



MALMENBLADET NR 1 2015



Foto via Försvarsmakten

Tp 84 Hercules, eller Lockheed Martin C-130 som flygplanstypen officiellt heter, har 2015 flugit i svenska flygvapnet i 50 år - längre än i något annat europeiskt land.

Medlemsblad för Kungl Östgöta Flygflottiljs Kamratförening
Flygets Hus, Länergatan 11
586 63 LINKÖPING
BG: 336-3181
www.f3.kamratforening.se

MALMENBLADET NR 1 2015

Nr 60 sedan första nummer 1982

Redaktör och Webbansvarig:

Sture Axelsson
Ektunavägen 65,
589 33 Linköping
070-5882166, 013-152601
E-post: sture.alexsson@yahoo.se



Ansvarig utgivare:

Ingvar Jäderlind

Bild på första sidan. Grattis Hercules!

Tp 84, Hercules, har sedan 1965, alltså i 50 år, flugit i det svenska flygvapnet. Längre än i något annat europeiskt land! Se även sista sidan

Innehåll i detta nummer:

Medl avg, div info, nya medl	sid 2
Ordföranden har ordet	sid 3
Verksamhetsberättelse 2013	sid 4
Länkar som brustit....	sid 5
Kallelse (påminnelse) årsmöte	sid 6
Inbjudan torsdagsträff	sid 6
Lillejul 2014, succé	sid 7-8
Lumpenjubileum 1965-2015	sid 9-11
Färdmek på FV räddningshelikopter	sid 12-13
Info från Hkpflj	sid 14-15
Tp84, en pigg 50-åring i FV	sid 16

Adressändring

Om du flyttar och ändrar adress är kassören, **Bernt Samuelsson**, tacksam om du meddelar detta till honom, på tel **013-299357** eller via e-post berndt.samuelsson@telia.com

Malmenbladet

Vi har en stående efterlysning av material för artiklar. Säkert har du också minnen eller små historier från din Malmentid, som kan vara värda att berätta för oss andra. Hör gärna av dig till mig: **Sture Axelsson**. Jag är tacksam om Du berättar, skriva kan jag göra.

E-postadress.

Du som har dator och en e-postadress, meddela gärna den till redaktör eller kassör så kan vi nå ut med information till er snabbare.

sture.alexsson@yahoo.se
berndt.samuelsson@telia.com

Nya medlemmar.

Två nya medlemmar har tillkommit i föreningen sedan förra Malmenbladet:

Håkan Hedevisk
Kerstin von Wowern

Välkomna!

Medlemsavgiften 2015.

Till medlemmar som ännu inte betalat medlemsavgift för 2015 bifogas en ny inbetalningsavi. Om du inte längre vill vara medlem i föreningen är kassören tacksam om du meddelar honom.

Resor.

FV Huvudflygdag, Lördag den 4 Juli 2015.

Skaraborgs Flygflottillj , F7, 75 år. Hercules i Sverige 50 år.

Bråvalla Kamratförening planerar en bussresa dit. Begränsat antal platser, anmäl i god tid, senast 4 juni 2015.

225:- per person, D v s kraftigt subventionerad av KÖFK. Billigare kan du inte komma dit!

Tåkern Naturum och Motala Motormuseum.

planerad den 18 maj 2015 400:- / person, också den kraftigt subventionerad. Anmälan senast den 7 maj.

Se detaljerad info och anmälan på webbsidan.

www.f3.kamratforening.se

Inför hösten finns planer för studiebesök på **Femöresfortet i Oxelösund** och ev **Kärnkraftverket i Oskarshamn**.

Övrig info och anmälan samtliga resor:

S-O Carlsson

Tel: 013-152323, 0705-112323

Mer info:

Websida: www.bravalla.se
www.f3.kamratforening.se

E-post: brakamf@gmail.com

Tidigare annonserad resa till **Sweden International TATTOO i Malmö 23-24 Maj 2015 (Fullbokad)**

Aktiviteter på FVM och ÖFS

Flygvapenmuseum har många aktiviteter som är trevliga att delta i och föredrag som är värda att lyssna till.

Vi rekommenderar varmt dessa aktiviteter.

Mer information finns på Internet

www.flygvapenmuseum.se/kalender

Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, ÖFS, har filmkvällar i Flygets Hus, oftast sista torsdagen i månaden, vår och höst. De är absolut värda ett besök. Inget inträde men vill man ha fika kostar det 20:-

Information finns på deras webb www.ofsflyg.se och ofta i lokaltidningen Corren under "I dag". Vi rekommenderar även ett medlemskap i ÖFS. Det innefattar då fritt inträde till FVM, rabatt i FVM-butiken och i restaurangen CalleC.

Ordföranden har ordet

Året inleddes med Folk o Försvars konferens i Sälen, där FM (försvarsmaktens) problem var uppe till ytan. Både brist på personal och ekonomi inom försvarets diskuterades. Försvaret behöver förbättra sin ekonomi för att kunna utföra politikernas inriktning av vad försvaret skall klara av. Vi får väl se hur vilka resurser som kommer tilldelas i framtiden.

Vi som har lång erfarenhet av försvaret både när det var stort tills det nu nedbantade försvaret. Sent skall syndarna vakna. Annars är det på väg att utarmas och till slut finns bara kamratföreningarna kvar som en resurs? Men så illa skall det väl inte bli. Kamratföreningarna utgör en stor resurs för försvaret även om inte alla har förstått vår betydelse.

Äntligen har våren gjort sina första staplande steg och vi börjat lämna vintern bakom oss. Det känns skönt att åter få känna lite sol och värme igen.

Jag skrev i förra numret av Malmenbladet att föreningen bör erhålla kompensation och stöd från Helikopterflottiljen till föreningens verksamhet.

Vi har tillsammans med ÖFS (Östergötlands historiska förening) genomfört en överläggning med Helikopterflottiljen angående stöd till föreningen.

Överläggningens resultat var positivt för kamratföreningen. Men det finns en hel del olösta frågor som också måste få en positiv lösning.

Flygvapnets ordförandekonferens som i år kommer att genomföras 26 – 27 mars vid LSS (Uppsala) bl.a. kommer behandla frågor om stöd till kamratföreningarna.

För att få en helhetsbild hur stödet är till respektive kamratförening har samverkansgruppen genomfört en enkätundersökning bland kamratföreningarna. Resultatet kommer presenteras vid ordförandekonferensen.

Föreningen har ansökt om, och även beviljats, ett verksamhetsbidrag från Linköpingskommuns äldrenämnd till vår verksamhet för år 2015. Stödet utgår för medlemmar över 65 år som boende i Linköpings kommun. "Vi bockar och tackar". För att vår förening skall kunna utvecklas behöver vi öka vår rekrytering bl.a. för att kunna behålla och föra vårt kulturella arv från F3 vidare till kommande generationer. Nya medlemmar har tillkommit och det är glädjande men vi behöver bli flera.

Styrelsen har satt som mål att alla som har möjlighet bör rekrytera minst en ny medlem till föreningen har varit lyckosam.

Styrelsen tar tacksamt emot nya idéer och förslag till rekrytering av nya medlemmar.

Vid föreningens höstmöte informerade Krister Engström om sina uppdrag med räddningshelikopter i flyg- och sjöräddning. Hans berättelse om olika människoöden i samband med räddningsuppdragen var mycket fascinerande och många var rörda efter hans genomgång. Krister var bl.a. med vid räddningen av passagerare vid Estonias förlisning. Han har genom sitt arbete fått många vänner resten av sitt liv av tacksamma människor som räddats i utsatta lägen.

Även "Påven Johannes Paulus II" finns bland hans vänner.

Vårens föreningsverksamhet har åter kommit igång efter vinteruppehållet.

Föreningen planerar att genomföra studiebesök vid bl.a Tåkern naturum och Motala motormuseum under våren och ev Femöresfortet i Oxelösund plus något industribesök i höst.

Läs mer på föreningens Webb sida där kommande aktiviteter finns redovisade.



/Ordföranden

Styrelsens verksamhetsberättelse för 2014

Styrelsen 1/1 - 31/12 2014

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
Sture Axelsson Adjungerad

Revisorer: Bo Agnegård och Per Lindström
Valberedning: Åke Medbrant och Irene Liljebäck

Webbansvarig: Sture Axelsson

Styrelsemöten

Styrelsen har under året haft 9 protokollförda sammanträden.

Verksamhet

Torsdagsträffar med årtor och tillbehör den 6 mars och 3 oktober.
Årsmöte fredagen den 26 april.
Traditionsenlig "Lillejul" fredagen 12 december då 65 medlemmar lät sig väl smaka av det stora och välsmakande julbordet.
Vid samtliga dessa sammankomster har styrelsen informerat om kamratföreningens pågående och kommande verksamhet.
Ordf. och vice ordf. har genomfört överläggning med C för Hkpflj. angående vårt förslag till överenskommelse och stöd till kamratföreningen.

Resor

Liksom tidigare år har föreningens medlemmar haft möjlighet att delta i resor som Bråvalla flygvapenföreningen anordnat till olika resmål. Ett flertal av medlemmarna har deltagit i dessa resor som har varit mycket intressanta.

Representation

Ordf. ingår som representant i Flygvapnets samverkansgrupp för kamratföreningarna.

Samverkan

Har genomförts med övriga kamratföreningar i regionen AF2 och F13 angående gemensamma kamratföreningsfrågor.

Ekonomi

Kamratföreningens ekonomi är god men stor osäkerhet råder om framtida stöd från FM/Helikopterflottiljen.
Begränsat stöd har vi fått från Hkpflj. under 2014. Någon ersättning för kamratföreningens lokalkostnader har vi inte fått Hkpflj. Kamratföreningen har betalat hyran till ÖFS.
Vid avvecklingen av Malmenmässen erhöll kamratföreningen ett ekonomiskt bidrag av Malmens mässförening.

Malmenbladet

Malmenbladet, som är kamratföreningens officiella medlemsinformation, har skickats ut två gånger under verksamhetsåret.

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 2014 trots alla problem som FM har haft under året som även drabbat kamratföreningarna på olika sätt ändå betraktas som ett gott år för föreningen.

Styrelsen vill tacka alla medlemmar runt om i landet för det stora intresse ni visar för kamratföreningen.

Till Helikopterflottiljen framför vi också vårt tack för all värdefull hjälp och stöd i vår verksamhet och hoppas att i fortsättningen även kan påräkna ekonomiskt stöd från Hkpflj.

Ingvar Jäderlind
Leif Klaar
Stellan Andersson
Ronny Perfect
Stig Olof Carlsson

Hans Bertil Karlsson
Bernt Samuelsson
Hans Mårtensson
Birgitta Green

/Ordföranden

LÄNKAR SOM BRUSTIT KAMRATER SOM LÄMKNAT OSS.

**Sven Lindh
Lars-Ive Flood
Karl-Evert Lundholm
Lennart Wibom**



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



Påminnelse om Årsmöte

Fredagen den **17 april 2015** i Flygets Hus



16.00

Årsmöte med sedvanliga förhandlingar.

17.30 ca

Middag bestående av förrätt, varmrätt, vin/lättöl samt kaffe & kaka
Efter middagen föredrag av Krister Engström.

Flygets Hus är öppet från **14.30** och där kommer då att finnas kaffe och
förfriskningar.

Anmälan senast *måndagen den 6 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 i Flygets Hus
den 15 oktober 2015 kl 18.00**

Ev föredrag

Anmälan senast fredagen den 9 oktober 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

Lillejul 2014 blev en succé!

65 personer anmälda - och alla kom!

Det var länge sedan så många medlemmar samlats till Lillejul.



Ett kärt problem var att räkna ut möbleringen för att alla skulle få plats. Alla räknade - flera gånger - men ingen fick samma resultat!



HB och Ronny, under överinseende av Leif, fick uppståda hela sin tekniska kompetens för sätta ihop extraborden.



Allt kom till sist på plats och Bernt och Ronny kunde duka upp och plocka fram kassalådan. Så glada som de ser ut kan man misstänka att de provsmakat varuutbudet.



Dukningen är klar och gästerna börjar strömma in för bl a glögg och pepparkakor.



Gamla flygare drar historier från tiden



Ge
ntlemannen Åke underhåller några av de få damerna.

Historierna flödar vidare...



Minns du då vi låg på...?



Cornelius berättar skrönor som är så ljusskygga så han måste blunda själv...



...men åhörarna mittemot lyssnar intresserat.

Kökspersonalen och de få damerna i föreningen, med Anita och Hans Mårtensson i spetsen, lägger ner ett fantastiskt jobb för att göra dessa träffar möjliga.

Stort TACK!

PS. Maten, som fick ett mycket gott betyg, kom i år från Restaurang Husman på Mjärdevi



Äntligen dags att ta plats vid borden, fint dukade med ljus, grönt och glitter.



Från det här julbordet behöver garanterat ingen gå hungrig!



Grabbarna här låter sig väl smaka - mellan de mustiga snapsvisorna.



Så kommer då det oundvikliga. Avdukning och disk. HB försöker här komma underfund med hur ett förkläde är konstruerat...

Lumpenjubileum 1965–2015 = 50 år.



Redaktören som Vpl 612
Axelsson för 50 år sedan.

Sedan jag besökt utställningen "Lumpen" på Flygväpenmuseum kom jag att tänka på att det faktiskt är 50 år sedan jag själv gjorde "lumpen". Kanske kan jag frammana några minnen från det året.

Eftersom jag sedan 1½ år var anställd som civil montör på avd 6 så hade jag fått ett intyg från direktör von Köhler att jag skulle placeras på F3 vid mönstringen.

Alltså bytte jag hyresrummet på sta'n och verkstaden på avd 6 mot i första hand barack 24 och några veckors militärutbildning.

Vi ryckte in en kulan novemberdag och fick ut vår utrustning i den grå persedelsäcken. Vi försökte få kläder som passade men den sure förrådsgubben skickade bara iväg oss med budskapet att gå till luckan och prova och komma tillbaka och byta om det inte passade oss.

Det visade sig inte vara så enkelt. När vi sedan ville byta så tyckte han vi var kräsna och tyckte inte det gjorde något om kalsongerna var tre nummer för stora eller om blåställets byxor slutade strax under knäet. Det enda som var noga att det passade var permisuniformen. Den skulle sitta bra.

De som tog hand om oss och lärde oss att hälsa, bädda och putsa skor var två furirer, Karlsson och Persson, Fanjunkare Brodd var deras chef och kompanichef var kapten Raab. På kompaniexpeditionen huserade förvaltare Mårtensson. Den som mest utmärkte sig från början var fanjunkare Brodd. Han gick nästan alltid klädd i långkappa, spetsbyxor och läderstövlar samt skärmmössa. Oroväckande likt de nazister vi sett på krigsfilmer!

Alltnog vi lärde oss hälsa och såg väl hyfsade ut så vi skulle efter två veckor få åka hem på vår första permission. Alla utom en kille från norra Småland. Hans hår var för långt, han måste klippa sig. Problemet var att han hade inga pengar att gå till frisören för. En företagssam göteborgare erbjöd sin hjälp. "Jag har en trimsax på min rakapparat, jag fixar det åt dig". Sagt och gjort han klippte av det för långa håret men resultatet såg för jäkligt ut så även om killen fick godkänt av Brodd så kunde han inte

åka hem som han såg ut. Alltså startades en insamling så han fick pengar till frisören men då var det för sent på lördagen så han stannade inne på logementet över första helgen. Frisören var mycket undrande hur han kunde se ut så när han kom dit på måndagen.

Det var förresten samma kille som aldrig sett TV förut så han satt på markan och tittade nästan jämt, även på testbilden. Därför fick han smeknamnet "Testis".

Ganska snart visade det sig vilka killar som aldrig varit hemifrån mamma tidigare. Pressa byxor var ett okänt begrepp för dem. En bra inkomstkälla för oss som kunde detta var fredagskvällarna före permisuppställningen på lördagen.

5 kr för att pressa ett par byxor var standardtaxan. En del lärde sig inte på hela tiden utan betalade för tjänsten.

Vi som skulle bli flygmekaniker varvade militärutbildning med mekutbildning på J29. Mekutbildningen försiggick till största delen i instruktionsverkstaden och där fanns ett antal tekniker som instruktörer. Gösta Persson, Gunnar Hjälle, Edvin "Gummikalle" Engström, "Hinke" Berggren samt ett par till.

Jag gick inte färdigt min mekutbildning utan någon gång i mitten av december kommer Engström, som jag kände sedan tidigare, och pratar med mig. Han undrar om jag verkligen ska fortsätta med mekutbildningen.

"J-29:an kan ju du. Jag har pratat med tekniker Bergehed, han behöver en kille på bastroppen, där får du det mycket bättre än på kompani". Jag förhör mig lite om vad bastroppen är för verksamhet. Jag får kontakt med Bergehed och han frågar om jag kan tänka mig att göra min värnplikt på bastroppen istället för mekaniker på linjen.

Den verksamhet Bergehed är ansvarig för är vägbasen i Energyda, söder om Växjö, och han berättar lite om vad det innebär.

Jag accepterar det och han ordnar så jag får börja där direkt och slipper därmed en stor del av militärutbildningen.



1:e flygtekniker Bergehed.

Verksamheten är i stort upplagd så att vi är hemma på F3 i 2-3 veckor för att sedan vara nere i Eneryda ca 2 veckor. Ett mycket behagligt upplägg visar det sig.

Bergehed hade från början informerat om att jag som värnpliktig på bastroppen inte kunde avancera till korpral vilket mekarna ute på kompani, om de var duktiga, kunde. Det såg jag inte som något problem då jag inte tänkt mig någon militär karriär.

På bastroppen fanns också en värnpliktig Åbrodd, från en tidigare omgång. När han muckar senare i maj kommer en värnpliktig Wemlert istället. Arbetet på bastroppen bestod till stor del, när vi var hemma, i att inreda lådor med verkstadssatser. I trälådor låg verktyg av olika slag och som krävdes för service och underhåll av dels flygplan men även av övrig basmaterial såsom startaggregat, pumpaggregat, elverk, bilar o s v. Dessa verktyg, som låg i en hög, skulle enligt en KUL (KrigsUtrustningsLista) placeras i olika lådor. Lådorna skulle inredas på ett praktiskt sätt och varje verktygs plats märkas ut så det tydligt framgick var respektive verktyg skulle sitta. Där fick man vara lite uppfinningsrik och snickarkunnig för att få fast alla verktyg så de tålde transport utan att lossna samtidigt som det skulle vara lätt att ta bort och sätta dit dem igen. Dessutom måste allt enligt listan få plats i den låda som var avsedd. Lådan skulle sedan märkas med ett M-nummer som stämde med innehållet i KUL.



Ladugården i Håralycke

På plats i Eneryda fanns en ladugård i Håralycke fullproppad med verkstadslådor och diverse annan material för att kunna sätta upp ett komplett flygfält på vägen utanför Eneryda. När vi var där bestod jobbet i att placera ut material och materiel och märka ut det enligt någon form av standard så att det skulle vara lätt att hitta i ett skarpt läge. Jag minns speciellt att det fanns ett stort antal vanliga stallyktor i lådor med tillhörande fotogenkannor som skulle kunna tändas upp och placeras ut som banljus längs landningsbanan/vägen. Jag minns att jag var mycket förvånad över hur mycket material som fanns i denna ladugård.



Törebodabåge.

I två hangarer, Törebodabågar, var det dessutom fullproppat med annan utrustning. Stora el-aggregat som skulle kunna försörja ett mindre samhälle med elström, startaggregat, pumpaggregat, rulltankar, och diverse annan utrustning. Dessa motordrivna aggregat skulle provköras med vissa mellanrum. Speciellt minns jag att vi inväntade en kall period under vintern för att vi skulle kunna testa att alla motorer startade vid temperaturer runt minus 15-20 grader. Alla motorer var konserverade så de skulle avkonserveras och sedan startas och det gick bra. De stora dieselmotorerna i el-aggregaten fick startas med eterkapslar och i något fall med krutpatron. Efter en sådan provkörning gick det åt flera dagar att konservera alla motorer igen. I en banvaktstuga intill stambanan fanns all elektronisk utrustning för trafikledning. Bl a telexapparater och telefoner. Även utrustning för samband mellan olika enheter på en flygbas. Allt detta skulle kontrolleras så det inte var skadat eller fuktigt. Funktionaliteten av den utrustningen kunde vi inte kolla.

Idag är jag förvånad över att allt detta fick vara ifred utan att någon bröt sig in eller saboterade men sannolikt var det så att ingen visste vad som fanns. Och att folk var ärligare? I ladugården, i en betongkassun fanns dessutom massor av ammunition till handeldvapen, 9 mm till K-pist, så man kunde ha startat ett mindre krig.

När vi var på basen var vi förlagda i Liatorp. Först bodde vi på ett litet pensionat men där var maten så dålig så vi protesterade, vi var ju vana vid F3:s fantastiskt bra mat och tyckte inte vi skulle leva sämre här. Vi fick byta till Liatorps hotell och där var maten mycket bättre men å andra sidan låg det alldeles intill järnvägen med ett tåg i stort sett var 5:e minut. Det var jobbigt de första 2-3 nätterna sedan vände man sig.

Livet här var betydligt friare än på flottiljen. Vår överenskommelse med Bergehed var att efter 17.00 var vi fria att göra vad vi ville och vi skulle vara nyktra, ha ätit frukost och klara för avfärd 07.30 på morgonen. En överenskommelse vi alltid höll. Undantag vid de tillfällen vi skjutsat Bergehed och någon teknikerkompis till dans på stadshotellet i Växjö. Han bjöd då på mat och vi fick göra vad vi ville bara vi var nyktra och kunde

köra dem hem. Dessa dagar fick vi någon timme sovmorgon.

Det behövde han också!

På den tiden var det inte så mycket restriktioner vad gällde vapen. Vi hade med oss K-pist och om jag minns rätt ett paket skarpa skott. Detta förvarades i hotellrummets garberob utan lås. Även vid de tillfällen då vi åkte hem på permission över en helg.

Att lifta fram och tillbaka på permis vid helgerna var ett vanligt sätt att resa på även mellan Linköping och Liatorp. Förvånande nog var det inget problem att ställa sig på E4 utanför Malmslätt en söndagskväll och ändå komma fram till Liatorp runt midnatt.

Uniform var i Linköping inte särskilt populärt och något man tog av sig så fort som möjligt när man kom ut på permis. Även om man i princip var tvungen att gå i uniform om man hade mindre än 24 timmars permission. I Liatorp var det dock en klar fördel och en inträdesbiljett till mycket. Det fanns en allmän bastu där som kostade någon krona att använda men vi behövde aldrig betala. Bion var gratis om vi kom i uniform. Vi träffade några tjejer och vi fick utan problem låna pappans bil bara vi såg till att deras döttrar kom fram och tillbaka från dansen helskinnade.

En stor fördel med att bli förlagd på en bas var att jag fick köra upp för förarbevis och därmed få köra kronans bilar vilket jag hade nytta av även sedan jag muckat och kom tillbaka till avd 6. Vi hade hoppats att få upprätta basen under en övning och se flygplan landa där någon gång under vår verksamhet där men så blev det inte.

Andra minnen från värnplikstiden var bl a att vi på vårt logement hade en kändis. Roger Magnusson, känd fotbollsspelare i Åtvidabergs FF, låg inne samtidigt. Han hade nästan samma kändisstatus som Zlatan idag, i vart fall i Sverige. Han hämtades till träning och matcher i Facits limousine med privatchaufför. När vi spelade fotboll på gymnastiken fick han stå i mål, dels för att vi andra annars aldrig fick låna bollen dels för att han inte skulle riskera skador.

En kul episod inträffade på sommaren. När var på väg från matsalen till luckan fick vi se en stor bisvärm hängande i ett träd. Vi stod och tittade på den när en flottiljpolis kom cyklande och han undrade vad vi glodde på. Vi visade honom och då åkte han iväg och sa - Jag ringer Gammel-Arvid.

Om en stund kom Gammel-Arvid (tekniker Einar Arvidsson) på cykel med en papplåda på pakethållaren. Under tiden hade halva bisvär-

men släppt taget och trillat ner på marken.

Gammel-Arvid petar ner de bin som är kvar i trädet i lådan sedan börjar han med händerna ösa upp bina på marken. Bina svärmar omkring honom och hela nacken är svart av bin men han bara tar dom med händerna och stoppar dom i lådan. Vi frågar naturligtvis om han inte blir stucken.

-Nä bina sticker inte mej, de vet att jag vill dom väl säger han och tar sin låda på cykeln och åker vidare. Gammel-Arvid var en mycket sympatisk man som jag inte hade så mycket att göra med under värnplikten men en del senare på avd 6.

En annan märklig man som det gick många båda sanna och osanna historier om var överfurir Haraldsson, "Hund-Harald", som hade någon form av sömnsjuka. Vi hade honom i sprängteknik där han visade hur man bl a använder pentylstubin. När han anbringade laddningar sprängdes allt annat bort utom det som var avsett. När vi hade paus somnade han direkt och pauserna kunde bli långa, ingen väckte ju honom. När han gick dag-officer i matsalen somnade han vid ett tillfälle och lade ansiktet i tallriken.

Tekniker Edvin Engström hade två bisysslor (som jag vet om) dels gick han runt på logementen varje fredag och kollade om någon behövde köpa preventivmedel därav namnet "Gummikalle" dels en mera seriös verksamhet, som jag utnyttjade vid flera tillfällen. Han tog upp beställning på måttsydda kläder, kavajer, byxor och kostymer. Det fungerade faktiskt bra och det var billigare och bekvämare än att handla konfektion på sta'n

Min värnplikt var en helt klart positiv upplevelse. Vi hade stor frihet och såg det mera som ett vanligt jobb. Vi slapp en del tråkiga kommanderingar och jag gick bara beredskap en helg, påsken 1965. Jag muckade i november 1965 och det var bara att börja åka in via vakt 2 och fortsätta på avd 6 igen.



Text och bild /Sture Axelsson

Färdmekaniker på Flygvapnets räddningshelikopter.

Krister Engström, medlem i Kamratföreningen, har under många år arbetat som färdmekaniker ombord på Flygvapnets räddningshelikopter och har i samband med detta deltagit i ett antal dramatiska räddningsinsatser. Han har berättat om detta på en av våra årtmiddagar och återkommer med säkerhet vid tillfälle och berättar mera.

I artikeln här återges delvis en text, som var införd i Gotlands Tidningar måndagen den 8 februari 1993, och som refererar räddningen av en privatflygare som fått nödlanda i Stockholms skärgård fredagen i veckan innan. Krister deltog aktivt i den räddningsinsatsen och har ställt tidningsurklippet till förfogande. I kommande nummer berättar vi mera från dramatiska räddningsinsatser, som han deltagit i.

Räddade nedkyld flygare på kobbe i Stockholms skärgård.

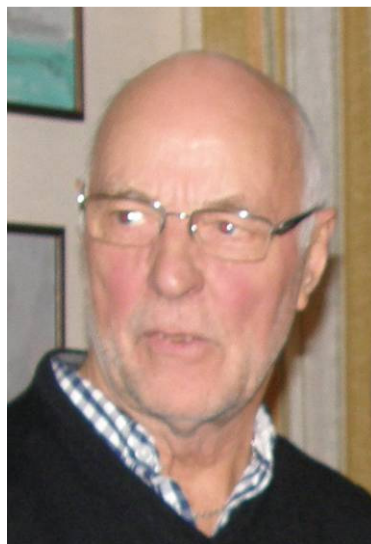
Vid den flygolycka i fredags, där en 51-årig tandläkare tvingades nödlanda i Stockholms skärgård, var det läkaren Lena Skerfe-Kjellander från Visby lasarett som först anträffade piloten. Räddningshelikoptern från Visby har hela Östersjöområdet som arbetsområde och hittade piloten av ren tur på en liten kobbe i skärgården.

- Han var nedkyld till gränsen för vad en människa klarar av, berättar Lena Skerfe-Kjellander för GT.

Läkaren och privatflygaren Hannus Estra tvingades nödlanda i vattnet i Stockholms skärgård. Han hade varit på ett kort besök i Tallinn i Estland och ätit lunch med några goda vänner. På vägen hem tog bränslet oväntat slut och piloten tvingades nödlanda. Han tror att några tjuvar stulit bränsle när planet stod parkerat i Tallinn. Själv är han säker på att han tankat mer än tillräckligt på Bromma innan han gav sig iväg.

Vid 20-tiden på fredagskvällen fick räddningshelikoptern i Visby larmet och gav sig iväg för att söka efter den nödställda.

- Det vi då visste var att ett privatplan hade störtat och vi fick uppgiften att det fanns fem personer med ombord på planet, berättar läkaren Lena Skerfe-Kjellander, som var med i räddningshelikoptern. Helikoptern hade 50 minuters gångtid till den aktuella platsen och sökte i ungefär en timme innan den nödställda piloten påträffades, av en ren slump.



Krister Engström

- Del var ren tur att vi hittade honom när vi lyste ner mot marken. Vi hade fått uppgift om ungefärlig nedslagsplats men det var svårt att se.

Piloten hade, innan han tvingades nödlanda, larmat Arlanda om sin situation och tänt planets alla lampor för att det skulle bli lättare att hitta. Han klättrade ur planet och satte sig på vingen för att invänta hjälp.

Själv trodde han att det skulle ta 20 minuter innan hjälpen skulle komma.

Nu tog det istället två timmar. När planet sjönk hoppade piloten i vattnet och simmade in till land där han tog sig upp på en kobbe, svårt nedkyld av det kalla vattnet.

- Det gick inte att landa på den lilla kobbe där han satt så jag och en ytbärgare fick vinschas ner från helikoptern, berättar Lena Skerfe-Kjellander. Vid denna tidpunkt trodde helikopterbesättningen ännu att det rörde sig om fem nödställda personer.

- Men nu inriktade vi oss på att rädda den här mannen. Han var svårt nedkyld, kroppstemperaturen låg på 29 grader. Han kunde inte prata och var helt apatiskt som man blir när man är så pass nerkyld. Vi trodde inte ens att han var svensk.

Från helikoptern vinschade man ner en båt och kunde få upp piloten till helikoptern som, efter en snabbtur runt kobben för att se om fler nödställda befann sig i närheten, begav sig till Huddinge sjukhus med mannen. Därefter gav man sig åter ut i skärgården för att söka efter de andra fyra.

Vädret var dåligt och det blåste 20 sekundmeter vilket försvårade sökandet. Efter cirka en och en halv timme hade mannen frisknat till så pass att han kunde berätta att han varit ensam i planet och sökandet kunde avbrytas.

I dag, tre dagar efter olyckan meddelas att Hannus Estra nu mår ganska bra och att han verkat klara sig helt utan men från den kraftiga nedkylningen.

Efter att chocken släppt har han också uttryckt sin ilska över att det tog så lång tid innan hjälpen nådde fram.

- Varför finns det ingen helikopter på närmare håll än Visby? frågade han sig i Expressen i går.

Där står också att läsa att en enda räddningshelikopter som finns i ständig beredskap och har hela östersjöområdet om övervakningsområde. Förutom Visby delar Ronneby på detta arbete.

Lars Wennerholm som är räddningsledare på Stockholms radio berättar att marinen begärt särskilda anslag för ett ha en helikopter i ständig beredskap på Berga Örlogsbas men att inget beslut ännu har fattats om detta

Ursprungstext i Gotlandstidningen skriven av Eva Bofride och

bilden tagen av FV Räddningshelikopter.

Texten redigerad av Sture Axelsson

Hannus Estras indignation över räddningsberedskapen i Östersjöområdet är väl lika aktuell idag, 22 år senare, eller hur?

(Red anm)



Färdmekanikern Christer Engström upptäckte den nödställda mannen på kobben. Visbyläkaren Lena Skerfe-Kjellander var med och berättar att mannen inte skulle klarat sig många minuter till, hans kroppstemperatur var nere i 29 grader.

Information från Helikopterflottiljen

Lasse Jansson är informationschef på Helikopterflottiljen på Malmen.

Han har lovat att regelbundet försöka medverka i Malmenbladet med information om vad som händer på Malmen idag. Nedan följer en kort information om vinterns aktiviteter.

Under första halvåret 2015 står Helikopterflottiljen på Malmen i beredskap för två olika uppgifter, EU Battlegroup15 och transportstöd till Polisen. Samtidigt finns två helikopter 15 med i en svensk styrka ombord på ett holändskt fartyg utanför Somalias kust. Den helikoptergruppen består till största delen av personal från 3. helikopterskvadron i Ronneby. På Malmen kan noteras att 24 nya piloter fick sina vingar från Flygskolan i början av året och FMV arbetar med att utveckla den operativa förmågan med helikopter 14.

Förutom Hkp16 består den Expeditionary Air Wing som ingår i Battlegroup15, BG15, av svenska Gripen och Herkules flygplan samt finska NH90 helikoptrar. Huvuduppgiften för de svenska helikoptrarna är att utföra person och materieltransporter vilket gör att helikoptergruppen är en av de enheter som först kommer att vara på plats om EU beslutar att sätta in BG15 någonstans inom en radie av 6 000 kilometer från Bryssel. Inom tio dagar ska BG15 vara på plats vilket kräver att det mesta av utrustningen står packad och klar. Den personliga utrustningen finns dessutom packad i tre olika varianter, för ett kallt, ett varmt eller ett mer normalt klimat. Inom det geografiska området som kan bli aktuellt finns i stort sätt alla olika klimattyper man kan tänka sig. Förberedelserna pågick under hela förra året och under beredskapen genomförs också flera större övningar i Sverige. En Battlegroup är en del av EUs förmåga att hantera större kriser. Var eller vilken typ av kris vet man inte i förväg vilket kräver en stor flexibilitet. Hittills, Helikopterflottiljen har deltagit vid två tidigare tillfällen, har den aldrig behövt sättas in. Sju olika länder bidrar till BG15 med totalt mer än 2 400 personer.

Uppdraget från Regeringen att stödja Polisens insatsgrupp med helikoptertransport vid behov inleddes redan förra året. Från årsskiftet står en rote helikopter 16 med två timmars startberedskap under dagtid vardagar. Detta kommer senare att utökas till att också gälla helger och dygnet runt. För att det ska kunna genomföras krävs en ändring av Malmens miljötillstånd.

Stöd till Polisen är bara ett sätt som Helikopterflottiljen stödjer samhället med vid olika kriser. Vanligast är när hemvärnsbataljonerna hjälper till vid eftersök av försvunna personer eller "vattenbombning" från helikoptrar vid skogsbränder. Det sistnämnda har de senaste åren utförts med helikopter 10 stationerade i Ronneby eller Luleå.

Redan förra året flyttade Helikopterflottiljen sina helikopter 14 till skvadronerna i Ronneby och Luleå, men det betyder inte att HKP14 försvunnit helt från Malmen. FMV har nämligen börjat utvecklingen av nya operationella förmågor med helikoptertypen. Först i spåret ligger flygning med hänglast samt vinschning. Hittills har tio helikoptrar levererats, lite beroende på när detta läses, om än inte i den slutgiltiga versionen.

Några av de elever som i slutet av januari fick sina pilotvingar av Chefen Flygvapnet vid en ceremoni på Flygskolan kan se fram mot att om några år vara HKP14 piloter. Liksom förra året var det hela 24 elever som "flög upp", 12 mot helikopter och 12 mot spets och transportflyg. Som vanligt fanns också en stor grupp inbjudna som firade 25 år samt tre som kunde stoltsera med att det var 70 år sedan de blev piloter. Vilken inspiration för dagens elever att se dessa runt 90 år fyllda grabbar.



Evalueringen av tung hängande last under HKP14 har börjat. Helikoptern har också, förutom stora sidodörrar, en bakre ramp som ger enklare i och urlastning vid både materiel och persontransporter



En HKP16 gör sig startklar på Malmen. Om Battlegroup 15 sätts in kommer fraktflygplan att transportera helikoptrarna från Malmen till insatsplatsen.



Vädret var inte nådigt men flygning blev det innan årets 24 nya piloter fick sina vingar.

Text o bild: Lasse Jansson CF Info Hkpflj

TP84, en pigg 50-åring i Svensk tjänst.



Fakta

Längd: 29,79 m
Spännvidd: 40,41 m
Tomvikt: 34 700 kg
Max startvikt: 70 300 kg
Räckvidd: 3 600 km
Besättning: 6 pers
Passagerare: 90 pers

Transportflygplanet TP 84 Hercules har syns på svenska himlar sedan 60-talet, men Försvarsmaktens åtta exemplar används även flitigt vid internationella insatser.

När man pratar om militärt transportflyg brukar de flesta svenskar instinktivt tänka på Hercules, den fyrmotoriga arbetshästen med lastramp längst bak på flygkroppen. Och faktum är att Lockheed Martin C-130, som flygplanstypen officiellt heter, har en speciell relation till Försvarsmakten. Sverige har nämligen flugit Hercules ända sedan 1965 – längre än något annat europeiskt land.

TP 84 lastar knappt 20 ton eller 91 passagerare, vilket kan tyckas lite jämfört med exempelvis Boeing C-17 Globemaster III, som klarar mer än 75 ton, men lastkapacitet var heller inte den främsta prioriteten när Hercules utvecklades på 50-talet. Beställningen löd i stället på ett medeldistansplan som skulle kunna använda korta och ojämna start- och landningsbanor.

Detta gör planet utmärkt lämpat för Försvarsmaktens insats i Afghanistan, där TP 84 har transporterat gods åt den internationella säkerhetsstyrkan ISAF sedan 2009. Planet har också visat sin duglighet i otillgängliga områden i samband med en rad bistånds- och hjälpinsatser under åren. Försvarsmaktens samtliga åtta TP 84 är stationerade vid Skaraborgs flygflottilj F7 i Såtenäs

/Text och bild från Försvarsmaktens webb delvis redigerad och förkortad av red.

Svensk insats i Mali sedan slutet på oktober 2014

Till stöd för etableringen av den svenska insatsen i Mali, som börjar på allvar 2015, har F 7 flugit transporter med C-130 Hercules (Tp84) under två veckor i november. Förbandet har varit baserat i huvudstaden Bamako och dagligen flugit personal och materiel till Timbuktu där den svenska campen är under etablering.

Byggandet av campen för den svenska styrkan, som i början av 2015 ska vara på plats i Mali, är i full gång. Som ett led i etableringsarbetet har Försvarsmakten genom F 7 under två veckor flugit transporter med två C-130 Hercules (Tp84). Lasterna var inledningsvis personal och personlig utrustning för att efterhand mer övergå till tyngre materiel som elverk, luftkonditioneringsanläggningar och lastutrustning.

I början av november 2014 inledde de 17 personerna i transportflygförbandet flygningarna i Mali. Från basen i Bamako, Malis huvudstad, har dagligen flera flygningar gjorts till Timbuktu. Flygningarna som tar ungefär en och en halv timme enkel väg har endast genomförts på dagtid, detta bland annat på grund av begränsningar i mörkerkapaciteten.



Tp84 i Mali