

JET' A BOCKEN



2017



JET a BOCKEN

JETaBOCKEN är en medlems-tidning som ges ut till medlemmar i F15 Kamratförening. Tidningen ges ut en gång per år, i mitten av december.

Ansvarig utgivare: Jörgen Rystedt

Layout: Jim Öberg

Föreningens Styrelse:

Ordf: Jörgen Rystedt, 070-633 92 13

Vordf: Anders Almgren, 0270-60565

Sekr: Lars Erik Larsson, 0270-28 44 97

Kassör: Märta Ekenberg, 073-806 12 01

Laila Eriksson, 070-302 47 06

Ledamot: Leif Cederberg 070-388 07 80

Ledamot: Stig Eriksson, 0270-18881

Ledamot: Ulf Backman, 070-525 18 37

Ledamot: Torbjörn Henningsson, 073-848 59 27

Valberedning: Lars-Erik Pettersson

Revisorer: Roland Hultqvist, Yngve Unosson

Redaktion: Föreningens styrelse

Avgifter:

Medlemsavgift till föreningen är 150 kr/år (200 kr per familj/år) som sätts in på bankgiro 118-2732.

Inträde till museet är 60 kr för vuxen, 20 kr för barn 7 - 15 år.

Medlemmar och barn under 7år gratis

Skolklasser 500 kr.

Hyra av Ordersalen 500 kr.

Adresser

Post: Söderhamn/F15 Flygmuseum
Byggnad 81, Flygstaden
826 70 Söderhamn

E-post: f15flygmuseum@hotmail.com

Hemsida: www.soderhamnflygmuseum.se

Tfn: 0270-142 84

Ordförandens sida.	3
Detta händer år 2018.	4
Vårt museum	5
Receptionen	6
Stor kontroll av vår J21 i museet	7
Modellsamling som skänkts till flygmuseet	8
Radiostation	9-11
Det gick ju bra	12-13
Det var en gång	14-15
Radartropp R 155, Spaningsradar PS-41/T	15-18
Ett oväntat möte	18-19
51-års jubileum	19
Vinterutbildning	20-22
En annan tid	22-24
Loggbok förd vid Skottlandsresan 8/6-12/6 1998	25-28
Äntligen	29-32
Stans med elegans	33
Omg 672, F15	34
Olla Olsson flög Viggensimulatorn	35
F16 historia	36-37
Återtagning?	38
Bas 60	39-40
Nyhet i Receptionen	41

Observera

*att med tidningen följer ett inbetalningskort.
Glöm inte att ange DITT NAMN OCH ADRESS, EV. EPOST
vid betalningen!*

Ordförandens sida 2017

Ytterligare ett år har gått och planeringen är att muséets verksamhet skall fortsätta i många år till. Problemet är dock att vi alla blir äldre samtidigt som förnygringen av personalen är liten. Förhoppningen är att kommunen så småningom kommer att ta över verksamheten när vi börjar bli trötta och kanske inte orkar lika mycket, men i skrivande stund finns inga planer på någon större förändring.

Muséet fortsätter att vara populärt och den 30 oktober passerade besökare 10.000 in genom receptionen. Den 15 november passerade vi fjolårets totala antal besökare, 10.400, och det kan innebära att vi kanske kommer upp till 11.000 innevarande år. Antalet besökande barnfamiljer ökar stadigt.

De flygplan som tidigare fanns på samma sida som ingången till muséet har flyttats till plattan mot gamla kanslihuset. Helikoptern är målad och till sommaren planeras färdigställande av klargöringsplatser för bas 60 och bas 90. Inomhus pågår färdigställande av luftbevakningsutställningen och det skall också bli en sambandsutställning och visning av våra gamla flygradioapparater. Förhoppningen är också att vi skall få en helikopter 10, Super Puman till oss. Försäljning av denna helikoptertyp har pågått under fyra år utan att någon köpare visat intresse. Beslut skall komma i början av nästa år. Önskemålet om att få tilldelning av rekryteringsbroschyrer har ännu inte gett något resultat trots påminnelser och löften från högsta ort.

SwAFHF har besökt oss och är intresserade av att göra vår J21:a flygduglig igen. Det innebär att den skulle försvinna från muséet och det är ingenting som vi vill acceptera. För närvarande står den kvar i muséet.

Vår anställda personal har fått ett nytilskott i receptionen efter Johanna som börjat en utbildning. Robert huserar nu där på ett mycket bra sätt.

Vi har ständigt behov av guider och personal till receptionen och fiket under framför allt lördagar och söndagar samt vissa helger. Anmäl er gärna snarast.

Ett stort tack till alla som arbetat under året. Vi kan alla ta åt oss av den fina respons som vi får från våra besökare.

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

*På nästa sida kan Ni ta del av nästa års program.
Ev ändringar kommer att meddelas medlemmarna
i kamratföreningen.*



Detta händer på flygmuséet 2018

Våra ordinarie arbetsdagar genomförs varje måndag och tisdag mellan 0800-1200. Uppehåll under sommarmånaderna juni, juli och augusti.

Muséet har öppet varje dag 1000-1600. Stängt normalt helgdagsaftnar. Aktuell information finns att hämta på vår hemsida www.soderhamnflygmuseum.se

Årsmötet planeras till onsdagen den 21 februari 2018. Anmälan om deltagande till telefon 0270-14284 senast 19 februari 2018. Plats och tid kommer att annonseras i Söderhamns-Kuriren under rubriken Föreningsnytt beräknat vecka 5 2018.

Vi kommer att försöka genomföra en vårresa och en höstresa. Tyvärr har intresset tidigare varit dåligt, men vi skall göra nya försök.

Vi har ännu inga inplanerade datum för berättaraftnar men vi gör försök att få tag i intressanta föreläsare och de kommer då att annonseras under Föreningsnytt i Söderhamns- Kuriren.

**De som ännu inte lämnat sin mailadress bör göra det till:
lars-erik.larsson@soderhamn.com**

Vi skall försöka hålla så många som möjligt orienterade om det som händer i muséet via era mailadresser.



**ARBETARNAS
BILDNINGSFÖRBUND**

I samarbete med

Vårt museum

Av Jörgen Rystedt

Vi kan alla vara stolta över vårt museum. Vi får många positiva omdömen från våra besökare. Flera av de som kommer är barnfamiljer och vår barnhörna, trampflygmaskiner och lilla flygsimulatorn är populära objekt. Vårt fik är uppskattat och där finns både korv och hamburgare att köpa. Finns efterfrågan kan vi även erbjuda våfflor med sylt och grädde.

Den årliga middagen på bana 30 inne i muséet samlade nästan 50 deltagare i höstas. De som var inbjudna är de som jobbat i muséet under året. Några har jobbat mycket och andra kanske lite mindre, men det uppskattas att vi har denna årliga tradition.

Vår flygsimulator är oftast fullbokad med nöjda kunder. Vi har faktiskt inte haft en enda missnöjd kund sedan starten för drygt fyra år sedan. Det har dock hänt att några blivit rejält flygsjuka och mått väldigt illa. Trots detta har omdömet blivit "Jag kanske aldrig gör om detta, men det var en rejäl upplevelse i alla fall".

Vi har turen att ha många instruktörer som själva varit lärare vid den TIS-37 utbildning som fanns på F15 under många år. Det har också gjort att de lättare kan se eventuella blivande piloter i flygvapnet och därför har jag försökt få rekryteringsbroschyrer från flygvapnet som vi kan dela ut till intresserade. Jag tycker det är väldigt dåligt om jag enbart måste hänvisa till flygvapnets hemsida. Järnet måste smidas medan det är varmt. Får någon ett intressant papper i handen är sannolikheten större att de verkligen söker till flygvapnet. Tyvärr verkar det som om någon blivit trampad på tårna och trots löften från högsta ledningen har det ännu inte kommit några broschyrer.

Försvarets helikopter 10, Super Puma, är till salu och har varit så sedan cirka fyra år. Ännu finns ingen köpare och någon gång i början av nästa år skall beslut tas om vad som skall göras. Vårt museum står först i kön för att få en helikopter 10. Vi har fortfarande piloter som flugit denna helikopter i vårt gäng och dessutom fanns också TIS Hkp-10 på F15 under några år.

I muséet finns exemplar av alla krigsflygplan som varit placerade på F15. Det innebär också ett exemplar av J 21. Det finns bara kvar två exemplar av denna flygplantyp och det andra exemplaret finns på Flygvapenmuseum i Linköping. SwAFHF har undersökt vår J21:a och vill gärna göra den flygande. Svaret från vår sida är att vi vill behålla vår J 21 i muséet eftersom detta gör att vi har en komplett unik samling av flygplan som tillhört flottiljen F15. Många av de som varit med och startat muséet har lagt ner sin själ i detta och det skulle upplevas som ett stort svek om maskinen flyttas från oss. En rimlig lösning kan vara att man använder den maskin som finns i Linköping. Den är i bättre skick och borde kunna förvaras i muséet under vinterhalvåret när den inte flyger.

Vi har ett nytt och utmärkt bra samarbete med ABF i Söderhamn. Samarbetet innebär att vi får viss ekonomisk kompensation från ABF för de simulatorflygningar och guidade turer i muséet som vi genomför och som redovisas på en speciell blankett som ABF tillhandahåller.

Ett bra samarbete med Visit Söderhamn gör att vi når ut till fler besökare och att Söderhamn kan bjuda besökare på fler alternativa upplevelser.

Receptionen

Av Jörgen Rystedt

På den gamla goda tiden, när flottiljen fortfarande var i drift, fanns det några väldigt viktiga saker att tänka på och som verkligen talade om för besökare hur väl flottiljen fungerade. Det var dessa viktiga tre V: Vakten, Växeln och Vc (eg. WC) Att, som besökare, mötas av en snorkig vakt, en fumlig växeltelefonist eller en ohygienisk toalett medverkade till att flottiljen gjorde ett väldigt dålig intryck.

Våra besökare till muséet idag möts av en receptionist som motsvarar de två första V:na. Receptionen är alltså en mycket viktig funktion eftersom den är det första intrycket våra besökare får vid ankomsten. Receptionisten måste ge ett vänligt bemötande och kunna svara på de frågor som våra besökare kan komma att ställa.

Vårt museum har haft tur med kompetent personal som alltid kunnat erbjuda ett mottagande som fått besökaren att känna sig välkommen. Information om vårt sortiment och därmed försäljning ingår också som en del av verksamheten.

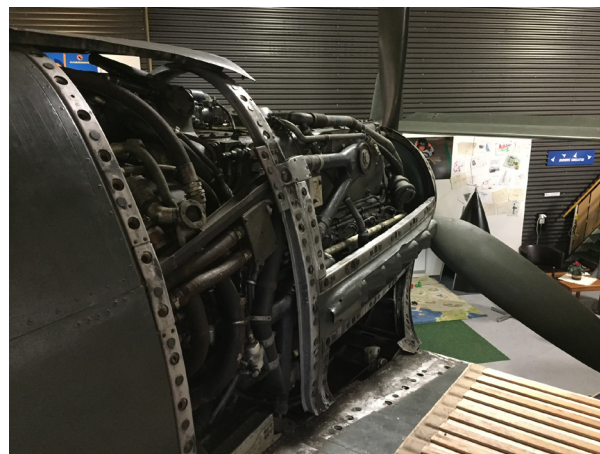
Tyvärr händer det att saker inträffar som gör att personalen av olika anledningar önskar sluta. Johanna, som varit hos oss sedan förra året har sagt upp sig för att fortsätta sina studier. Vi kan bara önska henne lycka till i den fortsatta karriären och samtidigt välkomna vår nya receptionist, Robert, till att fortsätta att utveckla verksamheten så att antalet besökare fortsätter att öka. Med tanke på att besök av barnfamiljer ständigt ökar är det väldigt viktigt att även våra yngre besökare känner sig välkomna.



Stor kontroll av vår J21 i muséet

Av Jörgen Rystedt

Grabbarna i SwAFHF besöker muséet och jobbar hårt för att undersöka om det är möjligt att få vår J21 i luften. De har beräknat att kostnaden för detta beräknas bli 4.995.000 kronor, varav restaureringen av motorn har uppskattats kosta cirka 3.000.000 kronor. Vårt svar angående detta är att det borde vara möjligt att restaurera Flygvapenmuséets J21 i stället.



Modellsamling som skänkts till flygmuseet.

Av Lars-Erik Larsson

Fredagen den 5 maj får flygmuseet som gåva en modellsamling på ca 130 flygplan i skala 1:72.

Samtliga flygplan har funnits i Flygvapnet.

Samlingen är skänkt av Daniel Andersson från Syndbyberg. Det är hans nu avlidne pappa reklamtecknare Karl-Gunnar Andersson som har byggt modellerna. Han var mycket flygintresserad och att bygga flygplanmodeller var en del i det stora flygintresset.

Hans önskemål var att samlingen skulle skänkas till F15 flygmuseum, samlingen skall exponeras så att museibesökare har möjlighet att titta på modellerna.



FORSLAG till historik över F15:s radio och raprinät 1946-84.

I början var ljudet från en telegrafnyckel, kommet från en radiobuss - en TMR 9, som stod uppställd utanför 1. div. hangar, i närheten av kanslihuset. Den första provsändningen ägde rum den 4/6 1946, kl 1020. Motstation var flygstaben radio och F 21 radio. Operatör var F 15:s förste radiotelegrafist, Sigurd Söderman.

Efter en kort tid i bussen, flyttade radiostationen in i kanslihuset, en trappa upp. Där blev stationen kvar till våren 1966. Då påbörjades reparationer på avdelningen och stationen flyttade till en bunker utanför F 15. Men mera därom senare.

Under åren 1946-66 hände en hel del på radiofronten. Stationen utrustades utöver bussen med 2 st fjärrstyrda sändare med beteckningen FMR4 och en effekt av 800 watt. Sändarna var placerade i den tidigare nämnda bunkern. Vidare inmonterades en pejl i anslutning till radiostationen. På den tiden gick all trafik med flygplanen på kortväg på telegrafi eller telefoni. Trafikledaren, som satt i våningen ovanför radiostationen, gav direktiv till flygplanen via denna. En gång hann dock inte trafikledaren reagera tillräckligt snabbt. Ett flygplan på väg till F 15 från södra Sverige skulle ha mellanlandat i Uppsala för tankning, men så skedde inte. I höjd med Gävle upptäckte föraren att bränslet i det närmaste var slut och bedömde att han inte skulle ta sig till F 15. Han anropade F 15 radio och meddelade att motorn stannat och tillade: "Jag hoppar!". Den snabbtänkte telegrafisten sa: "Vänta!", i akt och mening att meddela trafikledaren. Detta "vänta" medförde att föraren stannade ombord, gledflög från Gävle till F 15 och landade, utan några större skador på flygplanet.

För att återgå till pejlen. Vid dåligt väder användes denna för att ge föraren rätt kurs mot basen och om vädret tillät kunna landa på F 15. Förutsättningen var dock att föraren lydde de direktiv om kursriktning som meddelades.

Insamling av väderobservationer var en annan viktig uppgift som telegrafisterna skötte. Det här var före datorernas tid. Ett antal tyska och engelska stationer skulle avlyssnas och observationerna nedskrivas. Väderkoderna bestod av femställda siffergrupper, som sedan kunde översättas till vädersymboler på kartor, som ritades av väderbiträden och analyserades av flotttiljens meteorologer. Efter en tid blev insamlingen av väder så rutinmässig, att samtidigt som koderna mottogs och skrevs ner på skrivmaskin, kunde telegrafisten sitta och läsa en bok.

Personalstyrkan på radiosidan bestod av 3 civila telegrafister, med hjälp av ett antal underbefäl under utbildning. Ett litet kuriosum: hur många personalgrupper på F 15 förutom radiopersonalen har fått telegram från två svenska kungar? Nämligen Gustav V och Gustav VI Adolf.

Våren -66 flyttade radioavdelningen ut till bunkern på myren.

- 2 -

Där satt personalen, utan moderna bekvämligheter, till september -67, då flyttningen till US 14 påbörjades.

US 14 var en anläggning som, med militär noggrannhet, på 100 meter när placerades mitt emellan två anläggningar i F 15:s regi, vilka skulle betjänas av US:et. Huruvida någon kontakt med sakkunniga inom radioområdet togs är mycket tveksamt.

US 14 (Understation 14) ingick i flygvapnets radioprinternät som bestod av ett stort antal liknande anläggningar runt om i Sverige. Radiolänkförbindelse fanns med flygtrafikledning och sambandscentralen på F 15 samt med Fält 46. Därav placeringen geografiskt sett.

Anläggningen bestod av två enheter. En mottagar- och en sändaranläggning. Den sistnämnda c:a 10 km fågelvägen från mottagaranläggningen. Även dit fanns länkförbindelse för bl.a. fjärrbetjäning av två st. sändare. Dessa var av Collins fabrikat, med en effekt av 10 KW. Nära mottagaranläggningen fanns en mindre reservsändare, CT 1000, på 1 kW. Antennsystemen bestod av logperiodiska antenner, riktade mot nätets huvudstation som fanns i Vallentuna. Dessutom fanns en vertikal- och en dipolantenn vid varje objekt.

Stationens arbetsuppgifter var ytterst hemliga. Detta hade bl.a. till följd att besök av ej önskvärda personer då och då inträffade. En "konstnär" med sitt staffli fanns en morgon vid mottagaranläggningen, men fann för gott att avlägsna sig när personalen upptäckte honom. En annan gång kom två män utrustade med kameror gående på vägen mot anläggningen. De upplystes vänligt men bestämt att de inte var välkomna och att det vid uppfarten fanns en skylt som talade om att tillträde och fotografering var förbjudet. - Nej, den skylten hade de inte sett! Och mycket riktigt, skylten var borta. Senare hittades den, uppriven med roten och inkastad i skogen.

Transporterna till jobbet skedde i egna fordon. Enkel resa 70-75 km, beroende på vilken väg man valde när det var vinterföre. Personalen hade alltid sina bilar utrustade med såg och yxa, ty det hände att höst- och vinterstormar ordnat med vindfällan tvärs över vägen. Ibland i sådana lägen att ingen alternativ väg var tänkbar, med tanke på öppethållningstiderna på stationen. Flera gånger kom verktygen väl till pass!

De tidigare nämnda länkarnas antenner, med utseende som vanliga TV-antennar, var riktade dels mot F 15, dels Fält 44 och mot sändarstationen. Utrustningen var till en början RL 02, men byttes senare till RL 81 för bättre räckvidd och på högre frekvens. Mottagarstationen för länken mot F 15 var placerad i Söderala.

De radiomottagare som under åren användes var först Hammarlund, sedan MKL 940 och MRM 8, som även fanns en tid på US:et. De byttes senare ut mot SRA 722 för kortvägsmottagning. För radioprintermottagning användes Rohde o. Schwarz-mottagare EK 11. Dessutom fanns PR-radio på stationen, i anläggningens tjänstebil, samt i två av personalens bilar.

- 3 -

Arbetsuppgifterna på stationen bestod till stor del i insamling av väder som på fjärrskrift sändes via länken till F 15:s väderavdelning, telegramtrafik mellan övriga stationer inom nätet samt kryptotrafik. Samtlig operativ personal var kryptoutbildad. Samtrafik med armén och marinen förekom också.

Till övrig utrustning på stationen kan nämnas reservkraften. Anläggningen var oberoende av nätspänningsbortfall. Två dieseldrivna aggregat svarade för reservkraften och de startade och stannade automatiskt när nätspänningen föll bort respektive kom tillbaka. Värmen lämnades av en oljepanna och vattnet hämtades ur en djupborrad brunn via ett hydrofonkärn.

Personalen vid US 14 bestod av tre civila telegrafister och till en början två tekniker samt en lokalvårdare. Dessutom fanns en tillsynsman från Bogården som såg till anläggningen när personalen hade helgledigt.

1982 startade nedläggningen av US 14. Då påbörjades datorsättning av driften. Allt fungerade som tänkt, så länge personal fanns på plats för ständig "reset" av datorerna.

Den 31/7 1984 stängdes anläggningen, och den siste operatören lämnade stationen. En tekniker blev kvar c:a ett år för avveckling. Numera används huset där sändarna fanns, av Tella, för mobiltelefontrafik och mottagaranläggningen har gjorts om till bostadshus. Samtliga master, antenner och fundament har avlägsnats - liksom hemligstämpeln!

Ett sällsamt inslag i flygvapnets sambandsnät är nu historia och kan berättas för eftervärlden.

---ooo000ooo---

Det gick ju bra i alla fall.

Av Helge Ljungström

Under ett antal år har jag ju i Jetabocken skrivit om lite händelser, som inträffat under mitt flygarliv. Ofta har det varit ”nära ögat”- upplevelser, men det gick ju bra i alla fall. Jag plockar ut några händelser från de första åren nämligen från flygskolan i Ljungbyhed och från GFSU på F9 Säve/Göteborg

Häcklöpning med SK50

På den tiden, dvs 1955, var F5 en av världens största flygskolor. Varje flygpass flög 30-40 st flygplan, möjligen fler, så det var trångt i lufthavet. Det gjorde att många fick åka iväg till andra småfält runtom i Skåne såsom Havgård, Rinkeby eller Eslöv för att ligga där och öva start och landning, nödlandningsövningar, avancerad flygning mm. Eslöv, där jag en dag skulle öva start och landning med SK50, var ju inte så stort och det var ganska högt gräs, som dessutom var blött efter ymnigt regnande. Efter, en som jag tyckte perfekt landning, tog jag in landningsklaffen och drog på fullgas för att starta direkt. Vid lättningfart tog jag spaken bakåt för att lätta, men det ville inte flygplanet. Jag kollade propellerreglaget. Det var OK. Ett taggtrådsstaket rakt fram närmade sig med god fart och jag insåg att det nog skulle gå illa. Då hörde jag en röst från ovan.”Aspirant Ljungström du har glömt startklaffen” Visst f-n! Snabbt ut med den och jag seglade över stängslet med någon decimeter till godo.

Jag nämnde inte fadäsen till min flyglärare efter landning. Jag tyckte att jag kunde bespara honom en hjärtinfarkt.

Skåne runt med J28

En dag i oktober 1955. Det var en vanlig höstdag i Skåne dvs, grått, låga moln och dålig sikt. Flygprogrammet den dagen var trots det, lågnavigering med 28an. Jag hade inte så många 28-flygtimmar. Framför allt lite instrument träning. Detsamma gällde naturligtvis alla flygeleverna. Navigeringen skulle vara i stort sett runt halva Skåne på 100m. Eftersom vi inte hade tillräcklig instrumenttid var vi förbjudna att stiga upp i moln utan hålla oss under.(Inte undra på att det var en massa haverier på den tiden. Ordet flygsäkerhet var inte uppfunnet ännu) Vi startade i alla fall med ett par minuters mellanrum. Efter ett tag var det ganska många 28or, som inte riktigt visste var de var. En av oss berättade efter landning att han plötsligt hade sett ett antal stora passagerarplan på marken framför sig. Kanske inte så underligt beroende på att han just passerade Bulltofta på lägsta höjd. Flygtrafikledarna fick troligen kaffet i vrångstrupen. Själv hade jag väl viss koll på var jag var men plötsligt såg jag stora ringar på marken i vilka det stod höga master, som försvann upp i moln. Hoppsan! Jag var på väg in bland radiomasterna vid Höör. Snabbt ryck i spaken och jag befann mig i stigning i moln. Steg och steg. Kom över moln på ca 4000m. Vad göra??? Jag kunde ju inte göra instrumentlandning, för då fick ju min flyglärare veta att jag stigit upp moln, vilket vi ju inte fick.

Alternativet var fri molngenomgång mot något område där molnbasen var några 100m och terrängen utan några större berg eller åsar. Jag tog kursen väl söder om F5 och Söderåsen och började min plane'. Pulsen var bra över den normala. Marksikt på 300m, en vid högersväng runt Åstorp och kurs mot bana 11, ropade upp Tornet, som om inget särskilt hade hänt, fick landningstillstånd och landade. Det kändes bra. Jag besparade även denna gång min flyglärares vetskap om mina bravader.

Inflygning på J29an.

Efter året på Ljungbyhed placerades jag på F9 Göteborg. Där skulle jag göra grundläggande flygslags utbildning (GFSU). Nu var det J29B som gällde. Det var ju väl känt vid den här tiden att 29an var svår att hantera särskilt vid landning. Det var alltså med spänning jag såg fram mot att få flyga Flygvapnets stolthet. Materielkännedom, sitskännedom och SFI (förarinstruktion) var det som gällde den närmaste tiden. Efter någon tid började markkörning. Det var häftigt. Man närmade ju sig det, som i många år varit en dröm, att få flyga Tunnan. Vi fick också något pass med J28C (tvåsitsigt) med lärare för att göra oss lite hemma i området och se flygplatsen från ovan. Markkörning var inte helt enkelt. Man styrde med en liten spak nära durken framför styrspaken. Man fick vara på alerten så att 29an inte svängde för häftigt för då slog man vingspetsen i backen. Man gjorde pådragsövningar på banan, bromsade in och körde runt för ny övning. Tre gånger tror jag det var. Man skall ha i åtanke att eftersom det inte fanns tvåsitsiga 29or, måste man ju vara ganska väl förtrogen med flygplanet. När man kom i luften, skulle man vara ensam, väldigt ensam. Nåväl, snart kom den stora dagen då vi skulle upp i luften.

Uttaxningen var inga problem. Körning på marken hade vi ju övat tidigare. Starten gick bra. Det var enklare än jag trott. In med ställ och startklaff. Det var lite oroligt i skevningen pga servostyrningen. Det hade ju inte 28an. Men man vande sig snabbt. Steg upp till 4000m över sjön Lygnen. Där kände jag på flygegenskaperna en stund. Därefter övade jag landning mot översidan av ett molnskikt. Tog ut ställ och full klaff och gjorde ett landningsvarv. Detta upprepades ett par gånger tills det gick hyfsat bra. Snart var det dags att gå hem mot F9. Ropade upp TL och fick tillstånd att landa. Landningsvarvet var inte så svårt. Ut med ställ och klaff, sväng in mot finalen, full klaff, anmälde landningsklar och fick lite uppmuntrade kommentarer från min flyglärare, som stod på fältet vid en tlf-vagn. Hade lite svårt att få ner farten, som blev på tok för hög i banändan. Sättning flera 100m in på banan. Inga möjligheter att bromsa genom att ta upp nosen. Här gällde att bromsa utav h-e. Jag utnyttjade hela banan och stannade 5 dm från bankanten med överhettade bromsar.

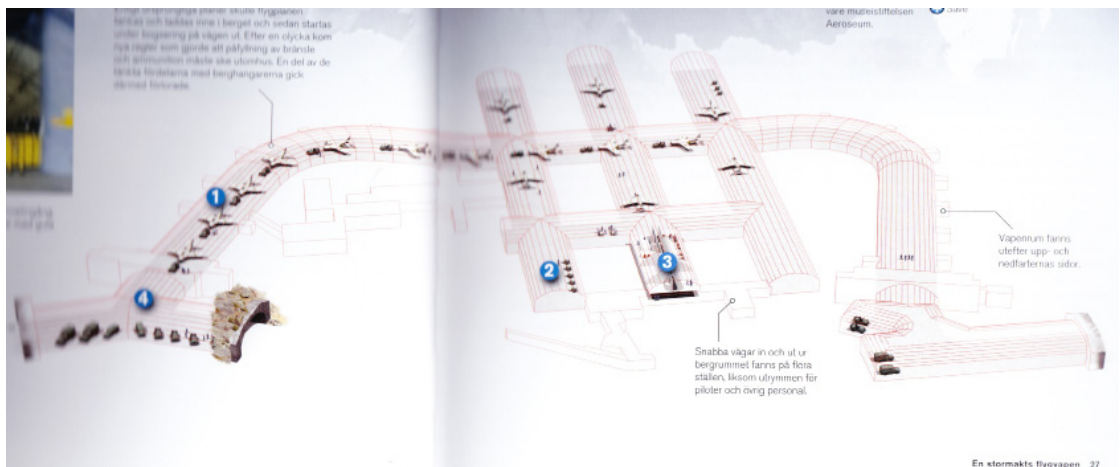
Nu var jag influgen på J29 Flygande Tunnan

Det var en gång.

Av Helge Ljungström

Det var en gång-så börjar många sagor. Men det jag nu skall berätta är faktiskt ingen saga utan verklighet.

Jag gjorde min GFSU på F9 i Göteborg på J29:an. Efter en tid ansågs vi kadetter vara mogna att delta i en tillämpningsövning, som skulle ske i Västsverige. Andra divisionen, som vi tillhörde, skulle stå i högsta jaktberedskap i berget. Det är nog många flygvapenanställda i dag, som inte vet vad detta innebar. Det var ju nämligen så att fem flottiljer hade berghangarer där flottiljens flygplan kunde förvaras ca 45 st. Det var F8, F9, F13, F16 och F18. 225st jaktflygplan kunde teoretiskt stå i högsta beredskap i berg. Inget annat flygvapen i världen kunde ens drömma om att göra det. F9 hade två berg. Dels det gamla berget där tre divisioner huserade dels det nya berget, som togs i bruk i början av 1957. Andra divisionen fick äran att flytta in i detta gigantiska, atombomb-säkra bygge. Nedan ser vi en ritning av anläggningen. Numera är det ett flygmuseum. Aeroseum.



Högsta beredskap innebar ju att föraren skulle sitta i flygplanet färdig att starta. En startjeep var kopplad för att kunna bogsera ut flygplanet vid startorder. Man hade radioslingan igång med kontinuerlig kontakt med JAL (jaktstridsledaren) i LFC (luftförsvarscentralen). Ibland spelades lite musik om tiden blev lång och inga fiender syntes på radarn. Dök någon fiende upp så fick man kontinuerlig rapport om luftläget, vilket gjorde att man var beredd på startorder.



”Olle blå, starta sydost.” Nu blev det fart. Man skrek till teknikern. ”Start”. Jeeparna gick igång. De stora betongportarna öppnades och alla började att rulla iväg. Då man passerade portarna, tryckte man på startknappen och motorn började varva upp. Jeeparna drog för allt de var värda utefter taxibanan och ut på startbanan, där teknikern kopplade bort flygplanet och svängde ut på gräset. Under tiden hade man fått starttillstånd av trafikledaren och man drog på; ca två minuter efter startorder. Hela divisionen var i luften efter ca fyra minuter.

Man gick över till stridsledningsfrekvensen och anropade Lfc: "Falken, Ivar blå i luften". "Falken, Ivar blå. Stort fientligt företag söder om Malmö höjd 4000 meter. Stig till 5000m på kurs 150." Nu var det spännande. Vi hade ingen Ebk på den tiden, men vi sköt fram gasreglaget så det kroknade. "Ivar blå från Falken. Avsikt anfall från öster högerkurva. Andra gruppen en km bakom."

Efter passage av Falkenberg började alla spana efter Fi. Det gällde att vara den som upptäckte vårt mål först." Falken" ledde oss hela tiden med styrkurs och avstånd till målet. Någon i divisionen ropade plötsligt: " Flygplan kl två,under."



Divchefen gav order: "Rotevis flank vänster. Anfall." Målet utgjordes av arton st. B18, som skulle föreställa tunga bombflygplan och de gjorde därför inga undanmanövrer. En baggis alltså för oss ärrade piloter. Efter att ha skjutit ner dem fick vi ledning hem till Säve och åtta von Richtofenättlingar landade och kände sig stolta över att ha försvarat Göteborg med den äran.

Radartropp R 155 Spaningsradar PS-41/T

Av Roland Hultqvist

F15 hade en markradarstation PS-41/T från mitten på 50-talet till 1970, då den avvecklades och överlämnades till F4. Det var samma stationstyp som användes av Sverige i Kongokrisen 1960-64. Flygvapnet var där med 11 stycken J 29-or. Hos oss på F 15 användes den i första hand då sektor N 3 i Östersund hade luftbevakningsövningar. Den skulle då bevaka deras södra gräns som gick vid Enånger och vid mob, om något allvarligt skulle inträffa under det kalla kriget.

Radarn bestod av sex stycken enheter som staplades ovanpå varandra. Kraftenhet, indikatornhet, fördelningsenhet, sändar- mottagarenhet samt ett vridbord och ovanpå detta en antenn. Då man skulle bygga stationen lade man ut alla delarna vågrätt på

marken och sedan reste man hela härligheten med en stolpresare. För att kolla pres-tanda användes en så kallad ekobox där man mätte klangtiden. När någon frågade vad en ekobox var, skojade vi alltid med att det var där man förvarade alla ekon som kom tillbaka. För att driva stationen användes ett bensindrivet elverk. Vintertid hade vi tak och väggdelar med oss och en vedeldad kamin. Sommartid endast ett tält runt omkring. Bemanningen var som regel ca 10 man de gånger jag var med. Troppchef Sune "Z" Zetterström, tekniker Roland Hultqvist samt 8 värnpliktiga. Två observatörer, en motorskötare, en kock och fyra vaktsoldater.

Stationen var förrådsplacerad i BY 116 (flygförrådet) 4-de våningen. Den firades ner med travers till markplanet för att lastas på lastbil. Varje gång vi skulle ut på övning fick man gå till Ernst "STOR-OLLE" Olsson med kul-listan i hand för att kvittera ut prylarna.

Första övningen jag var med på var i juni 1958, det år som Sverige spelade VM-final mot Brasilien på Råsunda och förlorade med 2-5. Vi var placerad på Hornslandet vid Kuggörarna. På vår lediga tid sparkade även vi boll och lekte att vi var Pelé, Vivi och Dada och allt vad dom hette. För sambandet hade vi en radiobuss, TMR-7 som var direkt livsfarlig att köra, hög tyngdpunkt samt det värsta av allt, gaspedalen satt mellan kopplingen och bromsen. Många var de sambandskillar som lagt den bussen i diket. Det enda som var bra med bussen var att det i radorummet fanns en långbänk som man kunde vila på. Förläggning hade vi i skogsvårdsstyrelsens barack. Februari 1959 var vår uppl Hornsudde norr om Hölik. När vi kom dit fanns ingen väg, endast en igensnöad skogsstig. Nu var goda råd dyra. "Z" och jag åkte ner till en bonde i Arnöviken och förhandlade om han kunde köra ut stationen med häst och släde. Han tog på sig uppdraget och allt gick bra, bara något försenad. Förläggningen hade vi i målchefen: Olle Östlunds skjutmålsbaracker på Hölik. Skjutmålet hade då flyttat från Långvind till Hornslandet.

Nästa gång vi skulle basera på Hornsudde viste vi ju förutsättningarna. Vi hade vidtalat "Stompen" Nilsson på fältarbetstroppen att komma dit med en bandtraktor och släde. Det var "Jack" Jakobsson som kom dit. Efter första foran blev det lunch och vi skulle åka ner till förläggningen och äta. "Z" kommenderade vår vpl motorskötare att stanna kvar som vakt så skulle han få äta senare när vi kom tillbaka. Efter lunch när "Jack" startade traktorn, blåste det rök ur flera hål i ljuddämparen som var placerad ovanpå motorn och pekade rakt upp mot himlen. När vi frågade motorskötaren hur det här hade gått till svarade han att han hade varken sett eller hört något, fast det var kulhål efter en kpistsalva. Vi ringde "Sigge" Eriksson på allmänna avdelningen och frågade vad göra? Ta dit polisen från Hudiksvall blev svaret! Ut kom en kriminalkommissarie och ställde upp oss på linje. Han frågade ut oss en efter en om vad vi visste. När han kom till motorskötaren blåste denne upp sig, blev högröd i ansiktet och skrek rakt ut i luften. "Jag blev så förbannad på den där jävla traktorn". Fast det var ju "Z" han var förbannad på.

När vi kom ner till förläggningen på eftermiddagen var elmästare Geijer och "Valle" Jonsson där, dom hade varit upp och lagat en radio på målet, men skulle just till att åka

hem. Två timmar senare kommer de gående tillbaka och frågar om vi kunde hjälpa till att resa VW-bussen på rätt köl. Den låg på sidan i en vänsterkurva ett par kilometer bort. Lätt som en plätt och dom kunde fortsätta till F 15 med en något demolerad buss.

Vid ett annat tillfälle, jag tror att det var på sommaren 1963, kommer vår flottiljchef överste Knutsson ut till Hölik på inspektion och för att få sig en briefing. Han kom i chefsbilen en Ford Customline med en bilkårist vid ratten. Medan "Z" och jag tar med oss översten in i den ena baracken ropar vår kock in bilkåristen i matsalsbaracken. "Kom in hit till oss ska du få en kopp kaffe, det måste väl vara trevligare än att köra omkring med den där gamla gubben". Under veckan hade jag fått lämna in vår Mercedesbuss på verkstad i Hudiksvall. Vi skulle få hämta den idag, så jag frågade översten om jag kunde få åka med in till Hudiksvall. Det skulle gå bra. Bilkåristen och jag sitter i framsätet och översten i mitten bak. När vi kommer fram till bilverkstaden stiger översten ur för en bensträckare och säger: "Jag borde kanske ha presenterat min fru bilkåristen". Tablå, jag tänkte i första hand på kocken och om vad han pratat och surrat om med fru Knutsson.

Februari 1960 skulle vi ligga 14 dagar på Storjungfrun och delta i en sektorövning. September 1959 körde vi ut utrustningen till kajen i Vallvik. Sven-Erik Hållén från Sandarne mötte upp med sin stora fiskebåt. Det blev två resor ut i gropig sjö. F 15 hade på den tiden ingen egen helikopter, så om havet frös till skulle man frakta ut oss med Ostermans helikopter, det såg vi fram mot. Men havet frös inte till i februari 1960, det kom bara lite snö, så det blev lotsbåt från Ljusne istället. Laxfiskarna Warmans hade flyttat iland, så kvar på ön var bara fyrmästare Lindstedt med fru och fyrvaktare Andersson med fru. Posten och dagstidningar från sambandsavdelningen flögs ut varje dag och släpptes ner från en SK16. Vid ett tillfälle frågade vi fru Lindstedt om det var något som fattades, i så fall kunde hon beställa i stan och få det levererat till sambandsavdelningen på F 15, så skulle det fixa sig. Vi har inte ätit färskt bröd på en månad sa hon, så det skulle vara bra med lite jäst så jag kan baka. Sandbergs livs levererade en stor förpackning jäst (1 kg) som lades i den kartong som skulle släppas ner. SK16 kom och vi såg kartongen rusa mot backen, det var bara otur att den hamnade på en sten framför den friliggande källaren, jästpaketet gick i tusen bitar. Det var en syn att se fru Lindstedt krypa omkring på alla fyra och plocka jästbitar på det snötäckt källartaket. Den värnpliktiga kocken vi hade med oss hette Eriksson och arbetade i det civila på Knaust i Sundsvall. Han hade tumme med husmor: fru Egerts, så han fick plocka med sig precis vad han ville från matförrådet i köket, för att ta med till Storjungfrun. Det blev festmåltid varje dag, till och med på torsdag då det som vanligt var ärtor och pannkaka. Pannkakorna var så goda att "Z" och vår motorskötare, Folke Sandström kom överens om att äta i kapp. Efter 10 stycken var kom man överens om att det blev remi.

Ja det här var ett axplock om vad man kunde få vara med om på F 15 på den tiden, om man arbetade med radar. Arbetsamt men roligt och mycket friskluft fick man.



PS-41/T i vinterskrud.



Källaren där fru Lindstedt plockade jäst på taket.

Ett oväntat möte !

Av Roland Hultqvist

Tisdagen den 18 juli var Britta och jag, barn med respektive och barnbarn, 13 personer, i Eksjö. Det var ett barnbarn som skulle konfirmeras. Vi bodde på det gamla fina vandrarhemmet mitt i träkåksidyllen.

På kvällen före konfirmationen satt vi ute på gården i det vackra vädret och läppjade på lite bubbel. Plötsligt brummade det till uppe vid grinden och in kör två skinnklädda knuttar med hjälm och visir, en på HD och en på Yamaha, båda nypolerade och skinande blanka. Jaha nu är den friden slut tänkte jag, är det ”Bandidos eller Hells Angels”? När dom parkerat sina hojar gick jag fram för att beundra deras fartvidunder, samtidigt som dom tog av sig sina hjälmar. Välkommen till Eksjö sa jag! Precis som vanligt, här förväntar man sig unga raska ynglingar, så är det två till åren komna gentlemän som demaskerar sig.

Efter att dom berättat om kubikinnehåll och hästkrafter så frågade den äldre av de två, vilka är ni och vad gör ni här? Vi ska på konfirmation i morgon, alla är från Stockholm utom frugan och jag, vi är från Söderhamn.

Söderhamn, där har jag bott i 8 år. - Vad gjorde du där?

Arbetade på F 15. -Det har jag också gjort sen 1956, vart var du placerad?

”OLLE RÖD” sa han. -Då måste vi ha träffats, vad heter du?

Villy Svensson! - Samma Villy som sedan blev TL i tornet frågade jag, efter att polletten ramlat ner, samtidigt som jag såg likheten med den Villy som jag kände för 35 år sedan.

På 80-talet hade jag mycket med TL-personalen att göra på min dåvarande tjänst. Så gott som dagligen var det något som skulle avhandlas.

Efter en stor björnkram och mycket prat om minnen från den tiden berättade Villy, som flyttade till F 10 i Ängelholm, att han bor kvar i Skåne. Varje sommar åker han och kompisen runt på sina motorcyklar och besöker gamla flottiljer och krigsbaser. Nu var dom på väg runt Mälardalen. Det längsta norrut dom varit tidigare var till Färilabasen, sen blev det för långa avstånd upp i landet.

Innan vi skildes åt, dagen efter, bad Villy mig om en hälsning till F 15 och alla som minns honom där. Vilket härmed är framfört.

Sammanfattning: Om man bara gör sig tid att prata med alla främmande människor man möter, är man nästan släkt innan man skils åt.

51-års jubileum

Av Lars-Erik Larsson

I förra numret av Jetabocken skrev jag om när vi muckade från värnplikten på F4 Frösön för 50 år sedan. Vi var fyra personer som träffades, den femte Klas Nilsson från Gäddede låg hemma i sängen kraftigt förkyld. Det kändes inte bra att han inte kunde komma så i slutet av maj 2017 åkte vi till Gäddede och fullbordade vår muckarträff tillsammans med Klas. Vi bodde på Pilgrimshotellet invid Kvarnbergsvattnets strand, hade säkert varit vacker utsikt om det inte hade snöat så förbaskat. Under middagen som intogs under livliga och glada diskussioner la jag märke till en ung man som betraktade oss. Efter en stund kom han fram till oss och frågade vad vi var för ena som hade så trevligt. Det visade sig vara journalisten Fredrik Eliasson från Östersunds-Posten som var där för att skriva för den lokala månadstidningen "100% Strömsund". Han blev sittande hos oss under kvällen och detta ledde till ett reportage i tidningen enligt nedan.

Efter 51 år återförenas vännerna

STRÖMSUND För drygt 50 år sedan sade de adjö till varandra när de muckade från F4. Nu är hela gänget åter samlade för första gången. Det är en grupp herrar som utmärker sig vid middagen på hotellet i Gäddede. Hjärtliga skratt och odvissar smittar hela lokalen med deras trivsamma

stämning. Det är ett gäng lumpar-polare som ses för första gången sedan Muck-

År 1976 muckade de från F4 på Frösön, samma år som stridsflygplanet Tunnan togs ur bruk. Tidigare försök att samla hela truppen har spoliats på grund av en illa tajmad förkyllning hos Klas Nilsson som inte

kunde närvara då de övriga sågs på 50-års-jubileet förra sommaren. Så det fick bli omtag i år, hemma hos honom i Gäddede.

– "Å fan vad gla' jag blir" sa Nilsson när vi ringde och berättade att vi skulle köra 46 mil för att komma och träffa honom, säger Lennart Sjökvist-Wilsson från Alnö.

– Vi började surra ungefär som det var igår vi sågs, säger Lennart Slottsborg, Östersund.

De ingick i omgång 653 vid andra kompaniet. Tillsammans med ett gäng från Trollhättan jobbade de bland annat med underhåll av landningsbanor och flygplan. På den tiden var det klassiska stridsflygpla-

net Tunnan som de tillsammans med mekanikerna höll i stridbart skick.

På ett svartvitt fotografi visar Klas hur de allihop sitter på en flygplansvige och ler mot kameran på sin sista dag av värnplikt. Men på bilden syns en person som inte är med vid sammankomsten Gäddede.

– Det var ju egentligen en kille till som vi brukade umgås med på den tiden, Anders hette han, men han avled 2014. Så honom hann vi aldrig få med på när återträff tyvärr, säger Bo Lannerhjelm från Sundsvall.

Men han lever garanterat vidare i deras minnen. Hela gruppen fascinerats över hur många tydliga minnen som väcks till liv när de möts.

– Det är ju märkligt hur vi kan komma ihåg så bra för ju mer vi pratar med varandra ju mer saker kommer vi ihåg, det är fantastiskt! Säger Lars Erik Larsson, Söderhamn.

Fredrik Eliasson

063 36 36 08
fredrik.eliasson@postmedia.se



Ju mer vi pratar med varandra ju mer saker kommer vi ihåg, det är fantastiskt!

Lars Erik Larsson

Från vänster: Klas Nilsson, Gäddede, Lennart Sjökvist Nilsson, Alnö, Lennart Slottsborg, Östersund, Lars-Erik Larsson, Söderhamn, Bo Lannerhjelm (fd Sjöström), Sundsvall.

FOTO: FREDRIK ELIASSON



VINTERUTBILDNING

Av Signar Holmström

Under min tid i Flygvapnet, och förmodligen senare också, ingick varje vinter ett återkommande inslag i den flygande personalens utbildning och förkovran, nämligen en veckas vinterutbildning.

Det viktigaste syftet med denna utbildning var att man skulle lära sig att överleva efter ett fallskärmsuthopp vintertid i obebyggd och oländig (för att inte säga eländig) terräng.

Utöver detta skulle personalen ges god träning i att åka skidor och lära sig att trivas i vintrig miljö.

Som en bonuspoäng skulle divisionsmedlemmarna dessutom svetsas samman genom att dygnet runt umgås utanför flottiljens hank och stör.

Överlevnadsutbildningen bestod i huvudsak av två avsnitt:

För det första en övernattning i snöbivack.

Detta tillgick normalt så att man på eftermiddagen fick börja gräva och bygga den snöbivack där man senare skulle övernatta. Detta arbete var svettigt och i kombination med det oavbrutna grävandet i snön var man ordentligt genomblöt och kall innan mörkret föll och nattkylan kom. Då var det dags att krypa in i sin bivack och därefter halvsovandes och småhuttrandes invänta gryningen och befrielsen att återgå till ett normalt leverne.

För det andra.

Man skulle lära sig att använda den utrustning som var packad i nödproviantssatsen som följde med vid ett fallskärmsutsprång. Där fanns snöskor som tillika var huggverktyg, dynamoficklampa där strömmen alstrades av en hantelliknande historia där man pumpade med handen varvid elektrisk ström genererades under ett vinande oljud och ett svagt, knappt skönjbart lyse uppstod. Efter att båda underarmarna mjölksyreförlamats av pumpandet blev det kolmörkt igen. Utöver detta fanns; fiskeutrustning, karameller, tändstickor och annat smått och gott.

Förläggning och inkvartering skiftade i väldigt stor utsträckning. Allt från lyxiga högfjällshotell till enkla ödebaracker utan moderniteter. Det kanske inte behöver nämnas att valet av förläggning kraftigt påverkade entusiasmen inför utbildningen.

Den utbildningsvecka jag tänker skildra tilldrog sig 1960 och den division som var föremål för utbildningen var "Olov Röd" bestående av kaptenen Harry Nannesson, divisionschef och ansvarig för utbildningen, löjtnanten Rune Möller och därutöver ett antal fältflygare av skiftande längd och hårfärg.

Inkvartering hade ordnats i Bruksvallarna hos en bonde som tillika var getfarmare med pensionatsverksamhet i liten skala som bisyssla. Ett arrangemang som var helt okay tyckte vi. Bra sängar och bra mat.

Efter att ombaseringen genomförts var det så dags för själva utbildningen. Nannesson var en tävlingsinriktad person, varför alla utbildningsmoment fick en prägel av tävling. Första dagens skidtur längs fjällkanten blev därför en fråga om vem/vilka som först nådde upp till fjälltopparna. Och sen först ner igen.

Andra dagen skulle vi träna oss i att använda nödutrustningen.

Att göra upp eld blev naturligtvis en tävlan om vem som fick upp eld snabbast. Övningen genomfördes dock utan att någon brännskadades.

Då blev det besvärligare då vi skulle använda snöskorna. Dessa bestod av tvenne aluminiumplattor med en massa hål där det var meningen att man skulle sätta i kvistar så att man fick fäste på snön. De främre, yttre hörnen på plattorna var skarpslipade för att utgöra huggverktyg för vedhuggning etc.

Dagens utbildning bestod självklart av att vi skulle springa ikapp en utmätt sträcka med snöskorna på. Gemensam start.

För de som inte satt i kvistar i de därför avsedda hålen blev tävlingen en tragedi. Aluminium är jättehårt på snö. Liknelsen med Bambi på hal is är adekvat.

Någon av de tävlande hade satt plattorna på fel fot varvid den vassa eggen kom in mot det andra benet. Som tur var tog skidbyxorna emot de värsta hopslagen annars kunde det blivit fråga om avhuggna hälsenor.

Nå, övernattningen utomhus då:

Jo här fick vi gudskelov välja hur vi ville övernatta. Snöbivack, elda hela natten eller på annat valfritt sätt.

De flesta valde att gemensamt hålla fart på en eld hela natten. Ett par valde snöbivack. Jag och en kamrat valde att klä på oss som Michelin-gubbar och sen lägga oss direkt uppe på en tjock granrisbädd. Torra och varma. För säkerhets skull hade vi smuglat med en butelj med värmande innehåll.

Natten kom och allt var frid och fröjd. Elden sprakade muntert och ibland kunde man höra en och annan buteljklunk.

Men så, mitt i natten bröts tystnaden av ett djävulskt vrål. På håll kunde man se en figur som dansade runt elden utstötandes de vildaste tjoanden. Det såg ut som en hednisk eldritual i urskogen. Det var den sprakande elden som skickat en gnista in i Rune Möller flygunderställ. Där glöden gått in var bara ett litet, litet hål men inne i glasfiberisoleringsen i plagget hade det bildats en kolmila och när Rune upptäckte detta var han tämligen het. Nåväl, man lyckades släcka vår löjtnant och vi kunde sova vidare.

Återtåget följande morgon var inte så pampigt. Såg ut som ett gäng kolare från 40-talet på hemväg, tillsammans med två individer som företedde alla tecken på baksmälla samt ett par huttrande bivackbyggare.

Kvällarna bedrevs som regel med stillsam poker tillsammans med hyresvärderna.

Sista pokerkvällen före hemresan gjorde hyresvärderna oss uppmärksamma på att han nyss fått killingar. Vi var välkomna att titta på dom och köpa en om det kändes intressant. Vi tittade, killingar är jättenäpna, någon kom på den lysande idén att köpa en killning som present till Rune Möller. Även Rune tyckte det var en strålande idé och så blev.

När vi anträdde hemresan hade vi med oss killingen som döpts till "Bocky" och som snabbt fann sig tillrätta med oss och bussen. I Ljusdal inhandlades koppel och rem i en affär som sålde hundtillbehör.

Hemkomna till Söderhamn stannade vi utanför Runes bostad och tutade. Runes fru öppnade ett fönster och vinkade glatt. Ut ur bussen steg Rune och Bocky som hälsade sin nya matte med ett ljudligt BÄÄÄÄÄ. Runes fru bleknade och försvann snabbt från fönstret.

Rune kunde följande morgon berätta att Bocky snabbt funnit sig tillrätta men att deras "Flitiga Lisa" och de andra blommorna tagit mycket stryk under natten.

Rune uppfostrade Bocky som en hund och gjorde långa promenader med honom på staden. Söderhamnskuriren gjorde minsann ett stort reportage om ekipaget när dom träffade Rune och Bocky ute på en av sina promenader. Med bild och allt. När Bocky blev stor hyrdes han in hos en bonde i Söderala där han fortlevde sina dagar lyckligt i för honom mer bekanta miljöer.

Som synes; En givande vinterutbildning med en trevlig knorr som avslutning.

EN ANNAN TID

Av Sven-Olov "Esso" Olsson

Artonhundratal. Sågverken i Söderhamnsfjärden arbetar för högtryck. Den fina skogen i Norrala- och Trönödalen blir till plank och brädor som exporteras ut i Europa. Marknaden är omätlig. Sågverksägarna måste få in timmer från ett större område. Man tänker på Ljusnan och flottar en del timmer där. Men fall och forsar gör det besvärligt. Planer finns att gräva en kanal från Marmen till Gäddtjärn och via småtjarnarna till Storgussi och vidare ner till Stenö där skiljet skulle ligga. Ett alternativ var att leda vattnet till Ålsjön och vidare till Täljesjön och ut i Söderhamnsån. Ålsjön var mycket större då och Täljesjön låg vid Blötängarna som är området mellan ridhuset och Söderhamnsporten.

Under tiden man undersökte alternativen hände något de inte hade räknat med.

I Värmland fann en industriledare som hette James Dickson, härstammande från Skottland. Han hade både sågverk och järnverk i Edsvalla vid Norsälven och på flera andra Värmlandsorter. Men skogarna hade exploaterats hårt. Det började gå dåligt för Dicksons imperium.

Men redan i början av 1850-talet hade han företagit en upptäcktsresa, han hade vandrat efter Ljusnan från havet och ända upp till källorna i Härjedalen, förbi väldiga vattenfall och stora skogar. Sådana träd och dimensioner hade han aldrig sett.

När han senare besöker sjön Marmen och Askesta pekar han med sin silverkrycka och säger: **DÄR SKALL SÅGEN LIGGA!**

29 januari 1856 köper han mark från Askesta No 3 av Erik-Anders. Dickson och hans bulvaner köper även upp stora skogsarealer i Härjedalen till ett billigt pris från bönder som inte insåg dess värde. I hemlighet har Oskar Dickson sökt regeringens koncession för en järnväg mellan Askesta och Sandarne. 1854 hade han tillståndet i sin hand.

Järnvägen börjar byggas, U-räls och lok köptes från England. När den öppnades för trafik 1857 var det den första i Norrland och den andra i Sverige.

Ångsågen byggdes, två såghus, åtta ramar och fyra ångmaskiner. En av Norrlands största på den tiden.

I Värmland gick det sämre. Nu sålde Dickson Edsvalla bruk. Det blev arbetslöshet och fattigdom i Edsvalla.

Men, sa Oskar Dickson ni kan flytta till Askesta. Ni får moderna lägenheter med kammare och kök samt öppen spis. De som vill flytta till Askesta skall ansluta sig till de foror och hästskjutsar som vi ställt i ordning. Året var 1856.

De första som vågade var 36 vuxna och 25 barn som började den makliga färden mellan Edsvalla och Söderala.

Med sågare, kantare, sågställare, sorterare, kolare, kvinnor och barn gav man sig iväg den 30 augusti och var framme den åttonde november. Det var många långa dagar med barnens gråt och kalla nätter i riskojor eller på logar. Sedan följde allt fler värmlänningar, särskilt från Fryksdalen. Senare kom folk från Gagnef, Leksand och Ore.

Sågen kom igång och det behövdes flera arbetare. Men 1869 inträffade en vådeld, sågen brann ner och maskiner och utrustning samt ett lok förstördes. Men efter bara ett år fanns en ny, betydligt utvidgad såg och en mekanisk verkstad på plats.

Det blev mycket spill, bakar och kantribbor vid sågningen. När pojkarna blev 12 år fick de börja på sågen med att lasta detta på järnvägsvagnar för vidare transport till kolningen i Östanbo. Men varannan dag fick de gå i skolan. Kol var en stor efterfrågad biprodukt till sågverket och flera vagnar hinns med. Behovet av kol ökade. Erfarna kolare från Värmland lockades över med löfte om högre löner.

1872 kom två bröder, Erik och Jan från Bjursjön i Värmland som skulle få uppleva både glädje och sorg på sin nya boplats. Erik hade redan året före varit på sin tilltänkta arbetsplats och då träffat en Östansjöflicka. Det sa tydligen klick direkt för de gifte sig i slutet på maj följande år och fick en son den andra augusti. Han blev endast sex månader gammal och avled i bröstsjuka. Nio månader senare avled hans mor i lungsot, och Erik var änkling.

Brodern Jan var ungkarl och arbetade som kolare, Erik blev förman på avlastningen. Sandarne kolning låg sydväst om där bankorset ligger idag. Upp till 200 personer arbetade på kolningen. Det var ett eget samhälle med arbetarbaracker och några mindre gårdar. Affär fanns där också med allt man kunde behöva. Hade man inga pengar att handla för skrevs allt upp i en bok och då fick man betala när avlöningen hämtades. Erik träffade en ny kvinna, Kerstin som kom från Wallerås i Malung. Hon tjänade som piga i Östansjö och gifte sig 1876. De flyttade in i eget hus med rum, kök och en oisolerad vind. Erik och Kerstin fick sex barn, två flickor och fyra pojkar. Det var hög barnadödlighet på 1800-talet och yngste pojken fick kikhosta och avled 1889 endast sex månader gammal.

Ett år senare insjuknade Kerstin i lungsot och avled endast 38 år gammal. Erik var nu änkling igen med fem barn i familjen. Men de drabbades igen efter ett år då yngsta flickan avled fem år gammal. Den kvarvarande flickan fick nu bli mor åt sina bröder vid elva års ålder.

En natt bultade det på dörren hos familjen och en kolare kom med budet att farbror Jan hade trampat igenom kolmilan som nästan var färdigkolad och bränt sig ända upp till midjan.

Han hade förts till Söderhamns sjukhus men avled efter tre dygn.

Vid nio års ålder fick barnen börja skolan. 1881 inrättades en fast skola med ordinarie lärare i Östansjö. Men det var fem kilometer från kolningen och det kändes säkert mycket långt när man varken hade cykel eller skidor. De äldre pojkarna skulle desutom bytas av att tända kaminen och elda så att det var varmt i skolsalen när läraren och de andra skolbarnen kom. (Läraren med familj bodde också i skolhuset.)

När barnen gått ut skolan flyttade de tre pojkarna ut från hemmet för att utbilda sig inom sina yrken. Flickan stannade hemma som hushållerska åt sin far. Hon var även en skicklig sömmerska och tog åt sig arbeten i hemmet.

29 år gammal gifte hon sig men blev änka efter bara två år. Hon fortsatte att sköta om sin far som levde tills han blev 91 år. Liten avlastning fick hon när fadern blev sjuklig och vistades veckovis hos sina söner. Då var hon 58 år och bodde kvar i föräldrahuset ända tills F15 började byggas och huset inlöstes. Det stod kvar ända in på 1960-talet och användes som materielförråd.

Då var det länge sen den sista milan på Sandarne kolning revs. Det var någon gång under första världskriget. Inget timmer sågades mer i Askesta, ingen ribb och inga bakar kom längre till kolningen. Ingen av Eriks pojkar blev kolare, men en blev i alla fall min morfar.

Källor:

Sagan om Askesta

Från ORRE TILL VIGG

ÖSTANSJÖ byn öster om sjön

Min morfar Gustav





Loggbok förd vid Skottlandsresan 8/6-12/6 1998

Av Tord Kvartsen

Måndagen:

0600 Briefing Frösön. 120/7kn Sikt 700m i dimma tempo 150m sikt 5km.

Allmänt: Lågtryckcentrum mitt emellan Shettlandsöarna och Trondheim, Dimma och "skit" på halva vägen .

Vi avvaktar kraftfullt, nya Taf 'ar utfärdas 0700.

0730 ingen entydig förbättring. ENAL(Ålesund/Vigra) 30% Dimma med molnbas 90m.

0830 Kul o Hag besöker Met för att kolla vädret för ev. omplanering.

0945 Samling och briefing.Beslut: Frö-Såt ev. Lista. Start 1100.

Efter motorstart varnar "Door". Det visar sig att nödutlösningen till slidingdoor inte är återställd efter tillsyn. Kupé!

Startar kl. 1150, KVA/KUL/HEN/LÖV/FOR/BEN/HAG.

5000ft via Fågelsjö. IMC till i höjd med Mora, där vi decendade till låg höjd p.g.a. motvind. Landade på Såt kl.1440. Efter sedvanlig koll av bl.a. vädret, startade vi med BEN/HAG vid spakarna, via hörnet Oslo,Malmö,Köpenhamn-FIR, utmed Norska kusten mot Lista. E 0080 passerades kl. 1800. Landn. 1840. Bostad och mat helt fantastisk för att vara en nedlagd bas med två civila av gånger per dag.

Samman- fattn. Dag 1

Efter att planeringen pågått i "veckor" så var vi tvungna att ändra hela routen p.g.a. vadersituationen. Vi hade bestämt oss för 300m molnbas ,sikt 3km och VFR-flygning, detta för att vi "inte kan" flyga IFR. Ingen formell utbildning och därför ingen träning heller.

Nu gick omplaneringen lätt, beroende på den långa förberedelsen, kontakterna var redan tagna. Det fick lov att bli en IFR-flygning till att börja med för att över huvudtaget komma iväg. I höjd med Mora övergick vi till VFR. Flygengelskan är också för lite använd, i alla fall för undertecknad. Kvällen avslutades med färdplansförberedelser för tisdagen.

Tisdagen:

Frukost 0700 därefter till "Briefingoffice" strax efter 0800.

Väder i Aberdeen: Huvudväder dimma tempo 30m molnbas fram till kl. 1500. Lista: Duggregn, sikt 1km molnbas 100m. VI AVVAKTAR!

Ny kontakt med Met kl. 1000. INGEN FÖRBÄTTRING.

Vi vill gärna ha bra väder i Norge för att kunna vända vid ev. fel.

Lunchen består av kallskuret, vi köper en kortlek!

1415 KUL och HEN åker till tornet för att kolla läget.

De är tillbaka kl. 1500 med ett.....AVVAKTA!

Vädermässigt fanns det ett alternativ i form av Leuchars i Skottland men

Det råder landningsförbud vid tidpunkten för vår landning.

"Muffen" somnar kl. 1515, Plump, Chicago och Bismarck får eftermiddagen att gå. "Hagge" fick 9 till Kung i spader under ett Chicago-spel.

Nybörjartur? Kl. 1655 tas ett nytt beslut: Vi stannar en natt till. Frukost beställs till kl. 0700 och då skall vi ha checkat vädret.

Erfarenhet:

Civila Taffar synes vara något positiva. Det grundar vi på jämförelse med vår uppfattning av gällande väder.

Onsdag:

Start 0830 Hdg 2550 Vind 2000 22kt det ger en färdv. På 2650. HAG/KVA.

Kl. 1005 passerar vi oljefältet "Fortis" på 300ft höjd, precis i molnbasen.

Läget är N 57 37 E 001 04 och vi ser sju riggar.

Vi passerar över på västra halvklotet kl. 1027.

Efter 2 tim 44 min landar vi på Aberdeens flygplats i bra väder och +90.

Vi tankar 1500kg bränsle och fyller i ett papper om vilka vi (Hkp) är åt Flygplatskontorsassistenten.

Från och med nu anges tiderna i Brittisk sommar tid.

Start 1050 söderut via Stonehaven med KUL/BEN vid spakarna.

Färden går SV-ut norr om Dundee och Glasgow till Prestwick. Vi följer en låglinje över ett frodigt landskap, vädret blir tillfälligt sämre och vi kan Konstatera att husen inte ser så "kul ut", men vá då?!

Landar Prestwick 1225.

Möttes på plattan av vår "liason off" Sam Ware. Lastade ur, tankade och bytte om till sommarställ. En öl och en enklare lunch på mässen (Gannet) innan vi gick till "divisionen" för en genomgång av UKLFS,

United Kingdom Low Flying System. Lite onödigt, men intressant, tyckte vi, då vår tid för besöket vart kortare än beräknat.

Skottland spelade mot Brasilien i VM så det var ju tvunget att samlas på mässen. Vi kom precis, som "Brassarna" gjorde första målet. Slutres.1-2. Kl. 1900 åt vi en tre rätters middag ihop med bl.a. Greg Sopinski. En singel man, född i Australien med Polsk far, som visste att utnyttja sina fördelar. Han var tillbaka på basen på en kortare komendering i flygtjänst. Han tog oss med ut på en "krogrunda", som slutade i två omgångar. Ingen vet när kvällen slutade.

Torsdag:

Frukosten, mellan 0715 och 0815, hade inte full besöksfrekvens av någon anledning.

forts.

Vi blev serverade en lite annorlunda frukost, nog mest beroende på att vi var lite sena.

Samling 1000 för en väderbriefing och fortsättning på genomgången från igår. Det skall växa in ett högttryck så hemresan ser ut att bli gynnsam. Efter genomgången övergick vi till att visa våra respektive helikoptrar. Vi höll till på plattan där det stod fyra Sea King och en Lynx. Solen sken men det blåste en sval nordlig vind, som hemma alltså, varmt i lä. Före lunch hann "Kulan" med en kort presentation av varför vi var där och vår organisation. Vi utlovade visning av vår Hkp på fredag morgon för de som var intresserade, innan vi far.

På eftermiddagen besökte vi en typisk inhemsk industri. Det gick att handla Souvenirer där och jag tror att alla tog chansen.

Middagen blev lite senare än vad som var planerat

Det hade dukats till Mexikansk afton och som vanligt i marinen var det många deltagare, både fruar och barn. Vi gjorde tidig kväll med tanke på hemresan. Vi räknade med åtta tim flygn.

Fredag:

Frukost 0715 Briefing 0830 med utbyte av presenter, "tack och tack". Helikoptern visades samtidigt som vi färdplanerade hemresan. KVA/HAG. Startade 1000 på 3200 upp via Loch Ness till Aberdeen där vi landade 1140. Vi blev hänvisade in till Bristow Helicopter där vi möttes av flygchefen som bjöd in oss på kontoret där han orienterade om tillvägagångssättet att landa på oljeplattform. Vi hade fått bränsle om vi velat men det räckte med förfriskning till besättningen. Tiden medgav inte något längre stopp. KUL/KVA.

Vi startade från Aberdeen 1250 och landade på East Brae 1405.

Läget var N 58 52,60 E 001 31,60. Plattan låg 200ft över havet.

Efter start 1414 gick vi på 500ft höjd för att lindra Ben's tandvärk som han dragits med sen igår. Efter starten på Aberdeen åt vi det medhavda lunchpaketet och nu, efter starten på East Brae satt det bra med kaffe på maten. Den fortsatta färden mot Lista gick i medvind över ett turkosfärgat hav, det var nästan så man kunde föreställa sig hula-hula-flickorna och höra hawai-musiken samt känna doften av annanaslikör.

Vinden ökade ju närmare kusten vi kom och pendlade mellan 35 och 40 kt. Två timmar och trettiofem minuters flygtid senare gjorde vi ett tankstopp på Norges SV-spets. Med 1700kg bränsle i tankarna startade vi kl.1700 SST mot Sverige och Såtenäs. Kort efter start blev vi anropade på VHF-kanal 16 av en segelbåt som undrade om vi kunde hjälpa till att leta efter en förlorad "zodiac" jolle(gummijolle). Vi ansåg oss inte ha tid att vända och leta, tyvärr.

Inne i Skagerack avtog vinden allt mer. HAG/KVA.

Kortvägen till Cefyl fungerade inte, så kontakt togs med MRCC på VHF, 1755. Landn. Så kl.1830. Tankade till 1700 kg och fyllde olja i "sleeven" till det blå bladet. I luften igen 1910 mot Söderhamn i en allt mer avtagande vind. Kappsegling i Kristinehamn, fullsatt på "gästis" i Grythyttan och "Koppar-bärsen" urdrucken. I södra dalarna låg sjöarna

spiegelblanka, lite medelhöga moln och en "dalkulla" i tornet på Borlänge.
KUL/HAG.

I Söderhamn mötte fruarna KUL/Birgit, KVA/Ann-Mari och HAG/Kicki +
"nästvärsten" LIB med senaste nytt inför "Danmarksresan"(PFP-övn)
som berör några.

Klockan har hunnit bli 2045 och det är en trött men mycket nöjd
besättning som återvänt med nya erfarenheter i bagaget, också.

Deltagare:

Hkp 412 (H 89) med 695 tim gångtid vid starten.

Mj Per Kallerhult Kn Göran Bengtsson Kn Tord Kvartsén

Kn Bengt-Olov Hagelin Kn Bengt Henriksson

Lt Göran Löqvist Lt Örjan Fors.

(LIB = Stf Hkp grp ch Jan Lindberg)

Den 10000:e besökaren 2017-10-30 Stefan Nijimbere 7 år



Äntligen

Anders Almgren och Lars-Erik Larsson

..har turen kommit till vår helikopter, att få lite omvårdnad efter många år på gräsmattan bakom flygmuseet och dessförinnan har den verkat på F16 i Uppsala.

Det är en Hkp 3B som användes för transporter och flygräddning. Första flygning med typen var 1960 och pensionerades 1998.

Vad som hänt hittills är att Hkp 3:an har fått hjulen monterade och bogserades med hjälp av Arne Linding och hans stora traktor till museets framsida där den tvättats omsorgsfullt.



En jobbar, två tittar på.



Nytvättad och fin.

Nästa steg var att den skulle slipas, som tur var behövdes den inte slipas plåttrent utan det räckte med att slipa bort allt som satt löst. Ett ganska drygt jobb ändå som tog cirka två dagar för tre man. Eftersom sommarvädret var opålitligt innebar det att vi fick bryta flera gånger.



Klart för slipning



Åke Ädel i slipartagen

Om vi inte lyckas få tag detta material så har vi en möjlighet att lösa det ändå. Reklamfirman Stigges Reklam i Järvsö som har utfört det mesta i skyltar och dekorationer på flygmuseet är aldrig omöjlig med att hjälpa oss.

Några rutor är också trasiga och måste bytas, vilket är lika besvärligt som skyltar och dekaler. Troligtvis finns det inga i Sverige att få tag på. I USA lär det finnas rutor att köpa, inte billigt kan jag meddela. Vi funderar på detta över vintern så får vi se sedan vad det blir.

Trots att helikoptern är helt omärkt och anonym och med trasig framruta har vår senaste besättning utfört en lyckad provflygning. De var mycket nöjda efter landning, lite dragit hade det väl varit men det gjorde ingenting så dom.



För att Helikoptern skall vårdas på bästa sätt har en Vårdplan att följa tagits fram av Flygmuseet i Linköping.

Fil Vårdplan.

Vårdplan: Helikopter HKP 3B



Historik

Hkp 3B, Agusta Bell är en i Italien licenstillverkad helikopter som kom till flygvapnet 1962.

Användes ursprungligen vid underhåll av Flygvapnets markbundna sambandsnät.

Under senare år ingick den i flygräddningstjänsten.

Skick

Helikoptern har aldrig funnits på F15.

Användning i Flygvapnet:

Mellan 1962 och 1963 anskaffade Flygvapnet 7 stycken HKP 3A för lokal flygräddning (Lokal FRÄD), helikoptrarna modifierades sedermera till HKP 3B. Helikoptrarna var i tjänst vid Flygvapnet fram till 1997, då kvarvarande helikopterindivider överfördes till det nybildade förbandet Helikopterflottiljen

Placering

Ordförande:

Helge Ljungström

Söderhamn/F15 Flygmuseum

Byggnad 81 Flygstaden

826 70 Söderhamn

E-post: f15flygmuseum@hotmail.com

Telefon: 0270-142 84

Vårdinsatser

Helikoptern skall besiktigas regelbundet.

Här skriver ni in datum för besiktning samt vad ni hittat, skavanker, slitage eller liknande. När ni jobbar med helikopter skriver ni in datum och vad som åtgärdats.

Skriv också in vem som gjort jobbet!

Lägg gärna in bilder i dokumentet!

Städrutiner

Här skriver ni in datum när ni städar helikopter. Beskriv hur ni städar utsidan och beskriv hur ni städar kabinen. Berätta vilka verktyg och rengöringsmedel ni använder.

Skriv också in vem som gjort jobbet!

Lägg gärna in bilder i dokumentet!

Övrigt

Här skriver ni in datum på helikopter. Berätta vilka verktyg och rengöringsmedel ni använder. Skriv också in vem som gjort jobbet!

Lägg gärna in bilder i dokumentet!

Stans med elegans.

Lars-Erik Larsson

Stickan Unosson vår outhärlige allt i allo på museet läser en och annan tidning ibland när han får en stund över från guidning av besökare.

Han hittade en artikel i tidningen Classic Car skriven av C Nygren som lyder:

”Stans med elegans”.

Dagens håslagare är ofta plastiga konstruktioner som knappt klarar att perforera fyra-fem A4:or samtidigt utan att krokna. Bättre var det förr. Stansmaskinen på bilden, tillverkad 1895, är byggd av gjutjärn, har en hävarm av handsmitt stål och står stadigt förankrad på en platta av ek. Utseendemässigt verkar den kraftfull nog att bocka bilplåt, och utgjorde en grann syn på sin ägares skrivbord.

Apparaten tillverkades av AB Tengvall i Helsingborg, mest känt för sina genialiskt konstruerade gaffelpärmar. Dekormässigt är stansmaskinen väldigt tidstypisk för den fornnordiska stil som rådde under slutet av 1800-talet, med en stiliserad ”vikinga”-drake slingrande över gjutjärnsplattan och en stolt inläggning av Kärnan, det torn som återstår

av ett 1300-tals slott i Helsingborg. Just det här exemplaret ägdes av en storbonde i Ångermanland.”



En sådan har jag sett i museet tänkte han och gick ut i museet och började leta. Mycket riktigt, på en hylla i filmsalen där står är den. Varje exemplar är märkt med individnummer. Gammal bilmekaniker som Stickan Unosson är imponerades han av att handtagets funktion är konstruerat som en kamaxel på en bil.

Kan undra vem det var på flygflotttjen som hade denna raritet på sitt skrivbord. Om någon vet vem som hade den i sin ägo så hör av Dig till flygmuseet. Denna raritet är numera förvarad i larmad glasmonter i Mellom 2.

Börje Nilsson Omg 672, F15.

Vi var placerade på tre olika hangarer. H32, H33, H85.

Hangar 33 benämndes Stationsplutonen. Jag själv tillhörde H33 som kallades Station-splutonen.

Det var ett mindre antal 32.or som finns där.

Under ledning av Fpl mästarna Blom och Werstberg.

Tekniker var bla: S.O Olsson, Kjell Mattsson, Tord Norell, Kjell Jonsson, Erik Amundsson, Stig Stärkman.

Vapen tekniker var Folke Glämsta, B A Karsson, Eltekniker Sören Blom.



1.Chefsmekaniker Larsson (Alfta Lasse). 2, Pettersson Avesta. 3, Vestin Stockholm. 4, Kjellstrand Stockholm.
5, Kapten Bo Carlmarker. 6, Andersson. 67, Ivan Andersson Sidskogen Järvsö. 8, Jansson Gävle.
9, Börje Nilsson Ljusne. 10, Pettersson Ramnäs. 11, Eriksson Norberg. 12, Karlsson Vallsta. 13, Hedberg.
14, Ulf Östblom Hedesunda. 15, Karsbo Edsbyn. 16, Bergner Stockholm. 17, Curt Wedin Norrsundet.
18, Nordström Uppsala. 19, Boglind Skärplinge. 20, Berglund Stockholm. 21, Malmqvist Stockholm.

Olle Olsson flög Viggensimulator.

Lars-Erik Larsson

En dag i somras när jag besökte flygmuseet tittade jag in i simulatorhallen där full verksamhet pågick. Ulf Backman ledsagade en mycket koncentrerad gentleman genom lufthavet. Tyckte det såg häftigt ut och tog några bilder på honom, uppskattade hans ålder mellan 80 och 90 år. Tittade i bokningslistan vad mannen hette, och Olle Olsson var namnet. I sällskap hade han fd Flygverkmästaren på F15 Sven-Olov "Esso" Olsson med sig. Bilderna som blev kvar i min kamera kom fram inför en artikel i Jetabocken som skulle skrivas. Av någon anledning blev jag lite nyfiken på Olle så "Esso" kontaktades och han hade en hel del att berätta. Olle är uppväxt i Östansjö och efter folkskola gick han i verkstadsskola mekanisk linje i Söderhamn. När F15 byggdes arbetade han som pinnpojke åt ett av företagen som byggde flygflottiljen.

Kanske med viss anledning av detta sökte han som fältflygare med prov som utfördes i Uppsala. Tyvärr så blev han inte godkänd pga att han hade ett synfel som inte accepterades.

I slutet av 40-talet flyttade han till Heby och tog anställning som lastbilschaufför och senare övertog han åkeriet. Senare anställd som kontorschef vid Bilspedition i Enköping.

Han var en duktig idrottsman och vann bland annat juniorklassen i orienteringstävlingen Arne Nordqvists minne, kallad "Minnet" i Nordäng Vannsätter. Spelade både ishockey och bandy, han var målvakt i båda sporterna. Vid ett tillfälle då han spelade bandy med Västanfors IF Bk kvalade de till allsvenskan mot Broberg på Faxevallen. Broberg vann med 8-0.

Detta var några rader om pinnpojken Olle Olsson nu 90 år och numer boende i Runhällen. På något sätt kan man säga att en cirkel har slutits i och med flygningen i Viggensimulatorn. Vill påstå att detta är en av de äldsta kunderna som flugit i vår simulator. Imponerande.

Hans kommentar efter flygpasset, "Nu fick jag flyga i alla fall trots att jag missade provet till fältflygare i Uppsala. Vilken härlig upplevelse".



F16 historia

Av: Bengt Olsson

Även vår närmaste flottiljgranne F16 har intressanta saker att förmedla, Museet har fått en del saker från författarens son, en 16mm smalfilm och mycket hkp-historia. Han var även bra tecknare. Här är ett exempel:

Vålnader på Uppsala Högar

En dag i början av december 1948 blir jag uppkallad till flottiljchefen.

- Det går rykten nere i stån att religiösa människor säger sig ha sett vålnader "ränna" upp och ned över Uppsala Högar. Och dom hade lansar i händerna i mörkret. Vet sergienten någonting om detta?

- Ja, överste, jag tar på mig hela ansvaret för det som hänt. Sedan en längre tid tillbaka är vi ett "gäng" som med hjälp av skidstavar sprungit i halvmörkret upp och nedför Högarna. För att skaffa grundkondition inför skidtävlingar så kom jag på den här idén då det inte finns någon backe inom närhåll.

- Sergienten kommer i flygtjänsten alltid med nya goda idéer så jag anade vem som kunde ligga bakom detta. Men från och med nu så upphör springandet över Högarna. Fast en snillrik idé var det!

Så är vi då vintern 1949 i Kalix för våra övningar med Mustangerna. För att få lite omväxling i tjänsten lät vår flygchef arrangera en skidskytte-tävling.

Det blev en lagtävling med tre föränmälda i varje lag. Individuell start med en minuts mellanrum enligt lottning. Slutresultaten för varje tremannalag gjordes enligt plats-siffermetoden. För rättvisans skull bestämdes att endast militär utrustning skulle ifrågakomma. Alltså stål-stavar, kronans styva "plank" och

pjäxor. Ett par skjutstationer lades utefter spåret.

För att få "spets" på det hela inbjöds F 21 att ställa upp med ett par föränmälda tremannalag. Det skulle bli en fight mellan F 16 och F 21 och en mindre tennbägare sattes upp som ärofullt segerpris, till bästa flottiljlag.

F 16:s förstalag kom att bestå av fänrik Sehlberg, sergient Frodé och flygtekniker Ericsson (Ereback). Alla infödda upplänningar.

Strax före min start så säger en F 21:are:

- Jaha, då skall vi lära dom här sydlänningarna att åka skidor.

Jag gick ut i spåret i ett ilsket högt tempo. Det visade sig hålla ända hem men sista biten såg jag bara skidspåret och en massa stjärnor. Så fort jag passerat målet fick jag en total kollaps och föll framstupa till marken.

Snabbt var kamrater framme med en syrgasapparat och efter en stund hör jag doktor Arne Frykholm ge order:

- Bär in "liker" i baracken, jag måste snacka förstånd med honom. Farligt att ta ut sig totalt.

För min del blev det en klar individuell seger. I skidmomentet hade jag slagit F 21:arnas bästa skidlöpare med 17 sekunder, helt otroligt, och då även skjutningen gått bra var

saken klar. Men hur gick det för vårt lag?

Det var ju det som var det viktigaste av allt. Jo, Ereback kom 2:a och Sehlberg 5:a. En helt solklar F 16-seger och tennbägaren var erövrad och därmed äran räddad. "Vålnaderna" från Uppsala Högar hade alltså besegrat F 21:arna i norr.

Efter några dagar kom flottiljchefen på besök. Han var glad som en lärka om våren över att vi slagit F 21. Senare på eftermiddagen kom också chefen F 21 och han bad absolut att få hälsa på "Vålnaderna" som hade besegrat hans egna mannar.

1962 landade jag på F 16 och avlämnade tre frusna män som bärgats. I före detta 2.divisionens expeditioner-lokalerna stod där på en väggsockel i korridoren den lilla tennbägaren, den ärofyllda segertrofé från skidskytte-tävlingen i Kalix 1949.

Står den fortfarande kvar där? Om inte, så kanske någon av personalen vet något om tennbägaren.

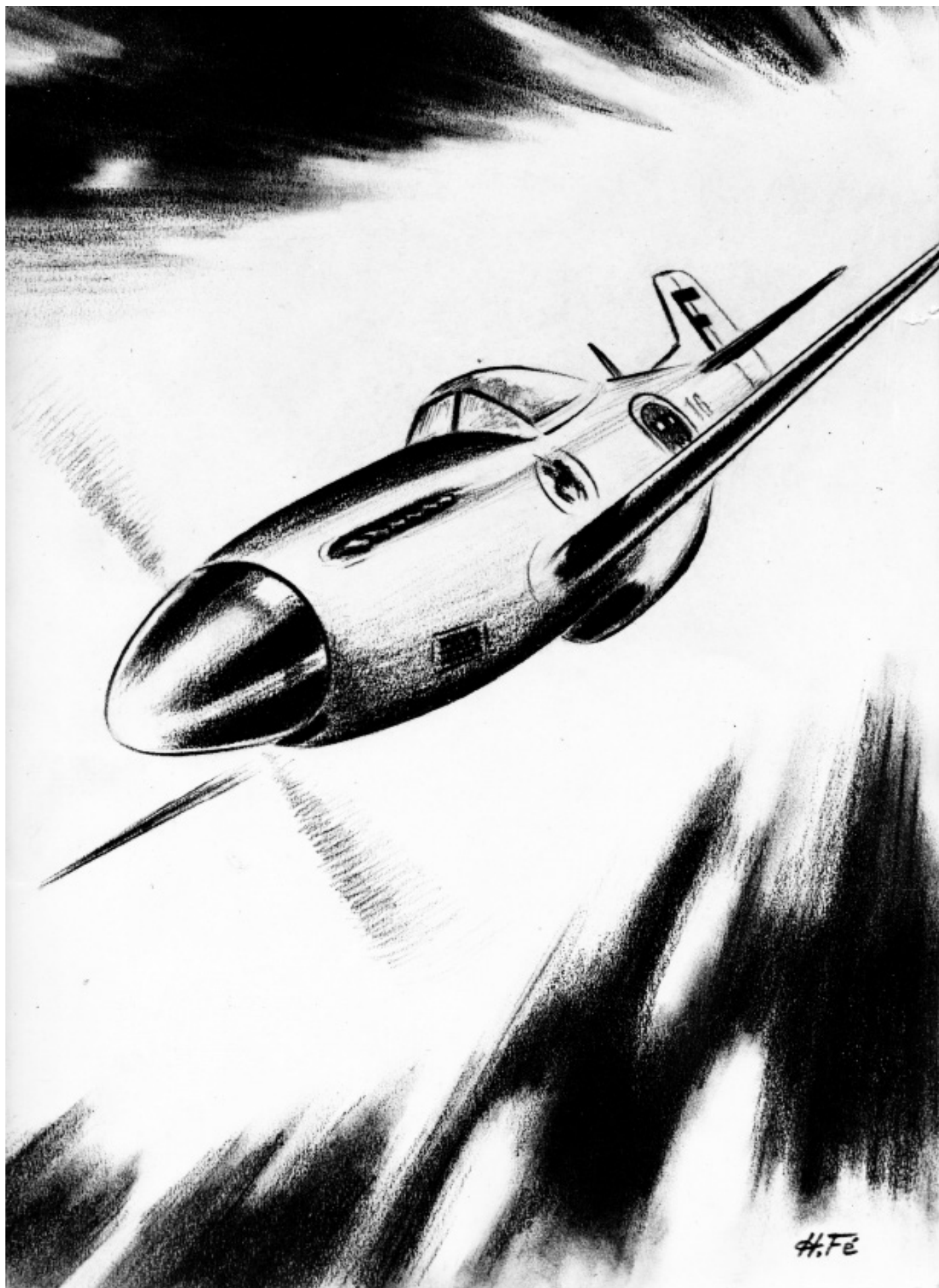
Harry Frodé

J 26-förare på F 16

Red:

2.divisionens expeditioner-lokalerna fanns 1962 i den byggnad där Basavdelningen nu huserar. Om någon vet vad denna tennbägare finns, kontakta Flygadjutanten Peter Agestedt på Flygheten, tfn 1011.





Återtagning ?

Lars-Erik Larsson

Arne Linding har under sommaren klippt gräset och rensat bort buskar som har växt upp ute på flygfältet och i Framom. Resultatet är en fröjd för ögat att se.

Inte nog med detta, han lokaliserade även var bunkern i Framom kallad Sk10-an (skyddsrum för 10 personer) som var noggrant igenfylld med sten, som utfördes när flottiljen lades ner.

Bilderna 1-7 visar hur det gick till.



Arnes dotter Cecilia skötte spakarna på grävmaskinen mycket skickligt, det sitter inte fast för denna duktiga tjej. Arne själv kopplade stenarna i hålet. På den sista bilden hade man tagit bort så mycket sten att man kunde krypa in i bunkern.



Bild 8, nu är det klart att krypa in i kulan.

Det visade sig att man bara hade lämnat bunkern efter en övning. Bord, stolar, och annan utrustning fanns kvar, allt belagt med ett gråvitt lager av mögel.



Bild 9 är lite som bärgades.



Duktig tjej.



Koncentrerad.

Bas 60

Av Jörgen Rystedt

Flygvapnet handlar naturligtvis till största delen om själva flygandet. Det är säkert inget fel med det, men den gamla devisen gäller fortfarande: Det är männen på marken som håller flygplanen i luften. Kom ihåg nu att vi pratar om 60-talet och några år framåt i tiden. Det fanns inga kvinnor i basorganisationen då. Nu för tiden måste vi naturligtvis säga att: Det är personalen på marken som gör det möjligt att hålla flygverksamheten i gång.

Begreppet Bas 60 myntades i slutet av 1950-talet eller i början av 1960-talet. Trots forskning i Krigsarkivet har jag inte lyckats ta reda på exakt när uttrycket kom till. Begreppet Stril 60 kom ungefär samtidigt och var samlingsbegreppet för moderniseringen av luftbevakningen och stridsledningen. Stril 60 gjorde att man tidigt kunde upptäcka fientliga rörelser i lufthavet och samtidigt kunna leda våra jaktförband mot dessa. Upptäckt gjordes huvudsakligen med hjälp av radar, men den optiska luftbevakningen spelade också stor roll vid identifiering och att för att rapportera det som hände på marken.

Åter till Bas 60. Systemet byggde på att göra det svårt för en fiende att slå ut flygplanen på marken. Detta gjordes genom att snabbt sprida ut befintliga flygplan och materiel från våra fredsflottiljer till våra krigsbaser. Samtliga flottiljer blev också krigsbaser i händelse av ofred och dessutom tillkom cirka 70-talet färdiga och förberedda krigsbaser där det fanns ledningscentraler, drivmedel, ammunition och vissa reservdelar. Flygbaserna fanns från Sjöbo i söder till Kiruna i norr. Varje fredsflottilj skulle ansvara för 3-4 krigsbaser och se till att de ständigt var förberedda att ta hand om flygplan som fördelades från respektive flygflottilj.

Krigsflygbasen bestod av en start- och landningsbana försedd med inflygnings- och banljus för att möjliggöra dygnet runt verksamhet. Det fanns i regel ett speciellt nät, utrullningshinder, i varje banände för att fånga upp de flygplan som inte lyckades bromsa i tid. Det fanns också elektronisk utrustning för att hjälpa flygföraren att hitta flygbasen och att landa på rätt sätt.

Jaktflygplanen stod startklara i det främre klargöringsområdet, Framom, där man också kunde fylla på både bränsle och ammunition. Med hjälp av en telefonförbindelse, Tfn 46, som kopplades i vingen på flygplanet hade föraren en direkt förbindelse till aktuell stridsledningscentral, Lfc, som gjorde att han omedelbart kunde starta efter given startorder. Tiden från radarupptäckt tills flygplanet kom i luften var totalt mindre än en minut. Ledningen på platsen gjordes från en bunker, sk 10, där det också fanns kommunikationsutrustning. All markpersonal på platsen använde bunkern som skydd vid behov.

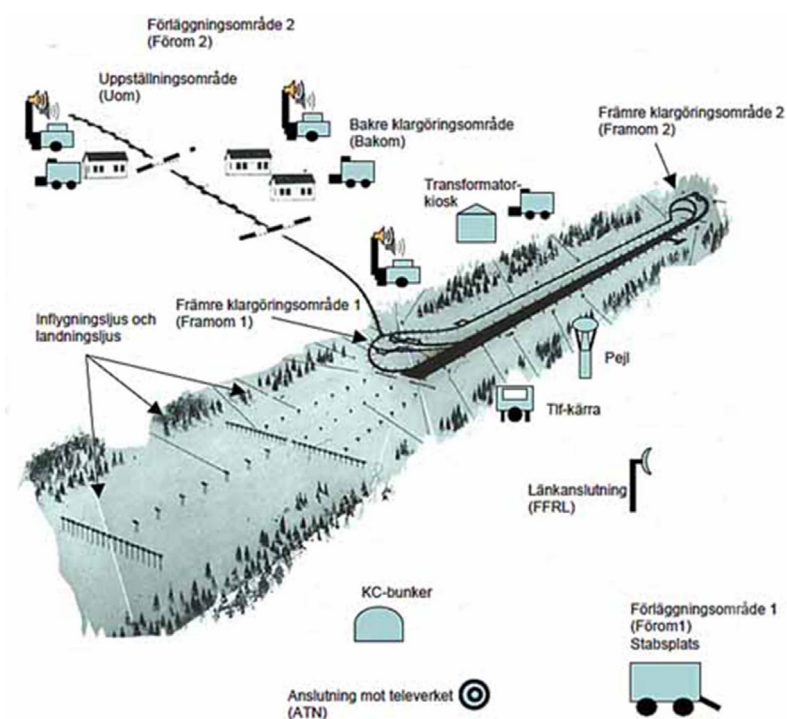
Attackflygplanen fanns i ett område, Bakom, som var beläget cirka fem kilometer från huvudbanan. Detta för att vara skyddat från fientlig bekämpning av bansystemet.

Klargöring av attackflygplanen gjordes på de klargöringsplatser som fanns i området och det innebar påfyllning av bränsle och ammunition. I området fanns också lokaler för flygande personalen där de kunde planera sina flygföretag. Även den tekniska personalen hade tillgång till baracker för förvaring av materiel och för planering av sin verksamhet.

Cirka en mil från huvudbanan låg ett uppställningsområde, Uom. Där kunde man reparera och underhålla flygplanen. I området fanns även plats för att motorköra flygplanen. En motorkörning gjordes i regel när man genomfört ett motorbyte. I marken fanns rejäla krokare där man låste fast flygplanet så det inte kunde röra sig när man drog på motorn på full fart. I området fanns även baracker för personal och utrustning.

Flygplanen kunde själva köra för egen motor mellan huvudbanan och det bakre klargöringsområdet. Däremot måste man i regel bogsera flygplanen till uppställningsområdet då det ofta saknades hårdgjorda flygplanvägar.

Inom basområdet fanns en fortifierad ledningscentral för flygverksamheten, Kc, och en stabsplats där den administrativa verksamheten genomfördes. Manuella telefonväxlar fanns på stabsplatsen samt i Kc, Framom, Bakom och Uom. Alla växlar bands samman via ett kabelnät, Baskabel. För att komma i kontakt med staber och andra förband fanns anslutning via radiolänkar och via anslutningar till televerkets nät. Runt huvudbanan låg en kabel, Bankabel, som användes för att manövrera teleutrustning. Varje område hade också ett reservelverk som kunde användas vid störningar i det ordinarie elnätet.



Per –Åke i städartagen



Så ska flygmuseet räddas för framtiden

SÖDERHAMN Ett av Sveriges populäraste flygmuseer och med runt 11 000 besökare årligen. Men allt är inte frid och fröjd för Söderhamns flygmuseum - de ideella krafterna bakom börjar bli till åren.

Nu vill Centerpartiet att kommunen inleder ett utökat samarbete med museet för att det ska finnas kvar i framtiden.

Det är de två lokala Center-

profilerna Jan-Eric Berger, Trönö, och Jan Lundstedt, Ljusne, som lagt en motion till kommunfullmäktige om att Söderhamns kommun ska utöka samarbetet med flygmuseet.

De skriver:

"Söderhamns flygmuseum är ett av Sveriges populäraste flygmuseer, detta genom att besökarna får vandra runt och känna och prova flygplanen samt den speciella uppbyggnaden runt hela museet är mycket prof-

sigt uppbyggt. De kan även stoltsera med en simulator där besökarna får känna på hur det är att flyga de "kärnor" som visas!"

Berger och Lundstedt är som synes mycket nöjda med museet, som har en årlig besöksiffra på runt 11 000. De oroas dock över framtiden.

"De ideella krafterna börjar komma till åren", skriver man.

Berger och Lundstedt anser att det nu är läge för att på allvar prata om vem som

ska ta över och bevara flygvapnets kulturhistoriska arv i Söderhamn:

"Det är ett arbete som måste starta omgående, så att dagens personal kan överföra kunskapen till yngre förmågor", skriver Berger och Lundstedt.

Jan-Eric Berger utvecklar hur man tänkt när tidningen ringer upp.

- Vi tänkte att man skulle kunna samarbeta med andra kulturinstitutioner i Söderhamn. Att man kan be-

söka flera museer under en runda till exempel. Lite sänt, säger Berger.

- Sedan så behövs det mer ekonomiskt stöd. De får inte så mycket idag och behöver lite mer.

Om motionen går igenom tänker sig Jan-Eric Berger att man börjar med att kalla till samråd med hembygdsgräddor och museer.

- Det är bråttom, säger han.

Pelle Zackrisson

0270-74013

pelle.zackrisson@mittmedia.se



Jan-Eric Berger (C) vill rädda flygmuseet. FOTO: LARS EDLING

Nyhet i Receptonen

Av Stickan

Nu kan du beställa tröjor och mössor med tryck efter eget önskemål
Du kan också designa motiv på glas termosar, fickpluntor och annat hårt material efter eget önskemål. Bra tips till presenter och liknande.
Vi säljer också andra presenter tilllex. böcker, flygmodeller, flygvapenrelaterade sovenirer



0270-738 38

<http://flygstaden.se/restaurang>



God Jul
och
Gott Nytt År
tillönskas av

**Redaktionen
och
F 15 Kamratförenings styrelse**