



MALMENBLADET NR 2 2018



Veterandagen 2018

Foto: Oscar Söderqvist

Medlemsblad för Kungl Östgöta Flygflottiljs Kamratförening

Flygets Hus, Länergatan 11

586 63 LINKÖPING

BG: 336-3181

www.f3.kamratforening.se

f3.kamratforening@gmail.com

MALMENBLADET NR 2 2018

Nr 67 sedan första nummer 1981

Redaktör och

Webbansvarig:

Sture Axelsson
Ektunavägen 65,
589 33 Linköping
070-5882166, 013-152601
E-post: sobaxe@gmail.com



Ansvarig utgivare:

Ingvar Jäderlind

Bild på första sidan.

Bild från Veterandagen 2018. Mer om detta längre fram i tidningen.

Innehåll detta nummer:

Medl avg, div info, nya medl, bl a	sid 2-3
Länkar som brustit	sid 3
Ordföranden har ordet	sid 4
Kommande föreningsträffar	sid 5
Kallelse årsmöte 2019	sid 5
Vårutflykt 2018	sid 6-7
Förslag till utflykt 2019	sid 7
J29 Tunnan 70 år	sid 8-9
Ärtmiddag våren 2018	sid 9-10
Veterandagen	sid 11
GDPR, Dataskyddsförordningen	sid 12
Info från Helikopterflottiljen	sid 13
I FN-tjänst del 2	sid 14-18
Världen är liten bl a	sid 19
Kärnskogen, det kom ett brev...	sid 20

Malmenbladet

Jag har som vanligt en stående efterlysning av material för artiklar. Säkert har du också minnen eller små historier från din Malmetid, som kan vara värda att berätta för oss andra. Hör gärna av dig till mig: **Sture Axelsson**. Jag är glad om Du berättar eller skriver lite stolpar, skriva och stava rätt 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. Just nu har vi e-postadresser till ca 110 medlemmar och vi vill gärna ha adressen till många fler. Använd nedanstående e-postadresser:

berndt.samuelsson@telia.com
f3.kamratforening@gmail.com

Resor/Studiebesök

Just nu finns inga resor eller studiebesök inplanerade men ett par förslag redovisas i detta nummer.

Medlemsavgiften 2019.

Med detta nummer bifogar vi ett inbetalningskort med minimiavgiften, **100:-**, förfyllt tillsammans med den adress, som finns i vårt adressregister. Om du inte längre vill vara medlem i föreningen är kassören tacksam om du meddelar honom.

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

Nya medlemmar.

Fyra nya medlemmar har tillkommit sedan förra Malmenbladet

Carina Isenberg
Roger Liljegen

Krister Franzén
Bengt Svantesson

Välkomna

Vi är nu **209** medlemmar i föreningen d v s ganska konstant. Medelåldern är 75,4 år, äldste är 99 år och yngste 53 år (bland de som lämnat in födelsedata)

Jubilarer 2019

100 år

Sven Frode

90 år

P-O Jelbring
Lars Åhrberg

Gillis Widell

85 år

Inge Bergström
Harri Jalonen

Arne Göransson
Arne Samuelsson

80 år

Magnus Carlsson
Håkan Hedevid
Bertil Klerestig
Per-Olof Valsten

Elsy Hagman
Anders Hedberg
Ulf Thörnqvist

GRATTIS

Medlemsmatrikel.

P g a den nya personuppgiftslagen bifogas ingen medlemsmatrikel med detta nummer. Se separat artikel längre fram i bladet.

För att se medlemsmatrikeln på webben kan du logga in med:

Användarnamn = medlem

Lösenord= f3kamrat

Betalning i samband med föreningsträffar.

När vi har våra träffar har det framkommit önskemål att betala med kort. Den möjligheten har vi inte. De enda betalsätt vi kan erbjuda är kontant eller Swish.

Tills vidare är **Swishnumret 076-1489514**. Vill ni betala med Swish är det viktigt att ange vad betalningen avser och namn.

Aktiviteter på FVM och ÖFS

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

Mer information finns på Internet

www.flygvapenmuseum.se/kalender

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

Vi rekommenderar även ett medlemskap i ÖFS. Det innefattar då bl a rabatt i FVM-butiken och i restaurangen CalleC

Information finns på deras webb

www.offslyg.se

Föredrag

Kanske det finns någon, som själv vill, eller känner någon som gärna håller ett föredrag i något intressant ämne eller upplevelse på någon av våra torsdagsträffar, lillejul eller årsmöte

Hör av er till någon i styrelsen!

LÄNKAR SOM BRUSTIT KAMRATER SOM LÄMNAT OSS

**Laila Johansson
Heye Paul
Torleif Åkesson**

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

Ordföranden har ordet

Malmen hösten 2018

Hösten har gjort sitt intåg efter en fantastisk sommar med värmerekord. Man vet aldrig hur sommaren blir. Förra årets version var "sommaren som aldrig kom". Årets upplaga, som nu dessvärre gått mot sitt slut, glömmet vi väl aldrig. Nu är det dags för andra numret av Malmenbladet.



Året hittills har mest handlat om det kommande valet. Alla partier anser att de har den "perfekta" lösningen för oss väljare detta innan valet har genomförts i september? Nu vet vi resultatet, inget block fick majoritet i riksdagen. Nu kommer talmansrundorna att starta med respektive parti. Vi får verkligen hoppas att talmannen leder ut alla olika viljeinriktningarna. Hur dessa slutar är skrivit i stjärnorna!! För vår del får vi hoppas att Försvarsmakten får ökade resurser för sin verksamhet och detta även gagnar vår verksamhet.

Vår svenska flygindustri SAAB och Boeing USA tillsammans kallade hem jätteordern med nytt skolflygplan T-X i första hand för USA:s flygvapen, men kanske det nya skolflygplanet blir ersättare till SK60 som skolflygplan i framtiden? Förhoppningsvis kommer det nya skolflygplanet att generera en del arbetstillfällen vid SAAB i Linköping

Mycket har hänt sedan förra numret av Malmenbladet, vi har deltagit i olika aktiviteter där vi medverkat och framfört vår kamratförenings verksamhet.

Styrelsen har bl.a. varit inbjuden till Linköpings kommuns ordförande i äldrenämnden, Mikael Sanfridson, för en dialog om vilka problemområden som finns för äldre och framtidens äldreboende och service i kommunen. Detta var ett mycket positivt besök med bra information.

Helikopterflottiljen som i år fyller 20 år anordnade lördagen 5 maj Garnisonens dag på Malmen med öppet hus för allmänheten. Cirka fem tusen besökare kom och fick se både helikoptrar och hangarer m.m. Vi medverkade med utställning och information om vår förenings verksamhet.

Tillsammans med försvarsmaktens kamratföreningar har vi också deltagit i veterandagen 29 maj vid sjöhistoriska museets minnesplats för veteraner.

Mer om detta på annan plats i Malmenbladet.

Lördagen 1 september firades Saab 29 Tunnan 70 år på flygvapenmuseum. Det var den 1 september 1948 som flygplanet lyfte för sin första provflygning.

Vi är flera inom kamratföreningen som utbildats på 29 Tunnan och har många positiva och roliga minnen från den tiden. Mer på annan plats i detta nummer.

Vi har även genomfört en resa till "femöresfortet" utanför Oxelösund. Det var Kustartilleriets anläggning för skydd av hamnen i Oxelösund. Det har efter nedläggning bevarats till eftervärlden som museum. Resan avslutades med ett besök vid F11 flygmuseum, där vår tidigare chef för F13, Göte Pudas, guidade oss på ett personligt och engagerat sätt.

Vad händer den närmaste tiden?

Samråd kommer att genomföras med C Helikopterflottiljen, som enligt beslut från HKV övertar traditionsansvaret från LSS 2019-01-01. Tillsammans kommer vi utarbeta en överenskommelse om hur samarbetet och de ekonomiska åtagandena mellan Kamratföreningen och Helikopterflottiljen skall utformas.

Vi kommer att delta i SMKR regionala konferens för kamratföreningar vid Musköbasen och diskutera aktuella kamratföreningsfrågor.

Studiebesök kommer också att genomföras under hösten vid specialflygheten på Malmen. Mer information om detta på vår webbsida.

Till sist vill jag önska er alla en fortsatt trevlig höst och njut av de underbara färgerna på träden innan löven faller ned på marken.

Glöm inte bort att också ta kontakt med era nära vänner och bekanta och umgås så mycket som möjligt. Tiden vi har tillsammans är, som vi alla vet, begränsad

Läs mer på föreningens Webbsida där kommande aktiviteter finns redovisade.

Ordföranden



Välkommen till Lillejul 2018



Flygets Hus

Fredagen den 7 december 2018 kl 17.30

Flygets hus öppet från 15.30

Anmälan senast torsdagen den 29 november

Välkommen till vårens torsdagsträff



Flygets Hus

Torsdagen den 14 februari 2019 kl 18.00

(Ev föredrag)

Anmälan senast torsdagen den 7 februari



Kallelse till årsmöte 2019



Fredagen den 26 april kl 17.00

Årsmöte med sedvanliga förhandlingar.

ca 17.30

Middag bestående av:

Förrätt, varmrätt, vin/lättöl, dessert samt kaffe & kaka

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

(Eventuellt föredrag)

Anmälan senast torsdagen den 18 april

Anmälan till alla träffarna görs till någon av nedanstående:

Ingvar Jäderlind

0723-23 21 29

Stellan Andersson

013 –25 99 53

Ronny Perfect

070-681 41 85

H B Karlsson

013 – 29 98 25

Vårutflykt



Inför avresa

Kamratföreningens vårutflykt gick i år till Femörefortet och F11 flygmuseum den 15 maj i ett fantastiskt fint sommarväder. De flesta deltagarna samlades på flygvapenmuseets parkering och antrade Ringarums Buss kl 08.00. Chauffören Rolf plockade sedan upp några vid resecentrum och ett par stycken i Norrköping så vi blev totalt 31 st som reste vidare till Stavsjö för morronfika.



Per Rödseth tar emot och berättar

Framme vid Femörefortet tog Per Rödseth och hans två guidekollegor emot oss. Per berättade mycket informativt om fortets historia från byggnaden 1966 och fram till nedläggningen 1998. Efter murens fall monterades alla liknande anläggningar ner. Det fanns ca 100 st runtom i Sverige!

Fr o m 2003 är det, efter mycket byråkratiskt krångel, bevarat som museum. Fortet innehåller ett kustartilleribatteri med tre kanoner styrda från en ledningscentral 20 m under mark.



En av kanonerna

Över 400 m sammanbindningsgångar finns också insprängda i berget. I skarpt läge kunde 70 soldater leva instängda i berget i 30 dygn. Allt fanns för deras försörjning under denna tid.



Långa gångar i berget...

Bränsle för att driva dieselmotorer för generatorer och fläktar fanns för mycket längre tid.

Fortet skulle skydda inloppet till Oxelösunds båda djuphavshamnar och hade en räckvidd på ca 13 km.

Ett mycket intressant besök och stort tack till de tre guiderna för en innehållsrik och informativ guidning. Som tack överlämnades F3 Kamratförenings standar.

Ett besök på Femörefortet kan varmt rekommenderas. Inte många vet att sådana anläggningar funnits i Sverige!

För öppettider se www.femorefortet.se

Färden ställdes sedan till restaurang Sailor i Oxelösunds gästhamn. Lunchen på lax alternativt rostbiff smakade utmärkt och efter kaffe i sommarsolen åkte vi vidare till F11 Flygmuseum.

En glad överraskning var att flera av deltagarnas gamle chef, Göte Pudas, tog emot och stod för informationen. Han berättade om flottiljen, och framför allt då deras roll som spaningsflottilj och dess flygplan. Han berättade även om sig själv och sitt flygarliv. En informativ film om F11 visades och några deltagare fick möjlighet att flyga i deras fina simulatorer. En 37-simulator, en SK60 och en tvåmotorig Cessna.



Göte Pudas

Redaktören flög SK60, men lyckades inte landa med alla delar i behåll.
Tack för ett intressant besök och information.
Även här överlämnades ett standar som tack.
Besök gärna F11 Flygmuseum.
För öppettider se www.f11museum.se

Text o bild/ Sture Axelsson



SK60-simulator



Tack för besöket!

Förslag till vårresa 2019

Den traditionella Medlemsresan som brukar arrangeras i Maj månad kommer att göras omkring den 20-25 Maj.
Resmålet är ännu ej spikat men troligen blir det mot Södermanlandsområdet. På bordet finns nu bl.a besök på Brandkårmuseum i Simonstorp, slutmålet är Julita Gård.
Det finns flera förslag, även till Västergötland och då är slutmålet Ryttnästorbostället vid Simsjön, i närheten av Skövde. Som vanligt kommer det att ingå förmiddagsfika och lunch samt entré avgifter. När planeringen är avslutad kommer det inbjudan på hemsidan och via e-post. Ev kanske Du kan anmäla Dig på Årsmötet i April

Har Du några andra bra tips så maila till mig
Stigolov.carlsson@bredband.net



Slottet Julita Gård



Karl den XII skrivbord.
Ryttnästorbostället.



Brandkårmuseet

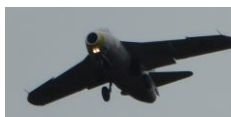
J29 Tunnan 70 år.

Lördagen den 1 september firades att det var exakt 70 år sedan Tunnan flög första gången med Bob Moore vid spaken. Ett antal personer var inbjudna till ett symposium på Flygvapenmuseet anordnat av ÖFS, SFF, SAAB och FVM.

Dagen inleddes med att ordf i ÖFS, Stig Holmström, hälsade välkommen och kort presenterade J29:an samt dagens program. Därefter, exakt på utsatt tid, klockan 12.30 svepte Gul Rudolf från SwAFHF in över fältet med **Olle Norén** som pilot. Han kunde inte, på grund av den låga molnbasen, göra någon egentlig uppvisning utan begränsade sig till ett antal överflygningar.



Stig Holmström



Gul Rudolf

Klockan 13.00 inleddes sedan själva symposiet, under ledning av **Per Pellebergs**, tidigare chefsprovflygare på SAAB.



Per Pellebergs

Under ämnet **Saab 29**

Tunnan-en milstolpe i svensk flygteknik berättade **Göran Danbolt** om flygplanets roll i utvecklingen av svensk flygindustri och jämförde den med de samtida likvärdiga reoplanen i världen, MiG15 och F86 Sabre.



Göran Danbolt

Så tillverkades Tunnan. De helt nya problem som SAAB ställdes inför vid tillverkningen av tunnan belystes på ett initierat sätt av **Ulf Edlund**.



Ulf Edlund

Att tillverka 661 flygplan i serie, på kort tid, var något helt annat än den mera hantverksmässiga ihopsättningen av tidigare modeller.

Under rubriken **Saab 29 Tunnan i flygvapnet** tog tidigare divisionschefen på F3, **Bertil "Berra" Eriksson** upp hur 29:an var att flyga i olika situationer och även en hel del om utbildningen och vissa haverier.



Bertil Eriksson

Därefter blev det fikapaus med kaffe och specialbakad "Tunnantårta"



Tunnantårta

Tusen Timmar Tunnan är en klubb för piloter med mer än 1000 flygtimmar på 29:an. **Bengt-Egon Kämpe**, ordf i TTT berättade om klubbens aktiviteter och om ett, tyvärr, alltmer krympande medlemsantal.



Bengt-Egon Kämpe

Gilbert Casselsjö berättade under ämnet **Insatserna i Kongo** om sin insats som fältflygare under Kongokrisen på 1960-talet och om Tunnans viktiga insats där.



Gilbert Casselsjö

Dagen avslutades med att **Torsten Nilsson** från FVM redogjorde för vilka 13 Tunnor som FVM äger och var de finns.

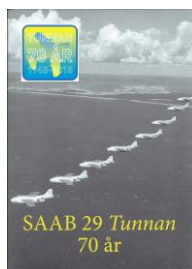


Torsten Nilsson



Avtackning

Samtliga föredragshållare avtackades med en liten present och alla deltagare fick en specialproducerad jubileumsskrift om J29 Tunnan.



Som en extra krydda visades en RC-modell av J29 i skala 1:6 upp på plattan efteråt. Den var försedd med en riktig jetmotor, drevs med riktigt jetbränsle, luktade på rätt sätt och lät nästan som en 29:a. **Kenneth Näslund** flög inte, men taxade runt på plattan med den. Luftdopet blir troligen nästa år.



Kenneth Näslund med sin modell

Lite data om modellen:

Spännvidd :2 meter Längd: 1,7 meter

Vikt utan bränsle: 11,6 kg Tankvolym: 2,5 lit

Motor: JetCat P70 Dragkraft: 7 kg

Än en gång, **GRATTIS** till 70 år i luften

Text och bild: Sture Axelsson

Ärtmiddag hösten 2018

Torsdagen den 4 oktober var det dags för höstens torsdagsträff. Som inledning visades en kortfilm från veterandagen. Vi var ca 50 medlemmar som slevade i oss ärtsoppa och pannkakor för glatta livet. Efter middagen, till kaffet, berättade Lars-Åke Siggelin engagerat och uppskattat om störsystem i allmänhet och Gripen's system i synnerhet. Enligt Lars-Åke har Gripen ett av världens mest avancerade system för att kunna störa ut sökande radar, anfallande robotar och andra läskigheter, som den lede FI kan tänkas använda sig av. Han visade även var på flygplanet detektorer och motmedel var placerade. Så långt han kunde och som inte är hemligt.



Lars-Åke i berättartagen

39E EWS

- CMDS (Counter Measure Dispenser System)
- EWS (Electronic Warfare System)
 - RWR, Spherical coverage
 - Interferometri
 - Mid-Band Jammer
 - Low-Band Jammer
- MAW (Missile Approach Warner)

MAW

- 6 IR-Sensors
- Spherical Coverage
- Great Dev.Potential
- Same as on TP84

EWS-RWR

- Digital receivers
- AESA and conventional antennas
- Interferometri
- Spherical coverage
- GaN AESA
- VLBA



Några bilder från Ärtmiddagen den 4 oktober 2018

Veterandagen

I år var det första gången som vår kamratförening deltog i veterandagsfirandet den 29 maj vid Sjöhistoriska museet på Djurgården, där Minnesplatsen för veteran-monumentet finns placerat.

Veterandagen är numera allmän flaggdag. Vi var tre deltagare från kamratföreningen som deltog. 1:e fanbärare H-B Karlsson, 2:e fanbärare Ingvar Jäderlind och som reserv för oss båda fanbärarna var Oskar Söderqvist med. Han var dessutom logistikansvarig för vår utrustning, d v s vår nya fana för Kungliga Östgöta Flygflottiljs Kamratförening, som vi använde för första gången.

I ceremonin deltog Hans Majestät Konungen, prins Carl-Philip, försvarsministern, ordföranden för försvarsutskottet, överbefälhavaren samt ordföranden för veteranförbundet Fredsbaskarna.

Det var en stilfull inmarsch till ceremoniområdet i takt med musiken från dragonernas musikkår. Uppskattningsvis var vi ca 100 kamratföreningar, som deltog i fanborgen högst upp på den halvcirkelformade läktaren.

Minnesceremonin startade med att fyra JAS 39 Gripen flög över ceremoniplatsen. Det blev många fina och tankvärda tal och ÖB avslutade sitt tal med en tankvärd duo med gitarr och sång, som blev mycket uppskattat bland deltagarna och åskådarna. Veterandagen som genomfördes på en av årets varmaste dagar där solen gassade från en klarblå himmel på alla som stod i fanborgen och svettades. Tillsammans med åskådarna på läktarna var det många av deltagarna som längtade efter något att dricka. Men försvarsmakten insåg detta och ordnade fram vatten till behövande i värmen.

/Ingvar Jäderlind



Inmarsch



Ingvar och H-B



1:e och 2:e fanbärare



Fanborg

GDPR, den nya dataskyddsförordningen

Bakgrund

Från den 25 maj 2018 kommer hela Europa ha en gemensam lag om behandling av person-data, Dataskyddsförordningen eller GDPR.

Syftet med den nya lagstiftningen är att stärka skyddet av enskilda personers personuppgifter jämfört med den tidigare Personuppgiftslagen, PUL.

Dataskyddsförordningens bestämmelser gäller även föreningar som vår, även om de uppgifter som vi har är tämligen harmlösa.

Kamratföreningens hantering av personuppgifter

- Kamratföreningen har en medlemsmatrikel som omfattar medlemmars namn, adress och födelsedatum.
- För en stor del av medlemmarna har vi även telefonnummer och e-postadresser.

Dessa uppgifter är nödvändiga för att kunna skicka ut vår medlemstidning (Malmenbladet), andra meddelanden, uppvakningar och kallelser från styrelsen samt påminnelse angående aktiviteter.

Uppgifterna ovan kommer inte att lämnas ut till tredje part (företag eller motsvarande).

Uppgifterna finns lagrade på fristående datorer hos kassören och redaktören för Malmenbladet. Uppgifterna finns alltså inte hos någon annan aktör.

Fotografier

Föreningen hanterar fotografier som tagits i samband med föreningens olika aktiviteter.

Syftet med detta är att kunna informera om föreningens verksamhet i Malmenbladet och på föreningens webbsida. Bilderna är jämförbara med personuppgifter men de innehåller inga



namn, sådana uppgifter presenteras i bildtext i anslutning till bilden.

Bilderna lagras på fristående dator hos redaktören för Malmenbladet/Webbredaktören. Bilderna finns även lagrade hos leverantören av vår webbsida och kan endast nås via en lösenordsskyddad administratörssida som bara redaktören och kassören har tillgång till.

Du som medlem

Föreningen förutsätter att du, i och med att du gått med som medlem i F3 Kamratförening, godkänner att bilder på dig kan komma att visas i Malmenbladet eller på föreningens webbsida i samband med genomförda aktiviteter.

Samma förutsättning gäller publicering av medlemsmatrikel i Malmenbladet och på föreningens Webbsida via en lösenordsskyddad inloggning. (Se info på sidan 3 i detta blad.)

Du kan när du vill begära att dina uppgifter inte ska publiceras via dessa media och du kan alltid begära ut vilka uppgifter som finns lagrade om dig.

Kontakta i så fall kassören eller redaktören för Malmenbladet resp webbsidan.

Om du som medlem har åsikter om denna behandling av dina personuppgifter är du välkommen att höra av dig till styrelsen.

Ingvar Jäderlind
Ordförande

Info från Helikopterflottiljen.

Vid nyår träder en ny organisation i kraft med försvarsgrensstaber vilket är en sammanslagning av produktions och taktiska avdelningar som finns idag. Det innebär också att de nya staberna flyttar från Stockholm och Flygstaben baseras på Ärna i Uppsala. Arméstaben flyttar till Enköping och Marinstaben till Muskö. Det är en del av Försvarsmaktens arbete med "Ledning för ett starkare försvar" som lokalt också bland annat innebär att Helikopterflottiljen tar över FM LOGs uppgifter på Malmen och att Hemvärnet med Livgrenadjärgruppen och de båda bataljonerna i Östergötland från årsskiftet 2019-2020 ska lyda under Militärregion Syd.

Stöd till samhället är en av Helikopterflottiljens uppgifter. Vi har regeringens uppdrag att stödja Polisen med medeltunga transporter vid behov och sedan några år står två HKP16 i beredskap på Malmen för den uppgiften. Allt annat stöd ska göras "med befintliga resurser och utan att dimensionera för det" och bygger oftast på frivillighet. Under 2018 har det inneburit eftersök av försvunna personer, sjuktransport med helikopter, brandbekämpning samt oljesanering.

Att vattenbomba bränder med hjälp av helikopter har blivit en varannansommarsaktivitet. I år gick det åt hela 332 flygtimmar i samband med brandbekämpning, främst i mellersta Sverige. Förra sommaren var det vara två bränder där helikoptrar behövdes, året innan dess nio, året innan dess inga och 2014 minns vi som en hektisk sommar som kulminerade i den stora branden i Västmanland.

I år var det HKP16 från Malmen som fick dra det tunga lasset med nästan två tredjedelar av flygtiden, men även HKP14 och HKP15 hjälpte till. Den sistnämnda har ingen vattentunna så då handlar det om olika typer av transporter eller övervakning. Till HKP16 köptes det in nya tunnor, så kallade Bambie-bucket, som tar max 2,5 ton. HKP14 får nöja sig med samma tunnor som användes av HKP4 en gång i tiden, och tar 2 ton vatten. Totalt gick det åt ca 3400 arbetstimmar och de flesta med personal som avbrutit sin semester för att hjälpa till. Därför var det nästan 200 semesterdagar som måste omfördelas när sommaren var slut. Flygtimmar och arbetstimmar som måste tas från den verksamhet som var planerad under hösten.

Samtidigt med bränderna i mellansverige kallades Hemvärnet in för att hjälpa till att sanera olja efter en båt som förlist utanför Tjust skärgård. Under en vecka deltog personal från både 30. och 31. bataljonerna med cirka 50 personer på plats åt gången.

I skrivande stund är det fortfarande osäkert vilka partier som ska styra Sverige och osäkert vilken budget som Försvarsmakten får för nästa år. Planeringen för 2019 års Flygvapen och Arméövning är i slutskedet men budget-osäkerheten lämnar många frågetecken. Båda övningarna, som brukar gå samtidigt, är nästa års vinterövningar som går i norra Sverige i mars. Specialflygenheten som brukar operera från Malmen under flygvapenövningarna kommer därför att gruppera på annan plats och så gör också, mer traditionsenligt, helikoptrar och SK60.

/ Lasse Jansson



Under sommaren passerade HKP16-systemet 15 000 flygtimmar, vilket firades på Malmen. Med i firandet var tillverkaren Sikorskys europachef, som förärade flottiljefen överste Jonas Nellsjö en minnesplakett. Foto: Helikopterflottiljen.



Ungefär vart sjätte år genomförs en storskadeövning på Malmen för att träna flygplatsens räddningsstyrka och samarbetet med kommunal räddningstjänst, polis och ambulans. I oktober skedde det och det var en havererad helikopter med 15 personer ombord som simulerades. Foto: Helikopterflottiljen.

I FN – Tjänst, del 2

I förra numret hade vi med första delen av Torleif Åkessons artikel från hans tid i Kongo på 1960-talet. Tyvärr avled Torleif i somras, men efter att ha pratat med Torleifs fru fortsätter vi med del två i hans berättelse.

*I förra numret hade de lämnat Elisabethville för att ombasera via Kamina till Leopoldville.
/ Red*



Torleif Åkesson

Vi hade nu kommit fram tills mitten av november. Verksamheten i "Leo" hade flyttats från N'dolo och skedde numera från N'djili fältet så det var att anmäla sig där. En Otter och en Beaver fanns till förfogande och beställningarna kom direkt från ATU (Air Transport Unit). Det hade blivit ordning och reda, man lämnade färdplan och fick väderinformation. Det var slut på vad man kunde kalla "vilda västern"-flygningar. Det blev nu en del flygningar inom Leopoldville provinsen.

Det hade också blivit lite oroligt ute "på stan" så vi fick restriktioner på att fara till staden under kvällstid. Vi bodde i ett villaområde som hette "Limite". Där fanns det en restaurang som vi utnyttjade och bredvid låg en utomhusbiograf. Tyvärr var det mest franska filmer. I området bodde de flesta av flygpersonalen från de olika skvadronerna med varierande nationell härkomst. Vi utnyttjade Funa Club och umgicks på kvällarna. Baseringen i "Leo" blev tre veckor lång och jag hann flyga 17-18 timmar fördelat på både Otter och Beaver. Det tråkiga i "Leo" var, att en kväll när vi inte var hemma blev bestulna. Jag kom undan ganska hyfsat, en stillbildskamera och en filmkamera. Man kan värdera dem till ca.1000 kronor. Det kändes överkomligt eftersom jag just köpt en ny filmkamera. Tyvärr fanns det exponerad film i de båda som stals, så det sved lite.

Jag upplever att det börjar gå lite på tomgång. Mellan den 18/11 och 29/11 flög jag endast en t.o.r över floden till Brazzaville.

Plötsligt fick vi lite uppdrag igen, då med Ottern. Först den 29:e flög jag in flygingenjören Kaiser på Ottern, därefter fick vi en flygning till Kitona. Basen låg nära Atlantkusten och det var där amerikanarnas B-52 lastade med atombomber tankade, under sina patrulleringar runt jorden.

Det var ju så "det kalla kriget" fungerade under 60-talet.

Den 5 december var det dags att lämna "Leo" för att flyga tillbaks till Kamina via Luluabourg. Det blev en tuff flygning på 6 tim och 35 minuter. Väl framme kunde vi inte flytta in i den villa vi tidigare bott i utan vi flyttade in i de för mig så förhatliga barackerna.

"Light Squodrons" huvudbaseringsort var Kamina och det blev, att vi startade dagarna med ett besök på expeditionen. När det inte fanns något arbete återvände man till sitt rum. Det mesta hade ordnats även på Kamina basen. Mat serverades på mässen och där kunde man också bada och sola vid poolen.

I jämförelse med att vara ute på en kommandering blev dagarna ganska meningslösa och man började räkna på hur många dagar det var kvar tills hemfärd. När lördagen kom förstod jag att kvällen skulle bli svår. Jag har inte tidigare berört men det finns alltid några som dricker mer än vad man kan kalla anständigt. Kollegan, som jag flugit med mest hela tiden, hörde till den gruppen. När dagarna blir långa så finns det för några inget annat att göra. De amerikanska signalisterna var kvar i sin villa, så jag hade ett trevligt gäng att umgås med. Lördagskvällen blev som jag befarat besvärlig med slagsmål och skador som fick sys ihop på sjukstugan. På söndagen hade man ordnat så att en engelsk baptistmissionär kom till Kamina för att hålla en adventsandakt.

Jag gick dit och fann att det var bara jag och missionären. Han hade blivit tillfrågad om han ville komma och suttit 4 mil i bilen för att komma till Kamina. Ja, så stod han där. Vårt sekulariserade levnadssätt hade sträckt ut sina armar i ett kongolesiskt område och visar lite av våra brister. Vi fick ett trevligt samtal på tu man hand och jag kände mig lite bedrövad för det visade på vårt samhälles svagheter.

Ny vecka startade och jag gladdes åt att få order att ombasera med en Beaver till Luluabourg i Kasaiprovinsen. Avsikten var att vi skulle stanna där tills det var dags att vända nosen mot höga nord. Det gjorde, att jag var tvungen att ta reda på och packa alla mina tillhörigheter. Det kändes, som det nu var slut på Kamina-besöken. Min besättning, jag och mekanikern Arne Berglund skulle vara till en bataljon från Ghanas förfogande. Kollegan dök upp strax före start och var berusad, for sedan iväg till "Leo" med ett transportflygplan. Jag vet inte om

han skickades av divisionschefen eller bara stack iväg. Jag brydde mig inte.

Resultatet blev att flygteknikern Arne Berglund och jag fick fara iväg ensamma. Vi blev inkvarterade på hotell Atlanta, mitt i Luluaborg, mycket elegant och med bra mat. Vi blev direkt inviterade till Ghanaofficerarnas måss på middag. Det blev en mycket trevlig samvaro. Naturligtvis snurrade det lite i huvudet, efter all whisky och öl när Arne och jag vandrade hem till hotellet på nattkröken.

På morgonen for vi till fältet för att se till att allt var i ordning så vi kunde anmäla oss "fit for fight".

En för oss väsentlig uppgift var att leta upp en användbar swimmingpool. Här misslyckades vi kapitalt. I poolen vi fann var vattnet grönt och smutsigt, så något badliv torde det inte bli där.



*I väntan på reservdelar?
Flygtekniker Arne Berglund, F11 och
Fältflygare Bert Abrahamsson, F4.*

Det startade inte så bra på uppdragsfronten, vi satt i flygplanet för att starta då en tändspole lade av. Vi tvingades ställa in flygningen. Plötsligt stod vi på marken utan reservdelar. Efter tre dagar hade ingen tändspole kommit. Jag och Arne beslöt då, att han skulle följa med ett transportplan som passerade på väg till Kamina och själv hämta en tändspole. Det var ett lyckat drag, det tog bara över en natt och sedan var jag och Arne startberedda igen.

I Luluaborg var då baserade en DC-3, två hkp S-55 och vår Beaver. Ghanabrigaden var utspridd över hela Kasaiprovinnsen och vi skulle sköta sambandet till de små flygfälten.

Det hade samlats väldigt mycket flyktingar på sista tiden i området. Det sades att det fanns hundratusentals som levde på svältgränsen. FN hade satt in en luftbro och flyger in tonvis med mat dagligen. Ett bolag BALAIR från SCHWEITZ opererade i BAKWANGA, som låg ca.15 mil öster om "Lulua". De flög in mat till flyktingarna. Vid ett tillfälle var till en katolsk mission i vars skola 300-400 barn var inhysta. Det var fruktansvärt smutsigt och det hemskaste var att se hur magra barnen var. Magarna var i regel uppsvällda, men ben och armar var som tändstickor. De annars så skinande blanka ansiktena var nästan grå. Huden var gulaktig istället för brunt och håret hade vitnat på hjässan. Man sade att 5-6 dog varje dag av undernäring. Det var inte utan man fick en tår i ögat. Man var för feg för att röra vid dem med hänsyn till smittorisken. En liten grabb hade stora öppna variga sår på benen, flugornas bästa tillhållsplats. Man kände sig totalt hjälplös, men man såg att hjälp var på väg. En stor procent klarar sig, men tyvärr gör många inte det. FN och UNICEF har ju inte obegränsade resurser. Det de har, går till mat och medicin.

Vi mötte en engelsk läkare som varit ute i en liten by och räddat en mor och hennes barn. Mamman var 14 år och hade hemska utslag över hela kroppen. Barnet var det minsta och magraste man kan se och hjärtslagen såg ut som en kraftig hävning av bröstkorgen. Detta är ju den primära hjälpen. Vilka svårigheter fortsättningsvis! Var placerar man alla dessa människor? Var ska de få arbete så de kan försörja sig? Jag har i det närmaste förlorat tron på den färgade mannen. De verkar ha en naturlig motvilja mot allt arbete. När han får allt han behöver, ja, då sitter han och tar emot så länge FN förser honom med mat.

Jag hade de bästa tankarna om förutsättningarna att hjälpa KONGO, men redan efter den korta tid vi varit här, förändras ens tankar. Naturligtvis blir det konstiga och tveeggade känslor när man sitter på balkongen och spelar poängpoker efter en god middag och dricker en grogg. Det var inte bara efter det här besöket i BAKWANGA, som inträffade två dagar före julafton, man fick tveeggade känslor. Det blev den första och jag hoppas den sista julaftonen utanför familjens sköte. Vi blev bjudna till 1:a bataljonen i Ghanabrigaden. Det var en stor officiell fest med ca.75 deltagare och med Hammarskölds speciella representant indiern Dayal i spetsen. Festen gick av stapeln i en stor villa och dess trädgård.

Det började med att man minglade runt med ett glas i handen. Detta tillsammans med en internationell grupp av indier, australiensare, kanadensare, amerikanare, engelsmän, ghaneser och så vi skandinaver svenskar och norrmän. Middagen serverades ute i trädgården, köttet stektes över öppen eld. En annorlunda och underlig julafton för oss skandinaver. Kvällen fortsatte med mycket prat och med en grogg i handen. Det var allt en upplevelse utöver det vanliga. Tro inte att festandet var slut i och med julaftonen. Vi var även inviterade till Ghanaofficerarnas mäss på juldagen för att äta en kalkon, som är den stora begivenheten i alla engelskt påverkade kulturer.

Efter festandet kändes det bra att börja arbeta på annandagen med en flygning via Mwene Ditu till Thimbulu, där åt vi lunch tillsammans med en kaptenen Davy. Man träffar många mycket trevliga människor och han hör nog till dem som man gärna skulle vilja träffa mera och det blev så, vi var till Thimbulu ett antal gånger. FN eller ONU som det hette här i KONGO växte och nyinrättade organisationsdelar tillkom. En viss oreda fanns i nya "Movement Control". Det hände att vi inte nåddes av uppdragsorder. En dag dök plötsligt en italiensk läkare Dr. Nicola upp på hotellet och hämtade oss. Det blev en tur till Port Franci. Det var den ort, där man grep Kongos första premiärminister, vilken på ett sätt blev orsaken till att oroligheterna bröt ut. På hemvägen skulle vi landa i Mweka en luluastamby. Vi skulle ta upp en flykting och ta med honom till Lulua.

Historien om ILAR MBAMBO är ganska symptomatisk för situationen i Afrika. ILAR hade arbetat för en färgad tjänsteman, vilken plötsligt dött. Problemet var, att eftersom han tillhörde Bakongo-stammen och inte Lulea sades det, att ILAR dödat tjänstemannen medels magi. Det är sådant som hände 1960. Man får funderingar om hur lång tid kommer det att ta, att få KONGO civiliserat och få bort all mystik, magi med andar och avgudar. Kannibalismen lär fortfarande vara en realitet.

Tankar om hemfärden har börjat surra i skallen. Den torde ske om ca en månads tid och ryktet säger att den kommer att gå via PISA i Italien.

Ett par dagar innan nyår var det var det besök av presidenten KASAVUBU med sin general MOBUTO (som senare blev president i Zaire) En stor parad hölls i staden, med den nya staten Kongos flagga i spetsen för att manifestera.

Efter soldaterna som försökte gå i takt följde en färggrann samling människor, scouter stolta i sina uniformer och med en musikkår som spelade marschmusik hellre än bra. Festligt och folkligt, för vår del toppen när paraden drog fram utanför vårt hotell och vi satt på första parkett.

Det blev nyårsafton och det märktes knappast. Vi hade en flygning med fem timmar i luften och med 3 stopp vilket gjorde att det blev en lång dag. Effekten blev också att vi kom tidigt i säng. Detta för vi visste om att vi skulle göra samma tur under morgondagen som var söndagen den 1 januari 1961.

Det nya året startade även med vetskapen om att vi skulle göra inspektion på "kärran" så jag åkte med Arne ut och lekte mekaniker. På tisdagen den 3 jan. kom Rolf Nyström, som flög hkp S-55 och undrade om jag ville följa med honom på ett uppdrag eftersom han var ensam förare. Han förstod att jag gärna skulle följa med, eftersom Arne hade fullt upp med servicen på vårt flygplan. Han hade ett uppdrag till Lac Mucambu, sjön, som inte låg så långt från "Lulua" Vi passade på att bada under stoppet. Det blev ett riktigt trevligt avbrott, inte minst med tanke på, att jag fick flyga ganska mycket under sträng övervakning. Flyga helikopter är en helt annan sak än konventionella flygplan. Innan veckan var slut ville Rolf ha med mig på ytterligare ett uppdrag.

Uppdraget upplevdes som lite annorlunda. Vi skulle uppskatta hur mycket människor och flyktingar det var i området, samt hur situationen var med utbrända och förstörda hus i byarna. Naturligtvis blev det bara en grov uppskattning, men ger förhoppningsvis ett visst underlag för hur mycket resurser FN måste sätta in. För mig var det roligt eftersom jag fick flyga mycket helikopter. Det blev en dryg dag med 5 tim och 30 minuter i luften.

Inspektionen på Beavern blev klar och var kollegan tagit vägen var en liten gåta. Jag fick klara ut med divisionen och att jag fortsättningsvis får flyga som ensam förare med Arne den tid som är kvar. På måndagsmorgonen skulle vi starta för att flyga till Kashia. Motorn ville inte starta och det var första gången det inträffade. Arne fick titta över motorn det var troligtvis något efter inspektionen. Det blev lite försening, så vi var i luften efter klockan 12. Efter att lämnat av passagerarna i Kashia fortsatte vi till Kamina. Vi ville få klara order för hur

vi skulle agera fortsättningsvis. Det börjar ju också brännas om hur och när avlösningen skulle ske. Jag hade trott att det var slut med Kamina, men det blev en övernattnings till.

Vi fick med oss ordern att hämta våra passagerare i Kashi och återvända till "Lulua". Där skulle vi vara i beredskap som vanligt men vara beredda att återvända till "Leo" för avlösning. Väl i "Lulua" dök det plötsligt upp två Ottrar och en Beaver och besättningarna sade sig ha order att bege sig till Kamina.

Dagen hade lidit så de fick övernatta i "Lulua". Vi åt stor förbrödringsmiddag på Pax restaurangen. Ljudnivån blev hög när alla skulle berätta om sina äventyr.

Nästa morgon fick Arne och jag en transport till Mweka och vi var upp till den katolska missionen och köpte lite souvenirer. Det visade sig bli vårt sista uppdrag i Kongo. När vi kom till "Lulua" startade de tre flygplanen mot Kamina enligt sina order. De visste inte vad jag visste, att flygplanen skulle lämnas i "Leo" för att den



Mannen t v okänd men den t h är Torleif Åkesson.

nya kontingenten skulle starta därifrån. Flygplanen fick återvända efter en snabbförändring av destination när de var i luften. Det blev ytterligare en trevlig förbrödringsmiddag på Pax.

Torsdagen den 12/1

blev den stora dagen då "Light Aircraft Squadron" startade efter order och flög i grupp till "Leo". Trots att det var uppgjort, att vi skulle komma var inget förberett vid landningen. Där stod vi utan "accommodation".

Man har blivit luttrad under snart sex månader så det är bara att ta det med ro. Förläggningen

löste sig och vi flyttade in i ett område som hette "Lesse".

Jag hade fått order att inställa mig på N'djili. Väl där, konstaterade jag, att förtruppen av vår avlösning hade anlänt. Naturligtvis blev det lite huggsexa om turordningen för hemflygning. De ansvariga för "Light Squadron" hade ordnat så de for iväg med de första transporterna. Tillträdande chef Åke Lind gav mig första dagen i "Leo" uppdraget att flyga in de nyanlända. Det gick inte att vila på några lagrar. Jag flög direkt ett pass Beaver med kaptenen Carlsson, som jag kände från F11. Kvällen ägnades sedan till att ge så mycket information, som möjligt till dem, som vi kallade "albylerna". För mig blev det att dagen därpå göra ett uppdrag till Matadi och jag tog med två nyanlända. De fick dela på flygtiden och göra ett par extra landningar. Det var fel av mig att tro det var slut på uppdrag för min del. På kvällen var vi till HQ hotell Royal och åt. Resultatet blev, det som jag varit förskönad för hela tiden här i Kongo. Magen protesterade och jag blev rejält dålig. Vaknade och var fortfarande dålig. Det blev att jag låg kvar i sängen mest hela dagen. Hopp om en bättre morgondag är det sista som överger en. Det hade blivit måndagen den 16/1 och jag var ute på N'djili varje dag och väntade på nya förare. Det anlände ett gäng på onsdagen och jag var med och fick dem inkvarterade. På torsdagen var jag till Royal och fick ett preliminärt besked att jag var inbokad för hemfärd i mitten av nästa vecka. Efter besöket på högkvarteret Royal var jag och flög med fyra nyanlända. Det blev 15 landningar på en liten "strip" nere vid floden.

Magen var fortfarande lite orolig, så vid ett tillfälle blev jag tvungen att springa ut i "bushen". Slutet av veckan gick långsamt, när man bara gick och väntade. De nyanlända hade tagit över tjänsten och man kände sig som en relik. Var till HQ när nya veckan började och fick beskedet att jag skulle fara med ett gäng norrmän på onsdagen. Jag var ensam kvar från vår grupp eftersom jag flugit in och informerat de nyanlända.

Tisdagen sista dagen och det gällde att fara ut till fältet med bagaget för att "Checka in". Det känns inte som att fara ifrån något utan man ser bara fram emot hemresan. Skänker de nyanlända en liten tanke på hur de skall klara sig där ute. Det kan inte bli så besvärligt det var väl förberett på baseringarna.

Nu återstod bara att ta en sväng på boendet "Lesse" och skaka hand och önska lycka till åt alla kända och okända.

Onsdagen 25/1

Det blev inga problem med uppstigning. Jag stod på samlings-platsen 0630 nyrakad, pigg och fräsch. Embarkeringen sköttes av "Movement Control" och hemflygningen skulle ske med ett kanadensiskt transportflygplan. Flygplanet var en "North Star" som såg ut som en DC-4, utrustat med 4 st Spitfiremotorer. Inredd med truppsäte och hade ett öronbedövande motorljud. Det verkade inte bli någon bekvämlig hemfärd. Nosen var i alla fall vänd mot norr och hemkomsten lockande.

Starten skedde kl 0800 och väl i luften tänkte jag på, att det var på en dag när 6mån sedan, som jag kom till f.d. Belgiska Kongo. Då trodde man och hade en önskan att FN skulle vara till hjälp att skapa en ny nation, byggd på demokrati. Naturligtvis inser man alla problem och hinder, man hoppades att man skulle vara en liten, liten del i insatsen som ingen då kunde överblicka.

Landning för tankning skedde i Kano i norra Nigeria, strax före lunch. Det blev även väntan för start till kvällen. Anledningen var att flygningen över Sahara skulle ske på natten, när temperaturen fallit. Man får en gynnsammare situation med max. last och möjlighet till högre höjd och längre räckvidd. Det blev en jobbig flygning under natten i truppsätena. Landningen skedde kl 0630 i Tripoli i Libyen, där vi transporterades till en matsal. Halvvarmt kaffe och en hård "fralla" var den något spartanska förtäringen. Frös gjorde man p.g.a. sömnbrist och kylan efter en natt med köldgrader i Tripoli. Det blir ofta så även i norra delen av Afrika när natten varit klar och utstrålningen stor. Efter mellanlandningen var vi snart i luften igen för "skuttet" över Medelhavet och landningen i Pisa.

Det var torsdag 26/1

och vi möttes av FN:s transportkordinator. Han hade organiserat vårt boende i Pisa. Norrmännen i gruppen fick besked att de skulle vänta tills på lördagen för att komma vidare med ett norskt transportflyg till Gardemoen. För mig, som var ensam var det en ganska stor besvikelse, när jag fick beskedet att jag skulle få vänta tills på söndagen. Vidaretransporten skulle ske med Flygvapnets DC -3, som var på hemväg från Cypern. Det var att bita i det sura äpplet. Efter de här beskeden och den jobbiga och sömnlösa flygningen från Leopoldville var det inga problem med sömnen.

Det blev fredag i Pisa och vid frukost var jag tillsammans med löjtnant Axelsson en glad "gut"

från Norge. Han frågade om jag ville hänga med till Florens med tåget.

Det lät trevligt och vi besåg alla fina kyrkor och byggnader. Det blir lite antiklimax när man är fokuserad på hemmet och Sverige.

Ytterligare en dag i Pisa och norrmännen gav sig iväg på sin vidare färd. Jag fick klart med hämtningen vid hotellet med en bil på söndagsmorgonen. Det var inte utan att man plötsligt satt där och kände sig ensam efter att i stort sett alltid haft en kompis vid sidan. Men "vaddå" i morgon är jag hemma. Jag tog mig under dagen en sightseeing i Pisa och kontrollerade att tornet lutade.

Söndagen den 29/1 1961.

Konstaterade att det tog 5 dagar till Leopoldville och att det inte blev kortare tid för hemfärden, även den tog 5 dagar. Jag skriver här precis vad jag tidigare skrivit i dagboksanteckningarna. Bilen var på plats och det kändes som om den inte kunde köra fort nog. Fram på förmiddagen såg jag den svenska DC:3 an landa och köra in på parkeringsplats för tankning. Det var inte utan att det var riktigt roligt att träffa kapten Laurell och fanjunkare Delavere, som var förare på 3:an. Det var bara att se till att allt mitt bagage lastades in. Sedan efter "clearance" med transportansvarig var det en skön känsla att lämna Pisa bakom sig. Flygningen över Europa försvann fort även om det var fint att se de snöklädda Alperna. Hela F7 besättningen var naturligtvis nyfikna på hur det varit i Kongo, inte minst med tanke på att man rekryterade för nya kontingenter. Väl i Köpenhamn så skulle 3:ans besättning övernatta. Man hade flugit så många timmar att man måste vila. Det var tur, det fanns en FN kordinator på plats, som gjorde allt för boka in mig på en SAS Caravelle till Stockholm. Det gjorde inget att jag fick släpa alla mina kilo bagage över plattan i Köpenhamn när han lyckades med bokningen.

Så var det då den sista biten med SK 412 turistklass Köpenhamn - Bromma, som kändes helt överkligt, bara en timma till och äventyret Kongo var historia.

Solveig, Lennart och Kerstin väntade med min bil på Bromma.

Hur det var att komma hem, klarar jag inte av att i ord beskriva. Det enda jag minns att huvudet var fyllt av endast ett ord.

ÄNTLIGEN !!! ÄNTLIGEN!!! ÄNTLIGEN !!!!

/Text och bild Torleif Åkesson



SAS Caravelle

Världen är liten.

I maj 2018 var jag tillsammans med hustrun och vandrade i BadGastein i Österrike en vecka. Vid en lunch på en fäbod uppe i Alperna kom jag att sitta mittemot en pratsam herre med en keps som det stod *Gulfstream* på. Jag frågade naturligtvis av vilken anledning han bar den. "Jag har flugit en sådan" sa han. Jag blev naturligtvis nyfiken och frågade mera. Det visade sig vara en medlem i föreningen, som jag inte träffat förr. Bengt Carlsson, hette han, "men det är ingen som vet vem det är, jag är enbart känd som CA."

Text och bild/Sture Axelsson



CA i BadGastein

Hur mycket pengar är en miljard?

Vi har under hela sommaren och hösten i årets valrörelse hört våra politiker bolla med miljarder i satsningar hit och dit.

Ettusen kr har de flesta klart för sig hur mycket det är. En miljon är fortfarande greppbart för flertalet. Men en miljard kronor, hur mycket är det och vad kan man köpa för det?

Antag att vi har en obegränsat stor hög med enkronor.

Vi har tre spargrisar, en rymmer tusen kronor, en rymmer en miljon och den tredje rymmer en miljard enkronor.

Du bestämmer dig för att fylla de tre spargrisarna genom att stoppa en enkrona i sekunden i en gris i taget.

För enkelhetens skull förutsätter vi att du jobbar hela tiden utan paus för att äta, sova eller gå på toaletten.



Hur lång tid tar det då att fylla respektive gris?

För att fylla gris **nr 1** tar det ca **17 minuter**

För att fylla gris **nr 2** tar det ca **12 dygn!**

Frågar man därefter om hur lång tid du tror det tar att fylla gris nr 3 svarar de flesta, efter en stunds tänk, att "det måste ju ta flera månader". Det är rätt!

Men hur många månader? De flesta, som inte är riktigt slängda i huvudräkning, fastnar vid just *flera eller många månader*.

Vad är då sanningen?

Jo, det tar 32 år att fylla den tredje grisen!!

Om vi tänker oss att du skulle plocka fram pengar för att betala den tänkta höghastighetsjärnvägen genom Sverige, d v s 300 miljarder, hade du behövt börja för **ca 9.500 år sedan**.

D v s strax efter att istiden släppt sitt grepp över Sverige!

Det är sådana här belopp av våra skattepengar politikerna jonglerar med.

/ Text o bild Sture Axelsson

Kärnskogen.

Red fick ett brev.....

"Hej!

Mitt namn är Berth Billing och bor i Alvesta.

Jag gjorde lumpen 1966-67, omg 662, på F3. Var placerad på Kärnskogens skjutfält. Det var 50 år sedan MUCK den 21/4 2017. Jag har läst boken om F3 och tyckte det saknades lite bilder från Kärnskogen. Skickar några till er för ev framtida bruk. Jag kommer att sätta upp samma foton i M1-stationen på Kärnskogen.

Berth Billing"

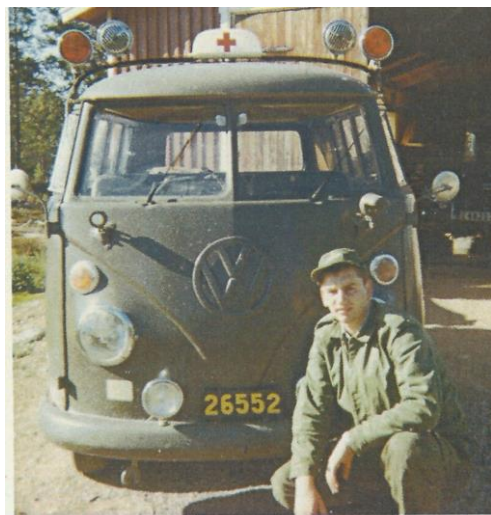
Här är några av bilderna.



Erik Fryklund



Bergön/M1



Vpl Reine Johansson, Taberg



Vpl Klina. Motala och Vpl Billina Alvesta



Vpl Linder, Sommen vid mätbordet på M1



Mättorn M2



Vpl Billing vid M3