



KUNGL. ÖSTGÖTA FLYGFLOTTILJS
KAMRATFÖRENING



MALMENBLADET NR 1 2013



Foto: SAAB

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

MALMENBLADET NR 1 2013

Nr 56 sedan första nummer 1982

Redaktör och Webbansvarig:

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

Bitr red:

Jan Svensson
Järnväggsgatan 22, 595 52 Mjölby
0142-10529
E-post: j.herman.svensson@telia.com

Bild på första sidan.

Har ingenting med innehållet i detta nummer att göra! Men eftersom J29:an är en så historisk del av F3 tyckte redaktörerna att den passade i alla fall.

Innehåll i detta nummer:

Div Malmenbladet och aktiviteter	sid 2
Verksamhetsberättelse 2012	sid 3
Information från ordföranden	sid 4
Nya medlemmar och div info	sid 4
Kallelse årsmöte 2013	sid 5
Inbjudan torsdagsträff höst 2013	sid 5
Länkar som brustit...	sid 6
Rep från studiebesök BT-Toyota	sid 7
Ref från Lillejul 2012	sid 8
I baksits med Lansén till USA	sid 9-11
Snabbstart för Valfiskar + kompl	sid 12-13
En blåtira på von Köhler	sid 14

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

Resor genom Bråvalla Kamratförening:

- Riga 9-12 maj
- Tattoo i Malmö 25-26 maj
- Shoppingresa till Burg 1-2 november

Tips om andra resor/aktiviteter:

- Kvarn, öppet för allmänheten, 1 juni
 - Roll out/flygdag Hässlö Västerås, 26 maj, F1 flygmuseums webbsida www.flygmuseum.com
 - Milliseum, Skillingaryd, invigning 14 sept se www.milliseum.se
 - Femöresfortet, Oxelösund, 1-dagsresa 7 sept, info och anm till S-O Karlsson, tel 013-15 23 23 0705-11 23 23.
- För ytterligare info se vår webbsida eller www.bravalla.se

Aktiviteter på FVM och ÖFS

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

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

Mer finns på internet

www.flygvapenmuseum.se/kalender

- **2013-04-03 18:00 - 20:00**
2013-04-17 18:00 - 20:00
Motorkväll. Vi tar en närmare titt på några av museets motorer.
- **2013-04-10 18:00 - 19:30** Föredrag: Vad händer med Arlanda flygsamling? Stieg Ingvarsson, ordförande i Svensk flyghistorisk förening, SFF, berättar.
- **2013-05-04 14:00 - 15:30** Föredrag i faktarummet: Fienden i öster! Svenskt jaktflyg under kalla kriget Flyghistorikern och författaren Lennart Andersson berättar om jaktflyget under kalla kriget.
- **2013-05-04 16:00 - 17:00** Konsert med Hemvärnets musikkår Södertörn
- **2013-05-15 18:00 - 19:30** Föredrag: Flygskolan på Malmen Björn Persson, utbildningschef vid FlygS, berättar om Flygskolan på Malmen och utbildningen av piloter.
- **2013-05-22 18:00 - 20:00** Visning på Malmen Ronny Perfect, tidigare anställd i flygvapnet och på Flygvapenmuseum, visar och berättar om områdets historia och byggnader.

Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, ÖFS,

har filmkvällar i Flygets Hus en torsdag i månaden vår och höst. De är absolut värda att besöka. 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 CalleP.

Malmenbladet

Vi har en stående efterlysning av material för artiklar. Säkert har du också minnen eller små historier eller anekdoter från din Malmentid, som kan vara värda att berätta för oss andra.

Hör gärna av dig till oss:

Sture Axelsson
eller
Jan Svensson

Adress, tel nr och e-post som ovan.

Vi är tacksamma om Du berättar för oss, skriva kan vi göra.

Styrelsens verksamhetsberättelse för 2012

Styrelsen 1/1 - 31/12 2012

Ingvar Jäderlind Ordförande

Hans Bertil Karlsson Vice ordförande

Leif Klaar Sekreterare

Berndt Samuelsson Kassör

Stellan Andersson Ledamot

Hans Mårtensson Ledamot

Ronny Perfect Ledamot

Birgitta Green Suppleant

Stig-Olof Carlsson Suppleant

Sture Axelsson Adjungerad

Jan Svensson Adjungerad

Revisorer: Christer Lundin och Per Lindström

Valberedning: Åke Medbrant och Irene Liljebäck

Webbansvarig: Sture Axelsson

Styrelsemöten

Styrelsen har under året haft 8 protokollförda sammanträden.

Verksamhet

Torsdagsträffar med årtor och tillbehör den 8 mars och 18 oktober?

Årsmöte fredagen den 4 maj.

Traditionsenlig "Lillejul" fredagen 7 december då ett 60-tal medlemmar lät sig väl smaka av det stora och välsmakande julbordet.

Vid samtliga dessa träffar har styrelsen informerat om kamratföreningens verksamhet.

Ordf. och vice ordf. har tillsammans med ordf. för AF2 kamratförening uppvaktat C Helikopterflottiljen angående våra föreningars verksamhet.

Båda föreningarna har deltagit i flygdagarna på Malmen och informerat om våra verksamheter till besökare på flygdagarna.

Resor

Liksom tidigare år har föreningens medlemmar haft möjlighet att deltaga 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

Styrelsen för F3, F13 och AF2 kamratföreningar har under året genomfört samverkansmöten och diskuterat gemensamma frågor.

Representant från Helikopterflottiljen har också deltagit och informerat om FM syn på kamratföreningarna i framtiden.

Studiebesök

Kamratföreningen har genomfört ett studiebesök under verksamhetsåret.

BT Industrier i Mjölby som tillverkar truckar för materielhantering.

Studiebesöket var mycket uppskattat bland deltagarna.

Som tack för besöket överlämnade kamratföreningen boken om flygflottiljen F3 till företaget.

Ekonomi

Kamratföreningens ekonomi är god men stor osäkerhet råder om framtida stöd från FM/Helikopterflottiljen. För år 2012 har vi dock fått våra kostnader för hyra, porto och tryckkostnader betalda av F17 och Helikopterflottiljen.

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 2012 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 förhoppning att vi tillsammans med medlemmarna har goda möjligheter att i framtiden utveckla föreningen i egen regi eller i samverkan med AF2 kamratförening på Malmen.

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

Till F17 Och Helikopterflottiljen framför vi också vårt stora tack för all värdefull hjälp och stöd i vår verksamhet och hoppas att vi även i fortsättningen kan påräkna ekonomiskt stöd från försvarsmakten.

Ingvar Jäderlind
Leif Klaar
Stellan Andersson
Ronny Perfect
Stig Olof Carlsson

Hans Bertil Karlsson
Bernt Samuelsson
Hans Mårtensson
Birgitta Green

Ordföranden

Info från ordföranden.

Ny Förbandstillhörighet C Helikopterflottiljen.

Fr.o.m. 2012-07-01 har FM Helikopterflottilj övertagit ansvaret att vara traditionsförband för F3 och F13 kamratföreningar.

F17 har på ett förtjänstfullt sätt tagit tillvara på kamratföreningens önskemål och stöd till kamratföreningen med hyreskostnader för våra lokaler i Flygets Hus, porto och tryckkostnader för kamratföreningens medlemstidning Malmenbladet.

F17 har även anordnat kamratföreningskonferenser vid flertal tillfällen och vid dessa konferenser informerat om kommande och pågående verksamhet inom F17 och FM.

Vi ger ett stort tack till F17 för den tid vi har haft förmånen att få tillhöra F17.

Nu ser vi fram emot att få tillhöra Helikopterflottiljen och hoppas på ett positivt samarbete i framtiden.

Framtiden

Tillsammans med AF2 kamratförening har vi diskuterat om vi skall bilda en ny kamrat- och veteranförening för alla anställda på Malmen oberoende vilket förband eller arbetsgivare som företräder de anställda på Malmen.

Kamratföreningen och AF2 har uppvaktat C Hkpflj. och informerat om våra tankar och idéer om en ny kamratförening och veteranförening på Malmen. C Hkpflj. var positiv till en sådan förening och skulle se detta som ett stöd i sin ordinarie verksamhet. Vår avsikt är att vi diskuterar vidare och återkommer under våren 2013.

Vi förutsätter att C Hkpflj. ger nuvarande och den nya kamratföreningen samma stöd som sker idag.

Ordföranden

Nya medlemmar

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna och hoppas ni vill delta i våra sammankomster och trivas i föreningen:

Gunnar Nilsson

Fårullsvägen 33 586 66 Linköping

Maria Enge

Fårsaxvägen 63 586 66 Linköping

Barbro Thörn

Färgargårdstorget 60 LGH 1402 116 43
Stockholm

Webbsidan

Som vi har sagt tidigare försöker vi gå ut med aktuell information via webben vilket är snabbaste sättet att informera men vi är naturligtvis medvetna om att alla inte har tillgång till eller intresse av datorer. Om ni har synpunkter på innehåll eller önskemål om viss typ av information den vägen är vi tacksamma att få veta detta. T ex skulle det vara möjligt att skicka ut viss information, som ändras snabbt, via e-post men då måste vi veta att tillräckligt många är intresserade och har tillgång till dator.

Hör av er till **Sture** eller **Jan**, adress finns på sidan 2.

Tips på webben.

På vår webbsida, under *Arkiv - Länkarkiv* finns, adresser till en del användbar och kul information. Gå gärna in och titta där.

För den som är intresserad av civil flygtrafik kan det vara intressant att se vilka flygplan som finns i luften just nu, var de kommer ifrån och vart de är på väg.

Gå in på www.flyghtradar24.com/ på kvällen runt kl 17.00 - 19.00 eller på förmiddagen 8.00 - 9.00 och förvånas över vilket gytter av plan det är nere över Europa.

Att de får rum utan att kollidera!

Är du intresserad av båtar kan du se motsvarande för världens farvatten på www.marinetraffic.com



Vill du veta när grannen fyller år eller var din gamle kompis, som du tappat adressen till bor, kan du gå in på www.birthday.se/ och söka. Läger du upp ett konto där (gratis) kan du få fram mycket mera uppgifter.



Kallelse till Årsmöte

Fredagen den **26 april 2013** i Flygets Hus



16.00

Årsmöte med sedvanliga förhandlingar.
+ ev föredrag

17.30 ca

Kamratmiddag bestående av förrätt, varmrätt, vin/lättöl samt kaffe & kaka

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

Anmälan senast torsdagen den **18 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 **3 oktober 2013**

kl 18.00

Anmälan senast fredagen den **27 september**

till:

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

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

VÄLKOMNA!



KUNGL. ÖSTGÖTA FLYGFLOTTILJS
KAMRATFÖRENING



LÄNKAR SOM BRUSTIT.....

KAMRATER SOM LÄMNAT OSS

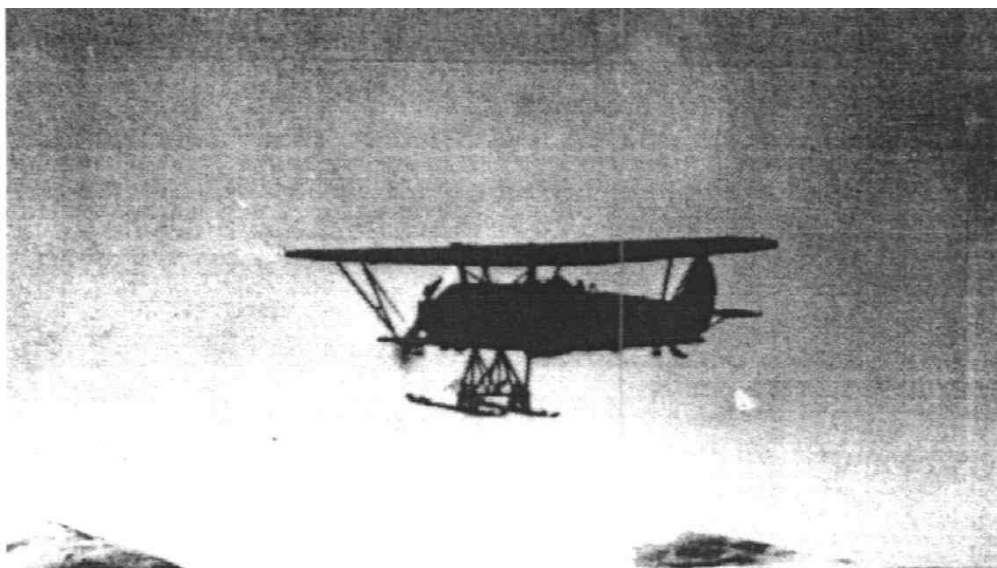
**Bengt Palmqvist
Erik Samuelsson
Axel Carlesson
Tommy Hultman**

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 levnadsdag nått sin ända
här bland minnen bäddas ner*

Ferdinand Cornelius



Studiebesök på BT (Toyota) i Mjölby

Torsdagen den 15 november 2012 samlades ca 15 personer ur föreningen vid flygets hus för gemensam färd till Mjölby för ett studiebesök på BT- Toyota. De flesta av oss har ju sett truckar som det står BT på. Framför allt små handtruckar med vilka man lyfter och drar lastpall på. Och vi hade följaktligen väntat oss en liten fabrik där man stod och skruvade ihop lite delar.

Men oj vad vi blev överraskade.

Vi blev i receptionen mottagna av den mycket trevliga och kunnige guiden, Lars Johansson, som under nästan två timmar visade oss runt i en jättefabrik, långt större än någon av oss kunnat drömma om. Utom en av oss som jobbat på BT i 38 år!

De truckar som tillverkades var också mycket större och väsentligt mer avancerade än de flesta av oss räknat med.

Alla stora truckar tillverkas på beställning av kund och är mer eller mindre unika.

Vi fick se hur bearbetade järnbalkar kom in och placerades i jigger för att sedan svetsas ihop av svetsrobotar, färdigbearbetade plåtar med laserupptagna hål bockades till rätt form, likaledes av robotar. Delarna gick till lackering med pulverlack, också utfört av robotar. I princip användes bara två färger, svart och BT-orange.

Delarna sätts ihop tillsammans med motorer, hydraulik och diverse kedjor till en färdig produkt.

En annan stor överraskning var den rena miljön. Fanns inget skräp någonstans som vi såg. Gång- och transportvägar var tydligt uppmärkta och stabila räcken som skydd mot alla truckar som ilade omkring på golvet. Det japanska kvalitetskravet lyser tydligt igenom överallt liksom den japanska effektiviteten. Displayer fanns i taket som hela tiden visade olika effektivitetsmått. T ex hur många planerade enheter som skulle ha tillverkats hittills idag/denna vecka och hur många som verkligen tillverkats. Hur många av de tillverkade enheterna som gått ut utan anmärkning/justering o s v.

Lite data:

- Fabriken där vi var är på 70.000 m²
- 1400-1500 anställda arbetar i 2 skift
- Ca 50.000 större truckar tillverkas
- Ca 100.000 handtruckar tillverkas i en annan fabrik

Slutomdömet var ett mycket bra studiebesök där vi fick se en tillverkning större, effektivare, mer avancerad, mer automatiserad, renligare och mer välorganiserad än vi väntat oss.

Som tack för besöket överlämnade Ingvar Jäderlind F3-boken till vår utmärkte guide.

BT- Toyota tillverkar allt från små pallyftare till.....



....stora bensinmotordrivna truckar.



Bilder från BT:s webb eftersom fotografering inte var tillåten inom lokalerna.

Sture Axelsson

Lillejul 2012

Föreningens årliga Nobelfest "Lillejul" avnjöts i flygets hus bankettsal den 7 december. Välklädda damer och herrar i ett antal av 56 stycken infann sig att inmundiga en fantastiskt god middag levererad av firman "Husman" från trakten av Mjärdevi. Under ledning av Hans och Anita Mårtensson dukades maten upp på bankettsalens mittbord i all sköns dekorationer och placeringar. Efter ordförandens kraftiga signal i kastrullen och ett kort anförande om ordningsreglerna, hälsades nya och gamla medlemmar välkomna till middagen. Volymen på pratet, sången och sorlet under kvällen var ett mått på att alla kände sig välkomna och att F3-andan fortfarande finns. Vi övriga riktar ett varmt tack till Hans och Anita och alla andra medarbetare för en väl arrangerad middag för oss alla.

Skinka, sylta, jansson, prinskorv... lastas på tallriken.....



*...för att avnjutas under glatt
samspråk och...*

*...och sedan
avsluta med kaffe
och historier -mer
eller mindre sanna*

*Jan Svensson
Foto:Sture Axelsson*



I baksits med Lansen till USA

Anders Hellberg, FMV-prov berättar här om flygningen med en Lansen från England till USA våren 1986

Inledning

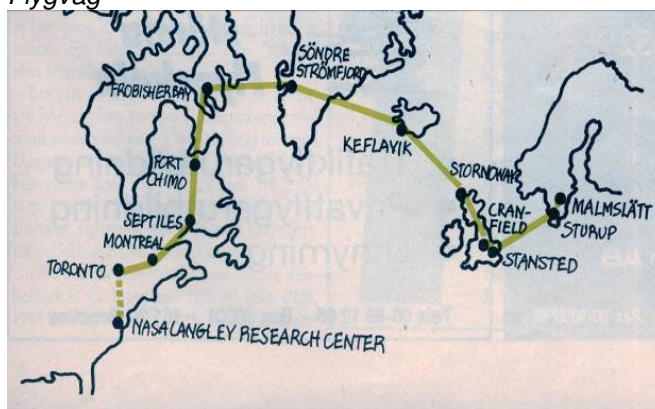
Den från hösten -85 avbrutna flygningen med A32 Lansen nr 32209, som då blev kvar på College of Aeronautics i Cranfield England på grund av vädret, genomfördes under våren 1986.

Bakgrund

Fpl 32209 är ett mycket speciellt flygplan. Troligen det enda exemplaret i världen med den unika mätutrustningen att bedriva strömningsteknisk forskning i "luften" i stället för i vindtunnel. Detta projekt har i samarbete med Flygtekniska Försöksanstalten (FFA) och FMV:PROV pågått i c:a 8 år. Projektledare för dessa prov har varit Tekn. D Arild Bertelrud FFA.

Detta flygplan ingick i en bytesaffär om att få en Spitfire till Flygvapenmuseet i Malmslätt. Jag (F.bing Anders Hellberg) tillfrågades om jag kunde följa med i baksits eftersom fpl 32 under många år har varit en del av mitt jobb. Dessutom behövdes det en operatör till mätutrustningen, för att få ut så mycket data som möjligt innan utrustningen skulle demonteras ur flygplanet. Totala flygtiden Malmslätt - Toronto blev 13 timmar och 20 minuter uppdelat på 11 flygningar.

Flygväg



Flygningen

Förberedelserna för att genomföra flygningarna under maj månad 1986, påbörjades i början på april, då personal från FMV PROV åkte över för att iordningställa flygplanet efter övervintringen i en hangar på Cranfields flygplats.

Anders Hellberg



Själva flygplanet befanns vara i gott skick. Det största jobbet blev med mätutrustningen p g a att FFA under vintern ville ändra en del i den mätutrustning som fanns i flygplanet så det blev några bråda veckor för att iordningställa allt. Det gjordes en nyinstallation av en liten videokamera på pitotröret, som filmade svart kontrastvätska vilken trycktes ut i små hål på vingens framkant. Detta var det första försöket i världen med något liknande enligt Arild Bertelrud FFA. När allt arbete med flygplanet var klart var målsättningen att sticka i väg den 9/5-86.

Servicepersonal



Piloten Terry Kingsley hade anlänt några dagar tidigare och var i full färd med att planera flygningen och i samband med det uppdagade sig ett nytt problem. Det försäkringsbolag som tidigare hade försäkrat flygplanet meddelade att de ensamma inte kunde ta hela försäkringsansvaret. Det är svårt att återförsäkra ett enmotorigt flygplan med den planerade resrutten. Bland annat kan nämnas att Danmark vill att man garanterar en summa på 125 miljoner Danska kronor för att flyga över Grönland. Så det blev verkligen bråttom att få flera bolag att dela på risken. Efter åtskilliga telefonsamtal med Lloyds hittade de ett antal bolag som delade risken. Men eftersom tiden var knapp efter dessa problem blev det svårt att hinna till utsatt datum. Något molokna

blev vi tvungna inse att det inte kunde bli något i maj, för att Terry var tvungen att bege sig tillbaka till sitt jobb. Så det blev för undertecknad att tillsammans med de andra ta båten hem till Sverige igen, för att göra ett nytt försök i början av juni.

Efter att Terry kontaktat mig i mitten av maj bestämdes att vi skulle försöka igen den 10 juni. Jag åkte då över ensam den 9 juni för att möta Terry på Heathrow för vidare transport med bil upp till Cranfield. Vi gjorde alla förberedelser på måndags kvällen för att om möjligt komma iväg tidigt på tisdag förmiddag. När vi vaknade på tisdagsmorgonen var det ett typiskt engelskt väder (regn). Efter att ha kollat med meteorologen skulle det bli något bättre efter klockan 09,00, så vi beslutade att sticka iväg. Efter att ha sagt adjö till alla vänner man skaffat sig på Cranfield var det då äntligen dags. Det var stor uppståndelse på Cranfield, alla ville titta när vi drog på. En gammal hederlig Lanser väcker fortfarande stor uppståndelse vart den än kommer. Vi hade också fått många antydningar att vi var tvungna göra en "värdig" sorti för den tid vi hade varit på Cranfield.

Så äntligen stod vi banändan och väntade på att få starttillstånd. Terry och jag hade kommit överens om att direkt efter lättningen göra en 180° vänstersväng med tänd ebk för att göra en förbiflygning på låg höjd framför hangarerna där det stod många med kameror i högsta beredskap. Jag tror att ingen blev besviken när vi lämnade Cranfield för vidare flygning till Stornoway i norra Skottland.

Efter som det var en relativt kort flygning, gjordes delar av en kontrollflygning för att kolla att det mesta fungerade innan vi gav oss ut över vattnet. Vi visste att vi hade c:a 2 timmar på oss i Skottland innan regnet skulle komma dit, så det var 1 timma och 10 minuters flygtid, därefter tankning, byte av band i mätutrustningen och service. Bland annat kan nämnas att efter tankningen skulle vi betala med kreditkort, men mannen vid tankanläggningen bara skakade på huvudet. Han ville ha kontant betalning. Det var bara att plocka fram pengar och se glad ut, och jag kan anta att det är väl inte så många svenskar som tankat en 32:a och betalat kontant. Men allt löser sig till slut och vi är på nytt redo för att ta "skuttet" över till Island.

Flygningen från Stornoway till Keflavik började i bra väder men efter hand blev det moln så jag såg inte mycket av allt vatten som fanns under oss. Flygningen till Keflavik gick på 34000 ft (10 300 m) och vi hade rätta vindar så det blev enligt Terrys bedömning en "snabb" flygning. Flygtiden blev 1 timma och 35 minuter med c:a 1200 liter bränsle kvar.

När vi landat på Island och gjort service skulle vi ha syrgas, men det visade sig bli ett problem, dels

var den person som normalt skötte detta var borta, och dels passade inte den adapter som jag hade gjort heller, så det var att tillverka en ny adapter i en verkstad på flygplatsen. Detta dröjsmål tog oss c:a 4 timmar innan det var dags att spänna fast oss igen för nästa flygning, vilket skulle bli mellan Keflavik till Söndre Strömsfjord på Grönland.

Flygningen mellan Island och Grönland blev väl något av höjdpunkten på denna leveransflygning för mig, eftersom det var bra väder och man hela tiden såg hur ogästvänligt men fantastiskt det var. Som tur var hade man fullt upp med att sköta mätutrustningen, så några längre funderingar på hur det skulle kännas att behöva kliva av flygplanet hade jag inte tid till.

Flygtiden 1 timma och 45 minuter var också den snabbaste Terry gjort med Lanser. De två andra Lansarna hade flygtider på 1 timma och 55 minuter respektive 2 timmar och 5 minuter. Anledningen var att vi hade tur med rätta vindar på de höjder vi valt. Farten låg på alla sträckorna mellan $M=0,76-0,78$ på 10 300 meter (34000 ft). Flygningen till Söndre Strömsfjord på Grönland var vad vi hade planerat att göra första dagen, men eftersom vindarna och vädret var perfekt och

Lanser på Grönland



klockan inte var mer än 16,30 lokal tid så beslutade vi att göra ytterliggare en flygning denna dag. Mitt besök på Grönland blev därför endast c:a 3 timmar långt, men vi hann i alla fall få i oss lite mat innan vi spände fast oss för nästa flygning som gick till Frobisher Bay. Här kan man verkligen tala om ödemark som vi flög över och folket där tyckte nog att vi inte var riktigt kloka som flög med en motor över dessa områden. Flygningen till Frobisher Bay gick på 1 timma och 8 minuter med 1900 liter bränsle kvar. Efter parkering av flygplanet för natten började jag känna efter hur lång dagen hade varit. Vi hade varit i isolerdräkterna i c:a 21 timmar och hade flugit 5 timmar och 38 minuter. Så det kändes skönt att komma till hotellet och få ta av sig kläderna och duscha. Frobisher Bay är en plats där jag inte skulle kunna tänka mig att bo. Det var "sommar" där nu och ändå visade termometern på -2°C och lätt snöfall. Intresset för 32:an var stort, speciellt på Frobisher Bay där en grupp ur Canadensiska flygvapnet låg över för natten med två av sina F18 Hornet. Dom kom fram och undrade vad

det var för sorts flygplan och vi fick tillfälle att provsitta deras F18.

Efter en god natts sömn och en stadig frukost var det dags för nästa flygning som enligt planerna skulle gå till en plats som hette Schefferwill. Men vädret ville annorlunda, så Terry fick planera att gå till ett ställe som hette Kigiak Fort Chimo, detta för att "hoppa över" det dåliga vädret och som tur var väl det för när vi var i luften fick vi reda på att landningen med jetplan inte fick göras i Schefferwill på grund av tjällossning på banan. Flygtiden till Fort Chimo blev 55 minuter. Flygplatsen var en landningsbana, en bränsledepå, plus ett litet skjul som tjänstgjorde som terminal, men bränsle var det enda vi behövde, så det räckte för oss. Det kan ju nämnas att man måste ha gott om pengar för att flyga i dessa trakter. När jag frågade om det gick att få låna 28V likström för att starta flygplanet, så var det inga problem. Problemet var att jag inte i min vildaste fantasi kunde tänka mig hur många olika typer av 28V aggregat det tydligen finns runt om i världen. Man visste ju inte om man vågade ansluta dessa aggregat, men det gick ju bra, så här efteråt. Priset varierade mellan 50-100 us dollar för en start. Så besöket på Fort Chimo blev kort, för det började snöa och Terry visste vad det skulle innebära att inte komma iväg.

Starten skedde i snöfall mot en plats som heter Sept. Iles (Seven Island). Flygningen dit tog oss 1 timma och 10 minuter. Efter landningen där märkte jag att vi var söder ut för vädret blev med en gång behagligare, men då stötte jag på ett annat problem, nämligen att de flesta pratade franska. Men problem är ju till för att lösas, så även detta.

Eftersom vädret nu blev bättre beslutades att nästa flygning skulle bli den flygning enligt ett speciellt provprogram som jag fått av FFA. Medan jag förberedde detta, fixade Terry tillstånd att utnyttja Canadensiska Flygvapnets övningsområde som låg mellan Sept. Iles och Montreal, detta för att vi skulle göra vissa provlöp med farter från $M=0,9$ ner till stall på olika höjder. När vi startade från Sept. Iles prövade jag för första gången den videokamera som monterades i England, och spelade in detta på en videobandspelare som monterats i baksits. Denna videofilm blev till Arild Bertelruds stora belåtenhet.

Flygningen från Sept. Iles till Montreal blev den längsta under hela trippen, 2 timmar i luften med 900 liter bränsle kvar, detta trots att ebk:n användes i vissa provlöp. Vem kan tro att en 32:a har sådan aktionstid. Normalt användes inte ebk:n mer än i starten i c:a 1-2 minuter per flygning. Inflygningen till Montreal blev intressant, därför att vi var tvungna följa det gängse systemet med allt vad det innebar och dessutom i fel tidpunkt där det var väldigt många landningar före

oss. Så det blev väntläge tillsammans med jumbo jets och andra stora kärror.

Intresset för 32:an var stort, varje gång vi bytte frekvens och anmälde oss fick Terry tala om vad det var för underligt flygplan som kom. Efter ett kort uppehåll i Montreal, gick starten mot Toronto, denna flygning blev den mest dramatiska under hela resan, eftersom vi hamnade i dåligt väder med åska, isbildning och allt man kan "önska" sig. Efter c:a 20 minuters flygning i moln, tappade vi plötsligt fartmätaren, som ställde sig på 0 km/h, detta problem hade vi i c:a 25 minuter, när vi kom ut ur moln fick vi tillbaka fartmätaren och kunde landa i Toronto. Flygtiden varade i c:a 1 timma.

Här var det planerat för ett kort uppehåll ett par dagar, dels för att Terry bor där, men mest för att det saknades ett papper för att få ta in 32:an till USA, där det var planerat att flyga till NASA Langley Resarch Center. Det blev därför lite extra tid att se sig omkring i Toronto med omnejd, vilket var mycket intressant. Det visade sig att det var problem att få detta papper inom rimlig tid och Terry började bli orolig för att inte hinna flyga ner till NASA, innan han skulle börja med sitt ordinarie jobb. Vi beslutade därför att parkera 32:an i Toronto ett par veckor och att Terry skulle flyga ner den senare. Detta innebar att jag inte kunde stanna längre, utan fick med visst vemod lämna 32:an kvar i Toronto, för att försöka ta mig hem till Sverige.

Sammanfattningsvis:

Resan vi gjorde blev ett minne för livet och det är ju roligt att vara ensam om någonting som ingen annan svensk har gjort tidigare, eller kan göra i framtiden.

Anders Hellberg

FMV:PROV

Lansen på väg ovan molnen mot USA



Snabbstart för "Valfiskar"

Värnpliktige 728 Rosmark, medlem i F3 Kamratförening, ser tillbaka mot en något omtumlande övning någon gång sommaren 58.

Min värnpliktsutbildning på F3 varade från oktober 57 till oktober 58.

Jag låg på Första Divisionen vars chef då var kaptenen Åke Sandbladh.

Generellt hade jag en förmånlig situation då jag i mitt civila liv jobbade på Försökscentralen i Malmslätt och var där utbildad förstemekaniker på J29 såväl som på A32. Det gjorde att teknikerna utnyttjade mig vid t.ex motorbyten på övertid som sedan kompenserades med extra permission.

Jag tänker på en speciell övning relaterad till den då kontinuerliga incidentberedskapen. Som vi alla vet så hade man under det kalla krigets era kontinuerligt ett antal rotar jaktflygplan, s.k. Valfiskar, stående i beredskap någonstans i anslutning till startbanan hos "vakthavande" flygbas.

Under 50-talet var det främst J29 som under dagtid stod redo med laddade vapen, flygföraren/piloten fastspänd i sätet, startaggregat inkopplat och markpersonalen på sina platser.

Alla redo att dra igång vid larm och startorder om ett misstänkt flygföretag/mål-företag nalkades Sverige. Sekunderna var då dyrbara om målföretaget nalkades i hög fart.

Bakgrund

Här fanns det en viss svaghet hos J29:an då det tog ganska lång tid, någon minut, från "kontakt" till startförloppet kommit igång och jetmotorn nått tillräckligt varvtal för föraren att dra på och komma iväg. På den tiden hann målföretaget en bra bit närmare vår gräns.

För att radikalt minska den tiden hade någon på Första Divisionen, Kapten Sandbladh?, kommit på idén att man under hetare perioder skulle ha motorn igång under hela beredskapsläget. Detta för att med ett omedelbart pådrag vid startorder kunna komma i luften och gå mot målföretaget innan det nått för långt in över Sverige. Ett direkt hinder för det upplägget var dock bränsleförbrukningen eftersom man inte kunde acceptera att tulla på full tank för flygplanet inför ett uppdrag. Man visste ju aldrig hur lång vänteperioden skulle bli.

Lösningen såg man i fälltankfunktionen där bränslemängden i fälltanken under flygning kontinuerligt återfyllde flygplanssystemet tills fälltanken var tömd och kunde kastas om flygföraren fann det nödvändigt.

Lösningen

Man skulle koppla flygplanet till en extern tank bestående av några seriekopplade fälltankar inbyggda i ett trästativ. Till flygplanets fälltanksbalk anslöts en specialtillverkad adapter som i princip motsvarade fälltankens överdel/anslutningsdel



Funktionen var densamma som för fälltanken. Den medgav kontinuerlig matning för att ersätta den bränslemängd som förbrukades av motorn som var igång under beredskapsläget. Vid startorder skulle adaptern fällas på samma sätt som en fälltank och flygplanet var helt fritt att dra iväg.

Test

En vacker sommarkdag ställdes en rote J29 upp på taxibanan framför CVMs plåtslageriverkstad med framtagen specialutrustning. Fälltanksriggarna placerades vid sidan av flygplanen med adapterna kopplade till den närmaste fälltanksbalk. Piloter och övrig personal kom på plats, motorerna startades och man var redo att dra vid startorder. Alla väntade, ivriga att testa konceptet. Så kom startorder, de två "uppladdade" piloterna drog uppenbarligen direkt på för fullt och for iväg som raketer medan fälltanksstativen med fälltankar och allt, någon mekaniker och annan utrustning spreds ut över gräsmattan. Lyckligtvis inga personskador men utrustningen spridd utöver en betydligt större yta än före start.

Konceptet fungerade i och för sig som tänkt men omgivande konsekvenser var nog något chockerande och för riskabla för manskap och materiel. Efter att utrustningen förts tillbaka till divisionen så har jag inte efter detta varken hört eller sett något om experimentet.

Allt häruti sagt är baserat på mina subjektiva minnesbilder och måste värderas på det underlaget. Jag minns inte heller vilka som var flygförare eller i ledningen för det hela. Övningen finns rimligen redovisad i någon rapport men jag har inte sett, hört eller läst någonting om den efteråt. Kanske var det hela ett initiativ från den dynamiske Kapten Sandbladh, styrt av honom själv. Dock måste det finnas i minnet hos någon som var med, förberedde och ledde genomförandet.

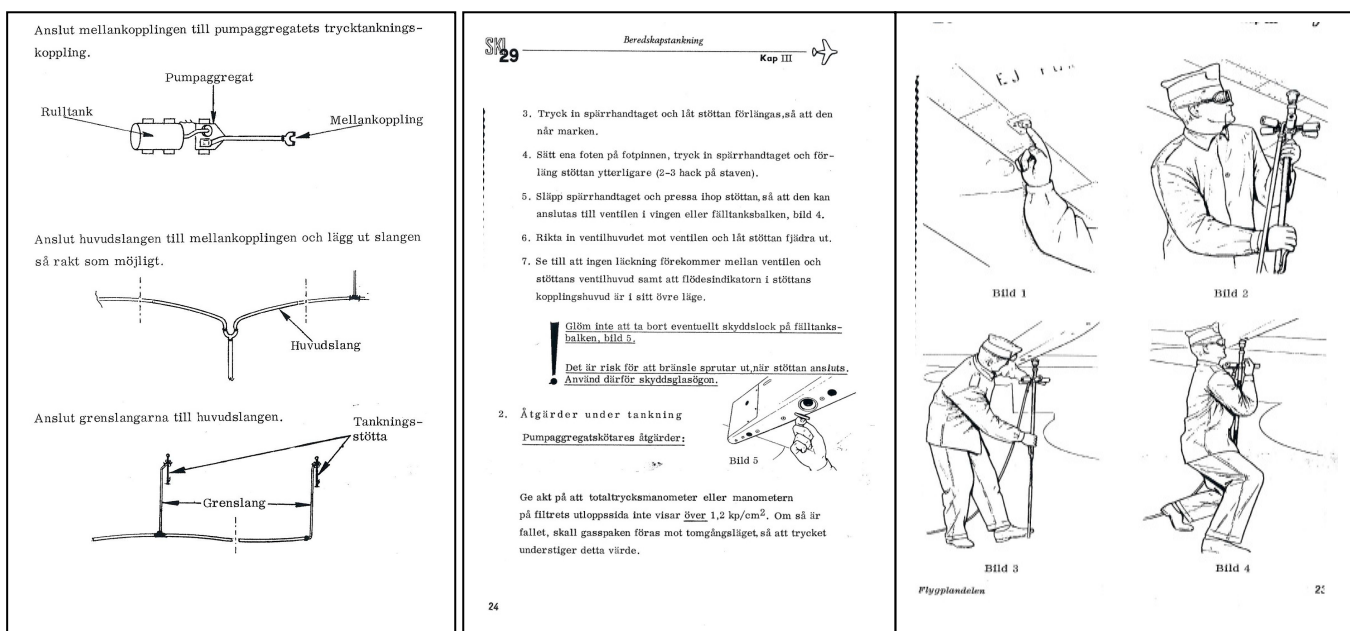
Jan Rosmark

Komplettering från Jan Svensson

Utrustningen finns beskriven, och hur man ska använda den, i en vit TOMT. Om den var en allmän 830 TOMT som handlade om bränsleutrustning eller en fpl-typbunden TOMT kommer jag inte riktigt ihåg. TOMT-en bestod av ett antal sidor med bilder och allt. Jag tror att ett antal utrustningssatser låg ute på baserna. Jag har för mig att Bernt Wettergård som var verkmästare avd 6 före Arne

Arvidsson fanns med på bilderna i TOMT-en. Bernt Wettergård flyttade till CVM efter att han hade varit verkmästare på avd 6. På CVM var han bas för gruppen som tog fram verktyg och utrustningar till flottiljerna från flygplan 32 och framåt.

Man kan kanske hitta TOMT-en i biblioteket på museet



Det fanns även utrustning innehållande speciella bogserstänger för flygande start som det kallades. Vid de här tillfällena hade man en startvagn upplyft på jeepflaket om jeepen inte hade egen startgenerator. Det var därför man flyttade fram startströmsuttaget till nosen på 29-an så man kunde dra ut kabeln framåt och luckan stängdes automatiskt. Vid rullande start startade föraren motorn under bogseringen.

När startförloppet var klart och man närmade sig banändan, drog personalen på bogserbilen åt sig startkabeln och utlöste bogserstängen från nosstället med ett rep. Jeepen svängde undan och flygplanet kunde köra ut på banan och starta

Bild från boken J29, Tunnan

Visar flygande start med startjeep och utlösbar bogserstång.



Jan Svensson

"När jag gav Flygdirektör von Köhler en blåtira"

Under tiden jag arbetade på kontrollavdelningen vid avd 6 hände ett och annat som egentligen inte skulle hända, och framför allt inte Flygdirektör von Köhler.

Vid kontrollavdelningen var vi fem anställda, nämligen Erling Christensson, Gustav Linder, Inga-Gull Håkansson Anita Hedman och jag vid den här tiden. Gustav och jag hade vårt kontor på markplanet med anslutning till en korridor mellan flygplanhallen och övriga avdelningar på verkstaden. Vår kontorsdörr vätte ut i korridoren mitt för hydraulverkstaden där montör Åke Huitfeldt och Veimar Lindell höll till. Vårt kontor var stort med arbetsbänkar längs två av väggarna. Gustav och jag hade våra skrivbord placerade mot varandra längst in i kontoret längs fönsterväggen.

På den tiden fanns inte mobiltelefoner och inte fanns det någon fast telefon som personalen kunde nyttja för att klara sina kontakter med samhället utanför arbetsplatsen. Det blev en vana att många kom in på vårt kontor och ville låna telefonen, samtidigt som man kunde sitta ganska ostört och ringa.

Eftersom jag arbetade på kontrollavdelning så hade jag mina arbetsuppgifter spridda över hela avd 6 och även runt ute på flottiljen. Det innebar att min plats vid skrivbordet var många stunder tom och ledig. Det blev naturligt att man satte sig på min plats och lånade telefonen eller pratade med Gustav. Under tiden man satt och pratade i telefonen eller pratade med Gustav så kunde man inte låta bli att plocka med mina pennor och saker jag hade på mitt skrivbord. Bland annat plockade och flyttade man på min lupp.

Naturligtvis blev jag efterhand trött på detta eviga flyttande och ritande på mitt anteckningsblock, som jag hade på skrivbordet. För att bota detta så satte jag märkfärg på min lupp och lade den strategiskt på bordet. Jag trodde att den som oftast kom in på kontoret skulle avslöja sig.

Då hände det som inte var meningen eller avsiktligt. När jag kom tillbaka efter ett uppdrag ute på verkstaden satt von Köhler på min plats och väntade på att Gustav skulle prata färdigt i telefonen. Under tiden hade även von Köhler använt min lupp av någon anledning. I sam-

band med att jag kom in på kontoret, lade Gustav på telefonluren och von Köhler lade samtidigt tillbaka luppen på bordet.

För mig blev det nästan en chock när jag fick se att von Köhler hade fått en blåsvart ring runt sitt högra öga och såg ut som en sjörövare. Jag sprang ut så fort som möjligt och in på hydraulverkstaden för att avvakta vad som skulle hända. Jag kunde genom glasväggen se när von Köhler lämnade vårt kontor och då sprang jag in på kontoret, hämtade luppen och ut i hydraulverkstaden och tvättade av den med thinner eller tvättbensin.

När jag kom tillbaka in på kontoret frågade Gustav vad jag höll på med. Jag förklarade för honom vad jag hade gjort och varför. Då sade han, med lite gnällig röst "Han såg lite konstig ut i ansiktet när han gick. Jag trodde att han hade den svarta ringen när han kom så jag sade ingenting. Det var tur att han inte märkte något när han var kvar här. Då hade du nog legat illa till". Som tur var kom nog inte von Köhler ihåg var han hade varit under dagen när han upptäckte ringen kring ögat och ingen av den övriga personalen på kontoret sade något.

Puu.

Jan Svensson

Gunnar von Köhler (utan blåtira)



...och den lille luppen