



KAMRATBLADET

VÄSTGÖTA FLYGFLOTTILJS KAMRATFÖRENING
Nr 2 år 2017 (nr 47 sedan första utgivningen 1994)



Ordföranden har ordet

Sommaren går obevekligt mot höst och trots allt kan vi med tillförsikt se tiden an.

Glädjande är att flygplatsplutonens framtid nu verkar säkrad. Av Claes-Åke Eklunds artikel i denna tidning framgår vilken fantastisk arbetsinsats som genomförs med ett minimum av personal.

F6 -andan lever kvar!

Efter ett moget övervägande har föreningen anslutit sig till SMKR (Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund). Se särskild artikel i tidningen.

Våra tisdagsträffar på soldathemmet fortsätter. Vi brukar vara ett tiotal medlemmar som fikar och löser alla problem både lokalt och i världen. Jag ser gärna att flera medlemmar hittar till soldathemmet kl. 1300 varje tisdag. Vi blir väl omhändertagna av Elisabeth med personal.

Även i år planerar vi att aväta en jultallrik på Kanalhotellet. Vi återkommer om detaljer i vår decemberskrivelse.

Soldathemmet kommer under hösten att genomgå en större renovering, men detta torde inte beröra vår verksamhet.

Varmt välkomna till höstens torsdagsträff den 19 okt. Då kommer Gunilla Olsson och Toivo Stark fortsätta att berätta om sina båtfärder. Se särskild artikel i tidningen.

Som vanligt saknas bidrag till tidningen, Låt nu fantasin flöda och skriv ner minnen från flydda dagar. Gärna som en rolig historia,

K-A Andersson
Ordförande

Medlemstidning för Västgöta Flygflottiljs Kamratförening
Box 402, 546 18 Karlsborg
Plusgiro: 4916929-5
Ansvarig utgivare: Karl-Axel Andersson, tel 0505-12455
Redaktör: Claes G Bjärle

Omslagsbilden:

Denne strame vicekorpral släpper nog ingen över bron. Kan någon identifiera honom?

Torsdagsträffen i april

Den 27 april besökte Leif Crona oss på Soldathemmet. Med sig hade han ett stort antal digitaliserade filmer som han (i viss mån) lät oss välja emellan. Resultatet blev en rik och varierande föreläsning där vi bland annat kunde beskåda den från F6-tiden bekante Jan-Åke Rispling. En fint sammansatt filmatiserad återgivning av Stig Dagermans "Birgitta" avslutade filmupplevelsen.

I vanlig ordning kunde så deltagarna inta Soldathemmets goda landgång.

En uppskattad kväll med mersmak!



Leif Crona berättar om sitt filmskapande.

Torsdagsträff den 19 oktober

Den 19 oktober kl. 1730 träffas vi på Soldathemmet för en traditionsenlig torsdagsträff. De från förra årets årsmöte välkända Toivo Stark och Gunilla Olsson fortsätter sin berättelse om båtfärder i Europa.

Efteråt intar vi Soldathemmets landgång och har det trevligt tillsammans. Anmälan kan ske på telefon 0505-12455 (Acke) eller 0505-31333 (Claes) senast den 12 oktober.

Föreningen bjuder denna gång på förtäringen!

Varmt välkomna!

2017 års årsmöte

Årsmötet avhölls i vanlig ordning på Kanalhotellet. 22 medlemmar var närvarande vilket innebär att de medlemmar som valt att närvara stadigt sjunker. Det är en tråkig utveckling som förmodligen har att göra med medlemmarnas tilltagande ålder. Om den profetian är riktig kan slutet bara bli ett. Kan utvecklingen vändas? Ja kanske i någon mån om fler får upp ögonen för de "omgivande" arrangemangen med fralla och kaffe samt en god lunch efter genomförda förhandlingar.

Så uppmaningen blir: Ställ upp på våra årsmöten och träffa trevliga kamrater!

Efter förhandlingarna och före lunch berättade Anders Kristiansson om sitt omväxlande flygarliv på ett intressant och medryckande sätt. Tack för det!



Årsmötet avslutades med en samling vid minnesstenen där Claes Bjärle höll ett kort tal. Därefter kunde så 2017 års årsmöte läggas till handlingarna!



En tapper liten skara under ett stort flygplan!

Protokoll fört vid årsmöte 2017-05-13

Plats: Kanalhotellet

Närvarande: 22 medlemmar deltog i årsmötet

- § 1 Ordföranden hälsade välkommen och förklarade mötet öppnat samt orienterade om dagens program.
- § 2 Konstaterades att årsmötet var behörigen utlyst.
- § 3 Godkändes förslag till dagordning
- § 4 Valdes ordinarie ordförande och sekreterare till dessa funktioner under mötet.
- § 5 Valdes Bror Bruzell och Sten Gustafsson att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
- § 6 Föredrogs och godkändes verksamhetsberättelsen för 2016
- § 7 Föredrogs och godkändes resultat- och balansräkning för 2016.
- § 8 Föredrogs revisionsberättelsen, varefter den godkändes.
- § 9 Beviljades avgående styrelse full och tacksam ansvarsfrihet.
- § 10 Omvaldes Karl-Axel Andersson till ordförande fram till årsmötet 2018.
- §11 Omvaldes Roine Larsson och Claes Bjärle till ordinarie styrelseledamöter under en tid av två år.
- §12 Omvaldes Rune Bladh att utgöra ersättare i styrelsen under en tid av ett år.
- §13 Omvaldes Stig Brehag och Sten Gustafsson att vara revisorer fram till nästa årsmöte 2018.
- §14 Valdes Bror Bruzell och Lars-Magnus Brandqvist att utgöra valberedning fram till årsmötet 2018.
- §15 Inga av styrelsen föreslagna ärenden förelåg.
- §16 Inga skriftligen anmälda ärenden förelåg.
- §17 Föredrogs och godkändes förslag till budget för 2018.
- §18 Beslöts att medlemsavgiften för 2018 skulle bibehållas med 100:- för enskild medlem och 150:- för par med samma adress.
- §19 Under punkten övriga frågor framförde Ulla Sjöstrand åsikten att en översyn av ständigt medlemskap skulle göras. Årsmötet beslöt att förslagsställaren skulle inkomma med en skriftlig framställan om detta till nästa årsmöte.
- § 20 Ordföranden tackade för visat intresse och avslutade mötet.

Vid protokollet

Justeras

Justeras

Justeras

Claes G Bjärle

K-A Andersson

B Bruzell

Sten Gustafsson

Claes G Bjärle

K-A Andersson

B Bruzell

Sten Gustafsson

Året var 1982

F 6 fick då besök av 41 divisionen ur RAF utrustad med SEPECAT Jaguar och förlagd på Coltishall i östra England.

41. divisionens chef hette Hilton Moses och en av piloterna som deltog i besöket var Mike Rondot som senare skulle komma att bli välkänd som konstnär med målningar av flygplan som specialitet. Utbyte av divisioner hände regelmässigt på Coltishall och när Mike var stationerad vid 41.div deltog han i ett särskilt intressant sådant utbyte med F 6 på Karlsborg som vid denna tid flög med AJ 37 Viggen.

Redan från början insåg han och hans kollegor att mycket var exceptionellt när det gäller det sätt som svenskarna tränade och opererade på inte minst på grund av att majoriteten av piloterna var korttidsanställda flygförare.

Här nedan följer Mike Rondots berättelse om sina upplevelser på F 6 1982.

"När man betraktade de här människorna som flög flygplanen tyckte jag att vi definitivt kunde lära oss av dem. Piloten jag flög med var körde en Honda 500 cc. motorcykel; det fanns rallyförare go-kart förare och alla möjliga andra. De var inte personer som var bra på undervattensbasket; de var personer som var rekryterade för att flyga Viggen.

Den första som flög Viggen var vår chef, Hilton Moses. Jag kommer ihåg att jag gick ut tillsammans med honom till flygplanet och han log och skrattade och sedan se honom lämna flygplanet efter passet och återvända till omklädningsrummet. Då såg han ut som han hade utsatts för en galen kombination av en åktur i en berg- och dalbana och en dito i en tvättmaskin. Sedan flög jag på eftermiddagen och det förändrade mitt liv.



Mike Rondot

De brukade flyga omkring med Mach 0,95, ungefär 650 knop och de övade på 10 meter. Vi flög genom brandgator, vi flög överallt i norra Sverige på 10 meter och var aldrig under 600 knop. Allt detta gjordes skall jag påpeka under ett molntäcke på 50 till 80 meter utan luckor i molnen. I RAF skulle ingen som ville bli gammal flugit i sådant väder. Efter ca.40 minuter steg vi upp i moln och piloten flög sedan en 4 graders inflygning "hands off" med händerna på sitt huvud ner till ett avlägset beläget flygfält, reverserade in på en flygplanplats och tankade med motorn igång utan samband med markpersonalen utom handsignaler, taxade ut och startade i samma riktning som vi landade i. Vindriktning saknade betydelse. Sedan gjorde vi några inflygningar mot landsvägar och flög på ca.5 eller 6 meter för att gå fria från bilar och på så sätt varna dem att det skulle bli några flygplanrörelser innan övningsinflygningarna. Och den avancerade flygningen trotsar all beskrivning.

Nästa dag var det dags att ta med de svenska piloterna på en flygning med Jaguar. Jag visste inte riktigt hur jag skulle förklara för den här killen att vi flög med 420 knop när de flög i 620 knop, så jag beslöt att det rätta sättet var att ha efterbrännkammaren påslagen, accelerera till 620 knop och sedan lämna över flygplanet till honom. Det är vad jag gjorde; jag startade och lämnade över kontrollerna vid 620 knop och på en höjd av ca.50 meter. Han doppade nosen och tog Jaguaren ner till ca.10 meter och fortsatte att flyga den på ca.10 till 12 meter med ca.600 knop utan problem. Det slog håll på alla myter om vilken som har de bästa flygplanen, vilka som har de bästa piloterna och så vidare.

Det svenska flygvapnet hade flygplan som var ljusår framför allt som RAF hade eller skulle komma att få eller har nu och deras piloter spelade i en helt annan division än vi gjorde. Det var inte ett enstaka exempel; jag flög med tre av dem och alla tre var likadana. Var och en av dem kunde flyga Jaguaren snabbare och lägre från baksits än jag kunde från framsits.

Efter denna upplevelse trodde jag inte att jag skulle kunna fortsätta att flyga Jaguar om jag fick tillfälle att flyga andra flygplan. Jag flög F-104 som var ett trevligt flygplan men aldrig F-15, F-16, F/A-18 eller något liknande. Om jag hade gjort det vet jag inte hur jag skulle klarat att återgå till Jaguar.”

Som synes en enda lovsång över flygvapnets piloter och över flyplantypen AJ37. Indirekt öses naturligtvis också beröm över flygplantillverkaren SAAB som konstruerat ett flygplan så långt tekniskt avancerat och med överlägsna prestanda, åtminstone i jämförelse med de flygplan som då användes av RAF.

Mike Rondot lämnade RAF 2006 och den flygförare som Mike flög med var, som ni säkert räknat ut, Peter Lindén.

Den avsides belägna basen var Hasslösa (HAS).

Redaktionen tackar Börje Räftegård för det engelska underlaget till den här artikeln.



Som framgår av "Ordföranden har ordet" är vi nu medlem i SMKR (Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund.) Det kan därför vara på sin plats att kortfattat orientera om förbundet och dess verksamhet.

Förbundet är en samlande, opolitiskt organisation för landets kamratföreningar med drygt 100 medlemmar. Riksförbundets huvuduppgift är att bidra till att utveckla den militära kamrat- och veteranföreningsverksamheten i Sverige och Norden. Förbundet lämnar remissyttranden i olika försvarsfrågor främst inom traditionsområdet. Förbundet utgör länken mellan landets kamratföreningar och Försvarsmaktens högkvarter- SMKR är en del av de fem ideella organisationerna Sveriges Veterantförbund Fredsbaskrarna (SVF), Svenska Soldatshemsförbundet (SSHF), Individzonen (IZ) och Idrottsveteranerna (IV) som, på uppdrag av Försvarsmakten, stödjer utlandsveteraner och deras anhöriga på olika sätt.

Mer information om SMKR kan återfinnas på förbundets hemsida smkr.org.

Presentation av Flygplatsplutonen i Karlsborg och dess verksamhet 2017 08 24.

För närvarande så består 145:e flygplatsplutonen F7 Karlsborg av 12 personer. Av dessa är vi fyra officerare och 8 civilanställda. Stf C flygplatspluton Tony Abrahamsson befinner sig på just nu på en kommendering i utlandet. Han återgår i tjänst under hösten. Vi tillhör ett flygplatskompani (14:e flygplatskompaniet) som har sin hemvist på Såtenäs. Övriga enheter som verkar inom denna organisation är bl.a. 144:e sambandstroppen som svarar för tekniskt underhåll av samtliga navigations- och landningshjälpmedel här i Karlsborg, de är hos oss en vecka per månad och en dag i veckan samt har beredskap för att snabbt kunna avhjälpa de fel som uppkommer.

Glädjande nog har vi fått tillbaks vara personrader som "försvann" i omorganisationen 2016, detta gäller fr.o.m. kommande årsskifte. Detta innebär att vi från den 1 september åter är 13 personer i flygplatsplutonen.

Vårt behov av att dränera och täckdika runt våra hårdgjorda ytor, byta elkraftsystem, förnya bankant och inflygningsljus samt installera ILS, har tyvärr ännu inte blivit utfört. Vår beläggning på rullbanan har under sommaren fått en s.k. bindemedelsförsegling för femte gången. Nu hoppas vi att Fortifikationsverkets plan på de ovanbeskrivna åtgärderna kommer till stånd under sommaren 2018. Rullbanan kommer inte att klara sig någon längre tid, utan uppvisar mycket stora partier som är utslitna och har mycket stensläpp. Det är begränsningar för jettrafik, vilka inte längre tillåts att landa/starta här på Karlsborgs flygplats.

Vi har vissa signaler på att något är på gång vad gäller denna ombyggnad, vi håller våra tummar att länsstyrelsen nu fattar beslut om att vi får utföra s.k. avvattning av flygfältet via utbytt och kompletterat dräneringssystem.

Problemet med rester av brandskum har undersökts mycket noggrant på flygplatsen, det finns rester i marken av detta på de två ställen där brandövning ägt rum. Dessa rester har inte spridits från dessa områden utan ligger lagrade där de är. Man kommer att göra flera grundvattenprov för att kunna via ett s.k. egenkontrollprogram hålla koll på att resterna inte rör sig från de ställen där de finns idag efter snart 40 år. Så länge sedan är det som brandutbildning skedde på den nyare av de två brandövningsplatser som använts.

Flygverksamheten har de senaste åren visat en stigande trend och det verkar som om den trenden håller i sig.

Som jämförelse så hade Såtenäs under 2016 ca 9800 flygplanrörelser. Av dessa var det 1100 Tp 84 Hercules. Karlsborg hade under 2016 ca 2300 flygplanrörelser totalt varav 650 var Tp84 och 1000 flygplanrörelser med helikopter. LFV som hanterar även s.k. genomgångstrafik och sköter om skjutningarna inom riskområde R 22, utförde flygledning på totalt 4300 flygrörelser runt och omkring vårt TMA (terminalområde).

Våra 2300 rörelser är ca 24 % av vad Såtenäs hade under 2016. Vi är 13 personer plus en flygplatschef samt tre stycken flygledare från LFV som löser dessa uppgifter.

Vi ser framåt med hopp om att vi får klartecken på våra behov av ombyggnation i alla former.

Hälsningar till er alla i kamratföreningen från en som håller vår F6 anda vid liv

Claes-Åke Eklund