



KUNGL. ÖSTGÖTA FLYGFLOTTILJS
KAMRATFÖRENING



MALMENBLADET NR 2 2020



1960, alltså för 60 år sedan, inköptes två st English Electric Canberra till flygvapnet som signalspaningsplan. De användes i ca 14 år för att sedan bli museiföremål

Medlemsblad för Kungl Östgöta Flygflottiljs Kamratförening

Flygets Hus, Lägergatan 11

586 63 LINKÖPING

BG: 336-3181

www.f3kamratforening.se

info@f3kamratforening.se



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.

Canberran, 60 år sedan den kom till Sverige se artikel sida 17-18

Innehåll detta nummer:

Medl avg, div info, nya medl, bl a	sid 2-3
Länkar som brustit	sid 3
Ordföranden har ordet	sid 4
Redaktörens funderingar	sid 4
Årsmötesprotokoll 2020	sid 5
Historik om FV-frivilliga under 60 år	sid 6-8
Räddning ur brinnande drake	sid 9-10
Minne från haveri med Stork	sid 11-13
Annons SFF, Överlämning J29	sid 14
Lite blandat från S-O	sid 15-16
Kåseri om flygintresse	sid 16
Canberran 60 år	sid 17-18
Bild från Lillkalle	sid 19
En liten funderare	sid 20

E-postadress.

Du, som har e-postadress, meddela gärna den till redaktör eller kassör så kan vi nå ut med information till er snabbare. **Detta är speciellt viktigt nu när vi inte kan planera och informera i tidningen.**

Meddela också om ni ändrar e-postadress
Kontrollera även er e-brevlåda ibland. Vi får ofta tillbaka e-post, som vi skickat, p g a att "användarens brevlåda är full"

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

Info@f3kamratforening.se

Planerade möten/resor/Studiebesök

Allt sådant är inställt tills vidare men så fort vi vet hur och när restriktioner upphör återkommer vi via e-post och på vår webbsida.

Medlemsavgiften 2021.

Med detta nummer bifogar vi ett inbetalningskort med minimiavgiften, 100:-, förifyllt 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

Meddelar du till kassören, Bernt Samuelsson, på tel 013-299357 eller via e-post

berndt.samuelsson@telia.com

Nya medlemmar.

Vi har tyvärr inga nya medlemmar som vi kan hälsa välkomna sedan förra Malmenbladet.

Vi är nu 196 medlemmar i föreningen d v s en minskning mot förra året.

Betalning i samband med föreningsträffar.

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

Swishnumret är 076-1489514.

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

Jubilarer 2021

95 år

Gösta Persson

85 år

Bo Agnegård
Hans Hagman
Lena Källström

Leif Grahn
Bernt Holmqvist

80 år

Hans Abrahamsson Bertil Andersson
Jan Björkman Rodney Blomberg
Åke Magnusson Hans Mårtensson
Rolf Ohlsson Lars Sundén

Ví Gratulerar



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:-

Just nu är dessa träffar inställda. Vi återkommer via e-post och på webbsidan när de återupptas. 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!

Idéer om studiebesök.

Har du någon idé om ett intressant studiebesök? Kanske du har hört talas om eller har någon bekant som besökt en intressant verksamhet. Det behöver inte ha flyganknytning.

Vi har ju tidigare besökt Väderstadverken och plogar och såmaskiner är ju långt från flyg...

Information från Helikopterflottiljen

Tyvärr får vi ingen info i detta nummer. Lasse Jansson, som tidigare försett oss med info, har slutat och en ersättare började 1 oktober men vi har ännu inte fått kontakt med varandra.

Info ang årsmötet 2020.

Eftersom årsmötet inte kunde hållas på normalt sätt har ett informationsbrev från ordföranden och ett årsmötesprotokoll skickats ut via e-post till alla med e-postadress och via vanligt brev till övriga. Skickades i slutet av augusti.

LÄNKAR SOM BRUSTIT KAMRATER SOM LÄMNAT OSS

**Berit Karlsson
Gertrud Klaar
Ewald Nilsson
Åke Medbrant
Anders Hedberg**

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



Ordförande har ordet

Malmen hösten 2020

Ordföranden har ordet blir väldigt annorlunda i dessa Coronatider. Vem kunde i sin vildaste fantasi förutse denna isolering och nedstängning av verksamheter. Nu, i skrivande stund, på en obestämd tid.



Du och dina nära kära har säkert firat de stora helgerna ensamma eller tillsammans med goda vänner utomhus med avstånd, kanske gladdes ni med ett videosamtal från barn och barnbarn när kramar inte får göras.

Jag är också orolig för alla företag och organisationer som på kort tid fått sin verksamhet begränsad i Sverige och i omvärlden. Det finns en stor risk att detta kommer att medföra en eventuell djup lågkonjunktur.

Även med en snabb omstart kommer verkningarna efter coronaviruset påverka oss alla under lång tid. Nu hoppas vi på en förändring till det bättre, frågan är när och hur.

Många av oss, medlemmar i kamratföreningen, har verkat under "kalla krigets" dagar. Planering var då mot en riktig (röd) fiende med skarpa vapen. Vårt militära och civila försvar uppfattades som starkt i vår del av världen.

Civilsamhället säkerställdes med stora beredskapslager samt förberedda med kris- och krigsföretag som skulle kunna användas vid avspärrning av vårt land.

Nästan allt blev avpolletterat med den "strategiska timeouten" som genomfördes med stor politisk enighet! Kalla kriget var ju avslutat. Förbandsnedläggningen gick med rasande fart till det miniförsvar vi har idag.

Vi får med intresse följa de lärdomar som ges. Vilka slutsatser dras när det som hänt ska analyseras? Hur kommer det att påverka vår beredskap och "just in time"- uppbyggda försörjningssystem samt den fria rörligheten över hela vår värld.

För kamratföreningen har samtliga torsdagsmöten, årsmöte, föredrag, studie-besök och resor ställts in. Optimister, som vi är i styrelsen, har vi siktet inställt på att så snart som Folkhälsomyndigheten (FHM) ger rekommendationer att vi, 70+, åter får träffas kommer vi att kalla till föreningsaktiviteter så "håll i och håll ut".

Styrelsen har påbörjat planeringen av 2021 års verksamhet, med bl.a. firandet av föreningens 40 års jubileum. Då får vi fira detta med en riktig jubileumsfest för coronapandemin hoppas jag då är förbi.

Till sist vill jag önska er alla en fortsatt trevlig höst och kommande vinter trots alla problem som har varit och att vi går stärkta ut efter detta. Glöm inte bort att också hålla kontakt via (telefon, facetime, skype) med era nära och kära vänner och bekanta så mycket som möjligt. Läs mer på föreningens Webbsida där kommande eventuella aktiviteter finns redovisade och som kan genomföras under trygga former.

/Ordföranden

Redaktörens funderingar.

Detta nummer blir lite annorlunda än vanligt. Vi har ju inte haft några aktiviteter att berätta om, inget gemensamt årsmöte, ingen ärtmiddag och inga resor/studiebesök. Jag var orolig för att jag inte skulle kunna ta fram ett höstnummer men genom ett upprop via e-post på sensommaren så har det kommit in några bidrag. Stort tack för det. Ni är hjärtligt välkomna att skriva om händelser ni varit med om eller hört talas om. Sanna eller rena skrönor spelar inte så stor roll bara det är underhållande!

Själv har jag tillbringat en stor del på sommartorp i Horn och använt tiden till att bl a plocka bär. Och att knalla i skogen. Jag har plockat blåbär i minst 65 år och har aldrig tidigare sett så mycket och så stora blåbär. Frysen är välfylld.



Foto: Putte i blåbärsskogen

Ha en bra höst, lyd Tegnell – håll ut.

/Sture Axelsson

Rättelse

I förra numret, i artikeln om B17, påstod jag att första flygningen började och slutade på SAAB-fältet. Fel, enligt uppmärksamma läsare. Landningen gjordes på Malmen då Tanneforsfältet ansågs för kort.

/Sture Axelsson



ÅRSMÖTESPROTOKOLL 2020-08-24 för år 2019

Protokoll fört vid Kungliga Östgöta Flygflottiljs Kamratförenings årsmöte måndagen 24 augusti 2020 med styrelsen för kamratföreningen.

Årsmötetsförfarandet beror på den pågående Covid-19 pandemin som gör det omöjligt för oss att hålla ett ordinarie årsmöte därför görs några nödvändiga avsteg från stadgarna.

Närvarande: 9 styrelsemedlemmar.

Kallelse: Enbart till styrelsen.

§ 1. Årsmötet öppnades av föreningens ordförande Ingvar Jäderlind.

§ 2. Parentation för två år avses genomföras vid nästa årsmöte

§ 3. Sekreterarens närvarolista fastställdes som röstlängd.

§ 4. Föreslagen föredragningslista fastställdes.

§ 5. Årsmötets behöriga utlysning godkändes.

§ 6. Till årsmötesordförande valdes Ingvar Jäderlind och till årsmötessekreterare valdes Sture Axelsson.

§ 7. Att jämte årsmötesordförande justera dagens protokoll valdes årsmötessekreteraren.

§ 8. Styrelsen berättelse för verksamhetsåret 2019, vilken finns publicerad i Malmenbladet nr 1-2020 samt på vår hemsida, föredrogs.

§ 9. Föreningens kassör Bernt Samuelsson, föredrog resultat- och balansräkningen. Resultat- och balansräkningen fastställdes. Budgetförslaget för år 2020 godkändes.

§ 10. Ordföranden föredrog revisorernas skriftliga berättelse och rekommenderade årsmötet att tillstyrka styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2019.

§ 11. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2019.

§ 12. Styrelsens förslag till oförändrad årsavgift på 100 kr för år 2021, godkändes av årsmötet.

§ 13. Till föreningens ordförande, t. o. m. Årsmötet 2021 (ett år) omvaldes **Ingvar Jäderlind**.

§ 14. Till styrelseledamöter till och med årsmötet 2022: (två år) valdes **Hans Mårtensson** (omval) **Ronny Perfect** (omval) och **Stig Olov Carlsson** (omval).

Valda till 2021 **Hans Bertil Karlsson**, **Bernt Samuelsson** och **Leif Klaar**.

Till styrelsesuppleanter till årsmötet 2021 (ett år) **Sture Axelsson** (omval) och **Krister Engström** (omval).

§ 15. Till revisorer till och med årsmötet 2021 (ett år) valdes **Bo Agnegård** (omval) och **Christina Huitfeldt** (omval).

§ 16. Till revisorssuppleant till och med årsmötet 2021 valdes **Ove Svensson** (omval).

§ 17. Till valberedning till och med årsmötet 2021 valdes **Jan Björkman** (omval) och **Christer Sporre** (omval).

§ 18. Föreningsinformation:

Mötesordföranden Ingvar Jäderlind berättade kortfattat om styrelsen arbete och föreningens aktiviteter som kraftfullt påverkats av pågående Covid-19 pandemin.

Vårens och höstens aktiviteter har ställts in med bl.a. kvartalsmöten, årsmötet, vårresan till Askersund, studiebesök och föredrag m.m.

§ 19. Mötesordförande Ingvar Jäderlind, tackade alla för visat intresse och förtroendet att bli omvald som ordförande ytterligare ett år. Han tackade styrelsen för engagerat och mycket bra arbete under det gångna året. Därefter förklarade Ingvar årsmötet för avslutat.

Malmen 2020-08-24

Ingvar Jäderlind
Mötesordförande

Sture Axelsson
Mötessekreterare

Årsmötet hölls i Flygets Hus den 24 augusti med enbart styrelsen deltagande och med av Folkhälsomyndighetens rekommenderade inbördes avstånd. Under förhandlingen intogs kaffe och kanelbulle.

Hoppas att nästa årsmöte kan hållas under mera normala och festligare former.

/ Sture Axelsson



Flygvapnets Flygvapenfrivilliga på Malmen under 60 år.

Stig-Olov Carlsson (S-O) ger här en utförlig historiebeskrivning av Flygvapenfrivilliga på Malmen under 60 år, där han själv varit verksam under 43 år.



Efter krigsåren på 1940-talen, startade den optiska luftbevakningen som frivillig folkrörelse.



Sveriges lottakårer (SLK), engagerade sig snabbt med rekrytering av kvinnliga luftbevakare. År 1946 bildades Linköpings Luftbevakningsförbund.

Flygvapnet övertar 1948 uppgifterna från Armén. Sveriges luftbevakningsförbund (SLBF) bildades 1955 för manliga luftbevakare, nu organiserades även bas och sjukvårdstjänst. Flygvapenföreningarnas Riksförbund bildades 1962, (FVRF), även tidigare organisation blev nu Linköpings flygvapenförening fram till 1967.

På initiativ av dåvarande CF 3 Öv Gösta Norrbohm, bildades Malmens Flygvapenförening, detta för att anknyta till F3 på Malmen. Flyglottakåren fanns då redan på Malmen. Utbildning fortskrider framgångsrikt inom Luftbevakning, bas- och sjukvårdstjänst, senare år även instruktörstjänst.



I och med Flygvapnets omorganisation läggs F3 ned 1974 och blir detachement F13 Malmen. Chef blev nu Öv Carl Norberg, F 13 Bråvalla flygflottilj. Efter F13:s nedläggning fördes Frivilligpersonalen över till F16 Uppsala.

Frivilligavdelningen placeras nu på F 13. Även inom föreningsverksamheten sker en hel del ombildningar under 1990-talen. Under 1980-90 talen var det 21 föreningar i hela landet, med ca 10.000 medlemmar. Omorganisation i Riksförbundet (FVRF), drabbade flera föreningar vid bildandet av regioner, som verkar över hela Sverige. Nord, Syd, Väst, Mitt och Öst. Resultatet blev att medlemsantalet sjönk drastisk. Inom Öst, där tidigare 5 föreningar tillhört föreningen på Malmen, var medlemsantalet ca 4.000 anknutna till kansliet, som då låg inom Malmenområdet. Aktuella föreningar för sammanslagning har varit:

Malmen, Tjusts, Norrköpings, Gripsholms, Gotlands, delar av Stockholms söder om Slussen. Kvar i region Öst är det nu ca 300 medlemmar. Region Öst bedriver sin verksamhet i samverkan med Flygvapnet/Helikopterflottiljen på Malmen, med nära stöd av Luftstridsskolans Frivilligsektion i Malmslätt.

Tidigare föreningarna, Malmens, Norrköpings, Gripsholm och Gotlands, på Malmen avvecklades 17 september 2016 med en stor avslutningsfest på Scandic Väst i Linköping, där ett 60-tal personer deltog.



Ordföranden S-O Carlsson hälsar gästerna välkomna till avslutningsfesten.

De olika föreningarnas logga





Lite historik från 1940 – 2013 - ett mellanår till 2016.

Föregångare till Malmens Flygvapenförening var Linköpings Luftbevakningsförbund, den bildades den 27 oktober 1946. Organiserades med tillhörighet inom försvarsområde, (Fo 41). Inkomst vid uppstarten var 185 kr, vilket utgjordes av medlemsavgifter. Från Fo erhöll man ett startbidrag på 150 kr.

Styrelsen bestod av ordförande advokaten S E Tesch, sekreterare lantbruksdirektör Eric Månsson. Övriga i den första styrelsen var bl a plåtslagare O Berg, Köpman F Axén, O Kull, G Elmqvist.

Medlemsavgiften var 3 kr, förmodligen fram till 1967, den höjdes då till 5 kr. Ett tjugotal personer var medlemmar vid uppbyggandet.

År 1949 ökade medlemsantalet till 33 personer, årsavgiften till Fo var 8:-kr. Ett arvode betalades till Tesch på 18:-kr.

Åren 1952-1956, varierade medlemsantalet mellan 17 till 37 personer som mest.

Sveriges Luftbevakningsförbund, (SLBF) bildades år 1955 för manliga luftbevakare, föregångare till senare Flygvapenföreningarnas Riksförbund, (FVRF). Central medlemsavgift till SLBF med 8.50:-kr. Medlemsantalet var nu uppe i 49 personer.

År 1962 bildas ett nytt riksförbund för frivilliga i Flygvapnet, FVRF. I samband med detta ombildas då Linköpings Luftbevakningsförbund till Linköpings flygvapenförening.

Föreningens verksamhet var under åren 1958 - 1966 på "sparlåga", ingen verksamhet förekom då

På initiativ av dåvarande chefen för F 3, Överste Gösta Norrbohm, reorganiserades den avtynade Linköpings flygvapenförening till att namnändras till Malmens Flygvapenförening, året var 1967 den 23 oktober. Vid överföringen från Linköpings flygvapenförening fanns 22 medlemmar registrerade. Innestående medel var 1036.39 kr, medlemsavgiften var fortfarande endast 5:-kr.

Vid reorganisationen var följande personer närvarande: F3 representanter var Kapten Sune Brödje, Rustmästare Kenneth Haraldsson. Övriga: S-O Carlsson, Bertil Klerestig, Olof Lindfors, Eric Lindström, Nils Christiansson, Holger Karlsson och Kjell Bergström.

En interimsstyrelse bildades vid detta tillfälle och i denna ingick, som ordförande Eric Lindström, V.Ordf S-O Carlsson, sekreterare Nils Christiansson.

Vid påföljande årsstämma valdes den föreslagna tidigare interimsstyrelsen till ordinarie styrelse, året var då 1968. Vid årsstämma 1971/-72 valdes Inge Anderfjord till ny ordförande efter avgående Eric Lindström.

Medlemsantalet har under åren ökat och är nu uppe i 120 personer, avgiften har nu höjts till 10 kr, kassabehållningen är på 1 224 kr. Året 1973/74 valdes återigen en ny ordförande i Malmens Flygvapenförening och det blev S-O Carlsson som efterträder Inge Anderfjord.

I juni månad 1974, den 30, läggs F 3 ned som flottilj och F 13 Malmen uppstår. Frivilligpersonal överföres till F 13 i Norrköping, frivilligavdelningen placeras på F 13.

Malmens Flygvapenförenings verksamhet framskrider under åren 1975 - 1989 i positiv framåtanda, medlemsantalet har en starkt uppåtående trend, samma gäller utbildning, både den lokala och centrala.

För att underlätta verksamheten i föreningarna läggs förslag att sammanslå flygvapenföreningar. Detta i och med att flygvapnets omstrukturering med bl a flottiljnedläggningar har börjat. Den 16 oktober, 1990 sker sammanslagning av Malmens Flygvapenförening och Tjust Flygvapenförening, med dess verksamhet i Västerviksområdet. Det nya namnet efter sammanslagningen blir Malmen-Tjust Flygvapenförbund. Tjusts Flygvapenförening upphör därmed. Antalet medlemmar efter sammanslagningen är 480 personer, ca 150 av dessa är medlemmar från Tjusts Fvf. Medlemsavgiften är nu 50:-kr, oavsett personalkategori.

Ordförande i nya förbundet blir S-O Carlsson.

Tyvär blev det ingen jubileumsflygdag på F 13 sommaren 1993, flottiljen skulle då ha firat 50 årsjubileum. Nedläggningsbeslut gör att flygverksamheten upphör 30 juni 1993 och den 1 juli 1994 upphör F 13 som myndighet. F 13 Malmen ändras till F 16 Malmen.

En frivilligdetalj inrättas på Malmen, den ska svara för frivilligpersonal söder Mälaren.

Utredning pågår av bildandet av större föreningar/förbund inom FVRF, detta med anledning av de förändringar som sker inom Flyg-



vapnet. De nya förbundens gränser ska vara anpassade till Strilområdesgränser. År 2000 bör detta vara genomfört, regionala förbunds-kanslier kan tänkas bli införda.

Aktuella föreningar för sammanslagning i denna region var Malmen-Tjusts, Norrköpings, Gripsholms, Örebros, och Gotlands föreningar. Inledande förhandlingar på börjas.

I januari 1996 hålls första planeringsmötet för att bilda nytt förbund. Det nya förbundet har som målsättning att starta sin verksamhet 1997-01-01, med förbunds-kansli i Linköping/Malmen. Interimsstyrelse bildas. Ingående föreningar är Malmen, Tjusts, Norrköpings och Gripsholms flygvapenföreningar. Förhandling pågår även med Gotlands Flygvapenförbund om ingående i det nya förbundet. Efter sammanslagningen utgår föreningsnamnen och ersätts med avdelningar.

Det nya gemensamma namnet blir Bråvalla Flygvapenförbund, detta härleder till tidigare Bråvalla flygflottiljs, F 13:s verksamhetsområde. Den 23 november 1996, firade Malmens Flygvapenförening sin 50 åriga historia, på Malmen mässen med stort deltagande av både medlemmar och myndighetspersoner. Mellan tiden fram till avvecklingen 2016 var det den nya organisationen, Reg.Öst som svarade för verksamheten.

Styrelsesammansättning under åren 1946-1996.

Ordförande

1946 - 1957 S E Tesch
1967 - 1971 Eric Lindström
1971 - 1973 Inge Anderfjord
1973 - 2016 S-O Carlsson

Sekreterare:

1946-1957 Eric Månsson
1967-1970 Nils Christiansson
1970-1972 Lennart Forsberg
1972-1990 Bengt-Olof Franzén
1990-1992 Kenneth Haraldsson
1992-1996 Fredrik Lindgren
1996-2016 Bertil Klerestig

Kassör:

1946 - 1957 F Axén
1967 - 1970 Kjell Bergström
1971 - 1996 Holger Karlsson
1996 - 2016 Agneta Jarl

Text och bild: S-O Carlsson



Några av gästerna på avslutningsfesten väntar på att gå till bords.



Tack för alla de trevliga 43 åren Stig-Olov Carlsson



Utskjutning och räddning från 35D 1967 12 05.

Som han lovat, berättar här Jan Björkman om sin tredje räddning med fallskärm. Denna gång från en drake som verkligen sprutade eld! Genombränning och bränslebrand



Bilderna på nästa sida talar för sig själva!

Sorgligt men samtidigt en stor glädje att räddningssystemet återigen har fungerat.

Övningen var anfall med robot 24 mot en 29:a från Målflyg. Efter avslutad övning gjorde vi enskild hemgång för landning. Jag fick tillstånd att göra en Barbroinflygning till bana 08 på Malmen för att på lämpligt avstånd avbryta instrumentinflygningen och göra ett visuellt varv till bana 26. Jag följde grundlinje och glidbana till ca 250m och gjorde pådrag och svängde höger till medvind.

I samband med pådraget hördes det liksom en "puff" i kärran. Efter bara någon sekund lyste huvudvarningslampan samt brandvarning motor och Ebk. Jag hade då kurs in över CVM och ropade upp TL om läget. Samtidigt tändes fler lampor på nödtablån och i tolkningen av radiokommunikationen hörs det mest bara en bärvåg, det hände så mycket nytt på nödtablån.

Jag hade dragit av till tomgång. Farten hade redan från början varit låg, instrumentinflygning och stället ute. Nu sjönk den alldeles för fort. Jag hade hela tiden "falskindikering" ringande i huvudet men blev mer och mer övertygad om att något allvarligt hade hänt. Kärran ville rolla åt vänster, hydraulfel lyste också, så jag hade full skevning höger. Jag spanade efter en plats att släppa kärran på. Riksettan låg rakt framför nosen men söder om den låg en stor åker. Jag bedömde att nu kunde jag skjuta ut mig och kärran skulle passera över riksettan för att nå fram till åkern. Tersuret gick otroligt långsamt. 20 sek! Men farten sjönk desto fortare. 300 km/t med tomgång och ställ ute. Jag hade sjunkit från den höjden jag fick efter pådraget och nu var jag under 300m.

Jag behöll full höger skevning och greppade vänster utskjutningshandtag. Släppte spaken, la högerhanden i knät och tryckte av. Det smäll till och det går inte att med ord beskriva alla intryck som passerar. Jag hängde i skärmen precis bakom och några meter över kärran. Den styrde mot åkern och **DET BRANN!**

Nu gick den över vänster vinge rakt ner och försvann i ett eldklot. Såg läskigt ut. Den slog ner norr om Riksettan. Lyckligtvis utan att någon blev skadad av flygplanet. Ett tag såg det ut som om jag skulle landa alldeles för nära branden men jag hamnade vid sidan i en plöjd åker. Draggade länge innan jag fick ner skärmen. Handskarna blev ju snorhala och det var bra glid med tryckväst i den Östgötska myllan.

Tanken direkt: Sista gången du flög 35. Jag hade ju sagt det till mig själv efter uthoppet i juni 66: "Händer det en gång till så lägger jag av med det här"

Blandade känslor av sorg och förtvivlan men framför allt glädje att räddningssystemet fungerade. Utskjutningsförloppet var så stabilt. Båda knäblocken satt kvar, det var ju låg fart.

Jag ringde ABA från sjukan på Malmen och sa med darrande röst: "Nu lägger jag av med det här."

På kvällen kom haverikommissionen och efter ett tag kom en OFYL.

Där kan man läsa bl.a en mening. Citat:

"Ff vågade inte avvakta längre och då brandvarningslamporna fortfarande lyste, sköt han ut sig".

Min kommentar: Jävligt korkat skrivet.

Orsaken till branden var en felaktig gasstuds som riktat ut en låga genom motorskalet och förorsakat antändning av bränslet. Detta står att läsa i en kompletterande OFYL.

Jag ville fortfarande flyga och fick chansen att börja på Tp-div på F8. En inte helt enkel omställning.

Saknaden av jaktdivisionen var stor. Det finns inget som slår:

ATT FLYGA PÅ EN JAKTDIVISION.

Flygarhälsningar Janne.



Bild via Jan Björkman



Bild via Jan Björkman

1967-12-05	F3	J35D 35363	RM6C 8022	Åker vid Haddorp, 650 m NO St Greby gård, SSV Malmslätt (Östergötland)	Motorbrand under inflygning för landning efter luftstridsövning på 8.500 m höjd. Ff/Ffl.1 räddade sig med fsk-hopp på 300 m höjd. (GP,Exp)
------------	----	---------------	--------------	---	---

Data från Svensk
Flygplanhistoria



ETT 40-ÅRSMINNE MED EN STORK.

Nedanstående berättelse har nedskrivits i slutet av 1980-talet av Kurt Steinrud och lämnats vidare till Malmenbladet av Carl-Olof Jakobsson. Red har fått samma berättelse tidigare av Åke Medbrant, men den gick inte att scanna in och automatiskt omvandla till ett digitalt dokument. /Red

Vad jag nu skall berätta om hände måndagen den 28 juni 1948. Det var tidig förmiddag och på 2/F 3 (division Tollbom) rådde som vanligt intensiv verksamhet. Nåja, i varje fall förberedde sig tre personer för ett rutinuppdrag, som skulle få ett oväntat och dramatiskt slut; Tyvärr blev jag vid en flyttning i slutet av 1950-talet av med mina flygdagböcker. Jag kan därför inte ge några exakta tidsuppgifter av händelseförloppet. Men jag lovar att hålla mig till sanningen, så som jag kommer ihåg det.

En fältflygare vid namn Lundin och jag skulle flyga upp en S18A till CVV i Västerås för "stor" översyn och Gösta Norrblom skulle flyga oss tillbaka i en tresitsig Stork (S14B). Jag minns inte i vilken ordning vi startade men sannolikt Norrbohm först. Alldeles nyss har jag mätt avståndet F3-F1 på kartan och för oss med S18 bör flygtiden ha varit omkring 30 min, för S14 minst det dubbla. Hela uppdraget var planerat vara klart så att vi kunde äta lunch hemma. Det skulle visa sig ta betydligt längre tid.

Vår S18-flygning till F1, där CW hade sin markhangar, gick som planerat. Vi lämnade över fpl och den bunt handlingar som jag blivit anförtrodd av förvaltare Björck. Det var klart för hemfärd, lunchen väntade. Vi packade in oss i Storken. Jag skulle ju sköta radion och måste därför sitta på min ordinarie plats bakom föraren. Men stackars Lundin, som inte tillhörde de småväxta, fick fälla ihop sin lekamen och klämma in sej så gott det gick på den spartanska extrasitsen längst bak. Det var en fin sommardag med vackra cumulusgubbar på cirka 1000 m. Men vad skulle vi där uppe att göra? Efter Mälaren i höjd med Eskilstuna sa jag tack och adjö till F1 radio och gick över till F3:s frekvens. På den tiden använde vi telegrafi ("morse"). S14 var liksom fpl 17 och 18 utrustad med flygradio typ II (Fr II) och några ord om manövreringen av denna är på sin plats eftersom det hade betydelse i det senare händelseförloppet.

Normalt "passade" man radion med endast mottagaren igång. Detta för att spara ström.

Mottagaren drevs av en särskild omformare, sändaren av en annan. Före sändning startades alltså sändaromformaren med en knapp och den måste då hållas intryckt några sekunder. Slut på det tekniska. Flygningen fortsatte på omkring 150 m höjd. Då och då höll jag kontakt jag med F3 radio och senaste livstecknet gav jag då vi passerade Rejmyra. Klockan började emellertid bli obehagligt nära 12.00 och jag passade på att be telegrafisten ringa våra respektive mässar om vår försenade ankomst till lunch.



S14 Storch Bild: FVM

Omkring 10 minuter senare tog idyllen plötsligt slut. Det förut så jämna motorljudet övergick till ett tveksamt hackande. Jag kände hur Gösta Norrbohm kraftigt höjde nosen för att hålla oss flytande så länge som möjligt och såg i vänstra ögonvrån hur han handpumpade bränsle för allt vad han var värd. Han hade kört slut på högra tanken men det fanns fortfarande bränsle kvar i den vänstra. Under oss hade vi hög granskog och blockterräng. Flyghöjden var ju heller inte mycket att skryta med och medgav inget större manöverutrymme. Motorn gav inget gensvar. Jag hade satt tummen på knappen för att starta sändaren men hann inte mycket mer. Inte en enda signal fick jag iväg. F3 radio fick därför ingenting veta. Sen small det. Om jag tänkte något av betydelse kommer jag nu inte ihåg, men det där att "livet passerar revy" i livshotande situationer upplevde jag inte. Intrycket var i alla fall att det skulle bära käpprätt hem till farbrorn med bockfoten.

En senare rekonstruktion av "landningen" gav till resultat att vi med hög nos och förstås låg fart hade slagit ner bland grantopparna på omkring 15 m höjd. Träden bröts inte av utan de böjdes undan. När sen granarna fjädrade till



baka med oss åkte vi som avslutning hiss mellan stammarna ner till marken under stort oväsen från avbrutna grenar och den illa åtgångna Storken. Vi kunde väl knappast urskilja några detaljer i detta skeende. Alla tre upplevde vi det dock som om vi kommit ner två gånger och det tyckte vi definitivt var en gång för mycket. Det stärkte i alla fall mig i den tidigare funderingen om vart det skulle bära hän. Storken lade sig slutligen tillräta bland stenblock och avbrutna grenar i undervegetationen. Det luktade bensin och vi klättrade ut från spillrorna så fort vi kunde.

Fpl blev illa tilltygat med bl a avbrutna vingar och tillknycklad bakkropp med avsliten klädsel. De flesta av Storkens många stötter och stag vek sig tursamt nog utåt, utom en som förrrade sig in bland pedalerna och rispade Norrbohms ena tåhäta. Märkligt nog var det den enda "personskadan". Kabinen var trots allt tämligen hel och dörren gick att öppna.



Resterna av Storchen

Tystnaden återvände till storskogen. Där stod vi nu och visste egentligen inte om vi var i livet eller inte. Ingen var märkbart skadad, inget blod flöt och jag undrade om det skulle vara så här när man gått över gränsen. Någon av oss hade läst att man skulle nypa sig i armen och på så sätt avgöra frågan. Följaktligen började vi med det. En utomstående betraktare skulle säkert undrat över vårt beteende. Så småningom övertygades vi om att vi trots allt var kvar på vår kära gamla moder Jord och det var dags att vi tog itu med de praktiska problemen.

Vi tog oss därför ut ur skogen och följde en liten väg. Efter en stund syntes en ensam stuga på avstånd. På närmare håll tyckte jag mig känna doften av kaffe och nybakade bullar, men det var säkert hallucinationer. Innan vi hunnit knacka på ytterdörren öppnades den och en

kvinn i övre medelåldern granskade oss. Hon hade väl sett oss komma uppifrån skogen. Vi hade ju flygkläderna på oss och jag vet inte hur hon uppfattade situationen, men det skulle visa sig att hon hade dåliga erfarenheter av flygvapnet.

Norrbohm började förklara vad som hänt, men innan han talat till punkt pekade tanten ut på ägorna och uttalade sej på sitt östgötamål: "För 20 år sen va' de' två som ramla' ner i vår potatisåker danne å' en slo' ihjäl sej"

Norrbohm ville låna en cykel av henne men tanten vägrade. Hon hade lånat ut en för 20 år sen till den som då överlevde kraschen men sen dess hade hen inte sett till vare sej låntagaren eller cykeln. Hon var inte intresserad av en upprepning. Försök till övertalning hjälpte föga och hon stängde dörren om sej. Av kaffe och bullar blev heller intet.



Ingen cykel här inte!

Överste Beckhammar såg senare till att hon fick en ny cykel istället för den som flygvapnet försnillat från henne år 1928. Kanske blev hon vänligare sinnad efter detta.

Nåväl, efter detta misslyckande delade vi på oss. Norrbohm tog vägen ner mot civilisationen för att leta upp en telefon, vi två andra drog oss upp mot haveriplatsen för att bevaka den. Hungern började nu göra sig ordentligt påmind. När vi satt med ryggarna mot var sin gran och gjorde ingenting brakade plötsligt till i skogen och vi trodde att en ny olycka var på väg. I vårt säkert chockade tillstånd väntade vi oss minst en björn men ur buskagen kom istället en ung man. Märkligt nog, och många tror nu att jag ljuger, visade det sej vara en f.d. vpl från F3. Han bodde i krokarna, men om han hade sett vad som hänt och sökt sig till haveriplatsen eller



kommit dit av en slump kommer jag inte ihåg. Han kände dessutom igen mig från sin värnpliktstid. Han var bland annat försedd med både chokladkakor och en kortlek. Dagen var räddad och vi fördrev tiden med att äta choklad och spela kort. Det låg så att säga nära till hands. Så mycket skitgubbe, femkort och svälta räv har jag inte spelat vare sig förr eller senare.

När det började kvällas kom så en efterlängtat lastbil från flottiljen med vaktmanskaf. Vi stackars uthungrade haverister, chokladen till trots, kunde äntligen få vår försenade lunch. Vår vän i nöden blev väl också bjuden. Sen tog vi farväl av honom och återvände till F3

Norrbohm hade så småningom fått låna en cykel av någon, om jag minns rätt var en pojkcyckel det enda som stod till buds. Iklädd flygaroverall och med flyghuvan på styret, med hämlarna på tramporna och hopvikt över den lilla cykeln hade han trampat iväg på en dålig grusväg och till slut hittat en telefon. På F3 hade ryktena börjat gå, men nu kunde han meddela att alla tre var oskadda. Att dementera rykten är som bekant svårare än att sprida dem. När dagen var slut var därför många som åkte hem förvissade om att olyckan krävt tre liv.

Lundin och jag kom hem till en mörk och tyst flottilj, ingen mottagningskommitté väntade. Vi gjorde ett besök vid divisionen för att återställa flygutrustningen och återgå till normal klädsel. Kvällen var mycket sen innan jag kröp i säng.

Morgonen därpå cyklade jag genom grinden för att i vanlig ordning börja tjänsten kl 08.00. Det var flera som stod med gapande munnar när jag passerade. De hade väl inte nåtts av beskedet om den lyckliga utgången.

Historia (sann eller inte)

Här fyller vi ut sidan med en liten historia förmedlad av P-O Axelsson:

Det här tilldrog sig omkring 1971 på F3, 2:a Komp. Nya förare dök upp på divisionen emellanåt, med olika grad och utbildningsnivå i sin karriär. I detta fall var det var en Löjtnant som kom ny och blev tidigt inblandad i en dispyt med en Flygtekniker, jag minns inte hela bakgrunden. Efter händelsen kallades han internt för Löjtnant "Dyckert". En ganska nyanställd Hjälp tekniker frågade vid lunchrasten i "Mekrummet", varför kallas han Dyckert?

I sinom tid blev det förstås krigsrätt. Fältflygare Lundin och jag var kallade att hålla oss beredda för vittnesmål. Ingen av ledamöterna var dock intresserad av vad vi kunde tillföra målet, så vi återgick till division Tollbom och sysslade med vårt.

Till Stig Jansson framför jag ett hjärtligt tack för att han under brevväxlingen om detta manuskript friskat upp mitt minne i flera detaljer. Först och främst gäller det samtalet med tanten i stugan som Gösta Norrbohm flera gånger återkommit till när de talat om händelsen. Jag kom inte ihåg annat än att hon nämnde en person i potatisåkern, men eftersom denne omkom hade han ju ingen glädje av något jordiskt fortskaffningsmedel. Jag minns inte heller att Norrbohm försökte låna en cykel av henne. Säkerligen var jag så uppfylld av tanken på förväntad förplägnad att jag förträngde sånt som jag tyckte var oviktigt. Jag har därför i denna framställning helt anslutit mig till Norrbohms version av denna del av händelseförloppet. Det är också Stig som meddelat mig att Beckhammar så småningom fixade en ersättningscykel åt tanten. Likaså gav han mig ur haverirapporten namnet på fältflygaren, vars namn jag totalt tappat bort. För kalenderbitare kan slutligen tilläggas att vår S148 hade FV-nr 3811 och var märkt F3-59. Fpl hade varit i tjänst sedan 1943-07-20 och kasserades 1948-07-14.

KURT STEINRUD

På luncherna spelades ofta kort, det kan ha varit Kille. Själv spelade jag aldrig kort men det var kul att lyssna till alla gamla historier som kom upp vid dessa tillfällen.

Utan att lyfta blicken från korten svarade en man helt kort: "Dyckert är spik utan huvud", och något senare: "Samma mössnummer som skonummer". Jag tror att det kan vara flera som ännu minns detta och att det speglar något av jargongen och andan från den tiden.



Svensk Flyghistorisk Förening
jobbar, som de flesta andra föreningar, med att öka eller i vart fall bibehålla sitt medlemsantal.

För flygintresserade är ett medlemskap i föreningen väl värt avgiften.
/Red

FOTO DANIEL KARLSSON



Har du flyg som intresse, hobby, passion eller yrke – då skall du självklart vara medlem i Svensk Flyghistorisk Förening. Då får du varje år sex nummer av den mycket uppskattade Svensk Flyghistorisk Tidskrift plus vår årsbok och mycket mer. På vår hemsida finner du en informationsfilm som beskriver alla medlemsförmånerna. På hemsidan kan du även läsa ett nummer av Svensk Flyghistorisk Tidskrift som ett smakprov.

Nära 6 000 flygintresserade är redan medlemmar i Sveriges största flyghistoriska förening. Bli medlem du också! Fyll i formuläret på hemsidan eller ring in en anmälan. Årsavgiften är endast 395 kronor, som sätts in på Plusgirokonto 53 32 14-3.

Svensk Flyghistorisk Förening

Telefon 070 622 10 00 www.flyghistoria.org



Från Olle Eldhs dödsbo har vi fått en del böcker, flygtidskrifter och några diabilder. Bl a denna som fanns i ett magasin det stod "J29 Danmark" på. Det finns även bilder på samma 29:a under montering/ demontering. Bilder verkar visa överlämning av kärnan Flög "Brunte" ner den till Danmark för denna ceremoni eller överlämnades den här och transporterades landvägen?

/Sture Axelsson



Lite blandat från S-O Carlsson

Upphittade flygplan 1.

Vid en vindsröjning påträffades denna modell, bland sågspån, helt i trä. Den som har snickrat ihop denna modell måste ha sett någon förebild vid t ex en flygdag eller i en tidningsartikel under tidsperioden 1935-40. Det finns många föregångare till modellen. Pontonförsedd. Öppen dubbel sittbrunn. Dubbla vingar med stag-uppbyggnad.

Kan det vara en Albatross? Thulin Sjöflygplan Typ G 1917? SK 12 ? eller Heinkel HE 114 (S12)? Som det nu visar sig finns en hel del att gissa på. Modellen har även varit med på en modellbyggesutställning på FV-museum. Uppskattat att den modellen gavs till en flygintresserad person som undertecknad.



Upphittade flygplan 2.

Märklig upptäckt, vid besök i en återvinningsanläggning för att kasta sina vanliga sopor så skramlade till i en soppåse och nyfiken som upphittaren var så öppnades påsen.

Den innehöll en metallmodell av J21 A, på stativ och i oskadat skick. I början av 1947 kom första prototypen ut. Upphittaren visste om att undertecknad är flygintresserad och överlämnade den till undertecknad. Ytterligare en modell till samlingen.



Nostalgifynd 1

Collections Scale model of Fighter I metal 1:72, Made In USSR, i originalkartong. Modellerna representerade tidsperioden 1941-45. Införskaffade av en arbetskollega med kontakter öster ut och inköptes till undertecknad. Ytterligare modeller till min samling, samt en MIG 15. Dessa modeller har också varit med på modellflygplansutställning i FV-Museum.



Nostalgifynd 2

När Försvarsmakten omorganiserades och ganska många mobbförråd skulle avvecklas så blev det en hel del material som skulle bort/kasseras eller till tippen för förstöring. Jag och några föreningsrepresentanter blev inbjudna till ett sådant förråd. Vi blev erbjudna att ta vad vi önskade till vår verksamhet. Jag går inte in i detalj vad det blev av våra önskningar. Men i ett hörn av förrådet var det en pall med olika äldre saker, ta vad ni vill. För min del så var det några äldre väckarklockor i originalkartonger, av märket Junghans, dessutom 2 st Fältflaska i glas m/1896 klädda i skinnfodral. Dessutom några tältlyktor som man tände stearinljus i, mässingslykta som eldades med fotogen.

Roliga fynd!





En reseledares upplevelser.

Sedan 1990 talet har varit min roll att agera som både chaufför och reseledare, då i Malmens Flygvapenförening, (Flygvapenfrivilliga), under åren från start 1967 när föreningen startade sin verksamhet, fram till 2016 då den upphörde.

Många minnen finns från de utlandsresor som varit under åren. Vikingbuss har varit bussleverantören under alla år. Resor har gjorts till Danmark, Norge, Tyskland, Polen och Estland, alla med försvarsanknytning.

En 4 dagars resa till Tyskland med Berlin som mål och ett minne man kommer ihåg.

Avresedag valborgsmässoafton, (sista april), kl 01.00 (1 Maj), från Malmens parkering inom området. (då kunde man utan problem köra in på området). Bussen fylldes upp med 49 passagerare. Var är den 50.de personen? Bussen körde fram till vakten och jag ringde hem till honom, efter många signaler svarade han. Frågade om "Var det idag?" Till saken hör att han var boende i Stockholm. "Ok" svarade han "kör ni så möter jag upp på hotellet i Berlin". Resan gick som sig bör genom Tyskland med studieuppehåll på flera platser.

Ett litet kåseri om mitt flygintresse.

I unga år var jag som liten grabb på 1950-talet intresserad av flygplan, då i första hand modellflygplan. Jag drömde om att en gång få flyga däruppe bland molnen i ett riktigt flygplan.

Min kamrats pappa hade ett eget enmotorigt flygplan på Jönköpings flygplats.

Pappan var direktör för ett stort oljebolag.

Jag var ofta med min kamrat ute på flygplatsen när hans pappa skulle flyga med sitt sportflygplan.

Själv fick aldrig följa med i flygplanet utan fick besviken vänta på marken tills de kom tillbaka.

Men jag kom också att få flyga, men under helt andra omständigheter.

I maj 1953 anordnade Jönköpings flygklubb en stor flygdag vid Jönköpings gamla flygplats, som idag är nedlagd och ersatts av Axamo flygplats.

Jönköpings Posten annonserade om flygdagen i stora annonser och sökte samtidigt ungdomar för att dela ut flygdagsprogram. På flygdagsprogrammen, som var nummerade, kunde man vinna en flygtur med en DC:3a över Jönköping. Jag och två kamrater anmälde oss för att dela ut flygdagsprogrammen på Jönköpings gator

När vi så anlände till Hotell Berlin, framåt kvällen så väntade han på oss i receptionen, vilken överraskning att han hade löst resan dit. Till saken hör att han hade en dotter som arbetade på Arlanda. Under dagen den 1 maj ordnade hon biljett, med flyg Arlanda-Hamburg-Berlin, taxi från flygplatsen till hotellet. Så var den saken klar, han ville inte missa att vara med på denna resa. Resor i föreningens arrangemang, som vanligtvis var både trevliga och uppskattade.

Nu var alla samlade och kunde avnjuta en gemensam middag.

Den resan kommer man ihåg.

Text och bild: S-O Carlsson Reseledare



Hotell Berlin

och torg veckan innan flygdagen. Men vi delade bara ut en bråkdel av flygprogrammen, huvuddelen behöll vi själva. Vi räknade ut att när vi har så många flygprogram kommer vi säkert vara bland de som vunnit en flygtur. Vi förvarade flygprogrammen i källaren där vi bodde. Dragningen skulle ske i Jönköpings Posten på lördagen, dagen före själva flygdagen. Med stor förväntan inväntade vi tidningen med dragningslistan över vilka som vunnit. Det var spännande att sitta i källaren och läsa Jönköpings-posten och se vilka nummer som vunnit och kolla om något av våra undgängömda program fanns med.

Till vår stora glädje kunde vi konstatera att vi var bland de lyckliga som vunnit en flygtur med en DC:3a. Det var stolta grabbar som gick ombord på flygplanet. Min och mina kamraters dröm hade gått i uppfyllelse, nu tillhörde vi gruppen som har flugit.

Detta lilla tilltag är idag, hoppas jag, preskriberat.

/Anonym medlem



Canberran kom till Sverige för 60 år sedan

Det har ju blivit lite av tradition att uppmärksamma ett flygplansjubileum på första sidan av Malmenbladet.

I år har ju både B17 (80 år) och Tummelisa (100 år) uppmärksamats i olika sammanhang. Ett mera anonymt flygplan som funnits i Svenska flygvapnet sedan 1960, d v s i 60 år, är Canberran. English Electric Canberra Mk-2, som är den riktiga beteckningen och Tp52 som den kom att heta i Flygvapnet

Med den mycket sekretessbelagda verksamhet som bedrevs med den är det få utanför Flygvapnet som känner till den och ännu färre vet vad den sysslade med för uppdrag.

Efter nedskjutningen av DC3:an 1952 användes lite olika flygplan för signalspaning men med tiden krävdes flygplan med bättre fart- och höjdpredanda. Kungliga Flygförvaltningen började därför i slutet av 1950-talet sonderingar utomlands för att försöka hitta lämpliga objekt för signalspaning. Man fastnade slutligen för Canberra. Avtal slöts om anskaffning av två stycken begagnade, med helt översedda och i viss mån modifierade flygplan.

English Electric åtog sig, enligt avtalet, att skaffa fram två plan för Sveriges räkning. Dessa två fanns i Australien där de stod uppställda efter att ha används som mätflygplan i samband med kärnvapenprov. De båda maskinerna flögs över till England för översyn och modifiering. Där visade det sig att det var ett under att de klarat flygningen dit p g a kraftig korrosion. Man hade efter mätproven sanerat dem genom vattenbegjutning med havsvatten. Under det halvår det stått på marken i Australien hade de angripits så svårt av saltvattnet så de bedömdes i det närmaste orepärbara.

English Electric lyckades dock skaka fram två andra maskiner, dock av en något äldre modell. De genomgick också översyn och modifieringar enligt avtalet. I avtalet ingick också två reservmotorer, Rolls Royce Avon Mk 101C (RM3A), reservdelar, stationsutrustning etc, en teknikerkurs och inflygning av 1 (en) pilot. Teknikerkursen var planerad till 6 veckor, vilket var den tid indiska tekniker fick. Den bantades dock till två veckor då man kom underfund med att svenska tekniker t ex inte behövde lära sig grundskolans matematik på kursen.

Teknikerkursen hålls i december 1959. I januari 1960 var första kärnan (52001) leveransklar och



Foto via Internet

fanjunkare Halling från F8 reste över för att flyga in sig. Den 1 februari 1960 kunde fj Halling, mj Lundgren FOA och flygtekniker Selander F8 starta från English Electric's fält i Preston för hemflygningen till F8. Nästa flygplan, 52002, flögs hem den 5 mars 1960.

Priset för planen var drygt 3 miljoner och med reservdelar, kringutrustning och utbildning gick hela affären på ca 4,5 miljoner. I och med leveransen av Canberra fick signalspaningsverksamheten betydligt bättre förutsättningar och tog dessutom klivet in i jetåldern.

Flygplanen utrustades i Sverige med de apparater och hjälpmedel som krävdes för bl a FRA:s verksamhet. I slutet av maj 1961 var både 52001 (01) och 52002 (02) färdigutrustade och kunde fullt ut operera med F8 som bas. 01 kom att nästan uteslutande flyga för FRA:s räkning d v s för signalspaning. 02 kom att användas för andra uppdrag. Mestadels korttidsförsök inom området teleteknisk forskning. D v s radar, radio, dataöverföring, igenkänningsutrustning och dylik utrustning av starkt sekretessbelagt natur. Utöver KFF var företag som AGA, Philips, LM Ericson, SAAB m fl beställare av dessa tjänster.

Flygplanen var ofta baserade på andra platser såsom F17, F7, F5, Vidsele o s v.

I början av 1970-talet började arbetet med att hitta en ersättare för Tp52. I samband med att SAS avyttrade sina SE-210 Caravelle kunde en sådan anskaffas till ett acceptabelt pris.

I samband med nedläggningen av F8 1973 flyttades verksamheten till F3 på Malmen. Både 52001 och 52002 ombaserades dit men bara 52001 kom att flyga där och då med kod 19 på fenan. Vid halvårsskiftet 1974 togs även denna individ ur tjänst och en 14 år lång epok var till ända.



Den totala flygtiden för 52001 är inte känd men 52002 loggade totalt 2447,31 timmar. Sannolikt hade 52001 flugit mera.

52001 kom att säljas till Svedinos Bil- och Flygmuseum dit den transporterades per lastbil. 52002 tillfördes Flygvapenmuseum där den står uppställd utanför museet. Båda individerna är idag i ganska dåligt skick efter så många år (46) utomhus i ur och skur.

Huvuddata – Tp 52 Canberra

Spännvidd:	19,3 m
Längd:	21,3 m
Höjd:	4,7 m
Vingyta:	77,5 m ²
Spårvidd:	4,74 m
Startvikt (max bränsle):	17200 kg
Motor:	2 st RR Avon MK3 (RM3)



Foto: Sv militärhistoria
En typisk Engelsk instrumentpanel i Canberran.

Underlaget till denna artikel är i huvudsak hämtat från "Kontakt nr 95", organ för "KONTAKTGRUPPEN för flyghistorisk forskning" och bearbetat av Sture Axelsson.

Tillgång till gamla nummer av Kontakt har vi fått via Olle Eldhs dödsbo



Foto: Sven Lindh

Det kom en bild från Lill-Kalle (Hans Bjärehed). 75-årsjubileum för detta gäng. (Alla har inte nummer men det går att räkna sig fram till rätt gubbe)



Nr Grad	Förnamn	Efternamn	Öknamn	Ant.
6 Furir Fplmek			sjabbjak	
7 Furir Fplmek	Henry	Bergqvist		
8 Furir Flygsingnal.	Karl	Ljunge		
9 Karl Ljunge				
10 Sergeant		Flack	Diagonal Olle	
11 Kapten Divchj		Lundberg	Strumpa	Stnavdch
13 Serg Flygande				Fplm
14 Serg Fplmek			Måttnisse	Fplm
15 Serg Fplmek	Torsten	Nilsson		
16 Flygande				
18 Vol Flygmek	Olof	Östlund		209- 4 - 45
19 Vol Flygmek	David	Gustavsson Yvedahl		220- 4 - 45
20 Vol Flygmek	Bengt	Larsson		65 - 4 - 47
21 Fanj Flygmek		Örneid		Fplm
23 Montör				
24 Montör	Einar	Johansson	Kruska	Senare Tekn

Nr Grad	Förnamn	Efternamn	Öknamn	Ant.
26 Vol Flygmek	Rune	Lundén	Ludde	198 - 4 - 45
27 Vol Flygmek	Hans	Carlsson Bjärehed	Lillkalle	25 - 4 - 48
29 Furir Flygmek	(Arne)	Arvidsson	Lillarvid	
32 Furir Flygmek			Stor Nils	Emig. USA
33 Furir Flygmek		Qvist	Kålle	
35 Korp Flygmek		Klogel ?		
36 Korp Flygmek	Torsten	Nilsson		
37 Vol Flygmek	Lennart	Isaksson		160 - 4 - 46
42 Vol Flygmek	Bertil	Pettersson		177 - 4 - 46
43 Vol Flygmek	Lennart	Lindstam		197 - 4 - 45
50 Montör	Nils	Linder	Nisse	Senare Tekn
61 Vol Flygmek	John	Falk	Jonta	199 - 4 - 45
62 Montör		Boman		Senare Tekn
71 Vol Sigmek	Åke	Palm		199 - 4 - 45
72 Vol Flygmek	Lennart	Samuelsson		37 - 4 - 47
73 Furir Flygmek			Iffa	
74 Furir Flygmek			Hott-Johan	



En liten funderare.

I en gammal Biffen & Bananen kan man läsa följande nöt att tänka på. Att den är gammal, säkert 1950-tal, förstår man av prisbilden på hotellrum! Förmedlad av Hans Mårtensson

DEN 30:DE BASISEN

