

## SÄDESAMT

Hösten 1968 var ett gott skördeår för lantbrukarna i Västerås-trakten. Så gott som allt Arosbygdens (lantbrukarnas organisation) siloanläggning måste "stacka" säden utanför silon. Någon lämplig maskin till detta arbete fanns inte; då vände man sig till F1 och bad om hjälp. Columbi ägg hittades illa kvickt, en snöslunga m/46 som skulle säljas. Bilden visar resultatet! Ett annat påtagbart resultat blev att Arosbygden köpte slungan, och nu är lycklig ägare till den. Så sker aktiv försäljning på F1. ■

# F1

Ogéus

foto: rune sundberg



\*

## INTE SÅ SOLIGT

Med pompa och ståt skedde första charterflygstarten från F3 den 19 december 1968.

Redan den 20 februari i år meddelade emellertid charterflygföretaget, Transair Sweden AB, att flygningarna från Malmen måste upphöra bli på grund av de bristfälliga "civila" landningshjälpmedlen. Detta sades från resebyrån medan man från Transair ville påstå, att resebyrån inte kunde fylla planet till sista plats. Sannolikt var båda skälen riktiga. Lämpligheten av att flyga från Malmen ifrågasattes av chefen för flygvapnet från första början, framförallt just då med hänsyn till att civila inflygningshjälpmedel saknades. Av planerade landningar på F3 har dock Transair mest inställa endast en landning, p.g.a. för låga meteorologiska värden. Nu har även Falconair hos chefen för flygvapnet begärt tillstånd att få utföra serieflygningar under sommarhalvåret 1969 från Linköping till Italien.

# F3

Sannolikt kommer även Transair åter med begäran att få begagna Malmen för att flyga. Till Mallorca, och inte Kanarieöarna via Jönköping som först.

En ny civilflygplats i Östergötland synes alltså ganska nödvändig för hela östgötaregionen. En snabbinventering av flygplatserna i länet visar att det bara finns en civil flygplats — Kungsängen i Norrköping. Men Kungsängen har bli för kort bana, 1.700 m och 60 m bred; den är heller inte dimensionerad för 70-talets stora och tunga jetflygplan.

Återstår två militära fält, F13 i Norrköping och F3 i Linköping samt SAAB-fältet i Linköping. Gemensamt för dessa tre fält är att de har betydligt längre banor. Dessa har dock den nackdelen, ur civil synvinkel, att de är för smala. SAAB har den bredaste med 40 m. Beträffande bärigheten på dessa banor är det bara F3, som kan tåla tyngre flygplan. Av vad som redovisats inses snart, att ingetdera fälten i dagsläget är helt lämpat för civilt bruk. ■

foto: sven lindh



Transairs "Sunjet" blev inte ofta gäst på F3... Men den kanske kommer åter!

Till Flygvapenföreningarnas Riksförbundsstämma 7 och 8 mars hade flygvapenföreningarna ställt upp med representanter i det närmaste fulltaligt.

Förbundsordföranden, direktör Olle Karleby, hälsade välkommen och vände sig därvid bli till nye flygvapenchefen, generallöjtnant Stig Norén, som senare höll ett uppskattat och informativt föredrag om aktuella problem inom flygvapnet.

Förbundsstyrelsen, Uppland-Gästrik och Västmanlands flygvapenföreningar hade var för sig förelagt stämman förslag till ändringar av normalstadgar för flygvapenförening.

Efter en kortare diskussion antogs till alla delar styrelsens förslag. Detta omfattade även Uppland-Gästrik-föreningens förslag, bli innebärande att rösträttsaldern vid föreningsstämma sänks till 18 år och att valbarhetsaldern för ledamot av föreningsstyrelse — med undantag av ordförande, sekreterare och kassaförvaltare — också sänks till 18 år.

Första punkten vid lördagens förhandlingar var en orientering av förbundsstyrelsens ordförande, överste Sven Alm, om den dialog, som förts mellan Gotlandsföreningen och förbundsstyrelsen om bli föreningens framtid inom FVRF. Föreningens representant, hr Press, lämnade där efter föreningens syn på problemen.

Slutligen förrättades val av olika förbundsfunktionärer. Valberedningen hade föreslagit omval av Olle Karleby och Sven Alm till förbundsordförande resp förbundsstyrelsens ordförande. Mot detta reserverade sig Gotlandsföreningens representant, hr Press, dock utan att till någon av posterna presentera någon motkandidat. Stämman valde enligt valberedningens förslag. Även övriga val gick enligt valberedningens förslag, i vissa fall med reservation från hr Press. Till nya ledamöter i förbundsstyrelsen för två år framåt valdes ingenjör Ralph Jonsson, Trollhättan, och fanjunkare Leif Aganius, Norrköping, och till deras personliga suppleanter fanjunkare Einar Petttersson, Örebro, och förvaltare Alvar Carlsson, Kalmar.

## B 17 MUSEAL

Sveriges sista B 17 har tjänat ut. Det enda i landet luftvärdiga flygplanet av denna typ har tjänstgjort i firma AVIA på Gotland. Det var i luften så sent som den 13:e juni 1968, då firma AVIA:s tekniske chef Birger Ene flög det. Då gick emellertid en kolv

## F 3

till en cylinder sönder, och man fann det alltför dyrbart att reparera skadan. Planet, som sammanlagt haft 2.730 gångtimmar i luften, har huvudsakligen använts för målbojsering för luftvärnet. Första flygplanet kom i AVIA-tjänst 1952.

I december 1968 monterades flygplanet ner och lastades på en trailer för befordran till flygmuseets förråd på Rydsområdet utanför Linköping.

B 17 tillverkades av SAAB i början av 40-talet och fanns i tre versioner, A, B och C. Sammanlagt byggdes 260 exemplar, vilka var i flygvapnets tjänst 1943–55, främst som störtbomb- och spaningsflygplan. ■

Carleson



## DÉSIRÉES DAG

Unga fröken Désirée Ekdahl i Båstad skrev en dag i höstas ett brev till chefen för F10:

"Mitt namn är Désirée Ekdahl, Båstad. Jag undrar om jag kan få tillstånd att komma in och titta på Draken och Lansen på nära håll, och få se dem starta och landa en dag. Hade jag varit pojke, hade jag tänkt mig bli fältflygare. Men nu är jag en flicka på 13 år och dessutom dålig i matematik. Min högsta önskan är att få se planen som jag tittar på från skol-fönstret, hemma och ute. Jag lovar att inte peta eller röra på någonting, jag vill bara se. Sopa hangar-golven eller någonting annat nyttigt gör jag gärna, om jag får tillstånd. Min rektor är väldigt blygsam och ger

mig ledigt från skolan en dag. Jag har varit och talat med yrkesvalsläraren, han tyckte nog att jag skulle tänka på ett kvinnligt yrke, men när jag blir äldre finns det säkert många kvinnliga flygare.

Hälsningar Désirée Ekdahl, Ferievägen, Båstad.

P.S. Jag röker inte, gillar ordning och reda om jag får säga det."

Désirée var naturligtvis välkommen och tillbringade en hel dag på F10 under kapten Per Björks ledning. Hur hon upplevde den dagen visar hennes tackbrev.

"Till Chefen för Kungl Skånska flygflottiljen.

Jag vill tacka Chefen för F10, kapten Björk och alla de andra vid 2. div och de i tornet, för den bästa dagen på detta året. Jag var lite ovan till att börja med, för det var så mycket som jag inte hade tänkt på,

tex piloternas nödutrustning, deras klädsel och fallskärmar m.m. Det var så härligt att få sitta i Draken, att se Drakens alla instrument, beväpning och mycket annat. Inte trodde jag att jag skulle få det! Ni ska tänka att när ni är ute och flyger så håller jag ett skarpt öga på er. Jag läser mina flygböcker, tidningar och bygger modeller.

Jag tackar för den dagen då min önskan gick i uppfyllelse. Innan jag slutar måste jag tala om att på senaste matematikskrivningen, som var ganska svår, hade jag av sju tal fem rätt, det motsvarar ett AB. Det har jag inte haft på fem år. Så nu ska jag verkligen försöka bli bra i matematik. Det var säkert dagen på F10 som gjorde susen. Tack än en gång.

Hälsningar Désirée Ekdahl i Båstad."

Ablfors

## F 10

## J 32B TILL HISTORIEN

En gnistrande kall februaridag gick J 32B till F21:s flyghistoria. Då tog F21 avsked av jaktdivisionens första flygplantyp J 32B, som varit i tjänst vid F21 sedan jaktdivisionen uppsattes 1961. Detta innebar då att flygbaskären förbandsmässigt fick jämställdhet med flottiljen.

Avskedet firades med en raket- och automatkanonskjutning mot Junkmålet och med en tack- och avskedsflygning i förband över Luleå och Boden.

Divisionschefen kapten Per-Eric Ericsson och flygnavigatör Holmqvist gav en historisk resumé kring J 32B och "Urban blå" under de gångna åtta åren. De framhöll att J 32B varit ett omtyckt flygplan, och att fördelarna med ett tvåsitsigt

flygplan i övre Norrland varit stora, inte minst från flygsäkerhetssynpunkt. F21:s avsked till J 32B innebar också avsked till yrkesgrenen flygnavigatörer. Den starka och stimulerande samhörighetsanda, som alltid uppstår inom det lag som en flygplanbesättning utgör, kommer att saknas vid F21! ■



● CF21 överste Tord Norlin och flygchefen major Lars Wibörn före avskedsflygningen.