

# Svenska flygets Vagga slutar gunga...



## F3



★★★ "Östergötlands söner hava å Malmen vapenövat till Sveriges försvar sedan Carl XI:s dagar. — Må kommande släkten skydda arvet från fäder." ★ ☆  
Orden står på en av de minnesstenar som påminner om att Malmen varit vapenövningsplats sedan 1500-talet. Förbanden och organisationsformerna har varit många: "Östgöta ryttare och Östgöta fotfolk", "Kungl Livgrenadjärregementet", "Kungl Första livgrenadjärregementet och Kungl Andra levgrenadjärregementet", "Kungl fälttelegrafkårens flygkompani", "Tredje flygkåren" samt "Kungl Östgöta flygflottlj". ☆ Åter är tiden kommen för en organisationsförändring på Malmen. Vår självklara plikt är att lojalt följa statsmakternas beslut rörande strukturomvandlingen. — Men det finns en faktor som ej går att påverka genom organisationsförändringar av vad slag det vara må, en sak som ej går att "lägga ner": den gamla, fina Malmenandan. Den grundas på tre hörnstenar: □ plikt, ansvar och hängivenhet för den militära uppgiften □ teknisk nit och kunnighet □ framåtanda, offervilja och livslust formad i flygarglädje. ☆ Generationer av flygare och markpersonal har fostrats på Malmen sedan 1912 — många har offrat sig själva när grunden byggts. Drivkraften har varit tron på flygstridskrafterna som en fast länk i vårt försvar — målet har varit ett effektivt och slagkraftigt flygvapen i fredsbevarande syfte. — Inför den anpassning som krävs för den stundande strukturomvandlingen inom flygvapnet finns det all anledning att skydda det arv som stammar från gamla Malmen — det svenska flygvapnets vagga.

☆☆☆  
ORR

☆☆ Lika gammal som Östergötlands kultur och samhällsordning är, lika urgamla torde de organisationer vara, vars uppgift varit och är att försvara och befästa denna kultur. Helt naturligt har formerna växlat ganska mycket för det sätt, varpå landskapet först självt och sedan även hela riket tillgodogjort sig östgötarnas försvarskraft. ☆☆☆

**F**rån avlägsna tiders krigsrätt, organisationer och militära anstalter hos de äldre bondehärarna har man icke mycken kännedom. De är först från år 1452, då Karl Knutsson företog sitt härnadståg till Skåne, som man vet att konungen bland andra till sin här samlade var åttonde bonde från Östergötland. När det däremot gällde försvar av den egna hemtrakten gick enligt urgammal sed allmogon "man ur huse".

På Malmen har östergötlands krigsfolk vapenövats ända fram till 1922. Då lämnade emellertid de båda livgrenadjärregementena I4 och I5 den gamla övningsplatsen och flyttade in i nya kaserner i Linköping. Malmen togs då helt i bruk av dåvarande "Flygkompaniet".

Men långt dessförinnan hade Malmen besökts av flygare.

**I**juni månad 1911 upplevde dåtida Linköping och Malmen några oförgätliga dagar. Det var



då som "flygbaronen" Carl Cederström för första gången visade östgötarna hur det gick till att flyga. Året därpå startade baron Cederström även en flygskola på Malmen.

Men ännu en flygskola kom att förläggas till Malmen — vårt lands första militära flygskola, Kungl fälttelegrafkårens flygavdelning, förlades dit 1913. Denna flygskola bestod sammanlagt av fyra flygplan — två monoplan och två biplan.

◆◆ I och med första världskrigets utbrott i augusti 1914, blev det slut på de smått romantiska första flygåren. Det stod nu också ganska klart att flygavdelningen skulle bli en permanent institution på Malmen. Flygarna själva var också helt på det klara med att deras vapengren hade kommit för att stanna. I augusti 1914 beviljades medel för att stärka försvaret. Staten köpte då in allt som fanns i flygväg i landet. Det blev en liten och brokigt sammansatt luftflotta som bestod av: dels de tidigare befintliga monoplanen och biplanen, dels "nyrekvirerade" (i enskild ägo varande) aeroplan. Malmen hade nu blivit det svenska flygets vagga och östgötarna kom snart, kanske tidigare än alla andra svenskar, att betrakta flyget som någonting helt naturligt.

**M**en utvecklingen gick snabbt även på den tiden och år 1916 behövdes det större livsrum och rationellare organisation. Flygavdelningen utökades och ombildades till ett kompani, "flygmaskinskompaniet" eller 5:e kompaniet av Ing 3. Från och med detta år hade Malmen flygskola, tidvis även spanarskola, permanenta flygverkstäder samt även två beredskapsförband för gränsbevakning m.m. Flygverkstäderna som växte fram var inte bara kapabla att utföra olika reparationer, utan man konstruerade och byggde också flygplan.

"Flygkompaniet" på Malmen förde sedan flygets utveckling framåt med den äran i drygt tio år — till år 1926, då vårt nuvarande flygvapen kom till. Därmed blev det gamla "Flygkompaniet" ombildat och kallades för "Tredje flygkåren" och avsågs som ett armé- och luftvärnssamverkande förband.

I mitten av 1930-talet utökades flygkåren till antalet och ombildades samtidigt till flygflottiljer. Därmed blev Malmen Kungl Östgöta flygflottilj eller F3.

**E**rfarenheterna från andra världskriget märktes främst

# Vapen- övnings- plats MALMEN

på vårt flygvapen så, att jaktflyget skulle förstärkas. Härigenom ombildades vissa bomb- och spaningsflottiljer till jaktförband, vilket medförde att F3 år 1948 omskolades till jaktflottilj.

F3 är fortfarande en jaktflottilj och är nu utrustad med den modernaste "Draken"-versionen (F) och ingår i stridsledningssystemet "Stril 60", vilket ibland kallas för ett "tryck på knappen"-system.

Av F3:s tre flygande divisioner är två utrustade med J 35 F. En J 35-division har tidigare av kostnadsskäl måst vakantsättas. Denna division är i stället utrustad med de "pensionerade" jaktflygplanen J 32 B "Lansen" och J 29 "Tunnan" samt det nya jetskolplanet SK 60 (SAAB 105). Divisionen benämns målflygdivisionen.

**M**ålflygorganisationen är ett serviceorgan med uppgift att tillgodose behoven av mål vid jaktförsvars- och stridsledningsövningar för samtliga flygförband i landet.

Från år 1973 kommer emellertid Malmen att drabbas av en omstrukturering. F3 som jaktflottilj kommer nämligen successivt att läggas ned. De två jaktdivisionerna försvinner i samband med att Blekinge flygflottilj vid Källinge (F7) ombeväpnas till jaktflottilj. Flottiljadministrationen i sin helhet skall sedan vara nerlagd den 1/7 1974.

Nu kommer det emellertid fortfarande att bedrivas militär flygverksamhet på Malmen efter F3:s nedläggning. Målflygorganisationen kommer tills vidare att ligga kvar på Malmen. Samtidigt kommer sannolikt flygtransportdivisionen, som f n ligger förlagd till F8 (Barkarby) att överflyttas till Malmen under mitten av 1973. Rent organisatoriskt kommer Malmenflyget emellertid att anknytas till F13 (Bråvalla flygflottilj i Norrköping) och benämnas "F13 Malmen". ■

Axel Carleson

# Östgöta Kontroll

Från  
F3  
till  
F13  
- ÖKC

★★ Vad är Östgöta Kontroll? Var ligger den? Hur fungerar "ÖK"? Dessa frågor ställs då och då och onekligen är det ganska diffust med nuvarande provisoriska Östgöta Kontroll. — Skall vi göra ett försök att klarlägga frågan? ★★★

trägna stabsarbetet är: en radarstation PS-810:2 finns på plats vid Getsjötorp norr om F13. En ny kontrollcentral med tillhörande nyrenoverad administrativ byggnad finns att beskåda på F13. Installationsarbeten pågår för fullt liksom förberedelser på administrativa planet för den planerade förändringen i organisationen, (Se nr 1/72, s 15.)

Nya Östgöta Kontrollcentral (ÖKC) på F13 skall handha TMC-tjänsten för F11, F13, Kungsängen, F3 och SAAB. Den tekniska utrustningen är av toppmodernaste slag, lokalerna ypperliga.

◆ ◆ Den TL-personal på F3 som sedan ett drygt årtionde kämpat med den provisoriska kontrollen ser med förväntan fram mot att äntligen få ordnade arbetsförhållanden. Nya ÖKC borde kunna infria förväntningarna. — Vi ser alla fram emot en ökande flygsäkerhet och en bättre service. ■

(Radarornets överbyggnad benämns geodesisk kupol eller "geodom". Grundelementen i alla domer är triangeln. Idéskapare är den amerikanske arkitekten Buckminster Fuller. På utställningen "Att bygga i stål" som hölls på Tekniska Museet i oktober visades domernas mångsidighet och användbarhet. Och billig blir det att bygga enl detta revolutionerande sätt, intygade dom-demonstratören Lars Tengdahl. Kanske något för försvaret att vidareutveckla?)

◆ Nya Ps 810



fotot rune rydh

I en CFV-skrivelse daterad november 1960 fattades principbeslut angående tillkomsten av "Östgöta Radar". En PS-14 uppställdes på F3:s flottiljornråde och radarkontrollen inhystes tillsammans med den nyanskaffade PN-67 PAR på enklaste sätt i den gamla FYL-byggnadens källare... i avvaktan på slutlig placering i ny flygsäkerhetsbyggnad planerad till 1962—63.

Tyvärr tillkom inte någon ny byggnad, varför Östgöta Radar — sedermera benämnd Östgöta Kontroll (ÖK) — förblev kvar i de provisoriska lokalerna.

Radarantennen placerades på toppen av hopptornet vid simbassängen. Den höga placeringen fordrades för att lågtäckningen skulle medge radarledning till F13. Nackdelen härav blev ett mycket stort fast ekoområde runt F3.

**ÖK**, som var avsedd att betjäna F3 och F13, bestyckades med tre redan då smått föråldrade radarindikationer, typ stativ 16. Dessa finns fortfarande kvar. Erforderliga radioutrustningar, förbindelser m m fanns ej i utgångsläget, varför endast F3 betjänades vid starten 1962. Senare började provverksamhet för F13. Det hela utvecklades stegvis så att TMC-tjänsten för F3 och F13 ombesörjdes av ÖK från 1964—65 i det då upprättade Östgöta TMA, inneslutande Malmen och Bråvalla sektor.

Men problemen tornade upp sig. Den civila trafiken blev alltmer omfattande. Flyginformationssträckor upprättades genom TMA. Kungsängens flygplats övergick från AFIS-tjänst till trafikledning, varvid kontrollzon upprättades. För det civila behovet måste Bråvalla sektor vara ständigt upprät-

tad. Samordningsproblemen mellan SAAB-F3 blev akuta.

Hela problemkomplexet nystades upp av en arbetsgrupp med representanter från LFV, CFV och lokala planet. Resultatet blev en återgång till separata TMA för F3 och F13. SAAB skaffade sig egen radar och fick ett eget TMA. Samarbetsbestämmelser uppgjordes. Detta skedde 1969.

**D**etta innebar att begreppet Östgöta Kontroll mer eller mindre försvann ur bilden. Oaktat att dess funktion fortsatte, nu utökad med inflygningskontrollansvar för Kungsängen.

Förhållandet att militärt flygkontrollorgan ansvarar för inflygningskontrolltjänsten för en helt civil flygplats torde vara unik i landet.

Över tio år har gått sedan starten, innebärande hårt stressande trafikledningsarbete i helt otillfredsställande lokaler med helt otillräckliga tekniska och mestadels även dito personella resurser. Det har mången gång också varit deppigt, särskilt då ovederhäftiga jämförelser ibland gjorts med vad Svea och på sin tid Göta Kontroll kunde åstadkomma med sin moderna materiel.

**V**ad händer härnäst? Sedan många år har CFV arbetat med att få fram en ny Östgöta Kontroll. Siktet är inställt på 1/10 1973. För SVEDA-planens genomförande fordras att trafiken i Nyköpings-Östgötaområdet kan radarledas ut och in vid baserna under den kommande dubbla luftleden mellan Stockholm och Malmö.

Det nu synbara resultatet av det



◆ Gamla "hopptorns-radarn"

☆☆ Vid sextiotalets början ombeväpnades flygvapnet mer och mer till J 35 "Draken". Äldre flygplantyper skrotades eller lades i "malpåse". Utbildningen intensifierades på alla nivåer och ganska snart fann man att ett stort behov av "billig" målflygtid förelåg. Framför allt gällde detta den grundläggande utbildningen av stridsledningspersonal och förarna på 32 B- och 35-förbanden. ☆☆☆

## F3:s målflyg ställer alltid upp

Ur detta behov föddes tanken på en speciell målflygorganisation. Sagt och gjort: man skrapade ihop några 29:or (C och F) och bildade målflyggruppen som förlades till Malmen. Gruppchefer och förare kommenderades till Malmen för ett halvår i taget.

Denna grupp visade sig vara ett verkligt lyckokast för FV:s utbildning i sin helhet. Man erhöll billig flygtid för den grundläggande utbildningen samt ett förband som snabbt var gripbart för bla jaktdivisionernas tillämpningsövningar, där målförband var en nödvändighet.

1967 hopade sig orosmolnen över flygvapnet. Kostnaderna steg i höjden och nedskärningar blev följden. En division och ett kompani vakantsattes på Malmen. Behovet av billig flygtid ökade naturligt nog. CFV organiserade då sin målflygdivision som förlades till Malmen och övertog vakantsatta divisionens och kompaniets platser. Samtidigt klargjordes målflygdivisionens uppgifter och dessa blev väsentligt flera än de som målflyggrupperna haft, nämligen:

- Målgång för utbildning av 32- och 35-förare;
- Målgång för utbildning av stridsledningspersonal;
- Radiakflygningar för FOA:s räkning;
- Tillämpningsövningar;
- Diagramflygningar för FMV:F;
- Målgång åt CA och CM vid behov;
- Incidentberedskapskontroller;
- Övningsförband vid GSRE- och PAR-utbildning;
- Omskolning och återinflygning av personal.

**F**rån och med 1/7 1967 tillfördes målflygdivisionen flygplan från bla F4 och F21, som då var de sista 29-förbanden. Flygplanantalet kom att som maximum bestå av 45 "Tunnor" 29 C och F. Innan flygplanen tillfördes divisionen genomgicks de grundligt på CVM. Divisions-

chef och markstyrka kommenderades till division ur F3. Förarna i övrigt utgjordes av frivilligt tjänstgörande personal eller personal som hade någon form av repövning att utföra. Någon brist på förarpersonal rådde inte de första åren. Men pga förarnas olika utbildningsståndpunkt genomfördes många TIS:Ä- och återinflygningskurser. Som ett kuriosum kan nämnas, att ca 170—180 olika förare har genomgått någon form av inflygning eller återinflygning sedan starten 1967.

Markstyrkan hade det något bättre förspant när det gällde det stora flygtidsuttaget. Men även den behövde tidvis förstärkas med personal från andra



förband. Flygtidsuttaget ökade snabbt och höll sig ganska jämnt på ca 4.000 tim/år, 1/7 1967—1/7 1971.

I och med att FV anskaffade den nya målbogseringsvinschen MBV-2S utökades målflygdivisionens uppgifter med att all målbogsering för FV:s förband skulle utföras av divisionen. Kvar finns nu totalt fyra J 29 F för målbogsering fram till den tidpunkt då 32 B "Lansen" övertar uppgiften.

Allt eftersom 29:an föll för åldersstrecket stod det klart att en ersättare måste till. Det blev SK 60 och omskolningen startade våren 1970. Antalet SK 60 utökades snabbt till 15, varigenom flygtidsuttaget kunde hållas. Pga SK 60:s relativt låga prestanda har den mestadels använts för grundläggande stridsledare- och trafikledareutbildning.

**S**juttioalet. Flygplan med bättre prestanda kom

med J 32 B. Omskolningen påbörjades av tre förare samt halva markstyrkan på F15 hösten 1971. F15:s sex J 32 B övertogs av F3 vid jultiden 1971. De "nya" J 32:orna som nu tillförs målflygdivisionen genomgår fortlöpande en genomgripande "ansiktslyftning" på CVM, samtidigt som de modifieras för att kunna bära allsköns störutrustning samt vinsch för framtida målbogsering.

En glädjande tilldragelse ägde rum våren 1972. De fältflygare som fullgjort lång frivillig tjänstgöring vid divisionen kunde beredas fast anställning. Nästan samtidigt kunde F3 tillföra fyra 35-piloter till divisionen. För tillfället består divisionens flygstyrka av tolv förare och fem störoperatörer.

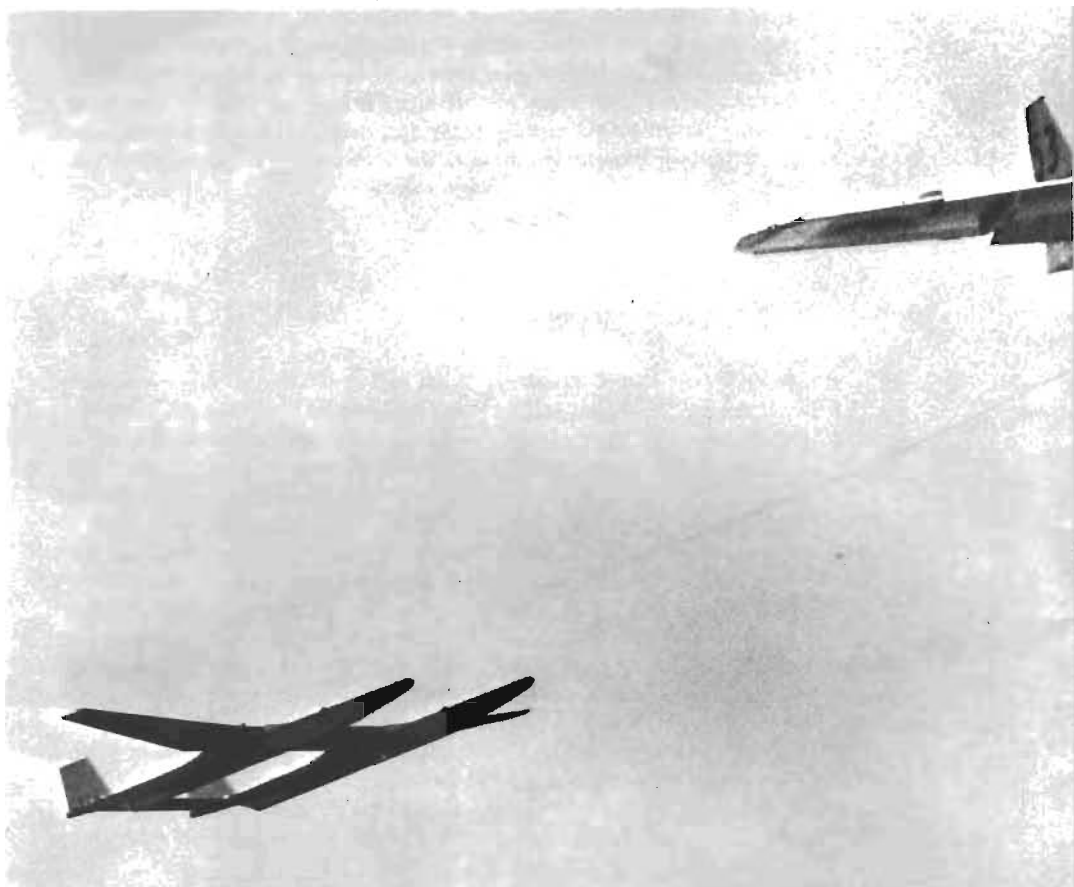
Budgetåret 72—73 har även medfört nedskärningar för målflygdivisionens del. Vi har lämnat tillbaka alla SK 60 till F5. Detta har medfört att SK 60-personalen på markstyrkan nu omskolas till 32 B. För närvarande kan divisionen inte utföra alla "kunders" önskemål om målflygning. Förhoppningen är dock att divisionen från november i år skall ha nått "botten" och vara på väg upp ur vågdalen till fromma för målflygdivisionens "kunder".

**F**ramtiden. Vid studiebesök inom RAF våren 1971 konstaterades vilken enorm vikt engelsmännen lägger vid sin målflygorganisation, pga ekonomiska och utbildningsmässiga skäl. Mycket glädjande är det därför, att FV erhållit en motsvarande organisation som kommit för att stanna och naturligtvis på Molmen. Med säkerhet vet vi också att målflygdivisionen med sina 24 J 32 B och 15 SK 60 (från 1/7 —73) kommer att kunna klara av "kundernas" många önskemål och bidra till full effektivitet i FV:s utbildningsprogram. ■

ERI

Låt  
skott  
komma

# MÅLET FLYGER



◆ Ovan: Drag 29:an pillar tvärgående i fejkad förändring med vingmålet. — Tv: Måltyp 2, det s.k. pilmålet, under rast-vila.



★★ Till en av målflygdivisionens viktiga uppgifter hör bogsering av luftmål åt jaktdivisionerna. ★ Sedan år 1967 har målflygdivisionen haft ett antal J 29 F modifierade för denna uppgift. 29:an är mycket väl lämpad för denna uppgift och torde med sina speciella stigprestanda och lågfartsegenskaper knappast nu ha sin like (möjligen 105 XT). ★ ★ ★

S om förare tjänstgör fem f.d. fältflygare, vilka nu under ett antal år svarat för all bogsering för FV-förbanden.

Flygplan 29 bogserar två typer av mål. Ett s.k. vingmål (VM-4), vilket i princip är en flygplanmodell i trä (9 m i spännvidd, vikt 130 kg). Det bogseras med en wire av 600 m längd infäst under 29:ans flygplankropp i en dragkrok. Hur skall nu detta flyttlass komma i luften?

Jo: Flygplanet ställs upp 600 m in på banan med målet kopplat bakom. Föraren startar med tänd ebk, lättar efter ca 800 m och stiger mycket brant. Då "drag-29:an" når 350 m höjd lättar målet. Farten är då 220–240 km/tim. För att målet inte skall driva av banan vid ev. sidvind finns en "mål-TL" som hela tiden per radio informerar föraren, så att denne kan genomföra ev. korrekationer. Målet bogseras sedan på en målbana i skjutområdet med 375 km/tim och beskjuts av jaktflygplanen i s.k. jaktkurva med akan och jaktrakter. Från en träffgivare i målet över-

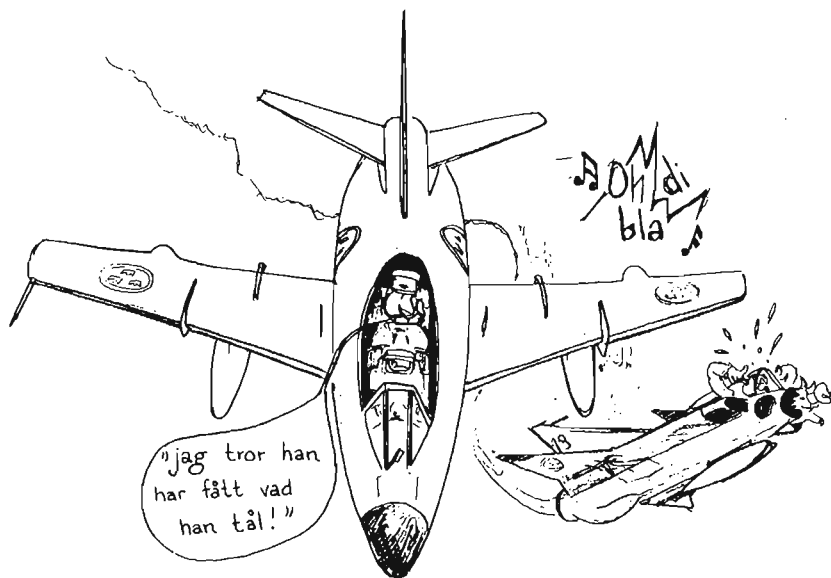
förs signaler till räkneverk i bogserflygplanet, vilka registrerar träffar inom en förvald radie. Då skjutpasset är slut fälls målet genom att wiren kapas vid infästningen i 29:an.

**D** en andra måltypen är ett pilmål (PM-7), vilket har formen av en bomb. Längd ca 3,5 m och vikt 40 kg. Detta mål bogseras efter 29:an med en tråd av 1,3 mm diameter, som i sin tur är upprullad på en vinsch placerad under 29:ans vänstervinge. Vinschen fungerar i princip som en spinnspörrulle, vilken får sin kraft från en turbin som drivs av fartvinden.

29:an startar med pilmålet ca 50 m bakom med samma teknik som vid en vingmålstart. I luften kan sedan målet vinschas ut till önskat bakområde eller max 10 km. Mot detta mål kan skjutas alla slag av projektiler, alltså även robot i direktanfall. Träffdata överförs till bogserflygplanet via radiosignaler från sändare i målet. Ef-



# Målflygdivisionens störavdelning har motmedlen . . .



## Förlåt att vi stör

**M**ålflygdivisionens stödavdelning består av fem störoperatörer och ett antal modifierade J 32 B utrustade med diverse motmedelsutrustning för övningsändamål.

Jaktförbandens utbildnings- och övningsbehov mot egenstörande mål täcks med hjälp av major Hemberg (F13), vilken under en tidsperiod knutits till målflygdivisionen för att genomföra de teoretiskt omfattande lektioner och genomgångar som

föregår simulator- och flygövningar. Även stril kan serveras störning för övnings- och utbildningsändamål. Detta är ett område som vi med en växande flygplanpark hoppas kunna utöka.

Som synes har de "skrotade" J 32-orna åter fått en mycket viktig uppgift, vilken de med sin höga driftsäkerhet och rimliga flygtimkostnad med den äran genomför och kommer att genomföra ännu i många år. ■

Lot

# 3

ter skjutpasset landas pilmålet och kan ånyo användas för ytterligare målgång.

Skjutningen försiggår ett antal veckor varje vår och höst, varvid baseringarna växlar mellan Gotland och övre Norrland. Under ett år hinner jaktförbanden förbruka ca 300 VM-4 och ca 45 PM-7.

**T**ekniken vad beträffar start och landning med mål har med åren finslipats så att numera får jaktförbanden ofta "full pott". Det hör till sällsyntheterna att målen inte kommer i luften programenligt.

Som bogserförare vid målflygdivisionen har vi sett de flesta jaktförare i FV under sin yrkesutövning och man måste säga att skjutskickligheten är väl etablerad. "Eldförbuden" har varit sällsynta.

Vi ser fram emot att snart få starta "luftmålsirkusen" igen, alla inskränkningar till trots. ■

Ste

◆ A-service på J 32 B övningsstörutrustad.



☆☆ Från mitten av 30-talet och framöver — speciellt efter andra världskrigets utbrott — skulle varje flottilj med självaktning hålla sig med ett eget bomb- och skjutmål. Så givetvis också F3 som då i första hand använde sig av ett mål beläget vid sjön Roxens SV del på udden vid Stenholmen. Tillfälligt användes även andra målplatser, t ex Hästholmen vid Vättern, gamla flygfältet på Visingsö och Skenholmen på N Gotland m fl platser. Dessa mål dock oftast i samband med F3:s divisionsutebaseringar. ☆☆☆

## Från "hemslöjd" till KÄRNSKOGEN

Naturligtvis fanns vid flottiljen speciella flygplan för bogsering av luftmål, som vid denna tid uteslutande bestod av den sk "korven". — Kanske en historia om dessa "korvar" för tjänar att bevaras åt eftervärlden?

Vid en övning sommaren 1943, då en av F3:s spaningsdivisioner var förlagd till Boden, hade divisionens arméspanare lyckats över förväntan i samband med skjutning med Fokkers rörliga kulspruta. Lagret av korv hade tömts och nya korvar rekviderats från F3. Korvarna anlände och skulle avhämtas på Boden C. Personal ur vapentroppen avdelades, infann sig på statlotten och efterhörde var materielen kunde hämtas. De blev något häpnadslagna då de eskorterades av en SJ-man till en av de då ganska ovanliga kylvagnarna i SJ:s vagnpark och där kunde uthämta 25 enl fraktsedeln benämnda "Målkorvar".

För att återgå till målplatser, så växte man s a s ur den ena efter den andra målplatsen. Mest beroende på flygplanens hastigheter och den ökande kalibern på planens beväpning. Detta medförde automatiskt behov av längre skjutavstånd och större riskzoner och under ett par år saknade F3 egen målplats. Flera alternativ rekognoscerades men måste av olika orsaker skrinläggas.

# F3



Så kom hösten 1955 och F3 erhöll direktiv av 3:e flygeskadern att anlägga ett taktiskt mål. Även platsen angavs: Kärnskogenmossen, belägen 23 km OSO Askersund och 14 km N Tjällmo. Så återuppstod Kärnskogenmålet ur glömskan, ty här hade redan 1936 de första övningsbombarna fällts och därefter hade mossen utgjort mål i olika övningar fram till 1946.

Alltså rekognoscerades den av E3 beordrade platsen. Målen byggdes under vintern 1955—56. I mars 1956 återinrigades Kärnskogen som flygvapenmål under en stor övning, där så gott som alla flygvapnets förband anföll målet.

Efter denna övning, som s a s gav F3 en målplats till skänks, utnyttjades Kärnskogen tre à fyra månader om året under 1956—59. I första hand var F3 den största intressenten. Men efterhand upptäckte även andra flottiljer att ett mål inom bekvämt räckhåll fanns att tillgå.

Konstigt nog blev det ett haveri som medförde att

Kärnskogenmålet verkligen kom i ropet. Kanske mest för att haveriet väckte sådan uppmärksamhet. — Det var när en J 33 Venom ur F1 exploderade i luften. Föraren och en värnpliktig kastades ut ur det söndertrasade planet... i en enda fallskärm. Sittande i resp stolar landade de i mossen utan större skador. Efter detta haveri (april 1959) blev Kärnskogenmålet en av FV:s permanenta målplatser, och det kom att användas året runt.

Under åren 1956—61 var målet säkert det mest tungarbetade som FV någonsin haft — med tanke på målplatsens storlek, skjutfrekvens och den sträcka all materiel måste transporteras (merendels på målpersonalens axlar) för att nå målområdet.

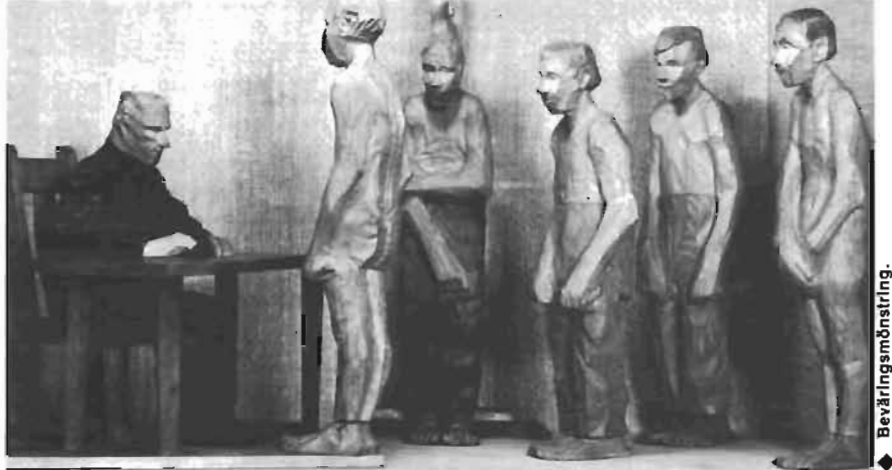
Våren 1962 innebar dock en ny vår i dubbel bemärkelse för målpersonalen. Genom F3 utanordnades medel till olika begivenheter för målet. Mark som tidigare arrenderats inköptes. Vägar till en kostnad av nära 50.000 kr anlades i målområdet och 83.000 kr satsades för planerade arbetsobjekt. Av dessa objekt kan nämnas mätcentral, arbetsbod, mätkurar, mättern av stål m m. Av dessa värdesattes utan tvekan mätcentralen högst. Att få flytta in under tak ifrån ett gammalt brandbevakningstorn utan väggar och tak samt ifrån en tält-hyddas m/40, som tidigare tjänat som mat-, värme- och uppehållsplats, kan bara värdesättas tillräckligt av sådan personal som under tidigare år arbetat på målet under primitiva förhållanden.

Med utbyggnaden av målet och dess nya status som permanent målplats ökade nyttjandefrekvensen. Även FC och SAAB upptäckte målplatsen och härigenom kom målet att få tjäna som experimentplats för utprovning av vapen och siktesinstallationen i flygplan 32, 35, 37 samt Saab 105. Ävenså har målet haft förmånen att få spela en roll i FBS' arbete vid utbildningen av vapenofficerare och divisionschefer.

Sist och inte minst har målet kunnat verka i alla år genom att de chefer på F3 (från C F3, CF och vapenofficerare) som alternerat genom åren, alla har haft ett verkligt intresse av målet och arbetat där. Jag tror, att alla som utnyttjat målet genom åren merendels varit nöjda med målets sätt att verka och mera sällan behövt ta till kraftord för att misskreditera Kärnskogenmålet.

Fryklund

☆☆ Var och en som sett "Döderhultarna" på F3:s officersmäss har säkert beundrat deras naturalism och realism, deras allvar och mänskliga värdighet. ☆ Figurerna har tillhört mässens dyrgripar under ett otal år. Deras historia är delvis "Döderhultarens" egen. ☆☆☆



Beväringsmönstring.

”D et är så med er sort; ni är besvikna romantiker. Och det är det fränaste, orättvisaste och bittraste som finns. Och det naivaste. — Ni är den godtrognaste, mest blåögda och lättlurade av oss allesammans. Er cynism är ingen cynism, det är bara raseri över det som ni varit dum nog att tro på. Och egentligen vill ni bara tro, tro, tro.”

Orden står att finna i en bok: "Axel Petersson — Döderhultarn" av konsthistorikern, museimannen och intendenten vid Nationalmuseum i Stockholm Gunnar Jungmarker. Citatet avser inte "Döderhultarn", och det är alltså ej yttrat av särlingen Petersson — men det passar väl in på "Döderhultarn" och skulle också ha kunnat fällts av honom.

"Döderhultarn" var onekligen en kulturpersonlighet, han älskade flygningen och dess utövare och vad mera var — han lämnade en del av sina alster hos oss på F3 som pant för sin kärlek till vad han kallade "aviatiken".

Till det yttre var Axel Petersson ingen romantisk konstnärsuppenbarelse. På hemstaden Oskarshamn's gator gick han oberoende av årstid i en lång, fotsid vinterytterrock och med en för stor kubb ("plommonstop") vilande nere på öronen, vilka stack ut från ett huvud som han själv liknade vid "en röd potatis på en alltför smal stjälk". Av rädsla för åska bar han alltid galoscher.

Bondeskulptör, oefterrätlig kuf — kanske — men trots allt en individualist som var med om flygningens barn-dom på Malmen...

I ngen kan väl svara på vad det var som kom honom att försöka få följa med André på dennes ballongfärd mot Nordpolen. Han daterar själv väckelsen till sin "flygarfluga" till år 1912. Han berättar att han låg på rygg en sommardag och tittade på himlens moln då en flygmaskin kom susande fram rakt över honom på bara ett par hundra meters höjd. — "Å, vad det kändes konstigt i kroppen! Och då föll det som fjäll från mina ögon. Då

## "DÖDERHULTAR'N":

## Flygning

— de ä

liksom lite ekivokt de...

begrep jag i en hast hur vansinnigt det var att arbeta. Och då förstod jag, att det enda som kunde ge livet någon mening, det var att susa fram oppe bland skyarna! Nu spelar jag på lotteri för att få pengar till en flygmaskin. Och så håller jag på att slutexperimentera min evighetsmaskin; den ska jag väl hugga några miljoner på, när den blir färdig!"

Axel Petersons inträde på Malmen ägde rum redan 1911, då "flygbaronen" Carl Cederström gjorde sina första uppvisningar där. Naturligtvis skulle "Döderhultarn" flyga. Till varje pris — han bjöd baronen på snus ur sin småländska näverdosa. Baronen stack ner spetsen av sitt lillfinger i dosan och skakade på huvudet:

"Med bästa vilja i världen, det går inte. Det finns inte plats för mer än en", förklarade Cederström.

"Det gör ingenting, surra fast mig inunder — på mitt eget ansvar", svarade "Döderhultarn".

"Ja, jag kan förbanne mig inte ansvara för mig själv en gång. Men som sagt: passagerare får jag inte ta med, då blir jag åtalad för grovt vållande till annans död", suckade baronen.

◆◆ Döderhultarn lät sig inte skräm-mas:

"Det är klämmigt att omkomma under flygning. Drunkna eller bli överkörd av tåget, det kan vilken bondgubbe som helst. Men att bryta nacken av sig från tusen meters höjd, det är djävligt gentilt. Och jag har redan testamenterat min förmögenhet till faderlösa änkor."

D et blev dock ingen flygning den gången. Men Cederström fick en ny chans att bistå två år senare.

När den kände franske aviatören Chevillard kom till Stockholm i september 1913 för att ha uppvisningar och passagerarflygningar såg "Döderhultarn" sin chans. Hasse Z fick bli förmedlaren och han har beskrivit hur det gick till:

"Jag satt på min redaktion då en liten satt herre steg in, hälsade och sade:

— God dag på dej. Nu är jag här!

— Jag ser det, sade jag. Och så begrep jag strax att det var "Döderhultarn". Jag kände det.

— Nå, vad vill du här, sade jag.

— Jag har rest hit för att flyga med den där fransmannen Chevillard och du och Cederström ska ordna den saken."

Hasse Z lyckades få tag på Cederström, som i sin tur förmådde Chevillard att ta med sig Döderhultarn på en tur.

◆◆ Chevillard var konstflygare. Han flög Looping the loop, Spiralen och det Fallande lövet. Han gick igenom hela programmet med "Döderhultarn", som dock försiktigtvis bundits fast vid maskinen. — När "Döderhultarn" i 15 min lekt kastboll över Gärdet och stockholmstrakten, kom han ned och omringades strax av en svärm journalister som ville veta hur han haft det.

Det kom en glimt i 'Döderhultarn's smålandsögon och så svarade han: — "Det var liksom en liten ekivok känsla."

H ans intresse för flygning höll i sig — allt som allt lär han ha varit med om en 13—14 uppstigningar. Han sa en gång:

"Det känns alltid upplyftande att ha gjort iakttagelser, som man är en-



► sam om. Jag är för närvarande den ende i detta samhälle som varit till väders. Bara det är värt vad det kostar."

Albert Engström citerade honom en gång sålunda: "När en flyger, så blir människor å usle å små som flugprickar på en karte. De' är så roligt att se mänskera krypa ihop och kräla där nere under en som flyger på e svinränta, folkhoparna ser ut som små utkastade mullbänkar."

◆ ◆ Oscar Philipson, flygare vid flygkompaniet på Malmen 1919—23, berättar följande episod om "Döderhultarn" 1922:

"I september 'anmälde' sig konstnären och jätteklassikern 'Döderhultarn' Axel Petersson. Han hade haft utställning i Stockholm, men ej fått den goda kritik han väntat. Han var rent ut sagt förbannad och medförde hela sin kollektion av gubbar, som han med varm hand skänkte mässen.

När jag skulle bylta på gubben lite flygkläder upptäckte jag att han var klädd i högtidsdräkt, frack och vit väst. "Ja, se jag vill alltid vara i parad när jag möter Gud." Han bad att jag skulle göra så mycket 'krumelurer' som möjligt, och jag tror att han fick sitt lystmäte. Han såg lycklig ut."

**I** "Döderhultarns" planer ingick även att "göra ett fallskärmsskutt". Han avsåg skriva till den tidens fallskärmsspecialist, löjtnanten Raol Thörnblad, för att få honom med på det hela.

"Jag har nog sjutton satt mig in i hur det ska gå till, för jag är gammal i luften."

◆ Exempel på Axel Peterssons ("Döderhultarn") berömda träsnider: "Schackspelare". — (Red. tror att här har "Döderhultarn" clairvoyant haft F3:s framtida öde i tankarna. Vart skall man flytta den här lilla pjäsen då? undrar två politiker.)



Han föreslog också att man skulle ta entré vid uppvisningen och låta behållningen gå till behövande änkor.

"Se'n kan de ju tjuvtitta som har samvete till det. Vi får nog gå opp till två kilometers höjd — så syns jag längre, har jag beräknat. För något skoj vill jag inte vara med om, utan folk ska få sin valuta för pengarna. Flygar'n behöver bara ge signal, så tar jag ett jäkla skutt. För skutta ska jag — det kan ni skriva opp."

Men det blev aldrig något fallskärms-hopp.

◆ ◆ Däremot flög "Döderhultarn" med zeppelinaren "Bodense" från Stockholm till Berlin år 1919. Hans korta kommentar blev:

"Denna flygning ids jag inte räkna — zeppelinare är flygdon för sjuklingar och fruntimmer."

**"D**

öderhultarn" visste på sin ålders höst att han led av tuberkulos och han försökte för-må sina vänner bland Malmenflygarna att ta honom med på en sista tur, där han kunde ända sitt liv genom att hoppa ur flygplanet utan fallskärm. "Han ville dö i skönhet".

Men han gick bort den 15 mars 1925, sittande i sin korgstol, karsk in i det sista. — "Dom skall inte få mig på knä!"

◆ ◆ Men fem av hans berömda grupper lever vidare på F3. "Beväringsmönstring", "Begravning", "Auktion", "Bröllop" samt "Schackspelare". Gruppen "Lantlig idyll" eller "Kobröllop" blev tyvärr lågornas rov då den gamla anrika F3-mässen ("Salongen") brann ner en novembarnatt 1966. ■

**E**n av de första initiativtagarna till ett svenskt flygmuseum är den ganska nyligen avlidne f d översten Gösta von Porat.

Han var som löjtnant 1912 en av våra allra första militärflygare. När von Porat något längre fram blev chef för Kungl Östgöta flygflottilj (F3), tog han initiativet till det flygmuseum som tidigare fanns på Malmen. Till en början innebar detta, att han såg till att åtminstone en del av den äldre materielen bevarades till eftervärlden

Så småningom växte emellertid tanken på ett mer ordnat flygmuseum fram. Det var under översten Hugo Beckhammars chefskap på F3 och under hans sakkunniga och energiska ledning, som de gamla undanställda maskinerna rustades upp, utrustningar



och materiel ihopsamlades osv. Själva "museibygnaden" var en gammal men relativt rymlig lägerhydda från sekel-skiftet som upphöjdes till rang och värdighet av "flygmuseum". Sammanlagt hade man då elva flygplan av olika årgångar, några stående på lägerhyddans golv, andra hängande uppe under takbjälkarna. Runt väggarna trängdes mängder av föremål, vilka gav en åskådlig och intressant bild av svensk militärflygning och svensk ingenjörtekniks utveckling.



Även om man från myndigheternas sida i början vi-

# Sverige snart enda land som inte har ett FLYGMUSEUM

— likväl finns gott om kulturhistoriska flygsevårdheter!



gan om ett flyghistoriskt museum har nämligen tagits upp och behandlas f n av "1965 års musei- och utställnings-sakkunniga" (MUS-65), vilken gör en översyn av hela Sveriges museala värld. Man avvaktar alltså ett utlåtande från dessa sakkunniga innan en vidare utbyggnad sker.

**S**ammanlagt finns idag 38 motorflygplan, varav en del anses helt unika, några segel- och glidflygplan samt även några målflygplan. Men det finns också motorer, hangartält, vapen, instrument samt utrustning till diverse flygplan som i sin helhet icke bevarats till eftervärlden. Alla dessa plan, motorer osv ryms nu icke i det omtalade förrådet på Ryd. Här finns emellertid till beskådande ett 20-tal flygplan — från det äldsta till något modernare jetplan.

I väntan på att planerna för ett flygmuseum blivit definitiva stöds Linköpings flygmuseiplan av Östergötlands Flyghistoriska Sällskap (ÖFS). Sällskapet, som bildades år 1967 med landshövding Per Eckerberg som ordförande, är redan landets största flyghistoriska förening med över 1.000 medlemmar.

Genom frivilligt engagemang från ÖFS medlemmar hålls museiförrådet på Ryd under vissa tider öppet för allmänheten. Att visningar är uppskattade visar de förhållandevis höga besöksiffrorna, 300—500 personer/4-timmarsperiod. Flygvapnets personal kan rekommenderas att ta' ett trivsamt steg bakåt i tiden genom en rundvandring i Sveriges största flygmuseala samling — en 60-års kavalkad av flygteknisk utveckling.

Alla som för övrigt är intresserade av att stödja förverkligandet av ett flygmuseum bör kontakta F3 eller ÖFS och som gåva eller deposition överlämna flyghistoriskt värdefulla objekt och/eller bli medlem i ÖFS år 10: —/år. ■

Axel Carlsson

▲ Bilden t v visar fr v: J 9, J 11, P 1 och SK 10. — Ovan: Interiör från flygmuseala förrådet på Ryd. I mängden av kulturhistoriska rariteter ses bl a: J 28, J 29, J 28, J 22 och J 21 m fl.

sade ganska ringa eller ingen förståelse för en flygmuseal verksamhet, så insåg emellertid Linköpings stad på ett tidigt stadium att förutsättningarna för ett flygmuseum i Linköping var stora.

De först organiserade flygförbanden hade sin verksamhet förlagd till Malmen, nära anknytning till flygindustrin i Linköping osv. I april 1961 beslutade därför stadsfullmäktige i Linköping att tillsätta en särskild kommitté med uppdrag att utreda frågan. Det resulterade i en hemställan från flygmuseikommittén till stadsfullmäktige, som i oktober 1966 beslöt att uppföra en förråds- och verkstadsbyggnad på Ryd. I augusti 1967 var denna förrådsbyggnad klar för inflyttning. En stor del av flygplanen och kringutrustningen flyttades då från lägerhyddan på Malmen (som skulle rivras) till den nya byggnaden.

Någon vidare utbyggnad har emellertid icke sedan kommit till stånd och tråkigt nog syns det som om det kommer att dröja ännu några år. Frå-

(Att "Svensk Flyghistorisk Förening" också arbetar för ett förverkligande av ett svenskt flygmuseum betyder inte att detta andra flyghistoriska sällskap konkurrerar med ÖFS. Ett närmande till varandra av de båda föreningarna skulle dock helt säkert inte skada. I varje fall inte den gemensamma museltanken. Enighet ger styrka. — Kommentarer av red.)



▲ Aviärdr från F4. Fr v: Två F4-tekniker, Hilding Andersson, mj Henriksson samt Gvit Kählén.

foto: mats lexell



# HAMMA

☆☆ Det finns i Sverige en riktigt unik samling av såväl civila som militära gamla flygplan. Men uppseendeväckande nog inte något riktigt flygmuseum, dit en intresserad allmänhet kan vaffärda. Är inte flygteknik lika mycket kultur som tex frimärken, taylor eller spårvagnar etc? ☆ De flesta andra länder i såväl öst som väst har insett värdet av att kunna spegla sitt lands flyghistoriska utveckling. Vi svenska medborgare kräver därför skärpning av beslutsfattarna, en snar positiv lösning!

☆ Under den gångna väntetiden har ett litet, pionjärartat experiment växt fram i den jämtländska fjällbygden. Därifrån finns mycket att lära! Känns tex kopplingen AMS — Malmen-samlingen svårsmält? ☆☆☆

**S**törre eller mindre flyghistoriska samlingar av varierande karaktär finns nästan lite varstans i landet. Malmen- och arlandasamlingarna samt Tekniska museet känner med säkerhet de flesta flygintresserade till. Mindre känd, men lite mindre intressant, är samlingen på Hammarnäset, en halvö i Storsjön i hjärtat av Jämtland, knappt två mil väster om Frösön.

Äran av Hammarnasmuséets tillblivelse tillkommer infödde jämten och frösöbon Hilding Andersson som redan i unga år visade ett levande intresse för historia och traditioners bevarande. Begäret att rädda historiskt värdefulla föremål till eftervärlden accentuerades under och efter andra världskriget. Den tekniska utvecklingen gick oerhört snabbt och angav inledningen till en ny era — förändrighetens tidevarv.

◆◆ Hilding Andersson föddes för drygt sextio år sedan i byn Gåje på Hammarnäset, samma plats där samlingen nu är belägen. "Som bondpojke kan man inte undgå att känna samhörighet med jorden och hembygden", berättar Hilding Andersson, "och detta i förening med en naturlig nyfikenhet, väckt bli av de gamla knektarnas berättelser om världen utanför min egen, är väl förklaringen och bakgrunden till mitt intresse att leta upp och bevara det gamla."

Hilding Andersson, som var artillerist under beredskapsåren, minns hur hans samlande satte igång på allvar i samband med avhöstningen av A4. Seldon och trosskärror och artillerispänn vräktes på sophögen för att lämna plats för traktorer och lastbilar. För Hilding Andersson var det en del av landskapets militära historia. För några hundralappar köpte han ett lass olika föremål som senare kom att utgöra stommen till hammarnasmuséet.

Tanken att utöka samlingarna med flyghistorisk materiel väck-

tes relativt tidigt, ungefär samtidigt med att propellerepoken upphörde på F4. Men det är först på senare år som tanken förverkligats. — Inskjutas bör här att Hilding Andersson och en kamrat till honom redan i början av 40-talet försökte inköpa en kasserad B 5:a, men fick blankt nej av "en vreslg major". Anderssons kamrat gav sig emellertid inte, vilket senare resulterade i att han kom i besittning av ett exemplar av störtbombaren. Utan vingar fungerade den som "snöskoter" på Storsjöns is och enl vad undertecknad erfarit skall denna B 5:a fortfarande finnas bevarad "någonstans i Jämtland". Men var? Någon som vet? (Skriv i så fall till kapten L Berns, Hornsgatan 26 B, 832 00 Frösön, som vldarebefordrar uppgifterna till SFF:s aktionskommitté för bevarande av historisk flygmateriel).

◆ Nr 29373:s sista färd.



foto: halling

◆ Samling vid Hammarnäset. Fr v: Fdir Endelein, genmj Peyron, Hilding Andersson, genit Norén (CPV) samt öv Båge (C F4).





# HAMMARNÄSET

▲ T v: AMS-skapelsen och två av inhyllingarna. — T h: Hangarfartygsbaserad 29:a ... över Rödösundet.



foto: halling

◆◆ Alltnog. De flygmuseala samlingarnas första föremål kom att utgöras av en utrangerad SK 16 (nr 16145), skänkt av befälskåren vid F4, som inköpt planet för den symboliska summan 200 kr. Leveransen skedde flygledes med landning på isen utanför Hammarnäset den 18 april 1968. Flygplanet är fortfarande försett med skidor. En liten kuriositet bara det, eftersom övriga i Sverige bevarade SK 16 är hjulförsedda.

1969 skrev Hilding Andersson till kungs och anhöll underdånigt att få ta hand om en J 29:a för att bevara den för kommande generationer. Ärendet togs upp i konselj och regeringen tillstyrkte direkt. 29:an (nr 29373) forslades med avmonterade vingar vägledes till Hammarnäset den 10 augusti 1969. Transporten, som beviljades av ett stort uppbåd nyfikna, blev besvärlig. Och för

första gången i historien fick färjan över Rödösundet — om blott för några minuter — fungera som hangarfartyg.

◆◆ Ett senare tillskott i samlingen är segelflygplanet PIK-5 Cumulus som flögs på plats sen vintern detta år av en representant för Östersunds Flygklubb, som också brukat och skänkt flygplanet. PIK-5 konstruerades på sin tid vid Tekniska Högskolan i Helsingfors. Hammarnäs-exemplaret är det enda i Sverige.

Nästa flygplan i tur blev en J 32 Lansen, som Hilding Andersson av F4 fick införlivad med sin samling nu i höstas. Därefter lär det bli en J 35 Draken...

Som krav på bla J 29:ans överförande till muséet anfördes särskilt att en förvaringsbyggnad skulle uppföras för att skydda flygplanet för väder och vind. Grundplåt till den byggnad som (med asfaltgolv) idag står färdig lämnades av div föreningar. 120.000 kr tillskötts av AMS för enskilt beredskapsarbete. (Tänk om det vore lika lätt att lösa bidragsfrågan för malmensamlingarna!) Efter uppvaktning hos landshövdingen i Jämtlands län erhöles 70.000 kr ur Storsjöns regleringsfond. Ytterligare medel erfordras dock för att få hela museiprojektet att gå ihop. "Skriv gärna att jag är tacksam för en och annan donation, det är ingen billig verksamhet detta", säger Hilding Andersson. Numera står en stiftelse (stiftelsen Hilding Anderssons samlingar med kontonr 52046 i Jämtlands Folkbank, Östersund) som ägare till flygsamlingen. Härigenom undviks en eventuell framtida skingring av föremålen.

◆ När Hilding Andersson köpte sitt lass av uttjänt artillerimateriel i slutet av kriget undrade hans gamle batterichef försynt om inte "åderförfalkningen angripit Andersson i förtid". Vad sägs? Döm själva! Hammarnäsmuséet representerar på ett utmärkt sätt Jämtlands säregna militära historia och är väl värt såväl besök som stöd. ■

Lennart Berns

## Hur ett 'flygmuseum' bidde till

◆ En något siltten skidåkare, nr 16145.



foto: mats loxell



foto: carl-åke bergman