



Svensk Flyghistorisk Tidskrift

Nr 1 2020

Medlemsorgan för Svensk Flyghistorisk Förening • Grundad 1961



**Flygvapnets flottiljer: F 1
Med Åke Söderberg i Korea
F 21:s första division – del 2
2. helikopterdivisionen – del 1
Flyg i Gävle
Vem var Gidsken?
Airbus på Finkenwerder
Douglas DC-8 – 60 år
C4-Open 2019**





Ordföranden har ordet

Kära läsare!

God fortsättning och välkomna till ett nytt år och dessutom till ett nytt decennium. Tiden flyger, liksom vår historia, när man har kul. Jag har varit ute hos inte mindre än sju av våra regioner och träffat en massa flygentusiaster och berättat lite om mitt yrkesliv med allehanda flygetyg. Jag slås av den glädje och värme ni alla sprider vid dessa träffar och det är verkligen ett sant nöje att komma ut till er. Regionerna är en viktig del i SFF:s varande då det är här som mycket av kamratskapet och historien kring flyget förvaltas och tecknas ner. Dessutom är det här som det viktiga arbetet med att värva ytterligare medlemmar utförs. Under 2019 har SFF värvat c:a 300 och tappat c:a 400 vilket gör ett nettobortfall på 100 medlemmar. Om vi ska kunna hålla upp standarden på våra tjänster i allt vi gör så måste en sådan trend bearbetas med alla medel. Därför kan jag inte nog understryka hur viktigt arbetet med att hålla upp medlemsantalet inom regionerna är. Styrelsen har i ett flertal år jobbat med aktiv medlemsvärning och sen ett år tillbaka med att se över hela organisationen för att reducera kostnaden och på så sätt frigöra medel för att säkerställa att SFT och FR framgent är av hög standard. En del förändringar har börjat slå igenom men allt går inte smärtfritt utan det uppstår lite friktion här och var när det genomförs. Anledningen i grunden är naturligtvis att vi i görligaste mån vill försöka förhindra höjningar av avgiften och istället omfördela de medel vi förfogar över så vi får ”mer historia för pengarna”. Ni kommer att få höra mer om detta under året.

Historiskt bjuder 2020 på en rad jubileer, tre flottiljer firar 80 år: F 7, F 9 och F 10. Dessutom äger årets flygdag rum på F 7 i Sätenäs den 29 augusti, vilket förhoppningsvis blir en ”grandios” tillställning för firandet av F 7:s födelsedag. En saxning

ur SFF:s kronologi visar även följande händelser år 1940:

- 19 januari–12 april: Montering av flygplan för Finlands räkning utfördes av Saab, ABA och Götaverken samt på Malmen. Sammanlagt monterades och utrustades 157 amerikanska, brittiska och italienska plan.

- 18 maj: Första provflygningen med Saab 17 sker i Linköping och blev lätt dramatisk genom att huven blåste upp och skadade provflygaren Claes Smith som drabbades av synproblem.

- 1 september: Flygtekniska försöksanstalten, FFA, inrättades och lokaliserades intill Bromma flygplats. Ivar Malmer blev dess förste chef.

- 26 november: Ett ramavtal slöts mellan Flygförvaltningen och leverantörerna Saab och Nohab om framtida leveranser. Fram till mitten av 1946 skall omkring 1 000 flygplan respektive 1 200-1 600 motorer levereras. Det ni är lite skillnad mot i dag!

Årsmötet 2020 kommer att gå av stapeln 25–26 april och förläggs till Skara med besök på Ålleberg på söndagen. Vi följer på så sätt upp 2019 års Flyghistorisk Revy som vi alla fick i december. Jag hoppas att ni tyckte om kavalkaden över segelflyget från 1919 fram till våra dagar. Vill i samband med det passa på att tacka Segelflygförbundet och Segelflygets Veteransällskap för att vi fick genomföra boksläppet med pompa och ståt bland segelflygplan på Billingeus.

Sist men inte minst så är det dags att introducera vår nya hemsida. Den har varit under utveckling under förra året och sluttstening pågår. Jag hoppas att ni kommer att tycka om den. Henrik Gylenskiöld har gjort ett fantastiskt jobb med att utveckla sidan i en ny plattform och har fått lägga enormt mycket tid på detta. Vi är Henrik evigt tacksamma då han gör det helt utan arvode och med ett glatt humör. Jag vill från oss alla framföra ett varmt tack till Henrik!

Sköt om er och flyg lugnt!

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, Malmö

ISSN 1100-9837

Eftertryck medges – källan ska anges

Ansvarig utgivare: Michael Sanz

Så blir du medlem

Anmäl dig på hemsidan (se nedan) eller ring 070 622 10 00 och sätt in årsavgiften 395:- på PlusGiro 53 32 14-3. Kom ihåg namn o adress!

I detta nummer bland annat

Ordföranden har ordet	2
Årsmöte 2020	3
Lyckad nyrekrytering – men medlemsbortfall 4	
Luftaffärer	5
Ny serie: Flygvapnets flygflottiljer: F 1	6
Med Åke Söderberg i Korea 1955	10
SAS sista tur med Boeing 737-600	14
Planespotting i Göteborg	15
F 21:s första division – Del 2	16
Selma Lagerlöf som fysiolog	23
MAKS – flygmässor i Moskva	24
2. helikopterdivisionen – Del 1	26
Anfänger i Midlandas terminaltak	31
Flyg i Gävle	32
Vem var Gidsken?	34
Nya gradbeteckningar i Försvarsmakten....	35
Airbus på Hamburg-Finkenwerder	36
Tysk Boeing B-17	38
Sälens flygplats öppnad	39
Douglas DC-8 – 60 år sedan	40
Sveriges militärhistoriska arv	42
Konstflygning eller?	44
Delar sökes till DC-3 och Caravelle	45
Modellhörnan – CASA C-212	46
Böcker	48
C4-Open 2019	49
Brevlådan	50
Föreningsnotiser	52
Nytt från Medlemservice	54
Mötesverksamhet	55

Svensk Flyghistorisk Förening Swedish Aviation Historical Society

Box 10267
100 55 Stockholm
Org.-nummer 802015-5688

Besöksadress:
Östermalmsgatan 87 C, Stockholm

SFF:s hemsida: www.flyghistoria.org

Ordförande	Kassör	Sekreterare	Fondansvarig	Kansli och Besök	Medlemsservice
Thomas Allard	Rune Westergren	Christer Lokind	Rune Westergren	Michael Sanz	Christer Persson
Tornhagsvägen 6	Fabrikgatan 8	Olov Hartmans väg 106	Fabrikgatan 8	Östermalmsg 87C	Box 102 67
582 37 Linköping	806 45 Gävle	193 31 Sigtuna	806 45 Gävle	100 55 Stockholm	100 55 Stockholm
0768 99 20 14	070 594 00 29	070 322 45 40	070 594 00 29	Tel/fax 070 622 10 00	0768-22 03 00
ordf@flyghistoria.org	kassor@flyghistoria.org	sekr@flyghistoria.org	kassor@flyghistoria.org	kansli@flyghistoria.org	medlemservice@flyghistoria.org

Dags att betala årsavgiften!

Nu är det dags att betala årsavgiften för 2020. Du finner nödvändiga uppgifter för betalningen på det inbetalningskort som följer med detta nummer. Vi hoppas du betalar i tid, den sista februari, för att säkerställa att du får kommande nummer av SFT. Detta blir annars det sista numret du får. Om du av någon anledning väljer att avsluta medlemskapet ber vi att du meddelar detta till medlemsregister@flyghistoria.org eller telefon 070 207 70 76, så slipper vi skicka ut påminnelse. Ange gärna skälet till att du lämnar föreningen, det är betydelsefullt för oss att känna till.

Årsmötet 25–26 april 2020 i Skara



Som framgår av vår ordförandes ledare i detta nummer, kommer SFF:s årsmöte 2020 att hållas i Skara. Platsen blir Best Western Plus Jula Hotell & Konferens beläget längs E20. Skara har även goda förbindelser med västra stambanans station i Skövde. Förutom själva årsmötesförhandlingarna planerar vi ett program med bland annat föredrag – samt givetvis årsmötesmiddagen.

Under söndagen besöker vi det klassiska segelflygcentret Ålleberg med Sveriges enda segelflygmuseum. Vi får även tillfälle – om vädret tillåter – att se veteranflygplan i luften och någon flyguppvisning. Det kommer även att finnas möjlighet till



passagerarflygning. Ålleberg ligger en halvtimmes bilväg från Skara, och om det passar kan de som vill göra ett kort stopp vid Trandansen vid Hornborgasjön som vi passerar. Detaljer finner du i kallelsen som medföljer detta nummer av SFT som bilaga. Anmäl dig till SFF årsmöte redan idag, dock senast den 15 mars. Antingen via föreningens hemsida www.flyghistoria.org alternativt till kansliet per e-post kansli@flyghistoria.org eller telefon 070 622 10 00.

Resultat *En skev jul!*

Till denna jultävling har antalet inkomna svar varit få. Tävlingskonstruktör Lennart Berns kommenterar att detta nog var den svåraste jultävlingen genom tiderna. Dock kan vi presentera tre vinnare som får var sitt presentkort hos SFF:s Medlemservice på 500 kronor, 300 kronor respektive 100 kronor.

Tävlingens rätta svar är:

- A Messerschmitt Me 163 Kommet
- B Mikojan-Gurevitj MiG-21
- C Albatros, SK 1

- D Supermarine Spitfire
- E Airbus A380
- F Lockheed F-104 Starfighter
- G Polikarpov I-15 Tjajka
- H Douglas DC-3
- I Vought F4U Corsair
- J Saab 32 Lansen
- K Mikojan-Gurevitj MiG-29
- L Antonov An-2
- M North American F-86 Sabre
- N Handley Page Victor
- O Mikojan-Gurevitj MiG-15
- P McDonnell F-4 Phantom

De tre pristagarna som vunnit presentkort på Medlemservice är:

- 1:a pris: **Per Löwgren**
- 2:a pris: **Jonny Andersson**
- 3:e pris: **Torkel Fagerström**

Vi ber att få **Gratulerar!**

Tack!

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

Vi tackar!

Bernt Abrahamsson, Falkenberg
Lennart Berns, Stockholm

Omslagsbilderna, framsidan ...

Stora bilden: SAS första Douglas DC-8-33 över San Diego före leverans. Foto © Johs Thinesen Collection.

Lilla bilden: SAS sista Boeing 737-600... Bolaget har nu parkerat sina "Lillgrisar" för gott. Bilden från Oslo-Gardermoen den 30 november 2019. Foto Viktor Gadestedt.

Regionala kontakter

Blekinge

Emil Lindberg
Älgvägen 5
372 50 Kallinge
073 379 33 36

Gävleborg

Erik Holmestig
Hagaströmsv 11
806 28 Gävle
073 98 78 633

Göteborg

Carl-Olof Emanuelsson
Södra vägen 30
412 54 Göteborg
031-18 30 38

Halland

Olle Jensen
Strandstugatan 12
302 39 Halmstad
035-21 16 00

Jämt-Härjedalen

Olle Göransson
Österåsen 520
845 52 Åsarna
0687-30 388

Mälardalen

Lars Hermansson
Friggas väg 4
723 55 Västerås
021-20 687

Kronoberg

Kennert Andersson
Videvägen 3
352 50 Växjö
070 678 50 28

Norrboten

Anders Jonsson
Lantermvägen 3
945 33 Rosvik
0911-20 67 39

Skåne

Rickard Andersson
Stenbäck
274 94 Skurup
070 292 56 51

Norra Småland

Lars Fogelquist
Lustigkullegratan 16
554 53 Jönköping
070 556 53 17

Stockholm

Gunnar Åkerberg
Astrakängatan 102
165 52 Hässelby
070 589 00 31

Värmland

Lars Öhman
Virvelgatan 41
667 34 Forshaga
070 309 79 70

Västernorrland

Lars Wiklund
Duved 209
860 35 Söråker
070 602 33 47

Örebro

Lars Tolkestam
Restalundsvägen 89
703 16 Örebro
070 549 43 80

Medlemsregister

Adressändring

Inger Borg
Backvägen 9
762 97 Edsbro

medlemsregister@flyghistoria.org
070-207 70 76

Utebliven tidning

Christer Persson
Medlemsservice
Box 102 67
100 55 Stockholm

medlemsservice@flyghistoria.org
076 846 55 02

Lyckad nyrekrytering – men stort medlemsbortfall 2019

Under 2019 lyckades vi rekrytera uppemot 300 nya medlemmar, vilket får anses vara ett bra resultat. Ett 70-tal av dessa värvades vid flygdagarna på F 17 Kallinge, Nyköping Skavsta, Barnens Flyghelg på Aeroseum Säve och vid EAA:s fly in i Falköping. En helt ny satsning gjordes då vi deltog med exponering av SFF vid modellflygtävlingen Scandinavian Baltic Scale Masters i Helsingborg i augusti då sju nya medlemmar värvades, vilket var 10 procent av antalet deltagare i evenemanget! Det gav mersmak för att delta i kommande modellevenemang på olika håll i landet.

Av ULF DELBRO

Lika många som vid flygdagarna, det vill säga ett 70-tal, blev medlemmar efter att ha blivit värvade av någon god vän eller bekant vilket är mycket positivt och betydelsefullt. Vi har under flera år erbjudit en garanterad premie i form av en bok eller en dvd för varje medlem man värvat, och det fortsätter vi med även under 2020. Sortimentet av premier att välja på finns på hemsidan under ”Medlemsvärvning”.

Vi har även flera gånger haft pristävlingar kopplade till medlemsvärvning där de som värvat flest medlemmar vunnit en flygtur eller en simulatorflygning, vilket varit mycket uppskattat! För att stimulera till värvningsinsatser satsar vi i år på ännu en värvningstävling. Priset/priserna är i skrivande stund inte klara, men vi återkommer under våren med detta. Men vänta inte på det, utan ta varje tillfälle till att värva nya medlemmar, det är kolossalt viktigt för SFF!

Men, glädjande nog har närmare 150 av de nya medlemmarna anmält sig på eget initiativ. Kanske har man besökt ett flyg- eller teknikmuseum och plockat med sig en av våra informationsfoldrar med anmälningsformulär. Eller också kan man ha fångat upp information om SFF på Facebook eller vår hemsida. Kanske har man sett vår informationsfilm och fått impulsen att bli medlem. Vi har annonserat i flera av Flygvapnets Kamratföreningars medlemstidningar, något som också kan ha burit frukt plus att vi gjort riktade värvningsinsatser som till exempel ett utskick av information om SFF tillsammans med ett exemplar av SFT till sammanlagt 373 klubbar och föreningar med flygverksamhet i Sverige – även detta har säkert lockat ett antal av de nya att anmäla sig.

För att veta vad som gett impulsen till att man vill bli medlem i SFF kommer vi under 2020 att be varje ny medlem att besvara en enkel enkät. På det sättet ser vi vilka marknadsföringsinsatser som ger mest effekt, och dem skall vi förstås satsa rejält på. De som inte ger något resultat kan vi istället dra ner på eller helt välja bort.

Stort bortfall 2019

Dessvärre har vi tappat närmare 400 medlemmar 2019, och det är ett större bortfall än vad det varit på senare år. På grund

av en hög medelålder i föreningen har vi ett oundvikligt bortfall av medlemmar som avlider eller lämnar oss av hälsoskäl. 2019 var det c:a 125 medlemmar som gick ur tiden och c:a 25 som lämnade oss av hälsoskäl. Några av de övriga som avslutade medlemskapet uppgav tidsbrist, andra nämnde ekonomiska orsaker eller bristande intresse. Men mer än hälften av de som lämnade SFF har ej angivit något skäl, vilket är en nackdel. Vi tittar därför nu på olika sätt att få klarhet i orsakerna till varje enskilt bortfall genom något slags personlig kontakt med var och en, till exempel att man ombeds besvara en enkel enkät. När vi vet skälen till att man avslutar sitt medlemskap har vi bättre förutsättningar att bedöma om vi kan göra medlemskapet mer attraktivt för att därmed minska bortfallet.

De senaste fem åren har rekryteringen balanserat bortfallet och har under flera år även gett en nettotillväxt i medlemsantal. Så blev det inte förra året, utan vi fick ett nettobortfall om drygt 100 medlemmar. Sammantaget landade vi totalt på närmare 5 700 medlemmar 2019. Utan det stora tillskottet av nya medlemmar hade nettobortfallet blivit ännu större. SFF framför därför ett stort tack till alla er som gjort mycket värdefulla värvningsinsatser vid flygdagar och liknande evenemang och med värvning av vänner och bekanta!

Bra gjort!

Bli en av våra SFF-ambassadörer!

Vi jobbar med en kampanj för att göra SFF mera känt bland flygintresserade i Sverige och för att skapa intresse för ett medlemskap.

Uppgiften innebär att:

- vara SFF:s kontaktperson för flyg- och teknikmuseer i ditt område.
- vara SFF:s kontaktperson för mindre flygplatser och flygklubbar i ditt område.
- vara SFF:s kontaktperson för bibliotek, turistbyråer och liknande i ditt närområde.
- ansvara för att informationsmaterial t ex roll-up, foldrar, överexemplar av SFT finns på ovanstående platser.
- vid behov stödja centrala och/eller regionala SFF-aktiviteter i ditt område.

Vi tror att du gillar att berätta för vänner och bekanta att flyghistoria är både spännande, intressant och roligt, samt

Nytt år – nya satsningar: Värva en kompis!

Givet att SFF minst behöver balansera medlemsbortfallet med nyrekrytering för att på sikt ha ekonomiska möjligheter att ge ut flaggskeppet SFT med samma kvalitet, sidantal och lika många nummer per år – plus årsboken Flyghistorisk Revy – och att ge övrig service till medlemmarna, så måste vi satsa kraftfullt på de tre metoderna: Värvning vid flygdagar och liknande evenemang, värvning av vänner och bekanta samt effektiv marknadsföring och exponering av SFF som leder till medlemsanmälningar på eget initiativ. Ingen av de tre metoderna var för sig är än så länge tillräcklig för att balansera det oundvikliga bortfallet.

Med en utveckling mot allt färre flygdagar som förutses under 2020 och framgent framstår värvning av vänner och bekanta och marknadsföring och exponering av SFF på olika sätt och sammanhang som allt viktigare. Vi finns i dag med en roll-up och med informationsfoldrar på närmare 20 av totalt c:a 40 flyg- och teknikmuseer i Sverige. Gott så. Men målet är, att finnas på samtliga. Till detta kommer flygklubbar, flygplatser, hembygdsföreningar samt företag och organisationer med flyganknytning för att nämna några ställen där vi skulle kunna exponera SFF.

Bli ambassadör för SFF

Men, detta slags marknadsföring och exponering av SFF runt om i landet är resurskrävande personellt. För att kunna öka satsningen på detta önskar vi få draghjälp av ett antal av våra 5 700 medlemmar. Vi går därför ut med ett upprop till medlemmarna om att bli ”ambassadörer” för SFF. En ”annons” om detta återfinns i anslutning till denna text. ”SFF needs you” – för att travestera ett välkänt, historiskt upprop!

Vi hoppas på fortsatt, fin medverkan från medlemmarna i årets värvningsaktiviteter. Tack på förhand för era insatser!

att du kan tänka dig att hålla kontakt med och vid någon speciell aktivitet hjälpa till att informera besökare på ovanstående platser.

Om du tycker det skulle vara kul och spännande att stödja vår gemensamma förening genom att vara SFF:s ambassadör i ditt område – då är du rätt person!

Låt oss träffas och diskutera hur ditt område ser ut, och vad som kan passa bäst för att sprida kunskap om SFF där du bor.

Hör gärna av dig, helst så snart som möjligt till Ulf Delbro tel 0733-39 32 17 eller via e-post ulf.delbro@flyghistoria.org

Om du inte kan åta dig samtliga ovanstående uppgifter, kanske du kan åta dig någon av dem som du känner speciellt för. Hör i så fall också av dig till ovanstående. Välkommen i gänget!

Luftaffärer



Av LENNART ANDERSSON

Till kategorin ”flygmaskiner som ni förmodligen inte visste fanns” fogas den i denna artikel beskrivna svenska flygplanstyp som aldrig fick luft under vingarna.

Hallberg Motor Industri i Leksberg, Mariestad, lät i mars 1928 omvärlden veta att man byggt ett ensitsigt sportflygplan och i maj fick Erik Hallberg tillstånd att provflyga det nya flygplanet på Torslanda i Göteborg. Senare tilldelades flygplanet av luftfartsmyndigheten igenkänningsnumret S-81. Någon flygning blev det ändå inte, eftersom planet skadades i samband med transporten till Göteborg. Det skickades i stället hem för reparation. Vem som var påtänkt som provflygare vid detta tillfälle är inte känt.

Flygmaskinen i fråga var utrustad med en tvåcylindrig 28 hästkrafters motor. Den hade Hallberg byggt på sedan 1925 och även propellern var av egen tillverkning. Flygplanet var lågvingat och hade fällbara vingar. Hallberg skrev att konstruktionen var ”av ny typ, dock byggd efter förut kända linjer”.

Hallberg Motor Industri tillverkade annars motorcyklar och motorcykelmotorer i liten skala. Tillsammans med sin bror Gustaf startade Erik Hallberg nu Aero Industri Stratus i Kungsör. De köpte en fabriksbyggnad och firman registrerades den 16 augusti 1928. Det första flygplanet skulle bli leveransklart under våren 1929 och skulle med 20 hk, alternativt 40 hk motor, kosta 6 000, respektive 8 000 kronor. Det kunde utföras både som en- och tvåsitsigt och typbeteckningen var S.20 eller S.40 beroende på motortyp. I en annons uppmanade man: ”Beställ Eder egen maskin och gör Eder oberoende av landsvägar och avstånd!”

”Ruffel och båg”

Provflygningstillstånd för det första flygplanet (märkning S-91) erhöles i februari 1929. Det skulle provflygas av Carl Gustaf von Rosen på isen utanför Kungsör, men hur man än försökte lyckades man aldrig få upp flygplanet i luften. Eventuellt var detta flygplan i själva verket en ombyggd variant av den första maskinen.

Aero Industri Stratus upphörde med sin verksamhet 1930, sedan man fått avslag på sina ansökningar om statslån. Ett nytt provflygningstillstånd beviljades den 10 mars 1930, men utnyttjades troligen inte. Firmans flygmotorkonstruktioner var amatörmässiga och ledde aldrig till något resultat och verksamheten i övrigt hade närmast en karaktär av ”ruffel och båg”, med påståenden om konstruktion och tillverkning som helt saknade all kontakt med verkligheten.

En bra exempel på detta är en offert lämnad till danska legationen i Stockholm. Man påstår sig kunna leverera stjärnmotorer av märket Stratus av tre olika typer, 188, 250 och 450 hk, samt 80 hk övningsflygplan, 188 hk ensitsiga jaktplan, 250 hk spaningsplan och 450 hk stridsflygplan, samtliga som land- eller sjöflygplan. Priser anges för samtliga. För säkerhets skull lägger man till ”Vi besitta stor leveransförmåga samt de bästa tillverkningsakkunniga”...

Stratus S.40 på isen utanför Kungsör, vintern 1929 inför en tänkt provflygning. Alla försök att få maskinen i luften blev dock förgäves. Foto genom artikelförfattaren.

Aero Industri Stratus offert till danska legationen 1928. Dokument genom artikelförfattaren.

Flygmotorer - Flygplan - Motorcyklar
AERO INDUSTRI STRATUS
Telegramadress: STRATUS.
Riketelefon 187.
Kungsör, den 13 juli 1928.
Sverige.
Till Danmarks Legation i Stockholm.
Stockholm.
Confidenciel.
Vi hava äran erbjuda Eder Regering Arméflygmaskiner av skilda typer och separata flygmotorer av vårt märke och vår tillverkning "Stratus".
Vi tillverka flygmotorer intill 450 hkr. samt anoda flygplan, avsedda för spanings- och stridsflyg, de senare med kulspruteutrustning till extra nettopris.
Priserna å motorer och plan ställa sig som följer:
188 hkr. stjärnformig, 7-cylindrig Flygmotor kr. 12000:-
250 " " 7-cylindrig " " 17000:-
450 " " 9-cylindrig " " 26000:-
Flygmaskiner:
2-sittiga övningsmaskiner med dubbelkommando, försedda med 80 hkr. motor, biplantyp "Stratus" kr. 14000:-
2-sittiga spaningsmaskiner, 188 hkr biplantyp " " 20000:-
2-sittiga spaningsmaskiner 250 hkr. " " 26000:-
2-sittiga stridsmaskiner 450 hkr. " " 50000:-
Santliga dessa flygplan kunna även levereras försedda med kombinerade landningsställ eller enbart som land- eller sjöflygplan.
Förefinnes intresse från Eder Regerings sida för detaljer å offererade försmål. Maskiner och motorer levereras prövlingsförmåga samt de bästa tillverkningsakkunniga. Vi besitta stor leveransförmåga samt de bästa tillverkningsakkunniga.
Leveransen sker f.o.b. Kungsör eller fritt bannväg.
Avvaktande Legationens ärade svar, teckna vi
Med utmärkt högaktning
Aero Industri Stratus
s:gn Gustaf Hallberg.

Flygvapnets flygflottiljer

I detta nummer presenterar Svensk Flyghistorisk Tidskrift den första artikeln i Lennart Anderssons serie om alla de svenska flygflottiljerna. Vi kommer alltså under lång tid framöver att kunna se fram emot nya avsnitt i det svenska flygvapnets historia, speglad genom inte bara dess flottiljer utan också dess flygplanstyper. Vi inleder, logiskt nog, med F 1. Red.

Av LENNART ANDERSSON

Flygvapnets fredsorganisation har sedan 1936 utgjorts av ett antal flygflottiljer. Under perioden dessförinnan, 1926 till 1936, kallades de flygkårer. Var och en av flottiljerna har eller har haft ett namn enligt modellen Kungl Västmanlands flygflottilj, men eftersom det namnet är långt och opraktiskt att använda tilldelades för-

banden redan från 1926 också en kortare beteckning bestående av ett "F" och ett nummer.

Av de 24 flottiljer som existerat, F 1 till F 22, F 30 samt Helikopterflottiljen, finns som bekant idag endast ett fåtal kvar. F 1 till F 18, samt F 20 och F 21 sattes upp inom landets gränser, medan F 19 sattes upp i Finland och F 22 i Kongo. F 30 fanns bara på papperet och skulle ha organiserats först

efter en mobilisering. Helikopterflottiljen har inget F-nummer.

Denna artikelserie ska beskriva hur det gick till när varje flygflottilj bildades och vilka flygplanstyper som använts vid flottiljen. Beskrivningen är ganska detaljerad fram till 1945 och därefter mer översiktlig. Endast flygplan och flygförband behandlas, även deras krigsorganisation och planerad basering i krig. Med undantag av robotdivisioner tas andra typer av förband – som basförband och strilförband inte upp. För mer information om sådana funktioner hänvisas till de böcker med flottiljhistoriker som finns utgivna, se litteraturtips. Uppgifter som fortfarande omfattas av sekretess berörs inte.

F 1 – 1. flygkåren, Kungl Västmanlands flygflottilj



Personal samlad vid en av F 1:s B 18. Foto via Per Hemming.

Av LENNART ANDERSSON

Vid mobilisering skulle ett bombförband med tolv flygplan, ett jaktförband med 18 flygplan och fem gränsbevakningsavdelningar med sammanlagt 15 flygplan kunna organiseras av 1. flygkåren (F 1). F 1 skulle alltså bli en blandad flygkår och var tänkt att placeras i Uppsala, medan 2. flygkåren skulle förläggas till Västerås. 1927 kom man fram till att både F 1 och F 2, av besparingsmässiga skäl, kunde förläggas till Västerås! En ny utredning föreslog dock snart att endast F 1 skulle ligga där och det blev också riksdagens beslut den 1 juni 1928. Kåren skulle sättas upp den 1 juli

året därpå. Kaserner övertogs från nedlagda I 18 i Viksäng, strax öster om Västerås. Kårstab, kompani och – på pappret – två spaningsflyggrupper organiserades under chefskap av Harald Enell.

Eftersom något flygfält ännu inte fanns kunde flygning tills vidare endast bedrivas med sjöflygplan från den sjöflygstation, som byggts i Viksäng för Centrala Flygverkstaden i Västerås räkning. Där fanns hangar, brygga och slip. F 1:s första flygplan anlände den 6 november 1929 i form av två stycken S 2 Hansa sjöspaningsplan. S 2 var ett gammalt flygplan från marinflygets tid. Sommaren 1930 fick F 1 en egen S 5A Hansa och under hösten ytterligare

två. Man fortsatte sedan med sjöflygning till 1934 och flög mest över Mälaren och Hjälmaren, men även målbogseringsuppdrag i Karlsborg förekom, liksom samövningar med kustflottan.

Vid Hässlö, två kilometer öster om Viksäng, byggdes ett 500 x 500 meter stort flygfält med tre hangarer och verkstad och det blev klart i juni 1931. Den 17 juli genomfördes den första starten på fältet. I december 1930 hade från F 5 överlämnats två J 1 Phönixjagare och fem A 1 Dront. I november 1931 tillkom en jaktflyggrupp med två, senare sex J 7 Bulldog. Under första hälften av året disponerades också tre Fokker S 6 och i november fick kåren



S 5A, Heinkel HE 5/t Hansa med flottörer, tillverkad av Centrala Flygverkstaden i Västerås (CFV). Foto i Lennart Anderssons arkiv.



A 1, Phönix C.I Dront, från F 1 år 1934. I bakgrunden en ASJA Ö 9. Foto i Lennart Anderssons arkiv.



J 7, Bristol Bulldog, på F 1 under 1930-talet. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



J 4, Heinkel HD 19, på F 1. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



Flygvapnets enda Tp 7, Miles M.3 Falcon, var stationerad på F 1 mellan maj 1940 och maj 1941. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

ytterligare två nya typer – två J 6 Jaktfalk och en ASJA Ö 9.

Vid det laget var det alltså en blandad samling flygplan som flygkåren disponerade, ungefär tjugo flygplan av sex olika typer. Åren 1933–1938 var flygvapnets jaktkurs med J 6 och J 7 förlagd till F 1 och förste chef för den blev Magnus Bång, sedermera chef för F 9. J 1 och A 1 kasserades och i stället fick man 1933 fyra gamla Ö 1 Tummelisa och tre Fokker S 6. När även Ö 1 måste kasseras efter några år, kom tre tvåsitsiga Heinkel J 4 från F 2 och dessutom lånades ytterligare tre-fyra S 6 in från F 3 för att användas som övningsflygplan. Bristen på modern flygmateriel var stor och man fick nöja sig med vad som stod till buds.

När de tre första J 8 Gladiator kom till Sverige i oktober 1937 placerades de tillfälligt på F 1. De tillhörde F 8 Barkarby, men ytterligare ett antal flygplan av denna typ kom att först levereras till Hässlö. Den 1 juli 1938 flyttades de till Rinkaby i Skåne och flög sedan över till sin hemmabas i Barkarby, nära Stockholm, den 1 oktober. Därmed var jaktflyg ett avslutat kapitel för F 1:s del, åtminstone tills efter kriget.

Antalet skolflygplan för allmän flygträning var länge omfattande vid flottiljen. De användes bland annat för lärare och elever vid flygvapnets olika skolor i Västerås. Förutom redan nämnda typer fick man runt årsskiftet 1936–37 tre stycken Heinkel Sk 6A. Ett år senare kom en Sk 9 Moth, tre P 1 Sparmannjagare och en fjärde

Sk 6A. Beståndet av Sk 6A fylldes sedan på allteftersom tidigare levererade flygplan havererade, tills samtliga kasserades 1940. I stället kom då två Sk 11 Tiger Moth och 1941 fem Sk 15 Klemm 35. Två, senare tre, B 4 Hawker Hart användes både för övning och målbogsering. Fyra Sk 10 Tigerschwalbe tillkom 1942 och 1943 två Sk 11, fyra Sk 12 Stieglitz samt fyra P 1. I slutet av 1944 kom ytterligare fyra Sk 12 och ett år senare fyra Sk 15. De sex Northrop B 5 som man fick 1944 var avsedda för utbildning i instrumentflygning och för målbogsering.

Bombflottilj

I och med försvarsbeslutet 1936 blev det klart att F 1 skulle bli en tung bombflottilj. Sedan 1934 hade Egmont Tornberg varit chef för 1. flygkåren, som nu ändrade namn till Kungl Västmanlands flygflottilj och han efterträddes 1937 av Qviding Ström, som i sin tur ett år senare lämnade över till Axel Ljungdahl. Enligt då gällande mobplan (mobiliseringsplan) skulle F 1 organisera 11. till 13. bombdivisionerna med 36 B 4 Hawker Hart och det första exemplaret av denna typ kom till Hässlö den 17 april 1936. Planerna ändras nu, men som mest hade flottiljen 25 stycken B 4 innan de började överföras till F 4 på Frösön i december 1937.

De första två av 40 B 3 Junkers Ju 86 kom till F 1 i april 1937 och huvuddelen av leveranserna genomfördes sedan mellan januari och augusti 1938. B 3 var ett stort flygplan och krävde nya lokaler och ett



Till vänster: Ännu en udda fågel i flygvapnet, P 5 Handley Page Hampden. Ett enda exemplar användes för utprovning som bombflygplan. Det blev B 3 i stället. P 5 fanns vid F 1 mars 1941 till juni 1942. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Nedan: En effektivt vinterkamouflerad B 3, Junkers Ju 86K, i Kiruna. Foto Leif Fredins samling.



större flygfält. Den första av tre nya 40 x 110 meter stora hangarer färdigställdes i augusti 1937 och de övriga två följde under 1938. Flygfältet utökades samtidigt till 1 100 x 1 100 meter och det kom sedan att utvidgas ytterligare mellan september 1939 och juli 1940 samt 1942–1943. 1945 var fältet mellan 1 600 och 1 700 meter stort i alla riktningar.

Ett av F 1:s nattjaktplan J 30 – nr 30005 – de Havilland D.H. 98 Mosquito NF Mk XIX, efter ett haveri. Foto i Lennart Anderssons arkiv.



Beredskapsåren

I september 1939 började andra världskriget och det svenska försvaret var därefter partiellt mobiliserat under hela beredskaps-tiden fram till 1945. För F 1:s del började beredskapen redan i augusti 1939, när en grupp B 3 som skickats ned till Ljungbyhed började med fjärrspaningsflygningar. Bombplanet B 3 var den enda svenska flyg-

planstyp som var användbar i den rollen. Gruppen kallades Detachmentet F 1, och ombaserades snart till Trollhättan. Resten av flottiljen krigsorganiserades med flottiljstabs och två divisioner. Varje flottilj skulle ju egentligen kunna sätta upp tre divisioner, men det fanns inte utbildad personal så att det räckte.

När den tyska invasionen av Danmark och Norge kom i april 1940 ombaserades 2. divisionen F 1 i tur och ordning till Bulltofta, Trollhättan och Ljungbyhed och därefter låg divisionen på Norrköpings flygfält efter en vecka på Bromma. 1. divisionen blev först kvar i Västerås, men låg också en kort tid i Trollhättan. Under eskaderövningen i september baserades båda divisionerna i Tierp. De tre krigsflygfälten där var anpassade för tunga flygplan genom att de försetts med hårdgjorda banor och skulle i fortsättningen komma att bli de flygfält som utnyttjades oftast av flottiljen vid utbaseringar.

Tredje divisionen kunde sättas upp först i november 1940 efter att ha varit skoldivision utan krigsflygplan sedan i april samma år. F 1:s vinterövningar bedrevs i Kiruna, Boden eller på F 21 och under eskaderövningarna baserades F 1 i Tierp och 1944 på Visby flygplats. Även Bunge- och Rommehedsfälten användes periodvis.

Från 1940 bedrev F 1 transportflygverksamhet med inhyrda ABA-plan och en egen Tp 9 Junkers Ju 86. Enligt mobplanen skulle flottiljen i krig sätta upp en transportdivision. Man flög med tre Tp 5 Junkers Ju 52/3m, en Tp 7 Miles Falcon och en Tp 9. P 5 Hampden kom till F 1 1941 och byggdes om till stabstransportplan och från 1942 byggdes ett antal B 3 om till transportflygplan. Från 1948 hade F 1 ansvar för att i flygvapnets krigsorganisation sätta upp en transportflyggrupp med det tiotal B 3 som tillhörde flottiljen. De kompletterades först och ersattes sedan i mitten av 1950-talet av sex Tp 83 Pembroke. Gruppens krigsbas var Västerås, men ansvaret för den flyttades från F 1 1975.

Sedan två byggsatser till glidflygplan av typ G 101 (SG-38) anlät i augusti 1941 bildades en segelflygavdelning. Glidflygplanen blev färdiga 1943 och 1944 och då hade man sedan sommaren 1942 flugit med två Se 102 Grunau Baby. Vintern 1943–1944 fick man också två Se 103 Kranich och en Se 104 Weihe. Sk 11, Sk 12 och Sk 15 användes för bogsering. Efter 1945 fick F 1 ett stort antal före detta krigsflygplan som skulle användas som övningsflygplan: bland annat fyra J 8 Gladiator och ett 15-tal B 17 och S 17. F 1 hade också fler Sk 16 Harvard än de flesta andra flottiljer.

Nattjakten

Det första exemplaret av Saab B 18A, som skulle ersätta B 3 på F 1, var en av prototyperna och den kom dit den 23 november 1943. Mellan mars 1944 och februari 1945 levererades 60 flygplan av denna typ, men de byttes redan 1946–1947 till versionen B 18B. Åren 1948–1949 fick F 1 i stället

J 30 Mosquito och blev därmed flygvapnets enda nattjaktflottilj. Vid eventuell mobilisering skulle F 1 tidigare vid krigsfall IIS ha haft fält 8 Mockeltorp och fält 9 Kyrketorp som krigsbaser och fält 28 Gunnarn vid krigsfall IIN. I och med övergången till nattjakt blev Hässlö krigsbas för samtliga tre divisioner, vilket även gällde när J 30 ersattes av jetplanet J 33 Venom 1952–1954, men från mitten av 1950-talet fördelades divisionerna i stället på baserna Brävalla, Barkarby och Uppsala.

J 32B Lansen ersatte J 33 1959–1960 och ungefär samtidigt ändrades F 1:s utgångsbasering i krig till Nyköping, Arlanda och Uppsala. Uppsaladivisionen flyttades sedan till fält 44 Kubbe. Två av divisionerna utrustades med J 35F Draken 1966 och den tredje vakantsattes den 1 juli 1967, men redan ett år senare sattes den upp igen, nu med J 35F. Den 30 juni 1976 försvann en division ur krigsorganisationen. Den av de kvarvarande två divisionerna som då hade Tullinge och Strängnäs som krigsbaser flyttades den 31 augusti 1981 till ny fredsbasering i Tullinge. Den 31 december 1982 drogs den sista divisionen i Västerås in och den 1 januari 1983 överlämnades Tullingedivisionen till F 16.

Västmanlands Flygflottilj lades ned den 1 juli 1983.

Läs mer:

- Kungl Västmanlands Flygflottiljs historia 1929-1979, 1979
- Kungl Västmanlands flygflottiljs historia. Del 2, 1979-1983, 1985



J 32B Lansen på F 1 Hässlö. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



J 35F Draken på F 1 Hässlö. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



Sk 16A, Noorduyn AT-16 Harvard. Planet, nr 16073, flygs i dag av Swedish Air Force Historic Flight med civil registrering SE-FVU. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



Sk 50B Safir. Planet, nr 50020, finns bevarat på Jämtlands Flyg- och Lotmuseum. Nedan: Hkp 3, Agusta Bell 204B, på F 1 Hässlö. Foton i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Flygplanstyper som tillhört F 1 1929–1983

- A 1
- B 3, B 4, B 5, B 17, B 18
- Hkp 2, Hkp 3
- J 1, J 4, J 6, J 7, J 8, J 30, J 32, J 33, J 35
- P 1, P 5
- S 2, S 5, S 6, S 17
- Sk 6, Sk 9, Sk 10, Sk 11, Sk 12, Sk 14, Sk 15, Sk 16, Sk 25, Sk 50
- Tp 5, Tp 7, Tp 9, Tp 83
- Ö 1, Ö 9
- G 101, Se 102, Se 103, Se 104





Med Åke Söderberg i Korea 1955

Av LENNART WESTERGÅRD

Åke Söderberg var yngre bror till den legendariske flygaren Nils Söderberg. Hans liv som flygare, bland annat under finska vinterkriget, har tidigare beskrivits. Här följer en berättelse om Söderbergs gärning i Korea, där artikelförfattaren 1955 tjänstgjorde med Söderberg i Pusan som hans ställföreträdare.

I en fyllig och trevlig artikel med rubrik "Han hade ett härligt liv" beskrev Göran Nilzén i SFT nr 1-2010 Åke Söderbergs liv som flygare, bland annat hans insats som jaktdivisionschef vid F 19 under finska vinterkriget 1939–40. Ett kortare stycke handlar om Åkes tjänstgöring vid NNSC,

Neutral Nations Supervisory Commission, i Korea. Artikelförfattaren tjänstgjorde med Åke Söderberg i Pusan som hans ställföreträdare, *alternate*.

Den nära samvaron med Åke blev för mig en rik upplevelse som lämnat outplånliga minnen. Jag är därför glad att här kunna komplettera bilden av hans insatser i Korea.

NNSC bestod 1955 av delegationer från Polen och dåvarande Tjeckoslovakien, valda av Nordkorea, samt Schweiz och Sverige, valda av FN som ju var den andra krigförande parten. Övervakningen skedde på fem platser i vardera landet; i Nordkorea två gränsövergångar till Kina och tre hamnområden; i Sydkorea fyra hamnar med flygbaser och en central flygbas i Taegu. Delegationernas ledningsplatser i Panmunjom; Polens och Tjeckoslovariens hos den nordkoreanska armén norr om demarkationslinjen, Schweiz och Sveriges söder därom hos US Army. Där fanns möteslokaler för både vapenstillståndscommissionen (MAC) och NNSC, båda med vit linje på golvet och ett vitt band över bordet utvisande demarkationslinjen genom husen.

Åke Söderberg vid sin chefsmodul i Panmunjom. Officerare av lägre grader bodde i 4-mannatält typ M.A.S.H. Foto Lennart Westergård.



Åke Söderberg under tjänstgöring vid Neutral Nations Supervisory Commission i Korea 1955. Han hade alltid en livvakt i hasorna. Foto Lennart Westergård.

Den svenska delegationen bestod av 125 personer av militär status för bemanning av de tio fasta inspektionsteam och ledningsplatsen med underhåll och samband, samgrupperad med den schweiziska delegationen. Förläggningen var ganska primitiv och bestod av tälthyddor av den typ vi alla sett i de populära M.A.S.H.-filmerna. Delegationen hade två chefer, diplomaten Tage Grönwall och förre I 5-chefen Carl-Oscar Agell, båda av generalmajors grad. Översten Åke Söderberg började sin tjänstgöring som vice stabschef i Panmunjom den 2 februari.

Jag träffade Åke första gången den 24 januari då en avlösningskontingent till Korea samlades på försvarsstaben i Stockholm. Vi var tolv officerare och underofficerare som skulle avresa till Japan och Korea. Åke var äldst och utsågs till kontingentschef. En utmärkande egenskap hos honom var den naturliga auktoritet han radierade med sin lugna och stilfulla profil.

Med Birgit Nilsson till Rom!

Den 28 januari lyfte vi från Bromma med SAS DC-6B Cloudmaster SE-BDR *Sture Viking*. Resan gick via Frankfurt-Rom-Karachi-Calcutta-Bangkok-Manila till Tokyo. Till Rom hade vi en charmerande medpassagerare i vår operasångerska Birgit Nilsson. Besättningsbyten i Rom och Bangkok

men vi satt kvar i inmutade säten i samma flygmaskin som med tiden kändes som vår egen trygga boning. Efter inkörning av 8 timmar ”mot solen” landade vi på Haneda Airport den 31 på kvällen efter en halvtimmes skakande final och passage genom ett tropiskt åskväder.

Från Tokyo till Seoul flög vi med en C-124 Globemaster II, en då mycket imponerande maskin med flera lastvåningar i den jättelika kroppen. Från Seoul fördes vi till Panmunjom med jeepar. Efter ett par dagars information och förberedelser tilldelades vi olika uppdrag. Åke installerades alltså som alternerande stabschef. Han ingick också i ett rörligt team som var berett att rycka ut vid rapporterade incidenter. Åke och en schweizisk kollega förenades då med en polsk och en tjeckisk delegat jämte adjutanter. Själv skickades jag som kontroll-officer och ställföreträdande delegat för två månader till Hungnam i Nordkorea, en stor hamnstad med flygfält, på ostkusten. Dit flögs jag i en rysk Dakota-kopia av kinesiska piloter. Tjänstgöringen där vore värd en egen berättelse.

Vid flera tillfällen framförde nordsidan skarpa protester i MAC mot påstådda kränkningar av Nordkoreas territorium. Det gällde både på marken och i luftrummet. Sydkoreanska spaningspatruller hade påträffats djupt inne i landet och nedkämpats. I luften handlade det om amerikanskt flyg som efter luftstrid hade avvisats eller ”bekämpats framgångsrikt”. Bevis om sydkoreansk markspaning – ”spionpatruller” – framvisades i form av i strid dödade soldater i sydkoreanska uniformer. Amerikanska kränkningar av luftrummet anmäldes av Nordkoreas luftbevakningsledning.

Nordkoreanskt raseri

När jag senare passerade Panmunjom på väg till mitt nästa team i Taegu i Sydkorea bodde jag ett par dagar där. Åke kallades då en dag till ett möte med MAC. Han skulle redogöra för en kontroll av en flygincident med det rörliga teamets rapport som redan hade godkänts i NNSC. Nordkoreas delegat, en general, var mycket arg och talade med stora bokstäver. Han ifrågasatte NNSC:s rapport. Det koreanska språkets ljudmönster är ganska stackatobetonat. När en upprörd talare dessutom skriker ut sin ilska mer än fördubblas denna upplevelse. Under det att utbrottet tolkades till engelska riktade alla sin uppmärksamhet mot Åke. Det blev tyst. Han tittade sig omkring. Med upphöjt lugn och utstrålande en air av kompetens i sin guldsmidde flygvapenuniform med de finska krigsdekorationer talade han långsamt och tydligt på engelska. Hans svar löd ungefär: ”Jag är beredd att börja om från början. Jag kommer att läsa ur samma protokoll. Jag betonar att det är undertecknat även av de polska och tjeckiska delegaterna utan reservationer. Jag frågar Er därför, Sir, vill Ni verkligen att jag skall göra det?” Den nordkoreanske generalens ansiktsfärg avslöjade stridiga känslor men



Åke Söderberg (till höger i bild) samtalar med norskättade överste Floyd L Wergeland, 8th US Armys chefsläkare. Foto Lennart Westergård.

han förblev tyst med hårt sammanbitna käkar. Därefter reste han sig med sina adjutanter, bugade sig stelt inför FN-kommandots chefsdelegat, generalmajoren Harlan C Parks, USAF. Mötet avslutat.

En annan episod må förtäljas där Åke tog viktiga poäng. Amerikanska plan skulle i strid med nordkoreansk jakt ha fällt sina fälltankar djupt inne i Nordkorea. Sådana sades ha upphittats och skulle visas på platsen. Det rörliga teamet fördes dit med buss och ryska jeepar. En bucklig amerikansk fälltank uppvisades. Den var illa åtgången. Åke fotograferade. Vid senare granskning av bilderna genom filter framträdde materiellbeteckning och serienummer. Den amerikanska materielförvaltningen stod inte vår präktiga svenska efter i noggrannhet. När så Åke begärde förlustredovisning av fälltankar påträffades det aktuella serienumret. Tanken hade fällts i luftstrid under kriget tre år tidigare, långt ifrån den plats där den nu hade visats! Åkes rapport förelades MAC utan att mötas av erinran från Nordkorea. Ridå!

Helikopter som taxi

Flyggeneralen Harlan Parks och Åke blev med tiden mycket goda vänner. De var jämnåriga och delade många intressen. Parks var också vice stabschef i UNC (FN-kommandot) och tillika US FECOM* under generalen Lemnitzer i Tokyo men var ofta i Panmunjom för MAC:s möten. Han umgicks då med Åke. Det var uppenbart att Åke åtnjöt stort förtroende hos USAF och övriga FN styrkor som stridsflygare från finska vinterkriget. Han vann också stor respekt hos båda parter för sina väl genomförda utredningar av incidenter.

Under min tid i april-maj vid en stor flygbas i Taegu blev Åke ordinarie stabschef i Panmunjom. Han hade från början avsetts vara kvar där i samma roll tiden

Förkortningar

NNSC	Neutral Nations Supervisory Commission
UNC	United Nations Command
*FECOM	Far East Command
MAC	Military Armistice Commission

Kapten Tarrekegn, Etiopien, Åke Söderberg och major Caldwell, USA. Foto Lennart Westergård.





Åke Söderberg blickar ut över det väldiga basområdet i Pusan. Foto Lennart Westergård.

ut. Så kom han till mitt team på besök och berättade att han som omväxling skulle få avsluta sin tjänstgöringsperiod som svensk "member" i Pusan. "Då blir du min ställföreträdare där", sa han. Han visste att jag skulle dit efter Taegu. Det såg jag fram emot.

Den 5 maj kom jag till Pusan för att bli *alternate* till överstelöjtnant Erik Ljunge. Den 15 maj anlände Åke för att avlösa Ljunge. Teamet i Pusan var det mest eftertraktade av alla tio på hela Koreahalvön. Pusan hade hela tiden, under kriget och fortlöpande, varit den dominerande inkörsporten till Sydkorea, både för sjö- och flygtransporter. FN:s och 8th US Armys stora basläger Hialeah Compound sträckte sig flera mil från hamnar och flygfält. NNSC-teamets fyra nationer hade varsitt eget lilla hus i en inhägnad enhet. Därtill fanns en gemensam lokal för måltider, sammanträden och samvaro. Utanför området men ganska nära fanns stora befälsmessar för olika kategorier. Officersmessan hade karaktären av en präktig restaurang. Den kunde vi besöka efter behag men med militärpolis i hasorna som livvakter. I Sydkorea förekom ofta demonstrationer och hot mot de polska och tjeckiska medlemmarna i NNSC. Därför skyddades vi alla på detta sätt. På dagtid fick vi inte förflytta oss på marken utan hänvisades till flygning med helikopter. Aldrig förr, men ej heller senare, har vi upplevt hur enkelt det var att vid en planerad förflyttning eller i akut läge ringa och beställa en helikopter med besättning och militärpolis. Lätt som en plätt! Som man beställer taxi. Och den kom!

Åke och jag började genast planera för vårt personliga samarbete. Vi fördelade hur vi skulle agera i observationer och kontroller. Vi samrådde också med schweizarna. Det är lätt att tro att vi var neutrala med hänsyn till namnet, Neutrala ländernas... Det var vi inte alls, vi var mycket partiska. FN hade ju valt Schweiz och Sverige för att slå vakt kring sina positioner i vapenstillståndet. Nordkorea hade valt Polen och Tjeckoslovakien, båda socialistiska stater. De var givetvis också partiska. De fyra länderna i NNSC hade inte aktivt deltagit i kriget, därför kallades de neutrala. Både Åke och jag hade lärt oss på olika platser

hur slipstenarna skulle dras i sammanträden och åsiktskonflikter. Vi kände oss redo.

Tiden framöver utförde teamet regelmässiga kontroller i hamnar och på flygbaserna, antingen hela teamet eller med två halvteam. Inga allvarigare kontroverser förekom vid efterföljande sammanträden och rapportering. Dock yrkade vid ett tillfälle den polske *membern* utförande av en överraskande spotcheck på ett av flygfälten. När vi uppdagade att detta var mera ägnat att välkomna en nyutträdande *member* än att en misstanke väckts om otillåten trafik, markerade Åke NO! Schweiz sade samma. Tjecken lade ner sin röst. Ridå!

Col Floyd L Wergeland, *Chief Surgeon* 8th US Army, tar farväl av Sveriges envoyé i Tokyo, KG Lagerfelt med maka efter besök på Svenska sjukhuset. Till höger överste Åke Söderberg i ljusa byxor till den mörkblå vapenrocken. Sommarmode? En amerikansk militär DC-3 skymtar. Foto Lennart Westergård.



Tjeckisk general, chef för den tjeckiska delegationen, besöker NNSC-teamet i Pusan. Till vänster närmast kameran Åke Söderberg. I bakgrunden US Armys H-19 Chickasaw (Sikorsky S-55). Notera röd skylt med två stjärnor: Generalmajor. Därtill förklustrade fönster mot utblick och fotografering, gällde alltid vid flygning med tjecker och polacker, Nordkoreas "vänner". Foto Lennart Westergård.

En perfekt rote

Det stora svenska, sedermera nordiska, sjukhuset låg vid havet cirka 15 minuters flygväg från vår förläggning. Vid sidan av teamets egentliga funktioner blev vi, den svenska parten, ett slags konsulat. Varje gång sjukhuset besöktes officiellt från ambassaden i Tokyo eller från tillresta dignitärer blev vi inblandade. Åke gillade denna sorts diplomatiska handräckning med flygningar till sjukhuset och möten med svenska läkare och sjuksköterskor. Så gjorde även jag. I övrigt mötte vi sjukhusets personal på fritid i officersmässen och de kom också på besök hos oss. Vi blev också inbjudna till sjukhuset för olika evenemang, Mors Dag, gudstjänster med mera. Dit tog vi oss så klart med helikopter. Piloterna och militärpoliserna gillade också dessa flygningar.

När Åke och jag uppträdde i tjänsten var vi måna om professionella manér. Han som *member* väckte självklar respekt, jag var hans *alternate*. Det hade uppstått helt naturligt av sig själv. I enrum menade Åke att vi var en perfekt rote, han manövrerade, jag som rotetvåa följde och skyddade honom. Jag minns med tacksamhet den balans som rådde mellan å ena sidan våra offentliga framträdanden, då vi väckte respekt för stil och kunskande, och å andra sidan det fina kamratskap som vi utvecklade. Åke var 20 år äldre än jag men de åren existerade inte i vår samvaro tack vare god personkemi. Åke var lågmäld men öppen med en rik fond av värme, glädje och humor.

Vi blev båda avlösta samtidigt och flög den 18 juni med en C-119 Flying Boxcar till Kimpo utanför Seoul och fortsatte med bil till Panmunjom. Där skulle vi stanna några dagar för avrapportering och sedan bli högtidligt avtackade av general Agell. Vi hade hört att FN-kommandot hade velat ge oss FN:s Koreamedalj och även att ett förtjänststecken skulle presenteras av Sydkorea. Schweiz hade dock tackat nej för sina officerare och detta hade också påverkat Sverige. Istället fick vi vardera en Zippo cigarrettändare som bar FN:s emblem i emalj samt en bronsplakett från Försvarsstaben. Alltid något.

Den 24 juni flög Åke och jag med en C-124 Globemaster II från Kimpo till Tachikawa AFB, Tokyo. Sedan tog vi båda in på Dai Iti Hotel, en stor amerikansk serviceförläggning för manlig personal. Bra rum och god service på alla sätt till billigt pris. Nu var Åke och jag privata och skulle starta våra egna planerade hemresor med stopovers på intressanta platser. Vi skulle båda stanna någon vecka i Japan och kunde kanske stöta ihop då och då på hotellet, men vi sade dock adjö med hopp om att träffas i Sverige.



Två dagar senare sökte Åke upp mig: "Nu, Lennart, skall vi åka till Hawaii!" Det visade sig att Åkes vän general Parks hade inbjudit honom att resa fritt fram och åter med MATS (Military Air Transport Service) till Pearl Harbor för en vecka där. Boende i officersförläggning för fem dollar per natt. Då hade Åke snabbt frågat: "Gäller det min *alternate* också?" Parks svarade: "Självklart!" Parks hade också lämnat två exemplar av FN:s Koreamedalj till oss. Visserligen utan följebrev men med rådet "Bär den som ni behagar!" Både Åke och jag fick sedan vardera ett brev från Parks med tack för utmärkt väl förrättad tjänst i Korea.

Vår Hawaiiresa blev tyvärr inte av men Åkes snabba inpass till Parks om sin *alternate* visar på stor omtanke och ett gott hjärta hos en gedigen och vänlig kamrat. Jag har nu haft ett långt och händelserikt liv. Det har innehållit allt i rika mått. Likt Åke har jag själv som officer trivts bäst i aktiva, exekutiva roller och lockas därför att också kalla mina memoarer ETT HÄRLIGT LIV.

Namnen på orter är stavade som de gjordes 1955.

Samvaro i samband med avtackningen på terrassen vid mässen i Panmunjom. Foto Lennart Westergård.



"Roten" – Åke Söderberg med sin *alternate*, major Lennart Westergård, på trappan till deras hus i Pusan. Foto privat.



SAS Boeing 737-600, LN-RPG *Geirmund Viking* taxar in till gate 6A på Arlanda inför den sista officiella flygningen med denna modell. Foto Viktor Gadestedt.



Tillfället till ära flögs *Geirmund Viking* av två kaptener: Lars Mjelde (i vänstersits) och Rolf Liland. Foto Viktor Gadestedt.

Farväl till Lillgrisen

SAS avskedsflygning med Boeing 737-600

Av HANS GROBY och VIKTOR GADESTEDT

Lördagen den 30 november 2019 genomförde SAS sin sista officiella flygning med en Boeing 737-600.

Klockan 13.30 startade *Geirmund Viking* från Stockholm-Arlandas bana 01L med destination Oslo-Gardermoen. Som en del av avskedsturnén drogs denna sista flygning med SAS Boeing 737-600, gemensligen kallad "Lillgrisen", först söderut för att visa upp sig en sista gång över Köpenhamn-Kastrup. Där gjordes inflygning mot bana 22L. Efter en passage på 120 meters höjd, fortsatte färden mot Gardermoen.

Väster om Göteborg var flygningen programmerad i flygplanets färdator så att flygplanet följde en figur som ritade "600" på internets flygradartjänster.

Landing på Gardermoen skedde klockan 15.57 på bana 01R.

Under flygningen serverades kyckling-sallad med svarta bönor, dragon, rödbetscrème med honungsvinägrett. Det bjöds Champagne – och pepparkakor med "SK600" spritsat i kristyr.

SAS första 737-600, SE-DNM *Bernt Viking*, (senare LN-RRO) flög för första gången i juni 1998. Under över 20 år gjorde bolagets sammanlagt 28 exemplar av denna modell god och säker tjänst. Kvar i SAS flotta finns nu Boeing 737-700 och -800.

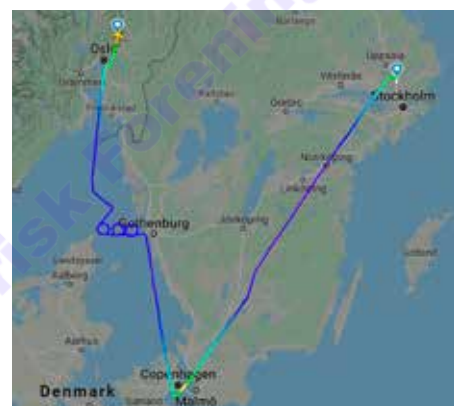
Flight SK 600 den 30 november 2019

Flygplantyp: Boeing B737-600 (-683)

Registrering: LN-RPG

Namn: Geirmund Viking

Serienummer: 28310/255



Flightradar24.com visar SK600:s färdväg. Väster om Göteborg "ritade" LN-RPG "600" i luften. Nedan: Danmarks nordspets Skagen passeras under figurflygningen. Foto Viktor Gadestedt.



Även om en *dernière* är vemodigare än en premiär så bör den inramas med lite lyx och fest: Kyckling-sallad med svarta bönor, dragon, rödbetscrème och honungsvinägrett serverades ombord på SK 600. Och pepparkakor! Foton Viktor Gadestedt.



Under passagen över Köpenhamn-Kastrup. Nedan syns en del av Kastrups hangarområde samt Dragør. Längst upp till vänster i bild skymtar Öresundsbron. Foto Viktor Gadestedt.



Planespotting i Göteborg

Text och foto INGVAR JOHANSSON

Har läst flera artiklar i SFT om den fina spotterpaviljongen som finns på Arlanda. Även på Göteborg-Landvetter förekommer en hel del spotteraktiviteter. Vi kanske inte kan skryta med samma fina paviljong som i Stockholm, men det finns ett litet skjul där man vid behov kan få skydd mot vädrets makter. Det finns strax nordost om banände 21, med bra förutsättningar för fotografering av startande och landande flygplan till och från bana 03/21.

Landvetter är ju mindre än Arlanda, men där förekommer c:a 600 tidtabellslagda

avgångar per vecka. Sedan tillkommer ytterligare starter och landningar med frakt-, affärs- och privatflyg.

Det flygs reguljärt till 70 flygplatser i 30 länder från Landvetter som har trafik med alla de vanligaste flygplanstyperna. Även större typer som Boeing 787 Dreamliner och Airbus A330 har regelbundna turer till Landvetter. Frakt flygs med bland annat Antonov An-12 och ibland även med Antonov An-124 Ruslan. Omkring 30 olika flygbolag trafikerar Landvetter mer eller mindre regelbundet.

Vill man följa vad som händer på Landvetter så finns en Facebookgrupp som heter

Planespotting@GOT där vi lägger ut våra bilder från flygplatsen. Det är bara att söka upp och önska medlemskap så finns där många snygga bilder och en del text.

Själv betraktar jag mig som nybörjare på området planespotting, men man samlar ganska fort på sig både bilder och registreringar. Här är en del av mina bilder, samtliga från Göteborg-Landvetter. De flesta är tagna från nämnda spotterplats, några från andra platser, se detta i bildtexten.

Samtliga bilder är tagna med en Canon EOS1100 D med ett Tamron 70-300 mm objektiv.



Iran Airs Airbus A330-243 EP-IJA. Bolaget flyger på Göteborg en gång per vecka från Teheran. Foto Ingvar Johansson.



Nile Air flög ett antal säsongsturer från Landvetter till och från Beirut sommaren 2019. Här specialmålade Airbus A320 SU-BQM. Foto Ingvar Johansson.



BRA:s Saab 200 SE-LTV, tyvärr ett minne blott. Saaben har blivit för liten. Denna bild är tagen från P-husets övre däck. Foto Ingvar Johansson.



Qatar Airways Boeing 787-8 Dreamliner A7-BDD från Doha. Qatar flyger sedan hösten 2019 dagligen på Landvetter. Foto Ingvar Johansson.



Volga-Dnepr Airlines Antonov An-124-100 RA-82044. Denna bjässe kommer ibland med bland annat bildelar till Volvo. Foto Ingvar Johansson.



Ukraine AirAlliances Antonov An-12BK, UK-CGV. Bolaget fick sitt tillstånd indraget i oktober 2019, efter haveri (med en annan An-12). Denna bild är tagen från P-husets översta däck. Foto Ingvar Johansson.



F 21:s första division

Akktu Stakki – en spaningsdivision under 70 år

Del 2: 1954–56

Av ANDERS JONSSON

Detta är andra artikeln i en serien om Akktu Stakki, Ensamma Vargen – första divisionen på F 21 Kallax. I denna del av artikelserien om spaningsdivisionen på Kallax, gör vi först en tillbakablick till propellerepoken och krigsorganisationen.

Chefen för F 21, CF 21, hade i uppdrag av chefen för 4. flygeskadern, CE 4, att etablera en fredsdivision, F 21 spaningsdivision, Sdiv, som vid övning och mobilisering delades in i två krigsdivisioner. Det blev två krigsdivisioner flygspaning, kallade 19. respektive 20. Sdiv. CE 4 ledde normalt spaningsresurserna över hela landet. Det gällde övningar, beredskap samt vid mobilisering och krig. Eskaderövningar gjordes regelbundet, 1950 genomfördes en tvåveckors övning med sex divisioner och spaningsgrupp samt ledningsstaber.

Spaningsdivisionen tilldelades hösten 1948 tre S 18A samt två J 26 från F 4 Frösön. I slutet av 1949 hade flygplansparken utökats till nio S 18, sex S 26 och fem S 14. Antalet S 26 kom senare att utökas till tolv flygplan. Från 1949 ingick normalt i spaningsdivisionerna (där fredsdivisionen producerade två krigsdivisioner) tre S 18, fyra S 26 samt två S 14. Övriga flygplan nyttjades som reserver. Spaningsdivisionen kunde då mobilisera två krigsdivisioner. 19. Sdiv baserades på Fält 31 Unbyn (ett fält med triangelbanor mellan Luleå och

S 29C Tunnan över fjällvärlden. Notera sågtanden på vingen. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Boden) och den 20. Sdiv på Fält 18 Nordmaling. 15. Sdiv, med ordinarie basering på F 17, fick en alternativ basering på Fält 31 Unbyn.

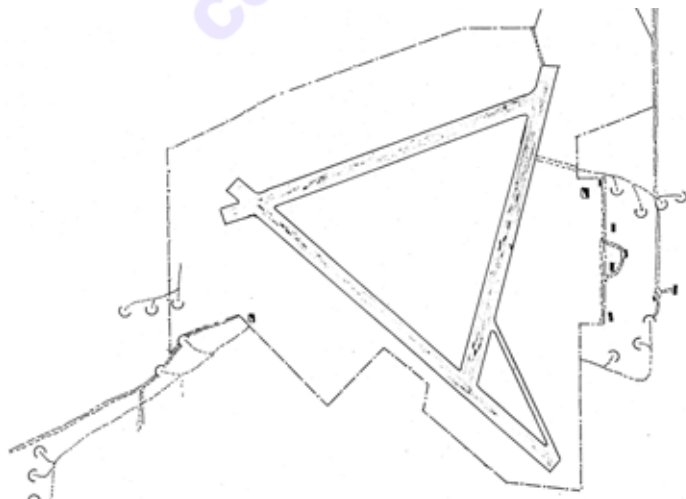
Från juni 1953 hade divisionerna ny krigsbasering, 19. Sdiv på F 21 Kallax och 20. Sdiv på Fält 18 Hällnäs.

Spaningsdivisionen etablerade även två spaningsflyggrupper, 106. Sgrp med basering Fält 19 Nordmaling samt 107. Sgrp med basering Boden och senare Unbyn. Från maj 1950 flyttades 106. Sgrp från Fält 19 Nordmaling till Fält 18 Hällnäs. Organisationen blev i stort oförändrad fram till 1956 då den gjordes om.

Spaningsförbanden leddes enhetligt av CE 4. Divisionschefen skickade spaningsrapporter och flygfoton till CE 4 och samverkande chefer. En gång per dag sammanställdes och rapporterades läget. Underlaget skickades i regel med sambandsflygplan.

Taktiska anvisningar spaning, TAS, fanns utarbetade och fastställda och låg till grund för flygspaningsförbandens order, planering, anflygning, taktik, uppträdande, återflygning och rapportering.

Grundregeln var att spaningspiloten skulle undvika luftstrid. ”Besättningen får under inga förhållanden uppsöka strid för att nedkämpa fienden”. Flygplan med



Fält 31 Unbyn en krigsbas med permanentade rullbanor belägen mellan Luleå och Boden. Foto i F 21:s arkiv.

tryckkabin skulle efter anfall på hög höjd snarast minska höjden under 11 000 meter.

Meddelande i luften skulle vara krypterade med en spaningskod. I S 26, där föraren var ensam, var det ofta alltför svårt och tidskrävande att kunna nyttja spaningskod.

Rapportering efter utfört företag skulle ske under ”lugna och bekväma förhållanden”, påpekades det. Kaffe och te skulle finnas att tillgå!

Taktiken utvecklas

S 26 var ensitsig, beväpnad med sex automatkanoner, akan. Normalt var två akan i vardera vingen bortmonterade. Med endast fyra akan kunde man i gengäld få med mer ammunition. Flygplanet begränsades dock av att endast en kamera medfördes. Under eskaderövningen 1952 hade 19. Sdiv nyttjat rotetaktik. Rotetvåan hade uppgift att hålla ettans rygg fri, varna för fiendligt flyg samt då kunna skydda sig själv och roteettan. Argumenten för taktiken var bättre fotounderlag med två kameror, bättre möjligheter att följa fastställd plan och att ta bra bilder utan att överraskas av fienden. Helt enkelt för att reducera risken för egna förluster samt för att överraska fiendlig motverkan. För 19. Sdiv meddelade ledningen att eftersom spaningskapaciteten måste upprätthållas, så fick man i fortsättningen ändå påräkna enskilt uppträdande.

S 18 var nu föråldrad och nyttjades mest nattetid samt vid dåligt väder då den kunde ligga gömd i, eller i anslutning till, moln. Någon ersättare fanns inte även om S 32C Lansen fanns i planeringsstadiet, dock mycket långt från förbanden. S 18 kom att flygas operativt hos F 21 Sdiv ända fram till 1959 då den avlöstes av S 32C.

Under 1953 tilldelades F 11 Nyköping ett antal J 28B. 11. Sdiv på F 11 ombeväpnades med åtta Vampire, och denna divisions S 31 Spitfire omfördelades till F 11:s övriga divisioner. J 28B kunde endast nyttjas för visuell spaning eftersom flygplanet helt saknade kamerautrustning.

På F 21 Kallax ersatte 19. Sdiv inledningsvis två av sina sex S 26 med J 28B Vampire från F 8 Barkarby. Två J 28B följde, senare ytterligare fem. S 18A överfördes då till 20. Sdiv. För skolflygning kom F 21 Sdiv att som lån tillfälligt nyttja ytterligare några J 28C med instruktörer, vilket förberedde 19. Sdiv för S 29C Tunnan, medan 20. Sdiv tilldelades spaningsuppgifter främst med S 18A och övriga propellerflygplan. J 28B hade främst uppgiften att förbereda flygförarna på övergången till jetepoken och S 29C. Inflygningen på J 28 gick bra även om några av förarna saknade S 26. Uttryck som att flygning med J 28 inte var lika ”stimulerande” förekom.

Två flygplan kom att kollidera under taxning på grund av bromsfel. Förarna kunde inte lastas för händelsen men skadorna medförde att båda flygplanen avskrevs.

Under perioden från 1943, då Flygvapnets bomb- och skjutskola, FBS, inledde sin verksamhet på Kallax och ansvaret



Förberedelser och planering av företag och beredskap. Foto i F 21:s arkiv.

för flygambulansen lades på chefen för F 21 förekom många andra uppgifter än när första divisionen sattes upp 1949.

Målbogsering var en viktig uppgift under 1940-talet som gradvis övertogs av civila flygföretag. Både B 4, S 9 och B 5 användes till detta. Skjutmålet på norra Hertsön nyttjas flitigt av FBS. Senare under 1946 upprättas Junkön som skjutmål och nyttjas än idag av bland annat JAS 39 Gripen.

Transportflygningar under flygbaskårs-tiden var relativt omfattande då det oftast var ett snabbt och effektivt sätt att nå ut till baser och områden. B 3 (Junkers Ju 86) blev ett legendariskt flygplan i det avseendet. F 21:s sista B 3 finns bevarad på Flygvapenmuseum på Malmen.

S 29C Tunnan till F 21

Prototypen till S 29C provflögs den 3 juni 1953. Efter ett digert och väl utfört provprogram kunde S 29C redan i maj 1954 levereras till flygvapnet. Den första flottiljen där S 29C placerades var F 11, där 2. divisionen började omskolningen i juni och 5 divisionen fortsatte under augusti 1954. F 21:s första division, 19. Sdiv, inledde omskolningen till Tunnan i september. 20. Sdiv, vilken utgjorde halva ordinarie F 21:s första division, med förare och besättningar som flög S 18 skulle inte omskolas till S 29C utan fortsätta med propellerplanen. Divisionschef under införandet S 29C och omskolningen var sannolikt Gösta Norrbohm.

Nu blev F 21:s 1. division en ”riktig” spaningsdivision och begreppet Urban Röd infördes. Den gamla S-div, ”Specialdivisionen”, kom nu gradvis att upphöra.

Omskolningen genomförs med gott resultat. Förarna imponerades av Tunnans fart och prestanda i luften samt den fantastiska kamerainstallation som gav nya stora möjligheter vad gäller taktiskt uppträdande.

De nya jetplanen placerades i ”jordku-





S 18A med besättning. Andra person från höger är Seth-Ivan Holmström. Foto i F 21:s arkiv.



Ovan: J 28A Vampire från F 13 på F 21. Nedan: Uppställda målbogserare, B 4 Hart med Sk 11 Tiger Moth i bakgrunden. Foton i F 21:s arkiv.



B 3 Junkers Ju 86K på F 21 platta 5. Foto i F 21:s arkiv.



hangarerna" H 81, H 82 och H 84, vilka endast rymde fyra plan vardera vid "normal" rangering. Större servicearbeten och reparationer på planen gjordes i flygplansverkstaden, kallad avdelning VI. Hangar 83 disponerades av televerkstaden. F 21 kom totalt att tilldelas 23 stycken S 29C. Alla var dock inte placerade på F 21 utan ett antal förare från F 11 som skulle förstärka 19. Sdiv hade "egna" S 29C som skulle flygas upp till krigsbas i händelse av ofred eller beredskapsövning.

Med S 29C fick F 21 ett ypperligt spaningsflygplan, även om en och annan Mustang-förare saknade S 26, vilket var utrustat för såväl jakt, attack som flygspaning, ett tidigt multi role-flygplan. S 29C var liksom S 31 helt obebäpnad då all plats behövdes för kamerasystemen. Man bedömde att flygplanet var tillräckligt snabbt för att

kunna flyga ifrån en fiende och därmed undgå bekämpning.

Detta arv från S 31 påverkade S 29 C och senare S 35E. Så här i efterhand kunde nog sägas att obebäpnade spaningsflygplan i flygvapnet inte var helt genomtänkt i ett längre perspektiv.

S 29C rönt stor uppskattning på F 21, det var ett fältmässigt, stryktåligt och lätt-servat flygplan som ännu finns i många gamla F 21:ares hjärtan. 29:an hade c:a 80 luckor för att underlätta åtkomst vid service, underhåll och felsökning vilket medförde att Tunnan hade en mycket hög "tjänstbarhet".

Inflygning på Tunnan

Signal "Jocke" Åström berättar:

– Man kanske kunde tycka att det blev överdrivna försiktighetsmått men vi piloter hade ju inget emot att få prova nya spännande flygplanstyper.

Premiärflygningen med 29:an mötte inga större problem. Genom att sittbrunnen var belägen betydligt högre upp än på 28:an (Vampire) hamnade några elever i "galopp" vid landningen då upptagningen gjordes för sent. Landningsstället var emellertid enormt starkt och höll för landningar även på gropiga och dåliga fält.

Den pilformiga vingen kunde emellertid orsaka allvarigare problem vid landning genom så kallad "gir-roll-tendens". Vid full landningsklaff och lite oren flygning kunde skevning för att räta upp flygplanet faktiskt förvärra situationen. Några allvarigare landningshaverier inträffade också i flygvapnet av denna orsak.

En modifiering, som begränsade klaffutslaget till $\frac{3}{4}$ av fullt utslag på 29:an gjordes, och problemet eliminerades nästan helt. S 29C var en stabil och bra plattform. Navigeringsmöjligheterna och hjälpmedlen vid instrumentlandning blev även förbättrade.

29:an var utrustad med en flygradiopejl, Frp 3, som kunde ta emot signaler från långvägssändare, både civila och militära. Varje militär flygplats hade en sådan sändare och efter platstagnation över sändare kunde instrumentlandning ske. Platstagnation skedde på 4 000 meters höjd där man påbörjade planén med en bestämd fart och sjunkhastighet.

Utflygningkurs bestämdes av trafikledningen per radio med hänsyn till vindförhållanden. Man genomförde en så kallad "päronsving" och efter fullbordad sväng med plané skulle man befinna sig på rak kurs mot banan och på 500 meters höjd. Metoden medgav normalt landning ned till c:a 150 meter molnhöjd.

En nackdel på 29:an var höjdmätaren, som var av "klockmodell" med två visare. Den stora visaren roterade ett varv för varje 500 m och felavläsning kunde lätt ske vid de lägsta höjderna, om man inte var uppmärksam.

Förtroendet för jetmotorers överlägsna driftsäkerhet jämfört med kolvmotorerna dito, växte hos piloterna ju mer man flög

29:an. Jag kunde belysa detta av egen erfarenhet, väl influgen med cirka 300 timmar jet-tid.

Mitt förtroende för flygplan 29 har verkligen blivit bestående och eftersom jag flugit både attack- och spaningsversionen, har jag fått en god uppfattning om flygplanets förnämliga egenskaper både som vapenbärare och kameraplattform med hög precision.

Med c:a 300 timmar på A 29 och drygt 600 timmar på S 29 hamnade jag strax under 1 000 timmar flygtid och missade därför att bli medlem i den exklusiva klubben, Tusen Timmar Tunnan, TTT. Det blev i stället nästa generation – överljudsplanen – som väntade på mig.

29:an var ett robust, pålitligt och fältmässigt flygplan som användes med framgång såväl nere i tropiska Kongo, som på is-baser i Norrland. Efter dåvarande förhållanden var flygplanet internationellt högtstående. 29-epoken är värd att minnas i många avseenden, inte minst som en bedrift av svensk ingenjörskonst vid intåget i jetåldern.

Så långt Signar ”Jocke” Åströms berättelse.

Eskaderövning i norr 1955

Chefens för 4. flygskadern, CE 4, inspektion av Flygbaskåren F 21 gjordes i januari 1955. Första divisionens inspektion genomfördes då som en tillämpningsövning. Avsikten var att fastställa divisionens och kompaniets status och förmåga i vinterklimat. Minst fem S 29C och två S 18A skulle delta under ett dygn. CE 4 studerade och inspekterade divisionens verksamhet samt, vid kompaniet, fältmässig stationstjänst. Inspektionen och övningen var en del i CE 4 kommande operativa planläggning för spaningsförbanden där CE 4 tidigare hade tankar om hopslagning av spaningskrigsdivisionerna.

Operativ planläggning S 29C

F 21 19. Sdiv uppgifter i Norr var att bland annat att utspana vägar i Finland, utspana hamnar, flygfält, kommunikationspunkter, syftande till att lämna underrättelser till ÖB och MB för disposition av våra svenska försvarsstyrkor. F 21 20. Sdiv baserades på Fält 18 Hällnäs med samtliga S 18A och propellerflygplan. Uppgift med S 18A blev främst radarspaning över hav, flygplanstypen angavs som ”begränsat användbar”, det dröjde dock ännu några år innan S 32C med både radar och kameror gjorde entré.

Under våren skedde utformning av den operativa planläggningen vid spaningsdivisionerna på F 11 och F 21. Taktiken med S 29C prövades, utvärderades och anpassades till aktuell hotbild. Mobilisering av spaningsdivisionerna prövades för att säkerställa att underrättelser om fienden kunde levereras både i fred och ofred, så att högsta ledningen tidigt kunde fatta beslut om disposition om svenska styrkors nyttjande.

I den operativa studien ingick även en

S 29C Tunnan ankommer till F 21 Kallax. Flygförare ”Lill-Kalle” Karlsson står i kabinen. Foto i F 21:s arkiv.



analys av flygbaser i Finland och Baltikum. Stig- och fartprestanda för MiG-15 och MiG-17 jämfördes med S 29C. Tidsberäkningar från radarupptäckt till att fienden skulle kunna få kontakt med S 29C på olika höjder analyserades.

I Norrbotten kom Fält 32 Heden samt Kallax att nyttjas av Sdiv för basering med S 29C. Vintertid provades vid Fält 32 att ploga upp en reservbas på Alträskets is. Banan var 3000 x 40 meter med riktning 04/22. Den låg 71 meter över havet, vilket motsvarade QNH Fält 32 Heden, minus 9 millibar. Proven utföll inte helt till belåtenhet då jetstrålen vid start polerade isen på startbanan så att banan kunde bli mycket hal och därmed äventyrade landningen. S 29C saknade låsningsfria bromsar vilket försvårade kort bromssträcka.

Även J 35 Draken kom under sin utprovning att provlanda på Alträskets is för prov av nya låsningsfria bromsar. Landningen slutade med en avakning utan skador.

Under mitten av 1950-talet organiserades F 21:s övningsbasbataljon ”Ö-BasBat” på Fält 32 Heden.

Bataljonen hade till uppgift att hålla basen i beredskap för F 21 Sdiv basering och beredskap på Heden. Dessutom att sörja för mottagning av och stöd till gästande flygförband som övade i Norrbotten.

Under 1957 byggdes Vidselbasen upp och när den var klar kom även den basen att nyttjas operativt av Sdiv. På F 21 började nu även stridslednings- och luftbevakningskapacitet byggas upp. Flygledartornet på Kallax byggdes ut med större kapacitet och en väderavdelning. I en befäst källare placerades kommandocentralen, KC. Hela F 21:s ledning placerades i byggnaden varvid det gick mycket snabbt att besätta KC för ledning av förbanden på Kallax.

19. och 20. Sdiv blir 6. Sdiv

I mars 1955 överlämnade CE 4 en utredning om spaningsflyget framtida uppgifter och organisation. Det var viktigt för flygspaningsförbanden att kunna leverera underlag till försvarsledningen. Detta för bedömning av aktuellt läge i fred och för att i ofred kunna leverera underrättelser för ledningens operativa bedömningar samt disposition av svenska styrkor.

Från januari 1956 kallades nu F 21 Sdiv för 6. Spaningsdivisionen med kodnamn ”Granström”, baserad på Heden. Kallax nyttjades inte då flottiljen ligger precis vid kusten.

F 21 Sdiv organiserade även två spaningsflyggrupper, 106. Sgrp med kodnamn ”Hoffman” och 107. sgrp, kodnamn ”Hogersson”. Spaningsflyggrupperna baserades på Sundsvall-Midlanda och Fält 32, Heden.

Signar ”Jocke” Åström F 21, 1. div, och Roy Fröjd, F 21 2. div, under F 21 flygdag 1991. Foto i F 21:s arkiv.





S 29C Tunnan sedd underifrån med kameraöppningarna synliga. Foto i F 21:s arkiv.



Ovan och nedan: Kamerainstallation på S 29C Tunnan. Foton i F 21:s arkiv.



F 21 fotoavdelning, undpluton

Tore Olsson, tidigare stavat Thore Ohlson, var civil flottilj fotograf på Kallax. Han utsågs till chef för F 21:s fotoavdelning och längre fram för den blivande underrättselplutonen. Tore hade anställts redan 1943 som flottilj fotograf. Som skicklig fotograf, och begåvad med ett tydligt ledarskap, kom Tore att få ett utökat ansvar för F 21:s fototjänst. Han blev en välkänd legend på F 21 och kom att kallas "Svär-Olle", då hans språkbruk hade många livfulla svordomar. Tore hade ett stort hjärta, både för alla sina kamrater och för idrott. Tore Olsson, kom att vara chef för F 21 undpluton och flottilj fotograf fram till sin pensionering 1974.

För att underlätta verksamheten vid spaningsdivisionen flyttades under 1950 en av de gamla barackerna, By 32, från baracklägret till en plats mellan hangar 81 och 82. I denna byggnad inhystes stationsavdelningens ledning men även ett litet mörkrum för hantering av film. Vapenteknikerna, som även hade utbildning för hantering av kameramaterielen, laddade kamerorna före flygningen och tog hand om filmen efter fullgjort uppdrag. Framkallningen utfördes dock av fotoavdelningen under Thore Ohlsons ledning. Till en början fick detta arbete utföras i trånga lokaler i hangar 82 men senare anpassades en av furirförläggningarna, By 52, till denna verksamhet och förhållandena blev bättre.

Efter framkallning skulle filmen granskas och tolkas innan uppdraget kunde rapporteras. Detta arbete utfördes av divisionen.

Spaningsflyget opererade från olika baser varför det var viktigt att filmhante-

Till vänster: Värpliklige Rejmyr under framkallning och sköljning av film i fotobussen. Foto i F 21:s arkiv.

ringsmaterielen kunde flyttas. Tidigt anskaffades därför en fotobil, en speciellt inredd buss. Den var inredd med tre separata rum. Värmesystemet för de tre utrymmena utgjordes av en vedeldad panna ansluten till element. Det elektriska systemet hade två växelströmssystem, ett med 127 V för belysning och ett med 220 V för fläktar, varmvattenberedare, strålningselement och hydroforpump. Elkraften kunde tas från yttre nät eller från en generator som drevs av bilmotorn.

Nya fotovagnar: Cirkus Brycker

Med införandet av seriekameror togs bilder i serie, det vill säga flera bilder efter varandra. Detta medförde att man efter framkallningen kunde få en tredimensionell bild genom att ställa ett stereoskop mellan två bildrutor vid fototolkningen och på så sätt bland annat lättare se höjdskillnader. Även filmmängden ökade med dessa kameror. Efterhand som filmmängden ökade måste filmhanteringen effektiviseras. Kapten Sten Brycker på F 11 i Nyköping blev upphovsman till ett nytt koncept omfattande fyra släp som kom att ersätta fotobilen. Två av släpen kopplades samman och i dessa framkallades och kopierades filmen, en vagn inreddes för fototolkning och utvärdering medan den fjärde vagnen kunde användas som ordersal för flygförarna.

När dessa fordon transporterades eller ställdes upp påminde de om en cirkus varför enheten vanligen kallades "Cirkus Brycker". De användes på Kallax men var även placerade på spaningsdivisionernas krigsbaser som Heden, Unbyn, Hällnäs, senare Åmsele, Vidsele och Jokkmokk.

Från den 1 maj 1960 organiserades en fotopluton under flygchefen med en fotofficer som chef. I denna ingick även Tore Olsson och ett antal värnpliktiga. Denna enhet kunde således framkalla, kopiera filmen samt tolka resultatet. Enheten bytte 1963 namn till underrättselpluton.

Nedan: Tore Olsson till höger vid en av F 21 skidtävlingsarna. Foto i F 21:s arkiv.



Första flygningen till Bodö

Under våren 1955 fattades beslut från Flygstaben att F 21 1. Sdiv med S 29C skulle besöka 331 skvadronen på Bodö i Norge. Det var då tio år sedan krigsslutet, då Bernt Balchen med sina amerikanska Douglas C-47 den 13 till 15 maj flög stora mängder förnödenheter till Bodö. Den 15 maj deltog Balchen och besättningarna i den stora segerparaden genom Bodö. Ryska fångar var frisläppta och fick delta i marschen medan tyska soldater var internerade i de tidigare ryska lägren.

Kapten Gösta Norrbohm, divisionschef, ledde sin division till Bodö där samtliga S 29C landade utan problem. Med S 29C följde även F 21:s B 3 med teknisk personal. Besöket varade i tre dagar med visning av basen, utflykter, middagar och samkväm.

Denna resa är så vitt känt F 21:s första officiella resa med spaningsdivisionen till Norge. Resan kunde också ses som en början på det senare Swenorda-utbytet. En tio minuter lång norsk film från besöket kan ses på Flygmuseet F 21.

Divisionsmärket Akktu Stakki

Under 1956 funderade divisionens personal på ett divisionsmärke. Många av flygvapnets övriga divisioner hade egna märken. Ingemar Strandberg, då flygförare på divisionen, föreslog att Walt Disney skulle tillskrivas med förfrågan om att få använda Stora Stygga Vargen som divisionsemblem. Svar kom från USA där det tillstyrktes att Big Bad Wolf, eller Zeke, kopierad från Walt Disney fick nyttjas. Tyvärr så saknas all korrespondens med Walt Disney, uppgifterna fick jag för många år sedan av Ingemar Strandberg själv.

I kommande nummer av SFT kommer Andreas Ziegenfeldt att berätta om Urban Röds divisionsemblem, om vilket han har stora kunskaper.

Nu slutar artikelförfattarens egen historia inte riktigt där. Tidigt på våren 1978 avsåg Flygstaben att låta trycka alla de emblem som var ”fastställda” av divisioner, kompanier och stridledningsförband. Eftersom Akktu Stakki endast fick bäras av förare som aktivt flugit på divisionen så befarades att vårt emblem skulle spridas lite varstans. Artikelförfattaren fick i uppdrag av divisionschefen Kjell Nordström att söka varumärkesskydd för Akktu Stakki. Divisionen sände en ansökan till Kungl Patent- och registreringsverket med märken i original samt rasterade kopior med föreskriven linjetäthet och upplösning.

Detta kunde vi inte göra själva, trots tillgång till en hel fotoavdelning, utan det företag i Gävle som anlätats för att tillverka och trycka våra märken ordnade detta. Under vintern 1979 skickades allt in i F 21:s, första divisionens namn, med divisionschefen Rolf Häggbergs namnteckning. Nu skulle allt vara klart vilket naturligtvis firades i vårt fina fikarum, Varglyan, i By 97. Högkvarteret meddelades att Akktu Stakki nu var varumärkesskyddat.



Varumärkesintyget från Kungl. Patent- och registreringsverket. Foto i F 21:s arkiv.

Snart kom ett brev från patentverket med nedslående nyheter. Det måste finnas en juridisk person, ett företag eller organisation med ett tiosiffrigt organisationsnummer för att ansökan skulle kunna behandlas. Sagt och gjort, med idéer från driftiga fältflygare, föreslogs att vi skulle använda divisionschefens personnummer. På så sätt blev divisionschef Kjell Nordström formell innehavare av Akktu Stakkis varumärke. Patentverket tillskrevs igen med Kjells personnummer angivet. Då äntligen kom vår ansökan att behandlas. Så, bara att alla vet, under många år var således divisionschef Kjell Nordström juridisk ägare till Akktu Stakkis varumärke. En uppgift han administrerade verkligt föredömligt. Men numera är Akktu Stakki själv formell ägare till sitt eget märke.

Reservflygkåren 1958, Bo Hagman berättar

– Under några somrar på 1950-talet anordnade F 21 utbildning av förare till reservflygkåren, flygvapnets hemvärn. Till utbild-

S 29C Tunnan med flygförare uppställda före avfärd från Norge till Kallax. Avlämning med hälsning sker till den norske flottiljchefen. Foto i F 21:s arkiv.



Kjell Nordström, till vänster i bild. Här tillsammans med Tore Olsson vid 1. divisionens 30-årsjubileum. Foto i F 21:s arkiv.

ningen kom före detta förare och spanare. De representerade en mängd olika yrken som exempelvis köpmän, folkskollärare, ingenjörer, murare, kontorister med flera. Vid sommarutbildningen 1958 var äldste föraren 44 år och den yngste 27. Eleverna hade en gedigen bakgrund, då de under andra världskriget och åren efter varit anställda i flygvapnet som förare eller spanare på jakt-, attack- eller spaningsförband. De hade erfarenhet av både propellerplan och readrivna flygplan. Någon var också segelflygare. Somliga var reservofficerare, andra fältflygare. Det fanns också värnpliktiga flygförare, de så kallade silvervingarna. Genom sitt stora flygintresse använde de en stor del av sin sommaresemester för att få flyga.

Helt naturligt hade reservflygkåren här uppe i norr det största odjuret – myggan – i sitt emblem. Reservflygkåren var en ettrig mygga som stack till när fienden minst anade det.

Vad hade då reservflygkåren för uppgifter inom Sveriges försvar? Ja, de avlastade spaningsförbanden från uppdrag och täppte till luckorna, då det gällde att bemästra ubåtsfaran. De skulle bevaka kustbandet och verka som förbindelseflyg. Om det skulle behövas kunde också attacker göras med bomber och raketer.

Det flygplan som användes vid utbildningen var Sk 16, skolflygplan typ två vid



Reservflygkåren 1958. Främre raden: Instruktörer, Seth-Ivan Holmström, Signar "Jocke" Åström, Bo Hagman. Bakre raden: Elever, Allan Glembring, Lennart Westerdahl, Arne Augustsson, Gunnar Söderqvist, Stig Fällström, Ingvar Bäckström, Allan Eldh. Foto i F 21:s arkiv.

utbildningen vid Flygskolan på Ljungbyhed. Det var ett mycket trevligt flygplan med 600 hk motor där läraren satt bakom eleven. För verksamheten i Reservflygkåren utrustades flygplanen med balkar under vingarna för lättare bomber.

Som kuriositet kunde nämnas att vid utbildningen 1958 var de tre ansvariga lärarna före detta Kiruna-pojkar, nämligen kapten Signar Åström, som var ansvarig för utbildningen samt förste fältflygarna Seth-Ivar Holmström och jag själv.

Som lärare var det mycket trevligt att sitta i baksitsen, inte minst under den avancerade flygningen. Jag upplevde att man kunde ta ut rörelserna bättre från baksitsen. Säkert pirrade det en hel del i elevernas magar då de fick ställa planet och sedan göra både vänster- och högerspinn, samt ta ut planet ur spinn på ett tillfredsställande sätt. Looping, roll, halvroll, wingover och vingglidning var andra delar i utbildningen. Säkert uppstod även andra rörelser då de skulle öva på egen hand.

Navigerings- och instrumentflygning var mycket viktiga inslag för Reservflyg-

kårens förare, eftersom de skulle kunna ta sig fram i vilket väder som helst. De var alla duktiga och framåt så det var ett rent nöje att vara deras lärare. Minst tre timmar om dagen var förarna och spanarna i luften. Pejllandning ingick också i utbildningen.

Några flygningar gjordes i fjällvärlden kring Kebnekaise, på lägsta höjd. Första gången de flög in i fjällvärlden hade de svårt att gå ned på lägsta höjd, eftersom de tyckte att det såg så trångt ut i dalgångarna. Men de lärde sig snabbt, liksom att även ha stor respekt för fjällvädret. Vid en säkerhetsövning under några dagar fick de också lära sig hur man överlever i fjällvärlden. Att det då även gavs tillfälle till rödingsfiske med gott resultat uppskattades mycket.

Efter en grundläggande genomgång på Kallax under två veckor, var förarna influgna och en tillämpningsövning längs Sveriges kust vidtog. Syftet var att lära deltagarna var fyrar och fyrskepp var belägna, samt även få en kännedom för viktiga landmärken längs kusten. Som slutövning förlades man tre veckor på Gotland.

F 21 kanslihus under inledningen på jetepoken. Det är först 1973 som ett fristående flygledartorn byggdes. Foto i F 21:s arkiv.



En norsk T-33 från 331 skv. Bodö, på F 21:s platta 1. Foto i F 21:s arkiv.



Att få delta i utbildningen av reservflygkårens förare var en stor förmån och glädje för mig men också till stor nytta, eftersom jag sedermera blev lärare och rektor i grundskolan.

Besök från Norge

Under sommaren 1957 gästades F 21 av 331 skvadronen från Bodö som bjudits in till Norrbottens flygbaskår och spaningsdivisionen. Mer detaljer om det norska besöket har inte gått att återfinna, men under kommande period kom besöken från Norge att öka. Fjärde flygskadern med CE 4 stab placerades i Luleå och Swenorda-utbytet kom gradvis att starta.

Swenorda är ett fortfarande pågående flygsäkerhetssamarbete mellan Sverige, Norge och Danmark. Det innebär att i händelse av en nödsituation så ska de skandinaviska ländernas flygförare vara så pass bekanta med svenska, norska eller danska Swenorda-baser att de ska kunna landa på någon av dessa.

I nästa nummer av SFT kommer del 3 i berättelsen om Akktu Stakki. Den börjar med placeringen av 4. flygskaderns stab i Luleå 1957. Vidare får F 21 en jaktdivision J 32B Lansen 1961. Och den sista S 26 Mustang återfanns och fotograferas hösten 1962.

Fortsättning följer...



Till julen 1955 beslutade C F 21 Hugo Svenov att F 21 skulle skicka ett julkort till flygvapnets staber och förband. Sannolikt det första officiella julkortet som skickades från F 21. Motiv: En S 29C på Kallax bana i midvintersnö. Foto i F 21:s arkiv.

Selma Lagerlöf som fysiolog

Av LARS GIBSON

I föregående nummer av SFT återfanns artikeln om fru Lagerlöf som meteorolog. Nu följer en information om vederbörandes kunskaper i fysiologi. Det är väl det som de studerat, de vilka bland annat har kunskaper om kroppens syresättning.

Min första kontakt med bristande syresättning var i egenskap av flygstyrmann med C G von Rosen ("Greven" kallad) som befälhavare på Curtiss C-46, i Kongo på 1960-talet. Vid långa flygningar, parallellt med ekvatorn, ville Greven flyga högt, det vill säga över det molntäcke, som ofta nådde upp över 10 000 fot (FL 100), c:a 3 000 meter. Han tyckte sikten var bättre där. Även om det inte fanns så mycket att titta på.

Nåväl, om autopiloten av någon anledning inte höll korrekt höjd, var det enkelt att korrigera med hjälp av autopilotens höjddkontroll. Efter några timmars flygning på exempelvis FL 110 och ett antal korrigeringar med höjddkontollen, började jag i stället ställa om höjdmätaren till rätt höjd, i detta fall till 11 000 fot. Normalt lär man inte märka syrebrist, men i dessa fall insåg jag/vi att det var dags att söka sig till lägre luftlager.

Vid flygningar på hemmaplan (!) fanns inte behov av syrgas, men i samband med flygningar över Alperna ställdes det in en tub ombord. I stället för att krångla med masker, tog man sig en slurk direkt via slangen. Ett sådant tillfälle var – enligt flygdagboken – den 8 april 1961. Återigen med Greven som *Pilot in Command* och *yours truly* vid de skaparkarna. För att passera Alperna hade C G sin speciella dalgång. När den blev för smal och molnhöjden för låg, blev det nödvändigt att göra en 180-graderssväng, stiga på kontrakurs till FL 160 och börja "lapa" syrgas samt styra norrut.

Turbulens gjorde att skylten *Fasten Seat Belts* aktiveras. Döm om vår förvåning, då en av flygvärdinnorna kom in i förarhytten och utprörd frågade "varför i h-te vi måste ha skylten på då jag håller på med försäljningen"? Jag tog slangen från munnen och uppmanade henne att sätta sig, innan hon ramlar omkull av syrebrist. Hennes goda fysik lär ännu 60 år senare hålla i sig.

Fast syrgasanläggning

När Boeing 727 introducerades ställdes högre krav på utrustningen – ett eventuellt tryckfall ombord kunde ge allvarliga konsekvenser. Som skyddsombud för piloterna föreslog jag en test i den undertrycks-kammare, som finns i Lund, men förslaget viftades bort. Då valde jag att på egen bekostnad göra en sådan. Både undersökningsledaren och jag själv var nöjda med resultaten.

Ifall någon av piloterna behövde lämna förarhytten var/är det ett krav, att den kvarvarande flygerarbetaren skulle "*don the mask*", d v s sätta den över ansiktet (och

kontrollera funktionen). En del kollegor tyckte det var löjligt, men själv passade jag gärna på att utnyttja tillfället. Kunde betraktas som en obeskattad löneförmån. I bland var det lämpligt att pigga upp sig med "lustgas" inför en landning.

Det allra viktigaste var naturligtvis att snabbt få på sig masken i händelse av dekompression. Vilket övades i stort sett vid varje nödräning i simulatoren.

Syrgasbehov vid segelflygning...

...är egentligen bara aktuellt om man vill nå högt. För en Guld-C-höjdvinst på 3 000 meter kan det gå bra, om man har förstånd att vända på max 4 000 m ö h.

En nyligen avliden, erkänt duktig, pilot visade mig en gång sitt barogram efter en – troligen oplanerad – prestationsflygning, vilken hade resulterat i en diamanthöjd (5 000 meters höjdvinst). Från den indikerade topphöjden visade barogrammet ett lodrätt streck ner till ungefär 1 000 meter!

Piloten hade alltså svimmat p g a syrebrist, och planet störtade mot marken tills Gud Fader tillhandahöll friskt syre.

Under min tid i Bolivia fick jag kontakt med segelflygklubben Ayar Uchu (inkafolkets motsvarighet till Ikaros) i La Paz, 4 000 meter över havet. Efter att ha vant sig vid den tunna luften gick det bra att segelflyga, särskilt då man kunde sitta still, njuta av utsikten och bara göra en sväng då och då. En lördag cirklade jag runt världens högst belägna skidanläggning, dagen därpå gick jag upp till denna. Och pustade ut. På måndagen sålde jag min utrustning efter att ha insett svårigheterna med syrebrist.

På hotell Sheraton i La Paz arbetade en ung svenska. Hon ville åka med en sväng i vår Blanik. Hon var begestrad, men blev helt tyst på 1 200 meter över gliderporten. Syrebrist förstås, så det var bara att avbryta och gå ner för landning.

Vid hemfärden från Bolivia i februari 1981 hade färdvägen lagts via Colorado, där Black Forest Gliderport har sin verksamhet. Platsen anses som en "diamantgruva", men höjdvinsten uteblev.

Dock bör jag nämna den seriösa inställningen man där hade till verksamheten; det började med en film över omgivningen samt information om syrgas (det fanns en liten reservflaska med i utrustningen i händelse av uthopp i fallskärm på hög höjd).

Sedan obligatorisk kontrollflygning i en Schweizer 2-32 inklusive spin. Det stod klart och tydligt noterat, att avancerad flygning var strängeligen förbjudet. När min lagvriga såg 2-32:an singla mot marken, sprang hon för att leta efter vigselbeviset och hann inte se resten av flygningen, vilken avlöpte lyckligt.

Nästa världsdel

Det verkliga syrgasbehovet uppstod för min del på Nya Zealands sydö, Omarama.



På Nordön hade jag råkat bli bekant med Ray Lynskey, som flög en sträcka av 2 000 kilometer men inte fick det godkänt som världsrekord då hans bana inte fanns i regelboken. Vid vårt möte erbjöd jag Ray att låna min Volvo som dragbil vid VM i Borlänge, om jag finge låna hans Nimbus för att göra en diamantflygning på Nya Zealand. "Jag har inte råd att resa till Sverige med min Nimbus som bagage, men jag kan tipsa dig om en bra operatör i Omarama". Så jag kom i kontakt med Richard Halstead samt hans väninna och medarbetare Helen Taylor.

Till saken och syrgasen. I december 1991 var det då dags att göra ett försök att ta den felande, tredje, diamanten. Efter många "joggingflygningar" på och omkring Omarama blev det den 20 rätt väder att pröva lyckan. Dock inte tillräckligt rätt, ty vägen bar bara till 6 000 à 7 000 fot. På eftermiddagen hade vinden friskat i och det var tid att åter ta plats i LS 4:an, väl påpalsad samt syrgastuben och barografen kontrollerade. Urkoppling på hanget i vanlig ordning. För att verifiera denna måste man göra en dykning för att få en markering på barogrammet. Den utfördes, när jag betraktade upp vinden som tillförlitlig. När sedan "Klevas" på KSAK gjorde kontroll, innan diplomtet skulle utfärdas, kunde han dock – med sin erfarenhet av sådana kontroller – avgöra den lägre, verkliga urkopplingshöjden.

Då den totala höjdvinsten blev 5 380 meter, så hade någon meter mer eller mindre inte haft någon avgörande betydelse.

Eftersom den önskade höjden låg i de nivåer där den kommersiella flygtrafiken opererar, var det nödvändigt begära "clearance" från Christchurch Control, vilken beviljades. På vägen ner tog jag bort masken för en kort stund och sade "thank you for cooperation".

Där nere var man tydligt inte van vid sådan tacksamhet, så svaret blev *say again!* Jag ropade upp Richard och bad honom ta fram champagnen. Men inte öppna flaskan, förrän vi kontrollerat barogrammet!

Vad har nu ovan nämnda nobelpristagare med syrgas att göra? Hitintills har jag bara "tutat i egen lur". Liksom i förra artikeln vill jag hänvisa till aviatiören Gunnar Fahlgren. Det var han, som återigen hänvisade till Nils Holgersson, vilken på tillrädan av ledargäsen Akka inte behövde komma upp i de tunna luftlagren. Författarinnan kände till risken med syrebrist. Utan att vara utbildad fysiolog.

MAKS

– en av världens största flygmässor



Irkut MC-21-300 är i storlek jämförbar med Airbus A321. Foto Lennart Samuelsson.

Av LENNART SAMUELSSON

Flyg- och rymdmässan MAKS hålls vartannat år på Zhukovsky-flygplatsen utanför Moskva. Trots bojkotter och diverse bråk med Ukraina drog 2019 års mäsas nära 600 000 besökare.

Som vanligt var CAB-Resor i samarbete med SFF på plats vid XIV International Aviation and Space Salon (eller MAKS-2019, Международного авиационно-космического салона, om man så vill).

Normalt tar den militära delen det största utrymmet på MAKS. 2019 lade ryssarna stor vikt på den civila sidan eftersom man hade fyra exemplar av det nya passagerarplanet MC-21 på plats. Man sätter stort hopp till planet som introduceras i två storlekar, serie 100 för 180 passagerare och serie 300 för upp till 211, alltså närmast jämförbar med A321. Enligt expertis är planet mycket tekniskt avancerat. Det består bland annat av mycket kolfiber för att hålla ner vikten. Det senaste försöket på passagerarmarknaden, Suchoj Superjet, fick mycket lovord när det introducerades men har därefter drabbats av diverse problem främst på motorsidan. När det gäller MC-21 finns två alternativ: PW1400 som de första planen är utrustade med och ett ryskt alternativ. Så här långt har man 175 fasta order och omkring 150 optioner.

När det gäller den militära sidan kan en intressant observation göras. Konsekvent uppgraderas praktiskt taget alla flygplans typer. Ett bra exempel är Suchoj Su-35, Nato-namn Flanker, ett av världens mest avancerade jaktplan. Det kan spåras tillbaka till maj 1977 när det första exemplaret flög. Därefter har hela Flankerfamiljen utvecklats i flera sub-versioner fram till Su-35. På så sätt hålls kontroll över utvecklingen för att undvika negativa överraskningar. Framför allt hålls koll på kostnaderna. Flankerfamiljen kommer att vara i tjänst under åtminstone ytterligare 30 år.

Det nya superjaktplanet Suchoj Su-57 har länge haft ett frågetecken över sig. Diverse tekniska problem har kantat vägen.

Den kanske största missräkningen blev Indiens avhopp som kund vilket, tillfälligt eller ej, satt kostnaderna i fokus. I samband med den stora försvarsutställningen ARMY 2019 gavs det klartecken för en order det ryska försvaret på 76 Su-57. Under "trade-dagarna" vid årets mäsas flög en fyrgrupp ett avancerat program. Under publikdagarna fick vi nöja oss med en Su-57:a i luften, i gengäld i händerna på testpiloternas grand old man, Sergey Bogdan, som under hela 2000-talet haft ansvar för utprovningen av Suchojs stridsflygplan. Har man sett Bogdans uppvisningsprogram så har man sett allt.

När man talar om trade-dagar kontra publikdagar syns ett tydligt problem för oss entusiaster. Praktiskt taget alla större flygmässor lägger allt krut på de förstnämnda och tenderar att glömma publikdagarna. Ett tydligt exempel är nästa års Farnborough-mäsas. Publikdagarna stryks helt till förmån för de professionella dagarna.

Mil Mi-26 har i sin senaste version upp till 56 ton startvikt med möjlighet att lyfta 20 ton. Foto Lennart Samuelsson.



När det gäller uppgraderingar, så gäller samma sak för det tunga bombflyget som för jaktflygplan. Tupolev Tu-95 kan synas omodern, faktum är att B-52 och Tu-95 är jämgamla. Båda flög första gången 1952. Den sist levererade B-52 är från 1962, den nyaste Tu-95 levererades 1992. Båda planen är givetvis beroende av kryssningsrobotar. Senaste uppgraderade Tu-95, MS-versionen, kan bära åtta Kh-101 för konventionell laddning med omkring 400 kg sprängkraft eller Kh-102 med kärnstridsspets med från 250 kilotons sprängkraft. Tidigare versioner, Kh-55/555, kunde bäras i revolvermagasin i bombrummet. Den senaste versionen är drygt sju meter lång, väger c:a 2 300 kg och bärs under vingarna. Räckvidden är mer än 5 000 km, vilket innebär att ett plan för närvarande inte behöver lämna ryskt område och ändå nå hela Europa och delar av USA. Även Tu-160 och Tu-22 M3 uppgraderas. För närvarande finns c:a 40 Tu-95, 16 Tu-160 och c:a 60 Tu-22M3 i tjänst. Tu-160 är världens enda överljudsbombplan och kommer troligen att börja nyttillverkas efter 30 års uppehåll. Ett gott betyg åt grundkonstruktionen.



Bombplanet Tupolev Tu-95MS. Notera vapenbalkarna, under vingen intill flygkroppen, för Kh 101/Kh 102. Foto Lennart Samuelsson.



Attackhelikoptern Kamov Ka-52. Observera koaxialrotorn. Foto Lennart Samuelsson.



MC-21-100 i brant sväng över MAKS. Foto Lennart Samuelsson.

Västerås flygklubbs julgransflygning

Inte bara flygvapnet kan flyga julgranar. För fjärde året i rad har Västerås flygklubb önskat Västeråsarna god jul med en julgransformation. 2019 genomfördes formationsflygningen på luciadagen och nio flygplan ingick.

Av MARCUS JOHANSSON

Intresset för formationsflygning är stort i Västerås flygklubb och flera medlemmar tränar regelbundet.

Det är inte helt lätt att få ihop tränings-tillfällen under hösten. Piloter och flygplan skall finnas tillgängliga och vädret skall vara flygbart. På uppvisningsdagen måste alla faktorer stämma. Flygningen genomförs i skymningen för att planens belysning skall ge en bra effekt.

I senaste julgransformationen ingick blandade flygplanstyper av olika årgångar, PA-28 Cherokee, Cessna 150 och 172, Rallye och i foten en Cessna Caravan som lånades ut av Fallskärmsklubben Aros.

Planen flögs av Claes Magnus Johansson, Lasse Hellberg, Marcus Johansson, Johan Hallencreutz, Ann-Sophie Tersmeden, Elin Lilliebrunner, Ola Nykvist, Per Jerfsten och slutligen Pelle Scherdin.

Ambitionen är att denna tradition skall kunna fortsätta i många år framöver med ännu fler deltagare och flygplan.

Den effektfulla julgransflygningen lyste upp Västerås decemberskymning. Foto Åse Kristoffersson.



2. helikopterdivisionen

– under tre decennier

Del 1 av 2



Marindirektör Nils Molin har ett fascinerande flygarliv att ösa minnen ur. Här följer första delen i en artikelserie av två, där han berättar om sin karriär, främst vid 2. helikopterdivisionen i Göteborg.

Av NILS MOLIN

Förord

Det känns som jag haft ett ben i det marina helikopterflygets begynnelse och ett i dess framtid.

Med begynnelsen menar jag tiden under 1960- och 70-talen då Sverige ännu hade ett starkt försvar med alla vapengrenarna välutrustade i världsklass, då kriget var kallt. Tiden då helikoptrarna var kolvmotordrivna och manövrerades manuellt. Avoniken var spartansk och avsedd för visuell flygning.

Med framtiden menar jag tiden från mitten av 1970-talet och framåt. Tiden då HKP 4C introducerades och flygning med allvädersprestanda blev möjligt. Helikop-

HKP 1, Vertol 44, nr 01010 på Torslanda våren 1966. Det som skulle bli 2. helikopterdivisionen var då ännu ett detachment ur 1. helikopterdivisionen på Berga. Verksamheten var stationerat i Blå hangaren, byggd 1923. Bortom hangaren bana 04/22. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

terförbandet kom att bli effektivt veckans alla dagar och nätter året om, i sin militära roll såväl som för samhällsnytta.

Efter avlagd officersexamen vid Kungliga Sjökrigsskolan i Näsbypark utanför Stockholm och efter avklarade mentala och fysiska tester genomförde jag grundläggande flygförarutbildningen (GFU) vid Krigsflygskolan i Ljungbyhed under hösten 1965. Under våren 1966 klarade jag av grundläggande helikopterutbildning (GHU) vid marinens skola i Arboga. Som färdig pilot valde jag att stationeras på västkusten och vid 2. helikopterdivisionen (2. hkpdiv) för vidare utbildning till divisionsingenjör och kontrollflygare.

Mitt egentliga uppdrag var att leda och utveckla den tekniska tjänsten samt att utföra kontrollflygning av helikoptrarna efter tillsyn eller byte av större komponenter eller system. Trots det fick jag även ordentlig utbildning i operativ flygning då det ansågs nödvändigt med denna förståelse för hur helikoptrarna användes.

Jag blev influgnen på försvarets HKP 1 (Vertol 44), HKP 2 (Alouette II), HKP 4B (Boeing Vertol 107), HKP 4C (Kawasaki 107), HKP 5 (Hughes 269), HKP 6 (Bell 206). Dessutom Bell 47 som inhyrdes för träning med det bakvända gashandtaget i stigsaken inför utbildning på HKP 1.

Civilt flögs jag även in på Piper PA-28R, Cessna 172 och PZL-104 Wilga. Jag har haft privatflygarcertifikat för flygplan, trafikflygcertifikat klass III för helikopter, I-bevis samt flygteknikercertifikat. Jag har civilt ägt helikopter SE-HRC – en Alouette II – samt flygplanet SE-IYT, en PZL-104 Wilga.

Jag tjänstgjorde vid 2. hkpdiv 1966–1977 och 1979–1984. Totalt har jag tillbringat c:a 3 500 timmar i cockpit.

Ljungbyhed 1965

Den fruktade kapten Krok var skolchef över de sju deltagarna i marinkursen. Han utförde oannonserade kontroller av utbildningsläget. Flyglärarna var med något undantag äldre kontraktsanställda fältflygare. Flygplanen var SK 50 Safir. Av de sju blev fyra godkända.

Artikelförfattaren på F 5 Ljungbyhed 1965... Och embarckerande en Sk 50 Safir på Rinkaby samma år. Foton privat.



Att efter morgonens ordergivning upptäcka kapten Krok sittande i flygplanet fick kallsvetten att rinna. Han kommanderade med korthuggna order vilka manövrar han ville se, exempelvis: "Gör en stall med vikning och gå in i spinn! Gör en bedömningslandning med motor på tomgång, låg-navigering efter förberedd karta!" Och så vidare. När han satt i mitt flygplan en morgon var det förmågan i låg-navigering över terräng som skulle kontrolleras. Flygningen skedde i Perstorsområdet. Vi skulle kunna namnge varje kyrka som dök upp i landskapet. Och det finns otroligt många sådana i nordvästra Skåne. Den bistre kapten Krok muttrade efter landning något som jag tolkade som beröm. Det var min enda flygning med honom. Jag talade naturligtvis inte om att jag bott i Perstorp under fem år och därför hade stor lokalkännedom.

Efter varje flygpass skulle man i stram givakt och med honnör ståendes med fallskärmen över axeln vid flygplanets vänstra vingpets anmäla sig för kritik av flygläraren. En löjtnant från flottan vägrade ge honnör till fältflygare med lägre grad och åberopade något reglemente. Samma kväll ordnade kapten Krok så att han satt på tåget i Klippan för vidare transport norrut. Denne unge löjtnant kom senare under ubåtsjakt-sincidenterna på 1980-talet bli känd som "Hemlig Emil"...

Upplevelser

Helikopterbesättningarna vid 2. hkpdiv har genom åren vunnit respekt och beundran för att förutom i sin militära roll även varit en aktiv del i det civila samhället. Mängder av litteratur och reportage har dokumenterat detta.

Marinens helikoptrar hade alla anropsnamnet Yngve, röd för 1.hkp div och blå för 2. hkpdiv. Yngve Blå 05 var till exempel en helikopter från 2. hkpdiv. Oftast sade man dock på radion bara Yngve 05.

I det följande skriver jag om några själv-upplevda händelser vid 2.hkpdiv. Då jag inte är minnesrik som en uppslagsbok har jag valt att ange en mer lättsam ton. För kalenderbitarna finns det mängder av annan faktalitteratur. Mina inlägg speglar mer hur snacket gick i mässen så sanningshalten är lagom hög. Hoppas det kan tilltala läsaren.

Torslanda under 1960-talet

Min ankomst till 2. hkpdiv på Torslanda i mars 1966 var en chock. Förbandet, som inte var ett förband utan ett detachment ur 1.hkp div, var stationerat i en stor blå-målad trähangar byggd 1923 med restvirke från tidigare konstruktion av nöjesfältet Liseberg. Jag blev tveksam till mitt val av förband. Detta var ljusår från den moderna anläggning 1.hkp div hade på Berga.

Dessvärre för mig var flygfältets nordvästra rapporteringspunkt för visuell inflygning ön Rörö. Försök säga detta på skånska!

Charterflygets DC-8:or och Caraveller varvade sina raka jetmotorer före start en-



Marindirektör Nils Molin vid sitt skrivbord på 2. helikopterdivisionen på Säve. Hjälmen ligger redo för uppdrag! Foto privat.

dast 100 meter från hangaren. All verksamhet fick avvakta tills de lättat. Redan andra dagen efter ankomst skulle hela förbandet, som då bestod av fyra HKP 2 Alouette II och fyra HKP 1 Vertol 44, ombasera till O-basen i Skredsvik för att delta i en veckolång krigsförbandsövning med kustflottan.

Vid flygordergivningen tilldelades jag en HKP 2 och blev tillsagd att hänga på helikoptergruppen under flygningen till Skredsvik. Gruppen skulle ledas av divisionschefen, som jag då ännu inte träffat. Denne sjöofficer kom ut från sitt kontor tillsammans med kassaredogöraren, som bar på ett grönt plåtskrin med förbandets

alla pengar. Båda var klädda i uniform med kavaj, vit skjorta, slips och vit skärmössa. De satte sig i en HKP 2, tog på headset över skärmössorna. Chefen tände en cigarill som han placerade i mungipan. "Nu drar vi!" kommanderade han på radion och alla försökte hitta en bra position...

Den flygande personalen hade sitt ursprung i marinen men hade förstärkts med några helikopterskolade fältflygare. Dessa senare var ryggraden i flygverksamheten och hade alla stort inflytande på min flygande karriär. Flertalet av piloterna och mekanikerna hade under början av 1960-talet i olika omgångar tjänstgjort i Kongo under den sex år långa konflikten där. De hade

Blå hangarens interiör. Hangaren må ha varit ett klassiskt landmärke på Torslanda men den var mindre ändamålsenlig för marinens helikopterverksamhet. Tyvärr förstördes hangaren i en brand 1980. På bilden HKP 1 Vertol 44 nr 01015, till vänster skymtar en HKP 2 Alouette II. Foto privat.





2. helikopterdivisionen flyttade från Torslanda till Säve 1969. På plattan står HKP 1 Vertol 44 nr 01009. Foto genom artikelförfattaren.

utvecklat en stark kamratanda och en förmåga att självständigt och trots undermålig ledning lösa alla problem. Idag skulle man säga att man lärt sig tänka utanför boxen. Självklart kom detta att präglade förbandet.

De marina fältflygarna var inledningsvis civilmilitärer klädda i gradlösa uniformer snarlika marinlottornas – vi kallade dem för ”hanlottor”. De fick senare en kortare utbildning och blev flaggstyrmän i marinen.

Konsten att ”bärga”, det vill säga lägga beslag på utan att betala, behärskades till fullo av våra högbåtsmän som i Kongo lärt sig överlevnadens svåra konst. De var fruktade av förrådsansvariga vid flottans anläggningar vid Nya Varvet i Göteborg.

Bland den flygande personalen var militär grad mest ett tecken lönegrad. Status och respekt vann man bara genom egen prestation. Man var du med alla och hade socialt

umgänge med alla. ”2. hkpdv-andan” blev ett vida känt och respekterat begrepp.

Under Älvsborgsbron

Blå hangaren saknade det mesta men framför allt värme. Det var inte lämpligt att utföra kvalificerat underhåll av helikoptrarna i den miljön. Tillsyner och större reparationer/modifieringar under 1960-talet utfördes på HKP 1 av Ostermans på Bromma i Stockholm. HKP 2 fick underhåll av Saab på Norrköping-Kungsängen, där de också monterats av delar från Sud-Aviation. Flygning till dessa utfördes som regel jag. Likaså hämtning och kontrollflygning efter avslutat arbete.

En hämtning av en HKP 2 på Kungsängen hösten 1968 blev minnesvärd. Leveransen drog ut på tiden då jag och min tekniker fann flera fel vid kontrollflygningarna. På

lördagen (ja, vi arbetade halv lördag på den tiden) ville vi hem och godkände därför helikoptern trots några småfel. Dessa kunde åtgärdas senare. Väderutsikterna var inte de bästa men vi ville hem. Flygningen gick på trädtoppshöjd. Då jag närmade mig Göteborg tvingade vädret mig ner till vattenytan på Göta älv. Jag kunde med liten marginal lyfta helikoptern över Götaälvsbron men det var omöjligt att stiga över Älvsborgsbron. Jag flög då under bron. Sikten och referenserna var nu så dåliga att jag bestämde mig för att följa en svallvåg tills den nådde land. Det gjorde den vid en kaj på norra sidan. Jag parkerade helikoptern på kajen och sökte upp någon som arbetade där. Nu var det sen lördag och ingen arbetade. Vakten var bemannad och kunde upplysa oss om att vi landat i Skandiahammen, som i klart väder låg inom synhåll från Torslanda. Jag

Vid persontransporter medföljde en förlängning till midjebältet i framsätena, kallade "majorförlängare" på HKP 2 Alouette III! På bilden till höger klagör Nils Molin HKP 2 Yngve 34 för flygning med sina barn vid en familjedag på Säve. Foton privat.



ansåg det var säkrast att hämta helikoptern nästa dag. Helikoptern var *på skid*...

Flytten till Säve

Chefsbytet 1969 var bra för 2. hkpdv. Kommendörkapten Ingemar Bokvist hade rätt ledarskap och framtidsvision. Han genomdrev och organiserade flytten till Säve samt ordnade så att 2. hkpdv blev ett eget fristående förband. Förbandets egna svenska flagga överlämnades av kungen i samband med firandet av svenska flaggans dag.

Flytten till Säve, i samband med nedläggningen av Kungl Göta Flygflottilj F 9, var inte självklar. Personalen kämpade av förklarliga skäl emot och utflyttningen gick trögt. Eftersom det under våren 1969 inte längre pågick något underhåll i verkstadshangaren föreslog jag Bokvist att jag skulle flyga över en HKP 2 till Säve och dra in den i hangaren och påbörja en tillsyn. Med egen personal på plats kunde vi rädda en stor mängd verkstadsutrustning. Trots mindre incidenter med kvarvarande personal förlöpte allt enligt plan och resten av förbandet kunde flytta in i tilldelade lokaler på Säve under sommaren. Underhållet av samtliga byggnader var eftersatt då nedläggningsshotet pågått under lång tid men alla greps av en slags nybyggaranda och hjälptes åt med snickerier och målning och våra högbåtsmän fick bråda dagar med att ”bärga” nödvändig materiel. Chefens frusydde gardiner till kontoren.

Denna första tillsyn av en HKP 2 öppnade för att göra samma sak med HKP 1 och senare även med HKP 4. Jag drevs av ambitionen att utveckla förbandet med en komplett verkstad kvalificerad för tyngre underhåll. När jag lämnade förbandet 1984 hade verkstaden kompletterats med verkstäder och personal för flyginstrument, telemateriel, vapenmateriel, hydraulik, komponentunderhåll, plåt- och svetsarbeten, målning, stationsutrustning och för underhåll av flygsäkerhetsmateriel. Hangaren försågs även med modifierade portar så att HKP 4 kunde rangeras.

Denna min första flygning till Säve blev minnesrik också av en annan orsak. Jag hovrade upp på gräset framför plattan och frågade och fick tillstånd av trafikledaren att hovra in till hangarområdet. Det var en varm och solig dag och alla fönster i kontorsbyggnaden var öppna. Många bilar stod på parkeringsplatsen. Då vi passerade över en grusbelagd väg mellan kontoren och parkeringsplatsen sade meken, fanjunkare Folke Lundgren: ”Du, det ryker rätt bra bakom oss”. Alla som sett en helikopter hovra över torrt grus vet vad han menade. När jag väl landat framför hangaren omgavs av vi uppretade kontorister och bilägare, Det krävdes många ursäkter innan alla lugnat ner sig...

HKP 2 Alouette II

HKP 2 var en för sin tid modern och rustik helikopter med gasturbin. Den användes vid ubåtsjakt, havsövervakning, utbildning



HKP 6, Bell 206, Yngve 51, försedd med flottörer. Maskinen finns bevarad på Aerozeum. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

och personaltransporter. Helikoptern kunde utrustas med sjunkbomber och yttre lastbryggor. Vid persontransporter hade man alltid med sig en förlängning till midjebältet fram. Den kallades för majorförlängare!

Vid ubåtsjakt var helikoptern utrustad med sjunkbombsställ och en radaranläggning på andreförarens plats och med operatör i baksätet, den senare oftast en värnplikting. En ubåtsjaktgrupp bestod av två HKP 1 Vertol och en HKP 2 Alouette. Vertolerna dippade sina hydrofoner med ett inbördes avstånd på c:a en sjömil. Efter avslutad sökning flyttade de framåt ytterligare två sjömil för ny sökning. Radarhelikoptern skulle flyga runt Vertolerna och spana efter ubåtsperiskop. Sökmetoden kallades passande nog för Måsen. Eftersom västkusten hade tillgång till egen ubåt på 1960-talet har jag många gånger sett ubåt bryta havsytan.

En annan viktig uppgift på 1960-talet var havsövervakning. Man blev ofta utskickad ensam eller med fotograf ombord för att identifiera och dokumentera utländska krigsfartyg, oftast från öststaterna. HKP 2 är enmotorig så det var lagom kul att i dåligt väder befinna sig långt ute till havs. Helikoptern hade endast grundinstrument och lämpade sig inte för instrumentflygning. Vid ett sådant tillfälle och i dåligt väder långt ut till havs träffade jag på ett stort sovjetiskt krigsfartyg med ett ovanligt system av antenner. Vakthavande på örlogsbasen beordrade mig att ta närbilder. Jag flög så nära som 50 meter från fartyget och fotografen fick fina bilder. Innan jag hann flyga därifrån kom kocken ut på däck och kastade potatisar mot helikoptern. Fartygets eldledning var låst på helikoptern, så alla kanoner ombord pekade på oss...

En insats som berörde mig hände en grå vinterdag 1967 över Kungsbackafjorden. Jag deltog med en HKP 2 i eftersök av en äldre man som inte kommit hem efter vinterfiske på isen. Sonen fick följa med i helikoptern och vi letade efter spår i snön. Vi fann sådana och följde dem ut över isen. Spåren slutade med en vak i isen. Både sonen och jag bleknade och bad en tyst bön. Dykare kunde senare bärga kroppen.

Bell 206, HKP 6

Jag anser köpet av HKP 6, Bell 206, var fel. Den kunde visserligen förses med sjunkbomber men var inte fältmässig. Den var byggd med *honeycomb* och därför känslig för skador. Det höga landstället lämpade sig inte för landning i kuperad terräng. Vid negativ belastning fanns risk för att rotorbladen skulle skada stjärtbommen. Men den var bränslesnål, hade heater och sätena var bekväma. Den användes mest för persontransporter och utbildning i instrumentflygning då den hade bra avionik med horisontgyro och VOR. Lyftförmågan var blygsamma c:a 500 kg. HKP 6 kunde utrustas med *Pop Out*-flottörer för minskat luftmotstånd. Vådautförsöring i hastigheter över 65 knop kunde förorsaka att helikoptern voltade framåt...

HKP 6 Yngve 51, nu bevarad på Aerozeum, har jag sett flyta upp och ner i havet. I mars 1980 hade en av våra piloter, helt enligt förarinstruktionen, vid flygning söder om Öland nödlandat i havet på grund av spånindikering i huvudrotorväxeln. Vid bärgningsförsök med en HKP 4 där jag ingick som andreförare kom helikoptern att välta och flyta med pontonerna överst. Det var en mycket tråkig syn. Den bärgades senare av arbetsbåtar från Örlogsbas Syd i Karlskrona. Helikoptern reparerades vid Ostermans Aero på Bromma och fick flyga ytterligare några år.

Tre obehagliga upplevelser med HKP 6

Den första:

Jag hade fått i uppdrag att med en HKP 6 bistå brandmännen vid en stor skogsbrand i närheten av Åsa på västkusten. Terrängen var bergig och snårig. Stabsplatsen, med släckningsutrustningen befann sig på fel sida om brandutvecklingen ville man att jag skulle flyga ut så mycket slang och pumpar som möjligt till andra sidan. Det innebar en lång flygning runt om elden för att kunna svänga ner till platsen där materielen skulle levereras. Efter några tidskrävande vändor beslöt jag för att spara värdefull tid på återvägen flyga på instrument genom den



På bilden syns en HKP 2 Alouette II parkerad och surrad med fyra spännband på däck till en fregatt. Det är samma däck som nämns i händelsen nedan. Foto genom artikelförfattaren.

tjocka röken. Flygningen skulle bara ta någon minut så jag bedömde att jag skulle kunna hålla andan under tiden i röken. Väl inne i röken upptäckte jag att helikoptern tappade höjd och att gasgeneratorns varvtal sjönk. Läget blev kritiskt och jag kände värmen från elden under helikoptern. Jag slank ut i fria luften med knapp marginal till terrängen. Resten av flygningar den dagen gjorde jag *runt* elden...

Anledningen till att helikoptern tappade effekt i röken var att den luft gasturbinen behövde var varm och syrefattig. Jag var nog så nära en *flame out* man kan komma. Erfarenheterna diskuterades på nästa flygordergivning.

Den andra:

En pilot hade skrivit anmärkning på att en HKP 6 hade dålig effekt. Efter teknisk undersökning i hangar utan att finna något fel skulle jag kontrollflyga den. Testet går i all korthet ut på att man med känd startvikt och med givna värden på gas- och friturbin gör en stigning med given fart och tersar 60 sekunder i tabeller kan man sedan utläsa effekten. För stigprovet behövde man ha fri höjd upp till 2 000 fot. Den aktuella dagen var det molnbas under 500 fot. Av tornet begärde jag att få disponera höjd upp till 2000 fot och att befinna mig söder om fältet. Jag hörde på radion att det fanns annan VFR-trafik norr om fältet. Jag hade tre passagerare för att uppfylla viktgränserna. Jag steg och gick i moln upp till 2 000 fot. Stigprestandan noterades och jag begärde och fick tillstånd att landa och sjönk genom moln. Just när jag kom ur molnen på 500 fot mötte jag ett sportflygplan på samma höjd och med motsatt kurs. Vi var uppenbarligen bara ett par meter från varandra vid mötet. Efter landning hade jag några väl valda ord att delge trafikledaren...

Den tredje:

Under en krigsövning med kustflottan hade en HKP 6 landat på en fregatts helikopterdäck då fartyget befann sig inomskärs.

Piloten fick felindikering vid uppstart och avbröt. Jag och flaggmaskinist Gunnar Johansson blev utflugna och vinschades ner till fartyget. Helikoptern reparerades (felaktig spänndikering i huvudrotorväxeln). Jag meddelade bryggan att jag tänkte starta helikoptern och flyga därifrån. Jag bad också fartyget att bibehålla kursen. Nu hade fartyget kommit ut till havs och var inblandat i ubåtsjakt. Sjöhävningen var rejäl. Min helikopter var surrad på samma sätt. Då helikoptern kommit upp i varv och jag var klar att lyfta gav jag tecken till manskapet att samtida lossa surringarna så som jag instruerat dem tidigare. Nu hände två ting samtidigt. Fartyget gjorde en kraftig gir åt babord och en i manskapet missade att lossa sin förtöjning. Jag satt fast. Jag visste att HKP 6 välte om man ökade lyftkraften med någon del av landstället fast i underlaget. Helikoptern vred sig och började kana av plattformen och jag hade inte tillräckligt med styrspaksläge för att kompensera. Jag var övertygad om att vi skulle haverera. Men en bråkdel av en sekund innan helikoptern skulle välta lyckades ansvarigt befäl för plattformen

Det polska STOL-flygplan av typ PZL-104 Wilga som artikelförfattaren köpte 1987. Foto Nils Molin.



rusa fram och med kniv befria helikoptern. Jag drog stigspaken upp i armhålan och lämnade fartyget...

Två andra obehagliga händelser senare i livet

När jag var teknisk chef för AMA Air Express på Landvetter blev två äldre Metro II flygplan inköpta i USA. Dessa turbo-propflygplan hade plats för 18 passagerare. Hemflygning över Atlanten via Island utfördes av en inhyrd dansk besättning. Jag var färdmek på den första hemresan. Flygningen från Goose Bay i Canada och över Grönland till Island var tvungen att gå på flygplanstypens maximala höjd för att bränslet skulle räcka ända fram. Halvvägs svimmade andrepiloten av syrebrist eftersom kabinen var otät och inte höll trycket. Jag sökte och fann att ingångsdörren läckte kraftigt. Jag urinerade på gliporna i dörren, is bildades som tätade dörren och kabintrycket steg så att vi kunde bibehålla höjden. Framme i Reykjavik fick vi låna värmepistol för att komma ut ur flygplanet...

1987 köpte jag ett nytt polskt femsitsigt STOL-flygplan av PZL 104 Wilga, direkt från Pezetel-fabriken i Warszawa. Efter teknisk- och förarutbildning skulle jag med co-pilot flyga hem planet till Sturup. Detta var före murens fall så Sovjet kontrollerade lufrummet. Vid mellanlandning i Gdansk fick vi färdtillstånd till flygning över 2 000 fot – troligen för att spionrisken var större vid lägre höjd. Vädrret medgav max 500 fot VFR-flygning. Planet var inte utrustat för IFR-flygning. Jag ville hem så vi startade och flög mot kusten. Trafikledaren frågade upprepade gånger efter höjden och jag svarade hela tiden "500 feet climbing". Han blev märkbart irriterad. När vi kom ut över havet och halvvägs till Bornholm gjorde två sovjetiska stridsflygplan simulerade attacker och skrämde oss rejält. De flög otroligt nära oss. Jag glömmer aldrig dessa grågröna jetplan med den röda ryska stjärnan på fenorna...

Fortsättning i SFT nr 2, 2020...



Sundsvall-Timrå flygplats över 200 000 åripassagerare kan nu beundra den Anfänger som SFF Västernorrland efter restaurering hängt upp i Midlandas ankomsthall. Foto Lars Wiklund.

Anfänger i Midlandas terminaltak

Glidflygplanet Göttingen Anfänger har äntligen fått en varaktig utställningsplats i hemlandet Västernorrland. På senhösten hängdes den gamla glidaren upp i Midlandas (Sundsvall Timrå Airports) ankomsthall till beskådande av allmänheten. Flera medlemmar från SFF region Västernorrland har tillsammans med andra deltagit i transport, provmontering, tillsnyggning och upphängning av planet.

Av BÖRJE ANGERUD

Att nu Anfänger återbördats till hemlandet är främst Tommy Schütts förtjänst. Tommy är pensionerad polischef från Sundsvall och lokalt känd som en veteranbilsentusiast. Han håller också på att forska och skriva om Midlandas historia. I samband med detta påträffade han uppgifter om glidaren i en artikel från 1981 i Sundsvalls Tidning. I artikeln hade fyra Njurandabor sammanförts med planet, som då hade hittats på en loge i Njurunda. De uttryckte då en önskan om att det skulle visas upp på en plats där det skulle kunna ses av allmänheten. Kort efter denna publicering skänktes planet till Flygvapenmuseum i Linköping. När Tommy kontaktade museet visade det sig att planet inte var utställt utan förvarades nerpackat i ett förråd. Han tyckte att det borde återföras till Västernorrland och ställas ut på lämplig plats. Han kontaktade flygplatschefen på Midlanda och styrelsen i SFF Region Västernorrland som alla var positiva till att medverka till en upphängning i Midlandas terminalbyggnad, vilket alltså nu har skett.

Byggt i Njurunda

Göttingen Anfänger byggdes av flygintresserade ungdomar i Njurunda på 1930-talet och vilka också var med att starta Njurunda Flygklubb. Anfängerns märkning är NFK I. De fyra grabbarna, som 45 år senare intervjuades av tidningen, var bröderna Nils Erik och Sven Olof Nilsson från Nolby samt Torsten Holmström och Olof Johans-

son från Svartvik, alla numera bortgångna. En disponent Spängenberg tillsköt medel och man skaffade ritningar i Tyskland. En av bröderna Nilsson lärde sig tyska enbart för att kunna läsa och förstå de tyska anvisningarna! Vissa justeringar gjordes jämfört med ritningarna, ibland användes gran i stället för furu vid bygget. Planet är av en enkel konstruktion och kunde bära en person. Anfänger liknar den betydligt vanligare glidaren SG-38. Efter c:a 4 000 arbetstimmar kunde planet provflygas vintern 1936. Det gjordes av innehavaren av aviatörskursdiplom Elis Blomqvist (Tommy Schütts morfar). Han steg till c:a 20 meter genom bogsering efter bil. Glidaren, som döptes till *La Paloma*, godkändes 1937. Sammanlagt gjordes 126 starter med planet, bland annat deltog det i en uppvisning på Skrängstasjöns is enligt ett reportage i Sundsvalls Tidning.

Våren 2019 fraktades delarna av Anfängern till Sundsvall med hjälp av Flygvapenmuseum och regionens medlemmar Lars Wiklund och Martin Eklund. De lastades av och snyggades till hos Lage Norberg, Flygfabriken AB i Sundsvall. Tyget som är spänt över vingarna är Tuppens lakansväv och är numera mycket sprött. Man har lagt hål och i övrigt fräschat upp glidplanet. I början av juni gjordes en provmontering hos Flygfabriken av de delar som hade transporterats från Malmslätt. Hopsättningen gick bra, dock upptäcktes att det fattades några detaljer. Inga problem menade Lage som åtog sig att i värsta fall tillverka dessa.

I slutet av november 2019 fraktades så

Anfängern till Midlanda. Med hjälp av Flygfabriken, flygplatspersonal och några SFF-medlemmar hängdes den upp i Midlandaterminalens ankomsthall. Händelsen bevakades av SVT Västernorrland och Sundsvalls Tidning. Både Tommy Schütts och Göran Westerlund framträdde i tv och berättade om Anfängerns bakgrund. Göran, Njurundabo sedan gammalt, har goda kunskaper om lokal flyghistoria och har dokumenterat mycket av denna.

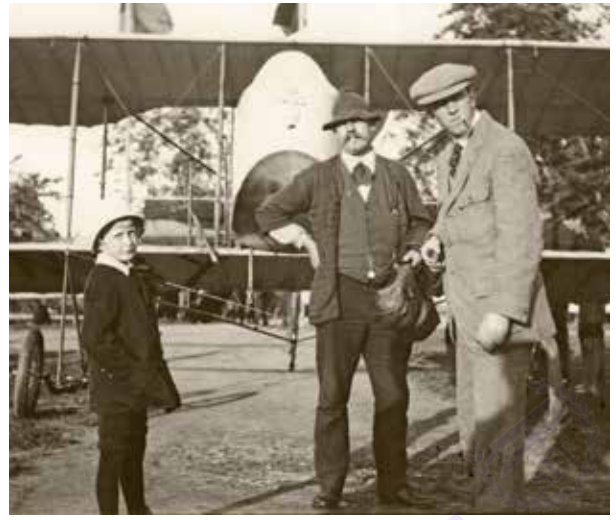
Anfängern är nu väl synlig i hallen, särskilt från rulltrappan till övre planet där restaurang och konferensavdelningen ligger. På förarplats har placerats en docka i tidstypisk mundering. Planet hänger på samma plats som Bücker Jungman SE-AGU hängde 1997–2013. I och med att Anfängern har fått denna publika exponering har den fått den värdiga plats den förtjänar. Den stämmer väl överens med planets historia och minner också om Västernorrlands tidiga flygpionjärer.

Förberedelser med saxlift inför upphängningen av Anfängern i taket på Sundsvall-Timrå flygplats avgångshall. Foto Lars Wiklund.





Carl Cederström i sin Bleriot XI *Nordstjernen* på Helsinges regementes exercisfält vid Valla i Gävle den 14–17 juli 1911. Mekaniker Ragueneau drar igång motorn. Över 15 000 åskådare beräknas ha Cederströms flygningar i staden. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



Gävle den 25 september 1913. Olof Brodin, 5 år, franske aviatören Maurice Chevillard, dennes mekaniker, samt Hugo Sundstedt. Olof var son till skeppsredare Erik Brodin, ekonomisk garant för Chevillards besök. Olof sägs ha blivit världens yngste flygpassagerare vid detta tillfälle. I bakgrunden Chevillards Farman HF 20. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Flyg i Gävle

Av LARS HILLSTRÖM

Flygverksamhet har förekommit i Gävle ända sedan 1911 då baron Carl Cederström gästade staden. År 1938 bildades Gävlebygdens Flygklubb. År 1946 anlades ett gräsbelagt flygfält vid Avan som sedan blev klubbens hemvist i många år. Gävle har alltså tidiga flygtraditioner!

I slutet av 1960-talet uppstod de första funderingarna på att bygga ett nytt flygfält i Gävleområdet. Trafikflyget hade fått ett uppsving efter andra världskriget och man såg optimistiskt på framtiden. Planer lades fram på att bygga ett flygfält vid Rörberg nära Valbo.

År 1971 bildades Gävle-Sandviken Flygfält AB. Delägare var förutom kommunerna i Gävle och Sandviken också Korsnäs och Sandvik AB. Aktiemajoriteten innehades av Gävle Stadshus AB. När bygget sattes i gång fick man avverka 50 hektar skog och riva två bondgårdar. Kostnaderna delades mellan militären och kommunerna i Gävle och Sandviken.

Jodel D.120/D.119, SE-CIM, på Gävle-Avans flygfält hösten 1970. Foto Leif Fredin / Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



Flygplatsen skulle också kunna användas som reservfält för flygvapnet. Flygplatsbygget kostade 20 miljoner kronor varav militären bidrog med en femtedel. Trafikledartornet blev sex våningar högt och utrustades med hiss. Banan gjordes 2 000 meter lång och blev en av de bästa och jämnaste i Sverige. Stora flygplan skulle kunna landa här. I utgångsläget fanns ett enklare instrumentlandningssystem, ADF, som inte gav tillräcklig precision vid landning i dåligt väder.

Optimistisk trafikstart

Den högtidliga invigningen av flygplatsen förrättades den 30 oktober 1971 i närvaro

av kommunikationsminister Bengt Norling. Omkring 10 000 människor hade då tagit sig ut till Rörberg och flygvapnet gjorde en uppvisning med Drakenplan. Trafiken inleddes med turer till Stockholm och Göteborg. Linjeflyg använde flygplan av typ Metropolitan som kunde ta 56 passagerare. Chartertrafik fanns också på flygplatsen i början av 1970-talet.

Redan efter ett år hade trafiken mattats av. Göteborgslinjen hade lagts ned och trafiken till Stockholm gjordes med mindre flygplan. År 1975 stod flygplatsen värd för världens första VM i motorflyg med deltagande av ett 15-tal nationer. Individuell världsmästare blev gävlesonen Jan-Olof Friskman. Flera flygdagar med stora åskådarskaror har ägt rum på Rörberg.

Oljekrisen 1977 inverkade negativt på resandeantalet. Man flög med Twin Otterplan som tog 19 passagerare. Crownair och senare Skyways tog över trafiken. Senare flög AMA-Flyg med Shorts Skyvan på ruten som gick Bromma-Arlanda-Rörberg-Mora.

Arlanda utrustades 1983 med en ny inrikesterminal och Rörberg fick instrumentlandningssystemet ILS, vilket blev ett lyft. 1984 hade man 9 000 passagerare. Salair tog över trafiken med Saab 340 och Gävlebygdens Flygklubb flyttade till fältet eftersom golfklubben behövde marken vid Avan. År 1989 blev det bästa året. Så kom 1990-talet med börskrascher och ekonomiska kriser i hela samhället. Antalet resande minskade. Man hade förhoppningar på en direktlinje till Köpenhamn men det gick om intet.

År 2000 skulle bli det stora lyftet för flygplatsen. Flygbolaget Jet 2000 planerade att flyga direkt till Amsterdam. Flygplatsen byggdes om för att få internationell standard och namnet ändrades till Gestrike

Airport. Förhandlingarna med KLM gick trögt och kraschade till slut. Jet 2000 ställde in betalningarna och gick i konkurs. Swedeways, som nu skötte trafiken till Arlanda, lade ned linjen eftersom snabbtåg däriifrån tagit allt fler av kunderna. Läget var dystert.

Nu utreddes framtiden för fältet. En total nedläggning skulle kosta stora pengar och medföra en enorm kapitalförstöring. I stället beslutades att dra ned verksamheten. Flygplatsen omklassades till 2C med användbar banlängd på 1 200 meter. Antalet anställda minskades från 18 till tre årsanställda. Flygtrafikledningsjänst fanns nu endast ”on request”. Räddningsverket planerade för att förlägga en station för utbildning på fältet.

Den verksamhet som blev kvar var Wermlandsflyg, som sköter flygfotografering åt Lantmäteriverket, och Gävlebygdens Flygklubb som svarar för skogsbrandbevakning och havsövervakning tillsammans med Frivilliga Flygkåren. Dessutom tankar polisen och räddningstjänsten sina helikoptrar där.

Nedläggning, inget Facebook

Hösten 2019 meddelade kommunen att man skulle sälja flygplatsen till ett stort företag, Facebook, vilket skulle bygga ett datacenter där. Alla företag och enskilda som opererade på fältet sades upp till den 31 december 2019. Wermlandsflyg fick flytta Lantmäteriets fotoflygningar från

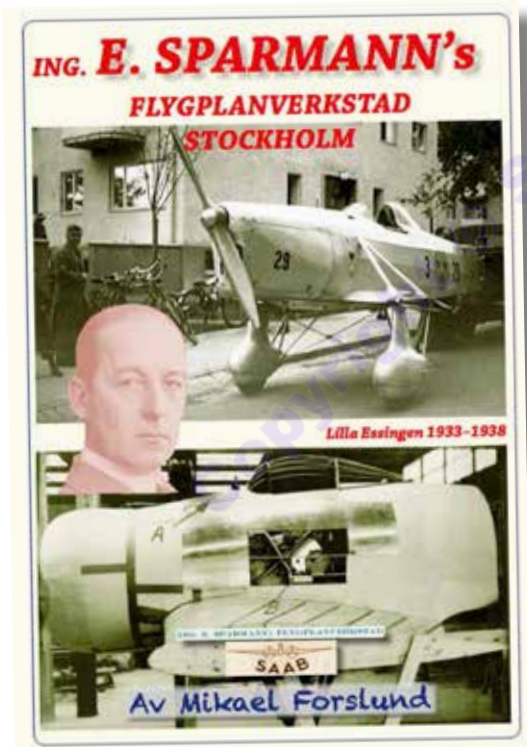


Trafikflyget har varit begränsat på Gävle-Sandvikens flygplats. Linjeflyg flög här 1971–77 med Metroliner, Nord 262 samt inhyrda Twin Otter och Cessna. AMA-Flyg trafikerade flygplatsen med Skyvan och Metroliner, Holmström Air med Shorts 360. På bilden AMA-Flygs SA227-AC Metroliner III, SE-GSO. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Gävle till Borlänge, en flygplats som går bra och har utvecklats positivt. Ambulansflygningar kan inte längre utföras. Gävlebygdens Flygklubb har inte erbjudits något alternativ. Kommunen säger att den skall bygga en ny helikopterlandningsplats med tankanläggning för ett antal miljoner kronor som skall tillgodose polisens och räddningstjänstens behov.

Nyligen kom så beskedet att Facebook dragit sig ur avtalet om köpet av flygplatsen. Vad kommer nu att ske? Flygplatsen finns kvar och kostar pengar. Det hela ser ut att sluta med en stor kapitalförstöring.

Man undrar hur det hade sett ut i dag om flygplatsen drivits på ett mer professionellt sätt.



Ny bok, om geniet Edmund Sparmann och hans liv inom flyget. A4-format, hård pärm, svensk text, många ej tidigare publicerade bilder, 240 sidor: ”Ing. E. Sparmann´s Flygplanverkstad Stockholm, Lilla Essingen 1933–1938”. Läs om livet i Österrike, flytten till Sverige, start av den egna flygplanverkstaden på Lilla Essingen, motståndet mot Sparmanns verksamhet, flygplanen S 1/S 1a (P 1) ”Sparmannjagaren” och det planerade, innovativa jaktflygplanet E 4 (mock-up byggdes) och Sparmanns flygkarriäravslutning hos SAAB samt lite till!

Förlag: Mikael Forslund Produktion AB
Manhemsvägen 34
791 31 Falun
Mobil & Swish: 070-663 26 14
E-post: mikael.forslund@fotodalmas.se
Org nr: 556675-0047
VAT: SE 556675004701
Bankgiro: 5748-7191
IBAN: SE76 8000 0816 6197 4078 9731
BIC/Swift code: SWEDSESS

Boken/böckerna köps genom att aktuellt belopp sätts in på bankgiro: 5748-7191. Glöm inte att skriva avsändare och vad betalningen avser oavsett om Du använder bankgirolapp, Internet eller Swish! Swish: 070-6632614 Mikael Forslund.
För utlandsbeställningar: Lägg till ytterligare 100 SEK per bok.

Erbjudande: Vid köp av ”Sparmannboken” (295 kr) inklusive moms plus frakt 110 kr, erbjuds boken ”Fokker in Swedish Service” (tryckt 2019) för halva priset, 190 kr, inklusive moms, plus frakt 110 kr: A4, 304 sidor, engelsk text, färgprofiler, tabeller och många unika bilder.

Erbjudandet gäller fram till och med den 31 mars 2020. Därefter gäller ordinarie pris för ”Fokkerboken”; 380 kr inklusive moms plus frakt 110 kr.





Vem var Gidsken?

Av TORGIL ROSENBERG

Vi går tillbaka till 1929, till Värtans is i Stockholm och Aero Materiels flygskola. Detta skede har nyligen aktualiserats genom boken *Det började med Kurt Björkwall...* Som bekant fanns bland de 18 eleverna 1929 Kurt Björkwall och Carl-Gustaf von Rosen. Lärare var Albin Ahrenberg, Ernst Roll och Wictor Nilsson.

Vad som däremot torde vara mindre känt idag är att bland eleverna fanns en kvinna, Gidsken Jakobsen, 21 år. Denna Gidsken hade kommit från Norge, från Narvik! Hon var dotter till företagaren och handelsmannen Nils Jakobsen som stödde hennes idéer och kom att så göra under hela hennes tidvis mycket äventyrliga liv. Gidsken hade Albin Ahrenberg som lärare. Efter nio timmar och sjuttio flygningar var hon färdig. Det var i mars som certifikatprovet skulle ske och journalister hade samlats på isen. Tio elever klarade proven och Gidsken blev nummer ett. Detta efter en och en halv månad. 15 mars utställdes certifikat nr 28. Hon var nu tillåten att flyga landflygplan utan passagerare.

När kronprins Olav gifte sig med prinsessan Märtha följde Gidsken med Ahrenberg till Oslo. Han skulle hämta bilder från bröllopet till svenska tidningar. Därefter följde hon med Ahrenberg när han besökte Junkers i Dessau för att undersöka möjligheterna för ett plan för sin tänkta flygning till Amerika. Hon blev mer och mer intresserad av att ha ett eget flygplan.

Under skolningen på Värtan hade man fått besök av den finske flygplanstillverkaren Sääski som demonstrerade sin dubbeldeckare med 118 hk Siemens & Halske-stjärnmotor. Gidsken tyckte om planet och i juli reste hon till Helsingfors för att lära sig sjöflyg och samtidigt kanske kunna köpa ett sådant plan. I augusti var hon ägare



Skolens kontrollanter och jeg har Gidsken skrivit på kortets baksida. "Jeg" var smeknamnet under skolningen. Från vänster Gidsken Jakobsen, flygläraren löjtnant Herrström och kontrollant fanjunkare Svensson vid Aero-Materiels de Havilland DH.60X Moth S-AABR. Foto i Norsk Luftfartsmuseums arkiv.

och under högtidlig ceremoni döptes planet till *Måsen*.

Återstod att flyga hem till Norge. Hennes lärare under sjöflygskolningen var Georg Jäderholm och tillsammans med honom inleddes färden med N 40. Den norska registreringen och *Måsen* fanns nu påmålrat. Åbo och Vasa första dagen. Det blev festligheter i Vasa och *Måsen* fick militärbevakning under natten. Vidare till Kemi. Ännu hade de inte fått tillstånd av svenska myndigheter att överflyga Sverige så man fortsatte norrut utmed Tornedalen och in på norska sidan vid Helligskogen och Trekröset, en omväg på 30 mil och över trakter där aldrig någon tidigare hade flugit. Kommendanten på Bodens fästning avslög Gidskens önskan att korsa Sverige. Så småningom tröttnade Gidsken och mot Jäderholms invändningar styrde hon in över Sverige, Hon landade i Jukkasjärvi väster om Kiruna för att hämta bensin. Det lyckades utan att någon tjänsteman dök upp. De fortsatte och klockan nio på kvällen den 23 augusti landade *Måsen* i Narvik.

Så inleddes Gidsken Jakobsens flygiska liv som skulle komma att innehålla både det ena och det andra. Exempelvis startade hon med *Måsen* med 17 december 1929 från Narvik för att i Oslo få *Måsen* registrerad. Hon kom fram den 20 januari 1930. Den 35 dagar långa färden imponerade inte på allmänheten, men de som kunde flyg var verkligen imponerade. Tryggve Gran, som redan 1914 med en Bleriot XI-2 hade flugit från Skottland till Norge, gratulerade henne på Norsk Aeroklubbs vägnar. Han understök i en artikel i *Aftenposten* hennes kvalifikationer som pilot.

En randanmärkning: Vi minns att 1914, året för Grans flygning över Nordsjön, var samma år som Enoch Thulin flög nonstop Malmö – Stockholm med bilder från Baltiska utställningen till *Dagens Nyheter*. Dessa flygningar skedde således endast elva år efter bröderna Wrights flygning!

I Narvik fanns sociala spänningar genom faderns företagande och rådande situationer för arbetarna. Under kriget exporterade Gidsken sill till Tyskland och detta skapade också spänningar. Allt detta och hela Gidskens historia är utsökt och rikligt skildrat i en bok som varmt rekommenderas: *Seilas i storm* av Olav Gynnild. Skriven på norska men lättläst. Ett stycke viktig flyghistoria som speglar utmaningar och byråkrati som mötte pionjärerna. Den tillkom under Sven Scheiderbauers tid som chef för Bodö flygmuseum och med hans support.

Måsen fick en hangar. Lägg märke till trallan som planet står på. Den vilade på en räls och en motor kunde dra in den. Foto Norsk Luftfartsmuseum.

Nya gradbeteckningar i Försvarsmakten – igen!

Av INGEMAR NILSSON

Från den 1 oktober 2019 gäller nya gradbeteckningar för Försvarsmakten. Detta styrs av en föreskrift (beslutad den 13 september 2019) om ändring av Försvarsmaktens föreskrifter (2019:3) om grundläggande officersutbildning och tjänstegrader. Vi tittar på några ändringar.

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

Försvarsmakten, FM, får besluta om annan tjänstegrad om det finns särskilda skäl.

Den som genomgått FM:s specialistofficersutbildning med godkänt resultat får

anställas som yrkesofficer i FM eller som reservofficer i FM.

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

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

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

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

För officerare ska första tjänstegrad vara fänrik och för specialistofficerare ska första tjänstegrad vara sergeant.

FM får besluta om annan tjänstegrad om det finns särskilda skäl.

Tjänstegrader för specialistofficerare

I FM finns följande tjänstegrader för specialistofficerare.

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

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

Artikeln har tidigare varit publicerad i Ämabladet.

Flygvapnets gradbeteckningar:



Foto Torbjörn Caspersson / Saab.



Airbus på Hamburg-Finkenwerder



Den 14 oktober besökte artikelförfattaren Hamburgs andra flygplats, Finkenwerder. I motsats till Hamburgs internationella flygplats Fuhlsbüttel, är Finkenwerder privatägd. Det faktum att den ägs av Airbus gör den dock inte mindre internationell och intressant för en flightspotter. Vi återkommer till det, först en liten tillbakablick på både Finkenwerders och Airbus historia.

Airbus A300-600ST Super Transporter, Beluga 3, F-GSTC, dockar för lastning och lossning i Airbus fabrik på Finkenwerder. Foto Jan Buisman.

Text och foto JAN BUISMAN

Finkenwerder byggdes 1939 då skeppsvarvet Blohm & Voss flyttade sin flygplanstillverkning till den delen av Hamburg, vid floden Elbe. Deras flygplantillverkning går tillbaka till 1933 i dotterbolaget Hamburger Flugzeugbau. 1937 ändrades namnet till Abteilung Flugzeugbau der Schiffswerft Blohm & Voss. Hamburger Flugzeugbau producerade en del okonventionella flygplan, varav de flesta dock inte kom längre än till prototypstadiet medan andra tillverkades i litet antal. Ett undantag är den tremotoriga spaningsflygbåten BV 138, utvecklad ur Ha 138, som byggdes i c:a 300 exemplar. I övrigt har Blohm & Voss använt sin produktionskapacitet mest som underleverantör av delar till

bland annat Junkers Ju 52 och Focke-Wulf Fw 200C Condor.

När man betraktar den stora Airbus A380 är det värt att nämna, att stora flygplan byggts här tidigare: Den sexmotoriga flygbåten BV 222 byggdes på Finkenwerder.

När Tyskland 1955 åter fick bygga civila flygplan, återuppstod Hamburger Flugzeugbau (HFB), främst som underleverantör. Tillverkning av skrov och slutmontering av 161 stycken Nord N2501D Noratlas är ett exempel. En egen konstruktion var affärsjetplanet HFB 320 Hansa Jet som flög för första gång den 21 april 1964. Produktionen stannade vid 47 exemplar. Att bygga delar av flygplan, montera till ett slutligt flygplan och leverera till kunder fortsätter än idag att vara den huvudsakligen aktiviteten på Finkenwerder, nu i Airbus regi.

Det hästskoformade lastrummet i Beluga är nära åtta meter högt. Belugan transporterar delar till flygplan under tillverkning mellan Airbus olika fabriker. Foto Jan Buisman.



Konsolidering i flygplansindustrin ledde till att HFB i maj 1969 fusionerades med Messerschmitt-Bölkow till MBB. Genom sammanslagning med Daimler Chrysler Aerospace blev HFB så del av dagens Airbus.

Från HFB till Airbus

En beskrivning av utvecklingar till dagens Airbus kräver mer utrymme än denna korta artikel. Airbus firade sitt 50-årsjubileum 2019. Historien startade med att ministrar från Frankrike och Tyskland på luftfartutställningen i Paris 1969 undertecknade ett avtal för en gemensam utveckling av Airbus A300. Innan dess hade flera kända tillverkare som Bréguet, Nord-Aviation, Sud-Aviation och Hawker Siddeley börjat titta på utveckling av ett europeiskt trafikflygplan för att möta konkurrensen från USA med Boeing, Douglas och Lockheed. Politik och olika synpunkter om finansiering och antal plan som skulle säljas medförde att Storbritannien backade ur i april 1969 (måne ett "Brexit 1"...). Hawker Siddeley blev dock kvar som underleverantör, främst av vingar. A300 flög för första gången den 28 oktober 1972. Totalt byggdes 816 plan inklusive den kortare versionen A310 och de fem exemplar som byggdes som A300-600ST Beluga (Super Transporter). Största succén för Airbus är A320-familjen (A318, 319, 320, 321 och ACJ), i skrivande stund har 9 086 plan levererats och det finns order för 6 107 plan.

Den första A380 flög den 27 april 2005. Produktionen kommer att avslutas när sista beställda plan har levererats 2021. I januari 2010 levererades på Finkenwerder det 6 000:e Airbus-planet, en A380 till Emirates. Nyligen stod det 12 000:e planet på tur i Kanada, en Airbus A220 som Bombardier



D-AUBM, Airbus A320-251N, tillverkningsnummer 9074, som ska bli SE-ROS *Helsing Viking*. Gjorde sin första flygning den 23 oktober 2019, en vecka efter att bilden togs. Foto Jan Buisman.

Ännu så länge motorlös men i SAS i nya "kläder": D-AXAB, Airbus A320-251N med tillverkningsnummer 9247, ska bli SE-ROI *Torborg Viking*. Planen bär tysk flagga på fenan så länge de har tysk registrering. Foto Jan Buisman.

CSeries numera heter, efter Airbus övertagande av denna flygplanstyp.

Omkring hälften av alla Airbus i 320-familjen levereras från Finkenwerder där Airbus har fyra produktionslinjer för slutmontering. Sedan 2010 finns även en hall för A350 XWB. Här byggs också delar (främre och bakre delar till skrovet) för A330 och A380. För att få plats med A380-hallarna utökades Finkenwerder 2001–2003 genom att dämna upp en del av Elbe. Hallarna som byggdes på detta nya land mäter 140 hektar. Utrymmen som nu används för A380 kommer efter 2021 att användas för A350. Transporter mellan övriga Airbusfabriker sker såväl via väg, båt som med Airbus egna Beluga. Den senare kan transportera de flesta delar av en Airbus och har en kapacitet för 47 ton frakt. Delar av A380 är dock för stora och dessa transporteras med speciellt byggda fartyg. Först via Wales för lastning av vingar, därefter vidare till Frankrike, omlastning på pråm och sista biten på lastbil till Toulouse. Placeringen vid Elbe är inte för intet! Efter sammansättning och testflygning i Toulouse kommer A380 till Finkenwerder för inredning och målning.

I början av 2020 kommer Beluga XL, Airbus A330-743L, med 30 procent större kapacitet än sin föregångare, att successivt ersätta den ursprungliga Belugan.

Lång bana med begränsningar

Finkenwerder har endast en bana (orientering 05/23, längd 3 183 m) utan några taxibanor, vilket innebär att flygplan behöver backa för att komma till plattan. Ungefär i höjd med banans mitt (utanför staketet) finns en förhöjd utsiktsplats, vilket möjliggör fotografering över staketet.

Banans längd sätter begränsningar för leveranser: Plan som ska till sina nya ägare inom Europa och i Mellanöstern levereras oftast från Finkenwerders leveranscenter. För längre leveransflygter är Airbus Toulouse startpunkten.

Jämfört med en vanlig flygplats är Finkenwerder ganska lugnt vad gäller antalet starter och landningar. Man ska dock vara på alerten! Det finns en hel del transporter

mellan olika delar av fabriken (assembly halls, paint shop, interior shop, delivery center) som i de flesta fall kan synas bra från nämnda utsiktsplats. Även start- och bromstester gör att plan som ännu inte har haft sin första flight visar sig på banan. Internationella är i alla fall de flygbolag som kan ses.

Många plan kommer efter leverans sannolikt aldrig mer till Europa. Under mitt besök kan nämnas flygplan för leverans till Kina, Chile, Mexiko, Indien, Oman och Vietnam. Dessutom fanns ett stort antal plan till på platser där fotografering inte är möjlig. Många plan i något produktionsstadium finns mellan de olika hallarna och är bara delvis synliga. Även SAS fanns representerat: blivande SE-ROS *Helsing Viking* i SAS numera "gamla" dekor och SE-ROI *Torborg Viking* i bolagets nya look. Den sistnämnda dock ej komplett eftersom motorerna ännu inte var monterade. En annan anknytning till Sverige får inte glömmas: svensk industri finns som underleverantörer. Saab levererar vingbalkar till A380, CTT Systems avfuktningssystem till flera typer och GKN Aerospace (före detta Volvo Aero) medverkar

i de olika motortyper. Saab fick 2019 order för system för temperaturövervakning till alla framtida A350. Saab har även varit med i utvecklingen av en del av vingen som testas för att genom ett laminärt luftflöde minska luftmotståndet samt därmed bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Utöver Airbus rena fabriksaktiviteter flygs en särskild "personalpendel" till Toulouse för Airbus räkning. För närvarande är det spanska Volotea som flyger fyra gånger varje vardag med A319.

För framtida reslystna bör nämnas att Airbus har dagliga guideade turer för besökare. Jag avstod dels av tidsskäl, det tar några timmar, men främst för att man under turen får se mycket men inte får fotografera. Det sistnämnda går däremot utmärkt på utsiktsplatsen, Aussicht-Plattform Airbus, vid banan!

Källor: World Encyclopedia of Aircraft Manufacturers, hemsidor Airbus, Saab och Wikipedia.

Platsindikatorer Hamburgs flygplatser

	Icao	Iata
Hamburg-Finkenwerder	EDHI	XFW
Hamburg-Fuhlsbüttel	EDDH	HAM

F-WZHC, Airbus A350-941 för China Southern, tillverkningsnummer 357. Monterad i Toulouse, målad på Finkenwerder och nu väg tillbaka till Toulouse för leverans. Foto Jan Buisman.





Tysk Boeing B-17 – Eller Selma Lagerlöf som *nose art*...

Boeing B-17 Flying Fortress var under det andra världskriget ett av USA:s främsta bombflygplan. Tusentals B-17 sattes in i räder mot Tyskland och det tyskockuperade Europa. Åtskilliga B-17 sköts ned i samband med dessa räder. Mindre känt är att tyskarna lyckades reparera ett fåtal B-17 till flygande skick.

Av JAN FORSGREN

Några B-17 landade med nedfällda landställ i norra Tyskland och i Danmark. Dessa fall rörde sig inte om desertering och/eller krigströtthet utan felnavigering. Vid ett av dessa tillfällen såg besättningen på en B-17 röda flaggor med vita kors vaja från flaggstängerna. Efter att ha debatterat saken ombord, kom besättningen fram till att dessa flaggor måste vara svenska! Resonemanget gick ut på att då Danmark var ockuperat av Tyskland var det förbjudet att hissa den danska flaggan. Att därefter landa, omedelbart bli tillfångatagna av tysk trupp och förpassade till krigsfängeläger torde ha varit en synnerligen obehaglig överraskning... De olika B-17 som togs i tjänst av Luftwaffe, inalles omkring elva stycken, användes för olika typer av uppdrag, inklusive fällning av agenter över allierat territorium.

En av de B-17 som av misstag landade i Danmark var en B-17F-90-BO med serienummer 42-30146 tillhörandes 94 Bomb Group, 333 Bomb Squadron. Flygplanet hade av besättningen döpts till *Down and Go*. I samband med en räd mot Warnemünde den 29 juli 1943 drabbades flygplanet av motorproblem. Det bestämdes att man skulle söka nödhavn i Sverige. Navigatören, Frank S Pellegrino, hävdade strax därefter att man befann sig över södra Sverige. En buklandning ansattes i närheten av Avedøre. Besättningen blev tillfångatagen, och fick tillbringa resten av kriget i fångläger. Flygplanet demonterades och fraktades till Kastrup där det renoverades till flygdugligt skick av Heinkel-verkstä-

Nedan och till höger: Tre okända tyskar vid B-17F 42-30146 *Down and Go*. Nils Holgersson ridande på gåsen Akka är synlig på nosen. På detaljförstoringen till höger framstår såväl påg som gås tydligare. Hur Selma Lagerlöfs verk förvandlades till tysk *nose art* förblir nog en gåta. Foto via Hans-Heiri Stapfer.



Intressant nog bibehöll tyskarna den amerikanska namnet *Down and Go* på den beslagtagna B-17F 42-30146. Uniformerna tyder på att bilden är tagen antingen i Sydeuropa eller Nordafrika. Foto via Hans-Heiri Stapfer.

derna. Det kom att tillföras I./KG 200, en specialenhet inom Luftwaffe som bland annat hade fällning av agenter och dylikt som uppgift. Flygplanet tilldelades koden A3+BB, senare ändrad till A3+EE. Just denna B-17 exploderade strax efter start från Stuttgart-Echterdingen den 9 februari 1945 (vissa källor anger den 13 februari). Sex av de åtta i besättningen, liksom tio medlemmar ur den tysktrogna tidigare franska Vichy-regimen omkom i samband med haveriet.

Vad har nu allt detta att göra med svensk flyghistoria? Jo, på vänster sida av flygplanets nossektion hade tyskarna låtit måla *nose art* i form av Nils Holgersson ridandes på gåsen Akka! Hur detta kom sig är obekant, dock var Selma Lagerlöf en flitigt läst författare även i Tyskland under första hälften av 1900-talet.

Sälens flygplats öppnad



Sälens flygplats, en bana rätt in i vildmarken! Foto Scandinavian Mountains Airport.



22 december 2019: BRA:s Avro RJ100 SE-DSS från Malmö blev första reguljära flygplan att landa på Sälens flygplats. Foto Scandinavian Mountains Airport.



Den 21 december 2019: Gunnar Lenman, vd Scandinavian Mountains Airport, Ylva Thörn, landshövding Dalarnas län, försvarsminister Peter Hultqvist, Peter Helander, talesperson (C) besöksnäringsfrågor, och Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon klippte bandet vid invigningen av Sälens flygplatse den 21 december 2019. Foto Scandinavian Mountains Airport.



Sälens flygplats saknar flygledartorn, vilket har ersatts av ett "kamerastativ" av det mer avancerade slaget. Utrustningen är levererad av Saab Digital Air Traffic Solutions, SDATS, som också driver flygtrafikledning på distans från Sundsvall. Foto Scandinavian Mountains Airport.

Av MICHAEL SANZ

Salen Scandinavian Mountains Airport, eller i klartext Sälens-Trysil flygplats i Dalarna, invigdes den 21 december 2019. Detta är Sveriges första nya trafikflygplats på 20 år.

Den nya flygplatsen i Sälen är främst tänkt att underlätta tillgängligheten till skidbackarna i nordvästra Dalarna och i norska Trysil. Det lokala näringslivet sätter stora förväntningar till de möjligheter som den nya flygplatsen ska erbjuda.

Den 21 december 2019 invigdes flygplatsen genom gemensam bandklippning av Gunnar Lenman, vd Scandinavian Mountains Airport, Ylva Thörn, landshövding Dalarnas län, försvarsminister Peter Hultqvist, Peter Helander, talesperson (C) besöksnäringsfrågor, samt Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon.

Den första reguljära landningen utfördes dagen efter, den 22 december, klockan 09.35 av flygbolaget BRA:s Avro RJ100 SE-DSS med 112 passagerare på flygning TF 607 från Malmö.

Under den första säsongen trafikerar BRA och SAS flygplatsen till den 12 april 2020. BRA flyger med ATR-72 från Stockholm-Bromma, Ängelholm, Göteborg och Växjö samt med RJ100 från Malmö. SAS flyger från London, Köpenhamn och Ålborg med Airbus A320neo.

Scandinavian Mountains Airport
Platsindikator Iata/Icao: SCR/ESKS
Bana: 15/33, 2 500 x 45 m
Höjd över havet: 503 m (1 649 fot)



ARMY 2020 Moskva 27/8-31/8 2020

Följ med på årets största militära upplevelse i Moskva på Kubinka. Med uppvisning av flyg, Armè stridskrafter i autentisk miljö, Vi besöker även Army-Museum (Powers U2 plan) och Viktory Park mm

Pris 10.900:-/pers

ILA 2020 AIR SHOW - 14/5-17/5 2020

På denna resa hittar vi gamla som nya militärflygplan. Vi besöker även Pennemünde, Hangar 10 och flygmuseum Gatrow. **Pris 4.900:-/pers**

Flying Legents Air show - 9/7-12/7 2020

Följ med på världens största Air Show med äldre flygplan. Vi besöker även Tangmere och Goodwood Festival of Speed. Samt Havillandmuseum.

Pris 9.700:-/pers



CAB RESOR Telefon 0431-369655
www.cab-resor.se info@discovereurope.se

Douglas DC-8

– 60 år sedan...



Våren 2020 är det 60 år sedan första Douglas DC-8 levererades till flygbolaget SAS. DC-8 blev första jetdrivna långdistansplanet i Skandinavien och blev därmed starten på en ny era i den interkontinentala luftfarten.

Av MICHAEL SANZ

I början av 1950-talet inledde Douglas i Kalifornien studier för framtidens långdistansflygplan. Douglas hade på sin meritlista ett betydande försprång över konkurrenten Boeing när det gällde marknaden för kolvmotordrivna passagerarflygplan, exempelvis DC-4, DC-6 och DC-7. En hårdare konkurrent till Douglas var Lockheed med sina flygplan i Constellation-serien.

Boeing i Seattle var inriktad på militär produktion med lika säkra som lukrativa uppdrag åt US Air Force men låg också i startgroparna för en civil marknad. Sommaren 1954 flög Boeing 367-80, Dash 80 kallad, för första gången. Det var ett fyrmotorigt jetflygplan. Strax efter Dash 80:s första flygning fick Boeing en stor order för USAF:s räkning, på en lufttankningsversion kallad KC-135. Inte förrän hösten 1955 kom första civila orden på vad som

PR-bild med SAS första DC-8-33, OY-KTA *Dan Viking*, vid Douglas fabriker i Long Beach. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

nu kallades Boeing 707. Genom den militära ordern hade Boeing givetvis en stor del av sina utvecklingskostnader säkrade.

Nere i Los Angeles måste Douglas naturligtvis komma med ett motdrag. I motsats till Boeing, som hade militära krav på sig, ansåg sig Douglas kunna verka friare för en helt civil flygplanstyp. Sommaren 1955 lanserade Douglas sitt fyrmotoriga passagerarplan, DC-8, som till det yttre verkade vara en kopia av 707. Tärningen var kastad och kapplöpningen med Boeing igång. Flygbolaget Pan Am beställde hösten 1955, för att vara på säkra sidan, 20 exemplar vardera av Boeing 707 och Douglas DC-8.

I Skandinavien grundade SAS på hur framtiden för flygplansflottan skulle se ut. Som gammal kund hos Douglas hade det förstås varit enklast att direkt köra vidare på det spåret. Men även alternativet undersöktes. Hösten 1955 vistades tekniska grupper från SAS hos både Boeing och Douglas.

Boeing hade förvisso fördel av en stor erfarenhet av stora flygplan med pilvinge och jetmotorer hängande i pyloner under vingarna. Framst bombplanen B-47 Stratojet och B-52 Stratofortress. Det hade även Douglas genom de militär konstruktionerna A3D Skywarrior/B-66 Destroyer samt licenstillverkning av Boeing B-47.



Nospartiet på SAS DC-8-33 OY-KTA under tillverkning hos Douglas i Long Beach 1959. På skylten nere till höger i bild vid skrovet står SAS No 1 Douglas DC-8 Flagship *Dan Viking*. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

707 mot DC-8

Till sist föll SAS val på DC-8. Den version av 707 som Boeing kunde erbjuda vid den tid övertygade inte helt på SAS när det gällde prestanda och vissa flygegenskaper. Den otillräckliga räckvidden var en faktor. Givetvis spelade också de goda grundmurade kontakterna med Douglas och andra Douglasoperatörer in. SAS hade också dåliga erfarenheter av föregående tillfälle då flygplan, Stratocruiser, beställdes hos Boeing. En order som måst annulleras på grund av leveransförsvening.

I december 1955 beställde SAS sju Douglas DC-8-33 utrustade med Pratt & Whitney JT4A-motorer. Option tecknades på ytterligare tre plan.

Denna order placerades innan ens sista generationen kolvmotorflygplan för långdistans, Douglas DC-7C, hade levererats till SAS!

SAS introduktionen av jetflygplan skulle genomföras i tre etapper: medeldistansflygplan, långdistansflygplan och flygplan för mycket långa distanser. Den förstnämnda kategorin blev Sud-Aviation SE-210 Caravelle, introducerad 1959 (men beställd först ett och ett halvt år efter DC-8). Långdistansplanet skulle vara Convair CV-990A Coronado (introducerad i SAS 1962) och jetplanet för de längsta sträckorna, DC-8.

SAS första DC-8-33, OY-KTA *Dan Viking*, levererades till Arlanda den 31 mars 1960 alltså ett år efter Caravelle.

Den 23 juni 1960 landade den första DC-8:an i reguljärtrafik på Arlanda. Den 26 juni startade den på premiärturen från Stockholm till New York via Köpenhamn. Då hade dittillsvarande flaggskeppet DC-7C tjänstgjort i knappt fyra år. Utvecklingen gick således i en rasande fart. DC-8-33 blev heller inte särskilt långvarig i SAS flotta. Redan 1967 såldes två plan till United Airlines. Två plan leasades till Thai International och tre till Scanair.

1965 levererades den första av tre DC-8-55 till SAS, i praktiken en DC-8-30 utrustad med dubbelströmsmotorer.

Matchen mellan DC-8 och 707 vanns av Boeing. DC-8 byggdes i 556 exemplar medan Boeing 707 (inklusive Boeing 720) tillverkades i drygt 1 000. Därtill 820 i olika militära versioner, främst KC-135.

SAS styrde vidare utveckling

1967 togs ett större steg i utvecklingen av DC-8. På initiativ av SAS utvecklade Douglas en förlängd version med betydligt bättre prestanda – DC-8-62, varav första exemplaret levererades till SAS sommaren 1967. Bolaget nu fick äntligen ett flygplan som kunde nå från Skandinavien till Amerikas västkust utan mellanlandning.

Kronan på verket blev den förlängda versionen i "Super Sixty"-serien DC-8-63. Enligt SAS vd Knut Hagrup den lönsammaste flygplanstyp bolaget haft, Boeing 747 och McDonnell Douglas DC-10 inräknat.



SAS Douglas DC-8-33, LN-MOT *Olav Viking*, på Hamburg-Fuhlsbüttel i början av 1960-talet. Foto Thore Ardell, Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Sammanlagt använde SAS 28 DC-8 av modellerna -33, -55, -55F, -62, -62AF, -63 samt -63PF.

Flygbolaget drabbades av två svåra haverier med DC-8. Det första var då bolagets DC-8-62 LN-MOO *Sverre Viking* havererade i havet under inflygning till Los Angeles den 13 januari 1969. Vid olyckan omkom 15 av de 30 personerna ombord. Den andra olyckan drabbade DC-8-62 SE-DBE *Anund Viking* vid start

från Rom, då 23 av de 65 ombord skadades. Orsaken var att ett fläktblad lossnat, med skador och brand som följd.

Andra skandinaviska flygbolag som använt DC-8 i Sverige har varit Sterling Airways (före detta SAS DC-8-63, 1984–1989) samt Air Sweden (DC-8-71 och DC-8-71F, 1991–93). Finska Finnair och Kar-Air inte att förglömma. Flygbolaget Interswede blev en kort parentes med två DC-8-51 åren 1971–72.

En DC-8 att rädda?

Sedan en del år står en till synes övergiven DC-8-62 parkerad på Stockholm-Arlanda. Planet byggdes för United Airlines 1969 med tillverkningsnummer 46111. Det är inrett med soffor och fätöljer för 26 passagerare och har tjänstgjort som privatflygplan i kategorin "större".

I dag har planet Bermudaregistreringen VP-BHM påmålad (förmodligen inaktuell eftersom en Boeing 757, även den en före detta United-maskin, numera bär denna registrering). Kanske något för flygplansbevarande entusiaster att hugga tag i för museiändamål?



En Douglas DC-8-62 står parkerad på Stockholm-Arlanda sedan flera år. Foto Michael Sanz.

Sveriges militärhistoriska arv, SMHA



Aeroseum på Säve.

I regleringsbrevet för år 2005 gav regeringen (Utbildnings- och kulturdepartementet) Statens försvarshistoriska museer (SFHM), Statens maritima museer (SMM) samt Fortifikationsverket (FortV) ett likalydande uppdrag att redovisa konkreta förslag avseende bevarande av valda delar av det svenska försvarets kulturarv. Uppdraget skulle utföras gemensamt med Försvarsmakten. Huvudanledningen till uppdraget var att Försvarsmakten (FM) ville bli av med sin museiverksamhet.

Av CHRISTIAN BRAUNSTEIN

Utredningen som benämndes "Försvaret i förvar" bedrevs under ledning av en styrgrupp bestående av myndighetscheferna och under dessa svarade överintendenten i Utbildnings- och kulturdepartementet Keith Wijkander för utredningsarbetet med stöd av en arbetsgrupp. I den medverkade förste försvarsantikvarien Christian Braunstein och förste intendenten Thomas Roth SFHM, avdelningschefen Hans-Lennart Ohlsson och enhetschefen Magnus Olofsson SMM, arkivarien Cecilia Enström och arkitekten Ingela Andersson FortV samt överstelöjtnanten Olle Strid FM HKV.

Under utredningsarbetet skedde visst samråd med Statens Fastighetsverk.

Totalt konstaterades att det fanns 63 museer med militär inriktning varav 20 fanns

på alltjämt levande förband och att knappt 40 hade överlevt sitt förbands nedläggning.

En grov bedömning gav vid handen att det på de 63 museerna fanns ca 1 miljon föremål varav huvuddelen formellt alltjämt ägdes av FM. Dessa föremål inventerades av en särskild organisation under 2005 och 2006 med ekonomiskt stöd av HKV (2 miljoner/år) och överfördes därefter till museimyndigheterna.

Förslagens huvudinriktning

För att kunna redovisa ett välgrundat förslag gjorde myndigheterna en utredning om museiverksamheten inom försvarsområdet, dess utveckling och utformning. Med stöd av utredningen föreslog myndigheterna nya former för insamling och bevarande av försvarsmateriel för museiändamål. Syftet var att för framtiden åstadkomma ett begränsat men bättre riktat samlande samt att ordna det långsiktiga omhändertagandet av de samlingar som hopats i förbandsmuseerna under efterkrigstiden. Dessutom föreslogs nya former för samverkan mellan Försvarsmakten och museimyndigheterna SFHM och SMM samt en satsning på ett landsomfattande museinätverk med Sveriges försvar under det kalla krigets period som tema.

Följande direktiv gavs:

- Inga fler statliga museer
- Museerna skulle vara spridda över hela landet
- Det skulle finnas en rimlig fördelning armé, marin och flygvapen
- Kostnad högst 30 mkr/år

Syftet är att öppna ett urval av de främsta förbandsmuseerna, som nu omvandlas till stiftelsemuseer, och göra dem tillgängliga för publik. Därmed får medborgarna möjlighet till inblick i och kunskap om hur Sveriges omfattande försvarssatsningar såg ut under det kalla krigets period. Detta är i hög grad okänt men det finns ett starkt intresse hos allmänheten för denna moderna historia.

Förslaget om museinätverket bör ses som ett led i strävan att göra insatser för kultur runt om i landet. Många orter har drabbats hårt av förbandsnedläggningarna. Att ta till vara det kulturarv som byggdes upp för att kunna försvara landet under det kalla krigets hotfulla tid är betydelsefullt för att spegla vad landet och dess medborgare förmådde.

De f.d regements(motsv)museer med arméanknytning som utvaldes, fick i de flesta fall även ett specificerat truppslagsansvar.

Utredningens huvudförslag att bilda ett statligt stött nätverk av militära museer utgår i sin tur från ett förslag om reformering av den omfattande verksamheten med förbandsmuseer inom Försvarsmakten.

Förslagen skulle finansieras av staten med 50-60 procent, av lokal myndighet (kommun, region) med 20-25 procent och resten skulle museerna själva klara av. Samråd skedde under 2006 och 2007 med berörda kommunledningar.

Utredningen föreslog vidare att museimyndigheterna skulle svara för följande uppgifter gentemot Försvarsmakten:

- bidra till en levande debatt om försvar och säkerhetspolitik
- ansvara för museisamlingar som finns i anslutning till förbandsmuseerna samt bistå förbandsmuseerna med professionella råd och vägledning i deras verksamhet (förbandsmuseernas utåtriktade verksamhet),
- i samråd med Försvarsmakten genomföra omställningen och erforderlig gallring av förbandsmuseernas samlingar när dessa skall avvecklas eller överföras till andra museer som gåvor (offentliga museer) eller depositioner (enskilda stiftelser),
- utöva tillsyn och ägarkontroll över statlig materiel på museerna samt
- vara Försvarsmaktens expertstöd i traditionsfrågor.

Utredningens förslag omfattade 23 museer från Per-Albinlinjen i söder till Kalixlinjen i norr. Var och en av dessa illustrerade och åskådliggjorde väsentliga inslag i 1900-talets svenska försvar. 18 av dessa hade det kalla krigets försvar som huvudtema medan fem representerade ett äldre skede.

Det handlar inte enbart om museer i traditionell eller "institutionell" mening, utan om platser där man endera utifrån en viktig försvarsanläggning eller en intressant museisamling, visar försvarets moderna historia. Basen utgjordes av tidigare förbandsmuseer. Genom museimyndigheter-



Försvaret i förvar
En utredning om det kalla krigets kulturarv och Sveriges gömda museer

na skulle också staten stödja den publika verksamheten genom endera sakkunnigt stöd eller vissa bidrag.

Redovisning av vilka företeelser inom det kalla krigets försvarsorganisation som utredningen önskade belysta genom museerna (se tabellen nedan).

Utöver förslaget till insatser rörande det kalla krigets försvar föreslog utredningen också några företeelser från försvarets äldre skeden, under 1800- och 1900-talen. De illustrerar den försvarsorganisation från vilket det kalla krigets försvarsmakt växte fram och representerar trådarna bakåt i historien.

1800-talets kustfästningar:

Vaxholms kastell med museianläggning

Centralförsvarets landfästningar Karlsborgs fästning med museianläggning

Den indelta arméns mötesplatser

Regementsheden (Skillingaryd)

Beredskapstidens krigsflygfält Krigsflygfältet (Brattforsheden, Värmland)

Beredskapstidens kustvärn Skånelinjen (Per-Albinlinjen)

FM var inte helt nöjt med förslagen och ville ha med nedanstående museer:

- Livgardets traditionsrum, Kungsängen,
- Garnisonsmuseet i Skövde,
- F 7 Gärd- och flottilmuseum, Sätenäs,
- Norrbottens flygflottiljs museum, Kallax samt
- Försvarets Historiska Telesamlingar, Enköping

Detta innebar att de årliga 30 mkr inte räckte utan en kompromiss måste nås. Förhandlingar inleddes och den 9 maj 2007 undertecknades en slutlig överenskommelse mellan Försvarsmakten och de båda museimyndigheterna, Denna innebar att tre föreslagna museer utgick (Musköbasen, Robotar och Ledningscentral för civilförsvaret). Fem nya museer tillkom: Jägar-museet i Kiruna (senare flyttat till Abisko), Garnisonsmuseet i Skövde (senare flyttat till Axvall), FHT-samlingarna i Enköping (ännu ej verkställt), F 21 flottilmuseum i Luleå samt antingen F 7 flottilmuseum i Sätenäs eller Lv 6 förbandsmuseum i Halmstad. Lv 6 som redan fanns på listan valdes.

Utöver listan ovan tilldelades följande museer ett truppslagsansvar:

Kavalleriet	Karlsborgs fästning med museianläggning
Pansartrupperna	Fordonsmuseet i Strängnäs
Ingenjörtrupperna	Museet i Skillingaryd
Signaltrupperna	Telesium i Enköping (ännu ej inrättat)
Trängtrupperna	Museet i Skövde (senare Axvall)

Marinen hade ett museum från flottan (Maritiman i Göteborg), och tre från kustartilleriet (Hemsö och Vaxholms fästningar samt Museet för rörligt kustartilleri på Aspö utanför Karlskrona).

Flygvapnet fick Aerozeum i Göteborg vilket gick att koppla ihop med de atomsäkra anläggningarna, Optand utanför Östersund där det även fanns en krigsbas och Krigsflygfält 16 i Brattforsheden (beredskapstiden). Dessutom tillkom efter



Arsenalen i Strängnäs.

diskussionerna med Försvarsmakten även F 21 flottilmuseum. Tyvärr innebar detta att ett antal bra flygmuseer (Ängelholm, Ljungbyhed, Sätenäs och Söderhamn) inte kom med i nätverket.

På ett fåtal ställen hittades inga lämpliga byggnader för museet utan nybyggnad måste ske i Strängnäs och Karlstad. Stora ombyggnationer gjordes i Boden, Tingstäde och Skillingaryd.

Regeringen fastställde utredningens förslag i dec 2007 att gälla från den 1 januari 2008. SFHM fick ansvar för 18 museer och SMM för fem. Nätverket benämndes ”Sveriges militärhistoriska arv (SMHA) och leddes av ett gemensamt kansli som var placerat på SFHM. Det bestod av fyra personer samt ett par timanställda.

Under de drygt tio år som SMHA har verkat, har det till viss förvåning blivit en framgångssaga. Besöksantalet har ökat med minst 600 procent och ett par av museerna har kommit med på listan över Sveriges 20 bästa museer. Ett fåtal museer har utgått av olika skäl och några har tillkommit, Idag gäller nedanstående lista:

- Gränsförsvarsmuseet i Abisko
- Försvarsmuseum i Boden
- Rödbergsfortet i Boden
- Siknäsfortet/Kalixlinjen i Kalix
- Flygmuseet F 21 i Luleå
- Hemsö fästning i Härnösand
- Teknikland i Östersund
- Skansen Klintaberget i Hotagen
- Fästningsmuseum i Vaxholm
- Hemvärnsmuseet i Vällinge (nedpackat, ska flyttas)
- Arsenalen i Strängnäs
- Gotlands försvarsmuseum i Tingstäde
- Miliseum i Skillingaryd
- Museet för rörligt kustartilleri i Karlskrona
- Artillerimuseet i Kristianstad
- Garnisons- och luftvärnsmuseet i Halmstad
- Aerozeum i Göteborg
- Maritiman i Göteborg
- Garnisonsmuseet Skaraborg i Axvall
- Fästningsmuseum i Karlsborg
- Brigadmuseum i Karlstad
- Krigsflygfält 16 i Brattforsheden

Christian Braunstein var 2008–2013 chef för SMHA:s kansli.

Företeelse	Bevarandeobjekt
Försvaret av övre Norrland	Rödbergsfortet i Bodens fästning med museianläggning Kalixlinjens befästningsanläggningar mellan kusten och Morjärv inklusive Siknäs-batteriet och Vuollerimbatteriet
Gotlands försvar	Försvarsmaktsgemensam museianläggning vid Tingstäde fästning
De atombombsskyddade anläggningarna	A) Muskö örlogsbas B) Nya berget i Säve, f d Göta flygflottilj (F 9) C) Ledningscentral
Brigaden (infanteribrigad 77)	Brigadmuseum i Karlstad
Det fasta kustförsvaret	Hemsö fästning utanför Härnösand
Arméns fordon	Museianläggning vid f d P 10 i Strängnäs tillika Armémuseums magasin
Arméns artilleri	Museianläggning vid f d A 3, Kristianstad tillika Armémuseums magasin
Luftvärnet	Museianläggning vid Lv 6, Halmstad tillika Armémuseums magasin
Robotarna	Robotförsöksplats Norrland, Vidsel
Hemvärnet	Vällinge förbandsmuseum, Norsborg
Mobiliseringsförrådet	Museianläggning i Optand, Östersund
Flottans fartyg	A) Jagaren Småland och ubåten Nordkaparen, Göteborgs Maritima centrum B) Korvetten Västervik, Marinmuseum
Det rörliga kustartilleriet	Museianläggning på Aspö, Karlskrona tillika Marinmuseums magasin
Flygvapnets krigs- och vägbaser	Optands krigs- och vägbas, Östersund samt museianläggning enligt p II:12
Utlandsstyrkan	Specialutställning på Armémuseum.

Konstflygning – eller?

Av PAUL RASMUSSEN

Det hände i Motala den 9 augusti 1950. Vi var några grabbar som stod utanför Zederslundsgatan 7, vi hörde motorljud och vi tittade upp mot himlen och såg ett flygplan. Jag kan fortfarande se bilden framför mig, flygplanet var tvåmotorigt, motorljudet kom och gick. Flygplanet tumlade runt i luften. Titta! Skrek en av grabbarna, det konstflyger. Men det slutade inte tumla runt utan försvann bakom husen. Vi tittade på varandra och befarade det värsta, flygplanet hade nog störtat. Efter en stund hörde vi brandbilars sirener. Nu var vi tämligen säkra på att flygplanet hade störtat. Som åttaåring förstod man inte allvaret i det inträffade, utan vi fortsatta att leka som om ingenting hänt.

Min pappa var torpedmästare i flottan och tjänstgjorde som kontrollant vid torpedtillverkningen på CTV, Centrala torpedverkstäderna. När han kom hem från jobbet berättade han att ett av flygvapnets flygplan hade störtat i Vättern. Han berättade att personal från CTV hade sett ett flygplan i spinn och en fallskärm. Man satte ut en båt för att bistå, tyvärr fann man fallskärmshopparen, som var planets flygsignalist, drunknad.



Kanske inte flygplanet som omnämns i artikeln. Men väl en S 18B från F 11, som hamnat i predikament. Foto i Svensk flyghistorisk Förenings arkiv.

Flygföraren hoppade inte, utan följde med flygplanet som störtade i Vättern, sydväst om Motala.

Flygplanet var en S 18B med nr 18107 tillhörigt F 11 Skavsta. Förare var vk Kurt-Erik Engström, examinerad från F 5 Ljungbyhed, 21 april 1950, kurs Er 59. Flygsignalist var Krp Leif Hansson.

Enligt Bo Widfeldts Svenska Vingar 4, In memoriam, berodde olyckan troligen på sidoroderläsning, eventuell felmanöver. Flygplanet bröts sönder i luften.

Vad jag kommer ihåg såg jag inga lösa delar och ingen fallskärm, men avståndet var å andra sidan rätt stort.

Svenskt privat trafikflygs historia



- Flygskola på Värtans is
- Norrtälje flygmetropol
- Svåra flygningar över krigshärjat Europa
- Monopol försenade inrikestrafik
- Svenska piloter hjälpte Israel 1948
- Tidningsflyg
- Så föddes inrikesflyget
- Rikligt bildmaterial och dokumentation

Sagt om *Det började med Kurt Björkvall...*:

Sven Stridsberg, Svensk Flyghistorisk Tidskrift: *"Det finns fortfarande mycket fakta inom svensk flyghistoria som ännu inte dokumenterats och därför är denna bok speciellt välkommen."*

Åke Åstrand, Flygposten:

"Den här boken är ett unikt tidsdokument som sammanfattar historien om dessa privata flygbolag som kom att bilda ett speciellt sammanhang mellan 1929 och 1957."

Beställ hos
SFF Medlemsservice:
245:- plus porto
medlemsservice@flyghistoria.org
Plusgiro 59 54 65-6

Delar till DC-3 SE-EGR och Caravelle SE-DAA sökes!

Av JAN FORSGREN

Förutom sitt arbete som pilot i Finnair har Antti Hyvärinen även ett stort flyghistoriskt intresse. Antti äger nossektioner till tre olika historiska trafikflygplan, varav två har svensk koppling. Den första av dessa är en Douglas DC-3D med tillverkningsnummer 42970. Denna DC-3D var en av ett fåtal som tillverkades av överblivna komponenter från Douglas C-117, det vill säga en utvecklad variant av C-47. DC-3D var en version specifikt avsedd för den civila marknaden. Just denna DC-3D rullade av monteringsbandet i Oklahoma City den 7 mars 1946 och såldes kort därefter till Air France med registreringen F-BAXA. År 1948 såldes flygplanet till Libanon där det först var registrerat som LR-AAV. I mars 1951 ändrades registreringen till OD-AAV. Den 8 juli 1954 köptes flygplanet av det London-baserade företaget Aviation Supplies som raskt sålde det vidare till det finska flygbolaget Kar Air. Denna DC-3D registrerades som OH-VKC. År 1965 hyrdes flygplanet ut till det svenska bolaget Sverigeflyg med registreringen SE-EGR. Förmodligen var SE-EGR den sista i sitt slag som användes av ett kommersiellt företag i Sverige. Flygplanet återtog av Kar Air den 1 augusti 1967 men det togs aldrig mer i bruk. OH-VKC avfördes ur det finska civilregistret den 12 augusti 1971. Tankar om att bygga om skrovet till kafé genomfördes inte utan flygplanet ställdes upp som blickfång längs med vägen mellan Helsingfors och Tavastehus (Hämeenlinna). Det köptes 1986 av nöjesparken High Chaparall i småländska Hillerstorp. Flygplanet utsattes här för en närmast bisarr ombyggnad till fredsduva. Försedd med näbb och landstället ersatt av enorma fågeltassar, hammaren-och-skäran emblem på de rödmålade motorkåporna ställdes flygplanet upp som konstverk. Fena och roder var bortmonterade och ersatta av en skyltdocka hållandes i tömmar. År 1998 såldes konstverket till Danmark där Hyvärinen hittade nossektionen och transporterade den till Finland. Hyvärinen söker nu med ljus och lykta efter takluckan, takpanelerna i cockpit, co-pilotens stol samt den ursprungliga dataplåten. Kanske finns dessa delar kvar någonstans i Sverige.

Caravelle och Connie

Hyvärinen har i sin ägo även cockpitsektionen till Caravelle SE-DAA. Skrovet till denna första svensk-registrerade Caravelle finns på Arlanda i Swedavias ägo och är sedan åtskilliga år ombyggd för evakueringsövningar. Cockpitsektionen kom via Swedavia. Även om denna historiska Caravelle-nos bär tydliga spår av brand och annan åverkan som minnen av olika räddningsövningar, så avser Hyvärinen restaurera den till ursprungsskick, både interiört och exteriört. För detta omfattande projekt



söker Hyvärinen Caravelle-delar, och då specifikt till SE-DAA.

Nå, vadan det tredje trafikflygplanet då? Det rör sig om cockpitsektionen till en Lockheed JC-121C Super Constellation! Just denna Super Constellation användes av US Air Force med serienummer 54-160 (tillverkningsnummer 1049F-4179), som Hyvärinen köpte i Tyskland. Han äger även framkropp (helt rensad på innehåll) till en CM-170 Fouga Magister.

Antti Hyvärinen kan nås på e-post: dc-3@elisamet.fi

Ovan: SAS Caravelle SE-DAA *Eskil Viking* med hela sin nos i behåll. Till höger: Samma flygplans nos, i Finland. Resten av *Eskil Viking* står kvar på Arlanda. Nedan: Nosen till SE-EGR, i Finland. Nederst: SE-EGR, ännu med nosen i behåll, i mitten av 1960-talet. Foton Antti Hyvärinen, nosar, respektive Arlanda Flygsamlingar, hela flygplan.



Modellhörnan – CASA C-212

Special Hobby satsar på svenska modeller och har nu gett ut CASA C-212 med dekalerna för både Kustbevakningen och Försvarets SH 89. Innan bygget startar måste man bestämma sig för vilken maskin man ska bygga eftersom versionerna skiljer sig åt i utrustning och placering av antenner. Då jag tidigare byggt en C-212 vacuummodell (se fotot) som Kustbevakningen fick denna bli en SH 89.

Jag började med cockpit. Där är det bara att följa ritningen. Men kom ihåg att man ser mycket genom de stora cockpitfönstren – så slarva inte här! Dekalerna för instrumenten är bra men det saknas bälte till stolarna. Jag använde en tunn svartmålad folie som jag limmade dit. Under tiden förberedde jag kroppshalvorna genom att skära ut för IR-spanaren samt limma dit i kroppssidorna. Dessa är utbytbara, beroende på vilken typ man bygger. Vänta med dörrarna där bak till allra sist då dörröppningarna ger åtkomst till hela flygmaskinens insida. Limma dit fönstren i kroppshalvorna men vänta med stödhjulen på bakre rampen, delarna 93 A och B, tills efter spackling och slipning.

Under tiden började jag även att bygga vingen, moment 17 i beskrivningen, samt motorkåporna i moment 18 och 19. Putsa motorkåporna i främre delen så att fronten, del 60, bättre passar in. Jag valde att avsluta del 115 till propellrarna och limmade dit propellrarna i slutet av bygget. Limma motorkåporna till vingen. På höger vinge ska skevrodrets trimroder kapas bort och skarven spacklas igen. Passa även på att slipa och spackla vingen nu så är den färdig tills det är dags att montera den.

Cockpit monteras varefter kroppshalvorna limmas samman. När kroppen torkat så spacklas skarven mellan kroppshalvorna. Eftersom flygplanskroppens genomskärning är rektangulär blir skarven svårjobbade då plasten tenderar att bukta inåt på undersidan. Vänta med montering av frontrutan tills allt sliparbete är utfört, så har man möjlighet att ta bort slipdamm på cockpitens sidorutor. Sidrodret limmas på fenen, huvudställ, kåpor samt IR-spanaren i buken.

Nu är det dags att limma samman kroppen med vingen. Före det maskerade jag dörröppningarna i bakkroppen från insidan. När vingen torkat limmades stabilisatorerna på plats, följt av höjdroden.

Det var inga problem att finna plats för nosvikten då radomen är gigantiskt stor. Ställ modellens huvudställ på ett par klot-sar, lägg in så mycket vikt som du tror behövs och tejpa fast nosen. Då ser du om den väger över. Annars är det bara att lägga i mer vikt och limma fast radomen när du fått rätt vikt.

Nu limmades frontrutan på plats. Jag använde Eduards målningmasker för rutor, tyvärr medföljer det inga till de bakre dörrarnas fönster. Å andra sidan behövs

Modell:	SH 89 / CASA C-212 ASW & Maritime Patrol
Skala:	1/72
Material:	Injektionsgjuten plast 114 delar, 18 delar klarplast, fotoets 10 delar, resin 2 delar, 1 dekalark.
Tillverkare:	Special Hobby
Recensent:	Rickard Andersson



de inte då rutorna limmas i där först efter målning. En del av antennerna som inte sticker ut limmades dit nu medan jag väntade med de utstickande antennerna tills efter målning, annars bryts de lätt av.

Kroppen och dörrarna målades och under tiden som färgen torkade så målades propellrarna. Tänk på att de har ändrat färgkodens bokstäver mellan byggskrivningen och målningsbeskrivningen. Dekalerna som följer med är bra och var lätta att montera.

Till sist limmades alla småantennor, propellrar, noshjul och hjul på plats och som avslutning mattlack. Nu tog jag bort maskeringen på fönstren och jag hade fått lite imma på kabinens sidofönster. Det var dock lätt åtgärdat genom att stoppa in en tops genom dörröppningarna och torka rent. Med lite ansträngning kan man nå

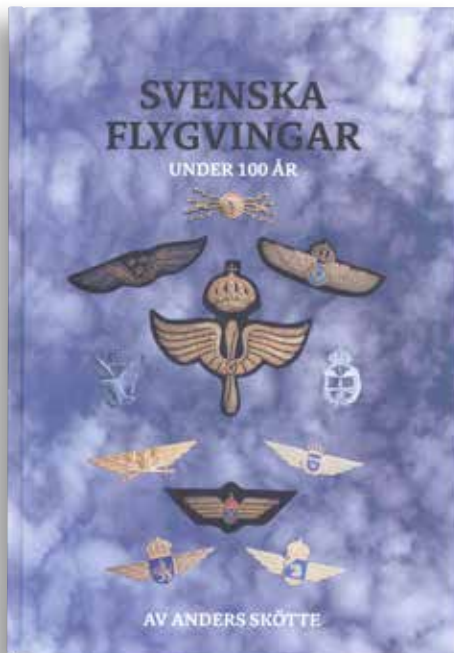
ända in i cockpitens om det skulle behövas. Nu kunde jag limma dit dörrarna samt tor-karbladen i fotoets.

Modellen var lättbyggd men det blir en del skarvar att ta hand om då Special Hobby gjort en grundsats som kan ändras till olika varianter, men det utgör inget större problem. Även dekalerna med svensk förebild är bra och till Kustbevakningens målning kommer det med en mall hur man ska maskera för att måla linjerna på sidan. Innan bygget så är det bra att markera vilka delar man ska använda och stryka över de andra versionernas byggsteg så att inte förväxling sker! Som jag skrev i början så har jag ju byggt en Casa C-212 i vacuum och det är bara att tacka Special Hobby som gjort det lätt att bygga denna med både fina panellinjer och bra detaljer.



Modellnyheter

- **Maestro Models:**
Propellernav till Tarangus Saab B 17, 1/48.
- **Moose Republic Decal:**
Dekaler till HKP 4 A/B/C/D Vertol, 1/72 och 1/48, HKP 11 Agusta Bell 412HP, 1/72 och J 34 Hawker Hunter Mk.50, 1/72 och 1/32.
- **Tarangus:**
Saab B 17B, 1/48, AJS 37 Viggen SH/AJSF/AJSH, 1/72.
- **Roden:**
Gloster Gladiator Mk.I, 1/32
- **Red Bolt Decal:**
Dekaler för JA 37 Viggen P12 Petter Blå, 1/72 och 1/48.
- **Special Hobby:**
CASA C-212 / TP 89 / SH 89, svenska kustbevakningen och marinen, 1/72.
- **CMK:**
Olika cockpittillbehör: Viggen, 1/72, stol till Hawker Hunter, 1/72.
- **Blackdog:**
Motor med växellåda till NH 90, 1/72
- **New Ware:**
Målningmasker för Italeris Hercules, 1/72.
- **KV Models:**
Målningmasker för rutor, wing anti ice för olika trafikflygplan, 1/144.
- **Eduard:**
AGM-65 Maverick, 1/72, fler set till deras Mustang, 1/48.
- **Hungarian Armour Dec:**
Dekaler för JAS Ungerska, Tjeckien och Svenska, 1/72 och 1/48.
- **SBS:**
Hjul till Hawker Hunter, 1/72.
- **Aerocraft Models:**
Hjul, klaffar, luftbroms, vapenbalkar och landställ för Airfix Hawker Hunter, 1/48.



Svenska Flygvingar under 100 år

Anders Skötte Eget förlag, 2019

Författaren är tidigare känd från svenska och utländska skrifter och böcker om flygarnas vingar och andra yrkesrelaterade märken att bäras på tjänsteuniformen.

När jag gått igen denna omfattande samlarguide av alla officiella flygarmärken som svenska militärens och andra myndigheters flygande personal bär eller burit avslöjades min totala okunnighet. Denna närmast kompletta dokumentation redovisar flygmärken från Fälttelegrafkårens emblem från 1902, över Ballongkompanimärke m/08 och Flygkompanimärke m/16. Vidare över det mest kända Flygförarmärket m/36 i guld (som så många i vår ungdom eftertraktat och där ödet velat annat) till Försvarsmaktens helikopterförarmärke m/00.

Denna utomordentliga referens- och uppslagsbok innehåller mer än 500 talande illustrationer i färg eller svartvitt samt fotografier av namnkunniga personer i sina uniformer med tillhörande utmärkelser. Man blir förbluffad över mängden av flygarmärken, som passerat revy i vårt lands försvar och förvaltningar. Vissa märken fick kort "livslängd" såsom Flygförarmärket m/36 i silver.

Boken innehåller, som läsaren kanske redan förstätt, inga märken från de civila flygbolagen. Här finns säkert exempel att hämta för att fylla ännu en bok.

Välkände tv-meteorologen Curry Melins Meteorologmärke m/46 nr 7 visas och det berättas att han även fick Caterpillar-nål nr 96, sedan han 1947 hoppat från en Sk 25.

Avslutningsvis finner vi även Caterpillar Clubs märke och Frivilliga Flygkårens oli-

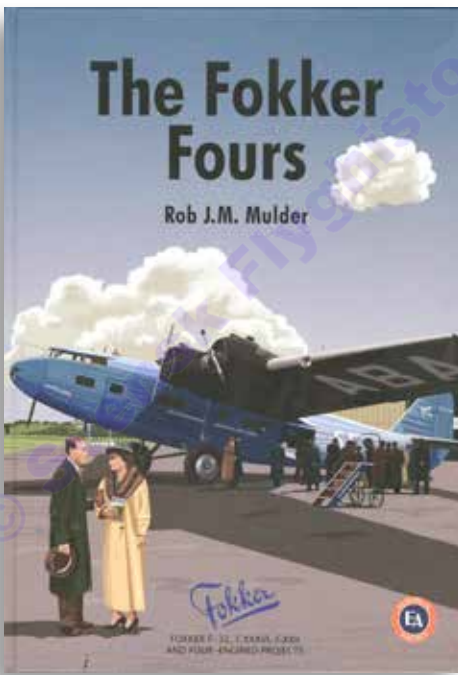
ka märken. Rikets Allmänna Kartverk och Lantmäteriet har egna flygmärken liksom Polisflyget, Tullverket och Kustbevakningen. Fallskärmsjägarnas märken fyller ett helt bokuppslag, vilket också specialmärkena för de frivilliga flygarna i Finska vinterkriget gör.

De som gjort värnplikten vid någon flottilj kunde köpa ett så kallat Minnesmärke, att bära på civila kläder, men ändå annonsera tillhörighet till ett visst förband, ett märke som fanns i varierande utseende.

Anders Skötte avslutar sin bok med de mycket omdiskuterade flygvingarna, som avses bäras av icke flygande personal – Facktecken m/2010. För fullständighetens skull har även ett uppslag ägnats åt Segelflygmärken, som kunde utdelas efter avlagt prov inom flygvapnet.

Denna inbundna bok i A4 format och på 176 sidor kan inte annat än rekommenderas den som vill ha ett brett flyghistoriskt referensbibliotek i "sin kammare". Ett imponerande arbete! Finns att köpa på SFF Medlemservice för 395 kronor.

Ola Laveson



The Fokker Fours

Rob J M Mulder
European Airlines Rob Mulder, 2019

Detta är en tjock lunta på 384 sidor som berättar om de få fyrmotoriga plan som Fokker byggde: En F.XXXVI, fyra F.XXII och sju F-32. Boken behandlar i kapitlet om F-32 en del om Anthony Fokker, hans ansträngning att efter första världskriget åter bygga upp ett nytt liv i Nederländerna samt hans aktiviteter som flygplansfabrikant i USA. Berättelsen är lättläst och dokumenterad med många bilder (mer än 500! varav en hel del inte tidigare har publicerats), dokument och illustrationer i färg. Boken behandlar varje plans individuella historia. Det finns se-

parata kapitel om F-32, F.XXXVI (som endast byggdes i ett exemplar för KLM) samt F.XXII för KLM och ABA. Ett kapitel finns om vad som hände med kvarvarande F.XXXVI och F.XXII som fick avsluta sin karriär vid RAF. I sista kapitlet ges en översikt av alla Fokkers projekt för fyrmotoriga plan som aldrig kom längre än ritbordet.

F-32 byggdes i USA där Fokker genom Fokker Aircraft Corporation of America hakade på det växande intresset för flygförbindelser och behovet av snabbare, större och inte minst komfortablare flygplan. Första flygningen, i september 1929 – en månad för borskraschen den svarta torsdagen 24 oktober – är kanske en del av förklaringen till att efterfrågan inte blev så stor. F.XXXVI byggdes i Nederländerna i endast ett exemplar (PH-AJA) som var avsett för KLM:s trafik till Nederländska Ostindien. I praktiken blev det dock främst använt inom Europa. Kapitlet om F.XXII, den mindre modellen av XXXVI, är kanske det mest intressanta för SFT:s läsare. ABA hade den i tjänst som SE-ABA Lappland, tyvärr endast under den korta tiden från mars 1935 till planets krasch den 8 juni 1936.

Alla tre typerna kan anses som dåtidens "jumboplan": Fina och komfortabla, för att inte säga lyxiga flygplan. Dock vid fel tidpunkt. Att det inte blev stora kommersiella framgångar hade både med tidsperiodens ekonomiska djupdykning och utvecklingen av ny teknik att göra. Fokkers flygplan av rör och kanvas blev otidsenliga på grund av introduktionen av flygplanstyper som Douglas DC-2 och DC-3 i helmetall. Boken är späckad med detaljerad information om dessa få plan och utvecklingen av civil luftfart i den senare delen av mellankrigsperioden.

Källförteckningen är ett exempel på att en sådan här bok inte kan skrivas utan att det finns arkivmaterial att tillgå, både från organisationer (inklusive SFF) och privatpersoner (som en del av mina holländska vänner). Det gäller ännu mer för en flygplansfabrik som Fokker, som inte längre finns. Jag har dock ett par kommentarer. Översikten med "Registrations, names and constructor's numbers" (sid 380) är otydlig eftersom de tre olika typerna ej åtskiljs. Livsloppet för de individuella planen framgår därför inte. I "Bibliography" saknar jag publikationen Fokker Verkeersvliegtuigen, som utgavs 1989 av public relations-avdelningen av NV Koninklijke Vliegtuigfabriek Fokker. Något främmande är bilden på bokens omslag där på fanen syns "Fokker LTD" i stället för det som syns på alla kända bilder: "Fokker F.XXII". Bortsett från detta har Rob Mulder levererat en bok som lever upp till hans renommé. Läsning kan varmt rekommenderas. Enligt författarens hemsida kostar boken 395 kronor.

Jan Buisman



Tyska flygare under andra världskriget – veteranernas berättelser, del 3

Christer Bergström Vaktel Förlag

Måste erkänna, att detta är den första boken i Christer Bergströms serie om tyska flygare i andra världskriget, som jag fått tillfälle att läsa. Författaren uppfattas säkert av SFT:s läsare som en renodlad flyghistoriker. I denna bok visar han dock sitt rätta jag och sprider sitt breda kunnande om andra världskrigets historia – flyget är infogat i sitt stora krigssammanhang. Christer skriver flytande och lättläst text.

Denna volym tar mer ingående upp tre namnkunniga tyska piloter: Johannes Steinhoff, Günther von Maltzahn och Klaus Häberlen. Den behandlar ”det onda geniet” Hermann Görings göranden. Än en gång diskuterar Bergström flygplanet Me 110:s mångsidighet och betydelse på de olika fronterna. Denna beundran för Me 110 har vi sett i tidigare av Bergströms böcker.

Styrkan i boken ligger i att piloternas och Luftwaffes insatser i det enskilda fallet är inplacerat i hela sitt sammanhang. De övriga tyska styrkornas uppträdande, taktik och påverkan av det egna flyget samt fiendens anpassning belyses. Läsaren får en fin inblick över sammanhangen mellan egna och fientliga mark- och flygstyrkors aktioner och där det enskilda ässet träder fram.

Bergström träffade och lärde i tidiga år känna flera av de mest kända tyska flygaräsen. Förmågan att berätta om tyska piloters erfarenheter har därför stor autenticitet.

Förutom talrika, ofta nya, bilder rymmer boken fylliga bilagor om framgångsrika *Zerstörer* – äss, amerikanska bombplansförluster, en Stukapilots fotoalbum. Till sist vill jag framhålla de filmsnuttar läsaren får tillgång till via QR-kod. Utvalda youtube-program spelas lätt upp i den egna mobilen.

Detta är en så kallad multimedialbok med text, ljud och film. Pris i bokhandeln c:a 290 kronor. 224 sidor, A5 sidor, inbunden.

Ola Laveson

C4-Open 2019

Av RICKARD ANDERSSON

C4-Open 2019 avhölls traditionsenligt Sista helgen i oktober. Årets tävling genomfördes på Kockum Fritids i Malmö. Platsen har ju flyganknytning eftersom Kockums tillverkade segelflygplan en gång i tiden. Lokalerna var mycket bra och besökarna kunde fika i cafét utanför.

SFF Skåne ställde upp med försäljningsbord. För att locka nya medlemmar visades i ett vitrinskåp en del av modellerna som recenserats i Svensk Flyghistorisk Tidskrift.

Besökarna kunde beundra de 430 modellerna som tävlade i olika klasser samt två stycken ”SIG:ar” – Special Interest Group – något som är vanligt i utlandet och innebär att man visar upp sig under ett speciellt tema. I år var temana två; svenskt flyg samt den arabisk-israeliska konflikten allt sedan 1948. C4-Open hade även en temaklass ”rymden” för de tävlande, med tanke på 50-årsjubileet av människans första steg på månen.

SFF Skåne delade ut SFF:s vandringspris, till en flygplansmodell eller modell av annat föremål med svensk militär eller civil flyganknytning. I år gick priset till Niklas Knutzén för en modell av SAS MD-82, SE-DIR *Nora Viking*. I SFF:s civilregister går det att läsa att förlagan flög första gången den 5 april 1991 och gjorde sin sista kommersiella flygning, Arlanda-Kastrup, den 26 oktober 2013 som SK 403. Direkt därefter gjorde *Nora Viking* en ”farewell flight” Kastrup-Gardermoen som SK7030. Vissa förhoppningar fanns att maskinen skulle stanna i Oslo som museiföremål men höga kostnader gjorde att projektet aldrig blev av.

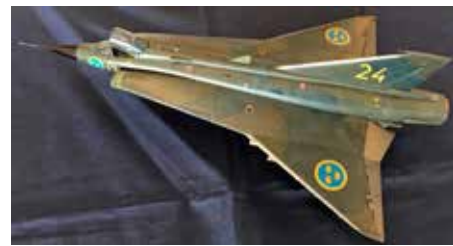
Niklas Knutzéns modell av SAS MD-82 SE-DIR *Nora Viking*, vinnare av SFF:s vandringspris 2019. Foto Rickard Andersson.



SFF Skånes ordförande Rickard Andersson delar ut SFF:s vandringspris till Niklas Knutzén för hans modell av SAS MD-82, SE-DIR *Nora Viking*, se bild nederst på sidan. Foto Kent Hektor.

Två andra åtråvärda flygpriser är Ängelholms Flygmuseum samt Stenbäckes Flygmuseums vandringspriser. Christofer Persson lyckades ta hem båda dessa med sin *Quintus 24* som är en J 35F2 Draken som flugit på F 10 och nu finns bevarad på Stenbäckes Flygmuseum.

Såväl Ängelholms Flygmuseums som Stenbäckes Flygmuseums respektive vandringspris gick till Christofer Persson för hans J 35F2 Draken *Quintus 24*, som flugit på F 10. Förlagan finns på Stenbäckes Flygmuseum. Foto Rickard Andersson.



Arméflygets Thulinflygplan

Vid genomgång av det egna biblioteket har jag funnit en del motsägande uppgifter om Flygkompaniets Thulin E, L och FA-maskiner. Min förhoppning är att en publicering av mitt material i SFT kommer att locka läsekretsen att fatta pennan och rätta ut frågetecknen.

Inledningsvis listar jag samtliga Thulinare som tjänat arméflyget, följt av litet detaljinfo om typ E, samt "Disposition af flygplan i april 1917". Därefter kommer min "frågelåda".

Lennart Andersson: Svenskt militärflyg – Propellerepoken

Nr typ	lev	avförd	anm
15 D	1915-08	1918-04	
19 D	1916-07	1918-04	
26 E	1916-03	1918-07	haveri 1918-03
30 E	1916-05	1920-12	
32 E	1916-10	1917-02	haveri 1917-01-26
36 E	1916-07	1920-12	
38 L	1916-11	1920-12	
40 L	1916-11	1920-12	
42 L	1917-01	1920-12	
44 L	1917-01	1918-07	haveri 1918-01-05
48 L	1917-03	1920-12	
864 FA	1918-09	1919-12	haveri 1919-06-11
866 FA	1918-09	1920-12	haveri 1918-09-08
868 FA	1919-02	1919-12	haveri 1919-09-30
870 FA	1919-02	1921-12	
872 FA	1919-02	1919-12	haveri 1919-08-17
874 FA	1919-02	1921-12	
876 FA	1919-10	1921-12	

Allt Om Hobby (c:a 1975) Thulinserien - Thulin E

Leveransprov Ljungbyhed med nr 30 1916-05-30 ff: Thulin, kontrollant: Lt Ligner 1917 återgick ett plan, E4 (= nr 36) till Thulin, i augusti ytterligare ett (nr 30 enligt utslutningsmetoden)

Krigsarkivet (via Hans Kampf, ÖFS):

Disposition af flygplan den 10 april 1917

Nr	typ	förare	ort	anm
15	D	Mörling	Malmen	
19	D	Rodéhn	Malmen	underreparation i Landskrona
26	E	-	Malmen	under reparation
30	E	Stiernspetz	Malmen	
36	E	Sjöberg	Malmen	dubbelkommando
38L		Stiernström	Malmen	ska levereras till Kiruna 20/4 -17
40L		Ligner	Boden	
42L		Florman	Kiruna	
44L		v Johnstone	Karlstad	ska levereras till Kiruna 20/4 -17
48L		Torslow	Malmen	dubbelkommando

SFT nr 5-2001, sid 10: "Första haveriet i Karlsborg"

Här skildras ett haveri i augusti 1916, då Gösta von Porat vid landning på Gräs-hultfältet körde ner i ett dike och skadade

flygplanet, som anges som "Thulin E nr 26, nyss levererad".

Av uppgifter om Skyddstruppavdelningen i Boden i Flyghistorisk Revy nr 26 och i ÖFS/Ikaros 2017 framgår att Thulin E nr 26 flögs av Carl Florman i Boden från april 1916. I början av augusti var nr 26 försedd med flottörer och provades på Bodträsket.

Enligt Andersson levererades nr 26 i mars 1916. Under juli 1916 levererades Thulin E nr 36. Min slutsats är att "nr 26" enligt SFT nr 5-2001 är ett skrivfel. Det borde vara "nr 36", som dessutom var nylevererad.

Rätta mig om jag har fel!

Flyghistorisk Revy nr 26 (om Flygkompaniet) och specialnummer 1980 om pionjärerna i Landskrona och Ljungbyhed

Thulin E nr 3 (arméns nr 32) provflögs med flottörer i Landskrona juli/augusti 1916. Under augusti 1916 flögs nr 26 och nr 32 med flottörer från Bodträsket. Enligt Andersson levererades Thulin E nr 32 först i oktober 1916. Möjligen överlämnades nr 32 formellt till armén först i oktober, trots att den troligen funnits flera månader i Boden. ELLER gick nr 32 tillbaka till Thulin efter proven på Bodträsket? I avsnittet om pionjärtiden i "Svenska vingar 4", sid 14, nämns att Fogman och Ligner återkom till Malmslätt den 21 oktober 1916 med ett Thulinbiplan efter leveransflygning från Ljungbyhed.

Gick E nr 32 tillbaka till Thulin? Var det den som levererades 1916-10-21?

Epilog Thulin E och L

Enligt litteraturen om Skyddstruppavdelningen i Boden ersattes Thulin E av Thulin L under våren 1917, varefter kvarvarande typ E användes som övningsflygplan på Malmslätt. Samma öde rönt troligen typ L, i alla fall nr 748, efter krigsslutet i november 1918. De övriga kvarvarande Thulin L nr 38, 40 och 42 försågs enligt Lennart Andersson inte med årtalsiffra enligt m/18 och flögs ej efter 1918. Flygplanen E nr 30 och 36 återlämnades till Thulin under 1917. Samtliga E och L kasserades i december 1920, inklusive den flygbara nr 748.

E nr 32 totalhaveri i Boden 1917-01-23, föraren Bertil de Maré lätt skadad.

E nr 26 totalhaveri 1918-03, troligen Malmslätt.

L nr 44 totalhaveri utanför Piteå 1918-01-05, föraren Mörling och spanaren Backman oskadda.

Epilog Thulin FA

De fyra totalhaverierna med Thulin FA är väldokumenterade i SFF:s publikationer.

Enligt Lennart Andersson kasserades de tre överlevarna, 870, 874 och 876 i december 1921.

I artikeln om Thulin FA i Flyghistoriskt Månadsblad nr 4/1976 anges att FA användes sista gången vid 1920 års flygspanarskola.

I boken om Stora Lund - Hästholmen finns en bild från flygspanarskolan i augusti 1921 som visar en Thulin FA stående på lut i ett dike på Stora Lunds ojämna fält sedan Erik Lilliehöök gjort en misslyckad landning. Kanske den sista landningen med Thulin FA?

Vilken FA var det som havererade vid Stora Lund 1921?

Lars-Erik Ingerlo

Lilldraken i Motala – minnet vaknar

Läser på sidan 48 i nr 6 av SFT om Försvarsutställningen i Motala 1957. Jag var där!

Denna sommar hade vi, ett gäng flygingenjöraspiranter, kommit direkt från flygskolan i Ljungbyhed för att göra inflygning på J29 Tunnan. Det var flygning som gällde och inget annat. Så vi var väl inte helt glada när vi kommenderades till försvarsutställningen i Motala för att vara guider vid de utställda föremålen. Men väl där hade vi faktiskt ganska roligt. Jag blev tilldelad Tunnans Ghost-motor, vilken ju var en riktig värsting då och tilldrog sig stor uppmärksamhet.

En dag kommer en äldre välklädd herre i hatt och käpp och jag gör mitt bästa för att både vara artig och ge honom relevant information. Det blir ett långt och trivsamt samtal och de frågor han ställer är bra, han verkar förstå en hel del. Så säger han adjö och går vidare.

Då kommer en av flygteknikerna, som skötte om föremålen, fram

– Nå, vad sa' gubben?

Jag blir lätt förtörnad och svarar:

– Gubbe, det var en fin gammal man som dessutom ställde väldigt bra frågor.

– Vet Du inte vem han är?

– Nej, hur skulle jag kunna det?

– Det var ju överste Beckhammar, han har ju samlat ihop det mesta av det vi visar här, och kan allt om grejerna.

Ett fint minne för livet fick jag i alla fall där i Motala.

Per Pellebergs



Överste Hugo Beckhammar (1895–1981). Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Mitt liv som vaxdocka

Läste som vanligt med intresse ordförandens spalt i nummer 6-2019 av SFT. Jag fick då en påminnelse om ett roligt och annorlunda inslag i mitt flygarliv.

Året var 1994 och tiden för den stora flygutställningen på Farnborough närmade sig på sensommaren. På Saab i Linköping var förberedelserna igång. Under ett samtal med Arne Ericsson, som hade ansvaret att arrangera diverse sociala aktiviteter i anslutning till mässan, berättade han för mig att man hyrt hela Madame Tussauds vaxkabinett en kväll för ett middagsparty för några hundratal gäster. Det borde kunna bli en rolig och litet udda tillställning. En spontan och vådlig tanke dök upp i mitt huvud.

– Arne, tänk om jag skulle klä ut mig till en litet gammaldags flygare och stå där som vaxdocka – kunde inte det vara en kul grej?

– Toppen, jag har redan hyrt in en look alike Marilyn Monroe, men ni två – YES!

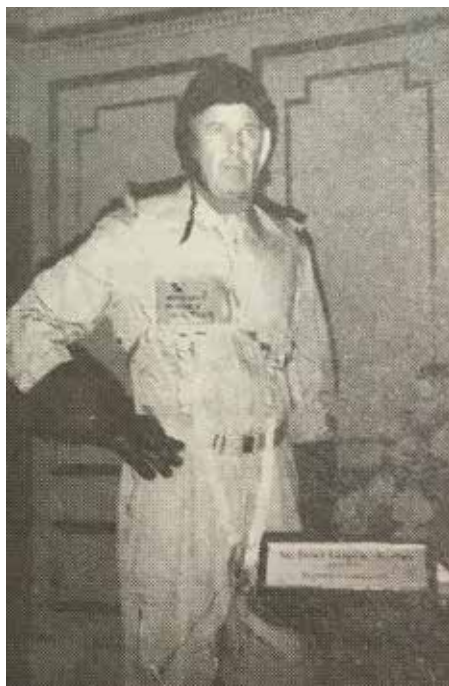
Plötsligt infall, det tog en minut, så var det hela på G. Ingen, ingen enda, ingen Saabare heller, skulle få veta något – total överraskning. Och gammal flygoverall, flytväst och läderhuva hade jag i gömmorna, men en skylt, likadan som för alla de andra, ”riktiga” vaxdockorna, måste vi beställa. Det gällde bara att hitta på ett bra uppdiktat namn. Och helst något med ”Gripen” inbakat. Resultatet, som ses på bilden här, står fortfarande på mitt arbetsbord.

Arne hade också hyrt in en av kabinetets sminköser som brukade göra så att vaxdockorna såg ut som människor. Nu skulle hon göra tvärtom och få mig att se ut som en vaxdocka.

Så var den stora kvällen inne och jag anmälde mig i ”sminket”. Färdigklädd och med fyra lager av puder i ansiktet gick jag med Arne ut i utställningshallarna för att hitta en bra plats att stå på. Inte lätt, de flesta dockorna står ju helt öppet och kan ”petas” på. Men strax intill där gästerna skulle passera fanns en avbalkad rokokosalong vars huvudperson var Elisabeth Taylor i en djupt dekolleterad galaklänning. Något att fixera blicken på i min stelnade ställning.

Min skylt ställdes på ett litet bord intill, gästerna började anlända och jag undrade ju hur det hela skulle avlöpa. Utan någon som helst träning i att vara vaxdocka kom erfarenheterna snabbt. Det går att med hundra procentig koncentration låta bli att blinka, fotoblixtar till trots. Det går att dölja de oundvikliga andetagerna om man lutar sig aningen framåt och låter flytvästen hänga fritt. Det fungerade!

Under timmen som docka kunde jag snabbt dela in gästerna i tre kategorier. Den första förstod direkt plojen, log, skrattade samt till och med applåderade. Den andra var genuint osäker och kom tillbaka både en och två gånger, försökte med allehanda



Ovan: Vaxdockan själv med namnskylt, återgivet av Östgöta Correspondenten.

Nedan: Sir Peter Gripen-Forbes blev Per Pellebergs namn och titel som vaxdocka på Madame Tussauds. Foto Per Pellebergs.



da kommentarer och dåliga skämt få mig att tappa masken. Och den tredje gruppen svalde med hull och hår att här stod en vaxdocka av Per P. för tillfället omdöpt till Sir Peter. En kommentar som nästan fick mig på fall var:

“Ibland tycker jag nog att Saab går till överdrift, det måste ju ändå kosta en hel del att göra en docka av Pellebergs bara för den här kvällen” – Bingo!

Efter en timmes absolut orörlighet blandade vi, Marilyn och jag, oss med mängden och hade liksom gästerna en riktigt lyckad kväll.

Per Pellebergs

RÄTT SKA VARA RÄTT!

I SFT 6-2019 har ett par felaktigheter påpekats:

Sida 27

Torgil Rosenberg – redaktör, författare, tandläkare, pilot, musikkännare med mera – har på ett ställe i artikeln om Flyglitteraturträffen begåvats med ett annat efternamn. *Förargligt!* – redaktören ber om ursäkt!

Sida 39

I artikeln Dramatisk sjöräddningsinsats 1977 har ”tyrckfels-Nisse” varit framme. Det beskrivs hur stor last av järnprofiler fartyget M/S *Sival* hade ombord. Rätt ska vara 251 ton!

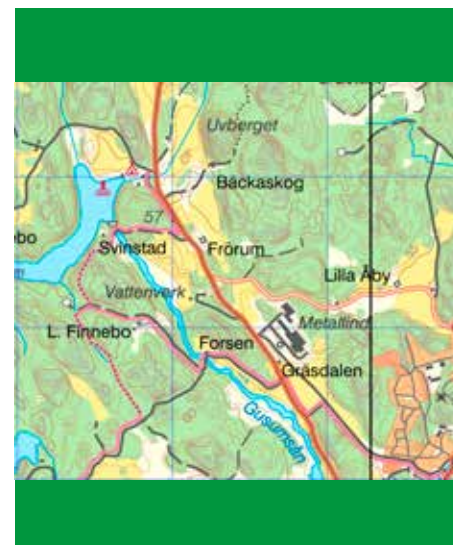
Om Lagerlöf som meteorolog

Angående uppgift i artikeln ”Selma Lagerlöf som meteorolog” i Nr 6, 2019, kan jag bekräfta händelsen med en nödlandande Klemm 35.

Jag och en kamrat var på väg via cykel för att bada i Yxningen, nordväst om Valdemarsvik. Vi cyklade från Gusum, c:a fyra kilometer nordväst mot Yxningens badplats när vi fick höra ett flygplan som med hackande motor kom söder ifrån på låg höjd. Flygintresserade som vi var stannade vi och observerade att planet vände söderut igen i höjd med gården Frörum. Vi vände genast och cyklade i full fart efter. När vi cyklat någon kilometer och kom till torpet Gräsdalen (där bruksföretag Nordic Brass Gusum ligger i dag) fick vi åter syn på planet som nu på nordlig kurs var på väg att landa på ett gärde utefter Gusumsån. Vi cyklade efter för allt vad tygen höll och kom fram till Forsen, ett torp vid en bro över ån, där vi konstaterade att det stod ett flygplan i trädgården. Gärdet var kanske 200 till 300 meter långt med en skog i södra änden. Föraren hade lyckats landa på gärdet men ej fått stopp på planet som fortsatte över en väg och in i en trädgård. Där hade det farit in mellan två fruktträd varvid båda vingarna slagits loss och låg på marken. Planet var målat i mörkblått med svenska tre kronor på kropp och vingar samt märkt med siffran 13 på flygkroppen varför vi antog att planet var militärt och kom från F 13 Brävalla. Naturligtvis blev detta uppmärksammat i det lilla brukssamhället och många kom för att titta. Flygkroppen forslades bort ganska snart efter olyckan men vingarna blev kvar i flera år. Vet inte om någon hämtade dem eller om de blev uppeldade på plats.

Åke Uhrberg

Redaktör'n har spårat ett haveri i Gusum efter flygning från Visby med Klemm KI 35D SE-BHD till den 28 augusti 1954. Avses manne detta missöde? Red





Bert Stenfeldt: Kalla kriget

En ruggig höstkväll fick Region Västernorrland besök av en färgstark flygprofil, nämligen förre generalmajoren Bert Stenfeldt. Han har ett imponerande flygarliv bakom sig, i olika positioner i flygvapnet. Han har flugit mängder av olika flygplan och helikoptrar genom åren. Som den ende i världen har han flugit *alla* militära flygplanstyper som Saab tillverkat! Han var aktiv flygare ända till pensioneringen 1994 och har därefter arbetat som rådgivare åt Saab. Sedan 2007 är han chef för Swedish Air Force Historic Flight, SwAFHF.

Huvudpunkten för kvällen var Kalla kriget. Stenfeldt började med att spela upp ett typiskt övningsscenario för flygvapnets attackflyg under 1960- och 70-talen. Första eskadern med åtta attackdivisioner innehållande 64 stycken A 32A Lansen skulle samfällt slå till mot en invaderande fiende från havet. Insatta vapen var två robotar Rb 04 hängda på varje plan, vilket gav en enorm slagkraft mot alla slags fartyg. Denna robot var på sin tid den bästa i världen mot marina mål. Anflygningen skulle ske från olika flygfält, både fasta och tillfälliga baser. Efter återkomst till baserna med tankning och omladdning skulle en andra anfallsvåg kunna sättas in under beskydd av jaktflyg. Därefter skulle marinen och armén ta över resten av jobbet. Inte ens en stormakt skulle inte kunna klara ett första invasionsförsök efter en sådan insats. Svenska flygvapnet var mycket slagkraftigt under denna tid.

Bakom denna potenta styrka låg många goda förmågor. Vi hade effektiv signalspaning, flygspaning och radarspaning, en god planering, väl övad personal, ett utspritt föga sårbart bassystem, en förnämlig stridsledning (STRIL) samt bra flyg- och

vapenmateriel som blev ännu bättre med åren. Allt detta hade en stor avskräckande effekt på alla tänkbara fiender. Det var en medveten strategi att göra vår förmåga känd av främmande makt. Stenfeldt visade både karta och diagram över antalet incidenter. Efter järnridåns fall minskade antalet kränkningar avsevärt men har ökat igen på senare år. Han gav också konkreta exempel på hur avvysningar av främmande militärt flyg kunde gå till med vårt jaktflyg ute över Östersjön.

Under kalla kriget var svenska flygvapnet det fjärde största i världen och hade hög kvalitet även i jämförelse med stormakterna. Men den snabba uppbyggnaden och det intensiva flygandet medförde också en hög haverifrekvens, något som man med tiden har lyckats bemästra. Som exempel på hur det kunde gå till berättade Stenfeldt om den flygning som 24 nyutbildade kadetter gjorde till Turkiet i början av 1950-talet med den då nya J 29A. Orutinerade kadetter som med nya knappt influgna stridsplan kom flygande ner över ett Europa (som då saknade kvalificerade navigeringshjälpmedel) var en verklig utmaning! Han berörde också flygvapnets beredskap och insatser vid nedskjutningen av DC-3:an i juni 1952 och den sovjetiska ubåten U 137 som gick på grund 1981 utanför Karlskrona.

Stenfeldt är sedan 2007 chef för Swedish Air Force Historic Flight, SwAFHF. Det är en ideell förening som har sin huvudbas på F 7 i Sätenäs. Vi fick en redogjorde för dess uppkomst och hur verksamheten bedrivs. Vidare visade han en mängd mycket läckra bilder på de historiska flygplan som ingår i organisationen, vilken personellt inte är så stor; ett fåtal aktiva flygare och tekniker samt en administratör. Arbetet görs ideellt av de aktiva och under uppvisningssäsongen går många helger åt för både piloter och tekniker. Han prisdade särskilt de tekniker som är engagerade. De är inte så många som kan hantera de gamla maskinerna.

Ett ständigt huvudbry är förstas ekonomin. Det kostar stora pengar att hålla planen i luften både i form av bränsle, reservdelar och försäkringar. De mesta av inkomsterna genereras under somrarnas flyguppvisningar. Stenfeldt tyckte i början att det inte var någon bra idé att värva medlemmar till föreningen, men lät sig övertalas. Nu har SwAFHF 3 800 medlemmar! Det jobbaste med verksamheten är allt pappersarbete kring flygplan och uppvisningar. Man kan verkligen inte ta ut svängarna med Transportstyrelsen. Efter frågor kom han också in på gångtider för de olika flygplanen och reservdelar till dessa samt planerna i övrigt för framtiden. Målet är att i vart fall hålla Saab-planen i luften till år 2027 då företaget Saab fyller 90 år.

Börje Angerud



SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING
Regionavdelning Halland

Foto Sven-Erik Jönsson



Bo Franzén: Liatorpar'n

Vid årets sista medlemsträff i december berättade Mats Averkvist, ledamot i FLIT-gruppen, om flera aktuella böcker som kan vara av intresse för den flyghistoriskt intresserade.

Thomas Ericsson informerade om arbetet med den Lansen som skulle monteras på en "pinne" vid Flygstadens köpcentrum i Halmstad. Monteringen planerades till att ske endast några dagar efter vår träff med invigningen en vecka senare. När detta läses har ovanstående utförts och den Lansen som tidigare stod gömd på F 14:s flottilj-område kan nu beskådas av alla.

Huvudnumret vid träffen var en film om en profil kallad "Liatorpar'n". Hans namn var Östen Nilsson och han är känd som fältflygaren som blev bonde och som sedan blev präst. Filmen var producerad av smålänningen Bo Franzén som ägnat större delen av sitt yrkesliv åt Ikea. Franzén var närvarande vid träffen och berättade om sig själv och om hur det kom sig att han blev intresserad av att filma. Efter att han länge tjatat på sin chef Ingvar Kamprad, fick han så småningom göra en film om denne. Kamprad blev så förtjust i filmen att alla som anställdes fick en kopia av den. Franzén hade i ungdomen haft ambitionen att ha flygningen som yrke men hans livsbana blev en annan.

Liatorpar'n var under några år fältflygare och tjänstgjorde på flottiljerna i Kallinge, Halmstad och Söderhamn. Flera av hans gamla flygarkamrater var närvarande vid träffen och vi fick höra många anekdoter om den tidens flygaräventyr som attackpiloter i Lansen. Vid den tiden var lågflygningsövningar vanliga och då menar jag lååågflygning. Det förekom att man landade med grantoppar eller bucklor i vingframkanterna. Haverier och tillbud var vanliga. Dock kunde busflygning ge några dagar i buren.

Efter att han avslutat sin flygarkarriär läste han vid Lantbruksskolan i Arbrå och blev så småningom mjölk- och grisbonde i

Hamneda. Han hade kontakt med Ansgarsförbundet och det kyrkliga intresset växte och utmynnade i att han prästvigdes 1974. Som präst tjänstgjorde han på flera håll i södra Sverige och var mycket uppskattad av både församlingsbor och andra. Ett kuriosium är att, när han var fältflygare på F 17, så utrustades flottiljen som första förband med Lansen. När flottiljen som sista förband avvecklade Lansen var Liatorpar'n flottiljpräst på F 17! När USA firade 200 år som nation representerades Sverige av bland andra av flottans långresefartyg Älvsnaven och fartygspräst ombord var just Liatorpar'n.

Drygt 40 SFF-are hade en trevlig kväll och vi tackar Bo Franzén för en trevlig berättelse och en lika trevlig film. Till er som läser dessa rader vill jag säga: Får ni möjlighet att se filmen, så gör det!

Jarl Svensson

SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING
Regionavdelning Jämtland-Härjedalen

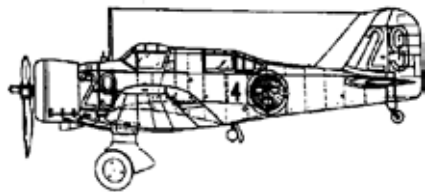


Foto Bengt Landervik

Steven Helland: Utländska nödlandningar

Utländska nödlandningar i Jämtland och Härjedalen var rubriken för Steven Hellands föredrag under vårt decemblemöte. Steven har studerat arkeologi och historia, arbetat på Jämtlands länsmuseum, men har numera militärhistoria som hobby.

Under andra världskriget nödlandade eller havererade fler än 300 utländska militärflygplan på svenskt territorium. Merparten av dessa kom från Tyskland, Storbritannien och USA. Av dessa finns fyra dokumenterade fall som ägde rum i våra trakter.

Det första var en Heinkel He 111 H-2, ett tyskt, tvåmotorigt medeltungt bombflygplan, som nödlandade kl. 05.30 den 3 juni 1940 på en myr strax utanför Gäddede. Besättningen på fyra man internerades på Kronobergshed i Småland och skickades tillbaka till Tyskland den 12 juli. Flygplanet togs om hand av personal från F 4 och sändes tillbaka med tåg till Tyskland. Besättningen uppgav att de drabbats av felorientering på grund av nedisning.

Svensk Flyghistorisk Tidskrift 1 2020

Nästa nödlandning gjordes av ett brittiskt enmotorigt dubbeldäckt torpedflygplan av typen Farey Swordfish Mk.1 som hamnade i sjön Kryckjärn, nio kilometer öster om Stugun den 22 september 1940. Flygplanet ingick i ett förband på elva flygplan som startat från ett hangarfartyg. De skulle bomba fartyg i Trondheims hamn. Efter anfallet hittade man inte hangarfartyget och valde då att styra mot Sverige. Besättningen på tre man klarade sig oskadd. De återfördes under hand till Storbritannien. Resterna av flygplanet forslades till F 4 på Frösön.

Den 3 mars 1942 nödlandade en tysk Focke-Wulf Fw 58 Weihe, ett tvåmotorigt skol-, transport- och sambandsflygplan, på sjön Torröns is, nära Överäng. Planet var på väg från Bergen till Trondheim men tvingades nödlanda på grund av felnavigering och bränslebrist. Besättningen på två man blev först omhändertagna av boende i trakten, sedan av en militärpatrull från Undersåker. Efter tankning flögs flygplanet till F 4 för att senare skickas med tåg till Tyskland. Besättningen fick resa till Trondheim redan den 7 mars. I utbyte släpptes två brittiska flygare internerade i Sverige.

Den 4 augusti tvingades en brittisk pilot att hoppa fallskärm nära Lillåsvallen strax sydväst om Funäsdalen i Härjedalen. Hans enmotoriga spaningsflygplan, av typen Supermarine Spitfire PR Mk.IV, var beskjutet och allvarligt skadat. Piloten blev omhändertagen av den förste svenske officeren på plats, ingen mindre än HKH Prins Carl Johan Bernadotte. Enligt ögonvittne omfattade prinsen och piloten varandra då det visat sig att de gått i samma skola en gång i tiden!

Föredragshållaren visade många bilder och tidningsartiklar som åskådliggjorde dessa händelser på ett fängslande sätt. Den som vill veta mer kan googla på Steven Hellands blogg Militärhistoria Z.

Efter föredraget tävlade vi i flygplanidentifiering och åt julbord.

Bengt Landervik



SFF:s medalj i brons till Jan-Olov Andersson

I samband med ett besök hemma hos Jan-Olov Andersson och hans hustru Elisabeth söndagen den 17 november utdelades SFF:s förtjänstmedalj i brons till Jan-Olov.

SFF:s förtjänstmedalj i brons utdelas till en person inom SFF som gjort värdefulla insatser för att främja föreningens ändamål och verksamhet.

SFF Stockholms styrelses motivering



Jan-Olov Andersson, med SFF:s förtjänstmedalj i brons, överräckt av Carina Eriksson, Gunnar Åkerberg och Bernt Olsson från SFF Stockholms styrelse. Även Steve Jernströmer medverkade. Foto Gunnar Åkerberg.



Jan-Olov Anderssons fantastiskt vackra målning av Fokker F.XXII, SE-ABA *Lappland*, en av årets högvinster i SFF Stockholms julletteri vid medlemmötet den 7 december på Armémuseum. Foto Gunnar Åkerberg.

för att tilldela Jan-Olov Andersson utmärkelsen:

”SFF-medlemmen och flygkonstnären Jan-Olov Andersson har under drygt 20 år mycket generöst skänkt en inramad akvarellmålning med flygmotiv till SFF Stockholms traditionella julletteri.

Jan-Olov donerade den första tavlan 1998 och den sista till julletteriet 2019. Sammanlagt 20 tavlor ur hans egenhändigt målade kollektion har under alla dessa år skänkts till SFF Stockholms julletteri.

Jan-Olovs vackra tavlor har varit mycket uppskattade högvinster i SFF Stockholms julletteri och har dessutom inneburit ett betydande ekonomiskt tillskott till föreningens kassa”.

SFF Stockholm vill med SFF:s förtjänstmedalj i brons uppmärksamma och tacka Jan-Olov Andersson för hans mångåriga och mycket värdefulla och uppskattade bidrag till föreningens julletteri.

SFF Stockholm vill gärna komplettera listan över vinnarna/ägarna av alla av Jan-Olovs tavlor som skänkts till SFF Stockholms julletteri mellan 1998 fram till 2019. Om du vet med dig att du vunnit en av Jan-Olovs tavlor kontakta oss gärna via: kontakt@sffsto.se

Text och foto Gunnar Åkerberg



Nytt från Arkiv och Medlemsservice

Medlemsservice

Nobelpriset i litteratur är det i särklass mest uppmärksammade i kulturvärlden. Litteratur är den stora bäraren av kultur och kunskap. Flyglitteratur är inget undantag, även som den ofta är faktaspäckad. Året som just passerat var ett bra sådant för bokförsäljningen för oss på Medlemsservice. Vi har aldrig sålt så många böcker

tidigare, mer än 2 000 stycken enbart via vår webshop, som nu är mycket väl etablerad. Bästsäljaren kom först i slutet av året, ”De som aldrig kom hem”. Den behandlar alla haverier med dödlig utgång i Flygvapnet, från 1946 fram till 1989. Stor heder åt Alf Ingesson-Thoor och Göran Jacobsson som jobbat med boken i mer än sju år. Ett gigantiskt arbete, med mängder av intervjuer och månader av faktasökande i arkiv.

Vi på Medlemsservice hoppas kunna hjälpa våra medlemmar med att hålla tillhanda god flyglitteratur även i en framtid.

Många av er medlemmar har vi haft kontakt med de senaste månaderna. Det är trevligt att prata med medlemmar som ringer oss på Medlemsservice. Det har ofta handlat om SFF:s information om inloggning och ny rutin för betalning av medlemsavgiften. Budskapet vi skickade ut med SFT nr 5-2019 var väl inte glasklart, men vi hoppas att vi lyckades hjälpa er någorlunda. Inbetalningskortet för 2020 är bifogat detta nummer av SFT. Tack för ert tålamod!

Christer Persson

Kernellska skrönor eller verkliga minnen?

Det är välbekant, att vi i SFF Arkiv fått motta nära tusen A4-pärmar med brev, kopior, dokument, anteckningar, hänvisningar etc och en rad icke kända foton efter Stig Kernell. Ett av dessa väckte minnen från kvällar hos Stig Kernell och har nu föranlett följande skildringar och frågor.

Av OLA LAVESON

Nästan en hel generation flygintresserade känner flygarprofilen Stig Kernell eller har åtminstone hört namnet. Stig var engagerad i KSAK:s styrelse, i Frivilliga Flygkåren, i Ållebergs verksamhet och segelflygmuseets tillblivelse. Han hade själv segelflugit, hade motorflygcertifikat och hade bogserat många segelflygare till någon lockande termikblåsa genom åren. Han var uppvuxen i Södertälje och jag vill minnas, att han började sin flygarbana på Vängsö. Parallellt med allt detta läste och

samlade Stig flygböcker och efterlämnade kanske landets största flygboksamling. Han var en av initiativtagarna till Flyglitteraturträffen på Malmen, även kallad FLIT. Han skrev gärna om flyg och skrev själv ett par mycket läsvärda böcker.

Vi, som lärt känna Stig vet, att han var en duktig berättare. Och det är just detta som föranlett mig att nedteckna några frågor. Jag hade förmånen, att vid flera tillfällen få övernatta hos Gun och Stig Kernell i Tranås och då när Gun försvunnit ut i köket överöstes jag av flygarhistorier och Stigs minnen.

Civilingenjör Curt Nicolin vid Stals reamotor Skuten 1949. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings Arkiv.



Som ung ingenjör arbetade Stig vid F 17 på den tekniska sidan. Inneboende hos nygifta paret Kernell var en ung flygvapenutbildad flygingenjör vid namn Curt Nicolin, senare en ikon i svenskt näringsliv (Stal, Asea, SAS med mera). Curt Nicolin var också som ung, projektledare för jetmotorerna Glan och Skuten under Stal-tiden. Stig berättade:

Curt hade (troligen 1946) fått i uppdrag, att ta upp en av F 17:s B 3:or för att utföra stall- och spinnförsök. Stig var med som andrepilot, vars viktigaste uppgift blev, att gå bak i kabinen och veva in respektive ut landstället. Curt Nicolin lyckades ej få planet att ställa, B 3 bara sänkte nosen med en nigning och flög vidare, berättade Stig! Sant eller skröna? Har någon hört talas om en spinnande B 3?

Kernellska Bestmann

Men den här historien tror jag mer på. Inne i en hangarhörna på F 17 stod en nästan ny Sk 25 och inväntade skrotning, då den hade utgått ur organisationen. Stig frågade flottiljchefen vad göra med detta nästan oanvända flygplan? Översten lär ha sagt: ”Den kan du ta och flyga omkring med, när du har tid”! Sagt och gjort, det var vad Stig gjorde sedan under sin tid på F 17. I Stigs samlingar har jag funnit ett foto av Stig i flygvapnets overall stående på en Sk 25-vinge. Ett magert bevis, men ändå!

Är Stig Kernell den ende, som med enbart ett civilt certifikat flugit ett Försvarsmakten tillhörigt flygplan? Stig sade ofta, att på den tiden var flygvapnet ”som en stor flygklubb”! Ja, kanske det?

Är allt ovan enbart skrönor? Jag kanske fångats av Stigs eminenta förmåga att berättas och övertyga!

Nu vill jag veta vad alla SFT läsare tror och tycker!

Stig Kernell i flygvapnets overall stående på vingen till en Sk 25. Ett magert bevis på att Stig verkligen flög detta militära plan med ett civilt certifikat. Men, vem vet! Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



BLEKINGE Samling vpl-parkering vakten F 17 (Lansen) senast 19. Vid möten på F 17 krävs föransmälan till Emil L minst en vecka 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 SFFs hemsida. Lämna mailadress för en påminnelse c:a en vecka innan varje möte.

3 mars Årsmöte. Ulf Alderlöf och Bo Hagertz om Lansen.

7 april Ingmar Olofsson om F17-haverier.

5 maj Flygfoto och fotografering av flygplan. Jörgen Nilsson föreläser och visar bilder. ÖPPET MÖTE i Ronneby Kulturcentrum.

Sommaren 2020 planeras en flyghistorisk utflykt medelst samåkning. September planeras besök på Marinmuseum och Flyghangarerna.

6 oktober Modellbygge – varför? Tillsammans med IPMS sydost.

3 november Swedish Air Force Historic Flight.

1 december Julmöte med tävling, auktion, fika och minitema: "von Rosen".

Teman för höstens möte är ej helt klara så styrelsen reserverar sig för programändringar. Följ uppdatering av aktiviteterna på hemsidan www.quintus72.se, på facebook SFF-Blekinge eller lämna din email till oss för utskick av Q72-Nytt.

GÄVLEBORG Soldathemmet, V:a Grängs 2, Gävle, nära Högsolan, **söndagar kl 18**. Kontakt: Erik Holmestig 073 98 78 633.

26 januari Elektrifiering av flyget. Hans Dunder.

23 februari Årsmöte med inlägg av bl a Jan Forsgren.

22 mars Program ej fastställt.

25 april **OBS lördag!** Resa till Robotmuseum i Arboga. Anm. till Erik Holmestig senast 17 april. Inget föredrag på söndagen.

GÖTEBORG **Tisdagar kl 19**. Plats: Radiomuseet, Anders Carlssons gata 2, Göteborg.

4 februari Årsmöte. Därefter berättar majoren i flygvapnet Simon Norlin om "Några incidenter under den svenska incidentberedskapen från DC-3:an till dags dato".

3 mars Thorbjörn Engback, kapten i flygvapnet med 36 års tjänst och 7 000 flygtimmar håller föredraget "Mitt flygande liv". Program ej fastställt.

HALLAND Anm torkel.fagerstrom@outlook.com tel 0430-124 37 el SFF-Halland, c/o Torkel Fagerström, Laxgränd 9, 312 33 Laholm eller torkel.fagerstrom@outlook.com senast sön före. Plats Rest Västergök, Halmstad. **Torsdagsträffar** inleds med ärtmiddag **kl 18** om inget annat anges

20 februari Årsmöte. Därefter berättar Jan Sundberg om sitt flygarliv: fältflygare på Lansen, flyglärare vid Krigsflygskolan och helikopterpilot på Antarktis.

26 mars Alf Ingesson-Thoor och Göran Jacobsson berättar om den nya boken "De som inte kom hem" och det omfattande arbetet med den.

7 maj Per-Olof "P-O" Olsson, flyglärare på Krigsflygskolan, berättar om uppvisningar och träning i Team 60, speciella händelser i Sverige och utomlands.

JÄMTLAND-HÄRJEDALEN Samling **torsdagar kl 19** på Optand Teknikland, Restaurang Kronan. Fika.

30 januari "Mitt liv i flygvapnet – Flyg & Far" med Ola Gynäs, f d flottiljchef på F 4, .

20 februari Årsmöte. Ivan Myhr informerar om Frivilliga Flygkårens organisation och verksamhet.

19 mars "Herculeshaveriet vid Kebnekajse". Beteendevetaren och psykologen Jens Hjortensjö beskriver utredningsarbetet.

16 april "Tyska flygare under andra världskriget". Historikern Christer Bergström som skriver böcker i ämnet berättar.

14 maj Förberedande praktiska aktiviteter i flygmuseet inför sommarsången. Mer info senare.

KRONOBERG Flygklubbens stuga, Växjö flygplats, **Söndagar kl 16** där ej annat anges. Fika till självkostnad.

23 februari Årsmöte. Därefter berättar silversmed Per-Arne Terrs Lundahl om Åfors raket- och ballongklubb och spännande flygningar med varmluftsballong. Lundahl har certifikat nr 1 för varmluftsballong i Sverige. Första uppstigning i Sverige med varmluftsballong gjordes 1968 då konstnären Bertil Vallien på Åfors Glasbruk delade korg med ballongens konstruktör Donald Piccard.

MÄLARDALEN Möten **lördagar kl 9.30** kaffe och mingel, kl 10.00 föredrag i Gula Villan Hässlögatan 4, Västerås Flygplats. Mer info på www.sffmalardalen.se

NORRA SMÅLAND Möten **onsdagar kl 19**, Jönköping Airport, lokal "Utsikten" om inte annat anges. www.sffsmaland.se Fika Lars Fogelquist 070 556 53 17.

26 februari Årsmöte varefter Sven Scheiderbauer berättar om sin passion – DC-3.

28 oktober Vad hände med besättningarna till de två B 17 som nödländade i Jönköping 7 okt 1944? Daniel Petterzon berättar.

NORRBOTTEN Flygmuseet F 21, utanför vakten, **torsdagar kl 18** om inget annat anges. Fika finns mot en tjuga. Info Anders Jonsson 070 699 11 39 el 2062jonsson@telia.com Varmt välkomna – kom ihåg: "Ta med en Kompis"!

30 januari Årsmöte med smörgåstårta. F 19 80 år. Bildkavalkad.

20 februari Filmafton med kortfilmer.

12 mars Christer Liljestränd, Flyglivet och Piper PA-14.

23 april 100 år Europas första reguljära flyglinje, Vattenfall Porjus-Suorva.

SKÅNE Kockum Fritid, V Varvsgatan 8, Malmö. **Möten torsdagar kl 18.30**. För mejl-påminnelse, skicka mejladress till sffskane@gmail.com

12 mars Johan Wiklund berättar ur pilotperspektiv om B 18 18180, "Röd Niklas", som försvann med tre mans besättning.

STOCKHOLM Armémuseum, Riddargatan 13 (T-bana Östermalmstorg) Möten **lördagar kl 14**, hörsalen, 4 tr, om inte annat anges. För SFF-möten fri entré för SFF:are, för icke medlemmar tar Armémuseum entré. Se nyhetsbrev www.sffsto.se/info om program. Tel 070 589 00 31.

8 februari SFF Stockholms årsmöte samt "35 år i Flygvapnet, varav 25 år med Viggan". Föredrag av Leif Åström

7 mars Omkomna i Flygvapnet under Kalla Kriget 1946–89. Föredrag av författarna till boken "De som aldrig kom hem" – Alf Ingesson Thor och Göran Jacobsson.

4 april Program under planering.

VÄRMLAND **OBS! loka!** Medlemsmöten **kl 18** i Gjuteriet Verkstadsgatan 1 i Karlstad, om inte annat anges. Kontakt Rolf Öhman. Fika till självkostnadspris rolf.ohman@spray.se tel 070 30 97 970

15 april Planering av program pågår.

27 maj Planering av program pågår.

VÄSTERNORRLAND Medlemsmöten **kl 18** på Sundsvall-Timrå Airport (Midlanda) nya terminalen övre planet. Parkering särskild anvisning! Fika till låg kostnad.

ÖREBRO Samlingslokalen på Sidvallsgatan 9 i Örebro. **Kl 18.30** om ej annan anges. Parkering på andra sidan järnvägen vid Målgatan. Långväga gäster kontaktar Lars Tolkmam 070 54 94 380 eller Henrik Tisell 070 64 64 182 för senaste information.

5 mars SFF:s ordförande Tomas Allard berättar om flygrobotar.

2 april Roger Möller, Vigganpilot som bla berättar om sitt möte i luften med SR71.

Obeställbar försändelse retur till
Svensk Flyghistorisk Förenings kansli
Box 10 267, 100 55 Stockholm



Två JAS 39 Gripen C/D från F 17 Kallinge. Nr 39294 och 39270.

Med dessa två förnämliga fotografier tagna av Evgeniy Nikolov ber Svensk Flyghistorisk Tidskrift att få önska alla läsare ett fortsatt Gott Flygår 2020!

NHIndustries NH90 HCV, HKP 14 nr 14405, tillhörig Helikopterflottiljen.

