

TIFF

Nr 1 • 2009

TEKNISK INFORMATION FÖR FÖRSVARSmaterielTjänsten



**Vi besöker F 17 i Kallinge
Armémuseum | Red Flag-08**

INNEHÅLL

Ledaren	3
Målare lär sig mera	4
Flygverkstädernas målare samlade för att få en teoretisk och praktisk utbildning i målning och ytbehandling.	
TIFF träffar Kenneth Nilsson på F 17 i Kallinge	6
En flygteknikers vardag.	
Flygskolans Sk 60 får ny hangar	14
Hangar 78 på Malmen är färdig för inflyttning.	
Lägesrapport införande NATO-kodifiering	15
Sverige har väsentligt ökat sitt internationella militära engagemang.	
Götgatan 66	18
Minnen från en teknikeraspirant på TygS under tiden 1959 – 60.	
Örnnästet	22
Namnet Örnnästet härstammar från den franska ambassadören André Francois Poncet.	
Vikingaskräna	26
En skräna om materielutveckling med modeord som modellering, simulering, insatsförband och debriefing.	
30	
Armémuseum – ett riktigt historiskt museum	
Museet visar inte bara arméns historia utan är det enda museum som speglar rikets politiska utveckling.	
Red Flag-08	36
Red Flag är en amerikansk multinationell övning som återkommer fyra gånger årligen.	
F 11 Museum	41
F 11 var den enda renodlade spaningsflottiljen i Sverige och här utvecklades det svenska flygspaningssystemet.	
Stockholms korvlinjer	44
Planer på befästningar runt Stockholm diskuterades då och då, men det var först på 1850-talet som något konkret gjordes.	
Vinternöten	46
Vinternötens lösning och en ny nöt att knäcka.	
TIFF:s kontaktpersoner	47

RESESTIPENDIUM

Dags för Försvarsmaktens tekniska officerare att söka kamratföreningens resestipendier för 2009. Ansökan ställs till Chefen för Försvarsmaktens tekniska skola (FMTS) senast 2009-04-01. I övrigt se www.kamratoff.se

UTKOMMER

med fyra nummer per år. Utges av Försvarets materielverk på uppdrag av Försvarsmakten. Distribueras till försvarets instanser, teknisk personal och berörda industrier m.fl.

ANSVARIG UTGIVARE

Major Claes Isoz, HKV.

REDAKTION

Lars Axelsson, TeK Flyg
Stefan Frisk, TeK LedSyst
Niklas Sonesson, FMTS
Torgny Henryson, FMlog/Tekndiv
Åke Johansson, FMV
Rickard Wahrby, TeK Ftg
Lena Bergvin, Saab Aerotech
Kaj Palmqvist Saab Aerotech

REDAKTÖR

Kjell Norling
FMV Logistikstöd
TIFF-redaktionen
Honnörsgatan 20
352 36 Växjö
Telefon: 08-7824639.
Fax: 0470-751477.
E-post: kjell.norling@fmv.se

MANUSKRIFT

Adresseras till redaktören.

ARTIKLAR

Redaktionell hjälp kan erhållas från redaktören.

PRENUMERATION

För prenumeration kontakta redaktören, prenumerationen är gratis och fri att teckna för alla intresserade av TIFFs ämnesområden. Adressändring eller prenumerationens upphörande meddelas till redaktören. (se ovan)

MANUSSTOPP

2009-04-06 för nummer2/09 och 2009-08-24 för nummer 3/09. För insänt ej beställt material ansvaras inte. Återgivande av textinnehållet medges. Källan önskas då tydligt angiven

NÄSTA NUMMER

2/09 beräknas utkomma i juni 2009 och 3/09 i oktober 2009.

GRAFISK FORM OCH TRYCK

Exakta Media, Malmö.
Exakta Tryck, Hässleholm.

Omslagsbilder

Framsidan: En JAS 39 Gripen har precis landat för snabbtankning, för att sedan lyfta och ge sig ut på nya uppdrag.

Baksidan: Löjtnant Kenneth Nilsson bär märket som berättar att han tillhör första flygunderhållskompaniet vid F 17 i Kallinge.

Konsten att skapa en ny förmåga

2011 skall vi åter igen stå som ansvariga och sammanhållande eller vara Frame Work Nation för en av EU BG (NBG). Arbetet med att skapa förbandet pågår för fullt i HKV och på övriga förband som kommer att vara involverade i produktionen av den samma. Erfarenheterna från NBG 08 har så långt som möjligt omhändertagits men ändå finns det förhållanden som inte är optimala. Två år till förberedelser innan förbandet skall vara operativt kan tyckas vara tillräckligt med tid men om vi beskriver de aktiviteter som måste genomföras innan förbandet står färdigt inser vi snart att två år inte alls kan betraktas som lång tid snarare tvärtom. Om vi börjar med förbandsutbildningen så påbörjas den under hösten 2009 då soldaterna rycker in. Den slutliga samövningen till ett sammanhållet förband sker visserligen inte fören under hösten 2010 (termin 3) men innan dess måste förbandets instruktörer få sin utbildning på eventuella nya system för att de i sin tur skall ha möjlighet att utbilda förbandet så att den önskade förmågan erhålls men inte minst så att utbildningen kan ske på ett verksamhetssäkerhetsmässigt sätt. I praktiken är det till del redan nu för sent att förbandsintroducera nya system som skall ingå i NBG 11.

I dagsläget har ingen ännu påbörjat någon utbildning till NBG 11 i någon större omfattning så vad är det HKV gör för att skapa förbandet. Det som pågår nu är kravarbete där förbandets operativa ramvillkor och förbandets materiella och personella innehåll skall definieras. Resultatet är ett TOEM eller CONOPS med vidhängande U- och P-listor. Detta underlag lämnas sedan över till produktionen som kravspecifikation för den beställda "produkten". För att säkerställa att underlaget är komplett och rätt dimensionerat görs ett systemarbete för att kontrollerar att förbandet bl.a. hänger ihop logistiskt och ledningsmässigt och det är denna övning som inte är helt utan utmaningar. Motsägelsefulla krav behöver dömas av för att helheten skall bli så bra som möjligt. Försvarsmakten måste även i detta arbete bestämma vad som är tillräcklig kvalitet för att inte risktagningen i själva produktionen av förbandet skall bli alltför stor. Ny materiel kan i vissa fall vara en förutsättning för realisering av en förmåga men i andra inte. Balansgången där i mellan kan vara hårfin.

Arbetet med U-listorna för de i NBG ingående

förbandsenheter sker på bred front och materiel som inte alltid är helt bekant för dem som behovssätter den skapar problem. Dubbelteckningar av materiel som finns i satser eller gömmer sig i tillägg som T eller MT förekommer och ett omfattande städningsarbete i de preliminära listorna är nödvändigt. Det är här som en hög kompetens om försvarsmaktens materiel är nödvändig och framförallt hur materielsystemen är uppbyggda. Med varje behovssatt materielsystem följer ett behov av stöd-

system (drift och underhållssystem, verktygs- och reservmaterielsatser, mm) som krävs för att systemet skall fungera och leverera den tillgänglighet som förbandet kräver och det är den kunskapen som är vital i arbetet med att skapa en ny förmåga. Denna kunskap finns idag främst på FMV, hos MSA och Teknikkontoren.

Med stöd av kravdokumenten för NBG (TOEM, U- och P-listor) kan sedan en kvalitativ logistikberedning genomföras för att klargöra förbandets behov av förnödenheter i form av bl.a. DOS (Days Of Supply), lagerhållningskapacitet mm.

Om vi nu har gjort allt rätt så har vi till slut en produkt som kan produceras både när det gäller personal och materiel som efter att utbildningen är genomförd kan uppvisa den förmåga som vi önskade.

Vad är nu mitt budskap? Jo, en djup kompetens i hur våra materielsystem är uppbyggda är en absolut förutsättning för ett lyckat beredningsresultat och en framgångsrik produktion. Men vår egen ambition i hur hårt vi spänner bagen när det gäller materiell förmåga är minst lika viktig att hålla på en hård men realistisk nivå.

Jag vill passa på att avsluta denna ledare med några rader om PRIO. Arbetet med PRIO rullar nu vidare efter införande 1 och många av oss är engagerade i de work shops (WS) som PRIO införande 3-4 ansvarar för. Resultatet skall bli det underlag som Försvarsmakten skall använda i förhandlingarna med IBM för hur system PRIO skall anpassas för denna verksamhet. Vilka förberedelser som vi måste göra inför PRIO framträder allt mer tydligt och behovet av ett tätt samarbete mellan FM och FMV anser jag vara en nödvändighet om vi skall lyckas. Här kan jag nämna informationskvaliteten som ett exempel bland flera som jag berört tidigare i denna ledare. Under året fram till senhösten kommer PRIO att genomföra 10 WS på 9 tåter inom logistikområdet vilket innebär att en hel del människor är engagerade i arbetet. Förhoppningsvis kommer resultatet att ge program PRIO de underlag som de behöver i förhandlingarna så att vi i förlängningen får det stödsystem som vi vill. Personligen hoppas jag som processledare för materielunderhåll få möjlighet att träffa några av er under årets resterande WS.

För övrigt så inleder vi i detta nummer en serie med reportage från försvarsmaterieltjänsten i verkligheten och först ut är F 17.

Trevlig Läsning!




Claes Isoz.



Målare lär sig **mera**

De fyra första dagarna i december 2008 samlades flygverkstädernas målare i Ronneby för att få en teoretisk och praktisk utbildning i målning och ytbehandling av lärare från Bodycote Materials Testing AB.

TEXT: Gunilla Helmersson, Bodycote Materials Testing AB.

FOTO: Per Caspersson, Bodycote Materials Testing AB.

Kursen inleddes med materiallära och diskussioner kring varför man ytbehandlar material på olika sätt. Här fick deltagarna prova på att urskilja olika metalliska material – vilket inte alltid är helt lätt – men nödvändigt om man ska kunna ytbehandla dem på rätt sätt.

Korrosion och nötning är två av de främsta anledningarna till ytbehandling av olika material. Hur galvaniska strömmar kan bildas genom sammankoppling av metaller med olika "ädelhet" (koppars och zinks i detta fall) demonstrerades med ett enkelt försök där en miniräkare visade sig kunna drivas med hjälp av denna ström. Det kan ge en positiv bild av galvaniska strömmar, men sanningen är dock att dessa ofta orsakar galvanisk korrosion i en konstruktion, vilket kan medföra katastrofala följder för de oödliga delarna som korroderar bort. Typexemplet är nitar av kolstål i ett förband med rostfria plåtar. En annan sak som kan inträffa i ett nitförband (eller andra konstruktioner där metalldelar sitter i nära kontakt med varandra) är den speciella typ av nötning som kallas fretting. Här bildas små gropar i metallytan som kan fungera som anvisningar för utmattningsbrott.

Ytbehandlingsmetoder

Några av de ytbehandlingsmetoder som används inom flyg är kromatering, anodisering, fosfatering, beläggning med metallskikt samt målning av färgsystem. Dessa metoder och ytterligare några behandlades under andra

Utbildning i målning och ytbehandling för flygverkstäderna i Ronneby, Såtenäs och Luleå



Ytbehandling – manuell kromatering av aluminiumpaneler.



Lokal reparation genom manuell kromatering av tidigare målad yta som genomslipats till bar metall.



Flitiga kursdeltagare arbetar med olika ytbehandlingsmoment.

kursdagen. Här fanns även tillfälle att ta upp egna frågor om olika ytbehandlingsmetoder.

Miljöaspekterna för ytbehandlingsmetoder diskuteras, både vad gäller arbetsmiljö och påverkan på den yttre miljön. Kromatfria ytbehandlingar är ett exempel som togs upp inom detta aktuella område där det kontinuerligt kommer nya forskningsrön och produkter.

En relativt ny ytbehandlingsmetod är flamsprutning som kan användas både vid nyproduktion och vid reparation av ytskador, som t.ex. nötning. Metoden innebär att metalliskt material i smält form sprutas mot underlaget. Flera lager kan läggas på varandra till önskad skiktjocklek uppnått. Många olika ytskiktsmaterial kan appliceras på detta sätt och en stor fördel med metoden är att den kan användas lokalt, på de ytor som kräver t.ex. ett nötningsbeständigt skikt.

God förståelse

Vid målning av flygplansdetaljer krävs en rad förbehandlingsprocesser innan den slutliga täckfärgen appliceras. Washprimer, grundfärg, pigment och lösningsmedel är exempel på begrepp man behöver ha god förståelse för, för att kunna åstadkomma ett slutresultat med hög kvalitet. En viktig kvalitetsaspekt är färgskiktens tjocklek. För tunna skikt kan naturligtvis ge sämre korrosionsskydd, men det är heller inte bra

om skikten blir för tjocka – blåsbildning och nålstick är exempel på defekter som då kan uppstå. Flera metoder för att mäta skiktjocklek demonstrerades, både förstörande och oförstörande.

Under de två sista kursdagarna togs skyddskläder och provpaneler fram och deltagarna fick möjlighet att omsätta teori till praktik och då tillämpa gällande instruktioner och föreskrifter. De praktiska delarna utfördes i de rymliga lokalerna på flygverkstadens måleri.

Att rengöring och förbehandling är två mycket viktiga steg vid en ytbehandling blev tydligt när avsiktligt nedsmutsade metallplåtar och kompositpaneler förbehandlades. I undervisningssyfte rengjordes enbart delar av plåtarna/panelerna, för att på så vis se föroreningarna från den ofullständiga rengöringen tydligt framträda vid vattenbrytprov.

Efter fyra dagar med ett digert program var alla nöjda med att ha fått ett kunskapslyft och inte minst, att få tillfälle att diskutera material och metoder både med lärarna och med kollegorna på de andra flygverkstäderna. Önskemål om att lite mer kontinuerligt träffas och prata teknik och nyheter inom området framfördes och en uppföljning av denna kurs har redan efterfrågats från flera håll. Det finns även intresse för att genomföra en liknande utbildning för målare inom försvarsmakten i övrigt.



Kenneth Nilsson

F 17 i Kallinge



Han föddes mitt under den så kallade Pragvåren 1968. Svallvågorna efter den, det kalla kriget och senare östblockets sönderfall har påverkat hans yrkeskarriär högst påtagligt. Utvecklingen har inte varit helt smärtfri. Om man säger så.

– Men älskar mitt jobb. Jag brukar säga att det är ett privilegium att ha sin hobby som yrke, säger den snart 41-åriga löjtnanten och flygteknikern Kenneth Nilsson på FU-kompaniet, F 17 i Ronneby. FU står för flygunderhåll och vi träffar honom en tisdag i januari 2009.

Stridsdugligheten är viktig

Det klickar direkt, ska det medges. Gästvänlig, avspänd och mycket trevlig tar Kenneth emot TIFF:s utsända vid grinden utanför de väldiga hangarer där han och hans kolleger ser till så att flottiljens runt 40 JAS 39 Gripen, uppdelade i två divisioner, är i stridsdugligt skick. Just stridsdugligt är viktigt att poängtera.

– Det är lätt att glömma bort flygplanens egentliga syfte, konstaterar Kenneth och tänker uppenbarligen på den enorma mängd tekniska problem, och problemlösningar, som den tekniska flygvapenpersonalen ställs inför dagligen.

För skrivaren av dessa rader, som var cykelskyttesoldat på 1970-talet, var den mest högteknologiska delen när det gällde transportmedel ringklockan på styret. Tanken svindlar när löjtnant Nilsson visar runt bland de JAS 39 Gripen som är inne för rutinservice, underhåll och reparationer. Det finns bokstavligen beredskap för allt.

För den som till äventyrs inte vet det står JAS för Jakt–



Fakta Kenneth Nilsson

Fullständigt namn: Björn Roger Kenneth Nilsson.

Född: 14 april 1968.

Födelseort: Riseberga.

Bor: Hus i Ljungbyhed, övernattningslägenhet i Ronneby (veckopendlar).

Familj: Hustrun Annemo, döttrarna Elise, 10 år, och Laura, 3 år.

Husdjur: Två hundar, två katter.

Hobbies: Kör motorcykel (banåkning, ”fast på skoj, jag tävlar inte”).

Favoritmatdryck: Italiensk/rött vin.

Bästa film: ”Svårt att säga. Jag tittar ärligt talat inte så mycket på film.”

Musiksmak: Blandat, ”men rätt mycket Kent”.

Utbildning: Naturvetenskapligt gymnasium i Klippan. ”Sedan gjorde jag lumpen direkt och utbildade mig därefter till officer.”

>>>



Attack–Spaning. När Kenneth pedagogiskt förklarar olika prestanda är det svårt att inte bli imponerad. Flygplanen verkar nästan leva sitt eget liv och kan byta struktur efter behov på ett nästan obegripligt sätt.

Före rundvandringen sätter vi oss emellertid i ett tomt sammanträdesrum. I akt och mening att känna personen Kenneth Nilsson på pulsen. En av de många individer som dagligen får försvarsmakten att fungera. Och som, dessutom, knappast skulle tänka sig att jobba med något annat.

• Hur har ditt yrkesliv sett ut?

– Jag började på Ljungbyhed som flygtekniker. Efter lumpen gick jag officershögskola i Halmstad. Teknisk utbildning där också. På den tiden var det en attraktiv utbildning. Nu är det svårt att rekrytera överhuvudtaget, säger Kenneth.

Han lutar sig tillbaka i stolen och söker efter orden. Efter några sekunder säger han:

– Det finns många orsaker. Dels gör folk inte lumpen längre. Därmed finns det ingen naturlig rekryteringsbas. Dels är det bara att inse att det är en krympande verksamhet vi håller på med.

Kenneths plötsligt vinklade ögonbryn avslöjar något lite osäkert. Kanske oroligt. Men han hittar tråden direkt.

– Efter högskolan jobbade jag på F 5 i Ljungbyhed fram till nedläggningen 1998. Därefter, eller, ja, egentligen redan sedan 1997, på F 10 i Ängelholm fram till den nedläggningen 2002.

• Du ser inget mönster i det?

– Ha, ha, jo, jag ser ett mönster!

Vi skrattar tillsammans åt ironin i dessa det kalla krigets – eller kanske indirekt dess avslutnings – följder, innan Kenneth fortsätter:

– Sedan har jag varit här sedan januari 2003. Jag veckopendlar och delar en lägenhet i Ronneby med en kollega.

Kenneth hävdar att det fungerar bra trots små barn och husdjur.

– Ja, det gör det. Det beror ju helt och hållet på hur man har det hemma. Min fru jobbar i byn och har nära till både skola och dagis. Dessutom har vi båda svärföräldrar i närheten och kan därmed lösa akutsituationer. Det finns alltså ett socialt nätverk. Sedan jobbar jag oftast fyradagarsvecka, måndag till torsdag. Så med helger och annan ledighet inräknade har jag faktisk fler övernattningar hemma än jag har borta.

Kenneth bär löjtnants grad. Eller, som han själv kallar det, ”evighetslöjtnant”. Men bakom den lilla lustigheten finns det en rationell, och respektabel, förklaring.

– Jag är flygtekniker. Nackdelen med gradsystemet är jag inte kan läsa vidare utan att hamna på en skrivbords-tjänst. Något jag inte vill göra.

– Så är det inte med kompisar och kolleger i armén, till exempel. De kan behålla sin tjänst. Men jag vill hålla på med flygplanen. Det är det jag är intresserad av. Fast jag ser inte det som ett problem. Man kan öka kompetensen på andra sätt än en högre grad.



• **Så du är verkligen "löjtnant för evigt"?**

– Ja, om jag inte väljer att göra något annat. Och det tänker jag inte göra.

Det går inte att ta miste. Kenneth Nilsson trivs kolossalt bra med sitt jobb.

• **Vad är det egentligen du gör i ditt jobb?**

– Allt möjligt. Det är det som är det roliga. Jag är flygtekniker. Vi sköter underhållet av flygplanen. Både förebyggande och avhjälpande. Sedan utbildar vi kolleger på diverse system. Egentligen utbildas man själv hela tiden via småkurser och förkovran i olika detaljer. Jag är till exempel mycket intresserad av flygplansbeväpning, så där har försökt att specialisera mig. Men variationen är det roliga och det som håller mig kvar.

Kenneth Nilsson arbete inbegriper också en del utlandskontakter. Ja, inte så lite. Många resor har det blivit i tjänsten, bland annat till Norge, England, Tyskland, Bulgarien, Belgien, USA (Las Vegas!) med mera, med mera. Men även, på hemmaplan, till exempel utbildning av ungerska tekniker. Ungern leasar 14 plan av Sverige och därmed hela systemet. Kenneth är i högsta grad inblandad i utbildningen av sina ungerska kolleger.

– Allting på engelska, det internationella flygspråket. Det fungerar hur bra som helst. Inga problem. Det är som att utbilda vilken kollega som helst. Sedan finns det naturligtvis skillnader. De är uppvuxna i en helt annan hierarkisk tradition. Vi är vana vid att ta egna beslut. Det är en process för dem att komma in i detta att ta egna beslut som officer och tekniker. Alltså "jag ska göra det här, det är ingen annan som ska komma in och tala om vad jag ska göra."

Kenneth berättar vidare:

– Vi jobbar ganska självständigt. Det är ändå jag som ansvarar för det dagliga jobbet. Men även i de insatsförband jag jobbat med har vi fått med mycket eget ansvar. Vilket jag ser som positivt.

• **Hur har ditt arbete förändrats?**

– Jag trivs mycket mer med jobbet nu än när jag började.

I gengäld är jag veckopendlare nu. Tidigare cyklade jag till jobbet. Allting har en baksida. Tittar jag strikt på jobbet är det mycket roligare och intressantare. Det händer mer med övningar och insatsförband som vi utvecklar. Variationen är det roligaste med mitt jobb.

• **Finns det något mindre trevligt?**

– Nja, nu är jag kanske löjligt positiv. Men det finns det säkert. Just nu är det att vi inte har lugn och ro. Även om man försöker förtränga det så har det varit så de senaste tio åren. Det pratas om nedläggningar, indragningar och besparingar till höger och vänster. Man blir inte direkt entusiastisk. Är det något som är mindre trevligt i "firman" jag jobbar i så är det oron och osäkerheten inför framtiden. Det hade känts bra med lite långsiktiga beslut så vi kunde få arbetsro. Vi har en enorm kompetens i försvarsmakten, men det känns inte som det utnyttjas till vår fördel. Det krävs fler definierade uppgifter.

Vi fortsätter ett längre resonemang om att omsätta kompetensutvecklingen i praktiken och kommer fram till att ingen, bland flygteknikerna på F 17, är oumbärlig. Att alla förvisso behövs, men också att ingen är oersättlig.

– Styrkan är att kunna blanda och ge, och ändå klara av att lösa uppgifterna, säger Kenneth Nilsson, vars far för övrigt hade samma yrke.

• **Är du kvar om tio år?**

– Jag hoppas det.

Vi lämnar rummet för den ovan nämnda rundvandringen. Vi passerar ett välbefolkat rum, där löjtnant Anders Eliasson residerar som spindeln i nätet. Det är han som fördelar jobben som ska göras. Sympatiskt – eller kanske nostalgiskt romantiskt – använder man en hel del handskrivna formulär i denna extremt högteknologiska miljö.

Vi får också möjligheten att följa med ut på start- och landningsbanorna för att bland annat följa en "flygande tankning". Det vill säga att planet landar, tankas med motorn igång och lyfter igen. En inte helt

>>>





Trafiken är stundtals tät på F 17:s start- och landningsbanor. Säkerheten prioriteras och räddningspersonal finns alltid på plats när det behövs.



Fakta: F 17 i Ronneby

Uppgift: Utbilda och träna JAS-piloter och värnpliktiga, underhålla flygplanen.

Personal 2008: 469 yrkesofficerare (räknas i antal personer, uppgiften hämtad ur försvarsmaktens verksamhetsuppdrag 2008). 195 civilanställda (räknas i antal årsarbetskrafter, det vill säga antalet heltidsanställningar och inte antalet personer). 490 reservofficerare (räknas i antal personer, uppgiften kommer från respektive förband). 150 inryckande värnpliktiga (räknas i antal personer, uppgiften är hämtad ur försvarsmaktens verksamhetsuppdrag för 2008).

Övrigt: Blekinge flygflottilj, F 17, är belägen i Kallinge cirka 8 kilometer norr om Ronneby, mitt i Blekinge. I Skåne har flygflottiljen en berganläggning som stridsleder flygplan och genomför luftbevakning. F 17 har även ansvaret för flygbasen på Visby, Gotland.

Vid flygflottiljen finns två divisioner JAS 39 Gripen. Vardera har cirka 20 flygplan. Flygflottiljens egna flygplan och personal ingår i den nya, internationella flygstyrkan som heter stridsflygenhet 02.

F 17 står för incidentberedskapen med flygplan cirka 90 procent av året. Något som innebär att bevaka Sveriges landsgräns och ha startberedda JAS 39 Gripen för identifiering och avvísning av främmande flygplan.

F 17 utbildar i snitt cirka 300 värnpliktiga per år. På utbildningsenheten finns bland annat Flygbasjägarskolan.

Källa: Blekinge flygflottiljs hemsida.

ofarlig manöver. Dramatik i vardagen, åtminstone för utomstående.

Kenneth Nilssons slutkommentar känns inte omöjlig att förstå.

– Flygvapnet kan klara sig utan mig. Frågan är om jag kan klara mig utan flygvapnet. Jag är glad över att ha en förstående fru, säger han.



F 17 i Kallinge

Fotnot: "Pragvåren" är benämningen på händelserna i dåvarande Tjeckoslovakien i början och mitten av 1968. Den började med att den nye generalsekretären i det tjeckoslovakiska kommunistpartiet, Alexander Dubcek, började föra en mer liberal politik.

Pragvåren slutade med att Warszawapaktens makter (utom Rumänien och dåvarande Östtyskland) invaderade Prag den 21 augusti samma år. Detta då de fruktade att Tjeckoslovakien skulle bryta sig loss från de övriga sovjetiska satellitstaterna i östblocket. Källa: Wikipedia.



Den 17 november 2008 vek sig noshjulet i samband med landning. Händelsen föregicks av att skärmarna till datorsystemet slocknade samt att landningsställene inte fälldes ut. Nu står den för reparation i hangaren.



Text: Michael Ljungberg, Textbyrån MLT

Foto: Jesper Landby, Exakta Media.



**En JAS 39 Gripen
inger respekt på nära
håll. Att det står NO GRIP
på "minivingarna" förtar
inte den känslan...**

Flygskolans Sk 60 får ny hangar

**En gråmulen dag i december var dagen kommen.
Hangar 78 på Malmen var färdig för inflyttning.**

TEXT: Mats Henningsson, MSK Flyg.

FOTO: Nina Karlsson, Hkpflj.

Hangar 78 och byggnad 78 ingår tillsammans med flygskolebyggnaden by80 i det stora flygskolebygget på Malmen. Ett bygge som har kostat 120 miljoner kronor.

H78 rymmer 18 st. Sk 60, 6 st. i en servicedel och 12 st. för uppställning. Flygplan-platserna har markström och torrluft. By78 rymmer bland annat ett nytt materiel-förråd och en ny stols-verkstad. By78 fungerar samtidigt som en korridor mellan gamla H83 och nya H78. H83 har fått en uppfräschning med nymålat golv och några ventilerade soptunnor och skåp mm.

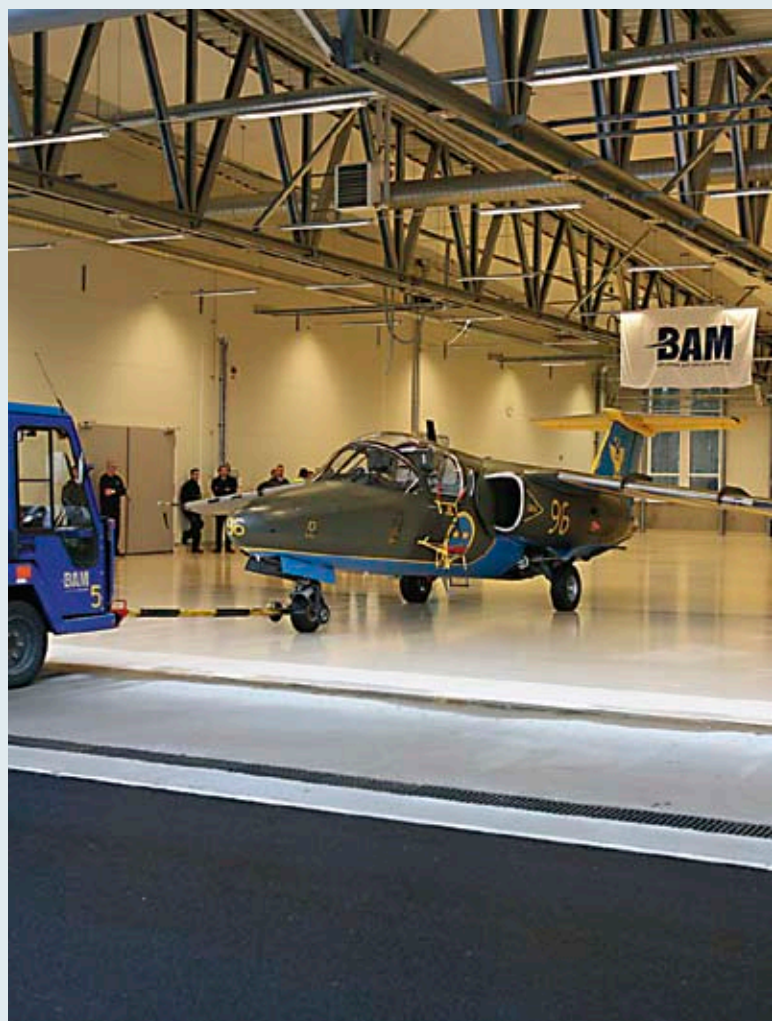
LSS/Flygskolans 35 st. flygplan av typen Sk 60 har fram till idag huserat i den gamla hangaren 111 och i hangar 83. Nu kan vi lämna H111 (Flygvapenmuseet står vid tröskeln, beredd att flytta in) och flytta över dessa flygplan till H78.

Som vanligt har byggkostnaderna dragit iväg lite grann. Istället för fördyring har vi tvingats till vissa nedskärningar i bygget och i renovering av den befintliga hangaren 83 inklusive sidoverkstäder. Bland annat fick vi inga nya (bullerdämpade) portar till H83.

BAM (Bromma Air Maintenance) som sköter främre underhållet av Flygskolans Sk 60, MSK Flyg/MS60 samt FlygS deltog vid "roll-in"-ceremonin på tisdagen den 9 december förra året. Ceremonin inleddes med rundvandring i hela nybygget och avslutades med lätt fika i nya hangaren.

Pågående arbete just nu är att BAM hjälper till med att montera pallhyllor med mera, för att kunna flytta in förrådet i de nya lokalerna.

Flygskolan kommer att flytta in i sin nya byggnad i januari 2009. BAM-teknikerna kommer då att tilldelas ett par rum i Flygskolans by80, ett uppehållsrum i direkt närhet till plattan samt ett rum för klargöringsledaren.



Smide ingick i grundutbildningen av beställningsmän.



Chefen för Norska FLO/S, Konteradmiral Morten Jacobsen, och chefen för FMV AK Logistik, Anders Brunnberg, har precis undertecknat det bilaterala avtalet mellan Norge och Sverige.

Lägesrapport: införande NATO-kodifiering

Sverige har de senaste åren väsentligt ökat sitt internationella militära engagemang. Detta har också inneburit ett större krav på materiell interoperabilitet. Det svenska kodifieringssystemet med F- och M-nummer på förnödenheterna är landsunikt. I de 26 NATO-länderna och ytterligare ett trettiotal länder används NATO Codification System (NCS), där förnödenheterna istället identifieras med NATO Stock Number (NSN). Sverige antog under 2002 ett så kallat PARP-mål (Planning And Review Process), för att utreda möjligheten att införa NCS.

TEXT: *Sven Tholin, FMV.*

FMV har därför på Försvarmaktens uppdrag genomfört två konsekvensanalyser, som syftade till att ge ett vägval om, och i så fall i vilken utsträckning NCS ska implementeras. Konsekvensanalyserna rekommenderade ett införande av NCS som komplement till nuvarande F- och M-nummer. Rekommendationen var att NATO Item Identification Number (NIIN) presenteras i form av alternativ referensbeteckning. Detta vore ett kostnadseffektivt och förhållandevis enkelt och snabbt

sätt att kunna tillmötesgå Försvarmaktens kortsiktiga krav på materiell interoperabilitet. Konsekvensanalysernas rekommendationer har förankrats inom Försvarmakten.

Uppdraget har därmed övergått i en realiseringsfas. Den övergripande målsättningen är att skapa och vidmakthålla förutsättningar i form av kompetens, rutiner och regelverk, infrastruktur samt bi- och multilaterala avtal för att kunna kodifiera förnödenheter enligt NATO regelverk med initial kapacitet från år 2011 och med full kapacitet från 2016. OBS, efter att Tier-2

>>>

analys genomförts (se avsnittet ”Analys av svenskt Tier-2 medlemskap”) kan dessa datum komma att förändras. **Vilken styrning finns för NATO-kodifiering?**

Ansvar för vidmakthållande och utveckling av NATO Codification System har The Group of National Directors on Codification, Allied Committee 135 (AC/135). AC/135 består av styrorganet Main Group och den operativa subgroupen Panel A. AC/135 etablerades redan 1956 och rapporterar direkt till CNAD.

AC/135 Main Group består av de nationella direktörerna från respektive lands National Codification Bureau, NCB. AC/135 Panel A består av de tekniska experterna på NCS från respektive lands NCB. AC/135 Panel A ansvarar för exempelvis modernisering av regelverk, policyfrågor och IT-frågor och är rådgivande till Main Group, där alla beslut fattas. Båda forumen har två möten per år, ett där enbart NATO-länder har tillträde och ett som är öppet även för Partnerskaps-länder. FMV representerar Sverige i båda forumen.

Under den senaste tioårsperioden har AC/135 öppnat för att även länder som inte är medlemmar i NATO skall kunna ansluta sig till NCS. Detta sker genom ett så kallat Sponsorshipprogram. Det finns två olika nivåer som sponsorshipmedlem, Tier-1 och Tier-2. Tier-1 innebär envägs datautbyte med AC/135. Ett land har då rätt att ta del av data från övriga länder, men man är inte skyldiga att förse med några data själva. Tier-2 innebär fullt datautbyte med AC/135. Detta innebär i sin tur att ett land är skyldiga att NATO-kodifiera alla förnödenheter som exporteras till något av NCS användarländer,

oavsett om man själva använder dem eller ej. Sverige är i dagsläget Sponsorshipmedlemmar på Tier-1 nivå.

Bilateralt avtal med Norge

FM har redan nu behov av NATO-kodifiering av förnödenheter ingående i de Battle Groups där Sverige deltar. Som beskrivits ovan så saknar dock Sverige egen kodifieringskapacitet och kommer så att göra under ytterligare ett antal år. Parallellt med arbetet att införa NATO-kodifiering i Sverige har FMV därför även tecknat ett bilateralt avtal med Norge. I avtalet säkerställs att Sverige får tillträde till all nödvändig infrastruktur för att kunna genomföra NATO-kodifiering. FMV-medarbetare tillbringar då ca en vecka per månad på Norges NCB i Kolsås utanför Oslo. Där genomför FMV själva nykodifiering, begäran om kodifiering av andra länder och brukaranmälan på befintliga NSN. Dessutom sker referenskomplettering med svenska F- eller M-nummer på NSN. Hemma i Sverige sker referenskomplettering med NIIN i FREJ88, vilket automatiskt genererar upplysning om NSN. Detta innebär alltså att sökning är möjlig från båda hållen. NSN blir sökbara via CD-FREJ och F- och M-nummer blir sökbara i NATO:s motsvarighet NMCRL. Materiell interoperabilitet är uppnådd.

Avtal med NAMSA om CAGE koder

Commercial And Government Entity Code (CAGE kod) är en femställig alfanumerisk kod för att identifiera de företag och organisationer (t.ex. standardorganisatio-



Gruppbild med de samlade Nordiska delegationerna från mötet i AC/135 Panel A på NAMSA i Luxemburg i september 2008. Från vänster: Sven Tholin (Sverige), Finn Johannesen (Norge), Mona Göransson (Sverige), Torsten Ernst-Jensen (Danmark), Esa Tala (Finland) och Jaana Kallioulouma (Finland).



Chefen för Norska FLO/S, Konteramiral Morten Jacobsen, och FMV GD Gunnar Holmgren flankerade av från vänster Harald Bye Chef FLO/S/I och chefen för FMV AK Logistik, Anders Brunnberg. Bilden tagen vid det senaste uppföljningsmötet av NCS samarbetsavtalet mellan Norge och Sverige.

ner eller nationella myndigheter) som har relationer till NATO och övriga länder som använder NCS. Tillsammans med leverantörernas artikelnummer utgör CAGE koden de olika referensbeteckningarna på ett NSN. CAGE koden motsvaras alltså av den svenska Firma-bokstavskoden.

Tidigare ansvarade NAMSA för nyuttag och register-vård av befintlig information för svenska CAGE-koder. Detta förfarande gäller för samtliga länder som inte innehar Tier-2 medlemskap med AC/135, vilket för Sveriges del enligt nuvarande tidplan beräknas ske först 2016. Sedan 1 januari 2008 har dock Sverige, som första Tier-1 land, övertagit arbetet att validera informationen vid nyupplägg av CAGE koder som avser svenska företag. I avtalet ingår även ett omfattande kvalitets-säkringsarbete avseende informationen på befintliga svenska CAGE koder, ca 3 000 st.

NORDAC

Det första konstituerande mötet inom NORDAC Co-Operation Group NATO Codification har avhållits i Norge i oktober 2008. Ursprungligen var denna samsarbetsgrupp enbart tänkt att hantera informationsspridning och erfarenhetsutbyte men på förslag från Sverige har verksamhetsområdet för denna CoG utökats till att även omfatta operationellt samarbete. Detta operativa samarbete har redan inletts med såväl Norge, Danmark som Finland.

Analys av svenskt Tier-2 medlemskap

Under hösten 2008 och våren 2009 genomförs en kostnads/nyttoanalys av en eventuell uppgradering av Sveriges medlemskap med AC/135 till Tier-2 nivån. Studien omfattar bland annat analys av arbetet i länder med jämförbar industriell bas, nyblivna Tier-2 länder, framtida exportmöjligheter för svensk industri, AC/135 FoT-projekt Smart STEP Codification, kommersialiseringen av NCS via samarbetet med ECCMA, konverteringen till ISO-standard mm.

Kontaktuppgifter

Om du vill ha mer information om införandet av NATO-kodifiering kontaktar du någon av oss som arbetar i projektet:

Göran Bostedt

08-782 62 00 goran.bostedt@fmv.se

Sven Tholin

08-782 63 85 sven.tholin@fmv.se

Mona Göransson

08-782 67 60 mona.goransson@fmv.se

Reidar Wittsell

08-782 63 13 reidar.wittsell@fmv.se

Yvonne Wandlandh

08-782 66 26 yvonne.wandlandh@fmv.se

Vi rekommenderar även ett besök på hemsidan för AC/135: www.nato.int/codification.

Götgatan

Det var med stort intresse och igenkännande som jag i tidningen TIFF nr 4 2008 läste minnesbilderna från den sista kursen, 1961 – 1962, på Tygförvaltningsskolan (TygS) som hade delar av sin utbildning förlagd till Götgatan 66.

Själv gick jag Teknikerskola 1 (TS 1) på TygS 1959 – 1960, vilket var den sista kursen som förutom utbildning även var inkvarterade på Götgatan 66. Ett av de sista uppdragen som TS 1 elev var att flytta logementinredningen till A 1 där således efterföljande teknikeraspiranter blev förlagda.

Nedan har jag gjort några noteringar om hur jag som motormekanikerelev minns tiden på Götgatan 66 under TS 1 utbildningen.

Busskort

Förläggningen på Götgatan 66 upplevdes som mycket bra, väl tilltagna logement och dagrum som bidrog till en dräglig studiemiljö. Dessutom hade vi tillgång till skolans bibliotek. Läxläsningen kunde vi varva med fysisk aktivitet i motionslokalen uppe på vinden. De mest frekventa aktiviteterna var bordtennis, boxning, styrketräning och tyngdlyftning. Bland TS 2 eleverna fanns några duktiga tyngdlyftare, vilka även fungerade som instruktörer och efter en tid erövrade många av oss tyngdlyftarmärken i olika valörer. Matsal och sjukstuga låg tvärs över gården. Genom skolans försorg organiserades viss hobby- och kursverksamhet. Mest populär var nog busskortskursen under ledning av öfu Östlind. Kursen bestod till största delen av självstudier och fritt lån av bussar. Denna förmån medförde att vi var många som erövrade busskort. Götgatans centrala läge gjorde att vi, trots begränsad fritid, hade möjligheter att ta del av Stockholms begivenheter på smått och stort. På vardagskvällar kunde ett besök på närbelägna café Krönet (med pianomusik) på toppen av Götgatan vara en trevlig träffpunkt medan helgernas utsvävningar kanske sträckte sig till Skansen, Gröna Lund, någon dansrestaurang, teaterbesök, Berns salonger, eller vad man nu önskade sig.



Logement på Götgatan 66.

Reparation av inventarium under överinseende av J S A Nilsson (höger). Nilsson gick även under namnet "Tummen" pga. av skadad tumme i samband med boxningsträning mot sandsäck.

66

Verktyg egenhändigt tillverkade på wTygS, Götgatan 66. Ämnena till flera av verktygen har skapats i smedjan och där efter bearbetats. Kofoten däremot är i det närmaste helt gjord i smedjan.



Samtliga verktyg har genom åren kommit till stor nytta och har alltid prytt sin plats i "snickarbo".

På gården fanns en vaktstuga som bemannades av en civil vakt vars uppgift bl.a. var att kontrollera att vi var reglementsenligt klädda vid utpassering. Att passera civilklädd var endast tillåtet efter tjänstens slut på lördag och fram till söndag kväll. Härvidlag var den för övrigt vänlige vakten mycket sträng.

Utbildningen som då bedrevs i lokaler på Götgatan var verkstads- och smidesarbete, skolämnen som matematik, elteknik, modersmål, geografi, historia, samhällslära, psykologi och pedagogik. I alla dessa ämnen var lärarna civila med hög kompetens. Viss teoretisk utbildning i instruktörs-, tygmtr-, och reptjänst förekom också.

Strikta ritningar

Verkstadsutbildningen, som var omfattande, innehöll både bänk och maskinarbete. De alster vi skapade var verktyg av olika slag gjorda enligt strikta ritningar och med speciella krav. Allt kontrollerades minutiöst av yrkeslärarna och först efter deras godkännande var det så dags att kröna verket genom att stansa in TygS-embleet. Smide var också en del i verkstadsutbildningen. I källarplanet fanns smedjan där yrkeslärare Thomson var läromästare och såg till att vi lärde oss behärska både släggteknik och varmt stål.

Skolämnena utgjorde också en stor del av undervisningen och där en del av tiden åtgick till läxläsning. Bland de många trevliga lärarna kan nämnas den något omfångsrika magister Nilsson, som undervisade i modersmål, och gärna, som han själv uttryckte det, kastade invektiv på företeelser som han ogillade. Lärare i psykologi var amanuens Lars Ardelius, numera känd författare. En av matematiklärarna, kan ha varit ing. Bergqvist, var duktig orienterare som vid något tillfälle deltog iklädd kostym och lågskor men ändock kom i mål före de flesta vilt jagande teknikerinspiranerna.

Dundrande spårvagnar

Svetsutbildningen, både gas och el, bedrevs i Järngraven, som låg under Slussens omfattande trafikkaruseller, dit det var gångavstånd från Götgatan. Att miljön inte var den bästa, dundrande spårvagnar, intensiv biltrafik och vår egen svetsrök, kanske vi inte tänkte på då. Troligen beroende på att yrkeslärare Kadsell med sin mustiga jargong gjorde lektionerna trivsamma.

På Solvalla, granne med travbanan, hade TygS stora lokalutrymmen för utbildning i bl.a. fordonslära och -reparation. I området fanns också matsal och omklädningsrum. Transporten till och från Solvalla skedde

>>>

med TygS gamla lådliknande buss framförd av någon av eleverna. Tillrop från passagerarna kunde understundom hetsa chauffören till stordåd varför det ofta var en spännande resa. Inte minst när vi med millimeterpassning skulle genom porten på Götgatan.

Utflykter

Körövning med olika fordon, marschformer och disciplin mm praktiserades vid längre utflykter som t.ex. till Göteborg med studiebesök på Volvo, Penta i Skövde, Kvarntorp och Gevärsfaktoret i Eskilstuna. Ett annat exempel var vinterövningarna i Rättvik.

Vår avhållne avdelningschef, sergeant Johansson, var den som såg till att eleverna fick en tillräcklig dos fysisk träning i olika former. Ofta var vi i Forsgrenska hallen (Medborgarhuset), som låg nästgårds, och hade gymnastik och simning. Orientering, terränglöpning och skidåkning var vanligen förlagd till Hellasgården med avslutande bastu och dopp i sjön (Källtorpssjön tror jag). Inte sällan var vi på Zinkensdamm och idkade friidrott.



Två spänstiga teknikeraspiranter har just lämnat startblocken.

H Y Johansson (vänster) och R G I Lidö.

Johansson fick av serg Johansson namnet Höger-Ytter Johansson för att kunna skilja Johanssönerna åt.

Har inte Johansson tjuvat?

I skjutning med handeldvapen hade vi förmånen att ha en duktig och erfaren skytt, styckjunkare Fridh, som instruktör. Ja, ute på Järvafältet fick vi lära oss mycket nytt om teknik och andning mm som vi tidigare inte haft en aning om trots värnpliktsutbildning. De riktigt intresserade skyttarna fick också ansvaret att kvittera ut en pistol och lära sig den svåra konsten att hantera en sådan.

Året som elev på Götgatan med förläggning, utbildning och fritid tror jag de flesta upplevde som mycket positiv. Visst, pressen kunde ibland kanske kännas hård

eftersom det hela tiden gällde att prestera godkända betyg i alla discipliner. Om inte var det bara att packa sin ränsel och återvända till hemregementet.

Efter genomgången utbildning (TS 1 och 2) hade vi en bra grund för en karriär för den som så önskade både inom armén och i det civila.

Lärorikt var också den "mångkulturella" gemenskapen med kamrater från norr till söder.

Egna ben

När så TS 1 var avslutad var det dags att "stå på egna ben", vilket bl.a. innebar eget boende. Under TS 2 tiden bodde de flesta inneboende och ofta delade man rum med någon kamrat. Så även jag men tyvärr fick vi ej tillgång till rummet förrän en vecka efter att vi lämnat TS 1. Som tur var fanns det ju "lediga logement" på Götgatan, visserligen helt tomma på möbler (TS 1 förläggning hade flyttat till A 1). Med portvaktens goda minne kunde min kamrat och jag under en vecka logera där och med hjälp av nedtagna gardiner bädda och sova skönt på trägolvet. Vakten hade också vänligheten att väcka oss på morgnarna.

Nedan följer en klasslista över de elever som gick ut Teknikerskola 1 motorlinjen vid TygS 1960, vilka således var de sista som bodde på Götgatan 66, samt ett program som visar hur en utbildningsvecka kunde se ut.

Reg	Insknr	Skolnr	
Klass B 1			
I 2	380202-641	901	B H A Moberg
I 19	390522-895	902	O V Persson
P 1	381112-145	903	H G Hellström
P 2	380312-351	904	L Y H Johannesson
P 4	380830-595	905	H Y Johansson
A 2	390126-481	906	R G I Lidö
A 2	400224-483	907	R E G Elofsson
A 3	390102-351	908	J S A Nilsson
Klass B 2			
lv 5	400424-771	909	H J Larsson
Ing 3	391201-893	910	J Å Lundmark
S 1	390327-761	911	G O Hemlin
S 3	391223-859	912	E E Lenner
T 2	390613-573	913	R U Ahlin
T 2	380311-475	914	B E I Anderberg
T 2	381120-581	915	S O G Eliasson
T 3	390907-803	916	B G Norgren

Klasslista

Tygförvaltningseskolan
Skolkomp 30/9 1959

Teknikerskola I 1959-1960
(TS I)

Avd: Klass A 1, A 2, B 1, B 2.

Program för 26. övningsveckan
(5/10 - 10/10)

Tid	Övning, ämne	Avd	Ledare, lärare	Övningsområde lokal	Kläd- sel
Måndag 5/10					
0730-1130	Elteknik	A 1	Ing Bergqvist	Solvalla	5
0730-0925	Modersmål	A 2	Mag Nilsson	C 59	5
0940-1130	Psykologi	B	Amanuens Ardelius	C 53	5
	Modersmål	A 2	" "	C 59	5
1230-1630	Instruktörstjänst	B	Mag Nilsson	C 53	5
	Mtrl • reptjänst	A 2	Avdch	Götgatan	11
1230-1425	" "	B 1	Thv Göransson	Solvalla	3
1440-1630	Historia	B 2	Yl Hane	" "	3
	Modersmål 1)	A 1	Mag Nilsson	C 29	5
Tisdag 6/10					
0730-1130	Mtrl • reptjänst	A 1	" "	C 29	5
	(vplutning)	B 1	Thv Göransson	Solvalla	3
0730-0925	Mtrl • reptjänst	B 2	Yl Hane	" "	3
	(vplutning)	A 1	Mag Nilsson	C 29	5
0940-1130	Historia	A 2	Amanuens Ardelius	C 59	5
	Psykologi	A 1	" "	C 29	5
	Modersmål	A 2	Mag Nilsson	C 59	5
1230-1425	Reptjänst i fält	A 1, A 2	Kn Magnusson	C 53	5
1440-1630	Historia	B	Mag Nilsson	C 59	5
	Fysisk träning	A 1, A 2	Serg Johansson	Hellasgården	9
	Modersmål 1)	B	Mag Nilsson	C 59	5
Onsdag 7/10					
0730-1130	Elteknik	A 2	Ing Bruselid	Solvalla	5
0730-0925	Matematik	A 1	Ing Bergqvist	C 29	5
0940-1130	Modersmål	B	Mag Nilsson	C 53	5
	" "	A 1	" "	C 29	5
1230-1630	Matematik	B	Ing Bergqvist	C 53	5
1230-1425	Verkstadsarbete	A 1	Yl Axelsson	C 19	5
1440-1630	Historia	A 2	Mag Nilsson	C 59	5
	Reptjänst i fält	B	Kn Magnusson	C 53	5
	Modersmål 1)	A 2	Mag Nilsson	C 59	5
	Gymnastik och simning	B	Serg Johansson	Foragrenska hallen	9
Torsdag 8/10					
0730-1630	Militär utbildn 1) prov förarebevis 2) tält o källror 3) spec fordon	Alla	Avdch Moring Avdch Öfu Östelind	Solvalla	3
Freitag 9/10					
0730-0925	Modersmål	A 1	Mag Nilsson	C 29	5
0940-1130	Matematik	A 2	Ing Bruselid	C 59	5
	" "	B	Ing Bergqvist	C 53	5
	" "	A 1	" "	C 29	5
	Modersmål	A 2	Ing Bruselid	C 59	5
1230-1630	Matematik (prov)	B	Mag Nilsson	C 53	5
	Verkstadsarbete	A 1-A 2	Kompoh	Filmsalen	5
		B	Yl Axelsson	Solvalla	3
Lördag 10/10					
0730-0925	Matematik	A 1	Ing Bergqvist	C 29	5
0940-1130	" "	A 2	Ing Bruselid	C 59	5
	Historia	B	Mag Nilsson	C 53	5
	Psykologi	A 1	Amanuens Ardelius	C 29	5
	Historia	A 2	Mag Nilsson	C 59	5
	Matematik	B	Ing Bergqvist	C 53	5

Dagelev: Klass A 1: 311 Björkdahl
" A 2: 209 Svantesson
" B 1: 914 Lidö
" B 2: 927 Anderberg

C O W: son Lindell
Kampoh

Veckoprogram.
(C = lektionssal
på Götgatan 66.)

Örnnästet

Jag såg filmen "Örnnästet" första gången omkring 1970 i Göteborg på biografen Drakens stora filmduk. Storyn vara ruskigt spännande, men samtidigt så tyckte jag att vissa saker verkade underligt bekanta.



Filmaffisch för Örnnästet.

TEXT: Kjell Norling, FMV.

Richard Burton och Clint Eastwood

Filmen handlar om en grupp allierade som luftlandsätts i Alperna för att befria en amerikansk general med full kännedom om planerna för den allierade invasionen, D-dagen. Han råkar sitta fången i en fästning högt uppe på en klippa, "Örnnästet", som bara kan nås per linbana. Richard Burton var den stora stjärnan, medan Clint Eastwood lockades att delta och spela andra fiolen med ett väl tilltaget gage. Han var ju annars van vid att som stor stjärna i spagettivästern bekämpa skurkar på egen hand.



Eastwood och Burton.



Festung Hohenwerfen.

Fästningen

Fästningen i filmen ligger i verkligheten fyra mil söder om Salzburg alldeles intill motorvägen, Festung Hohenwerfen.

Feuerkogelbahn

Fästningen har i verkligheten ingen linbana upp, vilket den har i filmen. När jag skärskådat sekvenserna med den där linbanan kom jag på vad jag hade känt igen: det var linbanan från staden Ebensee upp till berget Feuerkogel som man hade filmat. Den där hade jag åkt med många gånger, jag kan lova att den är hisnande brant och det suger i magen bara av att titta på den. Ebensee är en ort vid södra änden av sjön Traunsee. Linbanan Feuerkogelbahn ligger i utkanten i en dal västerut mot Langbath-sjöarna. Den är Österrikes äldsta (byggd 1927) och leder upp till det lilla skidgebitet på berget Feuerkogel med cirka 10 liftar.



Feuerkogelbahn idag.



Feuerkogelbahn i filmen. Berget Traunstein till höger, 1691 m.ö.h.



Feuerkogelbahn med sjön Traunsee i bakgrunden till vänster och orten Ebensee mitt i.



Filmstjärnor

Då jag praktiskt nog har en del kompisar i Ebensee frågade jag om hur det var vid inspelningen. De berättade att Clintan mest satt och surade på värdshuset medan Richard drack öl och jagade brudar i Dirndl-klänning med Elizabeth Taylor svartsjukt rännandes hack i häl. Den lilla staden Ebensee med ungefär 8 000 själar hade 27 värdshus (förutom alla konditorier), så det fanns gott om öl vid tillfället.

Den stora smällen

Linbanan sprängs i filmen, så jag frågade litet oroligt hur det hade gått med den.

De svarade att man hade bogserat en attrapp nedanför den riktiga gondolen och sprängde attrappen, så det var ingen fara. Vidare så hoppar Hjältarna i filmen från linbanegondolen ner i vatten, och vad jag visste så fanns det bara en liten grund fors under Feuerkogelbanan. Forsen hade man dämt upp vid tillfället, så man mig,



Linbanan åt skogen.



Feuerkogelbahn dalstationen. Den lilla forsen skymtar nertill mitt i.

så att stuntmännen och –kvinnorna kunde hoppa i. Det var ju lugnande att höra.

Kehlsteinhaus

Filmens engelska titeln "Where eagles dare" är hämtad ur akt 1, scen III ur William Shakespeares Rickard III: "The world is grown so bad, that wrens make prey where eagles dare not perch". Att filmen fick den svenska titeln Örnästet är faktiskt vilseledande men samtidigt fantasieggande. På Obersalzberg, ovanför Adolf Hitlers residens Berghof några kilometer öster om Berchtesgaden, byggdes "Kehlsteinhaus" som en födelsedagspresent åt Der Führer när han skulle fylla 50 år (20/4 1939).

Man tog 40 miljoner Reichsmark ur statskassan för att finansiera bygget, naturligtvis utan att fråga. Man kunde komma dit längs en smal bilväg insprängd i berget, och sista biten färdades man i en hiss klädd i glänsande mässing. Kehlsteinhaus, som finns kvar idag, har en strålande utsikt och är det mest populära turistmålet på Obersalzberg. Berghof och Obersalzberg hade för övrigt ett kraftigt utbyggt bunkersystem och var också inrett som Führerhauptquartier.



Kehlsteinhaus, även kallat "eagles nest" av de allierade.

Kehlsteinhaus har ibland även kallats "Teehaus". Även detta är fel, eftersom det fanns ett Teehaus vid Mooslahnerkopf.

Visserligen var Reichsleiter Martin Bormann inspirerad till att bygga Kehlsteinhaus eftersom Hitler gillade att dricka eftermiddagste i Teehaus, men Hitler använde aldrig Kehlsteinhaus för eftermiddagste och inte heller besökte han huset särskilt ofta – ett 10-tal gånger sammanlagt. Den nazistiska örnen besökte motvilligt sitt näste; örnen visade sig vara rädd för höjder. Däremot gillade Eva Braun (flickvännen) huset desto mer.



Teehaus vid Mooslahnerkopf.

Führerhauptquartier

Namnet Örnästet (Eagle's Nest) för Kehlsteinhaus verkar härstamma från den besökande franska ambasadören André Francois Poncet och anammades av de allierade från 1938, men hade ingen motsvarighet hos tyskarna såsom "Adlerhorst" eller liknande. Däremot fanns det verkligen en anläggning som hette Adlerhorst som byggdes av tyskarna. Hitler lät uppföra ett "Führerhauptquartier Adlerhorst" mellan september 1939 och augusti 1940, ett bunkerkomplex ritat av Albert Speer åt Tredje rikets högsta ledning.

Beläget vid kanten av Taunusbergen vid Langenhain-Ziegenberg var det tänkt att användas vid invasionen av England (Unternehmen Seelöwe). Därefter blev en anläggning för Luftverteidigungszone West vid Münstereifel-Rodert i Nordeifel utbyggd till Führerhauptquartier

>>>

vid namn "Felsenest". Då invasionen av England aldrig blev av, så användes Adlerhorst först vid Ardenneroffensiven av Hitler mellan 11/12 1944 och 15/1 1945. Därefter for han till Berlin och stannade där till slutet.

Alpenfestung

Men det finns en annan koppling mellan Ebensee och begreppet "Örnnästet", åtminstone i ett vidare begrepp. Ebensee var vid krigsslutet en viktig ort i det planerade tyska motståndsnästet "Alpenfestung". Centralorten för Alpenfestung var Bad Aussee bara några mil sydöst om Ebensee, med sammanlagt 40 000 tyska militärer, de flesta tillhörande SS.



Under Chef des Reichs-sicherheits-Hauptamtes (RSHA), SS-Obergruppenführer Ernst Kaltenbrunner hade regimen tänkt bjuda motstånd tills endera sidan – amerikanerna eller ryssarna – hade segrat så

att man kunde sluta en "deal". SS' erbjudande till de slutliga segrarna (amerikanerna) var antingen gemensam kamp mot bolschewikerna eller partisankrig mot amerikanerna.

I Bad Aussee med omnejd uppehöll sig mycken prominens i SS, däribland Gestapochefen Heinrich Müller, Leiter des Judenreferats SS-Obersturmbannführer Adolf Eichmann och hans högra hand Alois Brunner. Man hade samlat det sista uppståndet med prominent gisslan, penningförfalskare, specialenheter och deras "Wunderwaffen", för vilka koncentrationslägerfångar slet i underjordiska rustningsfabriker.

Sedan månader arbetade raketspecialisterna runt Wernher von Braun på vidareutvecklingen av V-vapnen. Avskjutningen från mobila ramper i bergen var inget tekniskt problem mer. Dessutom hoppades man att reaktivplanet Messerschmitt Me 262 skulle vända luftstriden till tyskarnas fördel. Det i München-Riem stationerade Jagdverband 44, som endast bestod av dessa plan, förflyttades den 28/4 1945 till Alperna.

Ur koncentrationslägren Buchenwald, Dachau och Mauthausen togs SS-fångar till Alpfästningen för arbetsinsats. Den före franske premiärministern Leon Blum, den tidigare österrikiske förbundskanslern Kurt Schuschnigg, kyrkoherden Martin Niemöller, Prins Friedrich Leopold av Preussen och Prinsessan Irmingard

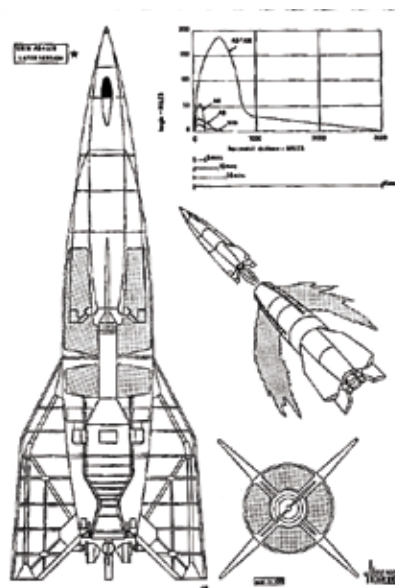


Produktionstunnel i "Zement".

av Bayern agerade gisslan. För att skaffa hårdvaluta hämtade Kaltenbrunner ett kommando med penningförfalskare som tidigare skapat de många falska pundsedlarna från KZ Sachsenhausen, de som sedan hittades i Toplitzsee av dykare långt senare.

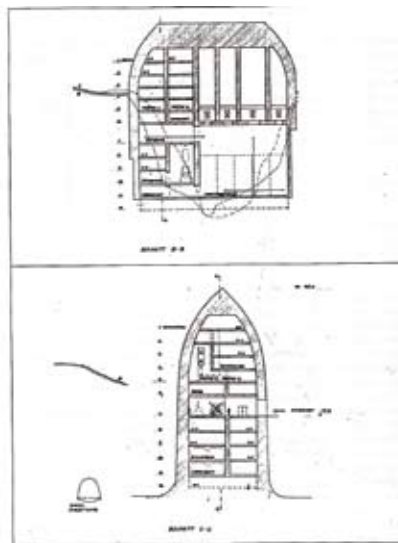
I Ebensee fanns sedan tidigare planerat en stor anläggning under kodnamnet "Zement" för att bygga V-2-bomber.

I september 1944 skulle man flytta utprovningen och produktionen av V-2-bomber från Peenemünde till Ebensee, där man dessutom skulle utveckla Amerika-bomben A9/A10, en 2-stegsraket med tillräcklig räckvidd för att kunna träffa USA:s östkust.



Amerikabomben A9/A10. Det undre steget A10 med A9 som andra steg – en ombyggd V-2-bomb med pilot.

Täcknamnet var "Projekt Salamander". En ritning från december 1944 visar en uppskjutningsbunker.



Vorentwurf A für Großbunker "Salamander" in Ebensee vom 19. Dezember 1944 für A-4, A-4B und A-10 mit Wasserkühlung und vermutlich nuklearen Isotopen-erzeugern (Quelle: DMI Preissbild B65043).

Två delar av uppskjutningsbunker, december 1944.

Motorerna testades i Zipfbryggeriets källare, där man också producerade drivmedel för raketmotorerna.

Världens största konstskatt

Men det avgjort viktigaste som befann sig i Alpenfestung var gömt i Altaussee-gruvans inandömen, en saltgruva nära Dachsteinmassivet några mil sydöst om Ebensee. En otrolig skatt med 6 500 stycken av världens mest kända konstverk fanns där nerpackad och bokförd för att senare inhysas i Hitlers nya konstmuseum i Linz, som väntade på att byggas.



Sepp Plieseis.

När nu slutet närmade sig för tyskarna så skulle denna konstskatt inte få falla i de giriga judarnas händer, sa man i SS. Därför skulle konstsamlingarna sprängas med 8 allierade blindgångare för att dessa skulle få skulden. De som räddade dessa konstverk åt eftervärlden var en grupp österrikiska motståndsmän som hade sin bas i Bad Aussee, mitt i Alpenfestungs hjärta. De var anförda av Sepp Plieseis: en veteran från spanska inbördeskriget, som internerats i Frankrike och sedan i KZ Dachau.

Sepp Plieseis var den förste som lyckades rymma från KZ Dachau 1943 via Aussenstelle Hallein, med hjälp av sin bror. När han sedan återkom till hemorten Bad Ischl byggde han upp en motståndsrörelse med sitt säte i Bad Aussee under namnet Willy-Fred. Denna samarbetade med andra grupper, bl.a. i Ebensee. När beslutet kom att

förstöra konstskatten skred gruppen till action för att rädda den bl.a. genom att förhandla direkt med Kaltenbrunner. Plieseis sa att det inte skulle se snyggt ut om Kaltenbrunner för eftervärlden skulle vara känd som den som förstörde historiens värdefullaste konstskatt, och det höll Kaltenbrunner med om. Gruppen tog nu över kommandot i gruvan med vapenmakt. När så Kaltenbrunner ville fly över bergen med en kumpan, så ledde vägvisaren dessa till ett bakhåll så att de greps efter bara ett dygns "flykt".

Amerikanerna befriade KZ Ebensee den 9/5 1945. Motståndgruppen Willy-Fred överlämnade konstskatten till de allierade. Kaltenbrunner blev senare dömd och avrättad 1946. Plieseis fick efter kriget politiska kommunala förtroendeuppdrag och gifte sig med en av sina partisaner – Maria Huemer. Tack vare Sepp Plieseis fick södra Salzkammergut få ett visst självstyre under många år, resten av zonen var under amerikanarnas överinseende fram till friheten 1955.

Vikingaskröna

om materielutveckling med
modeord som modellering, simulering,
insatsförband och debriefing



Det är i slutet på Forntiden, Järnåldern och Vikingatiden... Det är den 4 september 1003. Huruvida nedanstående har inträffat i verkligheten eller om det bara är en sentida modellerad och simulerad skröna avslöjar inte runstenshuggarn.

TEXT & BILDER: Dag N H Malmström, www.skogsborg.se

Det ryktas om långväga objudna gäster och olika underliga fenomen i luften, på ytan och i vattnet på Lagnöströmmen i Hammarkinds härads i Östergötlands inre skärgård ... de är sentida gengångare till Ansgar som på nytt försöker att påtvinga hövdingedömet Östergötland den nya kristna katolska läran.



En sammansatt elitlid (läs 2003 särskilt sammansatt insatsförband), med tre man från kuststridsakademin (KSA), en från sjöstridsakademin (SSA) och en ung truppslusk till knekt från inlandets fotfolk (H), organiseras för att spåra upp och till vilket pris som helst förgöra dessa månghundra inkräktare ... Det är två åldermän och tre ungtuppar. De nominerade är ...

Sören Sölja från Hövdingedömet forskningsstab på slätta, mest känd som nöjesskeppare på Embla med flera årliga färder till gutarnas ö för att sola sig bland kapitalistvinen i Visby hamn ... ålderman med näst högsta akademiska rang (SSA 974 FD skolad av Havmannen).

Det rådde stor skepsis huruvida en filosof med aktivt liv och leverne i 968-års studentrörelse kunde vara lämplig att ingå i denna tid men eftersom han inte bara var fritidsskeppare utan också fritidsdykare och fritidsexpert på undervattensfenomen i en och samma person ansågs han som oumbärlig och endast möjlig att ersättas av 3-4 andra. Det ryktades också att han hade viss vana att dräpa men det visade sig att det gällde mest som fritidsjägare av sjöfågel om höstarna i Östergötlands yttre skärgård. Han hade även ett högst personligt och egotrippad skäl att delta, ty han fyllde primtal just denna dag och detta år.

Mirko Minstingen från Hövdingedömet forskningsstab på slätta, mest okänd ... ungtupp som mäter 2,017 i strumplästen och som saknar högre akademisk rang (H 1999 CI skolad av Näcken, numera lägre högre akademisk rang, H 2008 TL). Totalt olämplig på grund av ålder och rang. Med hänsyn till hans omdömeslösa äventyrlusta på fritiden i hären med kajakpaddling, bergsklättring och fallskärmshoppning så krävde fotfolkets stab att han skulle ingå om inte annat för att se och lära samt ev. få viss stridserfarenhet. Ingen ville dock sitta i samma båt som han utan han fick själv bemanna en enkelkajak.



Minstingen i simulerad utlöpposition med Starke.

Johan Jordmara från Hövdingedömet konsultstab på slätta, mest känd som pennfäktare trots svart bälte i all sköns ädla kampsporter ... ungtupp med högsta akademiska rang (KSA 999 TD skolad av Sjöjungfrun).

Magnus Manfaste från Hövdingedömet konsultstab på slätta, mest känd för att hans svärmor har skrivit en nidvisa om honom ... ungtupp med högsta akademiska rang (KSA 1002 TD skolad av Sjöjungfrun).

Blyger Blodhund från hövdingens by Hersme i Öst-kinds härad på landet Wijka, mest känd som fritidsapostel på sin ålders höst ... ålderman med högsta akademiska rang (KSA 974 TD skolad av Sjöjungfrun).



Utrustningen för uppdraget var toppmodern och enkom designad för detta tillfälle och givetvis oprövad i strid. Allt enligt materielutvecklingens fundamenta (try and error).

Det gällde även stridsfarkosterna som var av senaste skeppstekniska konstruktion byggd på nordbornas tusenåriga båtbyggertradition och utveckling. Där fanns dubbelbemannade violetta fjärrstridsomjaken (omjak är kvinnans båt, kajak är mannens båt) ... utrustad med det senaste som fanns att tillgå i hela Norden. Den var utformad enligt smygeteknikens senaste rön och var helt osynlig sånär som på några armlängder lång och tvärhand hög del utmed vattenytan. Den hade en av Blodhund specialdesignad fena så att den oberoende vindar, strömmar och disharmoni i framdrivning höll kursen helt stabil så långt som ögat nådde över fjärden. För att gira krävdes dock att minska farten till nästan stillastående, men det var ju framåt som gällde ... Där fanns också de två helt nyutvecklade närstridkajakerna – den gula dubbelbemannade Snabbe och den gråa enkelbemannade Starke – som Förråds-Åke i Wassen skulle tillhanda hålla. Åke i Wassen – som i hela sitt långa liv hade stått på post som hemvärnsman här i skärgården – påstod att dessa farkoster var så stabila att man i närstriden kunde ränna spjutet genom tre förklenade kroppar (dvs. tre katoliker) på en och samma gång och sedan dra spjutet tillbaka samma väg utan att kajakerna ens krängde.

Vidare, enligt samme sagesman, satt man så högt att med lätthet kunde svinga sin yxa obehindrad i något mer än en hel halvsfär räknat från sittbrunnen, bara man hade kontroll på sin egen besättning. Wass-Åke påstod dessutom att dessa farkoster hade sådan manöverförmåga i kurvstriden som inte ens den mest flygfärdiga svala i höga skyn kunde efterlikna. Wass-Åke pekade på några konstiga runda hål i farkosterna varigenom man kunde se vattnet. Med den drucknes envishet påstod han att på grund av hålen var dessa av en självlänsande typ som aldrig tidigare skådats.

Blodhund – som hade blivit lovad toppmoderna korta snabba havskajaker för närstriden – skakade saktmodigt på huvudet så lyftkraften kring öronen gjorde att han svävade en fot högt ovan marken. Det skulle visa sig att det krävdes fullständig harmoni i framdrivningen annars stod man på en och samma fläck och snurrade runt. Att ta sig på en rät linje från punkt A till B visade vare lättare sagt än gjort.

Sölja hade nya medel med sig direkt från labbet. Bland annat en specialtränad fladdermus för undervattensspaning, givetvis på experimentstadiet. Den visade sig vara synnerligen effektiv.

Även Minstingen måste utmärka sig med ny utrustning från labbet. Han hade tagit med sig ett stort antal små svarta dosor. Här hade vikingarna seglat i mer än femhundra år efter vindar, strömmar, stjärnor och solen och kunde alla jordens hav och vatten på sina fem fingrar. Då står där en pojkspoling från hären och påstår att hans små svarta dosor har kontakt med olika himlafenomen mitt på ljusa dagen så att han vet på en båtlängd när var han befinner sig. Vi andra kunde inte se annat än solen på himlavalvet så även asagudarna började att mullra över sådan uppstudsighet – men det skulle bli värre – Minstingen – hade nämligen tagit med sig en nyutvecklad svart stridssele som han påstod var helt överlägsen vikingarnas urgamla sköldar, hjälmar och brynjor.

De andra ställde sig frågan hur de nu skulle få rovdjurets styrka och ursinne när de inte var iklädda dessas hudar som traditionell skyddsbeklädnad. Var skulle de som krigare få mandom och mod från nu när de inte skulle bära bärsärkar – och – varför skulle den vara svart?

Minstingen hävdade med stor emfas att han från sitt arbete på slätta tillsammans med polis och brandmän inte blev accepterad om han bar den traditionella nordbokrigarens skyddsbeklädnad, särskilt när den inte var svart. Blodhund morrade att man som krigare skulle undvika att umgås med svartrockade civilister till präster, poliser, brandmän och annat löst folk. De från KSA vägrade att bära svart beklädnad. Blodhund målade violetta ränder diagonalt över sin medan Jordmara och Manfaste målade två violetta fält på framsidan på sina och i övrigt ljusblå. Sölja som alltid ska vara överdriven diplomatisk i sådana här fall drog på sig en blå särk med något som liknade stuprör på nedre delen, ty han trodde det var kallt i vattnet. Han kallade det heltäckande överlevnadssärk.

>>>



För att inte tala om Jordmara som även han kom med helt nya vapen för närstriden. Helt plötsligt dög inte vikingarnas väl beprövade och besjälade gamla vapen som svärdet, yxan och spjutet. Han kom med nya underfundiga vapen som kan kallade puttern, drivern, järnnian och andra konstigheter. Som stridshandskar drog han på sig ett par nyanskaffade perforerade golvhandskar som han kommit över på ett eller annat sätt vid en av sina många onödiga resor över pölen till Vinland. Blodhund bet ihop för att hålla masken men var tvungen gå bakom knuten för att ordna anletsdragen.

Manfaste däremot han kom väl rustad till strid. Han hade tagit med hela förrådet av väl inhuggna kartor i runsten. Inga oprövade metoder där inte. Om det inte vore för det där med nidvisan... samfalta uppgifter gör nämligen gällande att han ännu inte tagit itu med svärnor sin enligt gammal god vikingased.

Blodhund hade som vanligt ingen extra utrustning med sig. Inte ens vatten utbrast Minstingen förvånat. Stridsflaggan (personlig hembygdsflagga) som han alltid brukade bära med sig hade han hissat redan dagen innan. Detta för att under natten komma i rätt stämning.

De från schlätta (östgötska för slätta) hade nya blåa sponrade hjälmar med sig. Blodhund tackade nej till sådana nymodigheter och satte på sig sin gräddgråmut-siga hjälm med urblekt röd skärm och med Wijkas tre häradstecken. Sölja skulle ånyo utmärka sig med sin

överdrivna diplomati och bestämde sig för att delta barhuvad. Sådant övermod kunde ju inte annat än straffa sig självt.

De utlöpte i största hemlighet från ett väl skyddat läge långt inifrån vassen. Dimman var så tät så fastän att stridsfältmålarn använde alla konstens färger fastnade inget på bilderna.

Vi hann dock inte mer än komma ut på strömmen förrän Söljas fladdermus började gallsrika som en nystungen gris och rappa eldledningskoordinater i form av X och Y i Rikets system 2,5 gon V precis som om hela strömmen vore full med undervattensfenomen. Minstingen – som var övertänd, elaka tungor påstod påtänd – for iväg som en skållad råtta till första mål-läget och med järnnian där slog ihjäl en utter (eller vad det en iller ...). Efter att ha fart kors och tvärs över strömmen och dräpt femtioelva uttrar innan han besinnar sig och liksom övriga blir en smula misstänksam. Det visade sig att Sölja hade glömt ge fladdermusen mat under senaste treveckors-periodens specialträning. Det var därför den skrek – efter mat – vid varje dopplereko. Jordmara hade blivit så tagen av färden hittills och drabbningen att han likt en apa åt en banan.





Så fortsatte färden i nordvästlig riktning de åtta distansminuterna till primtalsskåret, tur och retur med ideliga små rensningsoperationer.

Epilog

(läs 2003 den senaste modeflugan om debriefing efter särskilda insatser)

Hr Jordmara viktigaste insats rörande paddelturen består främst i att han missuppfattade den helt och hållet. Hr Jordmara har just börjat spela golf – ett före detta kapitalistnöje, numera ett tidsfördriv för kreti och pleti – och handikappet hans är så lågt – eller högt, beroende på hur man ser det – att han inte kunde hålla isär golfspel från paddling. Problemen började med att hr Jordmare nyttjade sina golfhandskar även som paddelhandskar varpå raskt följde att han använde paddeln mest som om han chippade. Trots en utsökt fysik och teknik (i golf) säger det sej självt att han blev fullständigt utmatad efter bara halva distansen utan att ha bidragit med särskilt många knop och fick mer eller mindre bogseras hem. Det ryktas att man har sett en paddel i hr Jordmares golftrunk på klubbhuset i hemstaden vilket inte alls behöver sättas i samband med alla riktigt fula skrapår som plötsligt uppstått på samtliga greener där. Hr Jordmare har ambitioner att så småningom stå staty bland habituerna på golfklubbens gourmetrestaurang varför han kommer att ligga lågt ett tag på paddelfronten.

Hr Manfaste visade sig vara en personifikation av tempusformen futurum exaktum preteri. Med kartans hjälp – och dom har han alltid med sej – påminde han ständigt och enträget och i efterhand hela paddelsällskapet om att vår lägesposition skulle ha varit bortom nästa holme om hans paddelbuddy i förfluten tid inte hade stänkt ned hela sällskapet med sina swingar. Genom att inte slösa bort sina egna mer begränsade krafter på utgrävningar för parkanläggningen i sitt nybyggda chateau, hade hr Manfaste krafter nog att själv ro kajaken och sin

avtynande paddelbuddy i land. Det är synd det där med nvidia – och – att han inte tar itu med svärmor.

Hr Sölja – vad nu det kan betyda – är ett mångsysslant kapitalistvin och playboy som aldrig får någonting färdigt. Han har tyst och stilla gått från att vara ”talangfull” på många områden till att bli en ”föredetting” i allt utan att lämna ett enda avtryck i vår ärorika nordiska historia. Han har framtiden bakom sig och eftersom han fortfarande då och då rör på sej, kan man med fog säga att han går baklänges in i framtiden. Genom väl inövade simuleringar med paddel lyckades han ta sig 8 distansminuter (eller vad det nu var) i en tvåmanskajak utan att själv förflytta kajaken en enda aln. Men födelsedagstårtan satte han i sig nästan ensam. En typisk amatör. Hr Sölja har också lovat att ligga lågt ett tag på kajakfronten – men av helt andra orsaker än hr Jordmaras.

Hr Minstingen framstod som en riktig buddy-buddyboy – och det vore väl i och för sig fullständigt naturligt i ett sådant sällskap: självupptagna seriösa humorlösa pompösa skrodösa amorösa frifräsare. I själva verket var det tvärtom – dvs. det var hr Minstingen som tog hand om alla de andra. Genom att förena en arsenal av navigeringshjälpmedel och fältmässig utrustning – som kan få varje modern nordpolsexpeditionsledare att avundas – med en obegränsad fysisk kapacitet och sisu som nådde olympiska höjder, utgjorde hr Minstingen garanten för expeditionens lyckliga slut. Hr Minstingen var också den ende som lyckades få en bit – om än liten – av den berömda födelsedagstårtan. Det kallar jag överlevnadsförmåga!

Operationens ledare – Hr Blodhund – var också med men runstenshuggarn avstår av barmhärtighetsskäl från att kommentera hans insats annars hade han nog tänkt sig, om tiden hade varit mogen, en lika ärofylld hädanfärd till Valhall som den 150-åriga Harald Hildetand fick vid Bråvalla slag – nordens största fältslag – som stod på Wijka år ca 745.



Armémuseum

– ett riktigt historiskt museum



**Museet visar inte bara arméns historia utan är
det enda museum som speglar rikets politiska utveckling.**

TEXT: Thomas Roth, Armémuseum.
FOTO: ???

Armémuseum i Stockholm, det enda museum i Sverige som visar landets politiska historia, återinvigdes under festliga storslagna former av konungen i maj 2000 efter att ha varit stängt sedan 1993. Premiärbesökarna fick beskåda helt nya utställningar, enligt ett mycket modernt museikoncept, men även museibyggnaden med dess flyglar har mycket att berätta. Hela anläggningen, Artillerigården, har nämligen anor från mitten av 1600-talet.

Namnet Artillerigården uppträder i källorna för första gången i januari 1641. Då gav Krigskollegium order om att tyghuset i kungliga slottets vallgrav skulle flyttas till "artillerigården". Platsen för den nya anläggningen var naturlig, det var nära till skeppsgården på Skeppsholmen och Kronobageriet var närmaste granne. Stadsdelens bebyggelse kom också att domineras av artillerister och flottans folk i flera sekel framåt.

Det ursprungliga Tyghuset, ett ord av tyskt ursprung som betyder vapenförråd, låg på samma plats som det nuvarande. Huset var av trä och omgärdades av flyglar. På platsen för den nuvarande huvudgrunden låg den särskilda Artilleriförsamlingens kyrka. Det var en relativt enkel byggnad i trä med mansardtak, men med en tydlig stilfull inredning. Predikstolen var sannolikt ritad av Nicodemus Tessin d.ä.

Vid kyrkans rivning sparades den och återfinnes numera i Stigtomta kyrka i Södermanland. Träbyggnaderna blev efter hand, trots flera reparationer, allt fallfärdigare.

Tyggård

År 1762 framlades i ett kungligt brev till Krigskollegium, under mer än 200 år den högsta militära förvaltningsmyndigheten, förslag till en ny tyggård med stenbyggnader. Överintendenten, alltså chefen för Fastighetsverkets föregångare, greve Carl Johan Cronstedt, gavs i uppdrag att tillsammans med artilleriöversten Carl Ehrensvärd, svara för ritningarna. Följande år godkändes Cronstedts plan av kung Adolf Fredrik och arbetena igångsattes. Cronstedts ritningar för huvudbyggnaden Stora Tyghuset, en lång tvåvåningsbyggnad i senbarockstil, fastställdes av kungen 1766 och ritningarna för de båda flyglarna kompletterades av fortifikationskaptenen G.A. Gete 1769.

Uppdraget att uppföra Tyghuset gick till fabrikören Bergström, som mot en summa av 167 000 daler silvermynt åtog sig att göra detta innan 1769 års utgång. Kontraktet hölls och 1770 kunde byggnaden tas i bruk. Västra flygeln stod i sin helhet färdig 1776 och huvuddelen av den östra året därpå.

Kapten Gete upprättade 1774 ritningar till spruthus och rustvagnsskjul, belägna bakom Stora Tyghuset. Spruthuset, som innehöll eldsläckningsmateriel, stod färdiga 1796, men det dröjde till 1817 innan rustvagnsskjulen var klara. Den gamla smedjan från 1600-talet revs 1806 och kyrkan året efter. År 1816 kompletterades anläggningen med staket och grindar. Då slutfördes också arbetena på östra flygelns södra tvärlänga och genom färdigbyggandet av rustvagnsskjulet året därpå var hela Artillerigården färdigbyggd. Markens lutning och uppdelningen i flera byggnadsetapper fick till följd att de två södra tvärflyglarna har tre våningar, medan

övriga delar har två. Det finns också ett antal för besökarna överraskande små trappor och höjdförändringar i flyglarnas inre.

Central depå

Anläggningens funktion var att utgöra en central depå för Artilleriregementet, som 1794 splittrades i Svea, Göta, Finlands och Wendes regementen. Svea artilleriregemente kom att ha sitt säte på artillerigården till 1877. På artillerigården låg dock aldrig några soldater förlagda, artillerimanskapet inkvarterades hos stadens borgare. I västar flygelns södra del hade Artilleriregementet vaktlokaler, samlingsrum, rustkammare och rum för vakthavande artilleriofficer. I dess norra del upptogs övre våningen av bibliotek, rum för bro- och byggmästare, regementskvartermästarens kontor, bokhållarens kontor samt arrestrum. I nedre våningen fanns olika verkstäder, bl.a. för repslagare, svarvare och lådmakare (låda = kanonlavett). Östra flygeln rymde främst gevärsverkstäder och olika förråd.

I huvudbyggnadens bottenvåning, Artillerihallen, som var ett av stadens största slutna rum, förvarades kanoner och i övervåningen sadlar, seldon, remtyg och annan lättare utrustning.

Från Artillerigården marscherade den kungliga högvakten till Slottet och gör så än idag. Andra mycket tydliga historiska minnen är de kanoner av brons, egentligen eldrör, som är placerade utanför Tyghuset. Dessa är s.k. trofépjäser, erövrade under stormaktstiden och de har

>>>



Stabsfordon.

förvarats på samma plats sedan de erövrades. År 1721 fanns inte mindre än 1 700 liknande troféer på platsen, men en stor mängd såldes några årtionden senare på auktion. Ett par göts ner och användes till Stockholms första staty, den över Gustav Vasa. De som nu visas är danska och sachsiska pjäser som samsas med svenska kanoner från 1800-talet. Totalt återstår 215 trofépjäser.

Fri sikt

När anläggningen slutligen stod färdig var den näst Slottet stadens största byggnadskomplex.

Det imponerande intrycket förstärktes av att Artilleriplanen, marken mellan Artillerigården och Nybroviken, ännu inte var bebyggd. Det var fri sikt mellan Slottet och Tyghuset, som kom att utgöra ett nordligt blickfång för hela stadsmiljön. På Artilleriplanen övades ridning och pjäsexercis till 1890, då det starkt kritiserade Hovstallet började byggas. Några år senare skymdes även Hovstallet av det stora, i kvasibaroock byggda kvarteret Bodarne vid Strandvägen. I samband med dessa stora byggnadsarbeten höjdes nivån på Riddargatan och gårdens södra delar med 1,3 meter. Detta gjorde att flyglarnas fasader mot Riddargatan kom att få felaktiga proportioner. Golvnivån i flyglarna kom nu att ligga under gatunivån. Även andra grundförhållanden påverkades, vilket idag tyvärr kan avläsas i de fuktskadade fasaderna.

När Svea artilleriregemente flyttade ut flyttade Stockholms Tygstation in. Den och dess organisatoriska efterföljare som var en del av den militära materielförvaltningen, kom att disponera huvuddelen av anläggningen under en lång följd av år. Förråds- och verkstadsdriften fortsatte ungefär som tidigare, men ett par tjänstebostäder inrättades också i flyglarna.

Hur gammalt är då själva museet? Vi får gå tillbaka till 1861 då vissa förberedande arbeten gjordes för ett museum. På den tiden tillhörde Livrustkammaren de militära myndigheterna och eftersom en existerande museisamling redan fanns, var inte intresset för en ny liknande särskilt stort.

Det dröjde till 1877 innan generalfälttygmästaren gav order om att ett museum skulle inrättas. Eftersom anknytningen till artilleriet var stark, blev namnet Artillerimuseum och man öppnade portarna för allmänheten 1879. En stor del av samlingarna kom från olika militära modellkammare men också från andra delar av krigsmakten. Inledningsvis användes del av andra våningsplanet i Tyghuset för att exponera samlingarna.

Bara ett par år efter museets öppnande var det åter dags för byggnationer på Artillerigården. År 1882 beslutades att Stora Tyghuset skulle byggas på med en våning för att därigenom ge utrymme åt Artilleri- och ingenjörshögskolan. Ett stort trapphus med trappa av gjutjärn byggdes i husets mitt och stora fönster gav ljus åt lärosalarna. Den i övrigt strama fasaden smyckades med en fronton med lilla riksvapnet och sköldhållande lejon av trä. En liknande utsmyckning hade funnits innan ombyggnaden. På husets baksida fick det utskjutande trapphuset en liknande prydnad, fast i enklare utförande. Modern centralvärme installerades

och salarna värmdes upp av stora kakelungsliknande järnkaminer. Rören till dessa drogs från pannrummet osynligt längs väggarna på trapphuset och skorstenarna lades på takets norra del så att de inte kunde ses från gården. I samband med detta byggdes spruthusen om till vaktmästarebostäder. Det östra av dem är f.ö. än idag bostad.

Ett Poltavamonument restes mitt på gården 1904. Det är utfört av professor Johan Lundberg och var ursprungligen tänkt att resas på slagfältet. Tyghusets södra mittfronton fick en ny utsmyckning i gavelfältets tympanon 1911. Det tidigare riksvapnet ersattes med det nuvarande som är av gips, vilket möjliggör en mer detaljerad relief av figurerna.

Styresman

Artilleri- och ingenjörshögskolan flyttades 1926 och museet fick nu tillgång till delar av de lämnade lokalerna. År 1932 tillträdde den så småningom till överste befördrade artilleriofficeren Theodor Jacobsson som styresman. En av hans första åtgärder var att byta namnet till Armémuseum, varefter han lät stänga detsamma för välbehövlig modernisering och invändig ombyggnad. Ombyggnaden var klar 1939 men det dröjde till 1943 innan man var färdig och de för sin tid mycket moderna utställningarna öppnades för publik. Invigningen skedde i en atmosfär av nationell beredskapsanda och blev ett slags manifestation över krigsmaktens historia. Det dröjde dock till 1960-talet innan museet blev ensam herre i huset.

Stockholms Tygstation var kvar i anläggningen och fick under 1930-talet även samsas med Arméförvaltningens materielbyrå och konstruktionskontor som disponerade delar av östra flygeln.

Världshändelserna gjorde sig påmind mot slutet av decenniet och 1940 sprängdes luftskyddsrum ut under gården. Den belamrades även med tillfälliga förrådsskjul som bl.a. innehöll virke till arméns skidor. Skjulen revs efter hand och Arméförvaltningens underavdelningar flyttade 1955. Bägge flyglarna byggdes delvis om 1957 och 1964 sänktes gården till sin nuvarande nivå varefter den asfalterades. Detta skedde efter ritningar av Fortifikationsförvaltningens arkitekt Rudolf Cronstedt, ättling till den ursprunglige arkitekten. Tyvärr medförde sänkningen att flertalet av lindarna på gården dog. De hade flyttats från Artilleriplanen på 1890-talet. Samtidigt med gårdens sänkning flyttades Poltavamonumentet till en undanskymd plats framför Tyghuset.

Trofésamling

Tygstationens huvuddel flyttade i början av 1960-talet och den gamla gevärsverkstaden i östra flygeln kom så småningom att användas av museet för en utställning om signalmatriel. Andra delar av denna flygel kom att disponeras av Försvarsstabens Säkerhetsavdelning och när denna flyttade efter c:a tio år efterträddes man av Arméstabens FN-avdelning samt av Stiftelsen Armé-Marin- och Flygfilm. I början av 1980-talet fick även museets bildarkiv rum där. FN-avdelningen flyttade i sin tur 1987 och lämnade plats åt Civilförsvarsförbundet och Statens Trofésamlings konserveringsverksamhet.

>>>



Armfeldt.

Trofésamlingen, som ingår som en avdelning i museet, inrättades på sin tid av Axel Oxenstierna och torde vara landets näst äldsta museisamling. Endast Livrustkammaren är äldre.

Västra flygeln hyste Försvarets Sjukvårdsstyrelse mellan 1957 och 1976, varefter bl.a. Försvarets Personalbyrå flyttade in. I början av 1980-talet huserade många av de frivilliga försvarsorganisationernas centrala kanslier där, och numera finns Nationalmuseums bibliotek och ett antal privata företag i byggnaden.

En stor ombyggnad av museet hade diskuterats sedan 1970-talets slut. Visserligen hade utställningarna förändrats efter hand, men en modernisering och förnyelse var önskvärd. Inte minst gällde detta de tekniska installationerna, el- och ventilationssystem var föråldrade. Ombyggnaden inleddes med de båda flyglarna som utrymdes 1991, varefter arbetena började. Till östra flygeln flyttades nu all verksamhet som tidigare funnits i Tyghuset, dvs. kontor, konserveringsateljéer, bibliotek och utställningsverkstad. De speciella kraven på lokalerna, med anledning av t.ex. föremålshandtering, förekomsten av giftiga ämnen och särskilda klimatkrav gjorde att arbetet blev komplicerat. Hela bottenplanet i den södra tvärflygeln grävdes ut och grundförstärkningar utfördes. Efter två år kunde museets personal flytta in i lokaler som sannolikt är landets modernaste inom sitt gebit. Samtidigt kunde hyresgästerna i västra flygeln flytta in igen, efter att ha varit utlokaliserade på olika håll.

Nya regler

Ursprungligen var det tänkt att ombyggnaden av Tyghuset skulle ta vid efter det att flyglarna blivit klara. Man hade hoppats att museet åter skulle kunna öppna under kulturhuvudstadsåret 1998, men så blev det inte. Det statliga lokalägandet omorganiserades, byggstopp infördes i Stockholmsregionen, anläggningen överfördes från Fortifikationsförvaltningen till det nyskapade Fastighetsverket, regeringsskifte inföll, regler om EU-upphandling tillkom, Försvarsmakten införde nya regler om vapenförvaring och Statens Försvarshistoriska Museer (Armémuseums koncernmyndighet) överfördes från Försvarsdepartementet till Kulturdepartementet. Alla dessa oförutsedda händelser och några till kom att innebära att det dröjde ända till mars 1997 innan ombyggnadsarbetena på Tyghuset kom igång. Den planerade byggnadstiden kom att överskridas med några månader, men i juni 1998 var arbetena i stor sett avslutade. Utställningsbyggandet tog sin början under hösten och redan då öppnade restaurang Druvan och den nya hörsalen för allmänheten.

Ombyggnaden innebar framför allt att utställningarna kom att utökas med minst en tredjedel mot tidigare. Av en total yta av 6 000 kvadratmeter är nu 4 500 utställningsyta. Det är nästan bara golv och ytterväggar som inte har förändrats. Någon restaurang har inte funnits tidigare och en mycket modernt utrustad hörsal har byggts in på vindsvåningsplanet, där museimagasinen tidigare fanns. Samtidigt har i stort sett alla äldre detaljer bevarats. Nya branddörrar med samma profiler som trädörrarna har tillverkades för att smälta in i miljön. I utställningsarbetet har den modernaste tekniken använts



Krigsbyte från Poltava.



Trofé.

och man har arbetat mycket med att bygga upp miljöer från olika tidsepoker, men även en studiesamling som visar vapenutveckling ingår. Till skillnad från de flesta andra museer är basutställningarna nästan helt producerade av egen personal. Ingen fristående arkitekt eller designer har använts.

Uniformer och vapenkopior

Av museets totalt c:a 75 000 föremål av vitt skilda slag, visas omkring 900 st. för publiken i basutställningen och ytterligare cirka 500 i studiesamlingen. En stor mängd utställningsdockor har tillverkats, huvudsakligen i museets egna ateljéer, tillsammans med uniformer och vapenkopior. Dessa visas fritt för besökarna, medan alla originalföremål exponeras i montrar. Den museipedagogiska inriktningen kan närmast betecknas som klassisk med uppbyggda miljöer och sammanbindande texter. Samtidigt har man utnyttjat ny teknik med avancerade ljud- och ljusarrangemang. Museet visar nu inte bara arméns historia utan är snarare det enda museum som speglar rikets politiska utveckling. Till skillnad från många andra museer följer utställningarna en tidslinje. Besökaren börjar sin vandring i Vikingatiden på våningsplan 3 där utställningen sträcker sig fram till 1800-talets slut. Huvuddelen av våningsplanet ägnas åt Sveriges stormaktstid under 1630 – 1721. Här finns också en avdelning med troféer, främst fanor och standar. Våningsplan 2 ägnas åt 1900-talet och på bottenplanet, Artillerihallen, finns tyngre föremål främst kanoner. På bottenplanet finns också utrymme för tillfälliga utställningar.

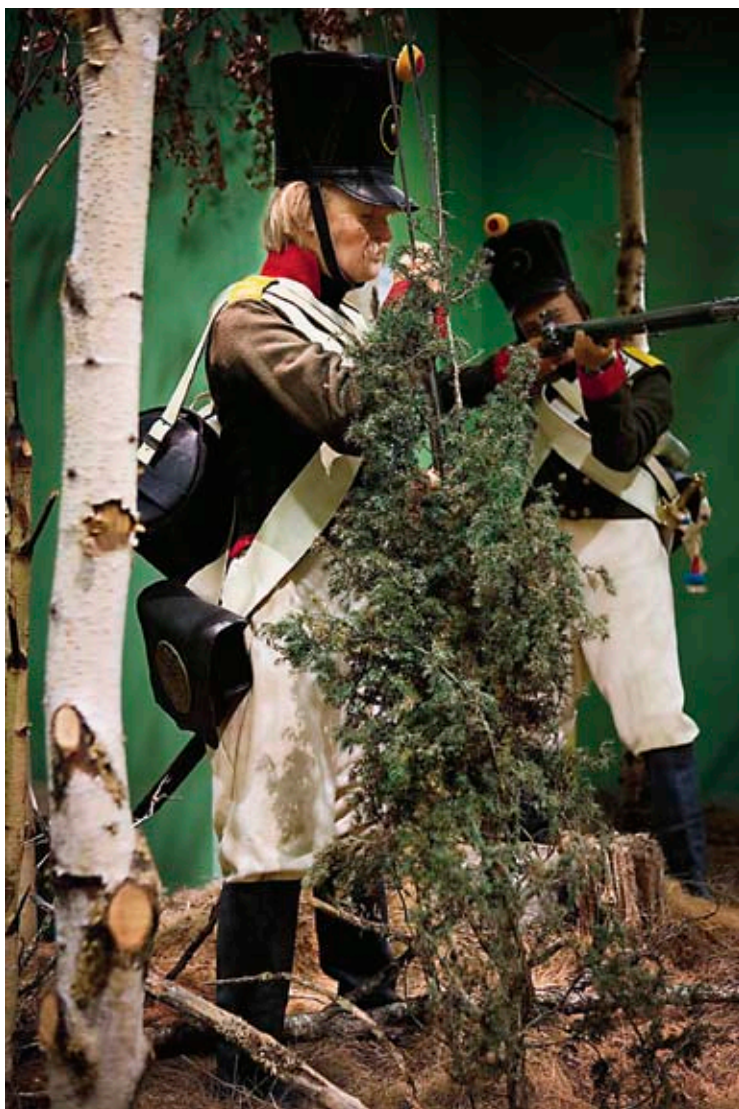
Armémuseum producerar nu i princip en stor tillfällig utställning samt två mindre per år, samtidigt som basutställningen kontinuerligt kompletteras och förändras. I skrivande stund har en ny del av basutställningen just invigts. Den belyser Raoul Wallenbergs verksamhet i Budapest 1944. En tillfällig mindre utställning visar just nu det finska inbördeskriget/frihetskriget/broderkriget 1917 – 18 och museet förbereder nästa stora tillfälliga utställning som heter "Hjältar". Den är planerad som en familjeutställning som vänder sig till både stora och små besökare. Den kommer att belysa såväl hjältebegreppet i sig, som både historiska hjältar och fantasins dito. Nästa stora projekt blir en ombyggnad av basutställningen för att åskådliggöra Sveriges internationella verksamhet från 1848 fram till idag. Bland de utställningar som producerats de senaste åren kan särskilt nämnas "Spioner" som behandlade legal och illegal underrättelsetjänst, "Sveriges sista stora krig..." som visade bl.a. kriget 1808 – 1809 och utställningen "En soldat är en soldat, är en soldat" som tog upp HBT-frågor i försvaret.

Bakom kulisserna

Mycket av ett museums arbete sker bakom kulisserna. Armémuseum har de senaste åren arbetat mycket ihärdigt med uppordningen av magasin,

med föremålsregistrering i en ny databas, med föremålsvård och med gallring av föremål. Mycket kraft går också åt till att deponera ut föremål till andra museer samt till tillfälliga utställningar, såväl i Sverige som utomlands. De senare årens nedrustningar inom försvaret har naturligtvis också påverkat Armémuseums verksamhet. Mängder av föremål har tagits emot och katalogiserats. I det sammanhanget ska nämnas att museet även har ett forskningsbibliotek som är det största i sitt slag i riket.

Armémuseum, som i princip består av en föremålsavdelning och en publik avdelning, ingår tillsammans med Flygvapenmuseum som sagt i myndigheten Statens försvarshistoriska museer (SFHM). Sedan årsskiftet ingår även nätverket Sveriges militärhistoriska arv (SMHA) i myndigheten. Detta nätverk består av 24 olika f.d. militära museer eller anläggningar, som tidigare på ett eller annat sätt tillhört försvaret, från Abisko till Skåne. Totalt har SFHM för närvarande c:a 74 årsarbetskrafter och av dessa arbetar ungefär 50 i Stockholm, antingen på SFHM:s centrala kansli, inom SMHA eller inom själva Armémuseum. Om man vill veta mer om museet kan man med fördel studera www.armemuseum.se. Därifrån kan man också leta sig vidare till övriga delar av SFHM. Eller varför inte gå med i föreningen Armémusei vänner?



Finska kriget.

Red Flag 2008



Red Flag är en amerikansk multinationell övning som återkommer fyra gånger årligen. Övningarna har karaktären av "att genomföra de första riktiga uppdragen" i en kontrollerad miljö.

TEXT: *Torbjörn Johansson, C Flygunderhållspluton, SE01.*
FOTO: *Sara Burlage.*

RF 08-3 hade ett övningsscenario som efterliknar miljön vid genomförandet av en multinationell operation under ett fredsframtvängande FN mandat.

Syftet och målsättningen med Sveriges deltagande i Red flag var att förbereda svenska flygstridskrafter för skarpa insatser på den internationella arenan.

Delmålsättningar:

- utveckla logistikfunktionen vid insatser i ett avlägset operationsområde
- uppnå god förmåga att planera och genomföra större multinationella flygföretag
- uppnå god förmåga avseende stridsteknik med internationella procedurer
- skapa ökat förtroende (nationellt och internationellt) för svenska flygstridskrafterns förmåga att genomföra internationella operationer

Förberedelser

Planeringen av att åka till USA och ingå i Red Flag 08-3 kom lite hastigt på för de flesta av oss, detta för att vi redan tackat nej till deltagandet pga. det ekonomiska läget i Försvarmakten. När vi sen trots allt fick "go", tog det inte lång tid innan vi var i full gång med planeringen. Vi startade med att bilda ett Core Planning Team (CPT) som drev planeringen som ett projekt för att hinna med.



I CPT gruppen ingick det personer ur flera olika kompetensområden så det inte skulle glömmas något. Vi fick bra stöd från FMV, industrin och Tek Flyg(MSK flyg), även om det kändes som det skulle malas i många kvarnar innan beslut togs i vissa avseenden.

Väderpåverkan

Det togs tidigt hänsyn till klimatet på Nellis AFB (Air Force Base) i Nevadaöknen.

Värmestatistik sa att det under juli och augusti kan bli upp mot +48 grader C på dagarna (det var +49 grader som mest när vi var där), varmt med andra ord. Värmen var inte det enda som vi oroade oss för, sandstormar var en annan. Vi skulle vara där mitt i stormsäsongen. Amerikanerna har också, för oss, nya regler på basen som t.ex. innebär att varje flygplan är tvunget att ha bromsklossar på alla hjul, så att inte flygplanen ska kunna flytta sig av stormbyarna som plötsligt dök upp. Dessa annorlunda väderförutsättningar hade vi inte mycket erfarenhet av.

Arbetsbördan minskade inte heller vad gällde förberedelserna på flygplanen, detta efter att förutsättningarna blev tydliga med vilka temperaturer som faktiskt skulle komma i fråga. Beslutet om att byta ut enheter i flygplanen till mer "värmefåliga" kom väldigt sent och till följd av att kompanipersonalen som förberedde karrorna nästan gick på knäna veckorna innan vi skulle åka. Vi på förbandsnivå visste inte om att det fanns enheter som kunde tåla värmen bättre, enligt tillverkaren är 39C/D ett WWC (World Wide Climate)flygplan.

Flygplanserfarenheter

Antalet flygplan som krävdes hade vi ganska klart för oss redan från början, dels med erfarenheterna från Red Flag övningen i Alaska -06, som jag också var med på, dels från ASTOR simuleringarna som gjordes för några år sedan. Vi planerade med sju 39:or för att vara säkra på att kunna genomföra alla planerade pass, för skulle det bli problem att få reservdelar från Sverige snabbt hade vi ett flygplan som vi kunde ställa undan och plocka reservdelar från. Det spelar nämligen inte någon roll hur mycket UE/reservdelar man tar med sig, för det är nästan aldrig dem sakerna man behöver i slutändan.

Flygplanen skulle utrustas med all "Role Change Equipment" som fanns, lyxpaketet som vi tekniker brukar kalla det. Det innebär att vi monterade EWS, IFF, Boy403 och Exportbalkar.

Sverige hade inte köpt in Exportbalk 2 av olika orsaker, troligaste är förmodligen ekonomiska hinder. Exportbalkar har ett så kallat "Natofäste", en amerikansk standard som passar deras vapen. Eftersom vi skulle fälla GBU12 under övningen som bara passar till exportbalk, ville vi vara förberedda.

Jag kollade upp om vi kunde låna Exportbalk 2 av Ungern, för att slippa skruva upp och ner Exportbalk 3 på plats i USA, beroende på om vi skulle fälla bomber eller flyga med fälltankar i balkläge tre. Vi hade nämligen dåliga erfarenheter av att skruva upp och ner balkar sen Alaskasvängen två år tidigare. Då visade sig att balkskruvarna tog med sig insatsgången ut när vi lossade skruvarna.

Det löste sig, vi fick låna balkar av ungrarna, det innebar dock att vi var tvungna att söka tillstånd för att få flyga med detta lastalternativ. Alla dokument, som avsteg och dispenser var klara samma vecka som vi åkte.



Tung last

Ganska tidigt insåg vi att det inte gick att ta med sig all underhållsutrustning pga. att volym och vikt skulle vara gränssättande. Det gjorde att vi fick prioritera vilka för- mågor som skulle klaras av, denna avgränsning är alltid svår att göra. Förmåga kontra troliga händelser blev en avgörande fråga om vi skulle lyckas. Denna gång blev det inte allt för svårt att göra avgränsningarna eftersom AN124 stod för transporten av huvuddelen av underhållsverktygen.

Den stora erfarenheten i det här fallet var, att vi (svenska flygvapnet) är uppbyggda för att transporteras på väg med våra 20fots containrar, inte med flyg. Dessutom har vi tunga containrar (MAGG) som inte kan lyftas på någon annan bas, om man inte hyr in stora lyftkranar. När vi är hemma i Sverige flyttar vi dem med flakväxlarbilar, vi var således tvungna att ta med oss en sådan bil till Nellis för att vara flyttbara på plats. Det ställdes ganska höga krav på oss angående flyttbarhet pga. att utländska besökare hade vissa ytor gemensamma, den med störst behov fick tillgång till platsen ex. hangaren.

För att kunna transportera oss smidigt långa sträckor, behöver vi se över vår situation. Kanske lära av andra länder eller snegla mot den civila världen som har många smidiga lösningar. Varför inte köpa färdig Anpassade koncept, som kan fungera till de flesta flygtransport-system vi kan tänkas använda. Det vi söker på förbanden är att vi vill bli mycket lättare så kostnaderna kan hållas nere vid varje tillfälle vi är iväg. Eftersom det är ohållbart, att ur ett flygunderhållsmässigt perspektiv ha verktygen löst packade, behövs någon sorts mindre containrar. Det finns även kylsystem för att kunna ta med sig nödvändiga kemiska produkter, med tanke på hållbarheten på de flesta kemikalier.

>>>

Farlig last

Det är ganska svårt att transportera farligt gods på flyg, därför säger erfarenheterna att personal med rätt behörighet och som ska stå som ansvarig ska ingå från början i planeringen av vad som ska transporteras.

Samtidigt skulle jag vilja att FMV och industrin tittar närmre på om det går att samordna användningen av dessa mängder av kemiska produkter på flygplan 39, så antalet olika farliga ämnen kan minimeras. Detta för att göra det enklare för brukaren. Det skulle även vara enklare om det fanns en översättningstabell på kemiska produkter, så det kan eventuellt köpas på plats.

Ditresan

Tanken var från början att Tp 84-1, lastad med UE (Underhålls Enheter), RUF stationen (Registrering, Utvärdering, Flygpass) och personal bl.a. skulle var på plats före Griparna landat på respektive landningsplats, för att kunna ta emot 39:orna. Sedan skulle

Tp 84-2 landa och i princip bara slutföra klargöringen och skicka 39:orna. Under tiden hade förhoppningsvis Tp 84-1 redan lyft mot nästa destination för att hinna före. Tp 84-2 var lastad med verktyg och personal. Detta fungerade ända tills vi fick problem med något flygplan, då fanns inte utbytesenheten man behövde på rätt mellanlandningsbas, eller verktyget på rätt ställe.

Vi visste att själva resan till och från USA skulle vara



en övning i övningen och stora arbetsinsatser gjordes för att lyckas med alla dessa mellanlandningar som krävdes. En stor del av arbetet med att få detta att gå ihop krävde sin logistikplanering, detta fungerade dock riktigt bra. När tidsschemat hölls flöt allting på, tills tekniska bekymmer uppstod, då kan man säga att telefonerna gick varma.

Nelli AFB

Den tekniska tjänsten i sig skiljer sig inte mycket åt från att öva på bas hemma i Sverige, än att ingå i en övning utomlands. Ny plats, nya förutsättningar men arbetet på själva flygplanen är detsamma. Värmen gjorde





det i och för sig till en väldigt speciell erfarenhet och upplevelse.

Vi hade kunskaper inom kontingenten om hur man skyddar sig mot värme, vår SERE-officer körde ett informationspaket om detta, med erfarenheter från Afghanistan.

För att skydda även flygplanen mot hetta fick vi låna två kapell från SAAB som de hade använt på ett par av deras försäljningsturnéer. Vi hade även några helt nyuppsydda som FMV fick fram innan avresan.

Det finns begränsningar i temperatur för hur mycket elektroniken klarar av i flygplanet. Temperaturmätningar gjordes därför de första dygnet för att säkerställa att vi låg inom toleranserna. Det visade sig att det var inget vi behövde oroa oss för, vi var väl inom gränserna även under dem varmaste dagarna.

Vi lyckades med uppställda mål, visserligen med en ganska gedigen arbetsinsats, men dock.

Hemresan

När man varit borta i fyra veckor och huvudsyftet med hela resan var avklarad, var det ganska svårt att ladda om för den långa hemresan. Nu skulle vi "bara" ta oss över halva jordklotet igen. Den 4 augusti startade vi

tidigt på morgonen för att komma upp i luften innan värmen skulle göra sig påmind. Vi var tvungna att komma iväg den dagen innan nästa övning på basen skulle dra igång.

Det började inte så

bra då ett av våra flygplan fick fel vid uppstart, det löste sig dock med lite handpåläggning. Under hela hemfärden strulade något. Vi fick trasiga bränslemätgivare, en presentationsprocessor som lade av och ett APU-byte innan vi var hemma. Trots alla problem som uppstod på hemvägen var vi alla hemma igen på planerad dag och på rätt tid dessutom.



Marcus Diméus.

Slutord

Jag vill sända ett tack till alla som varit inblandade och gjorde denna resa möjlig. Ett speciellt tack till personalen på F 21 som inte fick möjligheten att följa med men som jobbade med alla förberedelserna hemma.



*Flyguppvisning under en övning i Las Vegas, USA 2008,
Foto: www.shutterstock.com*

F 11 Museum

F 11 Museum är beläget vid den numera civila flygplatsen Stockholm Skavsta i Nyköping, tidigare platsen för en av norra Europas största flygflottiljer F 11 som sattes upp 1941 och lades ned 1980.



Text: Gunnar Vieweg, Museichef.

F 11 var den enda renodlade spaningsflottiljen i Sverige och här utvecklades det svenska flygspaningssystemet. Under andra världskriget och den "kalla krigs"-perioden därefter gjordes ovärderliga insatser i flottiljens regi. För att bland annat bevara denna unika epok i Flygvapnets historia tog några driftiga F 11 veteraner i slutet av åttiotalet initiativ till ett museum på platsen för handlingen. 1991 invigdes så F 11 Museum och var ett resultat av stora frivilliga insatser från kamratföreningen. Museibygnaden, en mobiliseringsbarack från F 11-tiden, hade då renoverats med hjälp av sponsorer och ställdes till förfogande av Skavsta Flygplats. 1995 byggdes museet ut och omfattar idag ca 150 m2 utställningsyta, som rymmer överraskande mycket intressant material.

Flygplanhallen

I september 2000 invigdes ytterligare en tillbyggnad, en 800 m2 stor flygplanhall för uppställning av museets 6 flygplan. Stommen till hallen utgörs av två skrotade Törebodabågar från Flygvapnet, vilka byggts ihop med en skarvdel, som ger en utställningsyta på ca 800 m2. Under sommaren 2003 togs så ytterligare ett steg i utvecklingen i och med att hangaren då isolerades och försågs med ljust innertak och målat golv. Åtgärder som resulterade i en ljus och besöksvänlig flygplanhall och samtidigt bättre utnyttjade utställningsytor.

Flygplan och undplut

Vid museets invigning ingick en S 35 Draken i samlingarna. Idag har F 11 Museum 6 flygplan att visa. Förutom 35:an finns nu en S 29 Tunnan, S 32 Lansen, en arméi-



I det s.k. Capronihörnet i museibygnaden visas föremål och bilder från flottiljen F 11:s första spaningsflygplan S 16 Caproni. Denna del av museet var också den första delen i museet när det inreddes 1991.



Den modellintresserade hittar också mycket intressant vid F 11 Museum, som denna vackra S 16 Caproni i skala 1:5, upphängd i flygplanhallen.

identifierad Sk 61, ett segelflygplan Bergfalke samt en prototyp av Nyge Aero-utvecklade Sparven. Förklaringen till de två sistnämnda är bildandet av NFF (se nedan). Dessutom finns en komplett framdel av SF 37 Viggen och 35-nos som klätterobjekt, vilken blivit ett mycket populärt inslag bland många besökare.

Sedan 1995 ingår även en så kallad Underrättelsepluton i museet. Denna raritet, den enda utställda i landet, är en enhet för att fältmässigt operera en spaningsdivision. Den utgörs av två stora enheter på långtradersläp, varav den ena inrymmer komplett fotolabb och fototolkutrustning och den andra divisionsledning och ordersal. Dessutom ingår en serviceenhet för el- och vätskeförsörjning m.m.

Med denna unika enhet tillsammans med en rad andra föremål som t.ex. kameror och tolkutrustning är idag en stor del av verksamheten inriktad på att skapa ett museum för svensk militär flygspaning, omfattande perioden fr.o.m. andra världskriget fram till och med system 37.



Idealitet

Museiverksamheten finansieras med hjälp av gåvor, försäljning och sponsorer. Stort arbete måste därför läggas på att med olika medel skaffa fram de pengar som behövs för drift och utveckling av museet. Antalet besökare har hittills uppgått till ca 1500 – 2000/år, varav drygt hälften från orter utanför Nyköping. Under senare år har även ett ökat antal utländska besökare funnit vägen till museet.

Allt arbete vid museet är helt ideellt och utförs huvudsakligen av f.d. F 11-anställda. En kärna bestående av 10 – 15 entusiaster samlas varje tisdag förmiddag för att jobba med underhåll och förbättringar av såväl flygplan och andra föremål, som byggnader och utomhusdelar. För visning av museet är ett 30-tal guider engagerade.



F 11 Museum speglar genom föreningen Nyköpings Flyghistoriska Förening hela den lokala flyghistorien, vilket innebär att även civila flygplan ingår i samlingen, som denna "Holmberg Racer", ett hemmabygge av dåvarande verkmästaren vid F 11, Georg Holmberg.



Flygplanhallen, oftast benämnd hangaren, rymmer de tre sista spaningsflygplanen på F 11; S 29 Tunnan, S 32 Lansen och S 35 Draken. Dessutom en komplett framdel till SH 37 Viggen, en Sk 61 Bulldogg samt de civila flygplanen "Holmberg Racer" och Bergfalke.

Glädjande och absolut nödvändigt för att trygga framtiden är att allt fler personer utan F 11-bakgrund kommer in i verksamheten.

NFF

För att garantera den fortsatta driften av F 11 Museum när leden bland F 11 Veteraner tunnas ur bidades 1995 Nyköpings Flyghistoriska Föreningen, där alla intresserade äger tillträde. Med bildandet av NFF breddades också museets verksamhet till att omfatta all regional flyghistoria, vilket är förklaringen till att även icke F 11-materiel ingår i samlingarna. NFF har idag drygt 400 medlemmar, och fortfarande i viss tillväxt. Även läsare av denna artikel är välkomna som medlemmar i NFF. Årsavgiften är 150 kr. Föreningen ger ut ett informationsblad 4 ggr/år där medlemmarna kan läsa om aktuella och flyghistoriska händelser i regionen och få inbjudan och referat till de föredrag och evenemang som arrangeras för medlemmarna.

Gott renommé

F 11 museum ingår som en del i Nyköpings kommun totala kulturutbud och har ett nära samarbete med Södermanlands museum och Flygvapenmuseum i Linköping. Samtliga berörda anser att F 11 Museum idag är väl etablerat och en värdefull tillgång dels i regionens kulturutbud, dels som en spegling av en unik epok i Flygvapnets historia och en väsentlig del i Nyköpings utveckling, och förordar en fortsatt satsning på att bevara och utveckla F 11 Museum och dess verksamhet.

Besök gärna även vår hemsida www.f11museum.se



Vid den senaste utbyggnaden av F 11 Museum tillkom uppvärmt verkstadsutrymme och förråd för bland annat dokument och arbetsplats för den omfattande registreringen av museets föremål och dokument som just nu pågår med Bert Israelsson som ansvarig, på bilden vid datorn assisterad av Jan Gelin.

Öppethållning

F 11 Museum är öppet för allmänheten sista söndagen varje månad kl. 11 – 15 och under sommaren dessutom onsdagar kl. 14 – 18. För grupper, mot beställning, även på andra tider. Besök vid allmänt öppethållande är gratis medan besökande grupper får betala 30 kr/person.

Stockholms korvlinjer

De flesta har väl hört talas om Bodens fästning, kanske också om Per Albin-linjen längs Skånekusten och Kalix-linjen, men Sverige har rymt många andra fästningsverk alltifrån järnålderns fornborgar till 1980-talets ERSTA – batterier.

Till de mindre kända hör de fästningslinjer som under 1900-talets första hälft byggdes för att försvara Stockholms landfronter mot norr och söder.

TEXT: Tommy Tyrberg, Saab Aerotech.

Stockholm hade haft ett starkt försvar mot sjösidan genom Vaxholms fästning och dess utanverk ända sedan mitten av 1500-talet, men något fast försvar på landsidan hade inte ansetts behövt sedan stadsmuren runt Gamla stan revs i början av 1600-talet och slottet Tre Kronor upphört att fungera som en borg ungefär samtidigt.

Planer på befästningar runt Stockholm diskuterades visserligen då och då, men det var först på 1850-talet som något konkret gjordes. Vid denna tid hade nya idéer kommit om hur en stad kunde befästas. Tidigare hade det enda sättet varit att skapa en sammanhängande gördel av bastioner och kurtiner runt hela staden, något som i praktiken bara lät sig göras kring mindre städer och som därefter effektivt hindrade all expansion av stadsbebyggelsen, eftersom ingen betäckning för en fiende fick förekomma utanför fästningsvallen. Nu hade emellertid eldvapnens skottvidd och effekt vuxit så att ett fort kunde dominera ett ganska stort område och det blev möjligt att befästa även stora städer med en kedja av fristående fort, i synnerhet om de förbands med fältbefästningar i ett skarpt läge. Paris och Köpenhamn hörde till de europeiska storstäder som befästes på detta sätt i mitten av 1800-talet. I Paris fall prövades konceptet under den tyska belägringen 1870-71 och visade sig nog så motståndskraftigt.

Ökande ryskt hot

I Stockholms fall beslutades 1856 att bygga inte mindre än 25 fort norr och söder om staden. Det första av dessa, Johanneshovs skans, påbörjades 1859, men hela projektet avbröts snart, på grund av pengabrist och ändrade strategiska konjunkturen. Idag återstår bara några murrester under Söderstadions norra läktare av denna storstilade befästningsplan.

I slutet av 1800-talet började dock behovet av befästningar åter att omvärderas inför vad som upplevdes som ett ökande ryskt hot under intryck av den allt hårdare ryska politiken i Finland. En följd av detta var beslutet att bygga Bodens fästning 1900. I Stockholms fall så drevs fästningsplanerna originellt nog främst av en förening, Föreningen För Stockholms Fasta Försvar (FFSFF), bildad 1902 och en likaså privat fond, Palmqvistska Fonden till Stockholms Befästning. FFSFF samlade in pengar och propagerade för Stockholms befästning och lyckades, visserligen med benäget bistånd

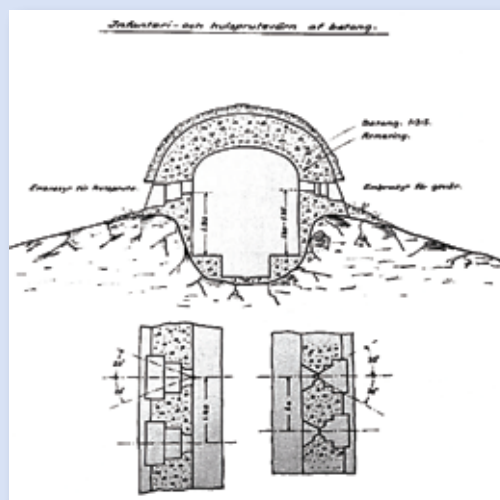
av krigsmakten, i synnerhet fortifikationen, att under åren 1902-1921 bygga ut två befästningslinjer norr och söder om Stockholm.

Blygsamma

Stockholms befästningar var dock rätt blygsamma inrättningar om man jämför dem med t.ex. den samtida Bodens fästning. Det rörde sig om infanteribefästningar, avsedda att försvaras av infanteri med gevär och kulsprutor, på en del platser kompletterade med öppna batterivärn för "positionsartilleri".



Ett skyttegalleri i Västra Arningefortet i Täby, populärt känt som en "korv". Källa: zoomin.se



Tvärnittsskiss av en "korv". Lägga märke till de skilda profilerna för skottgluggar för gevär och kulsprutor.

Fortifikationsförvaltningens inflytande är tydligt, bl.a. i befästningarnas mest markanta inslag, de s.k. "korvarna", skyttegallerier i betong för gevärsskyttar och kulsprutor.

Sådana byggdes också i stor skala i Boden, runt och mellan huvudforten. Vid Stockholm var de emellertid en så dominerande del av befästningarna att dessa snabbt blev kända som "korvlinjerna".

Var låg (och ligger) då "korvlinjerna"? Den norra linjen var tänkt att gå från Saltsjön nära Rydboholm till trakten av Upplands Väsby vid Mälaren. Man utnyttjade maximalt de många sjöarna och vattendragen runt Stockholm för att förkorta de sträckor som behövde befestas, men trots detta blev den västligaste delen mellan Edssjön och Mälaren aldrig byggd.

Långa och dyra.

I söder, på det kuperade Södertörn, fanns det ännu fler sjöar och man kunde därför inskränka sig till att befästa de relativt korta sträckorna mellan sjöarna, i regel benämnda "pass". Inte desto mindre blev uppgiften att befästa hela den planerade linjen från Fittja söderut över Tullinge och sedan österut till Tyresö slott

vid Saltsjön övermäktig. Även här blev den västligaste delen troligen inte ens påbörjad. Man kan fråga sig varför försvarslinjerna lades så långt utanför staden eftersom det innebar att linjerna blev långa och dyra. Troligen var tanken att omöjliggöra för en fiende att bombardera staden med artilleri från ställningar utanför försvarslinjerna.

Trots de relativt blygsamma fortifikatoriska anläggningarna på varje enskild plats blev den totala front som skulle försvaras därför mycket lång, och enligt planerna skulle besättningen i de båda linjerna när de var fullt utbyggda uppgå till 44 bataljoner landstorm, 13 positionsbatterier, 22 fältbatterier och 18 kulsprutebatterier, totalt motsvarande nästan 4 arméfördelningar!

När det gäller positionsbatterierna så var det 12 cm kanoner m/85 som skulle ställas upp. För de av TIFF:s läsare som har besökt FMV:s ämbetsbyggnad "Tre Vapen" bör detta vara en bekant pjästyp. Den kanon som står uppställd på gården är nämligen en m/85. Det är inte alls osannolikt att denna pjäs för ca 100 år sedan var krigsplacerad i t.ex. "Danderydslinjen" eller "Tyresöpasset".

Eviga freden

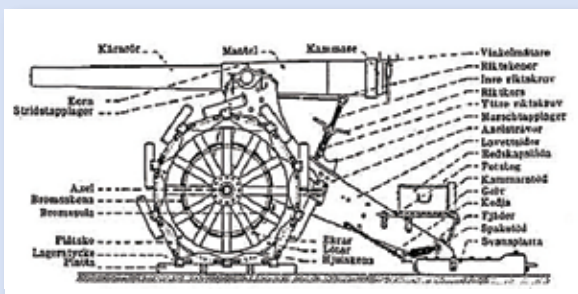
Efter första världskrigets slut, avstannade byggnadsarbetet efter några år. Tjugo år senare när den förväntade eviga freden inte behagat infinna sig återupptogs arbetet med de båda försvarslinjerna, men de kompletterande arbeten som gjordes under beredskapen 1939 – 45 tycks ha varit rätt begränsade och inskränkt sig till fältbefästningar och splitterfria skyddsrum här och var. I stället koncentrerade man sig nu på att bygga ut en inre försvarslinje runt Stockholm, den s.k. "Stenstadslinjen". Vid denna tid, före den stora förortsutbyggnaden bestod Stockholm i stort sett bara av de båda malmarna och stadsbebyggelsen slutade ganska tvärt. Den nya försvarslinjen lades i princip omedelbart utanför den sammanhängande stadsbebyggelsen från Gasverket över Fiskartorpet, Albano, Karlberg, Tranebergsbron, Hornstull, Skanstull och Danvikstull. Utbyggnaden tog sin tid, och "Stenstadslinjen" blev till slut färdig i slutet av 1944, några månader före andra världskrigets slut. Det fanns också planer på en "mellanlinje" som skulle gå från Mälärhöjden över Älvsjö till Fisksätra och från Hässelby till Frescati, men de tycks inte ha kommit längre än till ritbordet.

Efter 1945 avstannade arbetet åter, och 1952 utgick slutligen alla Stockholms befästningar ur krigsorganisationen, bortsett från ett antal luftvärnsställningar och flygfältsförsvaret vid Barkarby, Bromma och Tullinge.

Stenstadslinjen har numera nästan helt försvunnit under asfalt och betong, även om rester finns kvar t.ex. vid Skanstull, men "korvlinjerna" finns faktiskt till stora delar fortfarande kvar, som lämpliga utflyktsmål för militärhistoriskt intresserade stockholmare. I den norra försvarslinjen är t.ex. de båda forten vid Arninge i Täby värda ett besök och på Södertörn är bl.a. Måndalsfortet och Långsjöfortet vid Långsjön i Tyresö välbevarade.



Efter 50 års igenväxning kan intrycket ibland bli litet av mayaruin i regnskogen. Källa: zoomin.se



12 cm kanon m/85. I många år arméns viktigaste tunga artilleripjäs, med tonvikt på tung. Den gjorde sig avgjort bäst som "positionsartilleri". A 7 på Gotland som hade ett batteri av typen, ställde till sist upp dem i Tingstäde fästning.

Vinternöten

Återigen vill jag tacka för all omtänksam uppmuntran som ni skickar in. Många lägger ner ett visst arbete på att svara på nöten, och då värmer det i vinterkylan med era vänliga hälsningar.

Vinternöten gick galant på många håll. Men uppgiften hade tydligen en annan lösning som en del föreslog. Jag beskriver båda, för ordningens skull:

91:an och 87:an cyklar mot varandra med en relativ hastighet av $25 + 25 = 50$ km/h. De har båda tillsammans avverkat 50 km på en timme. Flugan, som startade från 87:ans panna, flyger med en hastighet av 45 km/h mot 91:an, medan dess herre endast cyklar med hastigheten 25 km/h, vilket gör att han flyger ifrån honom på sin färd till 91:an. Där gör han en "touch down", för att sedan med flygande (!) start vända tillbaka och göra samma sak hos husse. Efter att ha växlat riktning ett antal gånger så kolliderar de två hjälmförsedda soldaterna (får vi hoppas) med varandra. Det har då gått en timme, och flugan har då även varit i luften och flugit allt kortare sträckor mellan dem till dess tragiska fränfälle. Flugan hade då också varit en timme i luften, och då

dess hastighet varit 45 km/h så hade den tillryggalagt just 45 km under dess sista timme.

Men om man uppfattar dess sista färd som den SISTA DELSTRÄCKAN mellan soldaterna på kollisionkurs, så blir dess sista färd teoretiskt oändligt liten, eftersom delsträckorna under den sista timmen blir kortare för varje gång. Den allra sista sträckan flugan färdas blir då försumbar och nästan 0 kilometer. Så det vore ju också en tänkbar lösning.

Det var tur för mig att ingen protesterade mot att sträckan mellan I 11 och Kronobergs hed var 5 mil. Jag har fått massor av klagomål från mina kollegor som gjort värnplikten just på I 11, och de vet minsann hur långt det är, och inte är det 5 mil, inte! Jag fick hitta på en ursäkt som att den militära övningssträckan man hade när man övade cykeltolkning uppfattades som den normala vägen mellan dessa två orter för 87:an och 91:an. Litet krystat, men ändå...

Först öppnat godkänt svar kommer från Claes Henrikson i Skövde. Ett bokpremium kommer med posten.

Vårnöten



Åldersgrubbel

När löjtnant Richard Rask skulle fylla 24 år, upptäckte han att han var dubbelt så gammal som systemen Marie var, när Richard var lika gammal som Marie är nu. Hur gammal är egentligen Marie?

Alla godkända svar deltar i dragningen och en premie utlovas till vinnaren. Svaren vill vi ha in senast den 6 april 2009 till: TIFF-redaktionen, FMV Logistikstöd, Honnörsgatan 20, 352 36 Växjö.



Kontaktpersoner

Artiklar om verksamheten ute på våra förband, och det gäller både armé, marin och flyg, lyser ofta med sin frånvaro.

Rapportera gärna om något som ni är duktiga på eller något som är unikt för er del.

Har du uppslag till, eller själv vill skriva, någon artikel som kan intressera TIFF-läsarna kontakta gärna någon av nedanstående kontaktperson för eventuell hjälp eller vägledning. Det går givetvis också bra att kontakta redaktören direkt på telefon 0470-75 14 83

Fortfarande gäller att tidningen görs "av oss – för oss".

Redaktören

Kontaktpersonerna finns inom olika specialområden och organisationsenheter vilket framgår nedan:

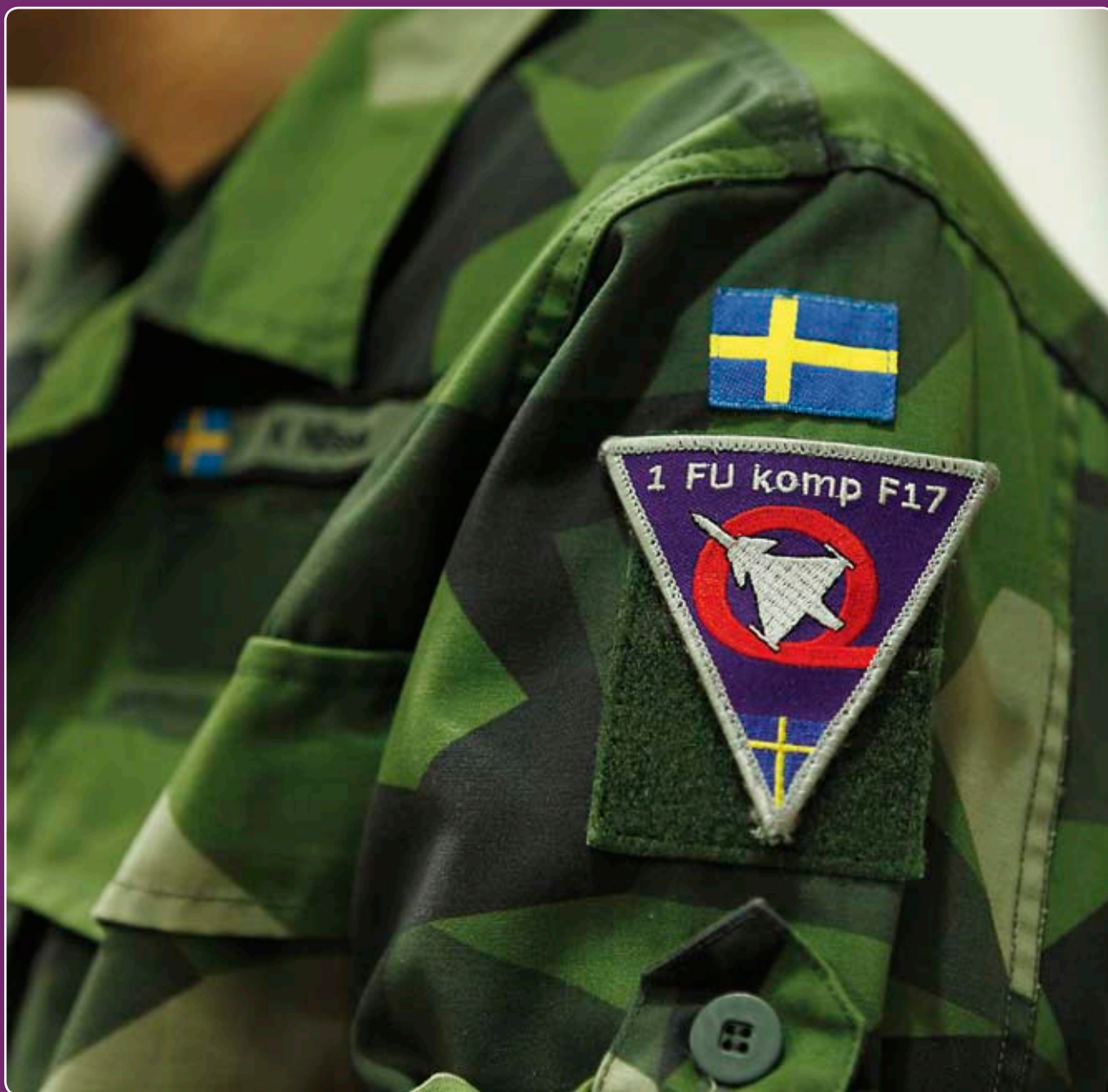
Namn	Organisation	Ort	Tfn
Stefan Tiller	F 7	Såtenäs	0510-47 74 90
Jonny Lennartsson	F 17	Ronneby	0457-47 17 61
Hans Öhlund	F 21	Luleå	0920-23 46 31
Mikael Eriksson	FMTS	Halmstad	035-266 23 32
Bo Svensson	Hkpflj	Linköping	013-28 37 42
Rickard Wahrby	Marina Basbataljonen	Karlskrona	0455-861 71
Björn Wennergren		Göteborg	031-69 25 71
Lars Lindegårdh	P 4	Skövde	0500-46 59 11
Hans Karlsson	TeK Mark	Boden	0921-34 80 82
Tomas Titus	TeK Mark	Eksjö	0381-182 27
Ann-Katrin Widing	FMLOG/Teknikdivision	Arboga	0589-404 22
Pontus Berg	MSS	Skövde	0500-461 72



FÖRSVARSMAKTEN

Posttidning B

FMV Logistikstöd
TIFF-redaktionen
Honnörsgatan 20
352 36 Växjö



Löjtnant Kenneth Nilsson bär märket som berättar att han tillhör första flygunderhållskompaniet vid F 17 i Kallinge.