



Chef för Kungl Östgöta flygflottilj är överste N.-M. von Arbin. Hans militära bana började i Kungl Flottan där han var fänrik då han 1935 började sin flygutbildning på Ljungbyhed. Efter tjänstgöring vid F 2 och F 1 kom han till flygstaben där han bl a var press-officer och samtidigt tjänstgjorde som lärare vid flygkrigshögskolan och sjökrigshögskolan. Flygattaché i London 1946-1950. Efter två års tjänstgöring vid F 13 blev han den 1/10 1952 chef för F 3.



Chefen för F 3, överste N.-M. von Arbin.

Vid presentationen av F 3 i övrigt har jag tvekat något om, vilka aspekter på ämnet, som jag bör stanna vid och vilka som bör behandlas mera summariskt. Organisationen är i princip lika på alla jakt- och attackflottiljer frånsett vissa jaktflottiljer, som har särskild stridsledningsorganisation. Efter som normalflottiljens organisation och arbetsuppgifter är uttömmande redovisade i flygdir O Björnhagens artikel om F 1 i denna tidning nr 3 1957 bedömer jag det enbart tröttande för läsaren med ett upprepande. Vad F 1 har utöver normalflottiljen, men F 3 saknar, är emellertid Regoff 3 (stridsledningsregoff), flygtransportgrupp samt musikkår och motsvarande arbetsuppgifter.

Med hänsyn till att F 3 föregångare på Malmen delar äran med marinens flygväsende av att från grunden ha byggt upp vad som sedermera blev flygvapnet, synes de historiska aspekterna ligga närmast till för en presentation. Därutöver avser jag som hastigast beröra samarbetet med övriga flyginstitutioner i orten samt avslutningsvis omnämna de civila personalorganisationerna.

F 3 - ett modernt förband med gamla anor

Flottiljingenjören, fld Gunnar von Köhler

Historik.

F 3 ligger på Malmen i hjärtat av det bördiga Östergyllen vars söner där sedan 1500-talet har lärt sig krigets värv till fots eller till häst och nu sedan 1913 i luften. Det var nämligen i maj 1913 som Fälttelegrafkårens Flygavdelning först slog sig ned på Malmen efter att provisoriskt ha varit förlagt till Axvall mellan Skara och Skövde sedan hösten 1912.

1916 ändrades namnet till Fälttelegrafkårens Flygkompani, vanligen kallat Flygkompaniet och detta namn stod sig till 1/7 1926 då flyget blev ett självständigt vapenslag och Malmenflyget ombildades till 3. flygkåren.

1936 ändrades namn och organisation igen, nu i enlighet med 1936 års försvarsordning och har sedan dess hetat Kungl Östgöta flygflottilj, vilket namn vi får hoppas står sig även i fortsättningen.

Flygslag.

Det var inte bara namnen som ändrades. När arméns flygväsende startade, ärvde de sina arbetsuppgifter från ballongfararna. Verksamheten bestod då uteslutande i spaning varvid ända från början fotografering kom till användning. Inte förrän efter första världskri-

gets slut började man beväpna flygplanen och samtidigt utvecklades ett speciellt jaktflyg. Även vissa försök till bombfällning från spaningsplan utfördes.

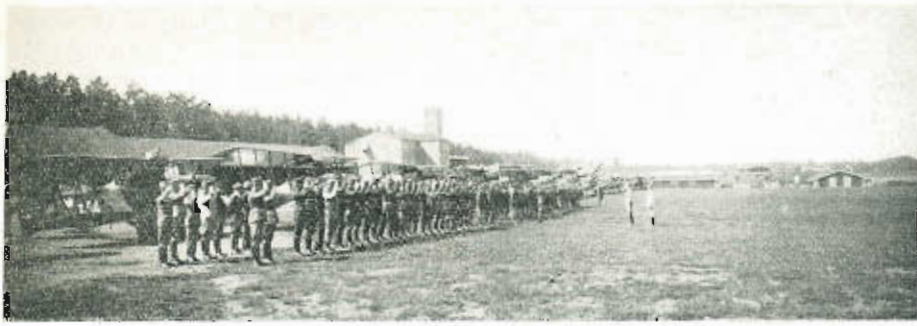
Fr o m 1920 uppdelades verksamheten på flygskola, spanarskola och jagarskola.

Enligt 1925 års försvarsordning skulle fem flygkårer sättas upp, varvid Malmen fick släppa till huvuddelen av den personal och materiel som skulle utgöra stommen i övriga förband - utom F 2 som rekryterades av marinens flygväsende. Tredje flygkåren som Malmenflyget därmed fick heta fick även nu armésamverkan som uppgift med spaning, jakt och bombfällning på programmet. Fr o m 1934 blev F 3 emellertid ett renodlat spaningsförband och förblev så till 1948 då flygslaget ändrades till jakt.

Den mera allsidiga utbildningen under 20- och 30-talen bestående i ögon- och fotospaning, artillerieldledning, kul-spruteskjutning och bombfällning m m, övergick under 40-talet på grund av teknikens utveckling till att bli ganska renodlad spaning. De stridsmässiga ambitionerna sträckte sig under denna tid till ett nödortfött självförsvar med kul-sprutor och lätta automatkanoner.



Det var så det började. "Biplanet".



Tredje flygkårens personal avlämnas vid kårens bildande den 1 juli 1926 av kapten A. Lundström till dess förste chef, major G. von Porat. I bakgrunden drontar framför vad som samtidigt blev CVM.

År 1948 bröt in med omändring till jaktflottilj, vilket för flygande personalen innebar helt ny karaktär på färdigheterna i luften och för underhålls-sidan, övergång till enhetlig flygplans-typ, vilket var en avgjord lättnad.

Om F 3 i samband med de för-bäddade förbandsindragningarna skall förbli jakt eller övergå till attack är väl ännu icke klart.

Flygplanskavalkad.

Under de 45 år som flyg varit förlagt till Malmen har naturligtvis en mång-fald flygplanstyper passerat revy. Dessa bestod ofta i synnerhet i början av en-staka prototyper men många byggdes även i större eller mindre serier. Att göra en uttömmande redogörelse för alla dessa är icke möjligt inom ramen för denna artikel men de mest kända synes vara värda en hastig presentation.

Det började 1912 med två flygplan, "monoplanet", en Nieuport (70 hkr) som fortfarande finns - nu i F 3 museum - och "biplanet" en Bréguet (80 hkr). 1914 kom den första Albatrossen. Det var en tysk som lade den på rygg vid landning på Ladugårdsgården i Stockholm i juli 1914. Vid krigsutbrottet togs den i beslag och den blev sedan prototyp för en lång serie som gjorde tjänst till slutet av 20-talet.

1919 kom ing Sparman hit med Phoenix-jagaren och dronten, prototy-perna till vad som under ca 10 år skulle komma att utgöra ryggraden i Sveriges landbaserade krigsflyg.

Tummelisan - välkänd för de flesta - konstruerad och byggd på Malmen, flögs första gången 1920 och sista gång-en i ordinarie tjänst den 10/1 1935. Ett sista kvarvarande exemplar i F 3 museum översågs sedermera och flögs vid flygvapnets 25-årsjubileum 1951.

1923 blev J23 färdig. Den var ett högvingat monoplan med 185 hkr. BMW-motor. Det var ett utomordentligt förnämligt flygplan, i mångt och mycket tio år före sin tid. Det vann bl a över det holländska Fokkerlaget

vid flygtävlingarna vid ILUG, Göte-borg, 1923.

Fokkern, S6 och S6A, debuterade 1927 och den senare versionen, S6B, med My VI-motor, år 1934. Denna trotjänare hängde med ända till slutet av 1943. Den började 1942 bytas ut mot S17 efter att sedan 1940 ha



J29F under stationstjänst på 1. div platta.

kompletterats med S16, J11 och några B3:or. S17 kompletterades 1946 med S22 och dessa båda typer byttes i sin tur 1947 ut mot S18 och J9, som för-sågs med filmseriekameror. Dessa typer tillsammans med storken, S14, som kom redan 1938 var de sista typerna krigs-flygplan som F 3 hade som spanings-förband.

1948 blev F 3 jaktflottilj och fick då J22 som första flygplantyp, 1951 utbytt

mot J28A som ärvdes från F 13. 1953 kom J29A följt av J29B och E, var-efter vi som första flottilj våren 1955 fick J29F - till att börja med för ut-provning.

Det är sålunda en imponerande sam-ling flygplantyper som passerat revy på F 3 och dess föregångare och i svenska militärflygets historia är det endast ett ringa fåtal av landbaserade krigsflygplan som icke varit i förbands-tjänst på Malmen.

Byggnader.

Att vara en gammal flottilj med anor och traditioner är både på gott och ont. Den gamla lägermiljön lever på ett trivsamt sätt kvar i lägerhyddor och parkanläggningar.

Flygkompaniet höll på sin tid till där CVM nu ligger men av byggnaderna från den tiden återstår endast gamla kanslihuset.

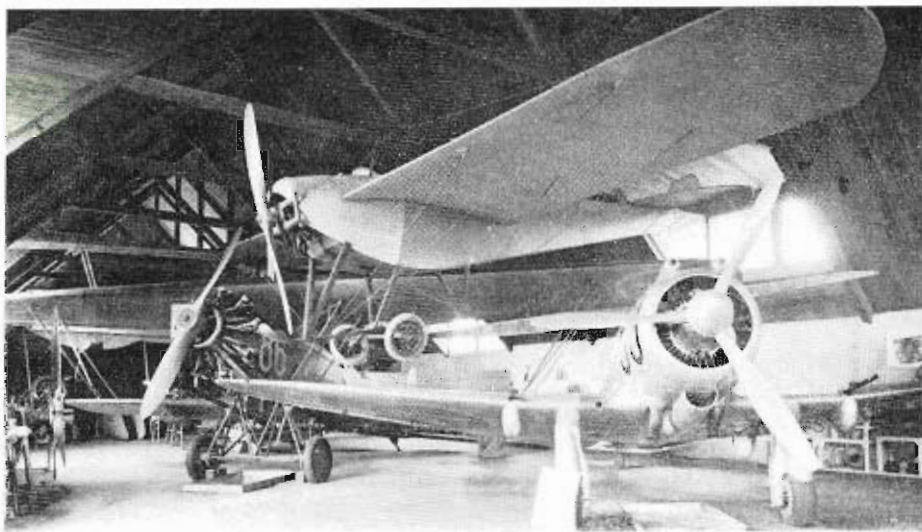
1926 övertog F 3 lägerbebyggelsen

vid flygfältets norra del. Successivt gallrades en del övertaliga byggnader bort och resten moderniserades och ut-gör nu förläggingsbaracker för man-skap, gymnastiksal, sjukhus, officers-resp underofficersmässar, verkstäder, förråd och museum m m.

Man byggde rymligt förr och det har vi - vad gäller bl a expeditioner och förläggningar - glädje av nu i dessa trångboddhetens tider. Nödvändigheten



Gamla lägerbaracker, nu moderniserade till manskapsförläggningar.



Interiör av museet. Fpl Nieuport, 19 och Fokker.

att utnyttja befintliga utrymmen har emellertid resulterat i att verkstäder och vissa förråd blivit utspridda så att arbetsledning och kommunikationer försvårats.

Den gamla bebyggelsen har successivt kompletterats. Sälunda byggdes bl a nya hangarer 1928, 1938 och 1942, nytt kanslihus 1941, beredskapsbyggnad 1946 m fl.

Ny flottiljverkstad byggdes 1942 men denna blev redan från början för liten därför att man felaktigt räknade med att närheten till CVM skulle onödiggöra större lokaler. Sedan flera år pågår emellertid en upprustning och på nyåret 1955 kunde en ny monteringshall av normalstorlek tagas i anspråk. Nästa vår räknar vi med att den gamla monteringshallen skall byggas om till verkstäder, förråd och kontor. När det blir klart kommer alla verkstäder under ett tak utom sådana för drivmedelsutrustning och fordon.

Muséet.

Många av läsarna har kanske hört talas om F 3 museum. Det var en av flottiljens tidigare chefer, överste H. Beckhammar, som tog initiativet och med utomordentligt biträde av förre flygförvaltaren och F 3-veteranen E. Jagardt, lagade att muséet kom till stånd.

Det är inrymt i en lägerhydda, som förutom en mängd motorer, vapen- och kameramateriel, instrument och radioapparater, säkerhets- och stationsmateriel hyser tio st flygplan, från det äldsta "monoplanet" Nieuport av år 1913 över Maccibåt, Albatross och Fokker m fl till S17B av 1942 års modell. Det modernaste föremål som finns är en av de två prototyperna till svenska krigsmaktens första robot (den andra finns på tekniska muséet i Stockholm). Denna lägerhydda är nu helt fylld. Ytterligare åtta flygplanstyper,

i andra lokaler eller utombus, avsedda för museiändamål finns emellertid förvarade. En av dem - en B3:a - kommer väl aldrig inomhus, men de övriga räknar vi med att tillsammans med en del annan nytillkommen materiel få in i en i samband med ombyggnaden av flottiljverkstaden ledig lägerhydda av samma typ som nuvarande museihyddan.

Muséet, som lär vara ganska unikt i världen, har blivit föremål för stort intresse och vi visar det gärna.

Grannar.

Närheten till CVM, FC och SAAB har vi glädje av då det gäller konsultationer, reservdelsanskaffning och i viss mån verkstadskapacitet. Speciellt har närheten till CVM varit värdefull de perioder - tyvärr alltför korta - då CVM varit huvudverkstad för vår flygmateriel. Vi har i gengäld fått lämna en tidvis ganska omfattande service till grannarna såsom snöröjning, utlåning av materiel, till FC verkstadskapacitet, till CVM och FC bilbesiktning och bilverkstadskapacitet. Denna ömsesidiga

~~Kraftiga kopparslagare~~

~~CVA utför en hel del arbeten åt civila beställare. Ett uppdrag, som krävde en del arrangemang utöver det vanliga, var tillverkningen av toroider för Skultunaverken.~~

~~Materialet utgjordes av 15 mm kopparsplåt och den skulle ha en form i stil med en halv bilring. Arbetet utfördes i smedjan och för att kunna värma upp plåten måste man ta till extra gasbrännare. Det räckte inte heller med träklubbor av vanliga mått utan man använde s. k. fyrboxklubbor, när man gav plåten dess runda form.~~

hjälp har alltid baserat sig på ett utomordentligt gott samarbete. En allvarlig nackdel har emellertid varit att med flottiljens relativt låga löner - och utan möjlighet till ackordsarbete - konkurrera om arbetskraften, speciellt under den gångna tioåriga högkonjunktursperioden.

Personalföreningar.

Den civila personalens personalföreningar tillhör här liksom i flygvapnet i övrigt FCTF resp FCPF. De sorterar emellertid icke direkt under resp huvudorganisation utan utgör underavdelningar till större enheter omfattande även andra arbetsplatser i orten. Sälunda utgör FCTF F 3-sektion underavdelning till FCTF avd 72, Malmslätt, omfattande CVM, F 3, FC och FF personal på SAAB. F 3 personalklubb utgör en underavdelning till FCPF avd 12, Linköping, omfattande CVM, F3, FC, I 4, Lv 2 och T 1.



Trafikledare
E. Jones, ordf i
FCTF F3-sektion.



Flygmonn A. Huitfeldt, ordf i F3
personalklubb.

Båda organisationerna är representerade i flottiljnämnden och personalklubben dessutom i företagsnämnden och skyddskommittén.



~~Arne Nordgren och Erik Antonsson lägger tyngd i slagen.~~