



# Ärna-bladet

Medlemsblad för Ärna Kamrat- och Veteranförening

Nr 1 - 2019



F 20:s tidigare J 29 "Tore - TIO" tillbaka på Ärna 2018 i rollen som F 10 "Gul Rudolf".

Foto:  
Håkan Jakobsson FM/LSS

**Läs om:** Sven-Olof Olson om sin roll vid ubåtsgrundstötningen av U-137 i Gåsefjärden 1981.

**Kamratföreningens 50-åriga historia.**

**Pelle Björk på F 10 lurar en kollega i jaktstrid.**

**"DOE DEN TAP TOE" Tattoo i Skottland.**

**"Öken". Torrluftsförvaring av flygplan - i massor.**

**Får Du en svart - vit tidning?**

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

**Adress: [arnakamratveteran.se](http://arnakamratveteran.se)**

**Lösenord för läsning: [arnakamrat](http://arnakamrat)**

# Aningslösheten sprider ut sig....

Under den senaste tiden har vi i Sverige haft inträngningar i områden runt militära skyddsobjekt, vid två tillfällen. I november av två utländska medborgare, vid marinbasen Muskö. Under december vid anläggningen i Bålsta. I media finns företrädare som försöker släta över händelserna med att det skulle vara "olyckliga tillfälligheter".

Så hände även vid den ryska ubåten U-137 grundstötning i Gåsefjärden i Karlskrona skärgård 1981. Det måste vara en felnavigering hävdades från både det ena och det andra hållet.

Närmare sanningen kommer vi efter att i detta nummer ha läst Sven-Olof Olsons redogörelse för spelet bakom kulisserna i den "affären" och hur den politiske officeren ombord, kaptenslöjtnant Vasilij Besedin, senare vid en minnesdag i Karlskrona bad om ursäkt för intrånget, djupt inne i svenskt område.

Sven-Olofs berättelsen har vänligen tillåtits oss i Ärna-bladet att publicera efter tillstånd av förlaget Flyg i dag och med bilder av fotografen Hans G. Friberg och konstnären Stefan Löfgren.

I höstnumret av Ärna-bladet kommer att finnas en bokrecension av Lars Wilderängs "Höstsol" och "Höstregn". Skrämmande aktuella böcker om ryska Spetsnaz-agenter i deras planläggning och genomförande av sabotage i Sverige mot olika installationer och personal. Riktigt otäckt!!

För oss som på nära håll, under övningar på våra krigsbaser, sett TIR-förseglade närgångna ryska långträdare med konstiga antenner utstickande från släpet, är uppträdandet känt - och inte förvånande!

## Skärpta tillträdesbestämmelser vid Uppsala garnison.

Att Försvarsmakten skärper tillträdesbestämmelserna i Uppsala finns det några enskilda medlemmar i vår förening som "gnäller" över. Som verkligheten ser ut får vi nog vänja oss vid skärpningarna som har samband med flygstabens flyttning till Uppsala garnison men även det ökade intresset från främmande makt mot vårt land.

Ingemar Nilsson

## Omslagsbilden:

F 20:s tidigare J 29 "Tore - TIO" tillbaka på Ärna 2018 i rollen som F 10 "Gul Rudolf".

Foto: Håkan Jakobsson FM/LSS

## Ärna-bladet

Medlemsblad för  
Ärna Kamrat- och Veteranförening

Nr 1 - 2019  
Årgång 16

Ansvarig utgivare:  
Ingemar Nilsson

Redaktion:  
Ingemar Nilsson  
Sven Norling  
Krister Eriksson

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

## Innehåll i detta nummer:

- 2 Redaktionssida
- 3 Ordföranden
- 4 Chefen Luftstridsskolan
- 5 Gäster i Riksdagen
- 6 Anslagstavlan
- 8 Jubileumsmiddagen
- 10 Kamratföreningen 50 år
- 14 U-137 "Whiskey on the rocks"
- 19 Nya klubbnyttor
- 20 PJ-21 - radarhistoria
- 22 Rena "Öken"
- 24 Tatto i Skottland
- 26 Haverier under "Kalla kriget"
- 29 Mentorprogram
- 30 Muntra episoder
- 31 Kriss-Kross
- 32 Baksidan

## Kamrater som lämnat oss:

- Curt Hallqvist flygtekn 3.komp/F 16 (94)
- Oscar Bernadotte af Wisborg resoff F 16 (97)
- Ingeborg Fagerlund Sjuksköterska F 16 (91)



# Flygdagen än en gång

Ja, då är vi några månader in i det nya året och det är dags att blicka framåt mot såväl årsmötet som resan i maj till huvudstaden. Jag vill dock åter blicka tillbaka på vår verksamhet under andra halvåret 2018 med dess mycket givande och intressanta uppgifter men samtidigt krävande insatser av många medlemmar.

Jag har tidigare givit uttryck för min uppskattning för de insatser som gjordes före och under flygdagen i augusti och det finns anledning att ännu en gång peka på det lyckade resultatet tack vare av många medlemmarnas engagemang.

Genom vårt deltagande på ett flertal platser inom området med olika aktiviteter och arrangemang visade vi tydligt upp vår förening på Ärna och att vi har många starkt engagerade medlemmar. Tack ännu en gång!

## **Jubileumsmiddagen.**

Som en naturlig avslutning på det verksamhetsfyllda året firade vi föreningens 50-årsjubileum vid Jubileumsmiddagen i november. Glädjande många deltagare har efteråt visat sin tydliga uppskattning över den lyckade kvällen. Ingemar Nilssons bildspel, som ersatte det vanliga inslaget med en föreläsare samt bildspelet med namnfrågorna uppskattades ljudligt. Jag hade ju även den tacksamma uppgiften att utse Lena Alm, som anordnar våra välsmakande måltider och Lars Lundin, vår kunnige kassör som mycket väl motiverade hedersmedlemmar i föreningen.

Ett särskilt inslag med bilder med text från middagen redovisas särskilt i bladet men jag känner även starkt för att här uttrycka min positiva uppfattning om kvällen.

## **Gula villan.**

Flygstaben har sedan årsskiftet genomfört flyttning från Lidingövägen i Stockholm till Ärna och flygvapnets verksamhet leds nu således från Ärna i F 20 gamla lokaler. Där har under senare år Försvarsmaktens Underrättelse- och Säkerhetscentrum genomfört sin verksamhet. Detta centrum fortsätter att verka på Ärna men flyttar till andra lokaler.

Efter den helt genomförda flytten av flygstaben kommer ca 100 nya personer ha tillkommit till Ärna och det är helt naturligt att det påverkar det tidigare utnyttjandet av många byggnader inom området.

Vår förening har av Chefen LSS fått till uppgift att undersöka möjligheterna att flytta från Gula villan till de gamla byggnader som ursprungligen tillhörde Bärby gård. Anledningen till detta är att Gula villan bedöms vara en lämplig byggnad för att hysa in en nyskapad garnisonsreception.

Vi är tacksamma för att ha under flera år ha fått utnyttja Gula villan och stannar gärna kvar, men inser naturligtvis behovet av lokalinventering och den uppgift vi fått av Chefen LSS.



*Ordföranden P-O Persson vid styrelsesammanträde den 22 januari 2019.*

*Till vänster syns föreningens nya standar.*

*Foto: Ingemar Nilsson*

## **Vi finns redan nu i Bärbygården.**

En av de gamla byggnaderna utnyttjar vi redan i dag för vårt bibliotek och den nya byggnad som främst är aktuell för föreningen är den som bl a innehöll en välbesökt frisørsalong.

En arbetsgrupp inom styrelsen är tillsatt för att arbeta fram ett underlag för diskussion om möjliga och lämpliga behov av anpassning av de i dag svagt underhållna lokalerna. Ytterligare information i ärendet kommer att lämnas efter hand som läget klarar.

## **Sveriges Militära Kamraters Riksförbund (SMKR).**

Vår förening är medlem i och stödjer SMKR i dess arbete med att bl a öka kontakterna med Försvarsmakten i olika angelägna frågor. Riksförbundet genomförde förra året en ny regional indelning för att öka det lokala inflytandet och att främja möjligheterna till närböjningar mellan näraliggande föreningar. Sådana kontakter har sedan några år redan fungerat med våra näraliggande föreningar men kontaktytan har nu utökats. Det innebär också att möjligheterna till att delta i flera andra föreningars föredrag, studiebesök och resor också har ökat. Formerna och information om detta tänkta utökade samarbete lämnas då möjligheterna närmare klarats ut.

*Jag avslutar mina rader med att i sedvanlig ordning hälsa Dig välkommen till såväl årsmötet som till resan i maj och slutligen min återkommande uppmaning:*

*- Tidig anmälan, TACK!*

*PO Persson*

# God fortsättning och välkomna till 2019!

## *Förbandet har nu haft en bra och vilsam ledighet.*

Jag är mycket tacksam för den personal som jobbat när vi andra har haft ledighet och tackar för väl genomfört arbete. Nu börjar verksamhetsåret 2019 och vi har många spännande utmaningar framför oss som vi tillsammans som förband kommer att lösa på ett mycket bra sätt!

En stor och rolig förändring inne på området är etableringen av Flygstaben som formellt invigdes 16 januari i år. Detta påverkar givetvis all verksamhet inne på Uppsala garnison. Vidare får LSS nya förbandsdelar i form av Logistikenheten och Förvarhålsan, viktiga tillskott till Luftstridsskolans verksamhet och organisation.

Med det nya året kommer många nya medarbetare till Luftstridsskolan som är varmt välkomna och efterlängtade. Dessa personer är kanske också framtida medlemmar av Kamratföreningen.

Vi har inte haft en lugn start på 2019 utan verksamheten körde igång med en rivstart. Tillsammans kommer vi dock att fortsatt lösa ställda uppgifter samt uppkomna utmaningar och leverera operativ effekt.

Mina fokusområden för 2019 kommer fortsatt vara Operativ effekt, Förbandsstolhet samt Ordning och Reda!

*Väl mött för ett händelserikt 2019!*

*Med vänliga hälsningar*

*Överste Robert Nylén  
C LSS och Uppsala Garnison*



*Garnisonschefen provar jobbet som Brandman.*



## Gäster hos Mikael Oscarsson(KD)

Torsdagen den 25 oktober 2018 besökte åtta ur kamratföreningens styrelse riksdagsmannen Mikael Oscarsson (KD) i Sveriges Riksdag. Mikael är försvarspolitisk talesman för sitt parti och har suttit de senaste åtta åren i Försvarsutskottet och i Försvarsberedningen.

Han har ett särskilt hjärta för oss på Ärna och det har vi sett flera bevis på redan före nedläggningen av F 16 2003. Då försökte han på flera sätt påverka beslutet emot en nedläggning. I nutid kämpar han för en förstärkning av både det militära Försvaret men även för det civilförsvar som idag är i det närmaste fullständigt raderat jämfört med hur det såg ut för 30 år sedan. Han kämpar även för att vi ska få stridsflyg till Mellansverige och speciellt till Uppsala där ju redan förutsättningarna för ytterligare en flygdivision redan finns i användbara byggnader och flygfält.

Kassören Lars Lundin hade tidigare en kontakt med Mikael Oscarsson och lyckades ordna ett studiebesök i riksdagshuset. Efter anmälan hos skyddsvakten fick vi genomgå en säkerhetskontroll av samma slag som på en kommersiell flygplats. Mikael hälsade oss välkomna och lotsade oss till riksdagens matsal för en god lunch.

Sedan blev det en rundvandring med kunnig guidning och förklaring av hur riksdagsarbetet går till i plenisal, utskott och sessionssalar.

Mikael berättade att han för att vara insatt i alla detaljer har knutit till sig rådgivare från alla Försvarsmaktens vapengrenar. Ibland får han vänlig kritik från andra riksdagsmän att han ibland förlorar sig i detaljer men han tar lätt på den kritiken och vill att hans beslut och engagemang ska vila på



Lars Lundin och Lena Alm kan numera säga att dom suttit i Riksdagen efter valet 2018. Bert Eriksson håller på att installera sig i bakgrunden.

- Ansiktet verkar bekant!

- Ja, jag har haft det ganska länge.

Vapentekn. John Svalstedt, F 16



Lena Alm i talarstolen debatterar över ämnet; "Fler damer som medlemmar i kamratföreningen!". Övriga yrkar bifall! Fr.v. Ove Jansson, Mikael Oscarsson, Bert Hagdahl, Lena, PO Persson, Ingegerd Johansson, Lars Lundin och Bert Eriksson. Bakom kameran: Redaktören.



"Instrumentpanel" för riksdagsman.

Placerad under bänkklocket i den personliga pulpeten.

kunskaplig grund och inte på känslor som vi ofta kan se från en del deltagare i den försvarspolitiska debatten.

### Lärorikt!

Vi fick veta massor om arbetssättet och om hur det är att vara folkvald i vår riksdag och åkte hemåt med en bättre uppfattning än vi tidigare haft.

Ingemar Nilsson

Mikael Oscarsson har skrivit en mycket tänkvärd bok om tillståndet inom det militära och det civila försvaret i vårt land. Han är känd för att tala klarspråk om sakernas tillstånd och det gör han verkligen i denna djuplodande framställning.

Vi fick ett exemplar av boken som numera finns för tillfälligt lån ur vårt museiebibliotek.

Den finns även att googla fram på nätet. Googla och läs!



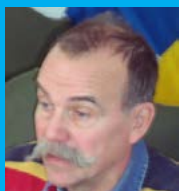
## Styrelsen 2018-2019:

### Per-Olof Persson

Ordförande

018-341605 0702-587331

popersson@telia.com



### Christer Olofsson

Vice ordförande

018-367363 070-5191004

olofsson.marsta@tele2.se

### Lars Lundin

Kassör

018-223036 070-5295212

lar.lun@comhem.se



### Bertil Hagdahl

Sekreterare

018-425234 073-9238808

bertil.hagdahl@swipnet.se

### Ingemar Nilsson

Redaktör

018-460934 070-3986350

ingunils@telia.com



### Lena Alm

Ledamot

0708-986649

lena-alm@hotmail.se

### Ingegerd Johansson

Ledamot

018-206558 070-2545371

veronica.ason@gmail.com



### Ove Jansson

Ledamot

018-429838 0708-299778

ove.jansson@bahnhof.se

### Lars Flemström

Ledamot

018-501607 070-6957952

ing-mari.flemstrom@telia.com



Porträttfoto: Ingemar Nilsson

## ANSLAGSTAVLAN !

### Bussresa till Stockholm torsdagen den 16 maj 2019.

Kamratföreningens medlemmar inbjudes att per buss resa till Stockholm där vi besöker Spritmuseet och Armémuseet (Anhörig får medfölja).

#### Avresa:

Med buss från garnisonsvakten Ärna kl. 09.00 (exakt) torsdagen den 16 maj.

Kostnad för resan inkl. entréavgift och bussfika är 150 kronor (subventionerat), betalas i bussen.

#### Återresa:

Bussen avgår från Stockholm kl. 15.00, ankomst till Ärna c:a kl. 16.30.

#### Anmälan:

Vill Du utnyttja denna inbjudan ska Du anmäla dig till:

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

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

Anmälan till vårresan den 16 maj, brevlades eller per e-post enligt ovan senast 2 maj 2019.

### *Ingen telefonanmälan!*

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

Vi vill ha din anmälan senast den 2 maj.

Anmälan är bindande om inte förhinder meddelas senast 10 maj.

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

Förhinder utresedagen meddelas till:

Ove Jansson mobilnr. 070-8299778

Bertil Hagdahl mobilnr. 073-9238808

*Golf är sporten för den som gillar Utslag!*

*Handicap = 48*



# ANSLAGSTAVLAN !

## Kallelse till ordinarie Årsmöte, torsdagen den 21 mars 2019.

Föreningens medlemmar hälsas välkomna till ordinarie Årsmöte med middag i Ärnämässen!

**Program:**

**Kl. 17.30 – 18.00** Samling i Ärnämässen

**Kl. 18.00** Årsmötesförhandlingar

**Kl. 18.30** Föredrag av överstelöjtnant Joakim Hjort, Flygstaben  
Återgång till försvarsgrensstaber.  
Flygstabens flytt till Uppsala och  
hur leds Flygvapnet i framtiden?

**Kl. 19.15** Middag - Meny:

Förrätt Silltårta med dillgelé

Huvudrätt Sjömansbiff, ättiksgurka och inlagda rödbetor

Kaffe Militära hemligheter (Kaka)

**Pris: Endast 150 kronor (subventionerat),**

**Anmälan - med namn och personnummer - kan endast ske per brev eller e-post till:**

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

**Vi vill ha din anmälan senast den 9 mars!**

Anmälan är bindande om inte förhinder meddelas senast 16 mars till;  
Bertil Hagdahl mobilnr. 073-9238808.

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

*En av nackdelarna med vin är att det får  
människor att förväxla ord med tanke.*

*Samuel Johnson*

## Styrelsen 2018-2019:

**Sven Norling**

*Suppleant*

018-531603

0761-410568

slute@hotmail.se



**Bert Eriksson**

*Suppleant*

018-262735

berteriksson34@outlook.com



**Christer**

**Sandström**

*Suppleant*

070-8987966

018-262237

christer.sandstrm@gmail.com



**Öje Nordgren**

*Webmaster*

070-2253996

oje.nordgren@telia.com



**Kurt Eklöf**

*Adjung. arkiv*

070-5780548

070-1706030 (i fickan)

paulingoc@gmail.com



*Ärna-bladet*

# Jubileumsmiddagen på Ärna-mässen den 15 november

Den traditionella höstmiddagen hade av styrelsen detta jubileumsår utformats som en finare Jubileumsmiddag med påkostad meny och utan det vanliga förekommande föredraget.

Lena Alm hade föreslagit att hon skulle göra en meny som redan i inbjudan skulle locka många deltagare även om priset blev högre än för den vanliga ärtmiddagen. Genom subvention ur föreningens kassa och genom Lenas enorma insats vid grytorna och planeringen av hela festen stannade priset på 350 kronor. En motsvarande middag "ute på stan" hade förmodligen stannat på mer än det dubbla!

47 medlemmar hörsammade kallelsen och fick en trevlig kväll tillsammans med övriga kamrater. Några var tillresta från andra änden av vårt land och återseendets glädje var tydlig. I några fall var det mer än 30 år sedan det förra inbördes personliga mötet.

## Mingelstund.

Vi startade med att vår ordförande PO Persson hälsade välkomna och äskade en tyst minut för de kamrater som lämnat

oss sedan årsmötet i våras. Sedan vidtog mingel och återseendets varma ryggdunkningar.

När alla fått sin fördrink bestående av Cava - spanskt mousserande vin och permesanoststänger, visades ett bildspel om de gångna 50 åren och hur föreningens startades. Om den historien kan läsas i detta nummer av Ärna-bladet, på sidorna 10 - 13 i en annan redaktionell form. Innehållet är detsamma som i bildspelet.

När "jordrotationskalkylatorn" (klockan) visade omkring 19 bjöds till bords i en dukning med borden ställda i fyrkant med 10 gäster vid varje bord. En bra dukning där alla kunde nå varandra på ett bättre sätt än med den vanliga långbordsdukningen.



*Sven Norling, här till höger, hälsar Ove Skoghagen och Kurt Eriksson välkomna.*

*Kurt Eriksson tillhör värnpliktsomgång 1944-45 och var under värnplikten privatchaufför åt C F 16, övlt Knut Lindahl.*



*Fr v. Yngve Florén, Christer Sandström och Kurt Pettersson (fd. flottiljefotografen)*



*Ställföreträdande chefen LSS, övlt Pernille Undén, här mellan två tidigare C F 16, genlt Sven-Olof Olson och öv Christer Olofsson, vid del av honnörbordet.*



## KAMRATFÖRENINGEN 50 ÅR!

### **Vid bordet.**

Till förrätten serverades Räksallad med rostade pinjenötter, hummer och grapefruktsdressing, rosenbröd och vinet Sauvignon Blanc.

Huvudrätt var helstek (underbart god) fläskfilé med rödvinsås som Lena provat ut smaksättningen på under flera veckor. Sparris och ärtor samt en härlig potatisgratäng, rödvinet Periquita Reserva.

Till dessert bjöds vi en vit chokladmoussé med rabarber- och jordgubbsgelé och färska jordgubbar och blåbär.

### **TVå nya hedersmedlemmar.**

Under middagen tillkännagavs även styrelsens beslut att kalla Lena Alm och Lars Lundin till nya hedersmedlemmar. Det beslutet hade vi lyckats hålla väldigt hemligt för Lena och Lars. Det innebär att kamratföreningen nu har totalt åtta hedersmedlemmar.

Kaffet intogs i salongen och där blev det en minnestest i form av ett annat bildspel.

- Vem känner igen några tidigare F 16-medarbetare?
- Vem är det på bilden?

Gästerna gav, innan vi avslutade vid 23-tiden, flera glada tillrop om en trevlig kväll med god mat och bra underhållning.

***Hela styrelsen kändes sig mer än nöjda!***

### **Ingemar Nilsson**



*Flygledare Bengt Schotte berättade om veder-mödorna från flygbesöket 1972 i Moskva, med ett Drakenförband från F 16.*



*Övlt Pernille Undén talade både om sin bakgrund inom flygvapnet och om sin roll som stf C LSS, en befattning som hon tillträtt två månader tidigare.*



*Lena Alm och Lars Lundin kallades fram till honnörbordet och fick veta att dom utsetts till nya Hedersmedlemmar. Till vänster Bo Johansson som tillhör kamratföreningens instiftare och varit ordförande under 10 år. Till höger Sven-Olof Olson.*



*Sven-Olof Olson tackade för maten och passade på att ta fram Lena Alm och hela serveringspersonalen som fick både en blomma och en varm kram från generalen. Men först sedan han avkrävt ett löfte från sin deltagande son, Tom Olson (fd Stabschef F 16) att han inte skvallrade för mamma!*

*Sven Malmström gav en återblick på hur man under Anders Leverts spännande ledning genomförde navigeringsflygning inför ett attackanfall.*

***Om du går igenom ett helvete,  
fortsätt för allt i världen att gå.  
Winston Churchill***

# Kan man bilda en Kamratförening på F 16?



1967 ställer dåvarande C F 16, Överste 1gr. Björn Hedberg, den frågan.

Uppdraget att bilda Kungliga Upplands Flygflottiljs Kamratförening (F 16 Kamratförening) överläts 1968 på överste Gösta Norrbohm, som övertagit som C F 16 efter Björn Hedberg. Norrbohm övertalar pensionsavgångne majoren Gunnar Asklin att hålla i föreningsbildandet med den målsättning som var tänkt. Gunnar Asklin accepterar villigt.



Gunnar Asklin och Gösta Norrbohm, C F 16.

## **Söndagen (Flygdag) den 9 september 1968.**

Kallelse till konstituerande sammanträde i gymnastiksalen där en interimstyrelse väljs med herrar:

Ordf Gunnar Asklin  
V-ordf. Herr Gustavsson  
Skr. 1.verkm. Hedblad  
Kassör. förv Karlsson  
Ledamot Bo Johansson

Medlemsantalet är det första året; 47 kamrater.

Vid denna tid flyger F 16 Draken och F 20 byter ut sina J 29 Tunnan mot SAAB 105/SK 60



## **Stadgarna fastställs 1970.**

Redan det första året ökar medlemsantalet från 47 till 131.

## **1971 får vi vårt första föreningsmärke.**

Det här året sätter C F 16, Överste Sven-Olof Olson, vingar på Wasakärven som dittills varit F 16:s symbol. Kamratföreningen ”hänger på” och får sitt första föreningsmärke som finns både för dokument och publikationer samt som rockmärke.



På medlemstidningen *Ärna-bladet* är märket svart/gult.

Föreningen utger det här året för första gången en medlemskrift under namnet *Ärna-bladet*. Redaktör var fanjunkare Börje ”Rinkan” Ringkvist som på fritiden även var duktig skribent i Uppsala Nya Tidning.

## **F 16-Nytt utkommer efter skrivelse från Kamratföreningen.**

Ringkvist och Norrbohm lämnade flottiljen 1971 och det var därefter svårt att få någon att ställa upp som redaktörer av *Ärna-bladet*.

Kamratföreningen skrev 1981 till C F 16 och föreslog start av en informationsskrift där även Kamratföreningen



## KAMRATFÖRENINGEN 50 ÅR!

kunde komma till tals. Det positiva svaret blev 1983 start av F 16-Nytt som delades ut till alla anställda och Kamratföreningens medlemmar.

### *Flygdagsåret 1983....*

....är medlemsantalet 350 och föreningen har utsett sina första hedersmedlemmar för framstående insatser.

#### *Hedersmedlemmar är:*

Gunnar Asklin  
Björn Hedberg  
Bo Johansson  
Gunnar Karlsson  
Gösta Norrbohm och  
Sven-Olof Olson



### *Kamratföreningen deltar i Flygdagen.*

Soldatorpet håller öppet med säker bevakning av kapten Holger Hagel iförd uniform modell/ä och långbössa med bajonett. Hagel får kontakt under flygdagen med många tidigare värnpliktiga och lyckas rekrytera många nya medlemmar till Kamratföreningen.

Redan före flygdagen är medlemsantalet 350 och vid årets slut är medlemmarna hela 550 kamrater.

### *15-årsjubileum 1983.*

Till deltagarna i föreningens 15-årsjubileum utdelas klubb-nålen att bära på rockuppslaget. Hedersmedlemmarna får en nål med en lagerkrans runt märket.

Styrelsen beslöt detta år att tillskriva Stiftelsen Svenska Flaggan för att F 16 Kamratförening skulle komma ifråga för en egen fana och redan 1987 fick föreningen äran att ur Hans Majestät Konungens hand emottaga sin egen fana.

Under 1980-talet kom även föreningen att få representation i flottiljens Traditionskommitté.

### *F 16 Kamratförening fyller 25 år 1993.*

Medlemsantalet har ökat till 759 kamrater och medlemsavgiften är 20 kronor. Föreningslokal är en utrymd lägenhet bland tjänstebostäderna utanför flottiljvaken.

*Varför kallas det rusningstrafik när ingenting rör på sig?*

*Robin Williams*



*Flitigt tisdagsfikande samt skapande arbete med det växande F 16-muséet intill Bärbymässen.*



*F 16-muséet byggs upp. Högt arbetstempo av: Från vänster; Göran Hawée, Rolf Björkman och Egon Regefolk.*



*Hantverksförmän Karl-Erik Zettersten tillsammans med Stabschefen Egon Regefolk drog det största lasset under muséets iordningställande.*



*F 16-muséet invigs på Flygdagen 1993.*



Sektorflottiljchefen, öv1 Stig Dellborg, och Stabschefen vid F 16, övlt Egon Regefalk, inviger. Regefalk har varit ”primus motor” för muséets tillkomst.

*Efter 1993 - Samlingarna utökas.*

De samlade föremålen blir allt fler eftersom kamratföreningen får fina donationer ur dödsbon och från enskilda medlemmar som rensar sina garderober och förråd där hemma. Även F 16 skänker föremål som utrensats från aktiv användning.



Vi införlivar hangar 91 till de museala samlingarna och får plats med fyra flygplan.

*Till F 16 nedläggning 2003 planeras en utställning på Upplandsmuséet.*

Kamratföreningen hjälper till med uppbyggnaden och är sedan under öppettider engagerade guider för besökare. Upplandsmuséets personal har aldrig varit med om detta engagemang från en utställare och upplever även en rekordstor publiktillströmning.

Göran Hawée håller offentligt föredrag om sina radar-modifieringar.

Rolf Gustafsson (GUA) och Jan-Åke (JÅKE) Berg håller föredrag om sina erfarenheter från flygarlivet.

Det är FULLSATT i åhörarsalen!



*Garnisonsmuséet på Ärna byggs om efter F 16 nedläggning.*

1993 när muséet sattes upp var inte JA 37 och SK 60 museala. 2003 införlivas JA 37 och Sk 60 med hjälp av proffsigt utställningsmateriel som vi fått överta från Upplandsmuséet.

En kulliss föreställande Flottiljvakten finns numera i vårt eget museum och Landningsbanan 03-21 är numera landningsklar på bottenvåningen.

*2004 går höstens bussresa till Linköping och Flygvapenmuseum.*

På bussresan bjöd vi med Upplandsmuséets personal som tack för all hjälp. Mycket populärt!



*”Vår egen” Jan Lindahl skänker sin omfattande modellsats med Jaktviggas under olika faser av teknisk underhåll, till Flygvapenmuseum.*



## KAMRATFÖRENINGEN 50 ÅR!

2008.

Får kamratföreningen tillgång till Gula villan och Par-huset som föreningslokal och bibliotek.



I simulatoranläggningen på Gula villans övervåning är det möjligt att roteflyga.

### Studiebesök i muséet.

Museigruppen tar emot många besök i garnisonsmuseumet.

13 november 2012 sänktes medelåldern väsentligt då Backens förskola i Tunabackar besökte oss. 5-årige eleven Julius Moberg bestämde sig för att bli pilot och har flera gånger under 2018 återkommit till Gula villan för att lära mer i våra flygsimulatorer.

### 2012 får vi lämna museihangar 91 som garnisonen behöver till andra verksamheter.

Innehavet av hangar 91 skapade mycket jobb. 2007 drabbades flygplan och andra föremål av mögel eftersom FortV ansåg att man kunde sänka temperaturen i hangaren. Vi snerade men fick efter några år ändå lämna hangaren och ge bort flygplanen till andra museer i Sverige.

### 2013 rustar museigruppen en kanon åt UndSäkC.

Ingen i Försvarsmaktens organisation ville åta sig renoveringen. Museigruppen, här Kjell Eriksson och Ove Jansson, gjorde jobbet.

### 2015. Föreningen byter namn till Ärna Kamrat- och Veteranförening.

Eftersom F 16 upphörde 12 år tidigare och det inte kom några nya medlemmar från F 16-sidan föreslogs och genomfördes ett namnbyte av föreningen för att locka nya medlemmar från de förband och organisationer som i nutid har sin aktiva gärning på Ärna.

Dessvärre blev det inte den förväntade tillströmningen.



*Den som är rädd för förändring är också rädd för livet.*

*Kinesiskt ordspråk*



### 2015. Sverige firar 200 år av fred.

Luftstridsskolan, LSS, och Kamratföreningen deltar vid en utställningsdag på Polacksbacken. I en stor rekryterings-trailer bygger museigruppen upp en utställning med inslag från Ärna-flygets historia. LSS bidrar med flera enheter ur en Stril-bataljon.

Föreningens museigrupp sköter fortlöpande muséet och tillhörande samlingar.

### Flygdagen 2018 och jubileum.

Ärna-flyget firar 75 år och Kamratföreningen 50 år!

Kamratföreningen deltar på fyra olika ställen under flygdagen med 28 funktionärer.

Försäljning i Veterankaféet och i ett bokstånd i hangar 93 inbringar i storleksordningen 40.000 kronor till föreningens kassa.

### Ärna Kamrat- och Veteranförening kämpar vidare.

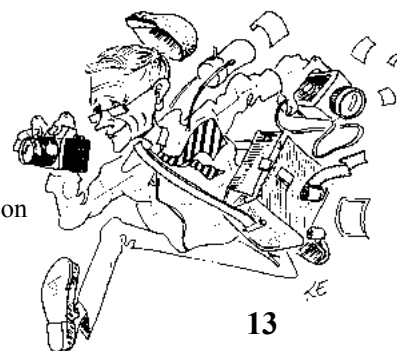
Medlemsantalet är just nu cirka 440 kamrater och medlemsavgiften har sedan många år varit 100 kronor.

### Nuvarande hedersmedlemmar:

Bo Johansson  
Sven-Olof Olson  
Egon Regefalk  
Ingemar Nilsson  
Sven Norling  
Öje Nordgren



PO Persson är vår nuvarande ordförande.



Flottiljfotografen Kurt Pettersson har tagit många av bilderna.

*Ärna-bladet*

# U 137 – ”Whiskey on the rocks”.

*Av genlt Sven-Olof Olson*

***På morgonen den 28 oktober 1981 (en onsdag) var det ganska disigt, då fiskaren Sturkman upptäcker att det står en ubåt på grund i Gåsefjärden i skyddsområdet utanför Karlskrona. Sturkman rapporterar till Sydkustens Örlogsbas varefter stabschefen vid örlogsbasen Karl Andersson snabbt kunde konstatera att det var en sovjetisk ubåt. Vid tiden för denna händelse var jag militärbefälhavare i Milo Syd (MB S).***

På mitt tjänsterum pågick tidigt på förmiddagen en rutinmässig föredragning, när en något upphetsad VB (Vakthavande Befäl) kom in och meddelade att ”det står en rysk ubåt på grund i Karlskrona skärgård”. Detta blev upptakten till tio spännande dygn med febril verksamhet för mig som MB och för Milostaben.

Min första reaktion var att försäkra mig om att ÖB blivit underrättad samt att örlogsbaschefen och försvarsområdesbefälhavaren i Karlskrona hade vidtagit alla åtgärder, som det ankom på dem att göra. Sedan jag konstaterat att så var fallet följde jag tillsammans med min stab upp händelseförloppet mycket noga, men jag ingrep med order endast när situationen så krävde.

Jag nämner detta särskilt, eftersom det ofta händer när något exceptionellt inträffar, att höga chefer ingriper i onödan och därigenom skapar oklarhet vem som egentligen har ansvaret. Vi övar ju i fred för att klara krissituationer. Låt oss då tillämpa vad vi lärt oss när det verkligen gäller. Det var min enkla ledningsprincip, som jag tillämpade även när jag senare blev chef för Flygvapnet. Under de senare inträffade ubåtsincidenterna omkring Hårsfjärden följdes inte alltid denna princip, vilket skapade en del oklarheter vad gällde ansvar.

U 137 blev den mest dramatiska och såväl nationellt som internationellt den mest uppmärksammade händelsen i Sverige efter andra världskriget. Under de tio dygnen genomförde jag som MB ett flertal från Karlskrona TV-sända presskonferenser. Det var både nationellt och internationellt ett sug efter information om ubåtsincidentens förlopp. Min knytning till denna händelse blev i vissa massmedia så stark att jag fick benämningen ”Ubåtsgeneralen”.

Redan tidigt på onsdagen den 28/10 upprättade jag telefonkontakt med chefen för försvarsstaben, vilket bl.a. resulterade i min order till örlogsbaschefen att förbereda bärgning av ubåten och bogsera den till svensk kaj. Senare ändrades platsen till inre delen av Gåsöfjärden. I avvaktan på ÖB beslut skulle ubåten bevakas och kvarligga på grundet. Varje försök från ubåtens sida att komma loss från grundet skulle förhindras. Vår gemensamma bedömning var att ubåten genom intrånget förlorat sin folkrättsliga statsimmunitet. Men av för mig fortfarande oklar anledning förklarade riksåklagaren redan tidigt att immunitet skulle gälla för U 137, vilket vi hade att rätta oss efter. I praktiken hade detta dock ingen större betydelse för det fortsatta förloppet, men beslutet är för mig fortfarande obegripligt.





*Foto: Hans G. Friberg*





SF 37 Viggen från F 17 i Kallinge övervakar omgivningen.

Foto: Hans G. Friberg

### **Flygspaning.**

Flygspaningen på F 17 i Ronneby fick order att intensifiera spaningen över Östersjön. Redan första kvällen kunde flygspaningen rapportera att en sovjetisk fartygsstyrka med bl.a. Kasjinjagare och ubåtsbärningsfartyg närmade sig svenskt område. Som ett ytterligare viktigt led i beredskapshöjningen ställde ÖB attackflyg med AJ 37 till MBS förfogande. Enbart genom att uppträda med AJ 37 i närheten av de sovjetiska fartygsenheterna skapades respekt för vår vilja och förmåga att skydda vår gräns. Dåvarande statsministern, Torbjörn Fälldin, gav tidigt en kortfattad men klar och entydig inriktning för vår verksamhet: ”Håll gränsen!” Med den uppmaningen som grund hyste jag ingen tvekan om vår huvuduppgift. Varje försök till intrång över territorialvatten-gränsen var vi beredda att möta med vapeninsats.

### **Verkanseld.**

Det var en grupp AJ 37 från F 6 Karlsborg, som eskaderchefen (CE1) avdelade för uppgiften. Jag tog personligen kontakt med flottiljchefen för att klargöra detaljerna vid en eventuell vapeninsats. Jag hade god kunskap om både attack och spaning från mina år (1977-80) som CE1. Val av lämpligaste vapenalternativ med hänsyn till uppgiften överlät jag åt den som skulle genomföra uppdraget. Chefen för AJ 37-gruppen har själv beskrivit gruppens uppgift på följande sätt:

”Uppgiften skulle lösas genom att vi varnade fartygen genom förbiflygning nära framför dem om de passerade

gränsen för svenskt territorium. Om fartygen, trots varningen, fortsatte in på svenskt territorium skulle vi vara beredda att på order öppna varningseld eller begränsad verkanseld med raketer. Om de trots detta fortsatte, skulle vi vara beredda att öppna verkanseld med Rb04E. Vidare hade vi order att omedelbart avge verkanseld mot fartyg som öppnade eld mot oss.”

Dessbättre skedde inget gränsöverskridande, men situationen var verkligen kritisk. Kanske var det vår beredskap och styrkedemonstration som avhöll den sovjetiska flottens intention att fullfölja ett eventuellt planerat fritagningsförsök. Tanken på vilka följder det skulle ha blivit om en vapeninsats hade behövt verkställas kan även så här långt efteråt ge kalla kårar längs ryggraden.

### **Krigsdagbok.**

Vid milostabens operativa avdelning fördes krigsdagbok och där kan vi utläsa händelseutvecklingen dag för dag. Varje dag innebar nya utmaningar och beslut. Det skulle dock leda alltför långt att här redovisa alla detaljer. En av de mest sensationella iakttagelserna var upptäckten av att ubåten var utrustad med kärnvapen.

### **Utfrågning av fartygschefen.**

På torsdagen den 29 oktober fick jag som MB order från ÖB att genom utfrågning klarlägga ”anledning till och omständigheterna kring U 137:s kränkning av svenskt territorium”.





*Kaptenslöjtnant Vasilij Besedin, fartygschefens ställföreträdare och politisk officer ombord.*

Detta var emellertid lättare sagt än gjort, eftersom befälhavaren i kraft av sin immunitet vägrade att samarbeta. Först måndag 2 november kunde utfrågning av fartygschefen på U 137 ske efter diplomatiska påtryckningar. Det var viktigt att utfrågningen ägde rum på svensk "mark", vilket bestämdes till torpedbåten HMS Västervik. Ansvarig för utfrågningen/förhören var örlogsbaschefen. Förhören avslutades först vid 8-tiden på kvällen och när "Västervik" angjorde kaj vid Stumholmen hade ryktet spritt sig och en rekordstor massmedial församling hade mött upp. Ubåtskaptenen tvingades närmast till gatlopp, när alla fotografer "anföll".

I min rapport till ÖB på natten till den 3 november meddelade jag att utfrågningen varit ofullständig och måste kompletteras. Kl 08.00 sammanträdde jag med förhörgruppen och betonade att vi måste gå stegvis fram så att vi får fullständigt svar på de frågor ÖB ställt.

Jag framhöll: "Det är vi som har initiativet, det är vi som kräver medverkan. Särskilt måste ubåten's uppgift fastställas och anledningen till grundstötningen klarläggas".

#### **Rapport till ÖB.**

Till ÖB sände jag följande rapport i sammandrag: "Redogörelsen ej trovärdig. Uppfattningen förstärks av stora skillnader i de förhördas berättelser. Det är osannolikt att en ubåtschef fortsatt sitt uppdrag med så många, enligt lämnade uppgifter, succesivt fallerande navigeringsinstrument. Ytterligare personal bör höras och grundlig teknisk inspektion

bör ske av navigeringsutrustning, särskilt ... tröghetskompassen". ÖB godkände att fortsatt utfrågning fick ske ombord på ubåten, vilket också skedde. Torsdag 11 november kunde jag meddela att utfrågningen har gett ett gott resultat och att loggboksförfalskningen hade bekräftats. Vi hade nu fått all information för att kunna göra en sammanfattande bedömning.

På ÖB order hade örlogsbaschefen vidtagit alla förberedelser för utbogsring av U 137 till territorialvattengränsen. Utbogsring ägde rum tidig förmiddag fredagen den 5 november. P.g.a hårt väder släpptes bogserlinorna i höjd med Danaflöt, men eskorteringen fortsatte till territorialvattengränsen enligt uppgjord plan. När örlogsbaschefen till mig rapporterade att ordern var verkställd, så tror jag att jag inte var ensam om att dra en lättnadens suck.

#### **Minnesdag.**

20 år efter denna händelse ville man erinra därom genom en utställning på marinmuseet i Karlskrona. Jag blev – sedan flera år pensionär – tillfrågad om jag ville inviga utställningen, vilket jag gärna gjorde. I mitt öppningsanförande gav jag en kort resumé över händelseförloppet. På programmet fanns en för mig helt överraskande punkt, nämligen att den politiske chefen ombord på U 137 skulle tala. Han hade inbjudits helt utan min vetskap. Han höll ett kort anförande som tolkades. Han bad bland annat om ursäkt för intrånget, vilket förstärkte min tidigare övertygelse om att intrånget



*SF 37 Viggen från F 17 i Kallinge håller ett vakande öga på ubåten. Akrylmålning signerad Stefan Löfgren. Tavlan hänger i dag på flygflottiljens mäss.*

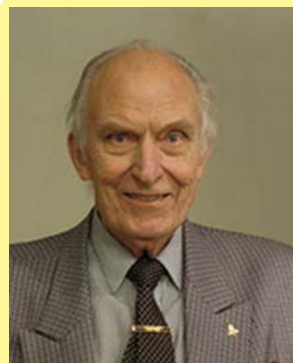
var avsiktligt även om själva grundstötningen givetvis var oavsiktligt. Vid den följande lunchen hade jag ett angenämt samtal med honom, som jag då upplevde som en sympatisk person. Vilken scenförändring från hösten 1981!

***Sven-Olof Olson***

***Militärbefälhavare Milo Syd 1980-82.***

***Leif Åström, divisionschef och ledare av den första attackflyginsatsen:***

Det bör nämnas, att Sven-Olof Olson även i detta dramatiska läge höll huvudet kallt och tillämpade uppdrags-taktik, dvs beordrade VAD som skulle göras, men överlät åt den som skulle utföra uppdraget att avgöra HUR det skulle göras - i detta fall välja lämpliga vapen. Detta var mycket uppskattat av oss på genomförandenivån och också mycket typiskt för hans ledarskap.



***Sven-Olof Olson*** född 1926 i Oskarshamn. Blev officer i Flygvapnet 1948. Började som jaktförare på nattjaktflottiljen Västmanlands flygflottilj (F 1) i Västerås där han flög bland annat J 30 och J 33. Han arbetade i flygstaben under 1960-talet med framtagning av det delvis databaserade och då mycket moderna svenska stridslednings- och luftbevaknings-systemet STRIL 60. Han har därför ibland kallats för Stril-Olle. Han erhöll 1951 Stockholms-Tidningens guldmedalj "För svensk flygargärning" efter att ha räddat en J 30 Mosquito ur en allvarlig situation. 1980 befordrades Sven-Olof Olson till generallöjtnant och militärbefälhavare för Södra militärområdet (Milo S), och stannade på denna post till 1982. Han tillträdde som chef för Flygvapnet den 1 oktober 1982 och lämnade befattningen den 30 september 1988.



## Nya klubbnålar för kavajen



*Klubbnål*

När kamratföreningen 2015 bytte namn till Ärna Kamrat- och Veteranförening uppstod behovet av att även ändra klubbnålarnas utseende och text.

Till 50-årsjubileet 2018 tog styrelsen fram nålar i två utförande. Ett för vanliga medlemmar och ett märke med lagarkrans för våra åtta hedersmedlemmar.

De nya märkena delades ut till deltagarna i jubileumsmiddagen den 15 november. Märket kan köpas på föreningens kansli efter kontakt med föreningens kassör eller sekreterare.



*Klubbnål för hedersmedlem*

---

## Vad är Avkastningsförband?

Hej Info/Försvarsmakten!

I Perspektivstudien 2016-2018 finns en text om att Arméstridskrafterna ska organisera 21 MR-skyttebataljoner som avkastningsförband.

Vad är och vad gör ett Avkastningsförband?

För mig med ett helt liv vid Flygvapnet så framstår det som något tillhörande Kavalleriet. Men så kan det väl inte vara?

Tacksam för ett klarläggande så att jag kan komma upp igen.

Med kamratlig flygarhälsning

*Ingemar Nilsson*

Hej Ingemar!

Med avkastningsförband menas att det inte genomförs någon grundutbildning till förbandet utan att personal från t ex arméns brigader överförs (omplaceras) till MR-skyttebataljonerna efter 8-16 år.

Går att jämföra med de lokalförsvarsförband som fanns tidigare.

Med vänlig hälsning

*Marie Tisäter*

Kommunikatör

Kommunikationsavdelningen

# En PJ-21 radarhistoria

Pelle Björk var en legendarisk jaktpilot från bl.a. J 34 Hawker Hunter-tiden i Flygvapnet. Han var en hejare på att hitta på en massa hyss.

## Utmaning.

När han var divisionschef på Sveriges sista Hunter-division på F 10 i Ängelholm ringde han till sin kompis, Gunnar Lindkvist, på Försökscentralen i Linköping som testade det då nya jaktplanet J 35 Draken, och frågade om han inte kunde komma till F 10 och förevisa J 35 Draken för sina Hunter-piloter som var nyfikna på att få se sitt nya jaktplan.

Besöket skulle föregås av ett jaktflygstridspass - flygplan mot flygplan, över sjön Fegen norr om Halmstad och vid en exakt angiven tid. Pelle skulle stå för motståndet med sin J 34 Hawker Hunter. En radarjaktledare från Svärtan skulle övervaka striden från sin PJ-21:a



En J 34 Hunter ur F 8 på låg höjd över klargöringsområdet på Kosta krigsbas.

## Luftstriden begynner.

När Gunnar Lindkvist anlände till Fegen på sydvästlig kurs hörde han Pelle ropa i radion ”jag har kontakt med dig klockan elva och du kan också se mig där.....jag möter dig på kontrakurs så vi kan starta luftstriden striden..... NU”.....!

För Gunnar Lindkvist var det osäkert eftersom han inte hade hunnit se Pelle passera till vänster på kontrakursen men han drog så hårt han kunde i spaken när Pelle hade beskrivit mötet. I den branta vänstersvingen hoppades han om möjligt få syn på Pelle för att inte tappa taget om striden. Gunnar Lindkvist hade sannolikt ”fuskat med en ”radarstöt” långt innan, men ändå inte kunnat hitta Pelles Hunter på sitt radarskåp. På den tiden var det också lätt att överskrida 9 g i belastningarna och kanske i ivern hamna i en okontrollerad superstall. Som FC-pilot var det så klart en heder att visa upp det bästa i det nya jaktplanet.



Den sk. ”Radarhöjden ” på F 16 i mitten av 1960-talet hade en fast installerad PJ-21. Till höger en höjdmätare, ”nickande” radarstation, för höjdmätning av mål.

För Gunnar Lindkvist var det fullständigt omöjligt att komma in i något bakområde eftersom han helt enkelt inte såg Pelles Hunter.

Efter ett stunds bryska brytmanövrer ropade Pelle på radion ”anfallet klart”. Ödmjuk som Pelle kunde vara föreslog han att han själv gick ut på en nordlig kurs för att om möjligt ge Gunnar Lindkvist möjlighet att slippa få solen i ögonen vid nästa möte på kontrakurs.

Efter ett par minuter svängde båda mot varandra till kontrakurs för att göra ett nytt möte - samma procedur upprepades – Pelle sa sig ha säker ögonkontakt klockan elva medan Gunnar fortfarande tyckte sig vara mycket osäker. Att i sådant läge börja stressa och radarspana fanns det inte tid till eftersom de båda flög med klar sikt....det var ju ändå ögonkontakt som gällde i spelreglerna.

## Slut på jaktstriden.

Efter några minuters ”vevande” i mycket höga g-belastningar meddelade Pelle plötsligt att anfallet redan var klart och tillade ”jag har ont om bränsle så jag gör en halvroll neråt och drar mig hemåt till Ängelholm” – detta utan att Gunnar Lindkvist hade haft minsta lilla ögonkontakt med Pelle under hela stridsflygpasset i övningsområdet. Pelle tyckte ödmjukt att Gunnar så länge kunde ligga kvar i området och flyga ut bränslet och behövde inte flyga med hem just nu.....



### *J 35 Draken landar på Ängelholm.*

När Gunnar Lindkvist med sin skinande nya J 35 Draken hade flugit ut soppan och landat på F 10 taxade han in på plattan och såg i ögonvrån att Pelle redan stod uppställd i sin uniform och väntade. Hur kunde Pelle ha bytt om så snabbt?

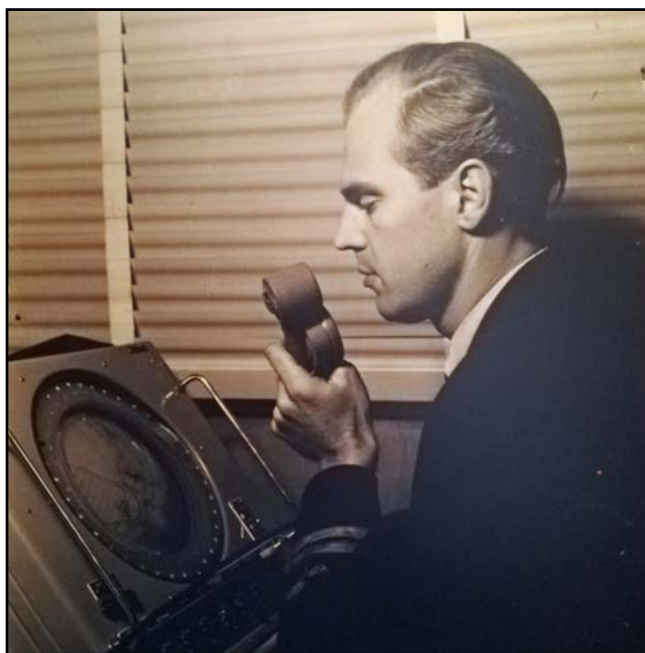
Det här är ju inte klokt! Att Pelle bekämpade vårt allra modernaste jaktstridsplan, J 35, i en luftstrid.....och detta med en 50-talets J 34 Hawker Hunter.

Det visade sig dock att Pelle hela flygpasset hade suttit i radarstationen (en PJ 21:a från Torekov) och beskådat Gunnar Lindkvists hårda manövrer på radarskärmen. Pelle var, förutom en duktig jaktpilot, också utbildad radarjaktstridsledare - så varför skulle det vara omöjligt att stridsleda utan jaktflygplan(?).

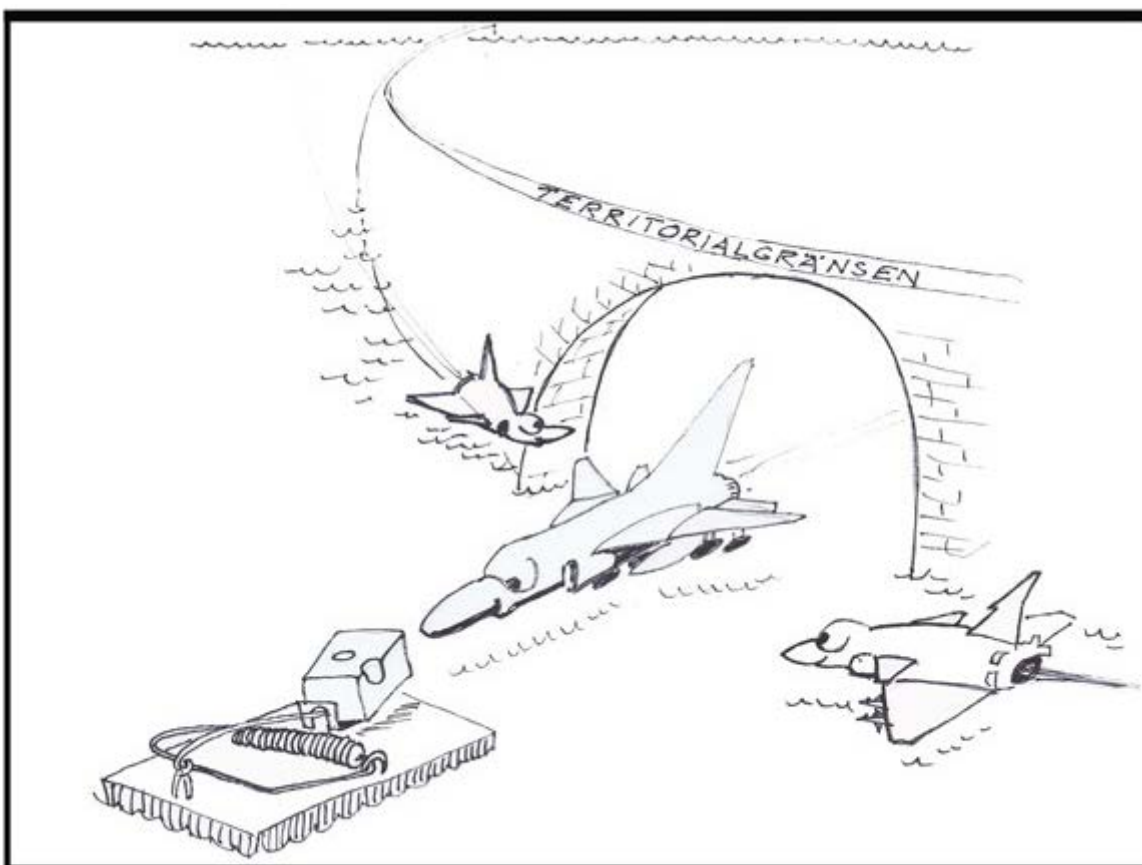
### *Har svenskarna Stelth-flygplan?*

En historia som möjligen kunde vara ett tips till dagens Flygvapen – att stridsleda jaktflyget med låtsasflygplan på en rad radioapparater så att fienden blir dränkta av jakthot!

*"hört av en f.d. rrjal i Skåne"*



*Det var vanligt under 1960-talet att aktiva flygförare tjänstgjorde som radarjaktledare. Här kapten Stig Tullberg, J 29-förare vid F 16, som radarjaktledare vid en PJ-21-indikator i Lfc 03.*



*Inkräktaren går i fällan! Svensk jakt beredd att utdela nådastöten!!*

*Teckning av Rolf Jonson (f.d. rrjal i Skåne)*

*Flirt tycker jag är roligt. Det är som att sitta på ytterplats. Man kan gå när man vill.*

*Margareta Krook*

# Rena "Öken"

Anders Edlund är medlem i kamratföreningen sedan många år och har ett förflutet i luftbevakningen som frivillig. Anders har även tidigare medarbetat i Ärna-bladet.

Redaktören skrev i förra numret om hur 35:or kunde bete sig efter kontakt med regnvatten. Det väckte några flygminnen från en trakt där något liknande knappast skulle ske. Arbetet har då och då fört mig till Tucson i Arizona. I staden bor runt en halv miljon människor. Där finns en stor civil internationell flygplats, en ännu större militär och ett halvdussin mindre.

Större delen av året har man genomsnitt 10 soltimmar per dag och kanske 8 under de svalare månaderna. Jämför med Stockholm som har ett årsgenomsnitt runt 4 och 9 i juni! Regnar gör det strängt taget bara under några sommar-månader och öken blommar för någon dag eller två.

## *Många flygskolor i området.*

Det pålitligt fina flygvädret ledde till att under Andra Världskriget etablerades många flygskolor i dessa trakter och många av de små fälten runt städerna finns kvar sedan dess. Instrumentflygning i moln fick man sedan träna på annat håll.

## *Lämpligt klimat för "Torrluftförvaring".*

Hela sydvästra USA har liknande klimat och det är därför inte så konstigt att flera flygbolag valt att lagra sina för tillfället ej sysselsatta flygplan där. En del stora, som American, Delta och United driver egna lager och där finns också företag som gör samma jobb för mindre flygbolag. Inte sällan slutar förstås verksamheten med skrotning av flygplan som inte längre är lönsamma att ha i drift och inte kan avyttras till världsdelar med svagare miljökrav.



*Överblivna Phantoms, i massor.*



*Tunga militära transportflygplanet, Douglas C-124 Globemaster.*



*B 52-or som bombat färdigt.*



*B 52, tung aktör i Vietnam-kriget.*



## AMERIKANSK "TORRFÖRVARING" AV FLYGMATERIEL

### **Militära flygplanlager.**

Längs motorvägen från Phoenix i centrala Arizona till Tucson i söder finns ett antal sådana flygplanparkeringar. I just Tucson drivs liknande verksamhet för några tusen militära flygplan på Davis-Monthan Airforce Base. Flygplanen tätas och glasytor täcks över med något plastmaterial och bogseras ut i ökenlandskapet och däckan täcks också över som skydd mot solen.

Mina arbetskamrater brukade skämta att dom kunde se när det började dra ihop sig i världen, för då försvann rad efter rad av helikoptrar och transportflygplan. Förutom lagerhållning och skrotning pågår en omfattande leverans av reservdelar plockade från skrotgårdarna. Om de civila bolagen gör samma sak vet jag inte.

### **Nedmontering lurar ryska satelliter.**

300 stycken äldre B 52 skulle skrotas enligt överenskommelse i START-avtalen (Strategic Arms Reduction Treaty) under 90-talet. Planet har en präktigt hög fena och en tid blev det färre och färre som man kunde se sticka upp. Fenorna och kroppen kapades i fem delar, som skulle ligga kvar tre månader för att ge de sovjetiska satelliterna möjlighet att verifiera att flygplanen verkligen skrotades.

### **Aktivt förband.**

På basen fanns också ett förband med A 10, "tank killers", som ser ut ungefär som en Sk 60 som flyger på rygg. Men låter mycket mer. I stadens verkliga utkant hade de sin "skjutbana". Air National Guard hade en avdelning, baserad på den civila flygplatsen, som mörkerflög med krigsflygplan på onsdagar, det som märktes var mest fram och tillbaka över stan. Med EBK, så det kunde vara ett skådespel.



*Hangarfartygsbaserat räddningsflygplan,  
Grumman Duck.*

### **Pima Air Museum.**

Tvärs över gatan från flygbasen finns Pima Air Museum, som har några hundra flygplan uppställda i det fria och ett fåtal klenoder under tak. Några mil utanför stan finns en sparsad silo för den interkontinentala roboten Titan (men ingen robot).

Alla andra är avvecklade inom ramen för något nedrustningsavtal. De var väl snarare i jord än berg och man räknade nog med bekämpning. Personalens bekväma stolar var försedda med säkerhetsbälten. Många tiotal meter ner i backen! Målkoordinaterna lästes in med en remsläsare från svenska Facit!

### **Vill du veta mer?**

Den intresserade kan googla efter AMARC eller Pima för mera bilder.

*Anders Edlund*



*Den här DC-6:an användes från 1961 som "Airforce One" på korta flygningar och till flygplatser som inte kunde hantera jetflygplan.*



*Pima Air Museums utställda flygplan utomhus.*

*Att vara medveten om att man inte känner till fakta är ett stort steg mot kunskap.  
Benjamin Disraeli*

## ”DOE DEN TAP TOE” -

- utropades av markententare när pipare och trumslagare på kvällen marscherade genom härläget för att soldaterna skulle återvända till tält och baracker. Fritt översatt; ”Baren stänger!” (Slå in tappen i öltunnan)

I min Bucket List finns det några lappar med stor text. En sådan var besök i Skottland och The Royal Edinburgh Military Tattoo 2018. Den lappen är nu effektuerad.

Årets evenemang bar undertiteln THE SKY'S THE LIMIT och hyllade en pigg åldring: RAF (Royal Air Force) som firade 100 år. Fast egentligen firades ”the three services” dvs. även marinflyg och arméflyg eftersom den ursprungliga organisationen splittrades i ett tidigt skede.



### 9.800 i publiken.

Borgen ligger på en brant klippa och har en ganska trång borggård. Den kompletteras inför Tattoo med bastanta läktare som delvis svävar över avgrunden. Det gör att den rymmer 9.800 åskådare och är ganska lik Globen – men utan tak. Tre veckor pågår föreställningen och vid mitt besök var hela klotet representerat. Australien, Nya Zeeland, Canada, USA, Tyskland, Japan, Kina, Korea osv. Och en liten förskrämd skara från Skandinavien. Alla medförde kamera; inte bara japanerna.

### Motorljud.

Hela flygets historia presenterades från ballong till rymdra- ket. Med ljudeffekter. Särskilt motorljud från WW1 dubbel- däckare och WW2 startande armada (wing) med Lancaster- bombare var njutbart. När prinsessan Anne invigde och vid sista föreställningen flyger man med äkta vara. BBC gör en inspelning som i sinom tid visas på TV.



Föreställningen inleddes med att röda mattan rullades ut och inspekterande general bjöds på dryck. Inte a nice cup of tea utan a toast of fine Scottish whiskey.



Därefter började musiken och dansen och exercisen med ibland sammansatta enheter och med säckpipa som återkommande inslag. De brittiska kårerna har i regel traditions- tyngda och fantasieggande namn. Vad sägs om The Pipes and Drums of THE ROYAL HIGHLAND FUSILIERS 2.nd BATTALION , THE QUEENS ROYAL HUSSARS eller



## THE ROYAL EDINBURGH MILITARY TATTOO 2018 I SKOTTLAND

THE ROYAL SCOTS BORDERERS 1 st BATTALION. Man känner historiska vingslagen från Waterloo, Indien, Verdun, och Normandie.

Många länder deltog och bl a Tjeckien med musik och dans, Mexico med azteker och sombreros samt Oman med kavalleri drog ner applåder.

Under föreställning övergick sommarkvällen till natt. En stillsam och gripande hyllning hedrade de soldater i flygets tjänst som offrat sina liv. Efterhand tändes många hundra vajande små lyktor på motstående läktare. Amazing Grace. Magnifik utmarsch med Scotland the Brave och 800 artister på scenen.

### *Så reser man.*

Det går naturligtvis bra att beställa resa, boende, biljetter på egen hand. Jag reste med Jörns Bussresor som har tattoo med på sitt reseprogram och var därmed omhändertagen mycket elegant. Även Tema-resor var på plats vid arenan.

*Författare och foto: Övlt Sten Åke Sundkvist*



*Kavalleri: Royal Cavalry of the Sultanate of Oman.*



*Mexico Banda Monumental de Mexico.*



*Schweiziskt förband bjöd på ett effektfullt program i det tilltagande mörkret.*



*Drillkår: The United States Air Force Honor Guard Drill Team. Det bästa jag sett!*



*Pampig avslutning med 800 musiker och artister på borggårdsarenan.*



# Haverier under ”Kalla kriget”.

Genom kunskap om en kallelse från en Facebook-grupp med piloter, kunde redaktören närvara vid ett seminarium på Ärna, för flygande personal, om inträffade haverier under tiden 1946 – 1989 (Kalla kriget).

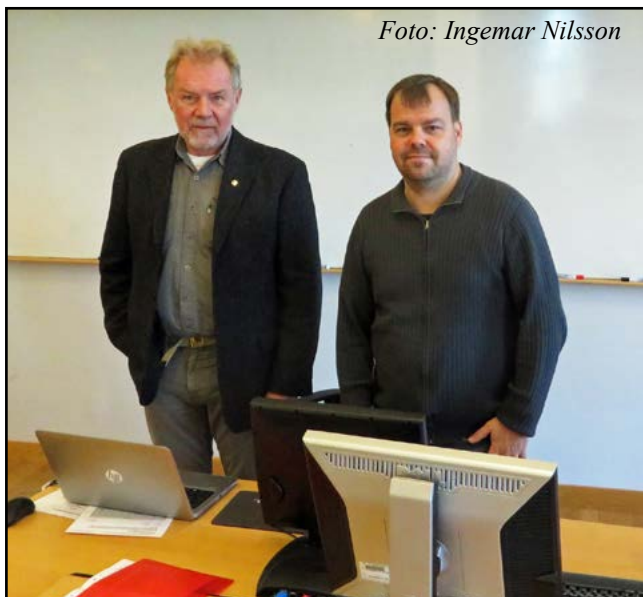


Foto: Ingemar Nilsson

Seminarier leddes av Alf Ingesson Thor och Göran Jacobsen som tillsammans skrivit boken ”Omkomna i FV haverier under Kalla kriget”.

Alf har bakgrund som fältflygare och är utbildad psykolog med erfarenhet från uttagning av flygande personal. Göran har skrivit två böcker om fältflygare och är väl insatt i vad flygande personal blir utsatta för i flygtjänsten. Han är lokförare till professionen men ägnar sig på halvtid åt sitt intresse flyghistorik.

Deltagarna i seminariet representerade både vanliga förare men även olika flygande chefsbefattningar såsom divisionschefer, flygchefer, haveriutredare, mm.

Anledning till starten av bokprojektet var vissa journalisters överdrifter om inträffade haverier. Överdrifterna har skapat oro hos efterlevande. Överdrifter som behöver bemötas med sanningen runt det inträffade. Man har under arbetet fått kontakt med anhöriga och getts möjlighet att förklara vad som hände.

## Diskussionen cirklade runt fyra punkter:

- FV Flygsäkerhet genom åren.
- Hur har DA (Driftstörningsanmälan) upplevts.
- Hur har den övergripande ledningen fungerat.
- Hantering och upplevelser på förband.

Det poängterades att avsikten med seminariet inte är att man ska vara någon sorts ”besser-wisser” till det som hände i dåtid. Då gällde andra värderingar som man inte i nutid behöver ifrågasätta.

## • *FV Flygsäkerhet genom åren.*

Många berättade om hur utbildningen i den dagliga tjänsten satsade på säkerhet och höll sig, under avancerad flygning, på mer än 2.000 meters flyghöjd. När det blev tillämpningsövning slutade ofta jaktstriden på höjder avsevärt under 2.000 meter, ända ned till trädkronhöjd, utan föregående utbildning.

## • *Under ”Rea-epoken 1955-1963”.*

282 flygplan havererade med totalt 185 omkomna. På en division uppmanades personalen att inte lämna in sorgbanden; – ”Dom behövs hela tiden!”.

Under den här tiden förekom stora jaktstrider med massor av flygplan på begränsat område. Kollisionstillbudet haglade! Värsta exemplet som gavs var 56 flygplan i samma område.

I detta avseende höjdes säkerheten så småningom med en ny bestämmelse om max 6 flygplan i samma stridsområde.

## • *Jaktförare i baksits på 32 Lansen.*

En divisionschef på ett 32-förband prövade en pedagogisk form som gav bra utdelning. Under en samövning med jaktstridspass fick 32-föraren med sig en utbildad jaktförare i baksitsen som kunde ge många bra tips. Ansågs mycket utvecklande!

## • *Hur har DA (Driftstörningsanmälan) upplevts.*

En DA var en anmälan som föraren skrev emot sig själv och som hade som bakgrund att om många förare gjorde fel på grund av felaktigt utformade reglage, el. liknande, skulle materielförändringar stoppa misstag i fortsättningen. Samma sak gällde fel som hade bakgrund i felaktig utbildning, etc.

Mycket unga förare hade misstro till systemet – enligt på seminariet lämnade vittnesmål - och misstänkte att ledningen skulle dra fel slutsatser av en anmälan och stoppa flygningen för den som lämnat in en DA. Andra höll inte med utan tyckte att DA-systemet var bra.

Det var bättre efterlevnad på vissa förband, med DA-rapporteringen, och det angavs bero på den tjänstgörande divisionsledningen. Före 1963-1964 fanns ingen utsedd Flygsäkerhetsofficer (FSO) på flygflottiljerna som hanterade sammanställningarna av DA.

I DA-systemets början uppkom frågan om hur man kunde utestänga nyfikna journalister från att med stöd i ofentlighetsprincipen, som stadgas i grundlagen, släppa DA-





Delar av symposiet. Foto: Ingemar Nilsson

uppgifter till pressen. Pressens rotande i DA-anmälningarna skulle definitivt framgent ha punkterat tilltron! Men det löste sig.

### **Nytt system - Avvikelsehantering.**

I nutid har Försvarsmakten infört ett gemensamt Avvikelsehanteringssystem som ersätter DA-systemet för Flygvapnet. För Armén och Marinen fungerar systemet mindre bra eftersom personalen är rädd för att anmälan riktas emot dem själva.

### • **Hur har den övergripande ledningen fungerat.**

1964 utbildades divisionsledningarna i flygsäkerhetstjänst. Symposiedeltagarna diskuterade olikheter i arbetssätt på både Flygskolan (F 5) och enskilda förband. På vissa divisioner hade äldre fältflygare tagit över den faktiska ledningen från divisionsledningen och "körde i sina egna spår".

### **Alla har väl känt suget efter att "busflyga".**

En divisionschef ställde frågan; - "Vill ni busflyga? Gör inte det på egen hand. Säg till mig så ordnar vi en övning!". Divisionschefen ledde sedan en lågflygning i skärgården på lägsta höjd och efter det minskade suget.

I neddragningarnas spår är numera Central Flygsäkerhetsledare en befattning som inte längre finns på Högkvarteret. Det tycktes på symposiet vara en felaktig satsning även om man inom FV inte haft några haverier med omkomna sedan 1996.

### • **Hantering och upplevelser på förband.**

Fråga: - Vad hade ni för upplevelser efter det att ett haveri inträffat och en kamrat på divisionen omkommit?

- Det hörde till vardagen!
- Det var så vanligt!
- Man skakade av sig det!
- Vissa var kalla till vad som hände!
- Dåligt eller inget stöd till efterlevande!

### **Har uttagskriterierna för flygförare ändrats?**

Ja, idag tittar man även på om den sökande kan bli en "lag-spelare" och om den sökande är stresstålig.

*När man är ute på djupt vatten är det klokt att hålla munnen stängd.*

*Walter Matthau*

Alf berättade att den psykiska mognaden anses inträffa för medelkvinnan vid 19 års ålder. För manliga individer är motsvarande ålder 25 år. Tillbakablick på haverier visar att de flesta som omkom var under 25 år!

DMT-testet som ansågs vara mycket användbart under 1970-1990-talet försvann 2014 beroende på att nuvarande psykologer inte kan utvärdera systemet. DMT-systemet kom ursprungligen från US Navy men utvecklades i Sverige.

## **Boken "Haverier i Flygvapnet med omkomna mellan 1946-1989".**

Som avslutning på seminariet berättade Alf och Göran om boken som utkommer till sommaren och innehåller djupare analyser av haverierna. Från 1940 finns fullständigt statistikunderlag i Flygvapnet och därur kan utläsas att 1926-1938 förlorades 56 flygare och 1939-1945 omkom 280 flygare och 261 flygplan totalhavererade.

### **Kännetecken 1946-1954.**

Krav på snabb uppbyggnad av flygvapnets alla delar. Mycket hög utbildningstakt. Många flygplantyper med hög omsättning innebärande många omskolningar och liten erfarenhet per typ. Införande av reaflygplan.

### **Konsekvenser:**

Oprövade utbildningsanvisningar, oerfaren personal och brister i ledningsfunktioner ledde till haverier och allvarliga tillbud. Dålig anpassning till människans förutsättningar.

### **Rea-epoken 1955-1963.**

282 flygplan totalhavererade.  
130 haverier med omkomna.  
150 flygförare, 28 besättningsmän och 7 passagerare, totalt 185 omkomna.  
127 lyckade och 18 misslyckade fallskärmshopp.

### **Kännetecken 1955-1963.**

Flygvapnet färdigbyggt med modern materiel. Fortsatt utveckling av teknik och taktik. Nya kravprofiler krävdes för att möta hotbilden. Ny teknik gav nya möjligheter. Stor del av flygverksamheten var utbildning av elever. Förbättring av flygtjänstledning.

### **Konsekvenser:**

Hög utbildningstakt och många elever var ett flygsäkerhetsproblem. Fortsatt brister i ledning av flygtjänst. Låg medelålder bland flygande personal.

Fortsättning nästa sida.....

### **Nedgångsepoken 1964-1989.**

250 flygplan totalhavererade.  
92 haverier med omkomna.  
96 flygförare och 20 besättningsmän, totalt 116 omkom.  
159 lyckade och 24 misslyckade fallskärmshopp.

### **Kännetecken 1964-1989.**

Moderna flygplan blev bättre genom hänsyn till människans begränsningar. Instrumentflygutbildning förbättrades med bättre landningshjälpmedel. Moderna vapen gav mindre operativa risker vilket påverkade övningarna. Flygtidsminskning. Bättre flygutbildning. Fältflygarna avvecklas mot långtidsanställningar.

### **Konsekvenser:**

Bättre räddningssystem. Äldre och mer erfaren personal.

### **Sammanfattning.**

877 flygplan totalhavererade.  
390 haverier med omkomna.  
441 flygförare, 96 besättningsmän och 10 passagerare, totalt 547 omkom. Dessutom omkom en flygförare vid tjänstgöring i RAF.  
393 lyckade och 66 misslyckade fallskärmshopp.

Medelålder för omkommen pilot = 24,9 år

Medeltid på typen = 204 tim

Medeltid totalt = 792 tim

Färdigutbildad förare = 63 %

Förare under ett utbildningsskede = 37 %

390 haverier med omkomna = 9 per år i snitt

Totalt 548 omkomna = 12,7 per år

877 totalhav fpl = 20 per år

### **Kollisioner.**

De flesta kollisionerna är inom förband vid samlingar och omformeringar.

1946-49 – 18 koll, 10 fast, 30 omk

1050-59 – 32 koll, 19 fask, 39 omk

1960-69 – 20 koll, 20 fask, 23 omk

1970-79 – 5 koll, 4 fask, 6 omk

1980-89 – 8 koll, 12 fask, 2 omk

1990-99 – 1 koll, 2 fask, noll omk

2000-16 – noll koll, noll fask, noll omk

84 flygplan, 100 döda, 67 fask

### **Värt att veta!**

1977 inträffade det senaste haveriet där föraren omkom på grund av ett felfungerande räddningssystem.

1991 var första året utan omkommen flygare.

1996 inträffade det senaste haveriet med spetsigt flygplan där föraren omkom.

Sedan flygvapnet bildades 1926 har 908 flygare omkommit varav 666 förare.

Flest antal totalhaverier skedde åren 1944 och 1946 med 51 flygplan.

Flest antal omkomna var 1943 med 55.

### **Flygsäkerhetsarbetet!**

- IFYL 1949

- Flygtjänstledningsutbildning

- DA

- Urval

- Teknisk utveckling

- Simulatorer

- Regelutveckling

*Ingemar Nilsson*



*Historiskt sett har det varit många flygplanssystem att hantera under flygsäkerhetsarbetet inom flygvapnet.  
Bild från Flygdagen på Ärna 2018.*

*Foto: Håkan Jakobsson FM/LSS*



# Försvarmaktens och Kamratföreningarnas mentorprogram



## **Starten.**

Försvarmaktens och Kamratföreningarnas mentorprogram startades 2009 av Fallskärmsjägarna och Förvarstolkarnas kamratföreningar med en konferens på Karlbergs slott men programmet utvecklades inte i förväntad takt och i rätt riktning. Därför startades Mentorprogrammet Fallskärmsjägarna under 2011. Under 2016 breddades programmet med Kustjägerveteranerna och under 2017 drevs programmet med båda organisationerna. Dessutom har Sveriges Militära Kamratföreningar (SMKR) hakat på och är nu med i programmet.

Ärna Kamratförening deltar med vår sekreterare Bertil Hagdahl som har haft tre sittningar som Mentor med sin Adept.

Mentorprogrammet är en dörröppnare till näringslivet för den som gjort militärtjänst.

## **Mål och Syfte.**

- Att erbjuda officerare en mentor från kamratförening som stöd för att hantera personliga och arbetsrelaterade utmaningar i olika livsfaser.

- Målet med Mentorprogrammet är dels en kompetensförstärkning (genom överföring av kunskap och erfarenhet) samt att kunna behålla officeren längre i tjänst genom att de får stöd att hantera livspusslet.

## **Genomförande.**

Matchning av mentor och adept sker efter region, bransch och erfarenhet. Adepterna specificerar till Mentorn vad man vill tala om före första mötet, uppstartsmötet. Samtalsupplägget är valfritt och mötesfrekvensen cirka en gång i månaden, 8-10 gånger. Platsen där samtalet sker är valfritt och utvärdering sker efter 12 månader. Man får vid behov stöd av en projektgrupp från SMKR.

## **Deltagare.**

Just nu är 300 deltagare aktiva i projektet med fördelningen lika många mentorer som adepten. Olika branscher är repre-

senterade och åldersfördelningen är blandad vilket även gäller den geografiska spridningen på de inblandades hemort.

## **Grundregler för Mentorn.**

- Vara bollplank för adepten som tar eget ansvar för sina beslut.
- Ta reda på vad adepten vill och användegna erfarenhete när de stämmer med vad adepten efterfrågar.
- Lyssna för att förstå och var generös med feedback.
- Var öppen för att lära en del själv och våga ifrågasätta.
- Var uthållig även om det kommer en svacka.

## **Grundregler för Adepten.**

- Formulera dina förväntningar och tala om vad du vill prioritera.
- Sätt mål och delmål utifrån dina egna behov.
- Underlätta för en bra start med mentorn genom att nämna något konkret du vill åstadkomma.
- Utveckling kräver tid och förutsätter att du kan ta dig tid för reflektion runt dina egna behov.
- Förbered mötena med din mentor.
- Våg agå in på djupet i samtalet. Ge inte upp förrän du känner att ni är klara med en fråga.
- Censurera inte dig själv. Fråga om allt du vill veta.
- Säg till om du inte tycker att kontakten utvecklas som du vill, det går att avbryta utan att det är någons fel.

## **Några röster från utvärderingar:**

- Är en bra verksamhet med många möjligheter. Det finns en bra struktur och bra material att tillgå.
- Utvecklande, Inspirerande, Vägvisande.
- Det har varit väldigt nyttigt för mig där jag verkligen haft en möjlighet att känna efter vem jag är.....

*Artikeln sammanställd av*

*Ingemar Nilsson och Bertil Hagdahl*

## En historia från Malmö Control på 80-talet.

När ett brittiskt signalspaningsflygplan Nimrod (namnet på en havsgud) passerade in över södra Östersjön förbi navigeringsfyren Codan på Själland var de, enligt regelverket och flygsäkerhetskontrollmässigt, övervakade av en civil flygledare på Malmö Control.

För säkerhets skull gjorde den kvinnliga flygledaren ett anrop till signalspaningsflygplanet med;

-Are You the Nimrod?

-No, I'm the pilot in the front seat.

## Nybygge.

En amerikan skröt för konduktören:

- I New York kan man bygga ett hus på morgonen och så har hyresgästerna flyttat in på kvällen.

- Jaså, sa konduktören.

Efter en stund närmade de sig Uppsala och amerikanen frågade:

- Vad är det här för en stad?

- Det vet jag inte, sa konduktören, den fanns inte här i går!

## Förväxlade ark.

Herr Olsson hade fått magsjuka och ringde till Försäkringskassan och meddelade att han skulle vara hemma ett par dagar.

- Vi skickar några papper till dig, sa handläggaren.

- Tack, men jag har flera rullar hemma!

**Pelle skryter för Per:**

- I vår trappuppgång bor det en pojke som går på lina.

- Det var väl inget. I vår trappuppgång finns det fem tantar som springer på kafferep.

## Det var bättre förr...?

När redaktören var i 12-13-årsåldern förvarades rättfällor löst i stadens varuhus. Då kunde vi kreativa buspojkar ägna sig åt att spänna upp - gillra - varje rättfälla i en öppen disk på varuhuset. När vi sedan gick undan några meter, till en plats inom hörhåll, kunde vi efter en stund höra ett högljutt; - AJJ!

Fällan hade slagit igen om fingrarna på en presumtiv köpare och vi kunde förnöjt konstatera; - En till i fällan!

Numera förvaras rättfällor i plastpåse och det tidigare kreativa nöjet förvägras nu det uppväxande släktet.

## Miljöpartist på väg hem från Byggmax.



Han nyttjar rotavdraget så länge han orkar!

- Vad sa Kristina när du friade till henne?

- Att hon först skulle fråga sin man.

**Modern raggningsteknik:**

- Ska vi gå hem till dig eller mig – jag har AC hemma

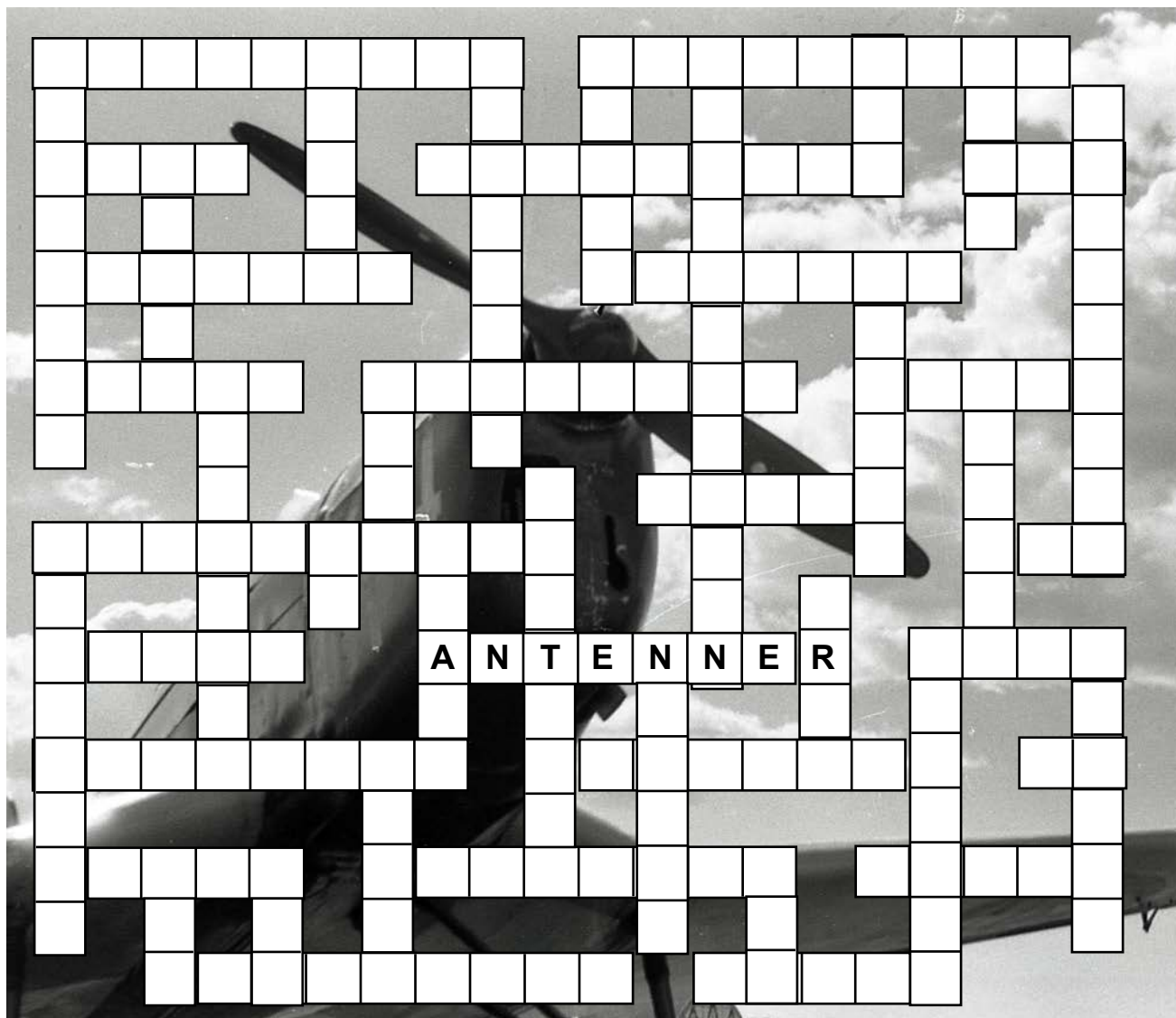




## KRISS-KROSS NR 10

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

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



**Rätt lösning finns utlagd på hemsidan.**

2 bokstäver

BI  
ID

4 bokstäver

BRER  
LAJK  
RIDÅ  
SNAR  
VETE

OSANT  
OSAKA  
PINUP  
RAPAR  
STIAN

7 bokstäver

UNGTUPP  
RÖRKRÖK  
VARSAMT

9 bokstäver

LANTERNOR  
ROBOTBALK  
SKJUTNING  
TRANSPORT

3 bokstäver

BER  
DEG  
JAK  
KIL  
LEN  
TIS

5 bokstäver

BAKIS  
BERSÅ  
CYKEL  
DAGER  
GARBO  
JANTE  
NÅGON

6 bokstäver

ENDAST  
GRÄDDE  
NUBBAR  
ÖVNING

8 bokstäver

~~ANTENNER~~  
ISBORRAR  
NATTJAKT  
REGNROCK  
ROSTOLJA  
SEGELBÅT  
SNEDSITS  
STATLIGT  
TURBINER  
TURGUBBE

10 bokstäver

REGELBROTT

12 bokstäver

BALKROTATION

# Baksidan



Teckning: Krister Erikson

***En sann historia ur verkligheten, berättad av Hagel själv:***

På Ärna välkände kaptenen Holger Hagel tjänstgjorde i början av sin karriär som sergeant i vaktlokalen på F 16. En kväll under tidigare delen av 1950-talet drabbades en värnpliktig soldat av det som i dag kallas akut psykisk ohälsa. Hagel kunde inte hantera situationen på vanligt sätt genom att prata i ovanligt stora bokstäver. Han kontaktade Ulleråkers mentalsjukhus och det bestämdes att Hagel skulle komma in med soldaten, till Akutintaget.

Hagel beställde en bil ur transportcentralen med chaufför och satte sig till höger i baksätet med den psykvårdsbehövande soldaten på sin vänstra sida. Färden ställdes mot Akutintaget på Ulleråkers sjukhus.

När transporten anlände till Akutmottagningen blev soldaten den förste som lämnade bilen tätt följd av Hagel. I dörren möter de den utlarmade läkaren varvid soldaten gör en gest mot Hagel och säger:

***- Ja, nu har vi lyckats få honom ända hit. Vill ni nu ta hand om honom!***

Hagel hade all möda i världen att övertyga läkaren vem som var sjukt rubbad, respektive befäl.