra.

Flygplan flyger i förhållande till luften, men navigerar i förhållande till marken. Detta betyder att för flygningsrelaterade farter/hastigheter så är det indikerad (eller kalibrerad) fart som gäller. När man avser navigering eller ekonomi så är det verklig fart över backen. Det vill säga marschhastigheten är verklig fart.

Men det kan bli andra bullar! Om jag säger svänghastighet så menas entydigt vinkelhastighet. Med svängfart förstås banfart. Med bränsledumpningsfart förstås banfart (indikerad!) under proceduren, dumpningshastigheten är däremot flödet.

Sedan kan jag bara hålla med S.W. om hästkrafter och liknande vederstyggligheter. Vi borde använda SI-enheter, typ kW, men måste nog vara lite pragmatiska.

Kenneth Nilsson

Foto Roy Bonser



Hej!

På sista tiden har jag bytt en del föremål (bl a gällande Percival P.10 Vega Gull SE-ALA) med Ken Ellis, författare till bokserien "Wrecks & Relics". Ken Ellis skickade mig en bild på Falcon SE-AFN under restaurering på Sywell i april 1964 (se min artikel i SFT 5-2020) och ser gärna att denna bild tagen av Roy Bonser publiceras i SFT.

Bästa hälsningar

Lars-Erik Ingerlo



Böcker

Försvarets traditioner

Antologi

Statens Försvarshistoriska museer, 2021
170 sidor.

Att kunna sin historia är grunden för alla traditioner. "Ju djupare man kan sin historia, desto bättre ser man in i framtiden" sa Winston Churchill. "Flygvapnet har ingen historia, bara en framtid", sa flygvapenchefen Bengt G:son Nordenskiöld (CFV 1942–1954). Dessvärre handlade han också därefter och beordrade skrotning av flygplan som ersatts av modernare materiel. Han gav också order om att flottiljernas fotoarkiv skulle förstöras. Tack och lov fanns det de som inte lydde. Men vad värre är, han lät också gallra i arkiven. Där gick mycket historia till spillo, samtidigt som det formellt sett var brottsligt.

Det svenska försvarets historia har långt gående anor. Från att stammar samlade sig på 500-talet via rusthållets införande på 1200-talet då Magnus Ladulås införde adeln och gav den försvarsuppgifter, till att Sverige blev en nationalstat 1523 med kung Gustav Vasa. Sveriges demokrati vilar också på att vi alltid haft självägande bönder, vilket annars inte var fallet i Europa. Djupt grundad i vårt land är synen på den frie mannens rätt och plikt att delta i landets försvar – "allmän värnplikt".

Armén räknar sitt ursprung till 1521 och marinen 1522. Flygvapnet tillkom, som självständig försvarsgren, 1926, genom sammanslagning av marinens och arméns flyg.

Traditioner är sedvänjor som går i arv. I organisationer uppstår tidigt traditioner av olika slag och de förändras ofta över tid. Känslan för bevarandet av traditioner finns på alla nivåer, men de kan ta sig olika uttryck.

Nu föreligger boken – Försvarets traditioner. Den är utgiven av Statens försvarshistoriska museer/Försvarets Traditionsnämnd. Initiativet till boken togs av Traditionsnämnden. Boken är en antologi med flera kända militärhistoriker och militärer som författare. Man har tagit ett stort grepp och ambitionen har varit att täcka ämnesområdet så bra som möjligt.

Man delar in

traditioner på olika sätt. Flera av de "bärande" traditionerna är av arten fanor, standar och fälttecken, andra är heraldik och valspråk, tjänstetecken och uniformsknappar. Traditionsansvar kan skilja sig genom att befintliga förband lever med sina traditioner, medan nedlagda förbands traditioner kan föras vidare av ett aktivt förband med liknande verksamhet.

En stor del av boken upptas av historieber beskrivningar av armén, marinen och flygvapnet samt gemensamma verksamheter. Jag kommer här främst uppehålla mig vid det militära flygets, alltså i huvudsak flygvapnets, delar. Det är intressanta artiklar. Man följer bland annat utvecklingen av försvarets högsta ledning och de senaste 25 årens försvarsbeslut och deras påverkan på organisationen.

Kapitlet Flygvapnets historik (Vad är det för fel på ordet historia?) är fyllig och uttömmande med tanke på de begränsningar, som ålades författarna. Just det kapitlet tycker jag är bra. Mindre bra är de två fel jag uppdagat. På två ställen med flera sidor emellan skriver man det felaktiga Augusta-Bell. Den italienske ingenjören Giovanni Agusta vänder sig i sin grav. Vi har haft Agusta-Bell-helikoptrar sedan 60 år tillbaka i flygvapnet och armén. Just nu har vi Agusta Westland, nu kallat Leonardo, AW109 i försvaret.

Redan på sidan 30, under rubriken Försvarsdepartementet, finns ett fel som är besvärande. Det står att flygvapnet fick en kommandoexpedition 1926. Så var inte fallet. Man ville spara pengar i 1925 års försvarsbeslut, vilket medförde att bara delar av propositionen antogs. Detta reparerades i 1936 års försvarsbeslut, som tog fasta på det mesta som inte gick igenom 1925. Nu fick Flygvapnet en egen kommandoexpedition. Sjöförsvarets kommandoexpedition ansåg sig 1925 ha kapacitet över att handlägga flygvapenärenden.

Avslutningsvis vill jag påstå att boken är gedigen och ger svar på många frågor. Inte bara militära enheter berörs utan även många närstående som frivilliga försvarsorganisationer och kamratföreningar. De sistnämnda spelar också en stor roll i bevarandet av traditioner.

Sven Scheiderbauer



Även om sommaren varit varm och skön och stimulerat till uteliv, så har jag hunnit med att läsa några bra flygböcker. Fem titlar vill jag kort presentera, då jag finner att SFF:s medlemmar ska uppmärksamma dessa.

Gemensamt för alla är, att de för ögat är tilltalande redigerade och skapar nyfikenhet till närmare studium. Alltså just så som vi flyghistoriska nördar vill uppfatta nya böcker. Nyfikenhet driver ju oss till närmare studier.

Ola Laveson

Sverige under andra världskriget

– hemliga planer och projekt

Anders Frankson

Lind & Co, 2022
220 sidor.

Först vill jag presentera "Sverige under andra världskriget – hemliga planer och projekt" redigerad av Anders Frankson.

Inte mindre än nio namnkunniga författare låter oss fördjupa oss i tio hemliga planer och projekt från krigsåren

1939–45. Boken, som är mer än en flygbok, ger oss en inblick i hur vi skulle bekämpa tyska pansarförband. Boken förklarar hur dolda spionbaser förekom i Sverige samt behandlar Säpos föregångare Allmänna säkerhetstjänsten. Avsnitten "Saab J 21 och svensk flygindustri", "Operation Sepals" och "General Anderson och de amerikanska bombflygbaserna i Sverige" bör ge flyghistorikerna värdefull information. Då aldrig andra världskriget tycks upphöra att fascinera är denna bok att rekommendera, liksom den tidigare av Frankson redigerade boken med samma titel, men med underrubriken "Myter och legender".

Luftkriget över Sverige

– Sverige och beredskapen

1939–1945

Kent Zetterberg

SMB, 2022

103 sidor, 14 onummerade planschsidor.

Vi fortsätter med andra världskriget och nu vill jag slå ett slag för "kompendiet" från SMB, 2022, och författat av den välkände professorn Kent Zetterberg med titeln "Luftkriget över Sverige – Sverige och beredskapen 1939–1945". På numera för SMB vanligt sätt är denna bok försedd med utmärkta kartor, diagram och klarläggande illustrationer på utfällbara hårda sidor inklustrade på de hårda pärmarnas insidor. För den som vill skaffa sig en heltäckande, lättillgänglig och kompetent kunskap om luftkriget över Sverige är denna bok ett måste. De lättlästa texterna understöds av ett stort antal väl utvalda och ej alltid kända bilder. Bland illustrationerna finns detaljritningar på både V-1 och V-2. Men vad har de att göra med Sve-





rige och andra världskriget?

Som bekant hamnade några av dessa av misstag i Sverige och blev därför föremål för både svenskt och utländskt intresse. Dåtidens topptechnologi blev en bytesvara! En komprimerad sammanställning över hur Sverige berördes av luftkriget under andra världskriget, en bok att rekommendera, även en prydnad i bokhyllan. Måste sägas, att SMB har funnit en attraktiv stil för sina böcker med bilder i färg och svartvitt, format som tillåter hög kvalitet i bilder och tryck samt inbindningen, som kanske är marknadens bästa.

Carl Richard Nyberg

– En svensk flygpionjär

Jan Forsgren

Arlanda Flygsamlingars Vänner, 2022
24 sidor.

Arlanda Flygsamlingars Vänner skriftserie har nu nått Vol 7. Inte oväntat står Jan Forsgren för innehållet även denna gång. Under titeln "Carl Richard Nyberg – En svensk flygpionjär" beskrivs på 24 sidor i A4-format inte bara Nybergs försök med ångmaskinsdrivna flygplan, även andras idéer och försök behandlas kort. Vi rör oss nu i slutet av 1800-talet och en bit in på 1900-talet. Nyberg hade med sina tidigare patent för blåslampa och fotogenkök skaffat sig en finansiell bas för att bekosta experimenten med sina flygplansprojekt Flugan och Hydran (även kallad luftångbåten)! Att notera är, att ingen av dessa farkoster lämnade marken eller, rättare, Värtans is under försöken att få upp dem i luften. Nyberg konstruerade även en vindtunnel och byggde hangar och arbetslokaler på

Täcka Udden vid Lidingös strand mot Värtan. För flyghistorikern är det intressant att Nybergs olika konstruktioner finns bevarade på bland annat Arlanda och Tekniska Museet. Denna skrift är välillustrerad i färg och svartvitt.

Forsgrens texter är som vanligt välskrivna och uttömmande. Referenslistans innehåll borgar för att han fått med allt, som finns att säga om Nyberg och hans flygförsök.

Ett flygarliv i Rikets tjänst

Björn Magnusson

Eget förlag, 2022
185 sidor.

Vid flygdagarna i Dala-Järna träffade jag Björn Magnusson, författaren till "Ett flygarliv i Rikets tjänst". Under nära 30 år har han tjänstgjort i Flygvapnet som flygtekniker, flygmaskinist och senast med den internationella titeln Flight Engineer. Han har flugit 8 000 timmar och har understött piloterna på TP 84 Hercules runt om i världen, där Sverige har deltagit i hjälpaktioner med flygtransporter. För mig var det väldigt positivt med en bok författad av någon annan än piloter, som beskrivit sitt aktiva och ofta dramatiska, men omväxlande liv inom militärflyget. Den snyggt inbundna boken i A5-format gjorde mig dock besviken, då bildkvaliteten ej fyller nutidens krav. Den tilltalande boken förlorar på texternas korthet, ordval och ofullkomlighet. Kanske en "ghost-writer" hade räddat författaren detta lite negativa resultat och för många läsare kan

boken kanske bli en besvikelse. Därmed sagt, vill jag uttrycka min uppskattning över att en bok om livet i flygets värld, skrivits av annan än en pilot, ingenjör eller flygvärldinna. Alla har minnen och erfarenheter att berätta!



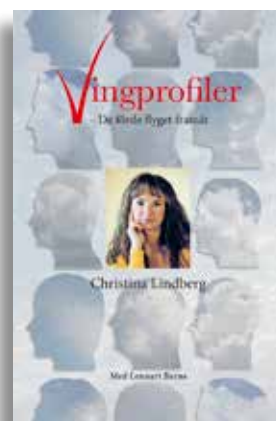
plockat ut 41 artiklar ur den långa serien av "Vingprofiler" och låtit Michael Sanz göra design av en förstklassig bok – en bok som alla flygintresserade måste ha!

De har valt ut män som i dag är legender i flygets historia, som kan ha varit konstruktörer, stridsflygare, flygbolagsskapare eller blivit välkända för sin insats för flygets utveckling. Jag väljer spontant ut fem av de 41 profilerna som exempel: vad sägs om namn som Erik Bratt, Pierre Clostermann, Håkan Lans, Niki Lauda och Chuck Yeager. Dessa exempel pekar på bredden av erfarenhet, kompetens och olika bakgrund, som gjort dem till Christinas intervjuobjekt.

Christinas penetrerande intervjuer har plockat fram personers egenskaper, omdömen och känslor, som visar på stor skicklighet att komma "offret" in på livet. Varje avsnitt kan med fördel läsas för sig. Sedan lägger man kanske kvalitetsboken åt sidan efter att ha njutit av de väl valda illustrationerna och läst artikelns avslutande biografi. De av Lennart Berns författade korta biografierna är ovärderliga och gör boken till en referensbok, som är bra att ha till hands i det egna biblioteket.

Dock måste jag erkänna, att för mig hade det varit bra att få uppgift om när Christina samtalade med profilen innan jag läste själva intervjun. Det vore lättare att förstå innehållet i intervjun, om jag från början fått rätt tidsperspektiv och härigenom förstått sammanhangen bättre!

Över denna eleganta bok kastar jag ingen skugga, den är gjord på bästa sätt. Tryck, bildkvalitet, format och urval samt Christinas texter gör "Vingprofiler" till årets julklappstips för alla med flyghistoriskt intresse. Köp den!



Vingprofiler

– De förde flyget framåt

Christina Lindberg

Aeroproductio, 2022
224 sidor.

Under åren 1984–2015 var som bekant Christina Lindberg framgångsrik chefredaktör för den välkända svenska flygtidskriften Flygrevyn. Säkert läste då flera av SFF:s medlemmar många av Christinas förstklassiga intervjuer, som hon gjort med främst svenska men även flera utländska flygarprofiler. Dessa har genom sina insatser gjort sig odödliga. Nu har hon tillsammans med Lennart Berns



Säljes

Säljer min samling av **Svensk Flyghistorisk Tidskrift** från 1988–2022 samt årsböcker. Allt på en gång till högstbjudande. Hämtas i Jönköping.
Mejla kakaxell@telia.com

Nytt i SE-registret Juni och juli 2022

Av JAN BUISMAN

Informationen baseras som vanligt på uppgifter från Transportstyrelsen om nyregistreringar, avregistreringar och förändringar i ägare/innehavare under dessa två månader.

Ifall ingen innehavare anges, saknas uppgift eller så avses privatperson(er). Ändringar i ägande och/eller innehav mellan privatpersoner finns ej heller med. TS-information har kompletterats med information, som finns tillgänglig på internets olika hemsidor

och andra källor som till exempel Air Britain News, Scramble, SFF Forum, Aerodata, Flightradar24, Rotorspot, Wikipedia etc. Tidigare registreringar anges i ordningsföljden senaste först. Förkortningen lh (leaseholder) betyder innehavare

Nyregistreringar

Reg.	Luffartygstyp	Tillv.nr.	Tidigare registrering	Ägare/innehavare <i>Ev dopnamn</i>	Reg.datum
SE-FWA	Flug Werk FW-190 A8/N	739137	D-FWSE	Focke Wulf AB	5/7 2022
SE-LVX	Yak 52	845202	SP-YGI, LY-AGI	Privat ägare	26/7 2022
SE-MMH	P Robin R2160 Alpha Sport	288	G-BVYO	Insight Machines, Grzegorz Holdys	14/6 2022
SE-MMZ	Piper PA28-181 Archer III	2843586	N73GR, N586SE	Linköpings Flygklubb	29/6 2022
SE-MOB	Airlony Skylane V.5	142Se22C04r5v		Norrköpings Automobil & Flygklubb	27/7 2022
SE-RSO	Embraer ERJ 190-200LR	19000168	G-FBEK	Ravelin Jet Leasing 1 DAC (lh SAS Link AB)	11/7 2022
SE-RXD	Boeing 737-86N	38043/4619	VQ-BGM, PK-GFY	LAF Leasing Ireland 4 LTD (lh Norwegian Air Sweden AOC AB)	27/6 2022
SE-UUY	Scheibe SF25C Falke 2000	44429	D-KNIU	Eskilstuna Flygklubb	27/7 2022
SE-VKX	Flight Design CT Supra Light	E-12-01-04	D-MBCT	Privat ägare	11/7 2022
SE-VXE	MTO Sport	SE-095007	LN-YUZ	Tidlund Holding AB	22/7 2022
SE-VZC	Zenair CH 701 STOL	7-9558	OH-U466	Privat ägare	16/6 2022
SE-VZM	ATEC Zephyr 2000	Z1410307A	LN-YNZ	Privat ägare	13/7 2022
SE-V18	Blackwing BW-635RG	018		Blackwing Sweden AB	22/6 2022
SE-V19	Blackwing BW-635RG	019		Blackwing Sweden AB	14/7 2022

Avregistreringar

Reg.	Luffartygstyp	Tillv.nr.	Orsak till avregistrering	Datum
SE-ISZ	Saab SF340A	097	Skrotad	21/6 2022
SE-JBM	Eurocopter AS350B3	4648	Exporterat Kenya	8/7 2022
SE-JGV	Aerospatiale AS350B	1130	Exporterat Frankrike	14/7 2022
SE-JMG	Guimbal GZ Cabri G2	1167	Exporterat Kanada, C-GDEU	15/6 2022
SE-JSG	Leonardo AW169	69043	Exporterat Storbritannien, G-CPTZ	28/7 2022
SE-JSX	Eurocopter EC135T2	0835	Exporterat Spanien, EC-NXB	15/7 2022
SE-JUE	Eurocopter EC135P2	0235	Exporterat Kanada, C-GCCU	8/7 2022
SE-KNB	Cessna 172P	172-74112	Exporterat Tyskland	11/7 2022
SE-KTH	Cessna 208	208-00245	Exporterat USA, N85WL	7/6 2022
SE-KXG	Saab 340B	164	Skrotad	9/6 2022
SE-LTZ	Rockwell Commander 114B	14563	Exporterat Storbritannien, G-YOGA	30/6 2022
SE-LVV	Beech B200 Super King Air	Bb-1537	Exp Nederländerna, dock USA, N102DB	28/7 2022
SE-MAN	BAE ATP	2006	Exporterat Kenya (Encomm)	26/7 2022
SE-MEP	Beech C90GTi King Air	LJ-1987	Exporterat USA, N92WE	7/7 2022
SE-MJP	Cessna U206F Stationair	U206-02173	Exporterat Norge, LN-TED	11/7 2022
SE-MJR	Tecnam P2008JC Mk II	1200	Exporterat Tyskland	10/6 2022
SE-REU	Boeing 737-76N	33005/1134	Skrotad	2/6 2022
SE-REX	Boeing 737-76N	33418/1226	Skrotad	3/6 2022
SE-RYJ	Boeing 737-8 MAX	42830/6360	Exporterat Österrike, OE-IDE	13/7 2022
SE-TEI	Scheibe Bergfalke III	5574	Exporterat Norge	22/7 2022
SE-YXT	Airborne Edge X	AB/E-304	Ägarens begäran	17/6 2022
SE-ZGF	Thunder Colt 105A	944	Skrotad	17/6 2022

Andra nyheter – avser nya ägare om inget annat anges

Reg.	Luffartygstyp	Tillv.nr.	Ny ägare	Datum
SE-DZZ	Learjet 35A	35-415	Merkur Air Private Company	12/7 2022
SE-EGU	Gardan GY 80-180	143	SideAero AB	8/6 2022
SE-GUS	Bellanca 7GCBC Citabria	1029-78	Piteå Flygklubb	17/6 2022
SE-HZZ	Agusta Bell AB206B Jet Ranger II	8554	Clagorni Maskin	6/7 2022
SE-IHR	Piper PA23-250 Aztec E	27-7554033	ZEA Group AB	3/6 2022
SE-JKB	Eurocopter AS350B2	2621	Fiskflyg AB (lh fortfarande Rotor Service Norden AB)	1/6 2022
SE-JLX	Airbus Helicopters AS350B3	9212	Kallax Flyg AB *	5/7 2022
SE-JOZ	Eurocopter EC-120B	1398	Svenskt Industriflyg AB *	29/6 2022
SE-JVF	Robinson R44 Astro	0315	HeliAir Sweden AB *	24/6 2022
SE-JVP	Airbus Helicopters AS350B3	8199	Elitellina S.R.L. *	3/6 2022
SE-JYP	Airbus Helicopters AS350B3	8527	Elitellina S.R.L. *	3/6 2022
SE-JYX	Airbus Helicopters AS350B3	8541	HeliAir Sweden AB lh 8/7 2022 Dragonfly AS ägare	14/7 2022
SE-KCO	Maule M4-210C Rocket	1035C	WeFly GmbH *	14/6 2022
SE-KYF	Saab 91B	91-249	Ljungbyheds Aeronautiska Sällskap	11/7 2022
SE-MDC	ATR 72-212A	894	UAB DAT LT *	9/6 2022
SE-RLB	Boeing 767-232 (BDSF)	22222/0056	Maersk Air Cargo A/S *	5/6 2022
SE-UDA	Diamond HK36R Super Dimona	36.353	Örebro Segelflygklubb	23/6 2022
SE-VIC	Evektor EV-97 Eurostar	2002-1507	Borlänge Flygklubb	7/6 2022

* avser ny innehavare



Foto Jan Buisman

Beech C90GTi King Air SE-MEP har exporterats till USA.



Foto Jan Buisman

Eurocopter EC120B SE-JOZ ägs numera av Svenskt Industriflyg. Här i Västerås hösten 2021.



Foto Jan Buisman

Diamond HK36R Super Dimona SE-UDA på Sunne-Holmby 2016.



Foto Michael Sanz

Grafairs Cessna 208 Caravan SE-KTH flög över Atlanten 30 maj 2022, såld till USA.

Uppdatering Från Nytt i SE-registret SFT 4-2022: **SE-JUI** registrerades ZK-ISS.

Pandemin fortsätter att ställa till det och påverkar fortfarande mötesverksamheten. Förändringar i restriktioner för publika evenemang sker ständigt. Kontakta därför respektive regionrepresentant för aktuell information!

BLEKINGE	Samling vpl-parkering vakten F 17 (Lansen) senast kl 19. Vid möten på F 17 krävs, om man inte tillhör "stamgästerna", föranmälan till Emil Lindberg <i>minst en vecka</i> före aktuellt möte. Sms 073 379 33 36, e-mail: lindberg_emil@hotmail.com. Följ oss på hemsidan www.quintus72.se , på facebook SFF-Blekinge och SFF:s hemsida. Lämna oss mailadress för en påminnelse c:a en vecka innan varje möte.
1 november	Emil Lindberg berättar om svenska flygbaser.
6 december	Traditionsenligt julmöte. Auktion, fika, tävling och minitema.
7 februari 2023	Tomas Karlsson, Saab, berättar om skolflygplanet Boeing Saab T-7 Red Hawk.
7 mars 2023	Årsmöte med minitema.
GÄVLEBORG	Soldathemmet, V:a Gräns 2, Gävle, nära Högskolan, Söndagar kl 18 . Kontakt: Erik Holmestig 073 987 86 33.
23 oktober	Program ej fastställt vid pressläggningen – se SFF:s hemsida.
27 november	Program ej fastställt vid pressläggningen – se SFF:s hemsida.
GÖTEBORG	Torsdagar kl 19 . Plats: Radiomuseet, Anders Carlssons gata 2, Göteborg, om inte annat anges.
3 november	Bo Genvad. Halifax nöddandning, Landvetter 13 januari 1945 och Anders Wernberg. Lockheed Blackbird.
1 december	Glögg med föredrag. Om vad och av vem ännu ej slutgiltigt fastställt.
HALLAND	Anmälningar till Per Kruuse via per.kruuse@telia.com , eller tel 073 051 58 70 <i>senast söndagen innan</i> . Plats Restaurang Västergök, Halmstad. Torsdagsträffar inleds med årtmidag kl 17.30 om inget annat anges. SFF-medlemmar som inte får utskick från SFF-Halland men gärna skulle vilja vara med på någon av våra träffar hälsas mycket välkomna genom att anmäla sig enl ovan.
20 oktober	Chefen för Flygvapnet, generalmajor Carl-Johan Edström, föreläser om Flygvapnet nu och i framtiden.
27 oktober	Magnus Anttila berättar om det tidiga ambulansflyget och sin morfar Knut Gunnerfeldt, ambulansflygare i Norrland.
8 december	Uno Andersson, beskriver sin bakgrund via modellflyg, segelflyg, pilot i Flygvapnet och slutligen SAS samt demonstrerar olika typer av flygsimulatorer i datorapplikationer.
JÄMTLAND-HÄRJEDALEN	Samling torsdagar kl 19 på Optand Teknikland, Restaurang Kronan. Fika.
24 november	F d flygkaptenen på BRA och Mustangpiloten Jan Jonsson berättar om sin nära vän, 100-åriga "Bud" Anderson, som bl a flög P-51 Mustang under andra världskriget.
15 december	Traditionellt julmöte med identifieringstävling. Ivan Myhr berättar om en speciell flygning med J 35 Draken.
KRONOBERG	Flygklubbens stuga, Växjö flygplats, söndagar kl 16 där ej annat anges. Fika till självkostnad.
6 november	Uno Andersson beskriver sin bakgrund via modellflyg, segelflyg, pilot i Flygvapnet och slutligen i SAS samt demonstrerar olika typer av flygsimulatorer i datorapplikationer
4 december	Lars Frisk berättar om den Lancaster Mk II som i december 1943 nöddandade i sjön Åsnen vid Urshult. Många bilder, material från flygarnas efterlevande, amatörfilmer m m.
MÄLARDALEN	Möten normalt i Gula Huset, Hässlövägen 4, Västerås.
30 oktober	OBS! Arboga Robotmuseum söndag 14.00 . Alf Ingesson Thoor och Göran Jacobsson berättar om haverier i Flygvapnet. Samarrangemang med Robotmuseet och SFF Örebro.
7 december	Kl 18 i Gula Villan, Hässlögatan 4, Västerås. Lars-Göran Dybeck berättar om bakgrunden till sin bok Befria Norge.
NORRA SMÅLAND	Möten onsdagar kl 18 , Jönköping Airport, lokal "Utsikten" om inte annat anges. www.sffsmaland.se För fika kontakta Lars Fogelquist 070 556 53 17.

Inget mötesprogram har meddelats redaktionen.

NORRBOTTEN	Flygmuseet F 21, utanför vakten, torsdagar kl 18 om inget annat anges. Bilparkering bakom Flottiljvakten. Helges berömda fika finns för en tjuga. För info ring/messa Anders Jonsson 070 699 11 39 eller maila pacmanf21@gmail.com Varmt välkomna – kom ihåg: "Ta med en Kompis"!
10 november	Svenskt jaktflyg 100 år, Anders Jonsson berättar och visar film.
1 december	Preliminärt program: Flygkriget i Ukraina.
SKÅNE	OBS! Ny lokal: Mötesplats Tuppen Tessins väg 10 217 58 Malmö (Buss 3, hållplats Tessins väg). Kl 18.30 . Eftersits i vanlig ordning efter föredraget. Landgångar inkl. dricka 100 kr, kaffe/te och kakor 40kr beställs senast torsdag kväll kl 19 före föredragstorsdagen i första hand på epost sffskane@gmail.com eller i <i>nödfall</i> tel Rickard 070 292 56 51 OBS! Även kaffe och te måste beställas, bekräftas med svarsmail. Kolla gärna vår hemsida för senaste nytt, www.sffskane.org Bertil Larsson berättar om Elsa Andersson. C4-open – se c4-open.se Sven Scheiderbauer "J 22 – nödlösningen som blev en succé". Sturup 50 år. Är du intresserad att hjälpa till att sprida information om SFF samt sälja våra böcker på flygdagar och evenemang? Du behöver inte hjälpa till en hel dag utan ett par timmar räcker. Hör av dig till styrelsen för mer information.
27 oktober	Armémuseum, Riddargatan 13 (T-bana Östermalmstorg)
29–30 oktober	Möten lördagar kl 14 . Hörsalen 4 tr om inte annat anges.
24 november	Se nyhetsbrev: vår hemsida, www.sffsto.se , våra sociala kanaler på Facebook och Instagram eller 070-589 00 31 för senaste info om program och tider.
22 december	Anders Nilsson talar och visar bilder på tema Arlanda 60 år. Föredrag "Dramatiska dagar med Caproni" av Tomas Dal. Traditionellt julmöte. Under planering.
STOCKHOLM	Medlemsmöten kl 18 i Gjutriet, Verkstadsgatan 1 i Karlstad, om inte annat anges. Fika till självkostnadspris. Kontakt Rolf Öhman, rolfohman40@gmail.com , tel 070 30 97 970.
15 oktober	Planering av mötesinnehåll pågår.
12 november	Aktiviteterna sker i samarbete med Studiefrämjandet i Värmland. Se vidare SFF:s hemsida för aktuell information då mötesprogrammet hastigt kan ändras!
3 december	VÄRMERLAND Medlemsmöten onsdagar kl 18 på Sundsvall-Timrå Airport (Midlanda), nya terminalen, ta rulltrappan till övre planet och gå till höger. Alla är välkomna! Fri entré. Fika till självkostnad. Ta gärna med vänner och bekanta som är flygintresserade. Parkera längs refugen på vägen vid gamla terminalen, nedanför tornet.
9 november	Filmvisning om flygutbildningen vid F 5 Ljungbyhed från starten till nedläggning. Jan Pahlén, Alfa Hobby, visar modeller och berättar om sin verksamhet.
7 december	Förre divisionschefen Karl Göran Palmqvist F 4 Frösön berättar om jaktviggen JA 37.
ÖREBRO	Samlingslokalen på Sidvallsgatan 9 i Örebro. Torsdagar kl 18.30 om ej annan anges. Parkering på andra sidan järnvägen vid Målgatan. Långväga gäster kontaktar Lars Tolkstam 070 54 94 380 eller Henrik Tisell 070 64 64 182 för senaste information.

Vill du ha våra medlemsbrev via mail eller har du bytt mailadress anmäl din mailadress till oss på henrik.c.tisell@gmail.com.

30 oktober	OBS! Arboga Robotmuseum söndag kl 14.00 . Alf Ingesson Thoor och Göran Jacobsson berättar om haverier i Flygvapnet under kalla. Samarrangemang med Robotmuseet och SFF Mälardalen. Samäkning från Örebro. Roger Möller berättar om sin tid i Flygvapnet, bl a om SR-71-incidenten över Östersjön.
17 november	OBS! Söndag kl 14.00 . Julmöte. Mats Averkqvist berättar om Glottens-haverierna.
4 december	

Obeställbar försändelse retur till
Svensk Flyghistorisk Förenings kansli
Box 539, 611 10 Nyköping

SFF Medlemsservice Plastmodeller från TARANGUS!



Tarangus sortiment erbjuds nu genom SFF Medlemsservice.
Här nedan kan du välja mellan 12 olika modeller i två skalor, 1/72 och 1/48.
Porto tillkommer med 56 kr.



Nr TA4801. **Saab A 32 Lansen** 1/48
560 kr



Nr TA4802. **Saab J 32B Lansen** 1/48
560 kr



Nr 7202. **Saab J 32B/E Lansen** 1/72
280 kr



Nr TA7205. **SH/AJSF/AJSH 37 Viggen** 1/72
310 kr



Nr TA4808. **Saab AJSF/SH 37 Viggen** 1/48
560 kr



Nr TA4807. **Saab SH/SF 37 Viggen** 1/48
560 kr



Nr TA4805. **SK 61 Bulldog** 1/48
300 kr



Nr TA4804. **Saab 91 Safir B/C/D** 1/48
300 kr



Nr TA7204. **Saab SF 37 Viggen** 1/72
310 kr



Nr TA4806. **Bulldog T.1** 1/48
300 kr



Nyhet
Nr TA7206. **Saab J 29F** 1/72
300 kr



Nr TA4810. **Saab B 17B** 1/48
420 kr

Nr TA4811. **Motor B 17C**
1/48
135 kr



Nr TA4811. **Flottörer S 17B**
1/48
295 kr

