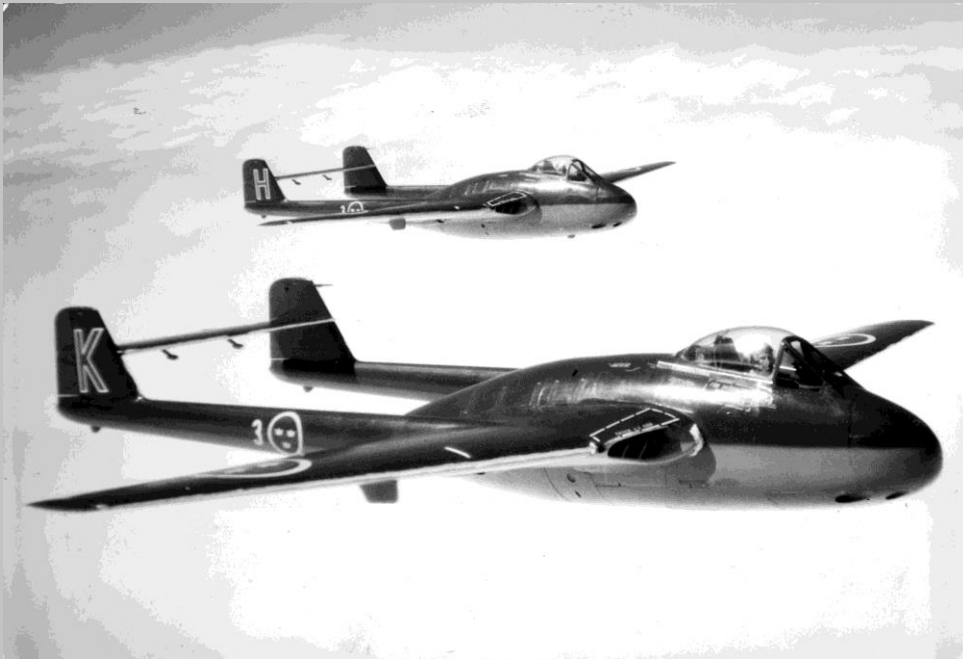




MALMENBLADET NR 2-2021



75

År

*Två jubilarer
2021:
Första
Vampiren i
Sverige och
Kungl.
Östgöta
Flygflottiljs
Kamrat-
förening
bildas*

40

År

Medlemsblad för Kungl Östgöta Flygflottiljs Kamratförening

Flygets Hus, Länergatan 11

586 63 LINKÖPING

BG: 336-3181

www.f3kamratforening.se

info@f3kamratforening.se



MALMENBLADET

Informationstidning för F3 Kamratförening/
Kungl Östgöta Flygflottiljs Kamratförening.

Tidningen utkommer normalt med 2 nummer / år,
i maj och november, och skickas ut till alla med-
lemmar i föreningen samt till Flygvapnets övriga
kamratföreningar och vissa andra intresseorga-
nisationer

Ansvarig utgivare: Ingvar Jäderlind
ingvarjd@gmail.com
072-3232129

Redaktör, webbansv: Sture Axelsson
sobaxe@gmail.com
070-5882166

Kassör, medlemsreg: Bernt Samuelsson
berndt.samuelsson@telia.com
0730-961487

Adressändring.

Ändrad adress, E-postadress meddelas till Kas-
sören.

Bidrag till Malmenbladet

Bidrag från läsekretsen, både text och bild, mot-
tages med tacksamhet. Allt som berör F3, Mal-
men, flyg i allmänhet, historier, skrönor, sanna
såväl som bara troliga är välkomna.

Artikelförfattarens åsikter speglar inte alltid före-
ningens uppfattning.

Bilders ursprung bör om möjligt anges.

Artikelinnehåll får återges med angivande av
källa.

Tryckeri: Adall Grafiska AB, Linköping

Omslaget

Två jubilarer, Vampire och KÖFK
Mer om detta inne i tidningen.



I detta fantastiska Flygets Hus håller vi till.

Betalning.

Vid våra sammankomster vill vi påminna om att vi
inte kan ta emot kortbetalning. Kontant eller Swish
är det som gäller! Swishnummer: 076-1489514

Medlemsavgiften 2022.

Med detta nummer bifogas 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.

E-post.

Ni som har E-post, töm er brevlåda. I samband
med utskick får vi ofta meddelande om att E-pos-
ten ej kan levereras p g a full brevlåda

Avlidna

Vad vi vet har ingen medlem avlidit sedan förra
Malmenbladet

Nya medlemmar.

Jan-Erik Guander
Erik Tell

Välkomna

Vi gratulerar våra jubilarer 2022

100 år

Nils Lindman

Sigvard Emilsson

95 år

Kenneth Haraldsson

Ingvar Svahn

85 år

Inge Anderfjord

Per A Carlsson

Stig Johansson

Karl-Erik Karlsson

Leif Klaar

Boo Monell

Göran Nilseryd

Jan Rosmark

80 år

Lars-Erik Andreasson

Rolf Axling

Katarina Carlsson

Håkan Dyde

Birgitta Green

Hans-Göran Johans-
son

Hans-Bertil Karlsson

Henry Larsson

Bernt Samuelsson

Gillis Sjöo

Bo Strålhake



Planerade resor

Den från förra året inställda resan till **Askersund** planeras till 2 juni 2022

Mer info och anmälningsblankett i detta nummer. En dagsresa till **F13 Utställning** planeras till hösten 2022. Mer info i MB 1-2022

Flygvapenmuseum

Har haft begränsat öppethållande men öppnar nu upp. En del av museet är dock fortfarande stängt för renovering och ändring av utställningarna. Hall 1 och 2 öppnas upp för besökare i maj 2022. Flyglabbet och simulatorerna har öppnat i oktober.

Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, ÖFS.

Just nu finns ingen information om när eventuella filmkvällar återupptas. Kolla på:

www.offslyg.se

Idéer.

Du som har förslag på lämpliga mål för utflykter och studiebesök, hör av er till någon i styrelsen. Samma sak om du har förslag på föredragshållare.

Ordförande har ordet

Malmen hösten 2021

2021 blev ett år till utan föreningsverksamhet!!! Äntligen ser vi ljuset i tunneln och kan se framåt igen med vår föreningsverksamhet. Det har varit en tuff period för oss alla. Men beskedet från regeringen och Folkhälsomyndigheten är att nu öppnar Sverige upp efter coronapandemin och samtliga restriktioner upphör.

Förutsatt att alla är fullvaccinerade!

Vi kan nu återgå till normal verksamhet för kamratföreningen med full kapacitet efter att gått på tomgång under snart två (2) år. Styrelsen har varit i gång under hela coronapandemin och genomfört två årsmöten utan våra kära medlemmar. Detta har förstås inte känts bra.

Vi kommer vid nästa årsmöte att informera om hur vi genomfört årsmötena utan medlemmar närvarande.

Nu lämnar vi snart 2021 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 en gång till. Det har förstås känts tungt, för vår verksamhet bygger på sociala träffar och möten.

Redaktörens funderingar

När detta skrivs har alla Coronarestriktioner precis hävts och vi ska kunna börja leva som vanligt igen. Under 1½ år har i princip livet stått på paus för oss, inte gamla, men årsrika personer. Personligen har jag sedan jag gick i pension för 15 år sedan aldrig känt mig sysslöslös en enda dag, fram till i mars förra året. Under Coronatiden har jag ofta vaknat och frågat mig: Vad ska jag hitta på idag? En mycket ovanlig känsla som jag aldrig tidigare stött på sedan jag började jobba som 14-åring.

Nu ska vi se framåt och hoppas på att vi kan leva som vanligt även om jag tror att allt ändå inte blir som det var innan – i vart fall kommer det att ta lite tid.

Denna tidning blir lite fylligare än den förra. Några medlemmar har hörsammat min enträgna begäran om material så det kan bli de vanliga 20 sidorna denna gång igen.

Närmast ser vi fram emot att kunna träffas på Liljejul i december.

Ha en skön höst och vinter hälsar:

Sture Axelsson

Vi kommer att genomföra vår efterlängtnade "LilleJulfest" som planerats.

Genomförandet av föreningens 40 års jubileum, som vi planerat, har också tyvärr ställts in och flyttas till 2022 och genomförs i samband med årsmötet.

Styrelsen planerar 2022 års verksamhet vid sitt kommande styrelseseminarium i november och förhoppningen är att vi kan ta igen förlorad verksamhet med möten, föredrag, resor och studiebesök m.m. som inte kunnat genomföras under 2020 och 2021.

Till sist vill jag önska er alla en fortsatt trevlig höst och trots alla problem som har varit och att vi nu går stärkta ut efter coronapandemin och att vi snart kan ses igen.

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

Ta hand om varandra i höstmörkret tänd gärna många ljus och tänk på att en ny ljus tid åter kommer igen.

Läs mer på föreningens Webbsida och i detta nummer av Malmenbladet där kommande aktiviteter finns redovisade.

/Ordföranden



Kommande föreningsträffar

Om ingen ny Coronavåg kommer och kullkastar våra planer är avsikten att genomföra Lillejul på traditionellt vis liksom även vårens Ärtmiddag. Årsmötet kombinerat med en försenad 40-årsfest räknar vi med att kunna genomföra i april 2022.

Inbjudan och kallelse till träffarna nedan.

Vi förutsätter att alla är vaccinerade minst två gånger. Vi åsrika kanske t o m fått tre omgångar!



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



*Välkommen till vårens torsdagsträff
med ärtor och punsch*

Flygets Hus

Torsdagen den 17 februari 2022 kl 18.00

Anmälan senast torsdagen den 10 februari

Ev kort föredrag



Kallelse till årsmöte 2022



Fredagen den 22 april kl 17.00

Årsmöte med sedvanliga förhandlingar.

ca 17.30

Middag bestående av:

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

Flygets Hus är öppet från 15.00 och där kommer då att finnas kaffe och förfriskningar.

Anmälan senast torsdagen den 14 april

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



Välkommen till "Vårutflykt"

Torsdagen den 2 juni 2022

**Medlemmar i F3 Kamratförening
och övriga intresserade Hälsas
Välkommen !**

***1-dagsresa till bl a Askersund och
besök på Stjärnsunds slott med guide.
Detaljprogram på anmälningssblankett.***

Resan sker i egen buss, (Vikingbuss),
startar från FV-museum i Malmslätt,
egna fordon kan parkeras på Museets P-
platser .



Stjärnsunds slott byggdes under åren 1787-1808. Slottets duktiga guider lotsar oss igenom slottets bäst bevarade byggnader och interiörer, Här finns även gårdsbutik där man kan shoppa loss. Innan vi kommer fram till Stjärnsunds slott så tar vi en förmiddagsbusskaffe vid Medevi Brunn alt Hammarsundsbron. Baguett skinka/ost

Efter rundvandringen på slottet, står lunchen uppdukad på MS/ Wettervik som stävar ut mot Vätterns norra skärgård. Lunchen består av inkokt Vätternlax, med hollandaisesås, potatis, alternativ Tivedsrokt fläskfilé med tbh, läsk/lättöl, avslutas med kaffe och kaka. Efter ca 2 timmar ombord så angöres hamnen i Askersund. Dagen avslutas med besök på Venus choklad som gör handgjorda praliner. Innan vi tar plats i bussen för hemresan är det fri tid för vandring i staden, kanske fika, sedan kör vi direkt mot hemorten.

Beräknad ankomst tid hemorten, ca 18.30

Medlemspris:

600:-

Ej Medlem:

800:-

Kom med som medlem, avg 100:-kr/år. Inkl medl avg och Medlemspris för resan:

700:-

*Ingår: Bussresa, fm fika, lunch.
Entré kostnader.*

Program med anmälningstalong bifogas.

Antagningsbesked med inbetalningsavi skickas till anmälda deltagare.

Välkommen med din anmälan!



KÖFK 40 år 2021

En liten tillbakablick ger följande:

Den 25 januari 1981 gjordes en första sondering om det fanns intresse att starta en kamratförening, Malmens kamratförening. Åke Wendel var initiativtagare och sammanhållande för den första kallelsen till möte.

På följande sidor finns den första förfrågan, en lista över de första 36 st som svarade positivt på idén och den första kallelsen till ett möte den 23 april 1981. På detta möte bildades alltså Östgöta Flygflottiljs Kamratförening.

Samtidigt formulerades föreningens målbeskrivning

Vårt mål skall vara:

Att medverka till samling och uppföljning av den personal som vid någon tidpunkt haft sin anställning eller gjort sin värnplikt vid förbandet, vilket också skall utgöra grund för anslutning till ÖFK.

Att i samarbete med ÖFS sammanställa uppgifter om personal, byggnader och miljö, flygplan och kringutrustning samt verksamhet och flyghistorik vid Malmen på ett sådant sätt att de i en framtid alltid är gripbara vid föreningens sammankomster.

Senare har detta skrivits om något

Föreningens ändamål är att bevara och främja Östgöta flygflottiljs och Malmens minne och historia samt verka för stärkande av samhörigheten bland före detta anställda, värnpliktiga och frivilligpersonal samt övriga av föreningen intresserade

Man kallade sig från början ÖFK, men för att inte förväxlas med Östgöta Fältrittklubb beslöt man senare, 1983, att lägga Kungl. till namnet och det blev KÖFK. I dagligt tal ofta F3 Kamratförening.

Första mötet hölls i gamla Uoff-mässen, nuvarande Flygets Hus, och det har hela tiden varit där föreningen haft sina lokaler.

Det första Malmenbladet utkom 1981 och i den redovisade medlemsmatrikeln finns 112 medlemmar. Av dessa finns två personer fortfarande med i föreningen, Jan Björkman och Bo Agnegård. Som mest har det varit ca 230

medlemmar i föreningen och när detta skrivs är vi 193 mer eller mindre grånade gubbar där medelåldern är 77 år.

Det är naturligtvis önskvärt med en föryngring i föreningen men det är ju svårt då det nu är snart 50 år sedan F3 lades ner!

Den första styrelsen bestod av:

Ordf: G Norrbohm
V ordf: B Persson
Skr: Å Wendel
Kassör: S Jansson
Suppl: C E Spångberg
B Wettergård
Rev: A Lindecrantz
S Berg

Den förste ordföranden var F3:s siste flottiljchef, Gösta Norrbohm. Han var ordförande i 3 år...

....sedan tog Stig Jansson över och var ordförande fram till 2002...



Gösta Norrbohm,
på bild alltid med
pipan i mun.



Stig Jansson

Ingen kan påstå att det varit hoppjerkor på ordförandeposten i föreningen. Tyder väl också på att de skött uppdraget väl.

... då nuvarande ordförande, Ingvar Jäderlind tog över.



Ingvar Jäderlind.

Tyvärr kunde ingen jubileumsfest hållas under våren 2021. Det var planerat att ske i samband med årsmötet men Coronan satte käppar i hjulet för det. I samband med årsmötet 2022 är det dock tänkt att vi ska ta igen det. Kallelse till årsmötet finns på annan plats



Denna sondering av intresset för att bilda en kamratförening skickade Åke Wendel ut i januari 1981. Svaret han fick redovisas på nästa sida.

36 personer svarade på hans upprop. 22 av dessa har jag lyckats hitta gamla bilder på i gamla album i arkivet i Flygets Hus. Där finns en hel del bilder, tyvärr utan namn på motiven i de flesta fall. Tror dock att de jag hittat har rätt namn.

/Sture Axelsson

MALMENS KAMRATFÖRENING

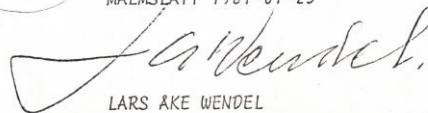
ETT FLERTAL AV DEN GENOM ÄREN - PÅ GAMLA MALMEN - FAST OCH CIVILT SAMT VPL-TJÄNSTGÖRANDE PERSONALEN- HAR VID PERSONLIGA SAMMANTRÄFFANDE UTTRYCKT SIN FÖRVÄNING OCH BESVIKELSE ÖVER ATT INTE F 3 I LIKHET MED FLERTALET FÖRBAND INOM FLYGVAPNET TAGIT INITIATIV TILL BILDANDET AV EN KAMRATFÖRENING - EN SAMMANSLUTNING SOM SKULLE GÖRA DET MÖJLIGT FÖR DEN SOM SÅ ÖNSKAR ATT UNDER TREVTLIGA FORMER -MED MALMEN SOM BAS - FA ÅTERSE GAMLA KAMRATER I VÄLKÄND MILJÖ:

MED DETTA SOM BAKGRUND ERBJUDER JAG MINA TJÄNSTER SOM EN SAMMANHÄLLANDE FAKTOR TILL DEN DAG, FÄR VI HOPPAS ICKE AVLÄGSEN, DA DENNA KAMRATFÖRENING FÖR FÖRSTA GANGEN KAN AVHÅLLA ETT KONSTITUERANDE SAMMANTRÄDE OCH DRAGA UPP RIKTLINJER FÖR FRAMTIDEN.

JAG VÄNDER MIG I FÖRSTA HAND TILL DEN PERSONALGRUPP SOM SORTERAR UNDER BEGREPPET "FAST ANSTÄLLD".

ALL VERKSAMHET ÄR SOM BEKANT FÖRENAD MED EN ARBETSINSATS OCH KOSTNADER GÄR EJ ATT HELT UNDVIKA

MALMSLÄTT 1981-01-25



LARS ÅKE WENDEL

1981-04-14



HEJ MALMENKAMRAT !

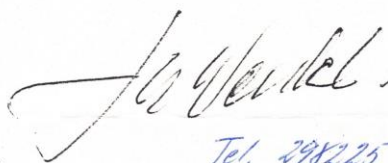
VI ÄR IDAG ENDAST EN LITEN HANDPLOCKAD SKARA - SAMTLIGA TILLFRAGADE HAR SVARAT POSITIVT, VILKET VISAR 100 % INTRESSE FÖR ATT STARTA UPP EN LITEN KAMRATFÖRENING VID MALMEN.

TORSDAGEN DEN 23 APRIL 1981

ÄR GAMLA UOFFMÄSSEN (JO - DEN FINNS KVAR!) BOKAD FÖR VÅR RÄKNING OCH HIT ÄR DU VÄLKOMMEN OM DU ÖNSKAR DELTAGA I FÖRENINGENS ABSOLUT FÖRSTA SAMMANTRÄDE.

I ANSLUTNING TILL SAMMANKOMSTEN SERVERAS KRONANS ÄRTMALTID OCH OM DU ÖNSKAR DELTAGA I DENNA VÄR VÄNLIG MEDDELA MIG SNARAST !

VÄLKOMMEN KL 19.00!



MEDLEMSFÖRTECKNING BIFOGAS.

Tel. 298225



Åke Wendel,
initiativtagare



Arne Källman



Arne
Lindecrantz



Berndt
Wettergård



Bror Bersson



Carl-Erik
Spångberg



Filip Jonsson



Gunnar
Hinnersson

Detta är de gubbar,
som svarade på det
ursprungliga uppropet
och som jag hittat bild
på



Gustav
Guander



Gösta Brimalm



Karl Ljunge



Lennart
Lindholm



Martin
Bengtsson



Martin Wictor



Helge
Tersander



Nils Arne
Törnkvist



Pontus Dahlberg



Stig Jansson



Torsten Nilsson

MALMENS KAMRATFÖRENING

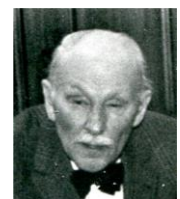
	Personnr	Vid F 3
AMBJÖRN	KARL RAGNAR	221023-
BENGTSSON	STEN STURE	190812-2334
BENGTSSON	GUSTAV MARTIN	141019-2312
BENTZEN	TORD	40 - 43
BRIMALM	GÖSTA BIRGER	190412-2114
BRÖDD	NILS GUSTAV	200222-2137
BARKLIN	RAGNAR	200507-1630
DAHLBERG	PONTUS HARRY	090903-5933
FALKENBERT	ALLAN GOTTFRID	180820-1618
FAGERLUND	BENGT OLOV	220208-1697
GUANDER	GUSTAV ADOLF	031105-2336
HÖLMBERG	ÅKE LENNART	210717-4639
HÄRSTEDT	NILS HELMER	171118-4315
HINNERSON	GUNNAR ROLF	070620-2314
JANSSON	STIG GÖSTA VERNER	211111-2336
JONSSON	FILIP	171112-2315
KÄLLMAN	GUSTAV ARNE	201002-2313
LINDHOLM	LENNART	170802-1918
LINDECRANTZ	ARNE SAMUEL	210820-2314
LJUNGE	KARL	210511-2334
MÖLKER	STEN ERIK	180323-1297
MÄRTENSSON	SVEN ANTÖN	080317-2154
NILSSON	ERIK STURE	070920-2319
NILSSON	TÖRSTEN LENNART	220917-2333
PERSSON	BRÖR AXEL	180408-1915
PETTERSSON	KARL ERIK	200731-5076
SCHÖNBECK	LENNART	200306-353
SPÅNGBERG	CARL ERIK	190308-9330
SJÖHOLM	GUNNAR HENRY	220119-2339
THÖRNKVIST	NILS ARNE	180618-2133
TYBRING	LENNART STURE	210201-2313
TROTSMAN	THOMAS	221007-2330
TERSANDER	HELGE	211227-1990
WETTERGÅRD	BERNDT HJALMAR	210823-1917
WICTOR	MARTIN GUNNAR	050202-2999
WENDEL	LARS ÅKE	190924-1935



Nils Brodd



Ragnar Barklin



Sven
Mårtensson



Flygvapnets nya skolflygplan

Det nuvarande skolflygplanet, Sk60, har snart nått sin pensionsålder även om det modifierats i olika omgångar. Det flög första gången 1963 och togs i operativt bruk 1967. Flygvapnet har letat efter en ersättare i flera år och har nu bestämt sig för ett tyskt flygplan, GROB G120TP.

Det är ett enmotorigt och tvåsitsigt turbopropflygplan. Det är byggt med förare och elev sittande bredvid varandra, "side by side". Svenska FV kräver denna placering framför tandemplacement, vilket många andra flygvapen, bl a USA, föredrar.

Marschfarten är 380 km/h och spännvidden ca 10 meter. Instrumenteringen är helt digital med sk glasscockpit och flygplanet är tillåtet för belastning +6 till -4 G.

I nuläget har 7 flygplan beställts för leverans under 2022, med option på ytterligare ett antal senare.

I kontraktet finns också en simulator så att elever kan genomföra övningar på egen hand.

Meningen är att Sk40, som det nya planet kommer att heta i FV, ska tas i bruk under 2023. Sk60 kommer dock att finnas kvar under en övergångsperiod och användas parallellt för skolning.

FV har tidigare visat ett visst intresse även för det av SAAB och Boeing gemensamt utvecklade skolflygplanet, T-7A Redhawk, men av bl a kostnadsskäl är det sannolikt inte aktuellt inom närmaste tiden.

När det nya planet kommer hoppas vi på att någon från flygskolan kan ge en närmare presentation

Vi ser fram emot att få se ett nytt flygplan på Linköpingshimlen under 2023 och önskar FV och Flygskolan lycka till och hoppas att vi i föreningen får komma på studiebesök och beundra nyförvärvet på närmare håll framöver.

Text: Sture Axelsson



Grob G120TP

Foto: Christoph G. Schuber

Grob G 120TP

Flygplansmodell

Grob G 120TP är ett lågvingat två-sitsigt turbopropflygplan med en marschfart på 380 km/h. Det är kombinerat Skolflygplan- och aerobaticflygplan, byggt i komposit material av Gro Aircraft. Det är baserat på skolflygplanet Grob G 120A och har utvecklats för både civilt och militärt ändamål. [Wikipedia](#)

Maxhastighet: 454 km/h

Marschfart: 380 km/h

Räckvidd: 1 074 km

Vikt: 1 095 kg

Längd: 8,4 m

Tillverkare: Grob Aircraft

Motortyp: Allison Model 250



Modern instrumentering

Foto: Internet



T-7A Redhawk, Foto: SAAB



Solförmörkelsen 1954-06-30

Solförmörkelse samma dag som CFV general Bengt Nordenskiöld skulle avgå. CFV var en showman, kanske för mycket ansåg vissa. Men en solförmörkelse, som avsked, kunde han bara inte avstå, särskilt som nästa solförmörkelse skulle dröja till 2026. Alltså: 29/6 flyger han i en J 28 Vampire till F 21 för att därifrån starta sin avskedsturné nästa dag.



Bengt Nordenskiöld
Foto: Riksarkivet

Klockan tidigt 30/6 står Vampiren fulltankad för en resa söderut med landning på alla flygflottiljer i tur och ordning från norr till söder. Alla flottiljer har fått klockslag då CFV skall landa, all personal skall stå uppställd vid lämplig banända för att höra CFV i megafon ge sin avskedshälsning. Samma ord på alla ställen, CFV stående i den öppna cockpiten och sedan se honom starta mot nästa flottilj. På varje flottilj var det förberett för mottagning och ev. tankning, samt att startaggregat fanns redo. På F 14 i Halmstad hade alla piloter order att landa före CFV ankomst. Personalen, flera hundra personer, stod andäktigt väntande runt södra banänden.

En Vampire syns närma sig. Den vinkas in av beredda mekaniker, flottiljchefen rusar till för att hälsa CFV välkommen, bromsklossar läggs för, tankning från två tankbilar påbörjas. Piloten tar av sig syrgasmasken. Då ser flottiljchefen att det inte är CFV, utan vicekorpralen och fältflygaren Roland Helgé. Han har blivit försenad. Under tiden har en ny Vampire diskret landat och parkerat bredvid. Där sitter CFV. Snabbt bort med bromsklossar och tankningsgrejor från Rolands flygplan och över till CFVs.

CFV höll sitt tal och startade sedan mot nästa flottilj, som var F 10 Ängelholm. På F 12 i Kalmar stod jag på eftermiddagen och väntade med hundratals andra vid bana 34. CFV landar, öppnar huven, ställer sig upp, får megafonen och håller sitt nu rätt väl inövade tal. Han startar sedan norrut mot F 8 Barkarby som sista flottilj.

Vi väntar på solförmörkelsen med dess symbolik. Det mörknar, vinden mojar, fågelsången tystnar, det blir kyligare. Efter 2,5 minuter är det över, solen värmer igen. En ny tid för flygvapnet börjar.



Solförmörkelse
Foto Wikipedia

Bertil Eriksson

Vingmålskjutning 1962

Jag var chef för 2.div F3 och i november skulle vi skjuta mot bogserat vingmål, VM 4.

VM 4 var ett litet rödfärgat träflygplan med vingbredd 9 meter och bogserades i 400km/t av en J 29F i en 300m lång lina för akanskjutning, eller 600m för jaktraketkjutning. Man kunde naturligtvis skjuta akan också med 600m lina. Under bogsering hängde målet 50-100m lägre än bogserflygplanet, risken att träffa bogserflygplanet borde alltså inte finnas. Men, om man träffade vingmålet så att det skadades, kunde det börja flyga konstigt: hänga på ena vingen eller rentav tunnelrolla runt. Om skjutande förare ändå försökte träffa, kunde bogserflygplanet också träffas. Om jag inte minns fel så råkade Bo Agnegård ut för detta då an bogserade VM 4

utanför Öland. Kulan dunkade till i vingen, men ingen allvarlig skada uppstod. Men troligen hade Agnegård ett samtal mellan fyra ögon med skjutande förare efter landningen.

I målet fanns en mikrofon som "hörde" bogvågsknallen när en kula eller raket passerade tillräckligt nära och "träffen" registrerades av ett räkneverk i bogserflygplanet. Ibland träffades målet så svårt att det bröts sönder och då gällde det att undvika bitarna, för i målet fanns 2 trimvikter av betong och de vägde 50kg styck. När målet var sönderskjutet, eller bogserflygplanet måste tanka, så gällde det att bli av med målet. I början försökte man landa det ibland oskadade målet på startflygplatsen, men ofta blev målet då skadat och oanvändbart. Det var lättare att öka farten så att målet bröts sönder i luften och ramlade ner i havet. Varför havet? Jo, kulorna eller



raketerna fortsatte ju förbi målet och då var det säkrast att de fortsatte ner i havet. Vi kontrollerade alltid fartygstrafiken före skjutningen så att vi inte träffade någon båt.

Nu gällde det att bestämma var vi skulle skjuta. Valet stod mellan F 12 eller F 15, båda hade hav i närheten. F 12 hade jag dålig erfarenhet av sedan tidigare, ofta dimma på hösten. Det fick bli F 15 och jag beställde 34 vingmål att skjutas under 2 veckor, 4-5 mål per dag. Ganska intensiv verksamhet alltså, dagarna är korta i november. Men alla mål gick åt, utom två, som havererade i starten. När bogserflygplanet börjar starten står det ju redan 300-600m in på banan med sträckt lina till målet och det gäller att komma i luften och stiga brant så att målet börjar flyga och stiga innan det hamnar i skogen bortom banan.

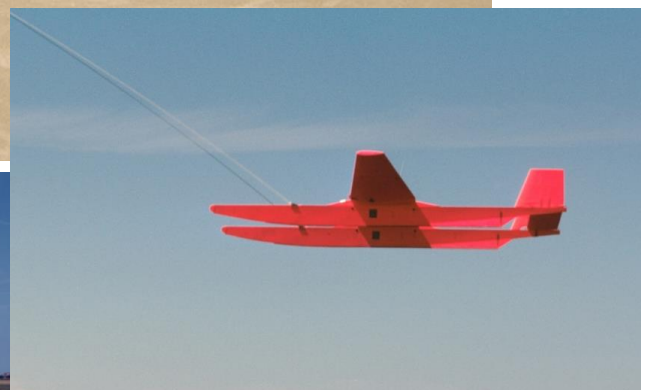
Första veckan började med att vi på måndag flög upp till Söderhamn med 12 stycken J 29F och 2 mål-bogserare, också J 29F, alltså 14 flygplan. Det fanns naturligtvis inte plats i någon hangar, F 15 egna flygplan stod ju där. Våra flygplan skulle alltså stå utomhus i 2 veckor i november. Att J 29 var ett bra flygplan och att våra tekniker och mekaniker gjorde ett bra jobb visas av att när vi flög hem till F 3, på fredag efter två veckor utomhus, så kom alla i luften och vi samlades i en sväng över F 15, som syns på bifogat foto. På fotot syns bara 13 flygplan, men jag sitter i det 14:de och fotograferar med en kamera lånad av Foto LIND.

De två sista flygplanen är bogserarna, det syns kanske på lilla bulan under kroppen.

Bertil Eriksson



J29 klar för start med vingmål 4 Foto: Dig museum



Vingmål 4 under bogsering
Foto: Dig museum



Vampire 75 år i Sverige

För 75 år sedan köptes de första "reaplanen", J28 Vampire, som flögs hem från England. Det har uppmärksammats i ett antal flygtidningar tidigare. Den 4 juni firades "födelsedagen" med föredrag på Flygvapenmuseet och med överflygning av en livs levande Vampire.

Länk till föredrag på Flygvapenmuseet 4:e juni:
<https://www.facebook.com/flygvapenmuseum/videos/310782513941562>

Det går också att i Google söka på "jetmotorn 75 år youtube" så hittar man där en länk till föredraget.

Artikel som följer är skriven av Lennart Berns och hittad bland en massa annat osorterat material i "Arkivet"



Lennart Berns

Tack vare goda förbindelser mellan dåvarande svenske flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld och den engelska flygledningen, fick Sverige som ett av de första länderna i världen operativa jetflygplan - eller reaplan som det då hette - i tjänst. Flygplanet var J28 Vampire och året 1946. Operativt jetflyg fanns vid denna tid, förutom i England, endast i USA. Engelsmännen hade Vampire och Meteor, och i Amerika hade några jaktförband utrustats med P-80 Shooting Star. I krigets slutskede hade tyskarna, med ett inte ringa mått av framgång, använt det 2-motoriga jetplanet Me 262 som interceptjaktplan mot de anfallande amerikanska bombarmadorna. Utöver jetflygplanen för operativt bruk fanns jetdrivna försöks- och provflygplan i England och USA, men också i Sovjetunionen.



J Oterdahl, L Thunberg, "Buster" Schnell, J Cunningham, N Ekstam var den besättning som flög hem de första Vampire

I maj 1946 kom fyra svenska flygare till flygplatsen Hatfield norr om London för att flyga in sig på Vampire och för att därefter delta i hemflygningen av de fem första flygplanen till Sverige. Dessa Sveriges första "reapiloter" var överstelöjtnanten Lage Thunberg, flygingenjören Nils Ekstam samt löjtnanterna Jan Oterdahl och "Buster" Schnell. Detta med reaflyg var för svenska förhållanden något mycket nytt och mycket spännande -även om SAAB:s konstruktörer låg långt framme med konverteringen av J 21 för jetdrift - och i svensk press fanns långa och fylliga artiklar. Om Vampire i synnerhet och reaflygets framtid i allmänhet. I det följande redovisas några "klipp" med kommentarer.

Signaturen Lasso i Östergötlands Dagblad skrev i maj 1946 att:

"de Havilland Vampire är en fullödig exponent för vad nutida konstruktionsprinciper kan åstadkomma. Vampire har trots sin höga hastighet en förbluffande god manövreringsförmåga, som tillsammans med dess lätthanterliga bestyckning gör den utmärkt lämpad som effektivt försvarsvapen".

Beväpningen var 20 mm automatkanoner. Omdömet om den goda manövreringsförmågan kom att stå sig under hela Vampires livstid i det svenska flygvapnet, från jakt- och attackflygplan till skolflygplan på Ljungbyhed. Ett omdöme som undertecknad gärna skriver under på efter att under en kortare tid ha varit Vampirepilot.

I samma artikel säger Lage Thunberg:

"Ja, när man tar plats i en Vampire, så är det faktiskt som att komma in i ett nytt tidevarv. Man gör massor av nya erfarenheter och förbluffas över hur lätt allting är att handskas med. Det är faktiskt nästan enklare att flyga en sådan "blåslampa" än ett vanligt flygplan. Liksom alla jaktflygplan är det byggt för stora hastigheter och höga höjder, men med reaktionsdriften har man nu lyckats nå utöver vad man förut kunnat nå med jaktplan av konventionell typ. Tryckkabinen gör det möjligt för piloten att bibehålla god stridsförmåga på mycket hög höjd, där man förut inte ens kunde förhindra i blodväska bundet kväve att fri göras, även om man också inandas ren syrgas. Föraren sitter längst fram i flygplanets nos och har bakom sig det tudelade stjärtpartiet med reaktionsaggregatet emellan. Han får däri genom fri utsikt mot målet.



Moderna gyrodrivna instrument och snabbelds-kanoner gör det möjligt att öppna eld på dubbla avståndet mot vad som tidigare ansågs möjligt och lämpligt".

Innan de svenska flygarna på Hatfield kom så långt som till flygning med Vampire var det många timmar på skolbänken för att lära den nya tekniken. Flyginstruktör för svenskarna var den berömde provflygaren, tidigare krigsflyghjälten, John "Cateye" Cunningham. Han försäkrade för svenskarna att Vampire var lättare att flyga än något annat och nöjde sig med en relativt enkel beskrivning av de olika instrumentens och reglagens placering och funktion. De fyra flygarna kom att instämma med Cunningham, även om flygplanets fartprestanda var något ovana i början. Vid ett tillfälle under inflygningskedet förlorade Oterdahl orienteringen och landade på ett övergivet fält. När Ortsbefolkningen rusade till och frågade var Oterdahl kom ifrån svarade han hemlighetsfullt: "From Iceland"! Samtidigt med inflygningen av de svenska förarna gjordes prov efter prov med de flygplan som skulle levereras till Sverige, och då och då fann ingenjörerna eller mekanikerna någon liten detalj som måste korrigeras.

En "icke flygdag" gjorde svenskarna ett besök på Royal Society of Arts, där de Havillands motorkonstruktör, major Halford, gjorde en exposé över framtidens trafikflyg mot bakgrund av den nya reaktionsdriften. Han spådde att inom en nära framtid skulle alla plan på de transkontinentala linjerna vara reaktionsdrivna och att den tid skulle komma då de vägde över 90 ton, kunna ta 50 passagerare eller mera och flyga med en hastighet på omkring 1 000 kilometer i timmen. Hur det är idag vet vi. En Jumbojet väger omkring 170 ton och tar över 300 passagerare.

Stor framsynthet visade även Lage Thunberg som i artikeln i Östergötlands Dagblad menade att konstruktionsprinciperna för flygplan med stora hastigheter måste följa dessa 3 konstruktionsprinciper:

Att flygplanen måste bli stjärtlösa, dvs enligt typen flygande vinge, att vingarna måste sträckas snett bakåt för att ge pilform, att vingarna måste ges en mycket tunn profil eller att det tunna skikt av uppbromsad luft som finns längs flygplanets ytor måste sugas bort på något sätt.

Året var alltså 1946...

Den 4 juni 1946 kom de första Vampire-flygplanen till Sverige och Bråvalla. F 13 var den första flottilj som skulle utrustas med "rea".

Om ankomsten till flygfältet utanför Norrköping skrev signaturen Don Carlos i Stockholms Tidningen:

"Hela eftermiddagen hade Norrköping och flygvapnets högsta ledning väntat förgäves. Det verkade underligt att planen ej kommit tidigare, och de sparsamma rapporterna tycktes ange, att flygningen avbrutits i Lübeck sedan ett par plan blivit efter i England. Hoppet sjönk, och kl 20 kom ett definitivt besked att det inte skulle bli några Vampyrer idag. Just då låg emellertid de tre första planen i luften på väg till Bråvalla". Två av de 5 planen som flögs av Ekstam och Cunningham, hade blivit fördröjda av tankningsbekymmer i Lübeck. Thunberg förklarade så här för portrarna efter landningen:

"Det var tankningen som fördröjde oss. Personalen kände inte till planen, och man fick instruera dem i detalj. Vi fick inte i tankarna mer än 15 liter i minuten, och det är inte mycket, då reaktionsmotorn drar 50 liter vid högsta fart. Vi lämnade Hatfield vid 9-tiden och flög över till Manston där vi tankade fullt. Nästa etapp till Lübeck gick på drygt en timme, men sedan måste vi stanna där från halv två till bortåt kl 20. Ändå hann inte alla plan bli fulltankade, och enda möjligheten var att flyga hit de tre som blev klara".

För flygningen till Sverige hade extratankar av pressad papp monterats under vingarna, varigenom aktionstiden höjdes till två och en halv timme på 6 000 meters höjd. Utan extra tankar var aktionstiden bara en dryg timme. De båda eftersläntrande flygplanen kom till Sverige den 6 juni efter ytterligare fördröjning p g a dåligt väder. Därmed hade de första fem av första omgångens sjuttio flygplan J 28 A kommit till Sverige. Senare skulle ytterligare ett stort antal Vampire av olika versioner tillföras det svenska flygvapnet, men det är en annan historia.

Källor: Östergötlands Dagblad maj 1946, Stockholms-Tidningen 4 juni 1946, intervju 1976 med "Buster" Schnell samt egna flyghistoriska anteckningar.

Lennart Berns



Tankning i "papptankarna" Flygplanen var redan märkta med flottilsiffra och kronor



J28,

Foto :aef



J28, cockpit

Foto: Youtube



FOTO DANIEL KARLSSON

Flyg historia

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 445 kronor, som sätts in på Plusgirokonto 53 32 14-3.

Svensk Flyghistorisk Förening

Telefon 08-667 71 70 www.flyghistoria.org





Information från Helikopterflottiljen.

Helikopterflottiljen och Linköpings garnison fick under hösten en ny chef då överste Jonas Nellsjö lämnade över förbandets fana till överste Mats Antonson. Under hösten börjar också övningsverksamheten att normaliseras efter att coronarestriktionerna börjar tas bort. Som vanligt är det också på hösten inryckning på Kvarn för flottiljens värnpliktiga, som i år är 85 till antalet, plus 14 mekaniker som rycker in direkt i Luleå och Ronneby.



Överste Jonas Nellsjö lämnar över Helikopterflottiljens fana till den nya flottiljefen överste Mats Antonson.

Jonas Nellsjö tillbringade mer än 30 år på Malmen, som pilot och som chef i olika befattningar. Efter fyra år som flottiljefen går han vidare mot nya utmaningar och i stället kommer Mats Antonson hem efter två år på flygstaben. Innan dess var han stf chef Helikopterflottiljen och har en bakgrund inom flygbas. Med en chef som har erfarenhet från basfunktionen och en bakgrund i armén, en ställföreträdare som varit skvadronchef och har en bakgrund i marinen samt en flottiljeförvaltare och en ny stabschef som började sina karriärer som tekniker i flygvapnet har Helikopterflottiljen en ledning som är ovanligt bred. Den som var med på plats och beordrade chefsbytet var flygvapenchef generalmajor Carl-Johan Edström. Förutom att tacka avgående chef och gratulera pågående chef sa han bland annat i sitt tal;

"Flygvapnets och Helikopterflottiljens uppdrag är tydligt; Vi försvarar Sverige, landets intressen, vår frihet och rätt att leva som vi själva väljer. Flygvapnet – Vi försvarar Sverige – i luften, från marken. Dygnet runt, året om. Det är något jag är väldigt stolt över och det betyder mycket mer för mig än några ord på ett papper men ställer

samtidigt höga krav på var och en av oss, individuellt och som organisation.

Det försämrade omvärldsläget gör att vårt uppdrag är på riktigt. Fyra av fem huvuduppgifter inom vårt uppdrag genomförs i såväl fred, kris som krig. Detta skapar tröskeleffekt redan i fred och kris. Tillsammans med övriga försvarsgrenar – Tillsammans med andra länder.

Helikopterflottiljen spelar en central roll för att vi ska kunna lösa dessa uppgifter, framför allt när det gäller transport, sjöstrid, drifhållandet av flygplatser och betjäning av flygande förband. Ta utgångspunkt från vårt uppdrag och uppgifter – då gör vi rätt saker. Vår vision är att bygga ett flygvapen som är starkt och taktiskt överlägset i varje given situation. Då skapar vi ett mycket svårt militärt problem för en motståndare."



Överste Mats Antonson håller det första talet till sitt förband, med flygvapenchefen, generalmajor Carl-Johan Edström, vid sin sida.

Övningar

Beredskap, internationella insatser och övningsverksamhet har fungerat även under coronapandemin men vad gäller övningar har större sammansatta övningar bytts ut mot mindre dito där olika förband har varit separerade. Därför är det glädjande att under oktober se Luftförsvarsövning 21 och marinövningen SWENEX 21 under samma tid. Anledningen till att det numera heter Luftförsvarsövning och inte Flygvapenövning är att också Lv6 ingår, ett exempel på att vi har en integrerad försvarsmakt i Sverige. Nästa stora Försvarsmaktsövning är planerad till sensvåren 2023. Vi blir starkare tillsammans.



Övningar har planerats om men genomförts under coronapandemin, här övning Vildvittra i Västergötland.

Nya värnpliktiga

När värnplikten återinfördes för några år sedan, efter att ha varit vilande, kom det i media en del kommentarer om att det var fel att tvinga någon att göra värnplikten. Det visade sig snart att verkligheten är den rent motsatta, många som vill får inte möjligheten då Försvarsmakten inte har resurser/behov att utbilda alla.

Hela årskullen, ca 100 000, gör en självskattning på nätet. Därefter kallar Plikt och Prövningsverket de cirka 10 000 som de anser vara mest lämpade och av dessa är det cirka 5 000 som får möjlighet att gå Försvarsmaktens utbildning.

Pratar man med de ungdomar som lyckats passera nålsögat och kommit in har samtliga kamrater som blev besvikna för att de inte ens fick möjlighet att mönstra. Den som inte blev kallad har möjlighet att senare själva söka till mönstring och konkurrera med efterföljande årskullar. Förbanden bestämmer själva vilka kategorier som är sökbara år från år. Merparten den här gången kommer att på Helikopterflottiljen gå mot flygbassäkerhetssoldater. I juni nästa år är det avslutning och vi får se hur många som får möjlighet till anställning som soldater på förbandet.



Det är mycket som ska släpas hem från förrådet redan första dagen när de värnpliktiga rycker in.

Text och foto: Lasse Jansson, Hkpfli



Flygbas på Roxen 1954

Inledning:

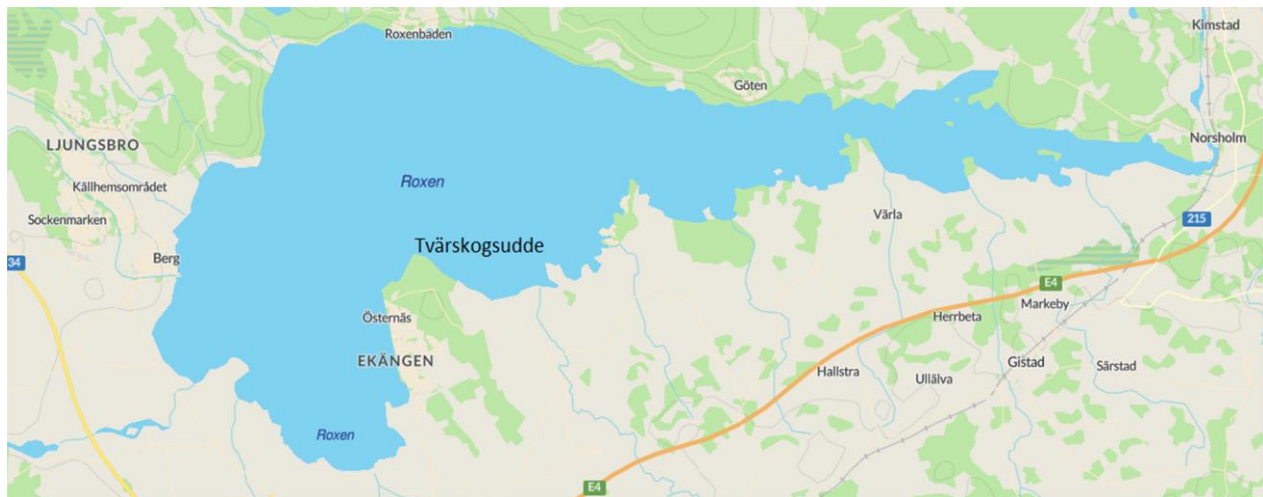
Efter inspiration av artikeln om vinterhistoria från flygbas Heden i Medlemsblad 1–2021 kom en idé upp att även Roxen har en historia.

Sättuna-unglingen Stig-Olov Carlsson, då 14 år, upplevde många intressanta upplevelser på Nybro/Sättunakärren. Jag har tidigare skrivit om de skjutningar från flygplan J 29 mot markmål som förekom. Pojkarna från trakten plockade upp tomhylsor, som föll ned över kärrområdet, och sålde dessa till skrothandlare. Det blev bra förtjänst så jag kunde köpa mig en ny moped. Med benäget tillstånd av författaren, Hans Kampf relateras hans artikel i F3-boken om Flyget på Roxen.

Alla foton utom kartor är från Corren S-O Carlsson



Snöslunga i arbete på Roxen



Isbas på Roxen, start / landningsbana 2700 m, var förmodligen i väst/östlig, riktning med tanke på Roxens kontur, 8 meter djup en yta på 94,5kvm och ligger 33 meter övh..



Under den tid Flygvapnets flygplan var byggda av trä eller stålörsstommar, klädda med duk, var de ganska lätta och hade låg landningshastighet. Då var start och landning på sjöisar vanliga. Dessutom var flygfälten färre än på 50-talet, och isar erbjöd vintertid möjligheter att basera



flygförband på platser som inte hade utbyggda flygfält, liksom att de tjänstgjorde som reservflygfält och nödlandningsplatser.

Under andra världskriget använde bland annat de finska luftstridskrafterna sjöisar som



flygbaser. Vintrarna under det tidiga 40-talet bidrog också till att isarna var tillräckligt tjocka. Eftersom man på den tiden ofta kunde utrusta flygplanen med skidor i stället för hjul, var snöröjningen inte ett så stort problem.

I början på 50-talet gav flygvapenchefen direktiv till eskadercheferna att planera och rekognosera för isbaser. En av de flottiljer som prövade på att använda sjöisar som bas, var F 3. På Roxen utanför Tvärskogsudde hade F 3 isbaser i slutet av februari 1954 och 1955. Kravet var att isen skulle vara minst 40 cm kärn-is. På grund av försämrad bromsverkan på is krävdes också betydligt större banlängd än på asfalt.



Tunna på hal is

Den 24 februari 1954 fanns ett reportage i den lokala tidningen Östgöta Correspondenten ("Corren") om när en division J 29 från F 3 tillfälligt baserades på Roxens is. Ett hundratal man med all tänkbar utrustning flyttade ut från flottiljområdet på Malmen; tankbilar, snöslungor, tältverkstäder och reservdelsförråd. Dessutom tält för personalen, förläggning, matlagning och utspisning.

En startbana på omkring 2700 meters längd och 70 meters bredd röjdes med hjälp av F 3:s snöslungor. Den sista februari året därpå upprepar isbaseringen vid Tvärskogsudde med en division J 29 under namnet "Operation Abborren".
Hans Kampf.



Inspektion av ?

Nödlandning på Tåkern. 1951 Augusti

Ett Taxiplan nödlandar på Tåkern och söks i den nermörka Augustinatten. Trafikledaren Nils Erik Kvist vid Roslagens Flygflottilj, (F2), samt tre passagerare kunde efter ett skickligt planlagt räddningsarbete, kl 02, föras iland helt oskadda vid Hångers gård. Svanshals telefonväxel hade rapporterat motorljud över Tåkern. I Hånger hade flera personer sett ett flygplan. Med strålkastare och Tåkern-ekor gav sig vana fiskare ut på sjön och snart var planet funnet.

Flygplanet hade startat i klart väder men över Östergötland möttes av tjocka och hållregn varför piloten beslöt att nödlanda, då bensinen ej räckte att återvända.

Landningen lyckades perfekt med amfibieplanet vid åttatiden på kvällen. Dagen därpå, vid 11-tiden, fortsatte planet efter att tankat nytt drivmedel, sin resa.

Uppgift från Svanshals allehanda "Händelser åren 1910-1966" (Roland Hagberg).



Tåkern är en fågelsjö, största djup är 80 cm, yta 44 kvm, längd 12 km bredd 8 km, 93 m övh.



Nödlandning på Tåkern. 1958 Februari

Ytterligare ett fall av "isbasering", om än av ofrivilligt slag, inträffade den 18 februari då kapten Rune Hallander från F3, nödlandade med sin J29:a på Tåkerns is. Landningen gick lyckligt då isen höll.

Uppdraget gällde en kontrollflygning av planet. Det fick motorstopp då planet befann sig strax söder om Motala. Föraren, kapten Hallander, företog omedelbart efter stoppet stigning med hjälp av överskottsfarten och kom upp till 2 500 meters höjd. Han försökte då återstarta planet, men detta misslyckades. Efter samråd med trafikledningen beslöts att nödlandning skulle ske på Tåkern i stället för Malmen.

Landningen skedde i halvmeter snösörja, med utfällt landningsställ, det gick trots detta bra. Efter att ha pulsat i snö i en timme, med fallskärm under armen, kom Hallander till Sjötuna gård där han kunde underrätta F3 och meddela att både flygplan och pilot var oskadade. Flygplanet drogs till Tåkerns norra strand där personal från F3 under tre dagar klargjorde maskinen i ett uppriggat tält. Efter tankning och kontroll, kunde så planet starta från en upplagad bana och flyga "hem".

Text S-O Carlsson



29:an startar mot Malmen. (kanske)



Kåseri

Händelse vid invigning av slottsmuseum i Linköping

Detta hände vid invigningen av det renoverade slottsmuseet med särskilt inbjudna gäster, Prinsessan Christina, biskopen Martin Lind, med flera.

Jag stod tillsammans med många åskådare utanför grindarna, som var bevakade av vakter. Jag gick fram till grinden och vakten frågade mig om jag hörde till sällskapet och jag svarade ja. Till min förvåning blev jag insläppt och anslöt till de inbjudna gästerna.

I samlingsen hamnade jag bredvid prinsessan Christina. Hon frågade mig om jag också skulle hålla tal och jag svarade henne vänligt att det skulle jag inte. Självt skulle hon bara klippa av ett blågult band och förklara museet invigt.

Landshövdingen hälsade alla de inbjudna gästerna välkomna och bjöd in till middagen efter visningen av museet.

Jag räknade alla inbjudna gäster som visade sig vara 12 personer, med mig 13 personer!

Efter tal av biskopen, landshövdingen med flera gjordes en rundvandring i museet. Hur skall jag komma runt problemet med middagen?

Vi var ju 13 personer och det var säkert bara dukat för 12 personer. Nu måste jag lämna sällskapet vid lämpligt tillfälle utan att någon märker något.

Landshövdingen meddelade att om någon vill besöka toaletten före middagen kunde vi göra det nu. Då passade jag på att obemärkt slinka ut bakvägen. Prinsessan Christina och övriga undrade säkert vart jag tog vägen men ut kom jag.

Familjen frågade var jag hade varit och jag berättade vad jag varit med om. Självklart var det ingen som trodde mig, men så var det.

En trevlig stund tillsammans med 12 prominenta gäster.

Okänd oinbjuden gäst



Det var här vår oinbjudne gäst nästlade sig in bland societeten. Foto: Flygbild Linköpings Slott- och domkyrkomuseum.