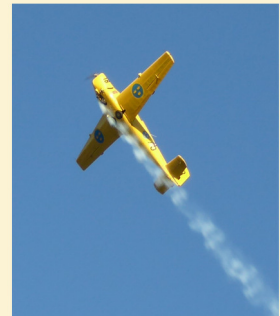




MALMENBLADET NR 1-2021



Saab Safir 75 år, överflygning vid FVM 2020-11-20 Foto: Sture Axelsson



Medlemsblad för Kungl Östgöta Flygflottiljs Kamratförening

Flygets Hus, Länergatan 11

586 63 LINKÖPING

BG: 336-3181

www.f3kamratforening.se

info@f3kamratforening.se



MALMENBLADET NR 1-2021

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.

Saab Safir 75 år den 20 november 2020.

Innehåll detta nummer:

Allm info, nya medl bl a	sid 2-3
Ordf har ordet, länkar som brustit	sid 4
Verksamhetsberättelse 2020	sid 5
Årsmötesprotokoll 2021	sid 6
Saab Safir 75 år	sid 7
FV flygdag 1962	sid 8
Historier från Heden	sid 9-10
Info Hkpfly	sid 11-12
Artikel i brist på annat	sid 13-15
Lite kul på sista sidan	sid 16

Malmenbladet

Vi har som vanligt en stående efterlysning av material för artiklar. Hör gärna av dig till mig: **Sture Axelsson**. Jag är glad om Du berättar, skriva kan jag göra.

E-postadress.

Du som har dator och en e-postadress, meddela den gärna till redaktör eller kassör så kan vi nå ut med information till er snabbare.

Just nu har vi e-postadresser till 107 medlemmar, ca hälften av medlemmarna, men vi vill gärna ha adressen till många fler.

Påminner också om att ni, som har E-post, töm er brevlåda. Ofta får vi Epost i retur p g a att "mottagarens brevlåda är full".

berndt.samuelsson@telia.com
info@f3kamratforening.se

Adressändring

Om du flyttar och ändrar adress är kassören, **Bernt Samuelsson**, tacksam om du meddelar detta till honom, på tel

0730-961487 eller via e-post berndt.samuelsson@telia.com

Om du inte vill fortsätta att vara medlem vill vi också att du meddelar kassören detta

Betalning.

Vid våra sammankomster, Ärtmiddag, Lillejul och Årsmöte, vill vi påminna om att vi inte kan ta emot kortbetalning. Kontant eller swish är det som gäller! Swishnummer: **076-1489514**

Planerade resor och utflykter finns inga idag då det framtida läget vad gäller Coronavirusets framfart är mycket osäker.

Nya medlemmar.

Bara en ny medlem har tillkommit sedan förra Malmenbladet, och vi hälsar

Bertil Eriksson

Välkommen!

Vi är nu 191 medlemmar i föreningen varav 13 st ännu ej betalt medlemsavgift för 2021. Dessa får med denna tidning en påminnelse och nytt inbetalningskort

Aktiviteter på FVM och ÖFS

Flygvapenmuseums aktiviteter kan du se på deras webbsida.

www.flygvapenmuseum.se/kalender

Förhoppningsvis kan de öppna upp successivt under våren

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

Information finns på deras webb www.ofsflyg.se

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

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. Du kanske har en bekant som jobbar på ett företag som tar emot studiebesök. Det behöver inte ha flyganknytning.

Hör av er till någon i styrelsen!

Idéer om resor.

Samma sak här, har du någon ide om ett lämpligt, trevligt resmål, så kontakta vår eminente researrangör, S-O Carlsson.

Han är tacksam för uppslag. E-post:

stigolov.carlsson@bredband.net

Tel: 070-5112323

Redaktörens funderingar

Som sagts ovan så har ju föreningens verksamhet legat i träda under 2020. Det innebär att det inte finns mycket att skriva om.

Detta nummer blir med nödvändighet lite magert. Jag hoppades, när jag skickade ut mailet tidigare, att ni där ute hade haft gott om tid att dra er till minnes gamla historier eller upplevelser, som ni kunde delge oss andra. Det har kommit in ett par alster men jag hade hoppats på mera! För att fylla ut detta nummer har jag tagit mig friheten att skriva om något som inte alls har med flyg eller F3 att göra. Ha gärna åsikter om detta! Jag tycker i och för sig det är intressant och roligt att göra tidningen och underhålla webbsidan men jag behöver en medhjälpare, som kan komma med idéer och kunna skriva själv och som har längre erfarenhet från F3/Flygvapnet än jag. Föreslå någon – kanske du själv?

Nu hoppas vi på vaccin, sol, vår och sommar i nu nämnd ordning så kanske vi kan ses i höst.

Håll i, håll ut och gör som Tegnell säger!

Redaktören

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



Annons SFF



Ordförande har ordet

År 2020 – ett år utan föreningsverksamhet!!!
Hur har ditt år varit? Du kanske har drabbats av pandemin som spred sig i världen under våren? Du kanske har tvingats att hålla dig borta från nära och kära, vänner och bekanta och mycket mer.

Nu har vi lämnat 2020 bakom oss. Ett år som varit annorlunda för oss alla! Ett år som fört med sig förändringar och anpassningar som vi egentligen inte skulle vilja vara med om. Vi har tvingats till omfattande begränsningar av olika slag, både privat och i vår föreningsverksamhet

Kamratföreningens verksamhet för 2020 har i stort sett legat nere. Planerade verksamheter fick bokas av då det inte gick att anpassa dem efter Folkhälsomyndighetens föreskrifter. Inför hösten planerar vi försiktigt att kunna genomföra ett par aktiviteter beroende på vilka restriktioner som kommer att finnas kvar. Det känns tungt, för vår verksamhet bygger på sociala träffar.

Vi styrelsen ligger i startgroparna så att vi kan gå i gång så snart myndigheterna tillåter.

Tyvärr så fortsätter smittspridningen, vilket oroar. Vår förhoppning står nu till vaccinationen. Det finns en fastställd prioriteringsordning och vi finns ju högt upp på listan. Det är viktigt att vi tar emot erbjudandet om vaccination så att vi så snart som möjligt kan återgå till mera normala förhållande.

Nuvarande styrelse håller ställningarna tills vi åter kan träffas. Årsmötet 2021 kommer att hållas med enbart styrelsen den 19 april, på samma sätt som förra året.

Till sist vill jag önska er alla en fortsatt trevlig vår och sommar trots alla problem som har varit och att vi går stärkta ut efter detta.

Kom ihåg att vänliga handlingar hjälper oss behålla en positiv känsla.

Hör av dig till en vän, ta en promenad när solen tittar fram.

Läs mer på föreningens Webbsida där kommande aktiviteter finns redovisade.

Ordföranden

LÄNKAR SOM BRUSTIT KAMRATER SOM LÄMNAT OSS

**Torvald Johannes
Bertil Skogsberg
Barbro Thörn**

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



Styrelsens verksamhetsberättelse för 2020

Styrelsen 1/1 - 31/12 2020

Ingvar Jäderlind	Ordförande
Hans Bertil Karlsson	Vice ordförande
Leif Klaar	Sekreterare
Berndt Samuelsson	Kassör
Hans Mårtensson	Ledamot
Ronny Perfect	Ledamot
Stig-Olof Carlsson	Ledamot
Krister Engström	Suppleant
Sture Axelsson	Suppleant

Revisorer:

Bo Agnegård och Christina Huitfeldt

Valberedning:

Jan Björkman och Christer Sporre

Webbansvarig:

Sture Axelsson

Styrelsemöten och årsmöte

Styrelsen har under året haft 4 protokollförda sammanträden.

Årsmötet genomfördes med enbart styrelsen närvarande p.g.a. COVID-19

Verksamhet

Planerad verksamhet med Torsdagsträffar med föredrag har ställts in.

Traditionsenlig "Lillejul" ställdes in.

Styrelseseminarium för att utveckla vår föreningsverksamhet ställdes in.

Studiebesök vid specialflygenheten på Malmen kunde genomföras med stort antal deltagare i besöket som var mycket uppskattat.

Resor

Vår resa till Stjärnsund och Askersund fick också ställas in.

Representation

Ordf. ingår som representant i Flygvapnets samverkansgrupp för kamratföreningarna.

Samverkan

Har inte kunnat genomföras under året med övriga kamratföreningar i Linköpings Garnison i gemensamma kamratföreningsfrågor.

Ekonomi

Kamratföreningens ekonomi är god, med det ekonomiska stöd vi dels erhåller genom vår överenskommelse med Helikopterflottiljen och Linköpings kommuns äldrenämnd.

Investeringar

Uppgradering av föreningens datorsystem.
Licenssystemsavgifter.

Malmenbladet

Malmenbladet, som är kamratföreningens officiella medlemsinformation, har skickats ut två gånger under verksamhetsåret.

Malmenbladet finns även som digital utgåva på vår hemsida.

Utöver Malmenbladet har även E-post skickats ut till medlemmar som anmält sin E-postadress och brev med aktuell information till övriga.

Webbsidan

www.f3kamratforening.se på Internet innehåller aktuell information om kommande aktiviteter och vår målsättning är att hålla hemsidan så aktuell som möjligt.

Slutord

Styrelsen vill rikta ett varmt tack till alla er som visat stor förståelse att vi inte har kunnat genomföra planerad verksamhet under det gångna året p.g.a. COVID-19 pandemin.

Vi hoppas att verksamheten under 2021 kan återgå till det normala igen.

Styrelsen vill tacka alla medlemmar runt om i vårt avlångs land för det stora intresse och stöd ni visat vår kamratförening.

Ett stort tack till Helikopterflottiljen för allt stöd vi har erhållit under året för att kunna genomföra vår verksamhet under pågående pandemin.

Ingvar Jäderlind

Leif Klaar

Krister Engström

Ronny Perfect

Stig Olof Carlsson

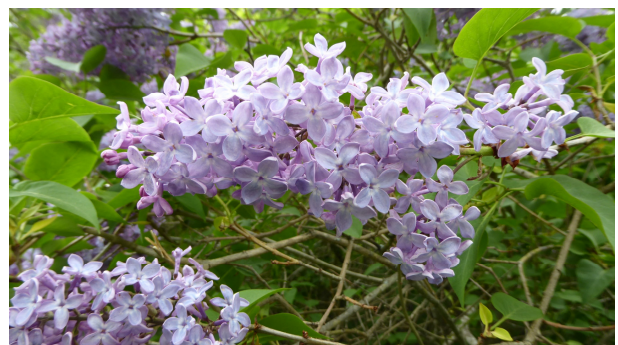
Hans Bertil Karlsson

Berndt Samuelsson

Hans Mårtensson

Sture Axelsson

Ordföranden



Nu ser vi fram mot vår och syrenblom



ÅRSMÖTESPROTOKOLL 2021-04-19 för år 2020.

Protokoll fört vid Kungliga Östgöta Flygflottiljs Kamratförenings årsmöte måndagen 19 april 2021 med styrelsen för kamratföreningen. Årsmötesförfarandet beror på den pågående Covid-19 pandemin som gör det omöjligt för oss att hålla ett ordinarie årsmöte även i år, 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 tre 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 2020, vilken finns publicerad i Malmenbladet nr 1-2021 samt på föreningens webbsida föredrogs.

§ 9. Föreningens kassör Bernt Samuelsson, föredrog resultat- och balansräkningen. Resultat- och balansräkningen för 2020 fastställdes. Budgetförslaget för år 2021 godkändes.

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

§ 11. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2020.

§ 12. Styrelsens förslag till oförändrad årsavgift på 100 kr för år 2022, godkändes av årsmötet.

§ 13. Till föreningens ordförande, t. o. m. Årsmötet 2022 (ett år) omvaldes **Ingvar Jäderlind**.

§ 14. Till styrelseledamöter till och med årsmötet 2023 (två år) valdes **Hans-Bertil Karlsson** (omval), **Bernt Samuelsson** (omval) och **Sture Axelsson** (nyval).

Valda till 2022 **Hans Mårtensson, Ronny Perfect, Stig-Olov Carlsson**.

Till styrelsesuppleanter till årsmötet 2022 (ett år) **Leif Klaar** (nyval) och **Krister Engström** (omval).

§ 15. Till revisorer till och med årsmötet 2022 (ett år) valdes **Bo Agnegård** (omval) och **Christina Huitfeldt** (omval).

§ 16. Till revisorssuppleant till och med årsmötet 2022 valdes **Ove Svensson** (omval).

§ 17. Till valberedning till och med årsmötet 2022 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.

I princip har inga aktiviteter bedrivits i föreningen.

§ 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, men begränsat, arbete under det gångna året. Därefter förklarade Ingvar årsmötet för avslutat.

Malmen 2021-04-19

Ingvar Jäderlind
Mötesordförande

Sture Axelsson
Mötessekreterare

Årsmötet hölls i Flygets Hus den 19 april 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



Saab Safir 75 år

Safirens historia har i detalj beskrivits i ett antal andra tidningar, så den finns ingen anledning att återupprepa här. Men lite historia i korthet kan vara motiverat.

Prototypen av Safiren flög första gången den 20 november 1945 med Olle Hagermark som pilot. Konstruktör var A J Andersson, en legendar som tidigare konstruerat bl a Bücker Bestmann, vilken Safiren har tydliga drag av.

Safiren var en del i tre stora civila projekt som Saab startat. De andra två var passagerarplanet Scandia och tvåtaktsbilen Saab 92.

Antalsmässigt blev bilen störst succé med Safiren som tvåa. Frågan är vad som återstår idag, flest flygande Safirer eller körbara 92-or?

Safiren blev dock en succé som flygplan och kom att exporteras till ett antal länder runt om i världen, bl a Etiopien, Österrike och Finland. Totalt tillverkades 323 st i 5 olika versioner.

Flygvapnets beteckning var Sk50 för skolverversionen och Tp91 för de som användes som sambandsflygplan.

Den längsta flygningen nonstop med en Safir utfördes av Carl-Gustav von Rosen, som 1947 leveransflög ett plan från Bromma till Addis Abeba, på 30 tim 52 min.

När Safiren pensionerats i Flygvapnet såldes/donerades de till ett antal flygklubbar där några stycken fortfarande är luftvärdiga och flygs. Malmens VeteranFlygKlubb, MVFK, i Linköping har två exemplar, dock inget som just nu är i flygbart skick. Renovering pågår för att återställa minst en som luftvärdig.

Den 20 november 2020 var det meningen att fira 75-årsringen stort med diverse aktiviteter på Flygvapenmuseum. Därav blev nästan intet då Covid-19 slog till. Överflygning av uppvisningsgruppen Team 50 samt en enskild uppvisning av Alf Ingesson Thor genomfördes dock liksom ett antal digitala föredrag som kan ses och avlyssnas på Youtube.

Sök i Google på **"Safir 75"** gå ner till **"Flygvapenmuseum - Saab Safir 75 år - nu ligger alla ..."** och välj den länken. Då kan man se och lyssna till alla föredragen samt lite annat om Safiren.

Text/ Sture Axelsson



I november 2015, när 70-årsdagen skulle firas, hade Malmens Veteranflygklubb bjudit in Safirer från hela Sverige till Linköpings Flygklubb på Saabfältet. Tanken var att ha minst en av varje typ på plats, men sjukdom och vattensjuka flygfält satte stopp för de flesta besökare. Nu fanns i varje fall två Safirer på plats för att föreviga födelsedagen. Dessutom bjöds på en specialdesignad Safirtårta.



Safirer på väg att landa på Malmen, Foto: TIFF 4-2013



Så nära man kan komma....www.e-pic.se



Bertil "Berra" Eriksson minns Flygvapnets flygdag 1962.

Flygvapnets stora flygdag anordnades på F 3 1:e och 2:e september med temat Svenskt Militärt Flyg 50 år. Ett jättestor projekt för flottiljen och chefen överste Åke Sundkvist. Utöver sedvanliga attraktioner vid flygdagar, som flyguppvisningar, flygplanutställning o.s.v. skulle följande flygplan med förbiflygningar demonstrera 50 års utveckling:



Bertil Eriksson

Monoplanet 1912,
förare major Fritz Crona F 3
Tummelisa 1922,
förare kapten Sven-Erik Persson F 3
Fokker S11 1932,
förare major Sven Sjöstedt F 3
SAAB B17 1942,
förare fru Birgit Turing, Svensk Flygtjänst
J 29 Tunnan 1952
förare kapten Ingemar Eriksson F 3
J 35 Draken 1962,
förare löjtnant Dag Hemberg F 13

Förberedelserna omfattade istandsättning av alla gamla flygplan för att de skulle kunna visas för allmänheten. Bland annat skulle, som exempel, en helt ny stabilisator byggas för SK 10 Tigerschwalbe. För att lösgöra resurser för dessa arbeten beordrade flottiljchefen att



Affisch flygdagen

1:a Kompaniet skulle ägna sig helt åt dessa arbeten, medan 2:a och 3:e kompanierna tillsammans fick hålla de tre divisionerna med flygklara J 29 F. Lite trassligt, men det fungerade, allt blev klart till flygdagen. Museifolk protesterade mot att gamla flygplan, särskilt Monoplanet, skulle riskeras vid flygning. Men till slut fick ändå flygchefen major Fritz Crona tillstånd att flyga Monoplanet. Han började försiktigtvis att lära sig köra flygplanet på marken på kvällstid, när luften var lugn.

Monoplanets sidroder sköttes med höjdroderspaken. När spaken lutades åt sidan gjorde

sidroder motsvarande utslag. Skevningen, d.v.s. vridningen av vingen (skevroder saknades) åstadkoms med en spak som sköttes med fötterna. Fritz Crona fann det omöjligt att lära om, så linorna fick kopplas om som han var van.

(I Gösta von Porats memoarer nämns att en sådan omkoppling av skev- och sidroder gjordes redan på hans tid, men tydligen hade en återställning till den ursprungliga funktionen sedan gjorts vid något tillfälle).

Motorn var i svagaste laget, och man försökte öka effekten genom metallslangar som ledde propeller- och fartvind till förgasaren. Ändå var det med nöd och näppe flygplanet höll sig flygande.

Tummelisan var mindre problematisk. Den spakades av kaptenen Sven-Erik Persson.

Liksom monoplanet hade den en roterande stjärnmotor, som gav stora gyrokrafter vid sväng. Åt ena hållet ökade motorn på flygplanets lutning och svänghastighet, åt andra hållet uppstod ryckningar då motorn försökte bibehålla flygning rakt fram. Motorn gick alltid på fullgas, så tändningen måste stängas av momentant med en knapp på spaken i landningsplanén och vid körning på marken.

Fokkern flögs av baschefen major Sjöstedt och B 17 flögs av fru Turing, Svensk Flygtjänst.

J 29 F flögs av kapten Ingemar Eriksson F 3 och J 35 Draken flögs av löjtnant Hemberg F 13.

Lördagen den 1:e september genomfördes generalrepetition av flyguppvisningarna i strålände väder. På en trädgårdssoffa kunde man se Gösta von Porat, Hugo Beckhammar och Bengt Nordensköld samspråka i solskenet.

På söndagen var det lågt i tak med moln och ösregn, men det mesta kunde ändå genomföras, utom fallskärmshoppning från Hercules och flyguppvisning av kapten Sven Lampell med gruppen Acro Hunters från F 18.

På officersmässen samlades inbjudna gäster och flygvapnets toppar med fruar för en drink. Någon läste gratulationstelegram från olika framstående personer. Edvin Adolfsson, skådespelaren, som gjort värnplikten vid Flygkompaniet, beklagade i ett telegram att han ej var i tillfälle att deltaga (han var ej inbjuden men ville väl göra sig påmind!). Någon frågade vem Edvin Adolfsson var. Gösta von Porat: "Det var väl någon beväring"!

Bertil Eriksson



Vinterhistoria från Heden.

För drygt 50 år sedan, 71-02-01, ombaserade F3 3:e kompani och division till Boden, Fält 32, för att delta i en vinterövning. F3 var på den tiden Jaktförband med fpl J35 F.

En händelse som gjorde att vistelsen i norr blev lite speciell just denna gång var följande: Det var mycket kallt vinterväder. Banor och klargöringsplatser var väl snöröjda men isiga och det blåste en byig vind. Flygplanen stod ute men i värn skyddade av Törebodabågar. Värnen med bågar var placerade på mark som var något högre än trängen i en riktning. Jag kom körande i en VW-buss bakom värnen och kände hur vinden tog tag i VW-bussen men kunde inte tro mina ögon då jag såg att ett av flygplanen började röra sig i sitt värn.



Drake på tvären.

Nästa vindby vred flygplanet med kuslig fart och pitotröret slog i en limträbåge som stoppade vridningen. Jag hade fototillstånd och kameran med i bilen så jag kunde ta några bilder.



Kraschat pitotrör

Pitotröret var bortom all räddning men i övrigt blev det inte några andra skador. Det kändes lite märkligt att detta inträffade precis då jag passerade området. Vi behövde ett nytt pitotrör. Jag föreslog att man skulle flyga upp ett pitotrör från Malmen och att emballera det så att det kunde

läggas i Akan-eldröret. Det godkändes och vi fick ett nytt pitotrör, bytte ut det skadade och provtryckte helt enl UFS. Flygplanet ombaserade tillsammans med övriga flygplan tillbaka till Malmen.

Text och foto: P-O Axelsson

Mera vinterhistoria

Efter att talat med HB kom flera händelser upp. Vid "övningen" på Heden denna gång var det inte bara mycket kallt, det var extremt kallt, (-30 - 40°). En uppgift var att prova om J35 F kunde startas i sträng kyla, utan att först förvärmas. Proven genomfördes i FC regi. Efter två starter med kallt flygplan, konstaterades att konstantspeedenheten för generatordrivning inte klarade detta. Växellådshuset sprack och olja rann ut. Provserien avbröts och föreskrifterna för start av kallt flygplan uppdaterades.



Kallt så t o m termometern ser ut att frysa.

P-O Axelsson och HB Karlsson

Sommarhistoria från Heden

Från en "sommarövning" på Heden i slutet av 60-talet. Som jag minns skulle vi under 3 veckor vara baserade på Heden utanför Boden. Vi bodde i de baracker som var belägna vid byn Södra Bredåker. Under kvällar och helger fanns möjlighet till olika fritidsaktiviteter såsom fiske, motion, TV och "mässliv". Av "Husmor" i köket kunde man få smörgåspaket för utflykter. Vissa kvällar kunde det gå en eller två VW-bussar in till Bodens näringsställen. En helg lånade jag två cyklar av en man, Linus, som bodde i byn. Hans-Bertil, HB, och jag hade bestämt att cykla ut i omgivningarna för att se på natur och djurliv. Om det hade varit idag skulle jag absolut ha tvekat med anledning av cyklarnas skick.

Vi cyklade längs en större väg men vek sedan in på en mindre grusväg. Det var väldigt ödsligt, inga hus, inga människor men ganska bra grusväg. Vi cyklade i timmar, vi såg många renar och plötsligt dök upp en helt vit ren, en albinos.



Medan vi rullade utför en lång svag utförsbacke ropade HB, *-Jag kan inte bromsa!* Det visade sig att kedjan på hans cykel hade gått av.



Cykel från tiden? Bild: Internet

Här kanske det finns anledning att påminna om att mobiltelefoner inte fanns. Ingen visste var vi befann oss, och egentligen inte vi själva heller. Efter att "felsökt" kunde vi konstatera att kedjelåset saknades (den skarvlänk som kan öppnas).

Kommande föreningsträffar

I nuvarande läge vet vi inte hur Coronapandemin ser ut i höst, men vi planerar att genomföra Ärtmiddag och Lillejul enligt nedan. Så fort vi vet mera lägger vi ut information på webbsidan och informerar via E-post.

Vi började leta längs grusvägen, jag minns att jag kände allt större hopplöshet. Att leta efter så små detaljer på så mycket grusväg.

Alla som känner HB vet att han inte är den som "ger upp i första taget", och plötsligt efter lång tid ropade han, här är en del. Vi fortsatte och HB hittade nästa del och slutligen hittade han också låsclipset, det låg nog flera km bort. Kedjan lagades och nu var det hög tid att hitta tillbaka till förläggningen. Jag har ingen aning om hur det hade gått om inte HB hittat kedjelåset.



Komplett kedjelås!

Skulle någon av oss cykla efter hjälp på den hela cykeln och kanske köra vilse? Att gå tillbaka flera mil var ju inte något trevligt alternativ. Nu gick det ju bra till slut och det blev något vi alltid kommer att minnas. Däremot inte vilket år det var!

P-O Axelsson och HB Karlsson

Om du inte har möjlighet att se den informationen föreslår vi att du ringer någon av nedanstående efter sommaren och frågar. Vi håller tummarna för att träffarna blir möjliga.

Välkommen till höstens torsdagsträff
med ärtor och punsch



Flygets Hus

Torsdagen den 23 september 2021 kl 18.00

Anmälan senast torsdagen den 16 september



Välkommen till Lillejul

Flygets Hus

Fredagen den 10 december 2021 kl 17.30

Flygets hus öppet från 16.00

Anmälan senast torsdagen den 2 december



Anmälan till alla träffarna görs till någon av nedanstående:

Ingvar Jäderlind

072-323 21 29

ingvarjd@gmail.com

Ronny Perfect

070-681 41 85

ronny.perfect@telia.com

H B Karlsson

013-29 98 25

karlssonhb@gmail.com



Information från Helikopterflottiljen

I Malmenblad 2-2020 kom ingen info från Helikopterflottiljen med. En miss i kommunikationen i samband med att Lasse Jansson slutar gjorde att nedanstående artikel kom för sent. Men nu kommer den istället i detta nummer. /Red

Coronapandemin fortsätter att prägla verksamheten i Försvarsmakten på Malmen och på Helikopterflottiljen. Under cirka 4 månader stod det helikoptrar i ständig beredskap att på uppdrag av Socialstyrelsen transportera svårt sjuka Covid-19 patienter mellan olika sjukhus i Sverige. Onsdagen 22 april skedde första patienttransporten, med en helikopter 16 mellan Akademiska sjukhuset i Uppsala och Karolinska i Stockholm. Två dagar senare flög en helikopter 14 två vändor mellan Skellefteå och Umeå samtidigt som en HKP16 genomförde ett uppdrag mellan Trollhättan och Skövde. Hittills har det blivit 39 uppdrag och 145 flygtimmar. Helikoptrarna kom från skvadronerna i Luleå, Linköping och Ronneby medan Region Norrbotten, Region Uppsala, Västra Götalandsregionen och Region Blekinge stod för vårdpersonalen som alltid följde med. Den mest hektiska perioden var maj-juni och därefter minskade behovet snabbt. Förmågan finns dock kvar om behovet skulle uppstå igen.

Årets rekryter är snart klara med sin grundutbildning. Helikopterflottiljen har fördubblat antalet rekryter till i år och det var 92 personer som ryckte in. Redan vecka tre var det dags för första veckan i fält och allt sker naturligtvis på så coronasäkert som möjligt. Maten äts naturligtvis utomhus under fältveckan, men även under de första veckorna på Kvarn intogs lunch utomhus för att minska på antalet personer som finns i matsalen på samma gång och därmed förhindra smittspridning. Om någon ändå skulle bli smittad, eller visa tecken på smitta finns särskilda sjuklogement förberedda. Kompaniledningen har inför inryckning lagt mycket tid på att ta fram åtgärder mot smittspridning.

Det gör att årets utbildningsomgång är lite anorlunda mot tidigare år. Färre personer på varje logement och rekryterna hålls samman i mindre grupper efter vilken befattning de går mot. De flesta gemensamhetslokaler, som till exempel Soldathemmet, håller stängt.

Det blev 92 rekryter i år. Helikopterflottiljen hade till och med begärt några fler men Rekryteringsmyndigheten hann inte med att testa på grund av Corona. De 92 går mot flera olika befattningar där den delen av utbildningen börjar runt årsskiftet beroende på befattning. Befattningsutbildningarna kan också ske på olika platser runt om i Sverige innan alla kommer tillbaka inför slutövningen fram mot nästa sommar. Årets befattningar är många; Drivmedel, Flygbassäk, Flygmekaniker, Flygmaterielmekaniker, Fälthållning, Kock och Samband. Helt nytt för i år är att vi utbildar hjälpmekaniker som går sin befattningsutbildning i Luleå, Ronneby eller Linköping. Soldater som är hjälpmekaniker finns redan inom spetsflyget men det är nytt för helikopterflottiljen. Det kommer att avlasta helikopterteknikerna som kan ägna sig åt mer kvalificerade uppgifter.

Övrigt, som kan nämnas från Malmen, så är planen att flygeleverna 2023 ska få sin grundutbildning i ett nytt skolflygplan, ett propellerplan. Det gäller fortfarande men upphandlingen gick i stå under hösten då de anbud som FMV fått in inte uppfyllde de ställda kraven. Nytt är också att målflyg kommer att återvända till Malmen men i FMV:s regi. Några i läsekretsen kanske redan har svarat på den platsannons som FMV lagt ut där erfarenhet efterfrågas?

/Lasse Jansson, Hkpfli



Alltid skönt att kunna sätta grunderna i vapenutbildningen innan höstvärdet blir allt för dåligt. Foto: Lasse Jansson



Så länge det var möjligt intog rekryterna lunch utomhus för att inte skapa trängsel i matsalen på Kvarn, en av flera anpassningar till coronapandemin.

Foto: Lasse Jansson



Medicinsk personal fick ett övningspass i helikopter 15 innan det var skarpt läge med full skyddsutrustning.

Foto: Andreas Berndtsson



I bästa fall finns det en helikopterplatta att landa på när man transporterar covid 19 patienter, som här i Falun.

Foto: Region Dalarna.



Fotolaboratoriet Linkopia.

I brist på material, som har flyganknytning, tar jag mig friheten att beskriva något som verkligen inte har med flyg att göra.



Många av er vet jag är fotointresserade och har fotograferat en hel del under 1950–1990-talet, innan digitalkamerorna tog över. För de flesta var det lite av ett trolleri från det man lämnade in filmen i fotoaffären tills de färdiga pappersbilderna kunde hämtas ut ca en vecka senare. Jag tänkte här kort berätta vilken stor industri som låg bakom "trolleriet"

Efter att jag slutat på F3, som flygmontör på avd 6, började jag jobba som produktionstekniker på Linkopia, Sveriges då största fotolaboratorium på en plats. Två andra stora laboratorier fanns också, Kodak och Kungsfoto, men de hade verksamhet på flera ställen.

Linkopia hade startats 1956 som en ekonomisk förening av Sven-Erik Egerborn, en driftig fotohandlare i Linköping. Han hade tröttnat på att stå i butikens mörkrum kvällar och helger och framkalla svart/vit film och kopiera bilder. Han samlade ett antal likasinnade handlare runt om i Östergötland och startade ett gemensamt fotolabb på Roskildegatan i Linköping. Företaget växte snabbt och hade snart anslutit handlare från hela Sverige och hade lokaler på minst 7 ställen i övre Vasastaden i Linköping. 1964 byggdes ett stort modernt fotolabb på Roxengatan ute på Tornby. Som sagt företaget växte fort och när jag började 1967 hade den tredje tillbyggnaden just invigts! Hur gick det nu till att göra bilder runt 1967?

För att börja från början så lämnade kunden in sin exponerade filmrulle i fotobutiken, oftast en måndag. Filmrullen lades i en fotopåse med kundens namn och butikens namn och butiksnummer på. Söder om Gävle hämtades fotoorderna i butiken av bilar. Norr därom och från Gotland skickades påsarna med posten i en säck.

Ett 10-tal bilar stationerade dels i Linköping dels på andra platser i landet började runt 18.00 pila runt under natten. Från Linköping gick en bil till Stockholm och lämnade färdiga order samtidigt som han hämtade nya. På en plats i Stockholm mötte bilar, som samlat in order norrut mot Gävle, Dalarna och Värmland, man bytte order och Gävle/Dalarna/Värmlands-bilarna gjorde en ny runda i natten för att lämna ut färdiga bilder.

Samma saker hände i Skåne, Halland och Västergötland, Dalsland, södra Småland. De bilarna strålade samman med en bil från Linköping, som snurrat runt i Östergötland-norra Småland, på en bensinmack i Jönköping och utbytte fotoorder. Motsvarande hände på flera orter under natten. Runt klockan 03.00 på morgonen fanns de bilinsamlade ordena på plats på Roxengatan. Ordena med post kom ca 07.00

Klockan 04.00 infinner sig ett gäng morgontidiga damer och sätter igång med sortering av inkomna order. Det finns i stort tre stora produktionslinjer, Kodak och Agfa negativ färgfilm och Ektachrome positiv färgfilm (dia). Utan jämförelse störst är Kodak negativ färg. Därtill smålinjer som Svart/vit, Diakopior och efterbeställningar.

De stora filmtyperna är småbild, 135-film med negativformat 24x36 mm och Instamatic med formatet 26x26 mm. Därutöver fanns rullfilm med ett otal olika format, men vanligast 6x6 cm från Hasselblad- och Rolleiflexkameror t ex..



Instamatic 126



135-film



Rullfilm

Jag ska här försöka följa 135-film genom labbet som det såg ut omkring 1968.

Märkning

Vid första stationen tar man filmrullen ur påsen och båda märks upp med varsin etikett som har identiska nummer. Detta för att vid slutstationen kunna para ihop filmen och de färdiga bilderna med rätt påse för här skiljs de åt för att mötas om ca två dagar (förhoppningsvis).

Varje dag i veckan hade en egen färg och backen med orderpåsar märktes med leveransdagens färg. Man kunde på detta sätt se på långt håll om en back började bli sen i produktion. (En av avdelningscheferna hade i många år samma färg på slipsen som dagens leveransfärg).

Rullarna placeras i en viss ordning i en låda med 30-50 film.

Skarvning

Lådan lämnas in i ett mörkrum där ett antal damer öppnar filmkassetten och i en skarvapparat med värmetape skarvar ihop alla filmerna till en



stor rulle. Detta rum är fullständigt kolsvart så allt går på känsla.

Som en parentes kan nämnas att om jargongen på en manlig arbetsplats upplevs som grabbig så är det en västanfläkt av vad som avhandlades en måndagsmorgon i detta mörkrum. Dessa damer/unga tjejer gick mycket noggrant och detaljerat igenom helgens äventyr och eventuella killars förtjänster eller tillkortakommanden diskuterades noggrant. Det var ju ingen som såg om någon rodnade!

Filmframkallning

De hopskarvade filmerna transporterades i ljusstäta kassetter till en framkallningsmaskin. Det var en sinnrik anordning där filmerna gick kontinuerligt upp och ner på ett ramverk genom de olika baden, framkallning, stopp, fix, skölj och tork. Maskinen gick hela tiden så operatören var tvungen att i fullständigt mörker skarva ihop rullarna. Tiden han hade på sig var ca 30 sekunder. Hann han inte med hade han två val, att släppa iväg filmändan och rädda filmerna i maskin och sedan trä om hela maskin med blankfilm senare eller att stoppa maskin och då förstöra alla filmer som då var i framkallningen. Några sekunder där och de var överframkallade/förstörda.

Kopiering

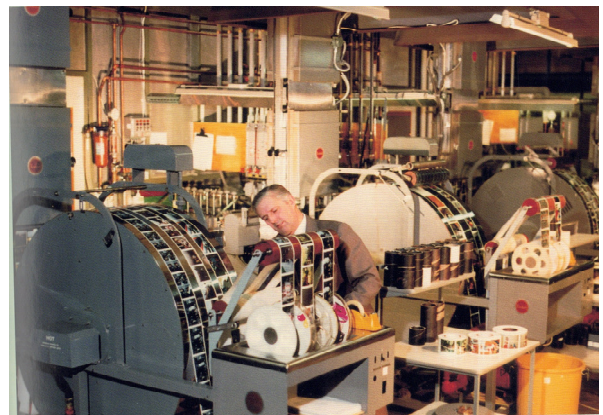
Den framkallade och torkade filmen spolas upp på rullar igen och går till kopiering. I en halvautomatisk maskin, printer, projiceras nu filmen med en kraftig lampa genom optik på ett ljuskänsligt papper, som löper i mörker genom printern till en ljusstät kassett. En operatör bedömer här hur mycket ljus som skall påverka papperet genom att med knappar lägga på + eller - ljus. Vid denna tid kunde ca 2500 bilder kopieras per timme. När jag slutade på labbet 1985, var denna station helt automatiserad och hastigheten var uppe i mellan 17.000 och 21.000 kopior i timmen beroende på maskinfabrikat och maskinerna var i princip operatörlösa.



Kopiering i 2620-printer, Margareta Cranser

Pappersframkallning

Kassetten med exponerat papper går nu till en pappersframkallningsmaskin, prosser, där papperet skarvas ihop på samma sätt som i filmmaskin och i fullständigt mörker. Samma premisser gäller här, det gäller att vara snabb. Däremot är katastrofen inte lika stor här vid en miss. Det går ju att kopiera om filmen. Papperet går här på samma sätt som filmen på ramar upp och ned i baden i en kontinuerlig bana och torkas slutligen på en stor trumma fylld med hett vatten. Här är första platsen man ser de färdiga bilderna.



Pappersframkallning, Sven-Erik Egerborn

Granskning

Här rullar bilderna fram på ett granskningsbord under speciella dagsljuslysrör. Operatören där kontrollerar varje bild och avgör om bilden kan göras bättre. D v s ljusare/mörkare eller med bättre färger. Med en fetkrita markerar hon vilka korrigeringar som kan göras. Dessa order sorteras senare ut och går en ny omgång genom kopiering och framkallning av papper.

Dessa, oftast damer, visste exakt hur det såg ut på de vanligaste semesterorterna och vad vi svenskar gjorde under semestern och även under övriga delen av året. Och vad våra då mest berömda kändisar hade för sig. Dessa damer behövde inte leva i okunskap om hur den mänskliga anatomin var funtad och hur förökningen av människosläktet gick till.

Här ska nämnas att alla anställda hade skrivit på tystnadsförbindelse att aldrig tala om vad, och framför allt vem, man såg på bilderna. Kom man på att någon pratat bredvid mun var det omedelbart avsked.

Negativklipp

Rullen med den negativa filmen klipps vid nästa station ner i längder om 4 och 4 och med hjälp av etiketten, som sattes på i början av processen, paras nu filmen ihop med orderpåsen.



Bildklipp

Vid station Bildklipp klipper nu en automatisk maskin ner bildrullen till enstaka bilder. Printern har för varje kopia gjort en klippmarkering i ena kanten på kopian och en liknande markering på andra sidan när ordern är slut och som gör att klippmaskin stannar. Operatören kontrollerar att sist nedklippta kopian stämmer med översta negativet. Då hör påse, film och kopior ihop. Operatören här är den enda i hela kedjan som kan se både bilder och namnet på kunden.

Senare under min tid slogs negativklipp och bildklipp ihop till en operation. Senare blev det ännu mera automatiserat och mer eller mindre helt operatörslost.

Förhoppningsvis har nu bara två dagar förflutit sedan filmrullen kom in i huset.

Ordern förses här med en prisetikett där en kod för typ av film och antal kopior är angivet.

Stansning/registrering

Vid nästa station registreras ordern för prissättning och fakturering. Ett antal fingerfärdiga tjejer stansar in butiksnummer, ordernummer och prissättningskoder på hålkort.

Senare på disketter och direkt via bildskärm.

Sortering

Sista stationen är sortering av färdiga orderpåsar till respektive butik. Via ett 5-siffrigt nummer, t ex 05-13-4, sorteras ordena först på första siffergruppen som anger ett område i Sverige. 01=Skåne, 05=Östergötland/Småland och 12=Norrland. Nästa grupp stad/ort inom området och sist butiken inom orten.

Detta jobb sköttes av extraknäckande brevbärare som kom efter att de avslutat sin postrunda. Denna station blev senare, när streckkoderna kom, helt automatisk.

Därefter började hela kedjan med bilar runt Sverige om igen.

Linkopia som arbetsplats

Några data om Linkopia som arbetsplats kanske kan vara intressant.

Fotolabbet var som störst och lönsammast i slutet av 1970-talet sedan kom Minilabben som ställdes ut i de större butikerna. Till Linkopia kom sedan bara de udda formaten

Då var det ca 625 årsanställda, främst kvinnor. Varje sommar anställdes ca 150 extra, i huvudsak studenter. Då kördes också 2-skift.

På sommaren kunde det vara mer än 25 olika nationaliteter anställda.

Alltså en av Linköpings största kvinnliga arbetsplatser tillsammans med Cloetta och sjukhuset.

Personalomsättningen var hög. Ingen LAS fanns så det behövdes inte mycket för avsked. Två gånger med för sen ankomst så var det bara att gå hem. Det hände att en nyanställd avskedades före lunch första dagen p g a olämpligt uppträdande!

Ingen, oavsett tjänst, fick semester under tiden 15 maj -15 augusti (tills semesterlagen ändrades) Som kompensation fick alla en reseersättning på ca 600:- skattefritt (tills skatteverket fick nys om det) som kunde användas för att åka söderut på annan tid. En vecka på Mallorca kostade 195:- på lågsäsong!

Alla fast anställda, från VD ner till springpojken, var utbildade på minst en arbetsuppgift i labbet för att hålla produktionen igång vid personalbrist/sjukdom. "Katastrofgruppen"

Personalpolitiken var hård men rättvis och generös och den som accepterade "Linkopiaandan" stannade ofta länge (jag själv i 40 år)

All utbildning premierades. Om man anmälde sig till en kurs/utbildning fick man halva avgiften och ev litteratur betald vid start och andra hälften vid uppvisande av godkänt betyg/genomförande. Och detta gällde all utbildning, oavsett om det var knyppling eller ingenjörsutbildning.

Vid mer avancerad utbildning fick man betald ledighet tre dagar per termin för studier i samband med tentor.

Några data:

Mest fotorder kom in tisdagen i vecka 31, efter industrisemestern, drygt **35.000** filmrullar.

På ett år producerades ca **62 miljoner** bilder. Filmens ljuskänsliga skikt är baserad på silver och en del av detta utlöses i framkallningsprocessen. Detta gick att återvinna genom elektrolys, vilket resulterade i ca **1.100 kg** rent metalliskt silver per år i små gulliga silvertackor

Linkopia slogs under mitten av 1970-talet ihop med radio/TV-kedjan Expert

Fotolabbet avvecklades helt 2002 och såldes till Fuji och hela Expertkoncernen gick i konkurs 2012.

Idag finns endast några små fotolabb i Sverige. De få nostalgiker som fortfarande plåtar analogt på "silverfilm" får ofta skicka filmrullarna till Tyskland för framkallning.

Jag sa i början att detta inlägg inte hade flygan-knytning, fel. Laboratoriechefen, Rune Jägmalm, var utbildad flygingenjör vid KTH och reservkapten i Flygvapnet.

Text och bild Sture Axelsson



Arbetsförmedlingens nya grepp att få sökande till nya spännande jobb. Ett exempel på vad som krävs för att tillsätta "enkla jobb"

Ordförande Jäderlind lämnar gärna referenser om någon känner sig manad att söka.

Nu anställer vi receptionist!

För att lyckas i rollen som receptionist tror vi att du har en högskoleexamen inom beteendevetenskap eller ekonomi och har minst 10 års erfarenhet av arbete inom administration. Du är ung och har ett genuint intresse för internationella administrationsfrågor och utveckling inom området. Vidare är du ett socialt geni med fallenhet för siffror.

Du vet vikten av långdragna processer och snabba resultat! Du är lyhörd samt utrustad med ett riktigt starkt driv. Om nätterna drömmer du om hur du kan effektivisera Excel och dess funktioner.

Din kommunikationsförmåga är utmärkt såväl muntligt som skriftligt på engelska, turkiska, finska, ryska, swahili och svenska. Mandarin är ett plus i kanten.

Här är vi ganska prestigelösa, men välkommen att överraska oss med ytterligare egenskaper!

Typ av tjänst: Receptionist

Anställning: Timanställning motsvarande ca: 50%

Är du vår nästa kapten?

Du har inte bara körkort, utan även skeppar- och pilotexamen. Detta för att kunna hantera alla typer av väglag, väder och vind. Din största passion i livet är att sitta bakom ratten, spaken eller styret. Du drivs konstant framåt, gärna i 180 km/h. Leverans i tid, gärna tidigare till varje pris – så lyder vår slogan.

Se våra medarbetare som kaptener i sina egna farkoster, där tillgång till fordon är avgörande för att söka tjänsten. Se vår specifikationslista på modeller och varumärken. Av triviala skäl arbetar vi inte med varumärken som inte går i linje med vår visuella profil.

Du kommer ingå i vårt team där vi erbjuder personal till butiker inom detalj- och dagligvaruhandeln vid akut eller planerat behov.

Arbetet förutsätter att du kan börja arbeta tidigt på morgonen.

Typ av tjänst: Budchaufför

Anställning: Timanställning motsvarande 60%