KUNGL. ÖSTGÖTA FLYGFLOTTILJS
KAMRATFÖRENING

MALMENBLADET NR 2 2014

Den 30 juni 2014 var det 40 år sedan F3 lades ner som egen flottilj. Det är naturligtvis inget att fira men väl att komma ihåg. Denna bild, från den sista J35-divisionen på F3, får representera 40-årsminnet, även om jaktdivisionen överfördes till F17 redan 1973.
Se även artikel i detta nummer.

Förbandsfanan överlämnades till F3 den 6 juni 1939 på F 8 Barkarby av HM Konung Gustav V.
Vid nedläggningen 1974 överlämnades fanan till F 13 och i dag förvaras den på Armémuseum.

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

MALMENBLADET NR 2 2014

Nr 59 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. F3:s nedläggning 1974

Innehåll i detta nummer:

Ordförandens har ordet	sid 2
Medl avg, div info, nya medl jubilarer	sid 3
Länkar som brustit....	sid 4
Årsmötesreferat 2014	sid 5
Bilder från årsmötet	sid 6
Inbjudan Lillejul, Kallelse Årsmöte	sid 7
F3 nedläggning 1974	sid 8
Lumpenutställning	sid 9
En försvarsministers fall	sid10
SK61 äventyr-haveri	sid 11
50 år i FVRV ESSO berättar	sid 14
Lite kul	sid 16

Ordföranden har ordet

Sommaren 2014 var den varmaste och soligaste sedan år 1901 i Linköping enligt SMHI, nu hoppas jag att detta blir riktmärke för kommande somrar i fortsättningen. Vi kan alltid drömma om detta då verkligheten brukar bli annorlunda.
Annars har sommaren varit som vid Medelhavet med soliga dagar, varma kvällar och bad.
I egenskap av ägare till en cabriolet har det blivit många turer i sommar till olika utflyktsmål, skönt att känna sommarvinden susar i håret.

Jag skrev i förra numret av Malmenbladet att föreningen bör erhålla kompensation och stöd från Helikopterflottiljen till föreningens verksamhet.
Vi har i skivelse till Helikopterflottiljen begärt överläggning om stöd till föreningen.
I dagsläget har vi enbart fått till svar från Helikopterflottiljen att avvakta tills riktlinjer från HKV (Högkvarteret) kommer?
FV samverkansgrupp har också i skrivelse till Helikopterflottiljen och framfört att avtalsfrågan mellan stödjande förband och föreningarna måste få en positiv lösning.

Vi kommer åter tillskriva Helikopterflottiljen och begära överläggning mellan Hkpflj och föreningen.
Flera kamratföreningar inom flygvapnet har på olika sätt fått stöd från respektive förband utan att HKV har varit inblandat.
De förband som ger stöd till kamratföreningarna gör detta utifrån vad som är tradition. De skall ha positiv respons för detta. Även under 2014 lever vi avtalslöst p.g.a. att helikopterflottiljen inte kan eller ”får” teckna något avtal som ger föreningen rätt till ekonomiskt stöd, med bl.a. tryckning av vår medlemstidning Malmenbladet och hyreskostnader. Föreningen har själva svarat för tryckkostnader för Malmenbladet och för hyran av våra föreningslokaler. I längden blir detta ohållbart för oss p.g.a. kostnaderna.
Styrelsen har diskuterat hur vi skall kunna klara oss i framtiden utan ekonomiskt stöd från Hkpflj.
Eventuellt måste medlemsavgiften höjas! Vi har också tittat på andra sätt att finansiera vår verksamhet.
Föreningen kommer även ansöka om bidrag från Linköpings kommun till vår verksamhet för år 2015.

För att vår förening skall kunna utvecklas behöver vi öka vår rekrytering bl.a. för att kunna bibehålla vårt kulturella arv från F3 som vi har skyldighet att bevara och utveckla för kommande generationer.
Nya medlemmar har tillkommit men vi behöver bli flera.
Styrelsen har satt som mål att alla som har möjlighet bör rekrytera minst en ny medlem till föreningen.
Ute i vår omgivning finns flera tidigare anställda och värnpliktiga som inte känner till att vi har en kamratförening. Detta måste vi ändra på.
Kanske vi måste finnas på de sociala medierna typ ”facebook” och informera om vår verksamhet.
Styrelsen tar tacksamt emot nya idéer och förslag till rekrytering av nya medlemmar.

Höstens föreningsverksamhet har åter kommit igång efter sommaruppehållet. Läs mer på föreningens Webbsida där alla aktiviteter finns redovisade.

Tillsammans med vice ordföranden var vi inbjudna till försvarspolitisk debatt i flygmuseets lokal. Samtliga riksdagspartier medverkade i debatten som berörde försvarets ekonomi idag och i framtiden, Satsningar på JAS, Ubåtar, återinförandet av allmän värnplikt var uppe till debatt.
Satsningar på försvaret gällde inte så mycket idag utan först in på 2020-talet.
Vissa partier vill minska och andra vill öka anslagen till försvaret.
Det som oroar politikerna är den pågående konflikten mellan Ryssland och Ukraina.

ÖB och försvarsministern har varit i Linköping och delat ut medaljer till Helikopterflottiljens personal som tjänstgjort i Afghanistan.
Kamratföreningen har inte inbjudits att närvara vid ceremonin. Skall vi arbeta och stödja veteranerna bör vi naturligtvis deltaga vid sådana tillfällen.
I år är det 40 år sedan Kungliga Östgöta Flygflottilj (F3) lades ned genom ett riksdagsbeslut från 1971.
Läs, särskild artikel om detta.
/ Ordföranden

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 - innehåll
Jag har en stående efterlysning av material för artiklar till Malmenbladet. Jag åtog mig uppdraget att, tillsammans med Janne Svensson, ansvara för Malmenbladet och tillika webbsidan. Hittills har jag kunnat fylla på med meningsfullt innehåll men nu börjar det bli tunt med bidrag. Tråkigt nog har Janne lämnat föreningen och jag är ensam om jobbet nu. Anledningen till hans avhopp är en tråkig historia. Någon har skrivit ett anonymt brev till honom, som tar heder och ära av honom både som person och yrkesman, samt klargör att hans attityd inte passar i föreningen. Brevet är hållet i en stil och undertecknat så det ser ut att komma från flera förenings-medlemmar.
Om jag ska fortsätta med redaktörskapet, vilket jag gärna gör, måste jag få hjälp med material att fylla bladet med. Min högst begränsade tid på F3 (4 år som civil montör på 6:an) räcker inte. Ni andra, som kanske tillbringat större delen av ert vuxna liv på F3, måste ju ha mängder att berätta som kan vara värt för andra att läsa.
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.

Medlemsavgiften 2015.
Årsmötet 2014 beslutade att årsavgiften för 2015 skall vara oförändrad, min **100:-** Betala gärna senast **2015-01-31**.
Föreningen har bytt från PG till BG. Det nya bankgironumret är: 336-3181
Vi bifogar ett förifyllt inbetalningskort som du kan använda. Betalar du via dator - glöm inte att fylla i namn!

Medlemsmatrikel
Av kostnadsskäl skickar vi inte ut någon medlems-matrikel i år. På webbsidan finns medlemsmatrikeln sorterad både i namnordning och i åldersordning. Gå in under *Föreningen, Medlemsmatrikel* så kan du välja där.
Medlemsantalet är nu 208 och medelåldern bland medlemmarna är 75,5 år. (räknat på de 203 som angivit födelsedata)

Nya medlemmar.
Två nya medlemar har tillkommit i föreningen sedan förra Malmenbladet:
Boris Jönsson, Linköping
Sten Ekenby, Linghem
Vi hälsar Er varmt välkomna och hoppas Ni vill delta i våra sammankomster i Flygets Hus och trivas i föreningen.

Jubilarer 2015:

90 år
Arne Andersson
Ingvar Söderberg
Lars Perman
Ulla-Britt Mattsson
Arvid Andersson
Ewald Nilsson

85 år
Rolf Hällöv

Vi Gratulerar

80 år
Berit Hultgren
Ulla Nyberg
Berndt Jansson

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-vintern 2014/15
22/10 kl 18.00*: Föredrag om flygaren och krigs-hjälten Gustav Lönnberg från Kisa - en svensk James Bond*
5/11 kl 18:00 *Magasinsvisning*
8/11 kl 12:00: *Arkivens dag och föredrag om Flygvapnets spaningsflyg*
19/11 kl 18:00: *Föredrag om flyget under 1:a världskriget*
4/12 kl 19:00*: Hemvärnets julkonsert*

Mer info finns på internet
www.flygvapenmuseum.se/kalender

Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, ÖFS, har filmkvällar i Flygets Hus sista torsdagen 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 ***25/9. 30/10 och 27/11.*** **Våren febr - april**, sista torsdagen
Information på deras webb *www.ofsflyg.se* och ofta i lokaltidningen Corren under *"I dag".* Vi rekommen-derar även ett medlemskap i ÖFS. Det innefattar då fritt inträde till FVM, rabatt i FVM-butiken och i restaurangen CalleC.

Resor.
Bråvalla Kamratförening planerar två resor nästa år som vi kan delta i.
FV huvudflygdag på F7 som firar 75 år och Hercules 50 år **den 4 juli 2015**
Sweden International Tattoo i Malmö **23-24 maj 2015**
Mer info och anmälan på vår webbsida senare.

http://www.bravalla.se eller S-O Carlsson, tel 013-152323 kan informera mera.

LÄNKAR SOM BRUSTIT ....
KAMRATER SOM LÄMNAT OSS.

Åke Svensson
Arne Ström
Sven Thunströmer
Bertil Broman
Gunilla Rosmark

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 2014

Kamratföreningen höll årsmöte i Flygets Hus den 25 april 2014 enligt sedvanliga rutiner. Flera av föreningens medlemmar hade slutit upp. Många medlemmar kommer tidigt till årsmötet för att träffa och diskutera gamla minnen över en kopp kaffe med tillbehör. Föredragshållarna som föreningen bjudit in, lämnade återbud p.g.a. tjänsteuppdrag. Föreningens ordinarie ordförande valdes till ordförande för årsmötet och besluten klubbades snabbt igenom utan större diskussioner.

- Parentation hölls över 6 kamrater som lämnat oss sedan förra årsmötet.
- Kassören redovisade föreningens ekonomi och nästa års budget
- Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för 2013
- Beslutades att medlemsavgiften behålls oförändrad, min 100: - för 2015
- Föreningen har just nu 192 betalande medlemmar
- Ingvar Jäderlind valdes till ordförande i ett år
  Ledamöterna Hans Mårtensson, Ronny Perfect och Stellan Andersson omvaldes på två år
- Suppleanterna Stig-Olov Carlsson och Birgitta Green omvaldes på ett år
- Revisorerna Per-Olof Lindström omval (1 år), Bo Agnegård nyval.(1 år)
- Revisorssuppleanterna Christina Huitfeldt och Sören Staaf nyval, omvaldes på ett år
- Valberedningen Åke Medbrandt och Irene Liljebäck omvaldes på ett år

Under övriga frågor informerade ordföranden hur samverkan mellan kamratföreningen och helikopterflottiljen och om övriga kamratföreningars förhållande till respektive förband och till försvarsmakten i övrigt. Föreningen har inte lyckats nå någon överenskommelse med Helikopterflottiljen angående ekonomiskt stöd till föreningen. Vi kommer tillskriva Hkpflj. och föreslår att vi genomför ett möte där vi åter får presentera vårt avtalsförslag och Hkpflj. får redovisa vilka kontakter de haft med HKV och andra flygvapenförband.
Kassören redovisade hur föreningens ekonomi och utveckling på sikt kommer att förändras om inget ekonomiskt stöd ges från Hkpflj.
Medlemsavgiften måste höjas 2017 – 2018 och subventionering för våra möten minskas.
Föreningens kapital är annars förbrukat 2018–2019
Föreningen kommer undersöka om vi kan erhålla bidrag från Linköpings kommun till vår verksamhet.
Åke Magnusson informerade att ÖFS har beslutat om hyreshöjning för våra föreningslokaler för 2015.

Efter årsmötesförhandlingarna serverades middag i vanlig ordning. Middagen bestod av förrätt (kräftsoppa), varmrätt (inkokt kall lax, potatis, romsås och sallad)) och dessert (ostkaka, grädde och hallonsylt).
Vitt vin/vatten, kaffe och kaka noga utvalda av vår källarmästare Hans Mårtensson

Som alltid hade Anita och Hans Mårtensson tillagat maten med största värme, kunskap och kärlek.
Arbetsuppgifterna med dukning av borden har tilldelats styrelsens respektive. Uppgifterna i köket delas av styrelsen med HB, Leif, Stellan, Ronny och Birgitta på ett förtjänstfullt sätt. Sen har vi vår eminente kassör Berndt som håller i både flaskor och kassalåda.
”Ordföranden hoppas och tror att han fyller en social funktion bland medlemmarna”.

Ni som inte var där gick miste om en riktigt god middag och sammankomst.

/ Ingvar Jäderlind

Så här glada blev ordförande och sekreterare när mötet beviljat styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2013

Årsmötet 2014

Mottagning och avprickning

Dukningen förbereds

Soffsnack

Revisorernas berättelse

Maten avnjutes

Efterarbete

Foto: S-O Carlsson

Lillejul

i

Flygets Hus

Fredagen den 12 december 2014

kl 17.30

Flygets hus öppet från 15.30

Anmälan senast torsdagen den 4 december 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

Kallelse till Årsmöte

Fredagen den ***17 april 2015*** i Flygets Hus
16.00
Årsmöte med sedvanliga förhandlingar.
(+ ev föredrag)

17.30 ca
Middag 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 måndagen den 6 april till:

Ingvar Jäderlind	***013 – 17 18 82***	***Stellan Andersson***	***013 – 25 99 53***
Ronny Perfect	***013 – 29 85 47***	***Hans Bertil Karlsson***	***013 – 29 98 25***

VÄLKOMNA!

(Det blir ingen torsdagsträff med ärtmiddag i vår. I stället tidigarelägger vi årsmötet)

I år är det 40 år sedan F3 lades ned, 1974

Bakgrund
Malmen som flygplats har under flera år varit föremål som ett nedläggningsobjekt från försvaret. Men Malmen kan man inte lägga ned p.g.a. historiska skäl. Många har försökt men Malmen finns alltid kvar med militär verksamhet som har skiftat genom åren.
Under **1950- talet** fanns det tankar och idéer från olika organisationer som önskade lägga ned flygflottiljen p.g.a. bullerproblematiken. Men dessa planer lades i malpåse till **1960- talet** då de åter kom upp till ytan.
Detta främst p.g.a. Linköpings kommun vill bygga bostäder på Ryds herrgårds område.
Bostäderna på Rydsområdet ingick i regeringens miljonprogram som skulle genomföras under tio årsperiod.
För att kunna genomföra bostadsprogrammet och klara bullerproblemen beslutade regeringen att en ny rullbana måste byggas i nord – sydlig riktning, bana 01/19.
Den nya rullbanan stod färdig 1969.
Under år 1967 hade Flygvapnet vakantsatt en J35 division med baskompani.

Indragning av flottiljadministrationen vid Östgöta flygflottilj
Östgöta flygflottilj är förlagd till Malmslätt omkring 6 km väster om Linköping. Inom flottiljens område ligger flygmaterielförvaltningens försökscentral (FC) och förenade fabriksverkens centrala verkstad i Malmslätt (CVM) för vilka flottiljen har visst serviceansvar.
F3 är en jaktflottilj utrustad med J35F. En av flottiljens tre divisioner och ett baskompani är vakantsatta sedan den 1 juli 1967. Enligt flygvapenchefens nuvarande planer för kommer F3 på sikt att bestå av endast en jaktdivision och en målflygenhet. En provisorisk målflygenhet är nu utrustad flygplan J29 och Sk60. Personalen för målflygenhetens ledning och markstyrka har tagits från de vakantsatta enheterna. Flygplan J29 planeras att bli utbytt mot J32B i början av 1970-talet. Enheten beräknas av flygvapenchefen då har dubbel divisionsstorlek.
Under år 1969 har en ny rullbana i nord-sydlig riktning tagits bruk. Banan har tillkommit för att minska bullerproblemen i Linköping och ge staden möjlighet att växa i västlig riktning.
Efter tillkomsten av den nya banan har antalet starter och landningar på den gamla östvästliga banan gått ned väsentligt.
Flottiljens markinnehav i Malmslätt utgör totalt 485 ha av vilka 40 ha är kasernområde och 380 ha flygfältsområde. Återstående 65 ha utgör bl.a. markstridsområde.
Flottiljens byggnader är till stor del från den s.k. lägertiden. De renoverades åren 1940-1945. Med hänsyn till byggnadernas ålder är en viss ersättningsbyggnation nödvändig på längre sikt. Insatser krävs framför allt beträffande verkstads-, divisions och kompanilokaler samt kaserner. Kanslihuset och en av kasernerna är relativt nybyggda. Utgifterna för nybyggnads- och iståndsättningsbehovet vid F3 beräknas till 23 miljoner kronor. Beräkningarna grundar sig på flygvapenchefens planer beträffande F3.
Vid flottiljen fanns den 1 november 1970 ca 400 anställda, varav omkring hälften militära och civilmilitära.
F3 är ett av flygvapnets mindre förband med en årlig utbildning av omkring 250 värnpliktiga.

Avveckling
1974-06-30 upphörde flottiljen, men Målflyg- och Transportflygdivisionen levde kvar som detachementet F13M och efter nedläggningen av F13 1994, och överfördes detachementet till F16 som huvudman för F16M.

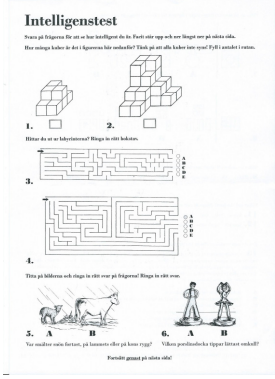
Övrig information
1971 Överfördes en målflyggrupp J32B från F15 i Söderhamn till F3 och 1972 påbörjades modifieringen av J32B till J32E och J32D för Målflygdivisionen.
1973 Överfördes den sista jaktdivisionen J35F till F17 i Ronneby och samma år flyttades Transportflygdivisionen på F8 över till Malmen med Tp85 Caravelle, Tp52 Canberra, Tp79 DC-3 och Tp83 Pembroke.
Vad har hänt med Malmen efter avvecklingen av Målflygdivisionen och försvarsmaktens planer att flytta specialflygdivisionen till Uppsala i slutet av 1990-talet.
Mer om detta i kommande nummer av Malmenbladet.
/Ordföranden

Bild från nedläggningsceremonin

Lumpen - från mönstring till muck

På flygvapenmuseum pågår fram till 6 januari 2015 en utställning om den svenska värnplikten. Man har samlat in lumpenminnen från värnpliktiga från 1901 till 2010 och gjort en utställning om detta. Jag har gått igenom utställningen några gånger och stött på ett antal välkända situationer som beskrivs i de kommentarer som samlats in från värnpliktiga och som hängts upp som mobiler i utställningen.

Möjligheten finns även att göra fysiska tester lika de man fick göra vid mönstringen liksom ett enkelt intelligenstest. Det sammanlagda resultatet från dessa visar då om man skulle ha passat som gruppbefäl eller malaj.


Intelligenstest

Interiörer från logement och från skoputsrummet väcker nostalgiska minnen till liv. Liksom raderna med öppna duschar och "offentliga" toaletter. Den som bäddat sängarna i utställningen skulle dock inte ha fått godkänt av fj Brodd....

Utställningen är helt klart värt ett besök. Passa på före 6 januari för sedan flyttas den till Armémuseum i Stockholm.
Text och bild /Sture Axelsson

Flygplan SAAB 105 (Sk60) blev försvarsministerns fall

Att vara försvarsminister kan inte vara lätt alla gånger. Många uttalanden av och händelser runt försvarsministrarna har etsats sig kvar i allmänhetens minne. Flera har fått lämna regeringar efter diverse mindre lyckade beslut eller uttalanden. Den försvarsministers fall som berättas nedan är av mera fysisk karaktär. Han reste runt bland våra förband och uttalade sig bl a om flottans plåtschabrak, samtidigt som han nyttjade flygvapnets Sk60 för sina resor.

I mitten och i slutet på 1980-talet hade jag hand om luftfartsinspektionens flygplan Grumman Gulfstream 159. Flygplanet använde luftfartsinspektionen för att kontrollmäta alla civila flygfyrar och inflygningshjälpmedel vid flygplatserna och runt om i landet.
Luftfartsinspektionen hade ett underhållsavtal med Bromma Air-maintenance, BAM, för att sköta det tunga underhållet på flygplanet. BAM var stationerad i hangar 4 på Bromma. Flygvapnet nyttjade också BAM för att sköta ett antal Sk60 och transportflygplan som försvarsstaben och regeringen nyttjade för sina resor inom och utom landet.

Sent en eftermiddag när vi hade landat med vår Gulfstream efter några dagars kontrollmätningar runt om i landet och parkerat på plattan utanför hangar 4 så kommer det en av flygvapnets fyrsitsiga Sk60 intaxande och parkerade ett par platser från oss. Under tiden jag gick runt och gjorde en groundcheck på vårt flygplan, stod Sk60-flygplanet och gick på tomgång minst tio minuter av någon anledning innan föraren stannade motorerna.

När motorerna hade stannat, hängde teknikerna från BAM upp stegarna på båda sidorna av flygplanet, lämnade flygplanet och återgick till arbetet inne i hangaren. De tyckte väl att de hade väntat nog efter tio minuter att få hänga upp stegarna.

Det dröjde ytterligare en god stund innan föraren öppnade huven. Jag tyckte det var märkligt att det tog så lång tid innan besättningen lämnade flygplanet. Min erfarenhet var att det tog bara någon eller några minuter efter parkeringen så hade besättningen lämnat flygplanet. I flygplanet fanns tre personer ombord, föraren och två passagerare. Den första som reste sig och klev ur var passageraren i främre stolen. En liten kort, rund och satt person iklädd grön flygoverall. Han verkade lite stel och ovan att kliva ur ett flygplan, så jag lade särskilt märke till det. Efter hand som han hade ställt sig upp i stolen, klev han ut och ned på första steget på stegen.

När han efter mycket balanserande och pustande lyckades få ut det andra benet över relingen på flygplanet, missade han det sista steget på stegen och ramlade raklång baklänges ned på plattan. Han blev liggande några sekunder på rygg som en sprattlande skalbagge innan han reste sig upp, gick fram till flygplanet och svor en ramsa över både flygplanet och stegen.

Först såg jag inte vem det var. Inte förrän han hade rest sig och gick fram till flygplanet och vände ansiktet mot mig med en undrande blick om jag hade sett något. Då såg jag att det var vår dåvarande försvarsminister, Roine Carlsson. Det kändes väl lite genant att ha ramlat på rygg när han klev ur flygplanet kan jag tro.

Det slutade lyckligt. De tre ”flygarna” vandrade bort mot hangaren under mycket prat och gestikulerande. Efterhand försvann de tre genom hangardörren och allt var åter som vanligt.
/Anonym källa genom Sture Axelsson

Roine Carlsson gjorde sig allmänt känd, och fick kritik från marinofficerarna, när han 1987 kritiserade förslaget att marinen skulle köpa nya kustkorvetter: "*Stora plåtschabrak för att marinofficerarna ska få glänsa på kommandobryggan är ingenting att spilla pengar på.*" */ Red anm*

105:an i 4-sitsverion

Äventyr och haveri med SK61 på Artilleriflyg.

Denna berättelse har inte direkt med F3 att göra men den handlar i vart fall om flyg. Anledningen till alla galonerna är att det landade en general på vägbasen och han lämnade hjälm och skinnrock i kärran medan han gick runt och inspekterade. Vi kunde inte låta bli att fotografera oss i lånta fjädrar.
Händelserna är återgivna som jag kommer ihåg dem, nu drygt 30 år senare.
/Sture Axelsson

Efter att ha gjort värnplikten på F3, liksom att jag även jobbat där som montör, var jag naturligtvis krigsplacerad där. När F3 lades ner 1974 hände ingenting förrän sent på hösten 1978. Då fick jag en ny krigsplaceringsorder, jag var överflyttad till Armén och därmed I4. Om jag hade något att erinra mot detta kunde jag komma in med synpunkter inom en viss tid.
Det hade jag!
Jag skrev till berörd myndighet och påpekade att jag sannolikt inte skulle göra någon större nytta som soldat inom armén då jag dels hade ett förflutet som mekaniker i flygvapnet dels hade skaffat mig en ingenjörsexamen. Att jag dessutom var mycket flygintresserad och hade eget flygcertifikat tyckte jag talade för att jag skulle få stå kvar som krigsplacerad i flygvapnet, var spelade ingen roll.
Relativt snabbt kom ett svar att kvarstå som krigsplacerad i flygvapnet var inte möjligt men man kunde erbjuda mig placering som värnpliktig flygmekaniker i armén, på Artilleriflyg. Detta accepterade jag direkt.
Bara någon vecka senare damp det ner en inkallelseorder till repövning under vintern 1979. Vi ryckte in till A1 i Linköping en svinkall vinterdag och blev direkt utkörda till en åker på slätten utanför Örtomta med tält, kamin, ved och lite halmbalar. Som flygsoldat hade jag ju gjort värnplikten i ganska ombonad miljö där tältförläggning inte ingick. Det blev alltså en mycket kall erfarenhet med två nätter i tält innan vi förflyttades till Rommehed i Borlänge där vi fick första kontakten med flygplanen och därmed viss utbildning på dem. De flesta andra repgubbarna var också ovana vid SK61, de hade varit med på Cub-tiden.

Lunch i snuskburk

Kallt och snöigt var det även där och flygplansmotorerna fick hållas varma på nätterna med hjälp av ett speciellt kapell och katalysatorbrännare. Repövningen förflöt utan större äventyr och vi hade fått kläm på hur man håller varmt i tältet. Övningarna avslutades uppe i Älvdalen med en skogsväg som flygfält för senare avrustning på A1 i Linköping.

Det är dock inte denna repövning jag tänkte berätta vidare om, utan nästa.

Hösten 1981 blev jag inkallad till en ny repövning, även denna gång till A1 men med förläggning i logement där de första dagarna och med flygningar från Malmen. Som mekaniker var det A- och B-service som vi fick göra samt daglig tillsyn. Vädret var ju betydligt behagligare nu och vi fick följa med på någon navigeringsflygning på låg höjd minns jag. Eftersom jag hade flygcertifikat fick jag även känna på att flyga en stund.

Efter några dagar var det dags att ombasera till en vägbas i Uppland, någonstans utanför Uppsala. Vädret har inte det bästa, duggregn och låga moln. Flygförarna var en blandning av yrkespiloter, flyglärare och erfarna privatpiloter. De ville ju visa sig lite tuffa så att molnhöjden var usel gjorde ju ingenting man skulle ju ändå gå på lågan d v s 50 – 75 meter. Alltså drog 6 st kärror iväg. Vi var två mekaniker som blev avdelade att stanna kvar och lämna av och sedan flyga med för att landa först och ta emot de övriga vid basen. Övrig personal åkte bil.
På vägen upp genom Östergötland och Södermanland blev vädret bättre, inget regn och lite högre i tak. Någonstans i Södermanland gjordes dessutom en riktig lågsniff över en gård där någon arméflygarkompis tydligen bodde. Norr om Stock-

holm försämrades vädret hastigt, molnen sjönk och sikten blev mycket dålig. Men tuffingar vänder inte, man ska fram till varje pris. Plötsligt, strax norr om Arlanda, är vi i princip instängda över en relativt stor åker med till synes ganska plan mark. Runt omkring ser molnen ut att sjunka ner mot trädtopparna. Vi är sex kärror som kurvar runt åkern i allt snävare svängar. Nödlandning på åkern skulle nog vara möjligt för en eller två kärror men inte 6 st! Nu börjar det bli lite panik bland tuffingarna och flygföraren jag flyger med är riktigt svettig. Jag är helt utelämnad för min flygförare vägrade ha DK-spaken monterad. I och för sig hade jag väl inte kunnat göra särskilt mycket men det hade utan tvekan känts bättre med en egen spak att hålla i.
Molnen är nu nere så lågt att vissa av kärrorna går in i moln trots att vi är i trädtopparna. Nu börjar man inse att det är allvar! En av flygförarna är yrkespilot på Linjeflyg och har därmed IFR-utbildning. Han beslutar sig för att försöka ta sig ut till E4-an och sedan följa den till Arlanda. Han hittar ut och lägger sig över E4 och kan lotsa ut de andra en efter en genom en öppning i skogen där träden är något lägre.

Över E4-an visar det sig att molnhöjden är något bättre och vi kan i en lång rad följa den för att sedan vika av in mot Arlanda. Flygningen över E4 går i höjd med belysningsstolparna känns det som och vi ser folk i bilarna titta upp på oss. Jag upptäcker att jag sitter och lyfter upp fötterna från durken för varje par av belysningsstolpar vi passerar. Arlandatornet dirigerar om övrig trafik till väntläge och ger oss klart landa direkt i grupp. Det blir ingen snygg organiserad landning utan en i princip kaotisk nedkomst!
När spänningen släppte på de nu betydligt mindre tuffa flygförarna bromsade de första in direkt efter sättning så de efterföljande fick hitta banutrymme bäst man kunde. Tur att Arlandabanan var bred! Kärrorna fick stå kvar på Arlanda till nästa dag och vi blev hämtade med bil till vår vägbas. Dagen därpå var vädret flygbart och kärrorna hämtades. Ingen mekaniker flög med tillbaka!
Vägbasen var i princip en något breddad skogsväg i den uppländska ödemarken. Lägret, med ett antal förläggningstält och ett verkstadstält, var upprättat i skogen vid sidan av ”fältet”. Flygningarna flöt på och allting började fungera enligt instruktionsboken.

Efter lunch en dag fick en flygförare order att ta med en fotograf upp för att fotografera lägret för att se om kamouflaget var OK. Att ta lodbilder var ju vardagsmat för både flygförare och fotografer och det var just vad som skulle göras. Kärran tankades full och de startade. Efter start gick han en liten sväng och kom sedan in för fotografering. På ca 90 meters höjd (visade det sig senare) vänder han kärran i princip upp-och-ner. Vi som står på marken hajar till och skriker att ”vad gör han”. Och mycket riktigt, han hinner inte ta kärran ur detta läge på den låga höjden utan brakar, med i stort sett full gas, ner i skogen på andra sidan "fältet". Han hinner dock räta upp kärran så mycket så den går dock ner nästan i rättvänt läge. Ett antal träd kapas på vägen ner och direkt brinner hela kärran med lågor lika höga som träden.
All personal befinner sig vid de andra kärrorna och kan greppa var sin pulversläckare, säkert ca 15-20 st och rusar mot nedslagsplatsen bara 50-75 meter in i skogen. Allt är ett enda eldhav och det ser omöjligt ut att någon kan ha överlevt. En tekniker Bertsand tar direkt över befälet och dyker in i det som finns kvar av kabin samtidigt som han kommenderar oss mekaniker och ett par flygförare att spruta pulver dels på det brinnande bränslet och dels på honom. Han ropar hela tiden att spruta pulver på honom och området runt omkring. Han skriker för att övertyga oss om att det inte exploderar, det bara brinner kraftigt. Hade han inte så resolut kommenderat oss hade vi aldrig vågat oss så nära vraket och elden. Efter att ha tömt ett antal pulversläckare är den värsta elden nerkämpad och vi lyckas hålla emot så det inte tar sig igen. Han får loss flygföraren först och han kan släpas i säkerhet. Han är medvetslös men har inga synliga skador mer än att flygdräkten ser kraftigt sönderbränd ut kring ben och mage.

Fotografen sitter dock hårt fastklämd med en fot och över planet ligger en stor gran som gör att vi inte får loss honom. Vi måste ha en såg. Motorsågar finns men de är nedpackade någonstans och inte tankade. Jag erinrar mig att jag sett en vanlig bågsåg i en låda och jag tror jag vet var och rusar iväg upp i lägret. Jag hittar den men den saknar blad! Jag gräver vidare i lådan och hittar flera blad. Tar ett och monterar det på sågen under språng tillbaka. Tur att jag handskats med dylika ting tidigare och visste hur bladet skulle monteras. När jag kommer tillbaka har elden blossat upp igen och en stund tror man att alla brandsläckare är tömda men i röran har några fulla släckare hamnat bland de tömda. Man får elden under kontroll igen men i detta läge har Bertsand kniven framme och är redo att skära av foten på fotografen om inte man lyckats slå ner elden igen. Jag börjar såga av granen men efter språngmarschen och den allmänna stressen orkar jag inte mera, jag får plötsligt inte luft och andra tar över sågandet. Det var tack och lov ett nytt och vasst blad så den ca 20 cm tjocka granstammen är snart avkapad och granen kan lyftas bort så att man få loss foten på fotografen och han kan dras i säkerhet. Han ser dock betydligt mera illa däran ut med blod över hela ansiktet från ett, som det ser ut, stort sår i huvudet. Han är också medvetslös och vi är ganska övertygade om att han inte klarat

sig. Båda hämtas med ambulans till Uppsala där det konstateras att fotografen klarat sig förhållandevis bra. Såret i huvudet är endast ytligt och brännskadorna begränsar sig till händernas översidor, lite i ansiktet och nacken samt fotlederna. Däremot är fotleden, som satt fast, krossad.
Han hade den gamla vadmalsuniformen och kraftiga kängor på sig och det skulle visa sig vara hans räddning. Den skyddade effektivt övriga kroppen från brännskador.
Flygföraren däremot hade en flygardräkt i syntetmaterial som smälte in i huden och gav kraftiga brännskador. Framför allt mage och lår eftersom bränsleledningar och bränslekran sitter mellan benen vid förarstolen på SK61. Han, som såg minst skadad ut, visade sig vara mycket allvarligt skadad och avled senare på sjukhuset. Enligt uppgift av samma anledning som en gång Ronnie Petterson gjorde efter sin F1- krasch.

Efter haveriet blev det naturligtvis förhör och utredningar och det visade sig att flygföraren utfört en för avancerad manöver på alltför låg höjd. I princip hade en halvroll gjorts på 90 meters höjd. Detta kunde, med hjälp av fotografens bilder, konstateras i haveriutredningen.
Kanske för att briljera inför oss på marken… En alltför vanlig orsak till haverier.
Helt avgörande för den lyckliga utgången, för i vart fall fotografen, är teknikern Bertsands förtjänst. Utan hans rådiga och resoluta ingripande och övertagande av befälet hade inte heller fotografen överlevt. Övriga befäl och de andra flygförarna, med några undantag, stod relativt handfallna och paralyserade.
Övningen fortsatte dock, om än försiktigare och i mera dämpad ton. Vi ombaserade senare till Villingsberg i Värmland och för senare avrustning på A1 i Linköping.

Det ska senare visa sig att fotografen bor i Linköping och arbetar på samma företag som jag, Linkopia/Expert. Vi hade tidigare aldrig haft kontakt med varandra då vi arbetat på helt olika avdelningar. På den tiden var Linkopia/Expert en stor arbetsplats med över 600 anställda vilket förklarar varför vi inte kände varandra. Efter hans förflyttning till sjukhuset i Linköping blev vi dock mera bekanta och vi höll kontakt tills han senare slutade på företaget. Han blev bra från sina brännskador men fotleden blev stelopererad och så länge jag hade kontakt med honom, genom gemensamma bekanta, tills i början av 2000-talet, hade han stora besvär och smärtor i foten.

/ Sture Axelsson

Mekaniker Axelsson i en SK61 någonstans i Dalaskogarna.

50-år i FVRF- (Flygvapenfrivilliga).

Mitt namn är Stig-Olof Carlsson, 72-år ung, (Esso), populärt kallad i FVRF sammanhang och jag är ombedd att skriva ned mina upplevelser och synpunkter under de 50-åren som jag nu varit engagerad i FVRF som frivillig i Flygvapnet.
Född i utkanten av Linköping med F3 på ena sidan gården och Saab på den andra, så flygplan har jag växt upp med. I all synnerhet då det då och då damp ner en Caproni eller Vampire på ägorna.
Värnplikten genomfördes på dåvarande F3 på Malmen, 1959/-60. Bogserade J 29:or hela dagarna. De sista veckorna före Muck så kom det erbjudande om att få omskola sig till Luftbevakare med placering i ett Luftbevakningskompani, jag antog erbjudandet och har aldrig ångrat det.
Familjen består av fru Katarina och 3 döttrar, som i stort sett växt upp på kursgården i Köpingsvik på Öland. Även andra kursgårdar i landet besöktes också.

En titt i backspegeln

När Flygvapenföreningarnas riksförbund/FVRF bildades 1962 hade jag redan börjat några år tidigare, 1960 då i Linköpings Luftbevaknings-förening. Värnpliktstiden vid F3 omfattade i slutet av denna omskolning till luftbevakare och varit den tjänstegrenen trogen tills det avvecklades under senare år. Min första kontakt med frivilligrörelsen skedde som 17-åring då det verkade intressant med motorcykel och gick då med i FMCK. Där fick vi lära oss att köra motorcykel, Monark Albin 500, Jawa 250, Husqvarna 125, men det var inte min grej. Tur i alla fall att jag blev uttagen till värnplikten på F3 och Malmen blev mitt andra hem.
Under utbildningstiden till luftbevakare kom vi i kontakt med många kunniga och duktiga in-struktörer, för att nämna någon så är det Kenneth Haraldsson, känd i hela Flygvapnet, han tillhör fortfarande en av mina bästa vänner. En rolig episod från ungdomstiden med Kenneth var när han som ung arg furir vaktade skjutmål på sjön Roxens is där F3 hade sitt skjutmål för J 28, J29 och vi unga pojkar från bygden plockade tomhylsor för att sedan sälja till skrothandlare, då var han en som jagade bort oss från målområdet. Det var min första kontakt med honom, sedan fick jag honom som instruktör vid omskolningen, även på kursgården Köpingsvik på Öland i många år. Det blev ändå pengar till en ny moped.

Från vice korpral till löjtnant

Efter omskolningskursen på F3 kunde man sedan söka central utbildning och den första centrala utbildningen för min del blev då veckoslutskurser, fredag-söndag, på Rättviks Turisthotell. Sedan dess så har det blivit ett flertal kurser på F4 under vintertid. Några likasinnade medlemmar till, från

S-O Carlsson berättar här 2012 om sitt liv inom FVRF. Han är ordförande i Bråvalla Kamratförening, håller i reseorganistionen och tillhör även F3 Kamratförenings styrelse.

dåvarande Malmens Flygvapenförening gjorde sällskap till Östersund-Frösön, i den legendariske Ford Customline 1956, 80 mil till kursplatsen, det var bara att lägga i trean och V8:an mullrade i väg. Eftersom jag vid den tiden inte hade någon familj så var det lättare att komma ut på centrala kurser. ”Bk vice korpral” på F 4 för 39-år sedan.
Rättvikskurserna blev snart för kostnadskrävande med tanke på utbildningen, tre veckoslut för att göra ett utbildningsskede. Det var en sk matkurs, (oss emellan). Något år senare så blev hotellet nedbrunnit och har inte återuppbyggts. Några vinterkurser i FBU regi bl. a i Ånn, skidåkning, skytte m m. Handöls stugby var F6 kursanordnare, då hoppade man in som bussförare, då vi inte fått någon Tp 84, från F6 till F4 och sedan med buss till Handöl med elever till vinterutbildning, en bra plats för dessa övningar, skidåkning på fjäll som Storul-vån, Sylarna, orientering på Ånnsjön i snöstorm, spännande upplevelser, snö och kyla.

Sommarutbildning var Köpingsvik på Öland den givna kursgården och där var F 12 sedan F 17 som kursanordnare. Folke Martinsson var i många år skolchef på Köpingsvik, och en annan känd profil var Kurt Palm. På denna kursgård fanns många olika utbildningar, beroende på vilken befattning man hade i krigsorganisationen, kompletteringsutb, befordringsutb, omskolningsutb, expeditionstjänst, sjukvårdtjänst, kanske flera men man glömmer en del med åren.

Nu hade man också familj och Köpingsvik var en utmärkt kursgård där man kunde ta med familjen för en rimlig kostnad och du själv hade dagsersättning även om den inte var så stor.
Frun i familjen kunde nu koppla av, på dagtid, gå till matsalen, slippa disk, bara passa barnen.
Kvällarna oftast så hade olika Fv-föreningar sammankomster under trevlig samvaro, även tillsammans med instruktör. Under 21 år i följd från 1969, varje sommar så var vi till Öland och Köpingsvik, båda våra yngsta döttrar var bara fyra månader då de var med till Öland för första gången, äldsta dottern var hos bekanta på Öland. Tiden bara rullade på med alla befordringskurser under den tiden. Många fina kontakter mellan familjer uppstod och vi/jag har fortfarande kontakt sedan den tiden med kamrater från Köpingsvikstiden.
Även en och annan FBU kurs på samma kursgård hanns också med, det var en kurs att leda och ta hand om familjemedlemmar medan deras män var på kurs under dagarna, ingick att planera och vara

färdledare med buss på Öland och besöka kända platser. Öland är ju känd som solens och vindarnas ö och det kan man hålla med om, i de kurser jag varit på var det så att var det sol så skulle vi vara ute så mycket som möjligt, lägga upp utbildningen därefter. Nu efteråt tänker man att det var mycket kvantitet med alla elever som fanns med. Alla kanske inte tillgodogjorde sig utbildningen som tänkt. Under senare år så skärptes utbildningskraven, samt svårare att ta med familjemedlemmar och det gjorde att elevantalet som sökte blev mindre. Kvällsutbildning, inomhus lektioner, mindre tid för bad, studier och planering på kvällstid.
Så kom Flygvapnets omorganisation in i bilden, det kastade om utbildningsplaner, kursgårdar lades ned, centralisera till några få var den tidens inriktning. Flygflottiljer som lades ned av besparingsskäl, det var mycket som hände. Stril 50 som jag började med, blev sedan Stril 60, sedan kom Lomos under en tid och 1994 var den tiden över. F 13 som 1993 var ”vår” flottilj lades även den ned då, men jag blev Löjtnant till slut, efter att passerat alla de befordringskurser som krävdes. En mycket intressant upplevelse att varit med om allt detta, familjekontakter, folkförankringen bland dessa elever som sedan spred positiv anda om Försvaret och i synnerhet för Flygvapnet som låg oss alla varmt om hjärtat. Våra döttrar som växt upp på Köpingsvik reser nu som vuxna med sina familjer dit ned för att bada och komma ihåg forna tiders upplevelser, även jag själv och min fru. I positiv anda kan man säga att med detta i bakgrunden så blev en av döttrarna flyglotta och då utbildades som kock.

Kursgårdar

Många olika kursgårdar har besökts genom alla de år jag varit med och ett litet axplock vilka: Köpingsvik på Öland är den främsta, där ca 26 st. kurser genomförts för min del. Övriga är Stagården/ Bollnäs. Falsterbo/Höllviken. Skälderviken. Tylebäck/Halmstad. Trängslet/Älvdalen. Källviken/Strömstad. Fliken FBU gård. Fårö FBU gård. Ånn FBU gård. Ett axplock av kursgårdar som jag kommer ihåg.

Föreningsförändringar m m

År 1940, 7 maj. Ny folkrörelse- den frivilliga luftbevakningen. Sveriges lottakårer (SLK) engagerade sig snabbt med rekrytering av kvinnliga luftbevakare.
År 1946, 27 oktober. Linköpings Luftbevakningsförbund bildas. Medlemsavg var 3: -kr, fram till 1967 då den höjdes till 5: -kr. Ett 20-tal personer var medlemmar vid uppbyggandet.
År 1955. Sveriges luftbevakningsförbund, (SLBF) bildas för manliga luftbevakare. Föregångare till senare Flygvapenföreningarnas Riksförbund, (FVRF).
1967, 23 oktober på initiativ av dåvarande C F3, Öv Gösta Norrbom, reorganiserades Linköpings Flygvapenförbund. Namnet ändrades till Malmens Flygvapenförening, detta för att anknyta till F3 på Malmen. En interimsstyrelse bildades då där undertecknad valdes som V: ordf.
1973/74 valdes så undertecknad som ordförande. F 3 läggs ned, 30 juni 1974 – F 13 Malmen uppstår, F3;s sista flottiljchef Öv Gösta Norrbom överlämnar F3:s fana till C F13, Öv Carl Norberg vid en ceremoni på F3.
1990, 16 oktober, sammanslagning av Malmens Flygvapenförening och Tjusts Fvf, det gemensamma namnet blir Malmen-Tjusts Fvf. 1993,1 juli F13 50-år, ingen flygdag, nedläggning, F13 Malmen blir nu F 16 Malmen.
Utredning pågår av bildandet av större förbund, ersätter föreningar, år 2000 bör detta vara genomfört, regionala kanslier kan tänkas införas. Aktuella i vårt område var Norrköpings-Gripsholms-Örebros- Gotlands Fvf. Resultat av detta blev, sammanslagning av Norrköpings-Gripsholms- och Gotlands Fvf då dessa stämmer med F16 strilområde. Det nya namnet blev f o m 1996, Bråvalla Flygvapenförbund, Malmen-Tjusts Fvf upphörde samtidigt. Sammanslagningarna avstannade inte och under 2008 så bildades det 5 Flygvapenregioner i landet, och nu så är det Flygvapenregion Öst vårt namnet. Sedan 1973 har jag då suttit som ordförande i de olika föreningsnamnen och avslutade detta i samband med årsstämma 2010, efter 37 år i följd. Har även varit ledamot i Riksförbundsstyrelsen under flera perioder.
Deltagandet i FVRF-FBU kurser är ju alltid frivilligt, d v s min fritid, hur skall man få ihop allt detta, utöver kurser så är det en hel del övningar man deltar i. Nu har jag haft förmånen att ha positiva arbetsgivare där man utan större problem kunde få ledigt för denna verksamhet Då bedömdes det som värdefullt för den privata sektorn att ha välutbildad personal. I dag krävs det mer av den enskilde, av arbetsgivaren, mindre personal, m m på arbetsplatserna och då är det inte så lätt att få ledigt.
Tack FVRF för alla goda år som jag varit aktiv medlem.

/Stig-Olof ”ESSO” Carlsson
Nostalgisk Löjtnant.

Lite kul på slutet:

Flyghumor hos Qantas

Qantas Airways är Australiens största flygbolag. Namnet Qantas är en akronym för "Queensland and Northern Territory Aerial Services Limited." Även känt som ett av världens säkraste flygbolag

Efter en flygning skriver piloten ut en felrapport, med den som underlag beslutar mekanikerna om lämplig åtgärd.
Mekanikern fyller sedan i en rapport om utförd åtgärd.
Här är några verkliga, registrerade felrapporter över behov av underhåll och problem, som Qantas piloter har skrivit, samt vilken lösning som underhållspersonalen har skrivit.
Det ska tilläggas att Qantas är det enda större flygbolag som sedan 1951 inte haft någon allvarlig olycka med omkomna.

P=Problem inlämnat av piloten.
S=Svar från mekaniker.

P: Innersta hjulet på vänster sida borde nästan bytas.
S: Har nästan bytt ut det innersta hjulet på vänster sida.

P: Testflygningen gick OK, bortsett från att den automatiska landningen var något hård.
S: Det är inte installerat något automatiskt landningssystem på detta flygplan.

P: Propeller nr.2 får inte nog med smörjning.
S: Smörjning till propeller nr.2 är OK. Smörjning till propeller nr.1, 3 och 4 är felaktig.

P: Någonting sitter löst i cockpit.
S: Någonting sattes fast i cockpit.

P: Döda insekter på framrutan.
S: Levande insekter är restade i lagret.

P: Autopiloten ger ett fall på 200 fot när flyghöjden skall låsas.
S: Kan inte återskapa problemet på marken.

P: Tecken på läckage på höger sidas landningsställ.
S: Tecknet borttaget.

P: Ljudet i intercom är otroligt hög.
S: Ljudet i intercom inställt till en mera trovärdig nivå.

P: Mothållslåset får gashandtaget att sitta fast.
S: Det är liksom därför det finns där.....

P: Misstänker att det är en spricka i framrutan.
S: Misstänker att du har rätt.

P: Saknar motor nr.3.
S: Motor funnen på höger vinge, efter kort sökarbete...

P: Flygplanet uppför sig lustigt.
S: *Flygplanet har beordrats att ta sig samman, flyga ordentligt och vara lite mer seriöst.*

P: Radarn brummar.
S: Har omprogrammerat radarn till att tala.

P: Mus i cockpit.
S: Katt installerad.

(Sanningshalten i ovanstående kan inte garanteras då jag hittat det på Internet - lite kul i alla fall)
/ Sture Axelsson