



F18- Kamraten

Nr 45
2012

Tidning för F18 kamratförening med medlemmar ur
Kungl Södertörns Flygflottilj/Flygvapnets Södertörnsskolor

Försvarsmaktens flygdag på Malmen den 2-3 juni 2012

Militärflyget 100 år



F 18-kamrater
Fr. v. Jarl Åshage, Thomas Starrin,
Leif Ström, Jan-Olaw Persson.



J 29:an har fått punktering

Innehåll

Ordförandesidan	3
Göran Sjöholm flyger Klemm	4
Dramatisk flygning med B 17	6
Modellflyg på F 18	10
Tvak på Rrgc	12
Minnesmärket som ratades	14
Kamratföreningens årsmöte	16
Mr Cap och Draken	18
Fältflygarträff på Ljungbyhed	20

Ny redaktör för F 18 Kamrattidning sökes

Efter cirka 18 år som redaktör för kamrattidningen, men även av vår minnesbok slutar jag nu.

Vårt företag, Cobran Grafik, har helt ideellt gjort den grafiska utformningen m.m. för både tidning och bok.

Nu önskar jag verkligen att *F 18 Kamrattidning* kan fortsätta att ges ut. Genom kamrattidningen har vi kontakt med våra medlemmar, som vi ska vara rädda om.

Du som vill åta dig att vara redaktör för tidningen hör av dig till vår ordförande.

Fototräff 17 januari 2012 på Café Gyldene Gripen



Foto Jarl Åshage

Vi hade en mycket trevlig kväll med både film och stillbilder på Café Gyldene Gripen i januari i år. Ett tjugotal medlemmar hade dykt upp. Kaffe med bullar tillhandahölls av trevliga personer på hundsportcenter.

F18 Kamratförening, Pg 7291 00-8

Ordförande	Gunnar Persson, 08-53034006, ordforande@f18.se
Vice ordförande	Sten Wiedling, 08-652 70 17, wiedling@telia.com
Sekreterare	Leif Ström, 08-449 92 88, leif.strom@telia.com
Kassör	Jan-Olaw Persson, 08-551 712 50, kassor@f18.se
Klubbmästare	Thomas Starrin, 08-711 74 87, thomas@starrin.se
Ledamöter	Thomas Lagman, 08-746 66 48, webmaster@f18.se
	Joakim Guttman, 010-1011718, joakim.guttman@fro.se
Revisorer	Svea Nilsson, 08-530 604 62. Saga Åshage, 08-778 02 49
Valberedning	Bo Roos, 08-532 518 55. Göte Blom, 070-354 38 96
Adressändringar och ekonomiska ärenden	Jan-Olaw Persson, Bjursätragatan 33, 124 62 Bandhagen

F18-Kamraten

Ansvarig utgivare	Gunnar Persson
Redaktion	Gunnar Persson, ordforande@f18.se
	Thomas Starrin, thomas@starrin.se
	Jarl Åshage, ashage@bredband.net
Omslagsfoto	Cobran Grafik
Grafisk formgivning	Cobran Grafik, saga.ashage@bredband.net
Tryck	Bomas Tryck, Sollentuna.



*Gunnar Persson med tre veteraner från Koreambulansen, vårt svenska Röda Korset sjukhus under Koreakriget. Den svenska ambassadören står längst till höger.
Foto via Gunnar Persson.*

Vår ordförande har ordet

Våren och en förkänning av sommaren kom snabbt av sig med snö och kallt väder. Ingenting är sig likt längre. Men som alltid så kommer det en sommar.

Vårt projekt 35221 finns nu i gott förvar på Österlens Flygmuseum där Lars Durehed tar hand om planet och sätter tillbaks allt som vi mödosamt tagit bort. Anledningen till detta är att planet skall stå inomhus och visas upp varför det krävs att inredningen också kan visas. Det blev en riktig pärla och vi hoppas att planet kan komma till glädje under lång tid framöver både på Österlen och i Linköping.

Flygplanet kom inte upp som planerat men vår minnessten kommer att placeras i en lund intill en promenadväg förbi nedre delen av trappan vid kanslihuset. Där kommer också, enligt plan, en bänk placeras så vi kan sätta oss ner och beskåda stenen. Vi är tacksamma för att slutet blev gott vad avser vår minnessten.

Kamratföreningens bok blev också den en stor succé. Boken såldes slut redan efter tre månader. Den blev så populär att vi nu har tryckt upp ytterligare 500 exemplar.

Under några år har vi fått byta föreningslokal inom F 18 område. Under maj kommer vi återigen få byta föreningslokal. Vi hoppas det blir till det bättre då vi blivit erbjudna det gamla trafikledar- och vädertornet ovanpå kanslihuset. Vi ser med stort intresse framemot denna flytt. Hoppas det kan bli vår sista flytt och även om kanslihuset säljs så kanske en ny ägare kan förbarma sig över oss och låta oss få vara kvar i de övre lokalerna.

Under året har några föreningar annonserat att det behövs en förnygring i styrelse och olika arbetsgrupper. Detta gäller också vår förening. För att inte hamna i samma situation som övriga föreningar så skulle vi vara tacksamma om vi kunde få intresserade att ställa upp och bidra i styrelsen eller i våra arbetsgrupper. Vi behöver hjälp i redaktionen samt en ny webbmaster. Hör gärna av er direkt till styrelsen.

Ta vara på solen, värmen och de vackra dagar som sommaren erbjuder så återkommer vi under hösten med nya krafter.

**Trevlig sommar
Gunnar**

Nostalgisk flygtur med Klemm 35



Flygföraren Stefan Sandberg tillsammans med passageraren Göran Sjöholm framför SK 15 med nummer 174. Med på bilden är också Görans Morgan 4/4 av 1970 års modell. Text och foto Göran Sjöholm.

Göran Sjöholm berättar om sin flygtur med en SK 15/Klemm 35

När jag fyllde 60 år fick jag en flygtur i present av min äldsta kompis Anders Lindell. Anders vet att jag är medlem i F 18 Kamratförening och har varit projektledare för 35221 samt gillar flygplan, därav presenten. Det visade sig att flygturen skulle göras i det tyska flygplanet Klemm Kl 35, i Sverige benämnt SK 15.

Flygningen ägde rum den 18 augusti 2011 med nummer 174. Det var en fin dag och jag bestämde mig för att ta min sportbil till Håtuna, en Morgan 4/4 av 1970 års modell.

Min flygförare var Stefan Sandberg. Stefan tankade planet och taxade ut till stråket. Vi hade bestämt att vi skulle flyga till F 18.

Vi startade och lyfte. En underbar känsla, det var ungefär som att köra Morgan nercabbat när det är fint väder och solen skiner. SK 15 är ju ett öppet plan, precis som Morgan med cabben nere. Det var fint väder denna dag med klar sikt till horisonten. På ett enda ställe långt borta regnade

det. Stefan sa till mig från den bakre sitsen: "Där borta där det regnar, där ligger F 18". Typiskt, som vanligt, tänkte jag.

Vi flög mot F 18 i 150 kilometer i timmen, med ett motorvarv på 2000 varv och höjd 250 meter. Ungefär som att köra Morgan, men då är varvet något högre och höjden från marken bara 50 centimeter. Flygningen var lugn och skön med en känsla av frihet. På vägen till F 18 flög vi förbi Drottningholms slott och över till Botkyrka och Tumba. Sedan började det regna.

Vi rundade Botkyrka flygklubbs gamla hangar där 35221 stod. Jag såg bankorset och tog några bilder. Sedan flög vi ut ur regnet och tillbaka till hemmabasen. På vägen hem gick vi ner på lägre höjd över en sjö någonstans. Det var en fantastisk flygtur.



Bansystemet på F 18 med framväxande bebyggelse.



Här syns Botkyrka Flygklubbbs hangar.



Bostadsområdet växer.

På vägen tillbaka hem satt jag i min Morgan och tänkte på flygturen och att det faktiskt finns många likheter mellan att köra en Morgan och att flyga SK 15. Det ger på något sätt samma känsla, vind i håret och omöjligt att kommunicera med en passagerare utan att skrika. Ett öppet skolflygplan är därmed kanske inte det mest idealiska utbildningsinstrumentet, med läraren bakom eleven. Men det ger en stark och nödvändig känsla av att flyga, samma känsla som att färdas i en öppen Morgan. Det finns inbitna Morgan-entusiaster som aldrig faller upp cabben, som alltid åker öppet, oberoende av väderlek. Det berättas om en svensk entusiast som beställde en ny Morgan i England och som omedelbart efter leverans stannade i en parkeringsficka och slängde cabben i en soptunna. Bara för att inte lockas fälla upp den vid otjänlig väderlek.

Göran Sjöholm

Flygvapnet införskaffade under åren 1940 och 1941 i första omgången 74 SK 15 för att kunna användas i flygutbildningen på Ljungbyhed och Flygreservskolan i Eslöv. Senare köptes ytterligare 21 flygplan in. I dag finns endast två flygande SK 15 kvar i Sverige. Det är nummer 174 och 78 som ägs av Stefan Sandberg respektive Kurt Sandberg och Håkan Wijkander. Planen finns i en hangar i Håtuna.

I samma hangar i Håtuna stod också en SK 16, individ 16128. Planet har hela sin aktiva tid, från 1948 till 1969, tillhört F 18. Planet köptes 2002 av Stefan Sandberg och Niklas Amrén, som renoverade planet och som nu flyger det. Det är väldigt fint renoverat, men jag tycker det är synd att det inte blev målat i flygvapnets gröna färg med 18 på sidorna. Det är nu istället blåmålat.



SK 16 i ny skepnad

Order: Ombasera till Frösön



Text och bild via Martin Skoog

En mycket spännande berättelse om en förflyttningsflygning med tragisk utgång.

Den 25 februari 1943 skulle en division B 17 flyga från F 7 i Såtenäs till F 4 i Östersund. I det dåliga vädret störtade två flygplan och de fyra ombordvarande omkom.

Läs här flygföraren Martin Skoogs berättelse om flygningen.

*Martin Skoog, född 1921.
Vpl flygförare från flygskolan
i Eslöv.*

*Placerad på F 7 i Såtenäs
under två år.*

Flyglärare på F 5 i Ljungbyhed.

Flygledare på F 17 i Ronneby.

Flygledare på F 18 i Tullinge.

*Tjänstgjorde på Flygstaben i
Stockholm under 20 år.*



Martin Skoog

Vi startade från F 7 ungefär kl. 14.00 med hela divisionen – 12 flygplan i fyra tregrupper. Det var en märklig syn att från sista grupp se divisionen starta nordost ut och efter en svag vänstersväng gå på kurs mot F 4. Ordern var att vi skulle gå under moln. Flygningen gick över Vänerns västra sida och jag minns tydligt när vi passerade Grums. Där bodde en flicka som jag något år tidigare hade haft ett fint "äventyr" med i hemstaden Sandviken.

När vi kom in över land igen blev vädret sämre. För att hålla ihop gruppen blev den öppna formeringen alltmer slutet. Jag försökte orientera färdvägen på karta och noterade att vi passerade Klarälvsdalen efter ett tag. Nu började vädret bli riktigt dåligt med lågt i tak och sämre sikt. Plötsligt såg jag gruppchefen svänga brant höger och fick fullt sjå med att följa honom över trädtopparna men misslyckades. Jag låg ju innerst i svängen och "trängdes" av gruppchefens branta sväng på lägsta höjd.

Så var vi ensamma i skitvädret min flygskytte John Bryntesson och jag. Min första tanke var: "Flyg kontrakurs och du fångas upp av Klarälven och följ den sen till Karlstad och hem över Väner" hem till F 7. Jag ansåg att vi passerade Klarälven för bara fyra-fem minuter sedan. Jag styrde på kontrakursen i både fem och tio minuter men ingen Klarälv dök upp. "Den var ju där "nyss" den måste komma. Är det fel på kompassen eller är det inte kontrakurs." Orostankarna började ta tag i mig. John tyckte ett tag, liksom jag, att vi flög norrut och att kompassen var fel. Men vi enades om att lita på kompassen.

I radiotrafiken var vi lika ensamma. John och jag försökte båda förgäves anropa F 7. John släppte ut den hängande antennen, men fick ett fruktansvärt tjut i lurarna när han skulle stämma av den. Den låga flyghöjden gäckade försöken tillika det stora avståndet från F 7. Dock fångade jag upp ett meddelande om landningsförbud F 7.



Martin Skoog, förare.



John Bryntesson, flygskytt.

Plötsligt fick vi kontakt med en B 17. Jag anslöt och såg att det var min gruppchef. Men för att följa honom måste jag ligga med fullt gaspådrag. "Har gruppchefen gripits av panik?" Jag tyckte det var orimligt med en hög bränsleförbrukning i detta läge och släppte honom. Det var nog inget bra beslut för han återvände till F 7 och landade där. Men Klarälven dök inte upp. Däremot en järnväg och den följde vi.

En station dök upp. Den måste identifieras! Tillbaka och lägsta överflygning. Men vi missade namnet. John försökte en andra och en tredje gång läsa liksom jag och den tredje gången med huven öppen. Även en fjärde gång. Vi lyckades inte. Björkar skymde och namnet var långt och konstigt och dessutom placerat under ett snedtak.

Ingen Klarälv och inget namn och järnvägen var krokig och jag tror smalspårig. Det var bara att fortsätta och följa den. Vi försökte febrilt orientera oss med hjälp av karta och terräng. Men jag hade fullt upp med att flyga och det dåliga vädret och orienteringspunkterna var inte särskilt vänliga. Skog småsjöar och ensliga mindre husanslutningar. Vidare var det mycket svårt, ja omöjligt, att i detta dåliga väder skilja på sjöar och åkermark.

Så delade spåret på sig i två spår vi följde ett av dem men det tog mycket snart slut i ett grustag! Elände – sväng tillbaka och till delningen och det andra spåret då. Plötsligt dyker en stad upp. Den är kuperad och stationen tycks ligga djupt. Det känns mer än olustigt att kolla vad den heter. Vi flyger runt ett par varv och oron övergår nästan i ångest. Men plötsligt ser jag ett monument. Jag känner igen det – John Ericsson-monumentet! Eller mausoleum som det heter numera. "Vi är i Filipstad, vill du leta rätt på det på kartan", ber jag John. Hur kände jag igen monumentet? Jag hade tillsammans med tre kamrater en sommar några år tidigare gjort en resa med tåg och cyklar och besökt bland annat Filipstad och detta monument.

Det blev avgörande för den fortsatta flygningen. John dröjde med sitt svar och jag blev lite otålig. Men så hittar han namnet. Delat i två hälfter, en på var kartdel av skarven!

Nu visste jag att krigsflygplats nr 16 Brattförs-heden, är i närheten och jag kunde läsa in: först järnväg söderut en kort bit tills den delar sig. Där skall vi svänga höger och följa den järnvägen, så skall fält 16 efter ett tag ligga på höger sida. Det gjorde vi. Nu var vädret minst sagt dåligt, men det gick med svårighet att orientera sig. Marken var snötäckt vilket inte underlättade kartläsningen. Vi hittade delningen och tog till höger och följde det spåret. Flygtiden till fält 16 var nu bara några minuter och jag bad John att hålla noggrann uppsikt, åt höger så vi inte missade. Plötsligt dök fältet upp.

Av med gasen, ut med landningsstället och klaff till landningsläge, minsta stigning på propellern och så högersväng. Planén mot fältet kändes inte riktig. Kanske var fältet för nära och farten för hög för att hinna reduceras. Nej, det här går inte! Jag drog på och tog in stället. Klaffen fick vara ute i landningsläget. Att ta in den kändes fel. Vi behövde ha större lyftkraft i den här svåra situationen.

Vi passerade fältet. Hittills hade inflygningar och trafikvarv dominerats av vänstervarv och det borde ha varit normalt att jag svängt vänster. Det gjorde jag inte utan svängde höger. Jag kan idag och inte heller tidigare förklara det rationella i detta beslut och varför. Vädret var mycket dåligt.

Vi svängde in mot en bergshöjd på trädtoppshöjd och jag kände hur flygplanet verkade instabilt eller i vart fall som om det flöt på en luftkudde. Farten var inte hög. Vi hade lärt oss att gasreglaget hade tre stoppsteg. Första för max uttag vid normal start. Det andra i fall av extremt behov. Det tredje var endast till för absoluta nödfall. Jag förde resolut fram gasreglaget och bröt alla låstrådar till det tredje steget. Jag kände att motorn varvade upp och tar i och vi liksom hänger i den och drar oss runt över talltopparna. Fortfarande i högersväng. Plötsligt dök fältet upp igen och det såg verkligen inbjudande ut och jag såg granskog. Av med gasen, ut med stället och det dröjde inte många sekunder förrän vi landat på den snöröjda banan i en landning så perfekt att jag inte kände av den. Flygplanet bara rullade fint på marken! Vilken känsla. Varken förr eller senare har jag gjort en så fin sättning med B 17.

Efter utrullningen svängde jag, denna gång vänster, och körde fast i snövallen! Folk ur F 3:s

basförband fick hjälpa oss ut. När vi väl kommit inomhus och träffade personalen fick vi veta att det varit landningsförbud hela dagen. Vidare hade meteorologassistenten aldrig sett ett flygplan i så dåligt väder. När de sett oss dra på och hört ett förskräckligt motorvrål, *tredje steget*, som följdes av plötslig tystnad trodde de att, *nu gick dom i berget. Men strax därefter dök ni upp och landade.*

Jag var i upplösningstillstånd. Reaktionen på vad vi upplevt blev väldigt påfrestande. Jag upptäckte att jag tuggat sönder underläppen! Jag gick omkring skakigt helpänd och kunde inte, även om jag intalade mig det, lugna ner mig. Jag minns att jag knappt kunde äta vid middagen och sömnen hade svårt att infinna sig på kvällen. Vi hade så småningom fått veta att ett flygplan störtat och ett var försvunnet.

Men varför kom vi inte tillbaka till Klarälven? Vi hade på norrgående kurs haft en kraftig sidvind – ca 15 m/s från vänster – och hållit upp till vänster för att kompensera. Vid 180-graderssvängen till kontrakurs skulle upphållningen skett åt höger för att kompensera den då kraftiga vinden från höger. Det gjordes inte och vi flög parallellt med

Klarälven. Vid första landningsförsöket hade vi samma sidvind denna gång från vänster och drev av. Och högersväng var helt riktigt, men jag minns varken då eller senare att jag tänkt i de banorna för beslut om högersväng. Eller var jag i sådant uttröttat tillstånd att jag fick minnesluckor? Sen blev landningen helt korrekt i motvind. Idag är detta för mig något av en änglavakt. Namnet på stationen var Deglundsbacken.

Dagen därpå flög vi hem till F 7 i solsken på ettusen meters höjd.

Epilog

Jag har forskat en hel del om denna flygning, en av FV svartaste dagar. Haverikommissionen, ledd av överste Schyberg, F 11, försökte på alla sätt få det till att meteorologassistenten, sedermera flygmeteorologen och chef F 8 väderavdelning, Rydberg, gett fel prognos. Men prognosen stämde, vilket jag sa i förhöret. Jag sa vidare att vi följde våra gruppchefer till bergskanten. Detta var inte populärt och divisionschefen sänkte mitt flygbetyg från 8,5 – det högsta på flygskolan – till 7,5. Nåväl min nästa divisionschef återställde.



Haveriplats 1



Haveriplats 2

Vad som var oförlåtligt av haverikommissionen var, bland annat, att divisionschefens flygväg beskrevs helt annorlunda än den var i verkligheten. Något som klart kunde bevisas genom flygvägen för tvåan som havererade och för trean som var nära haveri. Inte långt därefter framtogs CFV haverikommissionsuppdraget och haveriutredningarna lades på en statlig civil myndighet.

Av de tolv flygplanen kom tre fram till F 4, två havererade, tre landade F 1, tre återvände F 7 och jag landade på Fält 16, Brattforsheden. MEN av dessa tio var fem nära att haverera, däribland jag. En divisionsflygning som inte skulle ha genomförts om divisionschefen velat förstå väderprognosen.

Divisionschefen Kapten Falk



Omkomna



Vpl Kleflund



Flygtekniker Carlsson



Korpral Abrahamsson



Vpl vice korpral Andersson

Flygtid totalt för omkomna flygförare

Abrahamsson	166 tim
Kleflund	173 tim

Instrumenttid totalt

Abrahamsson	18 tim
på B 17	0 tim
Kleflund	18 tim
på B 17	0 tim

Horisontgyrot i B 17 var inte helt tillförlitligt enligt flera förare i divisionen. En av de deltagande förarna i divisionen berättade efteråt att hans horisontgyro hade kantrat, så att han fick flyga med hjälp av girindikator och sidlutningsmätare.

*Martin Skoogs flygredogörelse, 25 februari 1943.
Utarbetad i samråd med flygskytten John Bryntesson.*



B 17 2 juni 2012

Modellflyg på F 18



Servalacksdraken, en äldre modell i skala 1:8. Ursprungligen byggd av Ingemar Sjöberg, men flygs numera av Kenneth Näslund, som har konverterat modellen till jetmotordrift. Spännvidden är 1,2 m, vikten 9,1 kg och jetmotorn ger en dragkraft på cirka 98 N (10 kg).

Text och bild **Anders Eklund**

Radiostyrt modellflyg har förekommit på F 18:s område sedan lång tid. För 30–40 år sedan höll man till vid *Framom bana 06*. Därefter har man flyttat runt lite inom området. Modellflygarna kom först från olika klubbar, de flesta från Stockholms Radioflygklubb. I mitten på 1980-talet fick man möjlighet att anlägga egna asfaltbanor, vid Botkyrka Flygklubb på den stora gräsytan bredvid början av rullbana 33. I samband med detta bildades också TMF, Tullinge modellflygare, en modellflygklubb som idag har cirka 120 medlemmar.

På grund av byggnadsplaner, halkkörningsbanan och andra aktiviteter beslöts i samråd med PEAB att flytta modellflygverksamheten till den plats man befinner sig på idag, dvs. vid början av rullbana 06. Cirkeln är sluten, således.

En lite unik företeelse för modellflyg i Stockholmsområdet är att modellflygarna på Tullinge-fältet har tillgång till en rejäl asfaltbana. Den är nu lite större än den man anlade själva, mer än 100 m bana är tillgänglig för start och landning för olika typer av motordriva plan, Dessutom finns gräsytor för segelflygplan och småmodeller, så kallade "parkflygare" att landa på.

Det har skett en omfattande teknikutveckling även inom modellflyget de senaste åren. I början flög man med hjälp av radiostyrning på 27 MHz, alltså samma frekvensband som privatradio (PR). Radiostörningar var då vanligt förekommande, inte minst då från PR-entusiaster som försåg sina stationer med högeffektsteg för att få ökad räckvidd. Sedan 10 år tillbaka har läget förändrats i och med att de flesta modellflygare nu gått över till modern radioteknik på 2,4 GHz. Det är

i princip samma radiostandard som används för trådlösa datornätverk. Anläggningen är nu fullt programmerbar och det blir allt vanligare att man även har en länk tillbaks från modellen för att föra över mätdata, t ex batteriernas spänning, temperaturvärden, fart, kurs mm. Man kan också komplettera med en videolänk och därmed flyga utan att stå och titta på modellen. Man har helt enkelt på sig ett par video-goggles och flyger FPV – First Person View!

Förra året deltog några modellflygare från TMF i ett av F 18 kamratförenings möten och visade upp några modeller. Det var bland annat en av F 18:s mer kända J 35:or, den så kallade Servalacksdraken och en JA 37 med F 16-märkning. De modellerna är utrustade med jetmotorer i miniformat som ger goda fartprestanda, men framförallt en äkta lukt- och ljudupplevelse!

Det går rykten om ett projekt där några TMF-piloter designar och bygger tre J 28 i skala. Det kommer att bli en ännu verkligare ljudupplevelse, eftersom det rör sig om jetturbiner med radialkompressor.



JA 37 Viggen. Även denna modell är konstruerad och byggd av Einar Jonsson. Skalan är 1:9, vilket ger 1,2 m spännvidd. En JetCat P60 jetmotor med 59 N (6 kg) dragkraft driver modellen, som har mer än 100 flygningar i loggboken.

Verksamheten som bedrivs vid bana 06 varierar förstås över året. Under vintern syns endast enstaka entusiaster där, men nu i april börjar piloterna komma fram ur sina källare och garage där man suttit under vintern och byggt sina senaste underverk. Alla har förstås inte avancerade jetmotorer, än så länge använder man ofta glödstiftsmotorer, 2- eller 4-takt, en eller flercylindriga. Något som har blivit mycket vanligt är elmotorer. Med modern elmotor- och batteriteknik åstadkommer man nu minst lika mycket dragkraft med el för samma totalvikt som bränsledrivna motorer. Mer miljövänligt blir det också! Eftersom elmotorerna är så tysta finns även särskild elektronik för att med hjälp av högtalare i planet skapa motorljud som låter äkta...

Under sommarhalvåret brukar det vara upp till ett tjugotal piloter igång samtidigt på fältet under helgerna och även vardagskvällar brukar några flyga runt bana 06.

I sommar kommer TMF att anordna ett par tävlingar på F 18. Den 2–3 juni arrangerar man tillsammans med en annan klubb i Stockholm en s. k. IMAC-tävling. IMAC står för "International Miniature Aerobatic Club" och är en tävlingsgren för skalakonstflyg med lite större modeller. Spännvidden är lite över två meter och man använder motorer på 50–60 cm³, vilket ger fantastiska prestanda för avancerat konstflyg. En tävlingsform som är mycket sevärd. Tag en promenad ut till bana 06 den 2–3 juni!

Någon gång i september genomförs en enklare tävling för skalaflygplan. Här tävlar man med alla slags modeller i olika storlekar. Allt från JAS 39 med jetmotor till modeller av plan från flygets barndom. Med lite tur kan man få se en Vickers Vimy från 1920-talet, med 4,2 m spännvidd och 25 kg vikt, framdriven av två elmotorer.



En modell av Bell 412, byggd av Lasse Palm. Precis som originalet så drivs modellen av en jetmotor. Skala 1:6,2 med rotordiameter 2,3 m och vikt ca 23 kg.



Modell av en modell av en Boeing B 17 Flying Fortress. Den främre är i skala 1:72 och i plast (ej flygande), den bakre modellen är i skala 1:16 med spännvidd 2 m och vikt 6 kg. Förebilden, Boeing B 17G "A Bit Of Lace", genomförde 83 bombuppdrag under andra världskriget. I modellen sitter fyra 3,5 cm³ glödstiftsmotorer, som är elektroniskt synkroniserade för att undvika sneddragning.



En modell av J 35 i samma storlek som Servalacksdraken. Även den här modellen är nu konverterad till jetmotordrift. Modellen är byggd av Einar Jonsson (f.d. fältflygare från F 6), som även gjort formarna till den glasfibergjutna kroppen.

Tvak på Rrgc

Teknisk övervakare på radargruppcentral

Text och bild Thom Jaxhagen

Anledningen till min anställning i Flygvapnet var de långa resorna mellan vår bostad i Pershagen och Stansaab i Järfälla, där jag arbetade på 60-talet som provrumstekniker med tester på digitala enheter och leveransprovning av radarindikatorer.

1972 kom jag till radargruppcentralen O5S – Björnen. Jag hade då ett par år arbetat på flygflottiljen F 18 i Tullinge med underhåll av radio, radar och telekommunikation. Utan någon som helst kännedom om vad det här nya jobbet skulle innebära för mig så antog jag med viss tvekan anställningsvillkoren. Det var inte lätt att bestämma sig när mina frågor besvarades med, det får du se när du börjar där. Och att arbetsplatsen dessutom var på hemlig ort. Nåväl, jag stack huvudet i busken och tänkte att det må bära eller brista, och ut i busken blev det. Närmare bestämt insprängt i ett berg där vakter med respektingivande schäferhundar var det första man möttes av. Här blev man noga skärskådad innan vidare inpassering tilläts. Genom en bergtunnel bakom stålförsedda dubbla betongdörrar med luftsluss emellan dölde sig en helt unik anläggning i tre plan med avancerad data teknik. En wow-upplevelse.

Tjänstebeskrivningen från FMV uppgav som arbetsuppgifter drift och underhåll av anläggningens datorsystem med kringutrustning, transmission och radioutrustning. Det utbildades här åtta tekniker på den här tidens mycket avancerade teknik med programstyrda digitaliserade funktioner, en unik utbildning. Det fanns flera sådana här anläggningar i landet, från norr till söder som vi också tidvis arbetade på.

Hur såg det då ut här inne i berget, hur var arbetsmiljön? Något fundersam blev man över det fönsterlösa slammade gråa buktiga bergväggarna. På nedersta planet fanns maskinavdelningen för drift av hela berganläggningen med avbrottsfri elkraft. På samma plan även televerkstad, förråd, kök, matsal och övernattningsrum. På mellanplanet driftchef, bokförråd, konferensrum, omklädningsrum, sovrum och toaletter. På det översta planet telerum och operatörsrum med all datautrustning.



Thom Jaxhagen framför Tvak-bordet.

Telerummet var vår normala arbetsplats. Där stod garderobsliknande rader med stativ fullproppade av elektronikkort, instoppade i kassetter. Dessutom relästativ och omkopplingsstativ för bredband och smalband, datorer, tvak-bordet och ett antal övriga stativ. All den här elektroniken krävde en ren och temperaturreglerad miljö. Vita rockar och träskor anbefalldes på oss tekniker som skulle jobba här. FMV kom ibland med sina instrument och mätte luftens renhet, PPM (Parts Per Million) samt lufttemperaturen på 18–20 grader. Det var ju en av fördelarna med att jobba här, ren luft, svalt och skönt på sommaren.

Det kalla kriget föranledde ständig bevakning av den svenska gränsen. Spänningen mellan stormaktsblocken var anledningen till att Rgc blev byggt med övervakning av luftrummet dygnet runt. Det innebar att det blev långa arbetspass med övernattning, men med möjlighet att få några timmars sömn. En felanmälan från taktikrummet innebar omedelbar insats. Radarbevakningen var koncentrerad österut. I efterhand, i slutet av 90-talet har det spekulerats och skrivits en hel del om huruvida Sverige hade kopplingar till Nato och västmakterna. Sverige i skottlinjen, en bok av Jan Linder rekommenderas att läsa om man är intresserad det politiska spelet kring neutralitet och alliansfrihet. Då särskilt kapitel 11 och 12. ISBN 91-630-7213-0.

Hemligt var ledordet för oss. Allt var strängt sekretessbelagt. Det var ett problem att man inte kunde tala om sitt jobb med släktingar och bekanta, som kunde tycka att man var lite "snobbig" även om många förstod vad det rörde sig om efter det att spionen Wennerström avslöjades på 60-talet. Att hemligheten var total kring de här anläggningarna visade sig då en deklaration presentera-

des i media med avdrag för bilresor till hemlig ort vilket framställdes som ett skämt.

Censor-datorerna från Standard Radio/Stansaab var den rådande tekniken på Rgc. Här kände jag igen enheter som bars mellan hemliga provrum utan insyn, från min tid på Standard Radio. Censor120, Censor220, Censor932 och Facit DS9000 som alla stod i sina stativ var sammankopplade via bussystem. Det här var inte helt problemfritt med alla digitala signaler som överfördes i det här komplexa systemet av datorer. 1964 stod den första anläggningen klar, snabbt framtagen av Standard Radio, inte utan problem. Barnsjukdomar med programurspårningar och komponenter som inte höll måttet gjorde att det dröjde flera år innan den första radargruppcentralen blev driftsatt. Det här löstes av hyllmetrar med pärmar innehållande kopplingsscheman med kontrollpunkter där tillsyner och felsökningar genomfördes med hjälp av testprogram, oscilloskop, analysatorer och voltmetrar.

Operatörsrummet eller taktikrummet som det också kallades var militärens högsäte där all den här programmerade datatekniken i telerummet skulle presentera informationen på radarskärmar och tabellindikatorer med alla sina knappfunktioner och manöverpaneler, också arbetsuppgifter för oss att serva och underhålla. Här satt radarjaktledarna som via styrdatakommandon leder J 35/J 37. I förarkabinen får piloterna styrkurs, höjd, fart och avståndsinformation.

Tvak hade uppgiften att tekniskt ansvara för driften, övervaka larmfunktioner, styra vilka funktioner i systemet som skall vara aktiva och avhjälpa fel vid funktionsstörningar. Vid felanmälningar från taktikrummet kunde vi med hjälp av tvak-bordet och dess manöverpaneler påverka funktioner och rätta till fel. Ett första steg var att avgöra om felet låg hos oss i telerummet, taktikrummet eller i det utifrån inkommande informationsflödet. Till vårt förfogande hade vi teleservicebasen, TSB i Ursvik, som med sin specialkompetens kunde kallas ut till radar, länk och radiostationerna runt om i landet. På TSB hade man också tillgång till helikopter. Det största problemet får man nog säga, var programurspårningarna hos oss i Rgc-centralen. Omstarter och programomladdningar från hålremсор, bandstationer och hårddiskar blev dagliga rutiner. Vad det här berodde på visade sig senare vara en kombination av hårdvarufel, programfel och miljö.

Det här jobbet i högteknologisk miljö skapade sammanhållning mellan alla som arbetade här. Samarbete var nödvändigt med tanke på driftsäkerheten. Arbetsmoralen var hög, funktion och säkerhet hade högsta prioritet. Gott kamratskap bidrog till att jag trivdes bra på Rgc under 13 år. Att vara med och arbeta under den här tidsepooken och följa utvecklingen från glaströrs-tekniken med glödtrådar till dagens integrerade chipskretssystem har varit mycket intressant, och helt fantastiskt. Inget annat teknikområde har utvecklats så rasande fort. Jag kom senare att arbeta med videotex och internationell datakommunikation via satelliter och fiberkablar vid Telias övervakningscentral på Hornsgatan i Stockholm.
jaxhagen.se/videotex.html



OP-rummet på Björnen. Foto via Thom Jaxhagen.



Björnens Tvakar på besök i Helsingfors 2000. Fr. v. Lennart Pettersson, Bertil Eriksson, Thom Jaxhagen, Leif Ström, Jörgen Johansson, Eje Leidebjer, Leif Rönning och Gösta Sagestam. Foto via Thom Jaxhagen.

Minnesmärket som nobbades av Botkyrka kommun



Foto Hans Groby

De flesta av landets flygflottiljer är numera nedlagda och på flertalet av dessa orter var flygflottiljen en av de största arbetsgivarna, så även i Botkyrka på 1950-talet. I samband med avvecklingen av flottiljerna sattes på många orter upp ett minnesmärke över den gångna verksamheten. Minnesmärket, i flera fall ett flygplan, fick symbolisera den verksamhet och tid som varit.

Vid nedläggningen av Kungl. Södertörns flygflottilj/Flygvapnets Södertörnsskolor, F 18, bildades F 18 Kamratförening. Kamratföreningen har bland annat arbetat med att även flygflottiljen i Tullinge skulle ihåggkommas med ett minnesmärke.

Arbetet började med att Kamratföreningen fick överta en J 35B, Draken, från F16 i Uppsala. Detta flygplan, 35221, hade tidigare varit stationerat på F 18 och hade då, så att säga, kommit hem igen. Underhandskontakter togs i detta tidiga skede med kommunen och med Riksten Friluftsstad AB, RFAB, om att flygplanet skulle få sättas upp på en pelare inom bevarandeområdet (kasernområde, kanslihus m.m.) Marken tillhörde och tillhör fortfarande RFAB, men kommunen kommer att på sikt att överta de områden som RFAB färdigställer. Kommunen ville därför kunna påverka utformningen av området. Kamratföreningens förslag fick vid dessa kontakter ett positivt gensvar.

F 18 Kamratförening startade därpå ett synnerligen arbetskrävande projekt med att färdigställa flygplanet som, när vi fick det, nästan bara var skrot. Det var också många delar som saknades. En grupp från kamratföreningen åkte land och rike runt för att skaffa fram de saknade delarna. Det var många sponsorer som hjälpte föreningen med såväl verktyg och färg som kemikalier, de sistnämnda för att bland annat kunna få bort den gamla färgen. Efter fyra års slit blev flygplanet iordningställt och såg nästan ut som vid leveransen från SAAB 1962, men med den skillnaden att nu fanns F 18:s dåvarande uppvisningsgrupp Acro Deltas symbol målad på fenan.

När nu flygplanet var klart för uppsättning började svårigheterna. Ingen av de platser som diskuterats tidigare var längre aktuella för ett minnesmärke. Samtal fördes främst med kommunstyrelsens ordförande. Av kommunen fick vi förslaget att placera planet i skogen mot Lida, där man hittat ett gammalt värn. Kamratföreningen började ana oråd och förstod vartefter att kommunen inte ville ha flygplanet. Vid de fortsatta förhandlingarna med kommunen försökte föreningen få gehör för sitt projekt. RFAB lovade å sin sida att färdigställa en pelare med fundament för flygplanet till en kostnad av 350 000 kronor och därmed fanns kostnadstäckning för den delen av projektet.

Vi fick så småningom löfte av både kommunen och RFAB att få sätt upp planet på rullbanan nere vid Riksten. Detta var inte någon idealisk placering men godtogs av föreningen då vi inte fick gehör för något annat alternativ. Kommunen lovade också att stå för underhållet av minnesmärket samt att ordna med en besöksparkering och markplanering runt pelaren. Tyvärr återkom inte någon representant från kommunen i detta ärende. Det visade sig också att RFAB hade hyrt ut marken till Transportstyrelsen på fem års tid. Detta var droppen som fick kamratföreningen att ge upp.

Med tanke på de uttalanden som gjorts av kommunstyrelsens ordförande, så är det rätt klart att det aldrig varit meningen att Botkyrka skulle få ett historiskt minnesmärke över flottiljen i Tullinge. Avsikten var tvärt om att området skulle avmilitäriseras eftersom det är döpt till Friluftsstad. Många utländska studenter bor på området och skulle kunna ta anstöt av ett militärflygplan. På ett kommunfullmäktigemöte hösten 2011 framhöll kommunstyrelsens ordförande att projektet med ett flygplan på en pelare kostnadsberäknats till en miljon kronor. Kommunen skulle kunna stå för lika mycket som RFAB, det vill säga trehundrafemtio tusen kronor. Det fattas då trehundra tusen kronor för projektet, vilket givetvis inte kamratföreningen kunde stå för. Den beräknade kostnaden på en miljon kronor har föreningen aldrig fått ta del av.

Kamratföreningen beslöt till slut att överlämna flygplanet till Flygvapenmuseum i Linköping.

De i sin tur deponerade flygplanet till Österlens flygmuseum under en tid av cirka fem år. RFAB höll sitt ord och den överenskomna summan på trehundrafemtio tusen kronor har fått följa med till Skåne för flygplanets bevarande.

De kamrater som under F18-tiden offrat sina liv i fredens tjänst, hedras idag med en minnessten som förhoppningsvis skall få bli kvar i anslutning till f d kanslihuset. Om Tullinge får blir en egen kommun så kan kanske planet återbördas till Riksten, där det hör hemma, och bli det minnesmonument som så många kommuninnevånare efterfrågat.

Föreningen informerar gärna om F 18 i så många sammanhang som möjligt. Besök gärna Café Gyldene Gripen. Caféet ligger under F 18 gamla matsal. Där finns bilder och utställningsföremål från F 18-tiden. Du kan även gå in på föreningens hemsida, www.f18.se. Där beskrivs, i kamratföreningens tidning nummer 42, mer utförligt om vårt arbete med projekt 35221.



Österlens Flygmuseum. Foto Jarl Åshage.

Årsmötet den 10 maj 2012



Samling kring minnesstenen.

Text Jan-Olaw Persson. Foto Jarl Åshage

Årsmötet inleddes traditionsenligt med samling vid minnesstenen för blomsternedläggning och en tyst minut för våra under året avlidna kamrater. Minnesstenen har fått en provisorisk plats vid slänten nedanför kanslihuset i avvaktan på en slutlig placering. Vädrets makter var inte på sitt bästa humör, det var blåsigtt och småregnigt under vår samling. 27 medlemmar deltog i minnesstunden och i årsmötet.





Då Lizas mäss, gamla officersmässen, är utrymd i väntan på rivning fick vi hålla vårt möte på Café Gyldene Gripen i gamla matsalsbyggnaden. Det visade sig att detta var ett fullgott alternativ och mötesdeltagarna uppskattade vårt val av lokal.



Ordförande Gunnar Persson berättar om sitt uppdrag och om förhållanden i Sudan.

Styrelsen redovisade verksamheten under det gångna året och beviljades ansvarsfrihet för sin förvaltning. I övrigt genomfördes mötet enligt den dagordning som stadgarna stipulerar. Det blev inga ändringar i styrelsen. Ny i valberedningen blev Göte Blom efter Bengt Rindå som avböjt omval. Efter mötet berättade Gunnar Persson till egna bilder om den mission som Försvarsmakten under år 2002 genomförde i Sudan. Därefter följde förplägnad i form av smörgåstårter och kaffe. Mötet avslutades med att Claes Jernow med några värmande ord tackade styrelsen för dess arbete under verksamhetsåret 2011.

Jan-Olaw



Foto Benker.se

Mr CAP och Draken

Mr CAP Stockholm fick i september 2011 det prestigefyllda uppdraget att FormulaU™ behandla J 35B Draken

Planet hade renoverats av F 18 kamratförening, men föreningen ville ha upp glansen på det rentvättade flygplanet. Föreningen vände sig till Mr Cap, som åtog sig uppdraget. Den totala ytan som skulle behandlas var 150 m². Resultatet blev glänsande, med en lyster som planet tidigare aldrig haft. Flygplanet har därefter transporterats till Österlens flygmuseum i närheten av Simrishamn.



Foto Robin Yourell-Högberg

Ovanliga objekt kräver ovanligt kreativa lösningar.

FormulaU™ är **Mr CAP**:s egen produkt och behandlingsmetod för skydd av lackerade ytor. **Mr CAP** är ett svenskt företag, som har inriktat sig i huvudsak på bilbranschen och då företräddelsevis premiumbilar. Metoden används även med framgång på både båtar och lackerade mindre flygplan.

En **Mr CAP FormulaU™** behandling kan få en lackerad bil/båt/flyg att se bättre ut än som ny! De skyddande egenskaperna är därför särskilt uppskattade av nybilsköpare som satsar på denna behandling i preventivt syfte.



Foto Robin Yourell-Högberg

Teknikerna Jim Yourell, Viktor Skoglund och Pontus Lövdahl på Mr CAP Stockholm poserar stolt.

Mr CAP klarar även uppdrag av det mer udda slaget... som en J 35B Draken.



Ulf Magnuson/Ord och Bild

Ettusenåttahundrafyrtioio fältflygare fick sina gyllene vingar, flygförarmärke m/36, vid högtidliga ceremonier på Krigsflygskolan i Ljungbyhed mellan åren 1946 och 1982. Många minns säkert sin fältflygartid med glädje, men yrket var verkligen inte ofarligt och mer än 200 kamrater omkom i flygtjänst. Andra har försvunnit ur livet under årens lopp av mer naturliga orsaker.

Det var därför fantastiskt att inte mindre än femhundrafyrtiosex "gamla fältisar" anmälde sig till den ultimata fältflygarträffen i Ljungbyhed den 3-5 maj 2012.



Gamla flygförare. Från vänster: Alvar Nilsson F 4, Bengt Rindå F 18, Bengt Fagerberg F 4, Sture Magnusson F 18, Nisse Martinsson F 11, Jarl Åshage F 18, Rodney Blomberg F 3, Hasse Jonsson F 18, Anders Karlsson F 18.



Köp F 18-boken

Beställes av F 18 Kamratförening

Adress:

F 18 Kamratförening

c/o Jan-Olaw Persson

Bjursätragatan 33

124 62 Bandhagen

Tel. 08-551 71250

E-post: jan-olaw.p@uvtcmail.se

Recension i Nostalgia

F 18:s historia

År 1943 beslutade statsmakterna att en sjunde flygflottilj skulle sättas upp. Man valde att lokalisera denna till Södertörn, och huvuduppgiften var att skydda vår marin och dess basområden i södra stockholmsområdet, dels att svara för huvudstadens försvar från luften. Flottiljen fick beteckningen F 18. 25 år efter flottiljens nedläggning har Jarl Åshage, en av de tidigare piloterna på flottiljen, på uppdrag av F 18 kamratförening sammanställt en fövrmälig bok, där F 18:s historia beskrivs på ett utmärkt sätt.

Boken tar avstamp i en beskrivning av området intressanta forntidshistoria från stenåldern, för att fortsätta med att i detalj täcka in hur flottiljen växte fram och hur livet för de olika personalgrupperna såg ut. Vi får läsa om flygplanstyperna och om de uppvisningsgrupper som varit aktiva på flottiljen. Boken avhandlar även de olika skolor som lokaliserades till F 18, som till exempel Flygvapnets stridslednings- och luftbevakningsskola. Även flottiljens ansvarsområden utanför F 18 såsom krigsbaserna och skolan i Bunge på Gotland täcks in. Den rikt illustrerade boken är mycket innehållsrik, intressant och läsvärd.

Den är utgiven av bokförlaget

Norlén&Slottner. ISBN 978-91-86859-43-5