

# Malmslätt fortsätter som flygcentrum

De flesta bilderna: Niklas Forslind, CVM

Malmen, symboliskt betecknad som "flygets vagga", var till för drygt ett halvsekel sedan hemort för två livgrenadjärregementen, liksom tidigare Östgöta Ryttare. Slätten var exercished och mottog många droppar svett från harvande knektar och beväringar. När flyget efter de tio pionjärens behövde hela området, började infanteristerna flytta 1922. Kungliga Fälttelegrafkårens Flygkompani å Malmen Malmslätt, sedermera tredje flygkåren, blev 1936 Kungl. Östgöta Flygflottilj. Dess tid är snart förbi. Men Malmslätt som vagga gungar vidare med nya uppgifter för flyget.

Överste Gösta Norrbohm var redan som sjuårig grabb och begäpade flygpionjärerna på Malmen, blev med tiden officer, tjänstgjorde på F3 på 40-talet och återvände nyligen som dess siste flottiljchef. Han har funnit att F3 alltid haft en personal av god kvalitet grundad på traditioner. I hög grad har den militära malmentraditionen påverkat utvecklingen, som har sina rötter långt borta i 1600-talet. Man trivs där fäderna en gång hade vapenövningar. Kanske farfar var grenadjär och släktens soldattorp står bevarat som fritidsbostad.

— Ett gott bevis för yrkesskicklighet och värdefull kontinuitet fick vi vid jubiléet 1962, när flygplan från 50 års militära flyg samtidigt flögs och det fortfarande fanns snickare som kom ihåg och kunde tillverka propellern till 1912 års Nieuport, sadelmakare och motorfolk som kunde sitt och många andra män på marken, vilka alljämt behärskade den gamla kära flygmaterielen — och fick den i luften. Föreskrifter och sånt var borta, men människorna — idealisterna — hade kvar receptet på "doping", lim och arbetsmetodik.

## Inspirationscentrum

Överste Gösta Norrbohm fortsätter:

— Intresse och nyfikenhet är närbesläktade, och då flyget var ungt gick man ur huse för att beskåda flygarnas konster. De som jobbat på Malmen har också på orten haft ett inspirationscentrum genom att de flygtekniska nyheterna från Saab, CVM och FC provats här. Det har alltid legat nära till hands att F3 fått medverka i utvecklingen. Strävan att få del av denna arbetsmiljö har gjort att många sökt sig till vår flottilj. Väl på plats har intresset för flyget skapat yrkeskunnigheten.

— F3 har gått framåt och stadigt utvecklats med undantag för det "hack", som blev när spaningsdelen förflyttades till det nyuppsatta F11. Nu är det



CF3, överste Gösta Norrbohm.

med sorg vi ser att F3 försvinner som självständig flottilj, men vi som förfallit åt nostalgi räknar med att Sveriges Flyghistoriska Museum skall få sin naturliga placering på lägreets anrika mark.

— En sak som förargar oss är att Postverket i april tar bort ortsnamnet i postadressen. Enögda byråkrater har bestämt, utan hänsyn vare sig till företagets eller folkopinionens klart deklarerade protester, att det väletablerade och historiska ortsnamnet Malmslätt skulle bort. F3 markerar sitt missnöje och tillkännager sin oförändrade lokalisering genom att ha kvar Malmslätt i adressen.

— När nu F3 nästa år blir F13M, med en målflyg- och en transportdivision, går flygverksamheten knappast ner, och "kringverksamheten" blir nästan lika omfattande som nu, då basen också skall sköta fältservice åt FC och CVM.

### På Gyllenkroks tid

Tekniska chefen, flygdirektör *Gunnar von Köhler* har många år i flygets tjänst. Efter ett par praktiksomrar vid ASJA blev han 1933 aspirant och hamnade på arméspaningskursen på Malmen 1934 under dåvarande major Axel Gyllenkrok. Kortare tider på FC och F6 gav ytterligare erfarenhet. 1946 kom han åter till F3, där han haft sammanlagt 9 flottiljchefer. Han har fört tidsrekordet som 1:e flottiljingenjör på en och samma flottilj.

När flottiljen nästa år omorganiseras till F13 M skall tekniska avdelningen underordnas tekniska chefen på F13 med en 1. driftingenjör som teknisk platschef på Malmen, men von Köhler hoppas få stanna kvar som "konsult" till 1976, då han pensioneras. Fortfarande finns uppgifter, som kan behöva hans medverkan, bl a museifrågorna. Fört är hans princip att ge allmänna direktiv och delegera detaljuppgifterna på närmaste underlydande. Detta stärker initiativ, ansvarskänsla och arbetsglädje.

— Beträffande tjänsten på F3, så löper den väl. Avvecklingen av fpl 35 har gått programenligt, liksom att personalstyrkan successivt har minskat till i stort sett kommande behov. Den är också i det närmaste omskolad på kommande 32-uppgifter.

Vid simulatoranläggningen, som visserligen arbetar helt självständigt under avd 6, tas nu fpl 35-simulatorer ned. I stället kommer en fpl 37-anläggning att monteras in för F11 räkning, då denna flottilj saknar lämplig byggnad.

Rent erfarenhetsmässigt påpekar han spontant:

— Det är klokt att förslag till förbättrade underhållsmetoder, provapparater etc för den tekniska tjänsten införs i TIFF. På detta sätt får andra flottiljer informationer för att själva kunna utnyttja idéerna.

### Vi ser optimistiskt

Ki *Gösta Olsson*:

— Vi ser optimistiskt på framtiden och kan inte gräva ner oss i dystra funderingar. Vågdalar har vi

*Ki Gösta Olsson diskuterar avvägning av en 32:a med pi Nils Svanholm.*

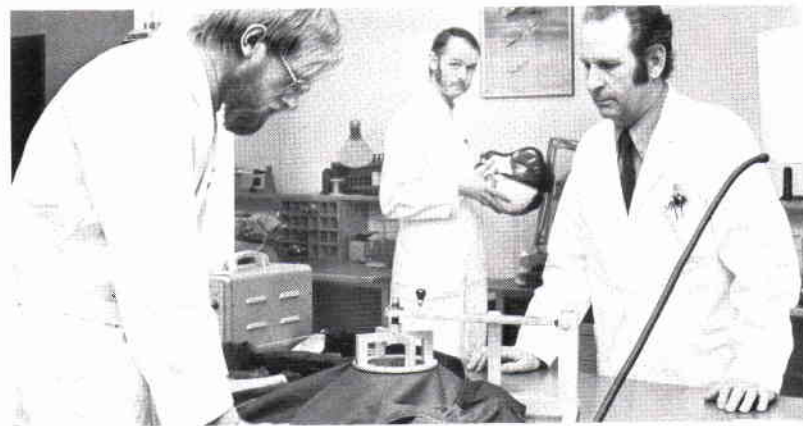


*Sveriges mesta flottiljingenjör Gunnar von Köhler.*

alltid i arbetslivet. Det gäller att komma ur dem och det bör väl alla sträva efter. Vi har också känt oss osäkra för framtiden. Men de yngre har nog svårare för att gå igenom sådana här perioder. Just nu har vi stora tekniska problem med en relativt omfattande blandning av flygmateriel: J 29, 35, 32, SK60, SK 50 och HKP3, men det blir lättare när verksamheten renodlas.

Och pi *Nils Svanholm* tillägger:

— Man får skärpa sig i varje ögonblick så att man inte blandar ihop sakerna. Det gäller att ha klart för sig vilken flygplantyp som åtgärden gäller. Vi har t ex

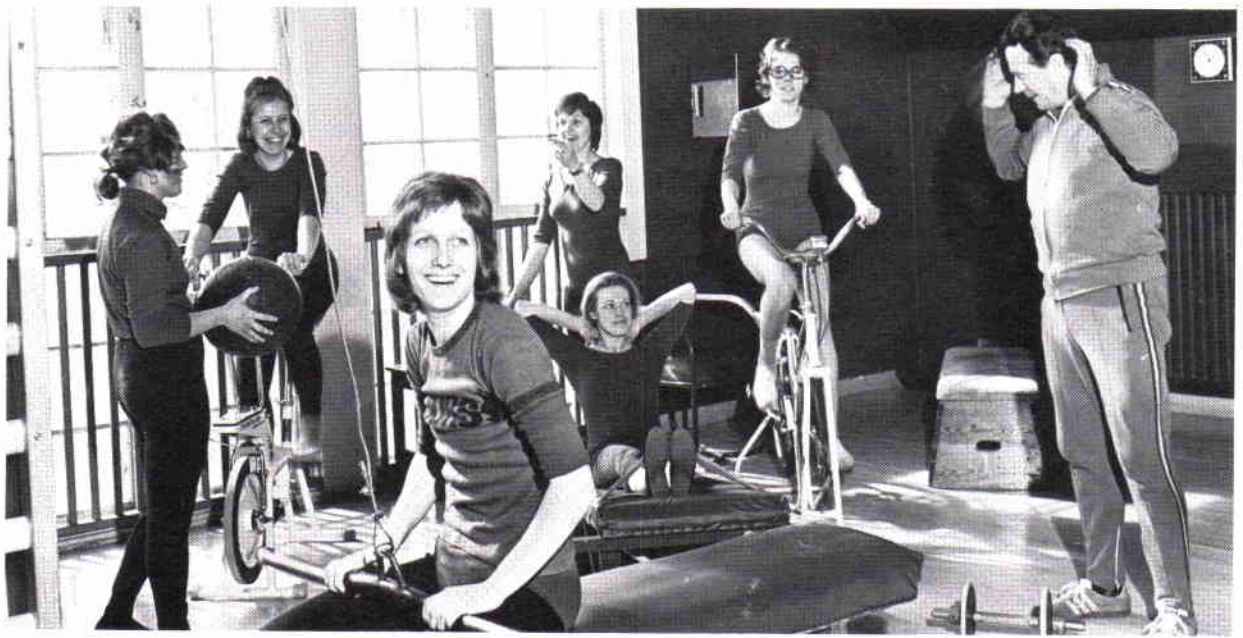


*Verkm Stig Fransson t b granskar täthetsprovning som Clas Malm gör på isolerdräktens textilmaterial. I mitten Tomas Larsson.*

samma individnummer på olika typer på flygplan och det kräver i sig själv en speciell vaksamhet, när vi resonerar och innan åtgärder vidtas.

### Äldsta huset

F3:s äldsta byggnad inrymmer säkerhetsmaterielverkstaden, som förestås av förste verkmästare *Stig Fransson*. Inredningen motsvarar inte byggnadens histo-



### I "tortyrkammaren"

Bitr idrottsöf (1 fte) Einar "Kruska" Johansson instruerar Gunilla Schön, Agnetha Pettersson, Barbro Jonsson, Iréne Nätt, Carola Karlsson och Anita Hedman.

riska yttre. Materielen är modern och där saknas inga verktyg och provapparater för att garantera full säkerhet på utlevererade enheter.

### Flickorna spänstar

Tekniska chefens sekreterare Lilian Drejstam:



— Detta är en jättebra arbetsplats, vi har en ledig stil och ett otvunget kamratskap, som underlättar jobbet. För ett år sedan genomfördes att vi flickor också får två timmar idrott per vecka under tjänstetid. Idrottsledaren "Kruska" Johansson stimulerar oss till gymnastik,

tennis, simning och annat nyttigt, som vi utnyttjar flitigt, dock bara när tjänsten medger. Vi brukar turas om att hålla jobben bemannade och även det går med bussig hänsyn flickorna emellan.

### Ommöblering i verkstaden

Verkmästare Bengt Ekholm på flottiljverkstaden visar vemodigt på den sista J 35 som är på översyn. Sedan kommer målflygets J 32 från tillsynsverkstaden att inta platsen, vilket kommer att vålla vissa besvär på grund av takhöjden. Lokalerna här är också i behov av renovering — speciellt verkstadsgolvet — men p g a framtidens ännu oklara linjer finns inga medel avsatta för detta.

— Omorganisationens personalreducering gör sig märkbar redan nu. Styrkan börjar långsamt att komma ned till den för framtiden fastställda nivån.

### Problemlösning på egen hand

På avd 6 verkstad finns ett par "tusenkonstnärer". Gottfrid Nilsson kom till F3 som montör redan på

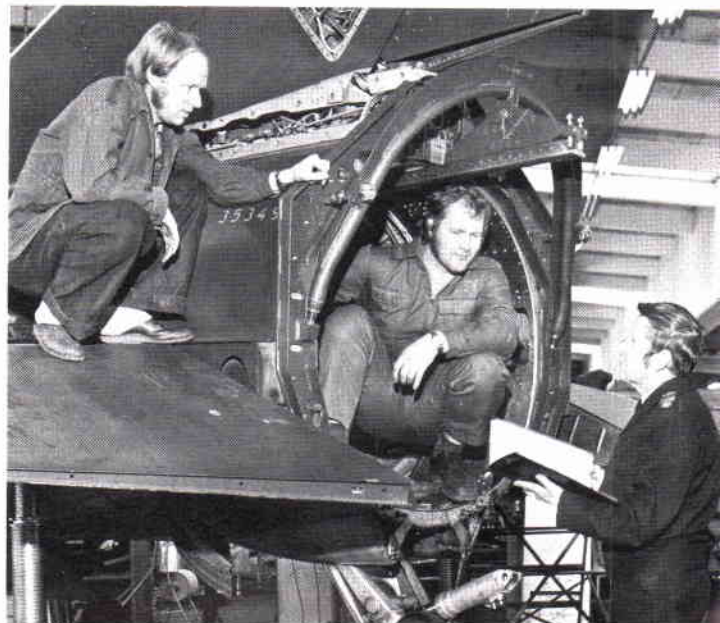
överste von Porats tid och har tjänstgjort som plåt-slagare, motormontör, svetsare och nu senast maskin-arbetare i den lilla välutrustade maskinverkstaden, där Eric Pehrsson regerat över 25 år, efter att tidigare ha svarvat på CVM.

Båda tycker att arbetet varit allsidigt, och rätt



Gottfrid Nilsson och Eric Pehrsson går snart i pension efter många på avd 6.

Verkem Bengt Ekholm talar med fm Bertil "Gränna" Johansson, på vingen, och reparatör Sune Johansson.





Ingemar Jäderlind kollar landstället.

självständigt, ofta med provisoriskt underlag, enkla skisser blandade med riktiga modifieringsritningar.

— Ibland får vi jobba efter tekniske chefsansvisningar, som består i några streck på svarta tavlan, men det har bara gjort arbetsuppgifterna mera intressanta. Det är stimulerande att på så sätt få förtroendet att lösa sina uppgifter och ingen har plågat fram resultaten.

Vad de tyckte om cheferna:

— Chefer? Vi har aldrig haft ont av dom.

Bland några andra anställda är både Nilsson och Pehrsson redan pensionerade, men har fått förlängd anställning för att medverka till och med juni, då 35-verksamheten avvecklats.

### Rättan på kabeln

Avdelning 6 verkstad för för- och efterservice ligger i den nuvarande målflygdivisionens hangar. Flygplanmästare Ingemar Jäderlind håller här på med de sista tillsynsarbetena på fpl 32. Det är dessa arbeten som skall flyttas till monteringshallen.

— Besvärligheten med fpl 32 har bl a varit motorbytena, då någon vagn härför inte tagits fram. I stället användes ännu bockkranen, som tillkom på 40-talet. Genom att modifiera denna så att spårvidden på det främre hjulparet ökats, kan kranarmen (-bågen) komma rätt över motorns tyngdpunkt. Lyftningen underlättas härigenom.

— Fpl 32 har i stort sett varit bra. En olägenhet är dock att de nymonterade kabelledningarnas ytterhöljen är mycket aptitliga för råttor. Inkräktare har gnagt upp dessa ända intill själva kopparn.

— Beträffande DIDAS klagas på att tekniska rapporter måste skrivas, men personalen varken ser

någon förbättring eller får veta vad som skett med rapporterna. Det är faktiskt bättre med direktkontakt flottiljerna emellan. (Vad svarar DIDAS på den utmaningen? Red. anm.)

### Tidkortslösning

Ett annat tidsödande bokföringsarbete är tidkorten. Nu fordras ett kort för varje aktivitet. Överskådligheten av varje veckas arbetstid för varje enskild man är mycket tidsödande, och kontrollen tar sin rundliga tid. Tidstämplingen kan endast göras i speciella tidur och med viss inställning. Jäderlind har gjort ett förslag, där alla arbeten och aktiviteter noteras och stämplas in i *löpande följd på samma kort*. Tidkorten kan göras smalare så att normala tidsstämplingsur kan användas och därvid kontrolleras tiden direkt. Med ett något reviderat dataprogram torde det lätt kunna behandlas i dator för uppföljning.

Slutligen filosoferar Jäderlind:

— Varför kan inte rapportering av DIDAS och tid ske direkt via dataterminaler lika elegant som med SJ:s riksomfattande system, där man inom sekunder kan boka och trycka biljetter för alla önskade resmål?

### Vi har förtroende för våra tekniker

Överstelöjtnant Allan Falk, som är utsedd till platschef för F 13M, erinrar om den tid då varje förare arbetade i lag med sin mekaniker för att klargöra sitt tilldelade flygplan. Kontakten med materielen blev mera ingående och alla dess egenheter var välkända. En förare var på den tiden mycket rädd om sitt flygplan och såg till att det inte smutsades ned i onödan, då han själv måste vara med om att göra ren det. Uppträdandet i luften var då oftast i formationer om flera flygplan; division, grupp eller rote, och var det fel på ett flygplan blev det en lucka i formationen.

— Nu har flygarna nästan helt förlorat kontakten med de tekniska frågorna. För ett uppdrag, som ofta utföres med endast ett flygplan, lämnas detta startklart till föraren. Efter landningen omhändertas planet av baspersonalen för erforderlig tillsyn. Dagens förare vet mycket litet om materielens tillstånd men förlitar sig med förtroende på den tekniska persona-

Överstelöjtnant Allan Falk tittar på TIFF korrektur



len och känner alltid flygtrygghet. Vid helikopterflygning är det dock som förr. Där finns fortfarande en färdmekaniker, som utför klargöringen och sedan följer med under uppdraget.

#### Carleson vet

F3:s terminal styrs av adjutanten major *Axel Carleson*, en mångsysslare som har tid till (nästan) allting. Bland uppgifterna märks pressofficer, bokförrådschef, foto- och filmofficer samt underrättelseofficer. Han är också informationschef för F3. Sedan man träffat adjutanten vet man att man är välkommen. Ett speciellt uppdrag som han har, är att ta vara på Militära Flyghistoriska Museets samlingar. Något riktigt museum finns inte, utom förrådet vid Ryd strax utanför F3 område, men medan det är tid måste gammal materiel räddas, innan den försvinner hos skrothandlare. Tyvärr har mycket redan hamnat där. Nyligen har dock en hel del tagits om hand och konserveras med knappt tilldelade medel genom flygdirektör von Köhlers försorg.

En uppmaning kommer här genom TIFF:

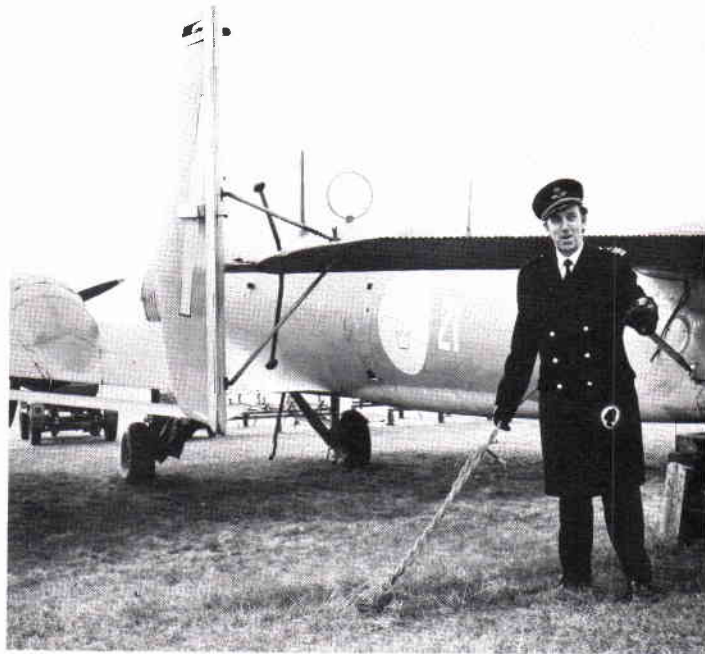
Alla som har minnen i form av anteckningar, dokument, bilder, fotografier, souvenirer, detaljer från gamla flygplan osv, tänk på att i tid se till att de kommer till de flyghistoriska samlingarna. Tyvärr kan anhöriga tro att materialet enbart är personliga minnen. När Du en gång går bort förstår de kanske inte betydelsen och kastar bort prylarna. — Det är våra erfarenheter säger Axel Carleson. Även de obetydligaste ting kan ha flyghistorisk betydelse.

Kom ihåg adressen: Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, c/o Major Axel Carleson, F3, Malmslätt, Fack, 580 13 LINKÖPING.

#### Tillbud av tryckfel

— En ofta bortglömd gren av marktjänsten utgörs av bokförrådet, påpekar 1 fte *Henry Bergqvist*. Från att ha varit en liten expeditionell bisyssla har den vuxit med den moderna materielens komplexitet till en omfattande bibliotekarietjänst. Kommer inte nya publikationer in så får vi en ständig ström av ändringar. Dessa vidarebefordras med ett budkavlesystem antingen genom s k bläckändringar eller byte

*Henry Bergqvist är inramad i 1000-tals böcker.*



— Mitt första krigsflygplan B3 står fast förankrat på Malmen och rent symboliskt är det fullt klart att flygmuseet skall ligga här också, säger major Axel Carleson.

av sidor. Betydelsen kan man lätt tänka sig då ett haveri faktiskt kan uppstå genom ett tryckfel. I publikationsfloden finns exempel på ett bortglömt "inte" eller sifferfel i toleranser.

Intresset för sitt "ämbete" visar han genom kännedom om skrifternas innehåll. Han kan därför vid påringning snabbt lämna riktiga informationer om tekniska fakta.

Bland sina skyldigheter har föreståndaren också hand om kartförrådet, som ur beredskapssynpunkt alltid måste vara fyllt. Bokförrådet omfattar 4 000 böcker och 10 000 andra publikationer, samt därtill kartor av alla slag.

#### Hålla handen

Vid sidan om ovanstående tjänst är *Henry Bergqvist* en anlitad ciceron för F3 och förevisare av de museala samlingarna. 1 500—2 000 skolbarn har han årligen visat omkring. Bl a finns det en avriggad J 29 som är mycket populär att få sitta i. Vid ett sådant tillfälle i snålblåst stod Bergqvist på vingen med en skock barn väntande på tur för provsittning, då en liten 12-årig flicka smög sin hand i ciceronens:

— Får jag hålla Dig i handen, det känns så tryggt för det är lite obehagligt här uppe.

— Då skall vi kanske gå ner och inte bry oss om att provsitta?

— Oh nej. Jag *måste* få prova hur det känns.

#### Polis med hjärta

1:e flottiljpolis *Gunmar Blom* är chef för flottiljens vakt och brandberedskap. Han började vid A 4 i Östersund och blev fljpolis 1951. Som brandchef måste han alltid vara beredd då flygning pågår att kunna göra en hundra procentig insats med sin trupp och sina redskap. Därför står också alla fordon klara och vid ett larm rycker allt ut på en gång.

— Det är bättre att få med sig för mycket, ty ti-



Gunnar Blom manar brandman Dagnäs att inte spruta på fotografen.

den räcker oftast inte till att hämta komplettering.

Som chef är det alltid med spänning och bultande hjärta han rycker ut med blåljus och tjutande sirener. Han måste handla snabbt och förlita sig på att varje man gör rätt.

— Målet är för var och en att *rädda människoliv*. Kommer man till ett brinnande flygplan så må det brinna hur mycket som helst (t ex i stjärten) men sprutan skall riktas mot föraren och det gäller att snabbt få ut honom. Likaså skall den brandman som går fram ha ett sådant skydd att han inte riskerar att skadas. På de senaste 5—6 åren har det inte hänt några allvarliga personskador. Det är fortfarande ofta en chock när man får se en skadad, men flottiljpolisen måste "spänna" sig för stunden och gripa an med ett arbete, som för andra skulle ge kväljningar. Detta för att han *måste* ge hjälp och inte får ge upp. Dessutom kan han ge mod åt andra i närheten. När allt är över kan också en flottiljpolis reagera som en människa.

Flottiljpolis Gunnar Rönnlund hinner före brandman Hans Samuelsson upp i brandbilen vid en utryckningsövning.

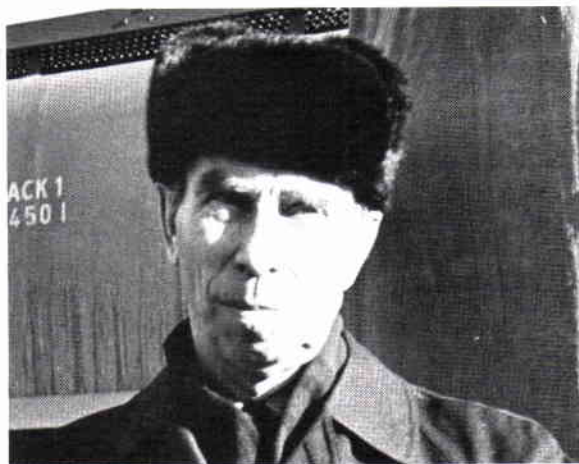


### 300 års soldatutbildning upphör

Chefen för drivmedelsdepån, ingenjör John Jonsson, har 41 års tjänst bakom sig, varav 32 vid F3.

— Drivmedelstjänsten betraktas som "ett nödvändigt ont". En orsak kanske är att detta är en teknisk tjänst, som är organiserad under intendenturen, och däri ligger en viss motsättning. Organisationen beror på tradition och våra varor är av förråds-karaktär. När F3 upphör får vi nog mindre press på oss, men vi behövs alltjämt men det blir ju bra att slippa ansvaret för arbetsplatserna utanför flottiljområdet.

— Något speciellt för F3? Ja vi har under många år svarat för centraliserad utbildning av värnpliktiga tankbilsförare. Drivmedelstroppchefer och intendentaspiranter har vi också haft som elever. I december "utexaminerar" vi den sista kullen vpl tankbilsförare, de sista soldaterna som skolas på Malmen. F 13 M skall ej ha värnpliktsutbildning här.



John Jonsson utbildar de sista soldaterna på Malmen.



Fältbränsleledningar är jordnära. Gunnar Nilsson kopplar av.

I drivmedelsdepån träffar vi också förman *Holger Johansson*, som är väl medveten om drivmedelstjänstens stora betydelse.

— Vi är en liten enhet vid sidan om och det talas inte så mycket om oss. Numera fordras snabbtanking och det gäller stora kvantiteter, men med fältbränsleledningar, jordcisterner och pumpar för hög kapacitet löses problemen t o m på klargöringsplatser som "Framom 1".

Den gamla metoden med små klaffpumpar och fat är länge sedan förbi och skulle i dag fordra *timmar* för tankning av ett flygplan. Tankbilarna hade för inte så länge sedan en dylik klaffpump som reserv, men ingen känner till att de någonsin använts. Gruppen har ibland besvärligt, men vi känner oss nöjda. Vi har fått information om framtiden och nedskärningen blir inte så svår som vi tänkt oss i första början.

### Jakten bort

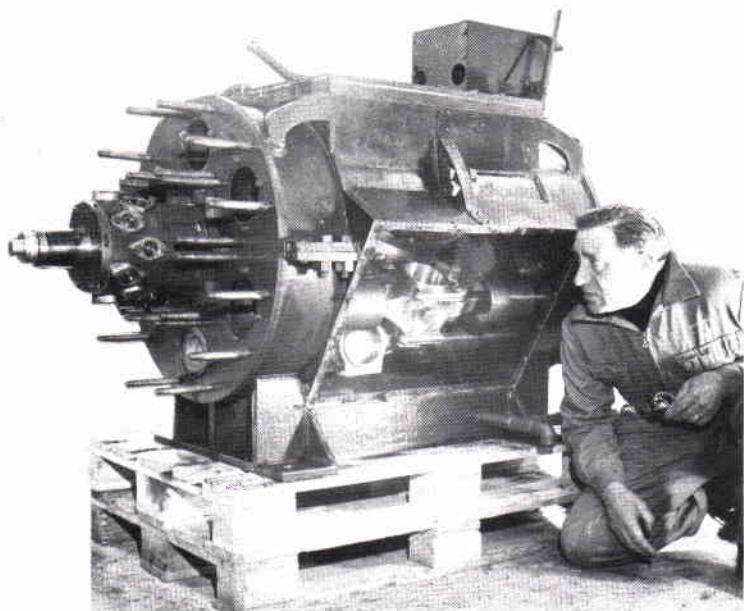
På jaktdivisionen, som — när detta läses — nu har lämnat F3, träffas stationsavdelningschefen *Nils Johansson*, i den näst äldsta hangaren på F3, uppförd 1939.

— I framtiden blir verksamheten här nästan lika stor som nu, då detta blir transportdivision. Ändringen kommer dock inte att bli värre än de som genomförts tidigare.

### Vatten ur vingen

1 fte *Einar Arvidsson* "gjorde lumpen" på F3 1930 och återkom 10 år senare. Nu har han ett drömjobb som "konservator" av historisk flygmateriel. Med några medarbetare får han jobba fritt med de mest skiftande uppdrag. Omvärlden börjar allt mer intressera sig för att bevara vår historiska flygmateriel. Något speciellt minne?

— Det är nog Capronitiden. Ett spännande dramatiskt skede i flygvapnets historia: Mycket jobb och bekymmer, men även glada minnen. T ex: Man fick borra hål i vingarna för att dränera ur vattnet...



Den senaste dyrgripen som Einar Arvidsson restaurerar är Edmund Sparmanns flygdieselmotor.



*Gunnar Hjälle, Edvin Engström och Paul Kylbert* planlägger en lektion i instruktionsverkstaden. Skolchefen 1 v m *Martin Bengtsson* infälld.

*Börje Pettersson* undervisar en av de sista kullarna va-mek.



## Kooperation

F3-chefen *Gösta Norrbohm* berättar på annan plats om den stora betydelsen för F3 att i olika sammanhang lätt kunna utnyttja CVM och FC, och det gäller förresten ömsesidigt. Här är en liten episod.

Löjtnant *Norrbohm* flög på sin tid från Malmen med en SK12 till flottiljens skjutfält vid Hästholmen och landade bland betande kor. Vid starten därifrån fick arrendatorn och markpersonalen fösa korna åt sidan, men just i lättningen skadades ena hjulstället. Föraren lyckades landa på Malmen så nära avd 6 som möjligt och anmälde skadan för flottiljingenjören, som föga bekymrade sig däröver och lät palla upp planet i förrådet på Skatgatan i avvaktan på väntad kassation.

En tid därefter ringde CVM styresman *Harald Larsson* och anmälde olycklig, att ett par av hans förrådsman i mörkret råkat knuffa ner planet från sina bockar så att landstället skadats. *Han lovade genast att utan kostnad låta reparera skadan*, vilket naturligtvis mottogs av flottiljen med största tacksamhet.

Den öppna dörrens politik, ett intimt och förtroendefullt samarbete mellan flygande- och markpersonal, har gett det goda utbytet i väl utförda uppdrag under många flygtimmar och den linjen skall vi även följa vidare, säger måldivisionens chef, major Ingemar Eriksson. Valspråket *Semper Primus* (alltid främst) gäller inte bara vid måldragning utan även det målmedvetna.



Måldivisionen på F3 har ännu i dag den gamla organisationsformen, där divisionschefen leder både flyg- och markstyrka. Därför har han också både flygchefen och baschefen över sig.

Målflyget tillkom som en provisorisk grupp 1964, sedan CFV vid inspektion efter ombeväpning till fpl 35 funnit, att bl a radarjaktledningen inte fungerade bra. Ett förslag var då att för träning sätta upp en flygande målgrupp. En sådan organiserades provisoriskt och bestod av 4—6 flygförare med 4 fpl 29. Resultatet uteblev inte. Behovet av målflygning blev stort, och 1967 utökades gruppen till en hel division.

Måldivisionens uppgifter:

- Målgång för radarjaktledarutbildning
- Målgång för taktisk utbildning av fpl 35 flygförare
- Motmedelsutbildning
- Målbogsering med fpl 29 F
- Flygning för GTLU-utbildningen m m på F2
- Deltagande i alla tillämpningsövningar
- Utföra kontroll av incidentberedskap
- Diagramflygning för FMV
- Målgång åt armén och marinen (i mindre omfattning)
- Radiakflygning åt FOA
- Återinflygning av personal på SK 60 och J32

För detta stora program disponerar divisionen 12 flygförare och 5 navigatörer. Tidigare hade divisionen ingen fast personal utan den kommenderades hit. Därför har sedan 1967 över 180 flygförare



*Divisionschefen mjr Ingemar Eriksson tar emot k:n Björn Bergman och f:k Ove Loftén efter ett uppdrag.*

tjänstgjort här. Sedan 1972 är personalen fast placerad och flyger nu ca 4.000 timmar per år.

I den nya organisationen skall flyguttaget stiga till 6.000 timmar per år. Den 1 juli 1974 tar CF13 befälet och flygplantilldelningen ökas.

Man använder J32 E (E för elektronik) utrustade med motmedelsapparat, J32D (D för dragare), som skall bogsera mål samt fpl 29 och SK 60. Måldragning har hittills skett 5 månader per år med 5 specialutbildade förare. Målen är av två typer: pilmål och spännviddsmål. Dragvinschen sitter i en kapsel under ena vingen och har en trumma med 10 000 m pianotråd upplindad på en spole, som i en kastspörrulle. Linan spolans in med en turbin, som drivs av fartvinden, då föraren öppnar en frontspalt på kapseln.

Pilmålet bogseras på 3—4 km avstånd. Målet, som har en träffindikator, beskjuts med raketer och målverkan sänds automatiskt per radio från indikatorn till räkneverket i flygplanet. Vid landning spelas målet in till ca 30 m bakom flygplanet och då målet kanar i marken kapas bogsertråden med en "krut-sax".

Spännviddsmålet fordrar en grövre lina och är inte målet nedskjutet i luften måste det släppas under flykten för att störta i hav. En starkare ställlina håller på att anskaffas så att också dessa mål kan tas hem efter övning.

— Målflygning är betydelsefull för den taktiska träningen i Flygvapnet, och de stora kraven på tjänst fordrar flygplanen i god trim. Markpersonalen, som i regel hör till dem som varit med i många år, är yrkeskunnig och ansvars-kännande. Utan dess helhjärtade insatser kan divisionen inte genomföra sitt stora program, säger divisionschefen och fortsätter:

— I regel är arbetet för flygförarna mycket omväxlande och med nya radarjaktledare kan flygningen



i början bli lite enformig innan de kan leda jakten på rätt sätt. Divisionens personal trivs på F3, framför allt på grund av den anda av samhörighet som skapats där.

Och efter jaktdivisionens förflyttning räknar major Eriksson att det kommer att bli friare i luften över Malmslätt.

#### Mach 1 och Kärna kalkkärr

1 fte Johnny Berggren, med 30 års tjänst på F3, tillhör de fyra som uttagits som kontrollanter under flygning.

— En intressant uppgift, då vi t ex övervakar och skriver protokoll över motorvärden under kontrollflygningar med 32 och SK 60.

Tillfrågad vad han tycker ha varit särskilt intressant under de 30 åren framhåller Johnny Berggren:

— Utan tvekan är det att ha fått vara med under brytningstiden från propeller- till "reaplan" som det då hette, och när vi nådde Mach 1 var det speciellt intressant. Genom den långa sammanhängande tiden här på F3 har jag, som många andra på Malmen, fått en särskild känsla för de flyghistoriska värdena och ÖFS verksamhet. Jag medverkar till exempel med



Johnny Berggren tankar 32:an och har ibland orchidéer i tankarna.

föredrag i olika föreningar om flygets utveckling.

— Malmslätt har också en stor biologisk attraktion i Kärna kalkkärr ("mossen"), där man får verkligt fin avkoppling genom att studera den delvis unika floran: Orkidéer och köttätande växter intresserar mig särskilt. Den gradvisa förändringen, som människans vårdslösa ingripanden genom utdikning och annan miljöförstöring åstadkommer på denna sköna oas, är också värd att studera.

#### Mårflygarandan

På mårflygdivisionen har materielmästare Carl-Erik Petré vikarierat som stationsavdelningschef sedan di-



Calle Petré älskar 29:an.

visionens start 1967. Han kom till F3 från F6 första gången 1942 och har tjänstgjort på flera andra platser, bl a i Etiopien och Kongo.

— Det här jobbet  r på sätt och vis svårt men samtidigt intressant och lärorikt. Den speciella m lflygarandan, som divisionschefen etablerat bland oss, g r att jag aldrig trivts så bra på något annat ställe. Alla gör sitt yttersta i denna speciella vi-anda.

#### Vid polcirkeln och ekvatorn

Petré tycker att det är intressant att genom denna tjänst få ha hand om 32-or och 29-or ända till slutet.

— Särskilt 29-an ligger mig varmt om hjärtat, den gamla trotjänaren, som fungerat både vid polcirkeln och ekvatorn, bortsett från lite kuckel med skottskador under kongokrisen.

## Posten spolar MALMSLÄTT

Postverket har den 1 april eliminerat ortsnamnet Malmslätt ur postnummerkatalogen. Såväl F3 som FC och CVM har därför nya postadresser till sitt gamla postkontor på Carl Cederströms gata i Malmslätt, men postservicen skall inte försämras.

Kungl Östgöta Flygflottlj  
Malmslätt  
Fack  
580 13 LINKÖPING

FÖRSVARETS MATERIELVERK  
Huvudavdelningen f r flygmateriel  
F rs kscentralen  
Fack  
580 13 LINKÖPING

FFV-CVM  
581 82 LINKÖPING  
(Obs! Särskilt storkundsnummer)