



# KAMRATBLADET

VÄSTGÖTA FLYGFLOTTILJS KAMRATFÖRENING

Nr 1 år 2021 (nr 53 sedan första utgivningen 1994)



## Ordföranden har ordet

Så har vi lagt året 2020 bakom oss. Ett år som började ganska lugnt men som mer eller mindre urartade när det gällde den vardagliga tillvaron. För föreningens del innebar året inställda verksamheter, såsom ett ordinarie årsmöte, torsdagsträffar, jultallrik samt till dels även tisdagsträffar. Det enda som kan kallas normalt var vår höstresa till F 7 som kunde genomföras utan att orsaka några tråkiga konsekvenser.

Nu går vi in i 2021, också detta ett år med begränsningar. Även om vaccinationsprogrammet genomförs enligt plan, och jag tänker då speciellt på fas 2 där vi gamlingar kommer att vaccineras, anser Folkhälsomyndigheten att de restriktioner som upprätthålls idag skall gälla till dess hela Sveriges befolkning över 18 har blivit vaccinerade. Eftersom vi inte vet när detta inträffar är det styrelsens uppfattning att vi även i år avstår från flera av våra ordinarie verksamheter, åtminstone fram till hösten.

Även 2021 kommer troligen endast ett nummer av Kamratbladet att utkomma eftersom tillräckligt redaktionellt material bedöms saknas för två nummer. Vår förhoppning är således att så sakteliga dra igång vår ordinarie verksamhet igen till hösten. Vidare information kommer att sändas ut med en särskild skrivelse.

Som framgår av en artikel i tidningen sker stora förändringar på flottiljområdet främst syftande till en anpassning till K 3 kommande verksamhet. En del av F 6 karaktär går i graven för alltid. Man kan beklaga detta men förhoppningsvis kommer funktionaliteten att öka vilket är positivt.

2021 är det 40 år sedan U137 strandade i Karlskrona skärgård. Eftersom F 6 spelade en viss roll i detta drama finns en kort redogörelse över skeendet på flottiljen i anknytning härtill.

Genom vår webmaster, Joakim har vi tagit del av besöksfrekvensen på vår hemsida F6kamrat.se. Glädjande nog har vi haft många besök. Utöver svenska besökare finns också utländska sådana. Med andra ord: Vi syns därute!

I Blekinge tingsrätt pågår en rättegång rörande förekomsten av PFAS i dricksvattnet i Ronneby kommun, framförallt i Kallinge där ju F 17 är beläget. PFAS-föreningen på orten har valt att stämma det kommunala vattenverket för ohälsosamt dricksvatten även om Försvarmakten har tagit på sig ansvaret för utsläppen. Även om det inte finns några direkta liknelser med utsläppen av PFAS i Vättern kan det vara av intresse att följa den pågående rättegången och det kommande utslaget.

2020 var också året då vår mångårige ordförande och styrelseledamot Acke av åldersskäl lämnade sina uppdrag. Vi tackar honom varmt för hans insatser och önskar honom en fröjdefull framtid!

Vår medlem **Egon Hilbertsson fyller 100 år i juli!** Vi gratulerar å det varmaste!

Omslagsbilden visar den strandade U 137 med svensk uppvaktning. Antagligen ganska pinsamt för "storebror". Se artikel i tidningen. På grund av ett omfångsrikt "Ordföranden har ordet" utgår adressrutan i detta nummer.

Till sist: ta hand om er och låten icke hoppet fara!

Claes G Bjärle

## Nödlandningen i Segerstads skärgård

I Kamratbladet nr 1 2019 återgavs en berättelse av fänriken Åke Berg som i januari 1940 tjänstgjorde som dagofficer på F 6 och som då av flottiljchefen John Stenbeck fick i uppdrag att undsätta ett finskt flygplan som nödlandat i trakten av Karlstad.

Som i de flesta situationer här i livet finns det minst två sidor av samma sak. Genom ett mejl fick jag kännedom om en artikel i Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 2 2009 som skildrar samma händelse sett ur lokalbefolkningens och i viss mån besättningens perspektiv. Här följer en förkortad version av denna artikel.

I en sockenbok om Segerstad har Mai-Britt Olsson berättat om den dramatiska händelsen. Det var i mitten av januari 1940. Snöfall rådde och halva Åsfjorden i norra delen av Vänern på Segerstadshalvöns västra sida var isbelagd.

I skymningen den 18 januari 1940 hörde den 11-årige Helge Kartman boende på gården Hultet motorbuller från ett flygplan. Det cirklade runt innan det landade på isen och körde in i vassen där det var väl gömt. Helge tog på sig sina skidor och åkte dit, en sträcka på cirka 500 meter. Pilot ombord var kapten Johan Oskar Haaki som frågade var de befann sig. Helge svarade att man var i Sverige och att landskapet var Värmland. Haaki sade då: "Vi kommer strax."

Besättningen bestod av två man, förutom kapten Haaki en navigatör, sergeant Alvar Niskanen. De kom från Skottland där de hämtat planet och skulle till Finland. Planet var ett tvåmotorigt *Bristol Blenheim* bombplan med engelska nationalitetsbeteckningar.



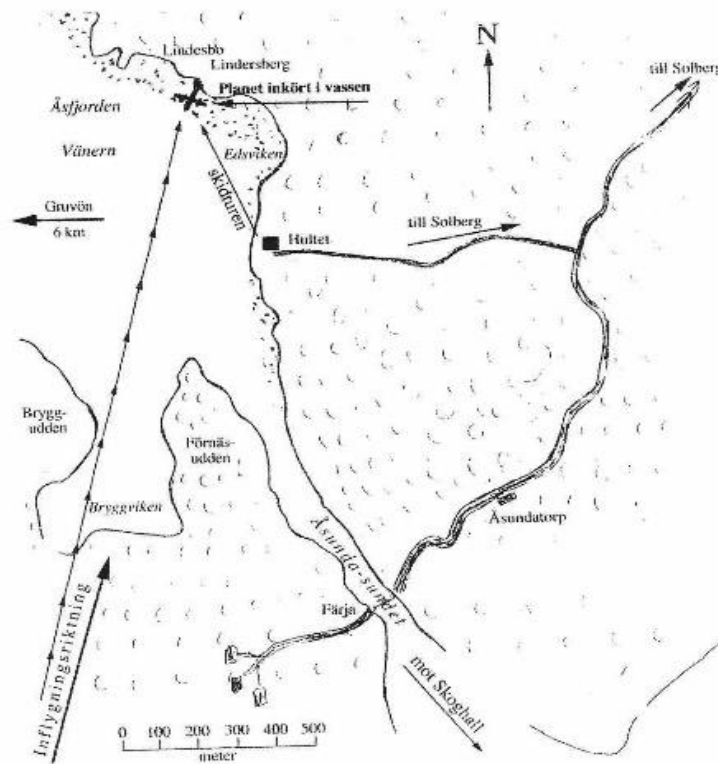
Kapten Haaki

Haaki och Niskanen blev hembjudna till Kartmans där de undfångades med mat och kaffe. Helges syster följde dem sedan till den tre kilometer avlägsna handelsboden där det fanns telefon. Här kunde de kontakta finska ambassaden i Stockholm och kontakt togs också med landsfiskalen i Grums.

Nästa morgon vid sjutiden kom militär från Västerås, Såtenäs och Karlsborg för att hjälpa till vid start av maskinen. Fram på morgonen skulle starten ske. Efter det att vass röjts undan vändes planet rätt för start söderut. Motorerna värmdes upp med spritlågor som stod i cirkel inneslutna i ett kapell.

Det hade samlats en hel del åskådare, djungeltelegrafan fungerade även då. En person tog fram en kamera. Det var dock fotoförbud så det blev ingen bild. Det sörjde militären för. Vid tiotiden var allt klart för start, det var en vacker vintermorgon. Båda motorerna fick full gas. Bakom planet uppstod en kraftig "snöstorm." Många åskådare som stod snett bakom fick smaka på denna. Planet flög sedan runt i en stor cirkel varefter det satte kurs mot Västerås för vidare färd mot Helsingfors.

Min far fick sedermera brev från kapten Haaki. Han hade då tjänst vid Flygstaben i Helsingfors. Han meddelade att sergeant Niskanen hade stupat i strid med ryska plan.



Karta av Uno Karlman som visar inflygningsvägen och parkeringen vid strandkanten.

Så långt Mai-Britt Olssons berättelse.

Haaki och Niskanen hade vid överflygningen från Skottland kommit ur kurs och mörker, snöstorm samt sjunkande bränsleförråd gjorde landningen nödvändig. Att tilldragelsen tystades ned är helt förståeligt. Svensk hjälp till krigförande land var känslig och kunde, om den blev känd, bringa tvivel om svensk neutralitet.

Kapten Haaki hade tur när han när han taxade in i den täta vassen vid Åsundaön. Helge Kartman berättar att bönderna hade stängsel uppsatta ute i vassbältet som hägn för betande kor. Haaki lyckades hitta en yta som var fri från dessa.

Intressant berättelse som dock väcker en och annan fråga när man jämför den med den berättelse som avgavs av fk Åke Berg, dagofficeren på F 6.

Han berättar att han försökte tala med Haaki på knagglig tyska (Haaki behövde "öl" d.v.s. olja), men tydligen talade han svenska med 11-årige Helge Kartman. I varje fall förstod de varandra väl. Så, hur var det? I berättelsen ovan nämns F 7 Såtenäs som en av de styrkor som undsatte planet, men F 7 etablerades den 1 juli 1940 alltså ca. 6 månader efter denna händelse. Så hur var det?

Åke Berg berättar att den finske besättningsmedlemmen efter samtalet med telefonisten infann sig i telefonen med rekordfart. En prestation! Kanske han redan då befann sig vid telefonen efter samtalet med finska ambassaden? Så hur var det?

Fk Åke Berg berättar att han mötte en allvarlig flottiljchef när han avrapporterade insatsen. Flygplanet hade enligt flottiljchefen havererat efter start på Västerås. Det är möjligt att båda överlevde haveriet och det skulle i så fall inte motiverat den allvarliga tonen hos flottiljchefen. Eller var förlusten av ett efterlängt flygplan skälet till allvaret?



## Studiebesök på F 7

Den 17 september kl. 0930 embarkerade vi, 11 tappra resenärer, Enboms Buss för avresa till F 7 för att där genomföra årets studiebesök. Efter upphämtning i Skövde blev vi totalt 14 passagerare i en buss avsedd för 50, så avståndshållningen var helt i enlighet med FHM rekommendationer. Vid ankomsten till F 7 anslöt ytterligare 3 deltagare och så plötsligt var vi 17. Tio små negerpojkar i omvänd ordning!



Vår besöksmottagare och guide, Ove Larsson, inledde vårt besök med en exposé över det moderna försvaret och då i synnerhet Flygvapnet och de värderingar som råder inom försvaret i den moderna tappningen.

Därefter var det dags för lunch i den moderna personalrestaurangen där vi var tämligen ensamma, också där anpassat för den pågående pandemin.

Vi som var där.

Eftermiddagen inleddes med ett besök hos en JAS 39 Gripen med tillhörande vapenarsenal. Det är ett imponerande vapensystem som definitivt förtjänar ytterligare exportframgångar!



Från det här evenemanget flyttades vi tillbaka i tiden ett antal år i och med besöket hos Swedish Airforce Historic Flight (SwAFHF) Här finns ett antal av de flygplanstyper som i fornstora dagar fyllde en viktig uppgift i vårt en gång i tiden respektingivande luftförsvaret. Strävan att bibehålla dem i luftvärdigt skick är beundransvärt!

SwAFHF hangar

Dagen avslutades med en rundvandring i flottilmuseet. Detta museum som under vissa tider är öppet för allmänheten är väl värt ett besök. Här finns intressanta temautställningar rörande t.ex. katastrofen vid Salerno samt B/S 16 Caproni.

En kort samling avslutade dagen, då vi överlämnade en numrerad litografi av Reinhard Grosch . Tack Ove för en trevlig dag!



## **Verksamhetsberättelse för året 2020**

På grund av pandemin kunde inte ett ordinärt årsmöte genomföras, förmodligen för första gången i föreningens historia, trots att vi väntade in i det längsta på att rekommenderade restriktioner skulle hävas. I stället genomförde styrelsen ett digitalt extraordinärt årsmöte den 2 september. Protokoll som medlemmarna kunde yttra sig över sändes ut. Inga yttranden inkom varför vi fastställde att årsmötet hade vunnit laga kraft.

I samband med årsmötet genomfördes ett konstituerande årsmöte varvid styrelsen fick följande sammansättning: Ordf. Claes G Bjärle (omval), vice ordf. Joakim Weijmer (nyval), sekr. Anders Kristiansson (omval), kassör Roine Larsson (omval), styrelseledamot Sten-Erik Larsson (nyval), Claes-Åke Eklund (nyval) samt Rune Bladh suppleant.

Styrelsen har under året genomfört 4 styrelsemöten inklusive det ovan nämnda konstituerande mötet i samband med årsmötet.

Kamratbladet har under detta år endast utkommit med ett nummer. Detta på grund av påtvingad inaktivitet inom föreningen.

Tisdagsträffarna har i princip varit inställda hela året, endast vid få tillfällen har de genomförts.

Budgetdialog har genomförts vid vårt värdförband, F 7 den 27 januari.

Studiebesök vid F 7 genomfördes i september med 17 deltagare.

## **En notis från förr författad av Allan Helmersson**

Den 14 september 1943 skulle vi skjuta med rörlig kulspruta. Eftersom det var tävlan om vem som skulle få störst anta träffar väntade jag med avfyrningen tills vi passerat målet. Sidorörelsen blev då mindre men man låg nära ej tillåtna skjutvinklar.

Första kärvens spårlyg låg fel så jag väntade ytterligare något för att få korven mer akterut.

Föraren trodde att jag var färdig med skjutningen och skevade för undanmanöver. Samtidigt sköt jag min andra skur med påföljd att stabilisator och höjdroder träffades av ett antal kulor.

Kadetten Holmström som var förare kommenterade:

"Nu kände jag att du träffade!"

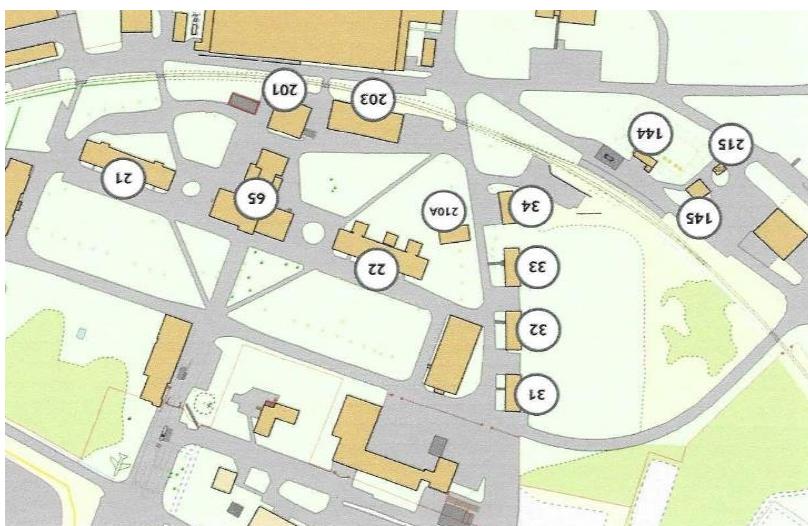
## Nu går 22:an i himlen in!

I ett nyhetsbrev från Fortifikationsverket redogör man för de åtgärder som nu vidtas på vår gamla flottilj. Förutom stora saneringsarbeten har nu rivningen av alla de byggnader som visas på nedanstående bild påbörjats. Det som mest berör författaren av den här artikeln är att byggnaderna 21, 22 och 65 jämnas med marken och så småningom ersätts med en långsträckt sammanhållen byggnad.

Det är tråkigt att den silhuett man varje dag mötte när man kom till jobbet inte kommer att finnas kvar.

I övrigt kan läsarna själva av bilden få en uppfattning om de byggnader som också ingår i rivningsarbetena.

Det är inte utan att Olle Adolphssons text om 34:an som går i himlen in känns adekvat i sammanhanget!



Bilden visar avsedda rivningsobjekt. Tyvärr har man i underlaget vänt upp och ner på den vy som vi är vana vid när man klommer in på flottiljområdet från vakten. Hoppas numreringen går att läsa trots detta.



En ganska förfärlig bild. Kasern 22 som den ser ut i början på februari.

*Här ser du när byggnad 22 töms på sitt innehåll. Allt utrivet material tas om hand enligt tvfallsförordningen.*



## U 137, en skarp incident i Karlskrona skärgård

I år är det 40 år sedan den ryska ubåten U 137 (som egentligen hette S 363) gick på grund i Karlskrona skärgård. Denna händelse väckte stor uppståndelse nationellt och internationellt och kom att dominera nyhetsflödet under lång tid. Incidenten berörde samtliga försvarsgrenar inom Försvarsmakten. Självklart främst flottan men också kusttilliferförband (kustjägare) samt Flygvapnet där både F 6 och flygspaningsförbanden kom att spela en roll som framgår av den här berättelsen som redaktionen har fått ta del av. Överste Gunnar Hovgard, dåvarande C F 6 berättar:

På kvällen den 28 oktober 1981 fick jag i bostaden ett telefonsamtal från militärbefälhavaren i det södra militärområdet (MBS) general Sven-Olof Olson. Han meddelade att det stod en rysk ubåt på grund i Karlskrona skärgård och att strax utanför vår territorialvattengräns ligger en mindre rysk flottstyrka. Den kan eventuellt ha som uppgift att försöka få loss ubåten från grundet. Han hade fått OK från C E1 att gå direkt på CF6 med insatsorder.



Ordern innebar att F6 så snabbt som möjligt skulle ha en fyrgrupp i luften över skärgården för att markera svensk närvaro och avsikt att ingripa med attackflyg vid en eventuell kränkning av territorialvattengränsen. Flygplanen skall vara beväpnade med skarp ammunition. Gruppen skulle ligga över området på sådan höjd att den kunde observeras på radar från södra Östersjökusten. Den skulle ligga kvar till dess den med hänsyn till kvarvarande bränslemängd måste återvända till F 6. Gruppen skulle stridsledas från Lfc (luftförsvarscentralen.) Vapeninsats fick endast ske efter särskild order.

En SH-37 över U 137

Efter en kort diskussion bestämdes att tre flygplan skulle beväpnas med full last skarpa attackraketer och ett flygplan med lysbomber.

Jag ringde omedelbart chefen 2.divisionen och gav order om att larma piloter och chefen 2.stationskompaniet. Via dagofficeren larmades 2.kompaniets värnpliktiga, flygchefen och baschefen, flygledare, meteorologer, flottiljpolis och övriga stödfunktioner.

Efterhand som personalen anlände startade klargöring och planering inför flyginsatsen. Allt fungerade klanderfritt och vid pass kl. 23 startade gruppen mot Karlskronaområdet. Gruppen fick dock avbryta insatsen när den kommit fram till Karlskronaskärgården. Detta p.g.a. att vädret blev för dåligt på Såtenäs, den nödvändiga reservlandningsplatsen. Vid midnatt landade man på Karlsborg.

C E1 med eskaderstab övertog därefter ledningsansvaret.

Under morgontimmarna genomfördes ytterligare två gruppöretag, det andra av dessa, av första divisionen. Vid dessa insatser kunde planerad verksamhet utföras full ut.

Någon ytterligare insats från F 6 ansågs inte nödvändig. Det spända läget avtog så småningom och ubåten återlämnades till Sovjetunionen.