KUNGL. ÖSTGÖTA FLYGFLOTTILJS
KAMRATFÖRENING

MALMENBLADET NR 1 2012

FLYGET PÅ MALMEN 100 ÅR

Medlemsblad för Kungl Östgöta Flygflottiljs Kamratförening
Flygets Hus, Lägergatan 11
586 63 LINKÖPING
PG 9 96 17 -3
www.f3.kamratforening.se

MALMENBLADET NR 1 2012

Nr 54 sedan första nummer 1982

Redaktör:
Sture Axelsson
Ektunavägen 65, 589 33 Linköping
070-5882166, sture.axelsson@yahoo.se

Medlemsavgiften 2012

Vi saknar medlemsavgift för 2012 för ett antal medlemmar. Till dessa bifogas inbetalningskort och kassören är tacksam om inbetalning görs senast 2012-04-30. Om ni inte vill stå kvar som medlem meddela gärna Bernt Samuelsson på tel ***013-299357*** eller via e-post *berndt.samuelsson@telia.com*

Styrelsens verksamhetsberättelse för 2011

Styrelsen 1/1 – 31/12 2011

Ingvar Jäderlind	Ordförande	Hans Bertil Karlsson	Vice ordförande
Leif Klaar	Sekreterare	Bernt Samuelsson	Kassör
Stellan Andersson	Ledamot	Hans Mårtensson	Ledamot
Ronny Perfect	Ledamot	Birgitta Green	Suppleant
Stig-Olof Carlsson	Suppleant	Sven-Olof Rytterdahl	Adjungerad

Revisorer.	Christer Lundin och Jan Johansson
Valberedning	Irene Liljebäck och Åke Medbrant
Webansvarig	Bo Asmundsson

Styrelsemöten

Styrelsen har under året haft 9 protokollförda sammanträden.

Verksamhet

Torsdagsträff med ärtor och tillbehör den 3 mars och 29 september.
Årsmöte fredagen den 13 maj.
Traditionsenlig "Lillejul" fredagen den 9 december då ett 70-tal medlemmar lät sig väl smaka av det stora och välsmakande julbordet.
Vid samtliga dessa träffar har styrelsen informerat om kamratföreningens verksamhet.

Resor

Liksom tidigare år har vi haft möjlighet att delta i resorna som Bråvalla flygvapenföreningen anordnat till olika resemål. Ett flertal av medlemmarna har deltagit i dessa resor.

Representation

Ordf. och vice ordf. har representerat kamratföreningen vid Flygvapnets kamratföreningsträff i Östersund.
Ordf. ingår som representant i Flygvapnets samverkansgrupp för kamratföreningarna.
Allan Carlsson Luleå har representerat kamratföreningen vid Flygvapnets huvudflygdag på F21.

Samverkan

Styrelsen för F3 och F 13 kamratföreningar har under året genomfört samverkansträff och diskuterat gemensamma frågor.

Studiebesök

Kamratföreningen har genomfört två studiebesök under verksamhetsåret.
Kriminalvårdsanstalten i Skänninge och SAAB i Linköping.
Båda studiebesöken var mycket uppskattade av deltagarna.

Ekonomi

Kamratföreningens ekonomi är god men osäkerhet råder om det fortsatta stödet från Försvarsmakten (F17) idag med till hyres-, tryck- och portokostnader för Malmenbladet.
För 2011 har vi erhållit full kompensation för våra kostnader.
FM utredning om framtida stöd till kamratföreningarna. Utredningen var klar under våren 2011.
I utredningen föreslås bl.a. att kontrakt skall skrivas mellan kamratföreningen och traditionsbevarande förband.
I diskussionerna har det framkommit att F3 kamratförening överförs till annan traditionsbevarande förband. I vårt fall till helikopterflottiljen. Beslut har inte tagits i frågan.

Malmenbladet

Malmenbladet, som är kamratföreningens medlemsinformation, har skickas ut två gånger under året.

Hemsidan

Föreningens hemsida på Internet www.f3.kamratforening.se innehåller aktuell information om kommande aktiviteter och vår målsättning är att hålla hemsidan så aktuell som möjlig.

Slutord

Styrelsen vill rikta ett varmt tack till alla som på olika sätt bidragit till föreningens verksamhet under året.
Sammanfattningsvis måste 2011 betraktas som ett gott år för föreningen och styrelsens förhoppning är att vi tillsammans med medlemmarna har goda möjligheter att i framtiden utveckla föreningen

Ett stort tack till alla medlemmar runt om i landet för det stora intresse ni visar för kamratföreningen.
Till F17 och Helikopterflottiljen framför vi också vårt stora tack för all värdefull hjälp och stöd i vår verksamhet och hoppas att vi även i fortsättningen kan påräkna ekonomiskt stöd från försvarsmakten.

Ingvar Jäderlind	*Hans-Bertil Karlsson*	*Leif Klaar*
Bernt Samuelsson	*Stellan Andersson*	*Hans Mårtensson*
Ronny Perfect	*Birgitta Green*	*Stig Olof Carlsson*

Sven-Olof Rytterdahl till minne

Kungl. Östgöta Flygflottiljs Kamratförenings redaktör och tidigare sekreterare Sven-Olof Rytterdahl har hastigt lämnat oss under hösten 2011. Sven-Olof var född och uppvuxen i Kristianstad och kom till flygvapnet via Flygvapnets Centrala Skolor i Västerås som volontär 1953. Sven-Olof utbildade sig till navigatör vid F1 i Västerås, och efter utbildningen fortsatte han sin karriär som navigatör vid F17 i Kallinge på flygplan A32 Lansen. Efter underofficersutbildningen vid Försvarets Läroverk vi F14 i Halmstad 1964, fortsatte han som navigatör vid F7 i Såtenäs. Sven-Olof kom till målflygdivisionen på Malmen 1973 och flög som motmedelsoperatör på flygplan J32B fram till sin pension 1992. Både före och i synnerhet efter sin pension, engagerade han sig i dels Östergötlands Flyghistoriska Sällskap (ÖFS) och i Kungl. Östgöta Flygflottiljs (F3) Kamratförening. Under många år och fram till sin bortgång var Sven-Olof medlem av kamratföreningens styrelse både som sekreterare och redaktör för föreningens tidning ”Malmenbladet”. Sven-Olof hade en mycket stark känsla för bevarandet av den gamla vackra underofficersmässen, numera ”Flygets hus”. Under den stegvisa renoveringen och underhållet av byggnaden hade Sven-Olof och hans arbetsgrupp ett stort praktiskt ansvar för arbetets genomförande. Sven-Olof var också mycket engagerad i arbetet med museet och mycket uppskattad som guide.
Vi inom F3 kamratförening känner stor saknad efter en uppskattad vän och kollega, med vilken vi delade våra intressen och minnen.

Ny redaktör för Malmenbladet

Att ersätta Sven-Olof som redaktör för Malmenbladet är inte lätt och det bevisas enklast genom att man måst tillsätta två stycken!

Jag, ***Sture Axelsson***, har ett kortare förflutet på F3, endast drygt 4 år under mitten av 1960-talet, som civil mekaniker på avd 6. Mer om det kan läsas i Malmenbladet nr 1 2011. Har dock stort flygintresse med privat flygcertifikat och flyger fortfarande i Linköpings Flygklubb.
Jag har åtagit mig huvudansvaret för Malmenbladet, men till min hjälp har ***Jan Svensson*** lovat att ställa upp.
Jan har ett något längre förflutet på F3, ca 9 år under 1960/70-talet. Därefter har han en lång gedigen erfarenhet av civilflyg i olika befattningar.
Han vill inte ställa upp på bild!

Tillsammans ska vi försöka åstadkomma två nr av Malmenbladet per år. Det kräver dock att vi får hjälp med material eftersom vi inte har lika lång F3-historia, som de flesta av er andra. Hjälp oss gärna med berättelser, erfarenheter, kul episoder etc. De kan vara muntliga, så skriver vi ner dem.
Vi tänker även ta tag i kamratföreningens websida, som legat still senaste tiden. Tanken är att få ut aktuell information, mellan Malmenbladen, den vägen.

Kungl. Östgöta Flygflottiljs
kamratförening

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

FREDAGEN DEN 4 maj 2012 i Flygets Hus

PROGRAM

14.00 **Preliminärt studiebesök i TWR och Brandstation. Kräver personnummer i samband med anmälan.**

16.00 **Årsmöte med sedvanliga årsmötesförhandlingar**

17.30 (ca) **Kamratmiddag bestående av förrätt, varmrätt, vin/lättöl samt kaffe och kaka**

FLYGETS HUS är öppet från kl 14.30 och där kommer att finnas kaffe och förfriskningar.

ANMÄLAN senast torsdagen den 26 april till:

Ingvar Jäderlind 013 – 17 18 82 Stellan Andersson 013 – 25 99 53

Ronny Perfect 013 – 29 85 47 Hans Bertil Karlsson 013 – 29 98 25

VÄLKOMNA

TORSDAGSTRÄFF

Flygets Hus

Torsdagen 18 oktober 2012 kl 18.00

Anmälan senast torsdagen den 11 oktober 2012 till;

Ingvar Jäderlind 013 – 17 18 82 Stellan Andersson 013 – 25 99 53

Ronny Perfect 013 – 29 85 47 Hans Bertil Karlsson 013 – 29 98 25

VÄLKOMNA

KUNGL. ÖSTGÖTA FLYGFLOTTILJS
KAMRATFÖRENING

LÄNKAR SOM BRUSTIT.....

KAMRATER SOM LÄMNAT OSS

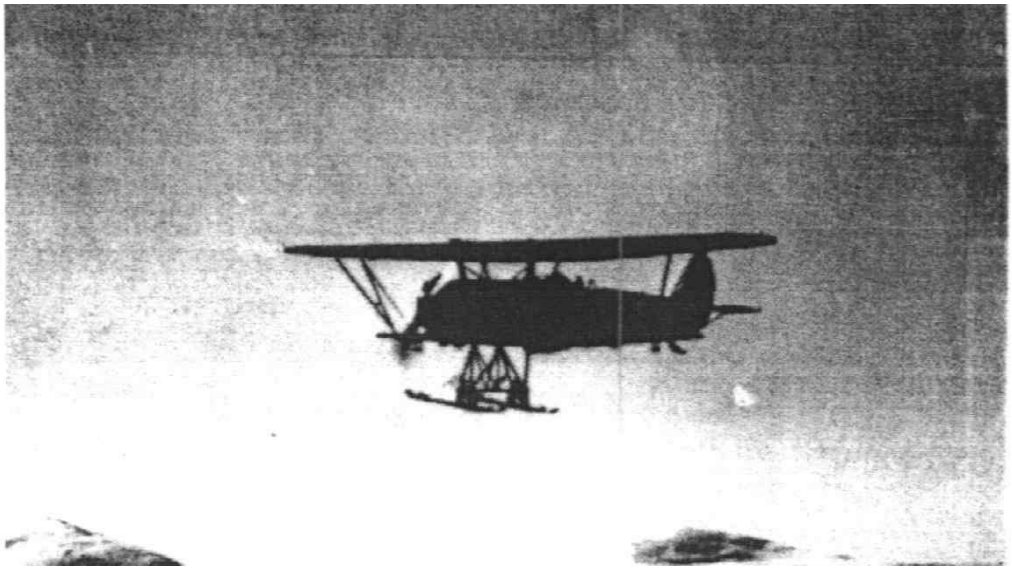
Sven-Erik Larsson
Kurt Pettersson
Sven-Olof Rytterdahl
Filip Jonsson
Lennart Andersson

FRID ÖVER MINNET

Hem går flykten över kända byar
- skymtar hembyns kyrka r´en
Över bygden dela lätta skyar
ömsom skugga – solens sken

Hit vill jag en gång få återvända
längs min skolväg som jag ser
när min levnads dag nått sin ända
här bland minnen bäddas ner

Ferdinand Cornelius



Lillejul 2011
Den årliga middagen inför julen ”Lillejul” avnjöts den 9 december. Som vanligt var det ett antal tappra män och kvinnor med Hans och Anita Mårtensson i spetsen som ordnade och såg till att vi andra hade det trivsamt. Vi var inte mindre än 66 stycken som fick ta del av den goda maten. Ett hjärtligt tack till Er som fixade det hela från oss övriga deltagare

Styrelsemöte 8/3 2012
Styrelsemötet inleddes med ett verksamhetsmöte tillsammans med F13 kamratförening. Under verksamhetsmötet informerade Traditionsofficer Joakim Hiertner helikopterflottiljen om den kommande förändringen beträffande försvarsmaktens förhållande till kamratföreningarna. För närvarande finns inget slutgiltigt beslut hur försvarsmakten kommer att förhålla sig till kamratföreningarna. Försvarsmakten (Högkvarteret) har i en skrivelse 21 952:50875, 2012-01-11 lämnat en förteckning över aktuella traditionsvårdsuppgifter mm. Det är inte riktigt klarlagt eller beslutat till vilket förband F3 och F13´s kamratföreningar ska tillhöra. Försvarsmaktens hållning är att kamratföreningarna bör administreras och tillhöra en förband i föreningarnas geografiska närhet vilket innebär för F3 och F13 helikopterflottiljen på Malmen. Joakim Hiertner framhöll vidare försvarsmaktens snäva budget, vilket innebär att stödet till kamratföreningarna kommer att vara relativt begränsade.

Efter Joakim Hiertners information beslutades att representanter från respektive styrelse gemensamt sammanställer de krav och önskemål kamratföreningarna har inför framtiden. Verksamhetsmötet beslutade att kontakt tas med högkvarteret och i samband därmed överlämnar föreningarnas lista över krav och önskemål.

Efter verksamhetsmötet tillsammans med F13´s kamratförening fortsatte vårt interna styrelsemöte. Handläggning och beslut hänvisas till styrelsens mötesprotokoll.

Torsdagsträff 8/3 2012
Styrelsemötet avslutades med traditionell middag med ärtor, pannkakor och punsch. Vi var ett 50-tal medlemmar som under stor munterhet och gemenskap fick avnjuta denna måltid. Vi får rikta ett stort tack till alla som har fixat detta och då i första hand Hans och Anita men inte minst alla som engagerat sig i köket och serverat oss andra. Jag (redaktören) måste personligen rikta ett stort tack till Hans och Anita som alltid ordnar speciell mat till mig som är glutenallergiker.

/Jan Svensson

.

Framtida planerade studiebesök
Styrelsen undersöker möjligheten att besöka Stridsskolan i Kvarn i vår och BT i Mjölby under hösten.
Vi informerar om detta senare via *www.f3.kamratforening.se*

Resor
Som tidigare har vi möjlighet att delta i de av Bråvalla Kamratförening anordnade resorna. Det som ligger närmast i tiden är en vårresa till Skåne och Ven den 17-19 maj 2012. Bl a med besök i Helsingör, F10 Flygmuseum, Svedinos Flygmuseum och Beredskapsmuseet i Djuramossa. Anmälan senast 10 april 2012. Kontakta S-O Carlsson direkt på tel 013-152323 eller 0705-112323 för mer information eller anmälan.
Kort info om ytterligare planerade resor/föredrag/studiebesök:

- Föredrag Piratjakt i Adenviken — månd 16 apr
- Studiebesök SAAB tillv JAS 39 — Hösten
- Resa Ryttmästarbostället i Simsjön 1 dag — tisd 4 sept
- Resa Försvarsfordonsmuseet i Strängnäs 1 dag — lörd 8 sept
- Shoppingresa Burg 2 dagar — fr-lö 19-20 okt
- Julbordskryss Cinderella 2 dagar — må-ti 3-4 dec

Mer information om resor finns på http://www.bravalla.se

F3-boken

Boken ”F3 Flygflottiljen på Malmen” är nu färdig efter ett par års hårt arbete av redaktionen med ***Stig Holmström*** och ***P G Lundborg*** i spetsen. Officiella releasen av boken hölls i flygmuseets faktarum fredagseftermiddagen den 9 december 2011 med berörda och medarbetare inbjudna. Festligheterna invigdes med ett glas bubbel i museets restaurant och fortsatte sedan med ett anförande och tack till alla som på något sätt har bidragit att boken kom till. Författare och andra som bidragit med egna texter eller genom intervjuer lämnat materiel till boken fick själva presentera sig under Stig Holmströms ledning. Utöver de direkt inblandade fanns ett stort antal representanter från flygvapnet, flygindustrin, intresseorganisationer, flygmuseet och andra flygentusiaster. Vi får framför allt lämna ett varmt tack till redaktionen för en mycket bra och välgjort bok och inte minst till bokens sponsorer, Flygvapenmuseum, NuLink, Saab AB, Westman-Wernerska stiftelsen och Östgöta Correspondenten.
Alla medlemmar i Östergötlands Flyghistoriska Förening får ett exemplar gratis. Boken finns att köpa hos Östgöta Correspondenten av en kostnad av 240:- för prenumeranter. På Flygvapenmuseum och i övrigt är ordinarie pris 300 :-
Med boken följer dessutom en CD ”Flygpionjärerna Malmen 1911 – 1974” med unika bilder och filmer.

Flyget på Malmen och militärflyget i Sverige är 100 år
Första sidan visar flygvapenmuseets **Nieuport M1** just av den anledningen.

och så här började det…..
I början av juni 1911 annonserades i Östgöta Correspondenten, att flygning skulle äga rum på Malmen den 16-18 juni 1911, och kl. 19.45 fredagen den 16 juni startade Carl Cederström och genomförde den första flygningen på Malmen.
Han lyfte snabbt och steg över Malmskogen under regementsmusikens toner, passerade Jägarvallen och flög på 400 – 500 m höjd över Linköping och avslutade med några svängar över Malmen.
Efter landningen hissades Cederström och bars sedan i gullstol fram till landshövdingen som tackade honom.
Även under lördagen den 17 och söndagen den 18 juni flög Cederström och det uppskattades att flygningarna hade lockat ca 50 000 åskådare till Malmen under de tre dagarna.
1912 återkom Cederström till Malmen och startade sin flygskola. Från början hade han tänkt förlägga flygskolan till Ljungbyhed, men efter sin första flygning på Malmen den 16 juni 1911 ändrade han sig.
Kanske det var det fina mottagandet efter flygningen den 16 juni och/eller det till synes outsinliga lagret av punsch på officersmässen som gjorde att han valde Malmen för sin flygskola.
Flygskolan fick ett statsbidrag på 12 000 kr under förutsättning att fyra officerare utbildades.
Utbildningen startade i juni 1912 men de fyra eleverna, Silow, Björnberg, Krokstedt och Lindén var inte färdigutbildade förrän en bit in på 1913.
En stor bidragande orsak till att Malmen fick en så framträdande roll inom flygvapnet kan vi tacka Gösta von Porats fästmö för. Han hälsade på henne när hon gick på hushållsskola i Linköping.
I samband med en sådan visit besökte han Malmen och fann där lämpligt att förlägga Kungl Fälttelegrafkårens Flygavdelning

Alltså är det nu 100 år sedan detta hände och det skall firas i början av juni, närmare bestämt den 1-3 juni 2012. Samtidigt firar SAAB 75 år och det är tänkt att den 1-2 juni ska ägnas åt flyg- och industriseminarier medan det den 3 juni blir det stor flygdag på Malmen med medverkan från både SAAB, Försvarsmakten och Linköpings kommun.
Enligt uppgift skall det bli den största flygshowen i Nordeuropa under 2012.
Rimligen bör vi då få se allt som SAAB tillverkat genom åren och som fortfarande är flygbart.
Detta blir då ett ypperligt tillfälle för gamla F3-kamrater att få komma in och se hur det ser ut på Malmen nu. Säkert ett av de sista tillfällena för de flesta av oss, eftersom flottiljområdet är ”mycket stängt” för utomstående idag.
Håll ögonen öppna på annonsering i dagspress angående tider etc och pricka redan nu in den 3 juni i almanackan.
Vi ses väl då? Kanske fler än 50 000!

Studiebesök vid kriminalvårdsanstalten i Skänninge

Under oktober månad besökte 25 medlemmar kriminalvårdsanstalten i Skänninge. Många av oss hade aldrig varit ”inne” på någon anstalt tidigare och var därför lite oroade över hur det skulle kännas att komma innanför grindarna.
Vi fick passera den första grinden vid centralvakten. När grinden hade stängts efter oss och vi fått lämna ifrån oss våra ID-handlingar för kontroll i vaktlokalen, i den så kallade ”slussen”, mötte anstaltschefen Gert-Arne Sköld upp och hälsade oss välkomna och centralvakten öppnade ytterliggare en grind in till själva anstaltsområdet. Inne på anstaltsområdet förklarade Gert-Arne att inom detta område kunde vissa kategorier av interner (inte alla) röra sig fritt mellan olika platser och aktiviteter.
Vi gick ”raskt” över området till personalmatsalen för att inte direkt stöta ihop med interner ute på rast. Anstaltschefen informerade där om Skänningeanstaltens verksamhet. Vid vårt besök var det c:a 250 interner och c:a 170 anställda. Vidare berättade Gert-Arne att anstalten hade fått en annan inriktning, från att ha varit en öppen anstalt till en betydligt högre säkerhetsklassad anstalt.

På anstalten finns olika typer av verkstäder och produktioner för både för interna och externa behov. Arbetsplikt gäller för alla intagna. Ibland kan det dock vara svårt att få alla motiverade att utföra sina arbetsuppgifter.
Under anstaltschefens information bjöds vi på landgång, kaffe och kaka. Allt hade tillverkats och framdukats av anstaltens interner och personal.
Efter detta lämnade vi personalmatsalen för att gå till den nybyggda så kallade ”klosteravdelningen” där 18 intagna fanns placerade i tre olika grupper. De har accepterat att genomgå ett 12-punkters program för att på sikt kunna slussas ut i det civila samhället. Avdelningen har en viss religiös prägel över sig och internerna deltar 3 gånger/dag i en gemensam meditation och lyssnar till ett anförande av en utsedd ledare i gruppen. Övrig tid på klosteravdelningen sysslade internerna med olika aktiviteter bl.a. skötseln av klosterträdgården med växthus.
Vi gick in i den så kallade ”kyrkan” på klosteravdelningen. Belysningen var dämpad och en lugnande musik strömmade ur högtalarna. Efter en stunds tystnad och meditation berättade de intagna om sin vardag på anstalten. Internernas vardag och rutiner upplevde vi var ganska annorlunda i förhållande till vår tillvaro ute i det fria samhället. Efter deras berättelser hade vi möjlighet att ställa frågor, som vi fick ödmjuka, konkreta och relevanta svar på.

Efter pratstunden med internerna presenterade Ingvar Jäderlind oss från F3´s kamratförening. Han berättade också om flygvapnet i stort, flottiljen på Malmen, vår kamratförening och vad vi sysslade med. H-B Karlsson berättade om flygverksamheten på Malmen under tidigare år och idag. Ronny Perfect berättade om flottiljens historia och flygvapenmuseet.
Vid besöket överlämnades några flygböcker och när boken om F3 var klar, skickades ett ex till anstalten. Ingvar tackade Gert-Arne för att vi fick besöka anstalten. Många av oss rördes av mötet med internerna, samtidigt som vi fick en större förståelse för de deras vardag */ Ingvar Jäderlind/Jan Svensson*

Vad händer på Malmen idag?

De första Blackhawk-helikoptrarna överlämnade

Tisdagen den 17 januari överlämnade Försvarets Materielverk, FMV, de två första Blackhawk-helikoptrarna till Försvarsmakten under en ceremoni på Helikopterflottiljen, Linköping.

Efter att regeringen bara för ett och ett halvt år sedan fattade beslut om anskaffning av ett nytt helikoptersystem välkomnas nu den nya medeltunga helikoptertypen till Försvarsmakten. De nya helikoptrarna har den svenska beteckningen **Helikopter 16.** Vid tisdagens ceremoni deltog bland annat överbefälhavare Sverker Göranson, försvarsminister Sten Tolgfors och FMV:s generaldirektör Gunnar Holmgren.

Publicerad: 18 januari 2012

God dag, flygare!

Med de orden inledde flygvapeninspektör Micael Bydén flygskolans examensceremoni för de 17 elever som det gångna året genomfört sin grundläggande utbildning till att bli transport-, strids- respektive helikopterpiloter och därmed nått en milstolpe i sin väg mot pilot i Försvarsmakten.

Den flygförarexamen som genomfördes under torsdagen på flygskolan på Malmen i Linköping var unik ur flera perspektiv. Dels var det första gången som en gemensam examensceremoni för transportflyg-, stridsflyg-, och helikopterpiloter genomfördes. Dels var det också den till antalet examinerade piloter största examen på många år, och den absolut största sedan flygskolan etablerades på Malmen.

Publicerad: 30 januari 2012
Bilder och text från Helikopterflottiljens webbsida

Hänt på 6:an under 1960/70-talet

Under den här rubriken har jag skrivit ner några upplevelser och händelser från mitt arbete som kontrollant och besiktningsman på kontrollavdelningen vid avdelning 6, (numera tekniska enheten) på F3 under min anställning 1964-73. Eventuellt återkommer jag med flera berättelser i kommande Malmenblad om det finns plats och utrymme. Naturligtvis kommer jag också att nämna saker som berör hela flottiljen och flygvapnet och inte bara det som har hänt vid avdelning 6 på F3.

Efter ett halvår som civil mekaniker på tillsynsavdelningen, blev jag mer eller mindre kommenderad av flygdirektör von Köhler att flytta till kontrollavdelning på flygverkstaden. Förutom von Köhler själv hade jag kontrollingenjör Erling Christensson som chef och Gustav Linder, Ingagull Håkansson och Anita Karlsson som närmaste medarbetare.

Gustav Linder

Jan Svensson

På kontrollavdelningen sysslade vi i stort sett med allt som på något sätt berördes av inspektioner, kontrollfunktioner, bedömningar av skador och reparationer på i stort sett all flygmateriel och utrustningar på flottiljen och ute på baserna. Vi hade också i uppdrag av flygstaben och materielverket att delta i haveriutredningar inom försvaret innan Statens haverikommission bildades.

Överbelastning av flygplan J29 F

Flygplanet med överbelastningen drogs in i flygplanhallen för undersökning av skadorna. Gustav och jag konstaterade snart att flygplanet varit utsatt för mer än 12 g. G-mätarens visare hade stannat mot maxstoppet i instrumentet. Förmodligen hade flygplanet varit utsatt för högre belastning än vad instrumentet kunde visa. Balkar och spant i bakkroppen hade fått sådana skador att när man tog i stjärtkonen under stabilisatorn och drog åt vänster respektive höger sida, veckade sig skalplåten på flygplanets sidor. Motorns infästningsbeslag i flygplanets struktur hade klarat sig utan skador. Motorn är förhållandevis den tyngsta enhet med stor hävarm från

infästningen i flygplanet och kan ge huvudspantet och brandskottet skador vid stora g-belastningar. Flygplanet kasserades naturligtvis, och även motorn på grund av den höga belastningen den varit utsatt för.

Varken Gustav eller jag fick veta vem som flugit sista flygningen med flygplanet. Vi skulle gärna ha velat träffa honom för att få klarlagt under vilket flygläge överbelastningen inträffade.
I vår tekniska rapport kunde vi därför inte redovisa hela händelseförloppet utan endast flygplanets kvarstående skador och kassationsbeslut. Rapporten lämnades vidare till flygvapnets interna haveriutredare. Någon slutrapport från haveriutredarna såg vi aldrig till.

Avvägning och symmetrimätning av flygplan J29F

Gustav under avvägning av J29 i det fria.

I samband med H-tillsynerna ingick ett arbetsmoment där flygplanen skulle symmetrimätas och avvägas mellan ett antal mätpunkter i förhållande till varandra på kropp, vingar och stjärtparti, ett arbetsmoment i underhållsarbetet som utfördes av kontrollavdelningen. Flygplanet som vi skulle mäta stod redan inne i flygplanhallen så det var bara för Gustav och mig att sätta i gång och genomföra mätningen. Gustav satte sig till rätta på en stol vid teodoliten ett stycke framför flygplanets nos för att läsa av teodoliten och föra protokoll och jag fick uppdraget att gå runt och hålla stålskalorna vid mätpunkterna enligt protokollet.

Förutsättningarna för att kunna genomföra en sådan noggrann mätning kräver att flygplanet är upphissat på domkrafter och står på ett stabilt golv. Mätningen sker med hjälp av teodolit och stålskalor, ”långa eller korta linjaler av stål graderade i millimeter”. Med hjälp av teodolitinstrumentet och stålskalorna ställs flygplanet först upp i vågrätt läge i längd och tvärled. På flygplan J 29 görs sedan alla uppmätningarna i förhållande till nosställets infästningsaxels höjd och vågplan. När

Gustav hade fyllt i alla mätvärdena i protokollet, konstaterade vi att vingspetsarna pekade upp två och en halv millimeter utanför toleransen enligt protokollet.

Det blev mycket diskussion mellan Gustav, flygvapnets underhållsavdelning och SAAB. Hade vingarna börjat bli utmattade efter så många års belastningar, eller var det en naturlig sättning i vingarna som inte gick tillbaka?
Kunde man ur hållfasthetssynpunkt acceptera detta och flyga vidare?

Vi blev mycket överraskade på kontrollavdelningen. Efter en vecka svarade SAAB: Mätpunkterna i vingspetsarna var en kvarleva i protokollet från tillverkningen. Att vingspetsarna pekade uppåt efter ett antal år och belastningar hade man tagit hänsyn till vid hållfasthetsberäkningen av vingen. Mätpunkterna i de båda vingspetsarna togs bort ur protokollet. ”*Det är förskräckligt,* ” tyckte Gustav, ”*här har vi hållit på och mätt dessa vingspetsar på flygplanen i alla år till ingen nytta.*”

Skador efter hård landning

Ett flygplan av typ J35D skadades mycket allvarligt vid en missbedömning i samband med landningen. Hela sporrstället trycktes in och själva stjärtkonen blev så skadad att den måste bytas. Flygplan J35D och efterföljande modeller är ett mycket långt flygplan och vid belastningar i den här omfattningen kan man befara sättningar längre fram i flygplanstrukturen. Flygplanet är uppbyggt i tre delar framkropp, bakkropp och stjärtkon. De tre delarna är anslutna till varandra med ett antal styrpinnar och bultar. Utöver en fysisk besiktning av hela flygplankroppen kom vi överens med SAAB supportgrupp att kontrollera åtdragningsmomentet på bultarna mellan fram och bakkropp. Hade bultarna för lågt moment i förhållande till det moment som föreskrivits betyder det att flygplanet varit utsatt för en otillåten sträckning i strukturen. Som tur var hade inte momentet ändrat sig något. Med stöd av resultatet från momentkontrollen betraktade man flygplanet så här långt vara felfritt med undantag av stjärtkonen och sporrstället. Bakre spantet i bakkroppen med styrpinnar och bultar kontrollerades och mättes upp med hjälp av en fixtur som vi fick låna av SAAB. Spantet konstaterades vara utan anmärkning, men styrpinnar och bultar ersattes av nya. Man bedömde att både styrpinnarna och bultarna varit utsatta för en så stor belastning att de borde bytas ut. Gustav Linder och jag ville göra en avvägning av flygplanet med teodolit i längd och tvärled i likhet med vad vi brukar göra med flygplan J29, för att var på den säkra sidan att inte den bakre delen av bakkroppen ändå hade blivit påverkad på något sätt.
SAAB var inte så övertygade om att vi behövde göra en sådan mätning.

Gustav och jag gjorde i alla fall en avvägning och uppmätning av flygplanet. Det visade sig att de båda mätpunkterna längst bak under bakkroppen pekade upp c:a 4 millimeter i förhållande till värdena i flygplanets leveranshandlingar. När Gustav ringde till SAAB´s supportgrupp trodde de inte på att vi hade mätt rätt. Resultatet blev att både SAAB och Försökscentralen (FC) kom och gjorde sina mätningar oberoende av varandra. Båda mätningarna visade samma resultat som vad Gustav och jag kommit fram till.
Det blev ett stort pådrag på SAAB. Hade flygplanet verkligen varit utsatt för en sådan belastning att strukturen sträckt sig och inte återgått till de ursprungliga måtten och läget?

Det dröjde ett par veckor innan SAAB kom tillbaka i ärendet. SAAB meddelade att flygplanet vid leveransen hade ett motsvarande avvikande värde. Varför detta avvikande värde inte hade noterats i leveranshandlingarn kunde inte SAAB svara på eller lämna någon förklaring till.

Flygplanet hade flugit några hundra timmar med denna avvikelse utan att det påverkat prestanda eller flygegenskaperna, i alla fall inte så mycket att förarna märkte något. Det tog nästan ett halvår att skaffa fram alla plåtar och reservdelar som måste bytas ut i bakkroppen innan en ny stjärtkon kunde monteras och flygplanet i övrigt var återställt för flygning.

/ Jan Svensson