



KUNGL. ÖSTGÖTA FLYGFLOTTILJS
KAMRATFÖRENING



MALMENBLADET NR 2 2013



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

MALMENBLADET NR 2 2013

Nr 57 sedan första nummer 1982

Redaktör och Webbansvarig:

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

Ansvarig utgivare:

Ingvar Jäderlind

Bild på första sidan.

En hyllning till "105-an", SK60, som fyller 50 år 2013.

Innehåll i detta nummer:

Ordförandens spalt	sid 2
Medl avg, div info, nya medl jubilarer	sid 3
Länkar som brustit....	sid 4
Årsmötesreferat 2013	sid 5
Bilder från årsmötet	sid 6
Inbjudan Lillejul, torsd träff	sid 7
Födelsedagsbarn SK60	sid 8
Tjernobylinnsatsen	sid 9-10
Trafikledning i FV	sid 11-13
Lite historia	sid 14

Ordföranden har ordet

När detta skrivs är det i slutet på september och dagarna blir kortare och mörkare. Efter en lång och underbar sommar är hösten på ingående.

Diskussioner har förts med AF2s kamratförening om att bilda Malmens kamratförening som skall omfatta alla FM anställda på Malmen. Efter ett flertal möten har vi beslutat att avvakta med ett eventuellt samgående främst beroende på att Helikopterflottiljen har bildat en egen kamratförening.

Den 4-5 april genomförde Flygvapnets Kamratföreningar sin ordförandekonferens på LSS i Uppsala. Ordf. och vice ordf. deltog. Temat för konferensen var **SMKR:s** möjligheter att företräda FM kamratföreningar mot HKV i frågor som berör våra verksamheter. SMKR Ordf. Christer Olofsson informerade och talade inspirerande om SMKR:s verksamhet och framtida inriktning och stöd till kamratföreningarna. Efter informationen var vi överens om att ansluta oss till SMKR för vi tror att de kan föra vår talan gentemot HKV på ett positivt sätt. Den andra stora frågan som var uppe till debatt var kamratföreningarnas **avtal** om stöd från respektive traditionsbevarande förband. För-

slag på avtalslösningar presenterades och diskuterades på ett konstruktivt sätt.

Styrelsen har utarbetat ett eget avtalsförslag angående stöd från Helikopterflottiljen. Avtalsförslaget har skickats till C Helikopterflottiljen. Men vi har inte kallats till överläggning eller diskussion i frågan. Kanske det kan bli ändring nu när ny handläggare av traditionsfrågor har utsetts?

F17 som tidigare var traditionsbevarande förband, skötte detta på ett utmärkt sätt och vi fick det stöd vi behövde för att bedriva en bra kamratföreningsverksamhet.

Kuriosa vid ordförandekonferensen var att vi fick förflytta oss tillbaka till värnpliktstiden med inkvartering i logement. Det var många skratt och snarkningar på logementen. Vi gör allt för att hålla ner kostnaderna vid konferenserna.

/Ingvar Jäderlind



De församlade deltagarna.

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 eller anekdoter från din Malmetid, som kan vara värda att berätta för oss andra.

Hör gärna av dig till mig:

Sture Axelsson

Adress, tel nr och e-post som ovan.

Jag är tacksam om Du berättar, skriva kan jag göra.

Resor.

Inga resor inför är planerade. Gå in på Bråvalla Kamratförenings webb för information.

www.bravalla.se

Medlemsavgiften 2014.

Årsmötet 2013 beslutade att årsavgiften för 2014 skall vara oförändrad, min **100:-**

OBS! OBS! Nytt bankgiro OBS! OBS!

Föreningen har bytt från PG till BG. Det nya bankgiro numret är: 336-3181

Vi skickar av kostnadsskäl inte med något inbetalningskort till alla denna gång, eftersom det sällan används idag. Du som betalar via dator och Internet sätter in min **100:-** på bankgiro-kontot. Om du har eget Plus- eller Bankgiro gör du en utbetalning från detta. Om du betalade på detta sätt senast bifogar vi ett inbetalningskort för Bankgiro.

Glöm bara inte att fylla i Namn och belopp

Medlemsmatrikel

Med detta nummer av Malmenbladet följer en medlemsmatrikel med aktuell medlemsstatus per 2013-10-01.

Medlemsantalet är nu 213.

Aktiviteter på FVM och ÖFS

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

Vi puffar gärna för de aktiviteterna. Lite exempel på vad som erbjuds under hösten 2013:

30/10 kl 18.00: Pilotdöden i det svenska flygvapnet under kalla kriget, Mikael Karlsson, Stockholms universitet.

16/11 kl 11-17.00 MAF berättar och Kulturskolans storband underhåller.

20/11 kl 18.00 FN-insatsen i Kongo 1960-64 Andreas Tullberg, Lunds universitet

5/12 kl 19.00 Hemvärnets julkonsert

11/12 kl 18.00 Kan Sverige försvaras? Generalmajor Björn Andersson

Mer finns på internet

www.flygvapenmuseum.se/kalender

Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, ÖFS, har filmkvällar i Flygets Hus en torsdag i månaden vår och höst. De är absolut värda ett besök. Inget inträde men vill man ha fika kostar det 20:- Höstens filmkvällar är inplanerade den **31/10 och 28/11**

Information 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.

Nya medlemmar.

Ett antal nya medlemmar har tillkommit i föreningen sedan förra Malmenbladet:

**Bertil Rosén, Linköping
Ivan Bernhardsson, Linköping
Jan Hektor, Vikingstad**

Vi hälsar er varmt välkomna och hoppas ni vill delta i våra sammankomster i Flygets Hus och trivas i föreningen.



Jubilarer 2014

95 år

**Åke Brimse
Sven Frode**

Åke Dalåker

90 år

**Allan Falk
Heye Paul**

**Lars-Ive Flod
P A Peters**

85 år

P O Jelbring

Lars Åhrberg

80 år

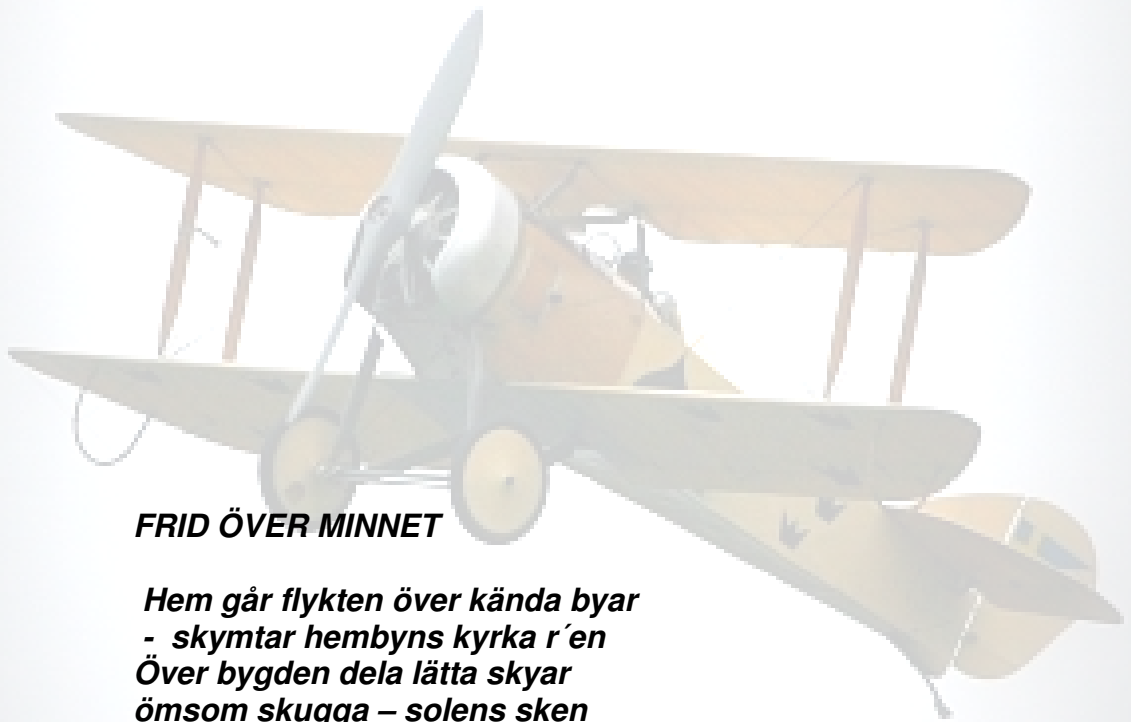
**Inge Bergström
Harri Jalonen
Arne Samuelsson
Thorleif Åkesson**

**Arne Göransson
Laila Johansson
Sven Thunströmer**



LÄNKAR SOM BRUSTIT KAMRATER SOM LÄMNAT OSS.

***Ingegärd Lindh
Sture Remberger
Torsten Nilsson
Paul Lindbäck***



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

Årsmötet 2013

Kamratföreningen höll årsmöte i Flygets Hus den 26 april 2013 enligt vanliga rutiner och 44 medlemmar hade slutit upp. Föreningens ordinarie ordförande valdes till ordförande för årsmötet och besluten klubbades snabbt igenom utan större diskussioner. Ordföranden hälsade också två nya medlemmar välkomna till kamratföreningen nämligen Bertil Rosén och Ivan Bernhardsson.

- Parentation hölls över 10 kamrater som lämnat oss sedan förra årsmötet.
- Kassören redovisade föreningens ekonomi och nästa års budget
- Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för 2012
- Beslutades att medlemsavgiften behålls oförändrad, min 100:- för 2014
- Föreningen har just nu 204 betalande medlemmar
- Ingvar Jäderlind valdes till ordförande i ett år
Ledamöterna H-B Karlsson, Bernt Samuelsson och Leif Klaar omvaldes på två år
- Suppleanterna Stig-Olov Carlsson och Birgitta Green omvaldes på ett år
- Revisorerna Christer Lundin och Per-Olof Lindström, liksom Revisors-suppleanterna Siv Glennfjord och Bo Agnegård, omvaldes på ett år
- Valberedningen Åke Medbrandt och Irene Liljebäck omvaldes på ett år

Under övriga frågor informerade Ingvar om förhållandet mellan kamratföreningen och helikopterflottiljen och om övriga kamratföreningars förhållande till respektive förband och till försvarsmakten i övrigt. Arbete pågår även med att få till stånd en sammanslagning av F3 Kamratförening och AF2 Kamratförening under ett gemensamt namn. Eventuellt under namnet Malmens Kamratförening

Efter årsmötet informerade Överste Peder Söderström om helikopterflottiljens verksamhet internationellt och nationellt. Han inledde med att redovisa - och försöka förklara - den inte helt enkla, organisationsplanen för Linköpings Garnison. Han gick även igenom de olika helikoptertyperna, som används idag, hur många

det finns av varje och till vilka uppgifter respektive typ används.

Enligt Peder är Svenska försvaret engagerade på tre ställen utomlands, Afghanistan, Kosovo och Adenviken. I Afghanistan och Kosovo är det fråga om räddningsuppdrag och sjuktransporter och i Adenviken spaningsuppdrag och jakt på pirater tillsammans med kustbevakningens eller marinens fartyg. I nuläget använder man i huvudsak den Amerikanska helikoptermodellen Black Hawk. I övrigt samövar man med de nordiska ländernas försvarsmakter och Nato. Inom Sverige har man, förutom huvudflottiljen på Malmen, även helikopterenheter utplacerade i Luleå och Ronneby.



Peder Söderström

Efter årsmötesförhandlingarna serverades middag i vanlig ordning. Middagen bestod av förrätt (Lax Paté), varmrätt (Dubbelmarinerad fläskfilé med potatisgratäng) och Pannacotta till efterrätt.

Som alltid hade Anita och Hans Mårtensson tillagat maten med största värme och kunskap och tillsammans med övriga i serveringspersonalen ordnat en trevlig och smakfull middag som verkligen uppskattades.

Ni som inte var där gick miste om en riktigt god middag!

/Sture Axelsson

Bilder från årsmötet 2013



Maten var
toppen...

..och vi som
var där trivdes



Lillejul

i

Flygets Hus

Fredagen den 6 december 2013

kl 17.30

Flygets hus öppet från 15.30

Anmälan senast torsdagen den 29 november till:

Ingvar Jäderlind	013 – 17 18 82	Stellan Andersson	013 – 25 99 53
Ronny Perfect	013 – 29 85 47	H B Karlsson	013 – 29 98 25



Välkomna



+



+



**= TORSDAGSTRÄFF i Flygets Hus den 6
mars 2014
Kl 18.00**

Anmälan senast fredagen den 28 februari 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

Årets födelsedagsbarn - 105:an, SK60

Den 29 juni 1963 flög 105:an för första gången med SAAB:s provflygare Karl-Erik Fernberg vid spaken. I mars 1964 beställdes 100 st SK60, som den kom att heta i FV. Senare fastställdes en order på 150 plan. Det första seriebyggda planet, 60001 blev godkänt i december 1965 och levererades till flygskolan F5 i Ljungbyhed i april 1966. 105:an hade ju en något annorlunda profil med sin negativa V-form. Vi var nog många som tyckte att den såg ut som en slokörad hund....

Här kommer lite kuriosa angående SK60 flygningen 29 augusti 1963

Jag och flygtekniker Olle Eld var ute på SAAB för att ta emot J29 flygande tunnan som skulle landa på SAAB-fältet.

Efter att J29 landat och vi höll på med service på plattan, samlades ett stort antal människor som riktade sina ögon mot skyn. Vi undrade först vad de tittade efter, men vi fick se ett flygplan i luften som vi aldrig hade sett tidigare. Flygplanet landade och taxade in på plattan där vi höll till. Efter att piloten kuperat motorn rusade alla fram till flygplanet som genomfört sin jungfruflygning och detta flygplan var SAAB 105 (SK60).

Vi passade också på att bekanta oss med flygplanet och alla glada människor som var med vid Jungfruflygningen. För mig och Olle blev detta ett minne för livet att vara på rätt plats vid rätt tillfälle.

/ Ingvar Jäderlind

105 Cabriolet

En del lustigheter lär ha inträffat med "Hundrafemman". Enligt flera uppgifter på Internet hände den 18 augusti 1971 följande: Belgiska flygvapnet hade visat intresse av 105:an och sände upp en överste till flygskolan i Ljungbyhed för att provflyga planet. Efter en del manövrer i det småländska luftrummet skulle den belgiske översten justera sätet. I de NATO-plan han var van vid satt sätets justeringsspak under stolen, så inte i de svenska planen. "Oops", tänkte nog den svenske piloten när den belgiske översten försvann ut genom plexiglashuven. Det var alltså i utlösningshandtaget till katapultstolen som hade dragit. Den svenske pilotens svar på frågor varför han kom hem utan passagerare blev, "han tyckte nog inte om typen". Översten plockades upp oskadd efter ett tag av en räddningshelikopter.

/Sture Axelsson



Foto: SAAB

Som en hyllning till födelsedagsbarnet har Swedish Air Force Historic Flight, SwAFHF, målat sin SK60 enligt nedanstående bild.



Foto Lennart Berns

Tekniska data	SK 60OE (Österrike)
Ursprungsland:	Sverige
Motor :	Turbomeca Aubisque, RM 9B
Dragkraft	2 x 742 kp
Längd	10,8 m
Höjd	2,7 m
Spännvidd	9,5 m
Vingyta	16,3 m ²
Tomvikt	2850 kg
Max. startvikt	4 120 kg
Maxhastighet	890 km/tim
Stigförmåga	18 m/s
Max flyghöjd	10 000 m
Flygsträcka	1 900 km

Tjernobylinnsatsen på Malmen.

Detta är en liten historia om vad som hände i inledningsskedet av målflygdivisionens insats vid Tjernobykatastrofen 1986. Eftersom det vid tillfället var jag som höll i flygtjänsten dessa dagar så kan jag delge vad som hände den/de första dagarna då inte ens SSI (strålskyddsinstitutet) hade fått någon bekräftelse från Sovjet om vad som skett!!

Måndagen den 28 april 1986 var jag och Rolf Persson (Porsan), numera Axling, på G att avsluta dagen på MFD men fick ett samtal omkr. 16.10, som ändrade på detta.

Då ringer man från SSI (Strålskyddsinstitutet) och berättar att det troligen inträffat ett kärnkraftshaveri i Öster, troligen Tjernobyl men de visste inte med säkerhet vad det rörde sig om men hade uppmätt förhöjda värden i Uppland. Därför undrade han om vi snarast kunde starta med hängda radiakapslar och flyga på låg höjd (1 500m) mot Åland - så nära som möjligt längs Estlands kust söderut och in mot Gotland.

Jag ringde kompaniet och frågade om de kunde få fram fpl så snabbt som möjligt? Det fixade de givetvis, precis som alltid, men flygplanet stod i FC/CVM:s hangar. Tro det eller ej men strax före kl. 17.00 startade Rolf och utförde detta första pass. Vi var givetvis lite oroliga över hur kraftig strålning det handlade om men SSI "bedömde" det som att det rörde sig låga doser vilket senare också visade sig vara en korrekt bedömning. Det visade sig dock att det icke fanns utrustning i Linköpingsområdet för att mäta dessa relativt låga doser av radioaktivitet och det tog flera dagar innan vi fick utrustning till Malmen för att kolla upp våra flygplan !??

Under tiden Rolf flög sitt pass så fick jag ett nytt telefonsamtal från SSI där de önskade ytterligare ett pass på hög höjd, allt för att få bekräftat sin misstanke att utsläppet och det radioaktiva molnet fanns på låg höjd och styrkte då misstankarna om ett kärnkraftshaveri i öster. Dessutom ville de att vi snarast efter sista passet skulle ordna med en biltransport av filtren till Stockholm.

Strax före 19.00 var fpl åter klargjort och ny start för Rolf som då flög på tropopaushöjd runt 10 500 m. Efter ett långt pass så landade Rolf vid 20.30 tiden och då stod en bil med chaufför och



Henry Larsson

väntade på att kapslarna plundrades och strax före midnatt fanns filtren på plats hos SSI uti Stockholm. Detta fick vi kredit för av SSI. Alla inblandade hade gjort sitt i ett fungerande lag. Rolfs kommentar strax innan han åkte hem till hustrun var: ...nu är jag på ett "strålande" humör.... får se hur det är i morgon !??

Dagen efter sattes mediedrevet igång. Jisses vad många samtal jag fick ang. denna händelse och många var de som kom ut på Malmen och skulle fotografera samt intervjua! Höjdpunkten i detta sammanhang var på onsdagen (valborgsmässoafton) då jag och Lasse Sundén var de som tjänstgjorde och vi skulle sluta jobbet kl. 12.00 denna valborg. Klockan 11.30 ringde telefon och det var en journalist på BBC som absolut ville komma till Malmen och få en intervju samt några foton kl. 14.00??....jaha, då gick den lediga Eftermiddagen till spillo !? På förfrågan var de nu befann sig blev svaret: "mellan Söderhamn och Hudiksvall med bil".....och... undrade jag, ni ska vara här 14.00 ???....YES, när vi kommer till Arlanda hyr vi en helikopter som tar oss ner till Malmen!!

Okey då, ni är välkomna men jag tror ju inte att er tidsplan håller....vi väntar in er. Intervjun skulle ju ske på engelska och eftersom min engelska inte är av bästa kvalitet så gällde det att finna en plan !! Eftersom Lasse Sundén hade en syster i USA så föreslog jag honom att ta möjligheten att ev. få visa upp sig för henne.

Ska intervjun ske på engelska eller svenska frågade Lars mig....svaret var enkelt....på svenska.... det blir inga problem för dig !! Ok, säger Lars...bra Lasse säger tänkte jag...tackar !??

Slutresultatet av denna historia blev att.... inte fanken landade dom kl. 14.00 utan vid 16.15. Lars klarade situationen med glans men när han steg in på division efter intervjun så sa han: "din jäkel, du visste att det skulle ske på engelska"....oooh nej svarade jag, hade ingen aning om detta !!

Om jag minns rätt så fick vi trots allt en trevlig valborgsmässoafton och det kändes ändå skönt att vi tillfredställde BBC som tydligen har resurser och värderade denna händelse så högt.

Detta är en berättelse om målflygs inblandning de första dagarna i efterdyningarna av Tjernobylnkatastrofen som hade många frågetecken avseende mängden strålning som vi och kompaniets personal blev utsatta för. Det visade sig ju senare att det handlade om millisievert... tack o lov !!

Henry Larsson (LAS)
pensionerad kn. på målflyg



Flygtekniker Svante Jonsson, Malmsslätt, monterar en av de filterförsedda tuber som flygvapnet använder för att mäta radioaktiviteten över Östersjön med. Foto: LEIF ENGBERG

Efter larmet om radioaktivitet:

Malmen mätte i stoftmolnet

Onsdagen den 30 april 1986

LINKÖPING (Östgöten)

Två gånger under måndagen och en gång i går Malmens personal uppe och flog mitt i det radioaktiva stoftmolnet över östra Sverige.

På målflygdivisionen på F 13 Malmen har man ständig beredskap för att gå upp och mäta radioaktiv strålning. Redan klockan 16.00 i måndags lyfte kapten Lars Sundén första gången med navigatören Per-Erik Arne.

Piloterna på målflygdivisionen är ständigt beredda att ta upp någon av sina tre Lanserflyg med mätutrustning. I går eftermiddag kom besked från Foa, som i sin tur fått order från strålskyddsinstitutet, om att man skulle upp på 300 meters höjd och mäta de radioaktiva halterna i luftströmmen över östra Sverige och Gotland. Resultaten skickades med bil till Foa för analys.

På kvällen skedde en ny mätning. Tillsammans med resultaten från andra prover uppgavs i går att de uppmätta värdena inte är farliga och att de inte längre ökar. I går vände vinden dessutom och det blåste mot väst i stället. Sydostliga vindar är sämst i detta sammanhang.

Ute på Malmen sker rutinemässigt mätningar en gång i månaden på mellan 10 och 14 km höjd. Man gör också akuta flygningar när någon olycka eller atomprovsprängning skett.

Flygplanen är utrustade med sex behållare där luften sugas in och de radioaktiva partiklarna fastnar på ett pappersfilter.

□ Inget skydd

Den här gången fick Lars Sundén besked av Foa straxt före starten att mätningen var riskfri. Om en olycka sker över Sverige och de radioaktiva halterna är högre, måste flygpersonalen flyga helt oskyddad. Det utförs inte ens mätning med dosimeter som ger utslag för strålning, i efterhand. — Men vi måste upp och flyga ändå. Det ingår i jobbet, säger Lars Sundén. Vi får helt enkelt inte tänka efter för noga.

— Fast den här gången frågade vi Foa speciellt om det kunde vara farligt.

Varje flygning tog 1 timma och 15 minuter och flygsträckan blev 80 mil. 3.500 liter bränsle gick åt. Mätningar på 300 meter är ovanliga. Den låga måthöjden beror på att det tar lång tid innan



• — Våra flygplan står ständigt klara för mätningar av radioaktivt stoft i molnen, säger flygtekniker Svante Jonsson och kapten Lars Sundén. (Foto: Janne Forsby)

stoftmolnet hunnit stiga. Lars Sundén tror att molnet hinner ända bort till USA innan det stigit tillräckligt

högt för att inte behöva bevakas. Sverige och England är de enda länder i världen, enligt

kända uppgifter, där man utför den här typen av mätningar. Den ständiga beredskapen mot radioaktiva mät-

ningar är alltså tämligen unik. GUNILLA ZACKRISSON



MILITÄR TRAFIKLEDNING I FLYGVAPNET.

Under flygvapnets första ca tio år svarade divisionsledningarna för ledningen av flygningarna. Detta skedde genom användandet av duktecken som lades ut på gräsfältet (vita på sommaren och röda på vintern) samt med hjälp av flaggor och signalpistol.

Antalet flygplan i slutet av 30-talet var ca 200 st fördelade på åtta flygflottiljer. Flygning skedde under goda väderförhållanden samt efter principen "se och bli sedd". Divisionsuppföljningen var därför tillfyllest.

Efter krigsutbrottet 1939 ökade antalet flygplan liksom antalet flygflottiljer och behov av trafikledning uppstod. Därför anställdes med början 1938 speciell personal (trafikledare TL) för detta ändamål. F10, med basering på Bulltofta tillhörde de första som hade egna TL. Nu började även särskilda trafikledartorn började byggas på flygflottiljerna. Det första "tornet" på Malmen var placerat på taket på hangar 81

Hangar 81 1939



Trafikledarna var civilanställda och för att anställas krävdes att denne hade en gedigen erfarenhet och kunskap om militära förhållanden samt militär flygutbildning. Många var reservofficerare eller värnpliktiga flygförare (silverflygare) som under krigsåren erhållit militär flygutbildning. Trafikledarnas uppgift var att främja en välordnad trafik och förhindra kollisioner, lämna råd och information om fältförhållande och väder, biträda förare vid inflygning och landning samt svara för efterforskning och alarmering vid nöd.

Trafikledningen förde en flygplatsjournal med tider över alla startande och landande flygplan samt data om flygningen såsom flygväg eller flygområde, pilot, antal ombord, flygtid mm.

Dessa data erhöles från divisionsledningarna i form av ett flygprogram som budades eller ringdes in till trafikledningen. Många divisionsledningar tyckte dock att flygprogrammet var en intern angelägenhet och att ingen annan skulle ha något att säga till om när det gällde flygningarna. Men order utfärdades och så blev det.

Trafikledarens möjligheter att utföra sina tjänster var med duktecken på fältet, signalflaggor, skyltar som sattes upp på tornet angående gällande landningsstråk, signalpistol samt signallampa. Till flygplan som var utrustade med kortvågsradio kunde meddelanden vidarebefordras via radiotelegrafisten som oftast fanns i nära anslutning till tornet. För sådana meddelanden användes ibland förkortningar i en speciell Q-kod. Exempelvis QGO=landningsförbud, QBI=flygvarning, QAM=vädermeddelande. Radiotelegrafisten hade även möjlighet att "pejla" (bestämma riktning till eller från) flygplan som hade kortvågsradio. Denna "pejl" flyttades upp i tornet i samband med införandet av direkt radioförbindelse (UK) mellan trafikledaren och piloten.

De vanligaste metoderna för molngenomgång i samband med landning var först ZZ-metoden följt av pejllandning. Metoderna byggde på att TL med hjälp av motorljud och/eller pejsignaler från telegrafisten ledsagade piloten mot fältet. Därefter gjorde piloten en utflygning på lämplig kurs i förhållande till inflygningsriktningen. Efter några minuter (beroende på höjd, fart och flygplantyp) skedde insväng mot inflygningslinjen och plane påbörjades. Under anflygningen mot fältet skedde stödpejling för att komma rätt på grundlinjen. Dessa metoder ersattes snart av radiofyrar (NDB) på marken där piloten själv genomförde fastställda procedurer baserade på dessa hjälpmedel. Direkt radioförbindelse mellan TL och pilot kom först under åren 1945/46 när J26 Mustang respektive J28 Vampire kom till flygvapnet. Nu hade trafikledarna bättre möjligheter att fullfölja sina uppgifter genom att direkt kunna ge flygplan order och anvisningar. Även vid tillfälliga baseringar på olika krigsflygfält medföljde trafikledare och var utrustad med transportabel UK-radio för kommunikation med flygplan. Trafikledaren kallades då TLF (trafikledare på fältet) och hade sin plats i en specialutrustad bil eller



Bo Agnegård

särskild TLF-vagn som var mobil och placerad med uppsikt över bansystemet. Efter 1945 köptes radaranläggningar från England. Dessa var främst avsedda för stridsledning och luftvärn. Men kunde i enstaka fall, via telefonledningar, även betjäna trafikledningen. Ett sådant tillfälle (den första radarledningen??) inträffade 1946 på Barkarby då TL, via en fälttelefon till luftvärnets utprovningssradar och via radiotelegrafisten, kunde hjälpa hem en B3:a som råkat ut för kraftiga väderför-sämringar. Trafikledningen fick senare i slutet av 50-talet tillgång till/samutnyttjande av stridsledningens radarstationer. Från 60-talet övertogs vissa stridsledningsradar helt av trafikledningen. Nu byggdes radarcentraler upp där man kunde betjäna flera flygplatser inom ett tättrafikerat område. Exempelvis Östgöta kontrollcentral (ÖKC) vars radaranläggning på Malmen betjänade all flygtrafik till och från Malmen, Saab och Bråvalla.



Ovan: Trafikledare Gunnarsson vid radarpositionen "Malmen kontroll"



Ovan: Trafikledare S. Aniander vid radarpositionen för passage av terminalområdet

Trafikledarpositionerna var belägna i källaren under Malmentornet. 1961 ändrades anställningsformen för TL till civilmilitär form med uniformsplikt och officers grad. Uppföljningssystemen i tornen ändrades efterhand från

flygplatsjournal till 'strippar' som var en liten papperslapp i en hållare som försågs med erforderliga data från den färdplan som nu ersatte flygprogrammen.

50- och 60-talet var en hektisk tid för trafikledarna. Flygvapnet flög för fullt i alla väder dag och natt, vilket krävde stor bemanning av flygtrafikledningarna. Även utbildningskravet på TL ökade. Hitintills hade TL-utbildningen skett lokalt på respektive flottilj efter direktiv som utfärdades av Cefyl (Centrala flygsäkerhetsledningen) som var en avdelning inom Flygstaben. Cefyl hade även hand om spaning och efterforskning som låg utanför flottiljernas normala områden. Exempelvis sökandet efter den försvunna/nedskjutna DC3:an 1952.

Central teoriutbildning startade omkring 1960 genom tillkomsten av FTLS (Flygvapnets trafikledarskola) som låg på F2. Några år senare tillkom även radarutbildning för TL som skedde vid Flygvapnets radarskola (FRAS) även denna belägen på F2. Dessa utbildningar ersattes 1974 av den då uppstartade Flygledarskolan på Sturup (FLSS). Skolan var gemensam för Flygvapnet och Luftfartsverket. De TL som skulle placeras vid militära förband erhöll efter FLSS en speciell militär tilläggsutbildning som bland annat ledde till krigsplacering som reservofficer för de som så önskade. För att effektivare kunna utnyttja det svenska luftrummet med den växande flygtrafiken skedde ett nära samarbete med stridsledningen och regionala radarcentraler (REC) upprättades. Dessa var förlagda till Flygvapnets luftförsvarscentraler och bemannades av både militära och civila trafikledare för att trafiken skulle kunna passera och flyga i varandras luftrum.

För att ytterligare underlätta samutnyttjandet utrustades flygvapnets flygplan med transponder (En mottagare som svarar med bland annat anropssignal, fart och höjd som då presenteras vid radarekot).

Detta underlättade avsevärt identifieringen för all trafikledningspersonal. Alla flottiljflygplatser utrustades under 60-talet med radarstationen PAR (Precision Approach Radar). Nu kunde TL "prata" ner flygplanen, det vill säga ange rätt kurs, avstånd och höjd till piloten. Flygplanens navigeringsutrustningar blev nu mycket bättre vilket resulterade i att även landningsmetoderna kunde anpassas till dessa nya hjälpmedel.



Trafikledare T. Elwing i "nya" ÖKC på Bråvalla.
Under 70- och 80 moderniserades även mycket av utrustningen för trafikledningen bland annat byggdes flera nya tornbyggnader och kontrollcentraler. Exempelvis flyttade ÖKC 1973 från Malmen till nya lokaler på Bråvalla och Malmen fick 1982 nytt torn.



Malmentornet på 1950-talet
Under alla år hade ett intimt samarbete skett med den civila flygtrafikledningen och 1978 skedde en sammanslagning av de båda organisationerna, vilket för Flygvapnet innebar att trafikledarna nu återigen blev civila men med anställning i Luftfartsverket och benämndes flygledare.



Trafikledare B. Karlsson i Malmentornet med "rävspelet" som var ett hjälpmedel för att följa upp flygtrafiken.

Efter sammanslagningen köper Försvarsmakten sin flygtrafikledningstjänst till alla militära baser från LfV, men håller med lokaler och utrustning.

2008-03-06

Pe-Ge:s pojkar

Nedtecknat av Bo Agnegård

Källor:

'Starter och landningar': Ewert Dahlstedt

'Flyg för hela slanten': Sten Gripenlöf

'Trafikledning: En historik': Bengt Alverstrand



Nya Malmentornet från 1980.

Vid ATS MALMEN anställda
TRAFIKLEDARE / FLYGLEADARE under åren

	Erik Jones	C	(P)	Avl.
	Erik Olsson		P71	Avl.-75
	Leif Gunnarsson	C63	P76	
	Åke Johansson	C73	(P85)	
195	Sture Lawergren		(P93)	
1960	Bengt Holm		(----	
1961	Bo Agnegård	C74	(P96)	
1962	Stig Johansson		P97	
1962	Leif Larsson		(----	
1963	Sune Anlander	C84	P94	
1965	Berndt Karlsson		(P96)	
19	Gunnar Mossberg		(P00)	
19	Örjan Larsson			
19	Lars-Ivan Jacobsson			Avl-86
19	Anders Källstrand			
19	Lennart Tukia			
1969	Torgny Redgård		P94	
1973	Bengt Jämthammar		(P96)	
1974	Åke Thorzen		P02	
1978	Thorsten Engholm		P00	
198	Jan Bjerker			
198	Göran Johansson			
1990	Susane Karlsson			
1991	Hanna Kalm	C95		
1993	Jenny Andersson		(----	
1994	Glenn Magnusson	C94		
1995	Caia Brege			
1997	Per Wilhelmsson			
1997	Charlott Jonsson			

C = C ATS/TWR
(P94) = Pension vid annat ATS/Enhet
P96 = Pension vid ATS Malmen
(----) = Övergått till annan verksamhet

Bo Agnegård 1998-05-04

Lite historia.

Fikapriser på Markan 1942

Löjliga priser med dagens mått mätt, men hur stor var dagersättningen för en värnpliktig då? 50 öre kanske?

Räknar man på konsumentprisindex så är 1 Kr 1942 idag värd ca 19,75.

D v s en kanna kaffe skulle kosta ca 5:- och ett wienerbröd ca 2,20.

Alltså har fikapriserna stigit betydligt mer än konsumentprisindex.

Men det har väl även dagersättningen. 50-öringen skulle vara värd ca 10:- .

Detta är ju dock ointressant eftersom det inte finns några värnpliktiga längre.....

/ Sture Axelsson

Fikavagnen.

Bilden kanske inte härstammar från 1942 utan är av senare datum. Jaa hittade den bland Rvitterdahls kvarlämnade bilder

1/2 kaffe serverad i kopp	.....	kr 0:13
1 kaffe serverad i kanna	.....	kr 0:25
Choklad i kopp	.....	kr 0:25
The i kanna	.....	kr 0:25
Bröd, wienerbröd		
(kupong lämnas)	.....	kr 0:11
Bröd, bulle		
(kupong lämnas)	.....	kr 0:06
Bröd, skorpor 2 st		
(kupong lämnas)	.....	kr 0:05
Bröd, pepparkakor		
(kupong lämnas)	.....	kr 0:04
Bröd, småbröd		
(kupong lämnas)	.....	kr 0:05
Bröd, citrontoppar	.....	kr 0:13
Bröd, bakelser	.....	kr 0:22
Smörgås, franska utan pålägg	..	kr 0:12
(kupong för bröd, och smör lämnas)		
Smörgås, franska med pålägg	..	kr 0:22
(kupong för bröd, smör och kött lämnas)		
Smörgås, 1/3 rågkaka med pålägg	.....	kr 0:25
(kupong för bröd, smör och kött lämnas)		
Mjölk, litet glas	.....	kr 0:10
Mjölk, stort glas	.....	kr 0:15
Läsekdrycker, diverse sorter	.....	kr 0:30
Pommac	.....	kr 0:35
Vatten	.....	kr 0:27
Dessutom försäljas till lägsta gällande minutpriser: Tobaksvaror, choklad, tabletter, pastiller, korta varor m m.		

