

Frösö lägerblad

INFORMATIONSBLAG FÖR JÄMTLANDS FLYGFLOTTILJS KAMRATFÖRENING # 29

Hösten / vintern 2020/2021



INNEHÅLL

29 2020

Ansvarig utgivare
och
Chefredaktör:
Anders Falk

Redaktionen:
Christer Nordlund
mfl

Adress:
F4 Kamratförening
C/o Anders Falk
Benskedsvägen 11
831 61 ÖSTERSUND

Produktion:
F4 Kamratförening

Foto:
F4 Kamratförening

Tryck:
DAUS tryck och media
Östersund

Hemsida:
www.f4kamratforening.se

Bankgirokonto:
5048-6885

Framsida:

Baksida:
Minnesstenen nedanför By 62

- 02 Innehåll
- 03 Ordf. har ordet
- 04 Så blev mitt liv

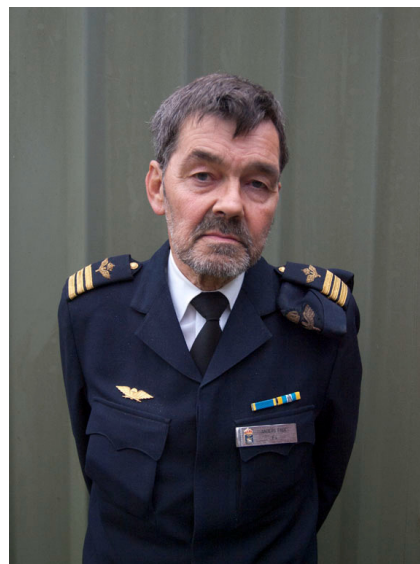
- 12 Bildkavalkad från F4
- 31 Föreningsinformation
- 32 Kalendern



Ordförande har ordet

Hej alla medlemmar!

Så var det redan dags för 2020 års höstnummer! Tiden går fort när man har roligt sågs det men efter årets hittills avverkade dagar kan vi nog vara ense om att någon rolighet har vi inte kunnat notera, endast rapporter om Coronans framfart i landet och världen genom olika media. Hittills har vi dock kunnat notera att vi som verkar i denna del av landet verkar ha klarat oss ganska bra, låt det gärna förbli så! Den isolering som även drabbat oss i de olika riskgrupperna har naturligtvis inte heller medverkat till att göra tillvaron lättare. I dagarna meddelades att vi får leva ytterligare en okänd tid med dessa restriktioner, det blir alltså att fortsätta att bita ihop och kämpa vidare med förhoppning om att vi även fortsättningsvis kan klara oss från Coronans härjningar!



Efter ett hittills turbulent och osäkert år har F4 Kamratförening fattat beslutet att ställa in alla planerade aktiviteter fram till årsmötet 2021 som vi hoppas kunna hålla under senare delen av mars månad. Det blev ju inget årsmöte under innevarande år eftersom Coronan kom och stökade till det.

Trots att året hittills har varit lugnt för egen del vad avser sjukdom m.m har det varit svårt att hitta material till detta nummer av Frösö lägerblad, därför har jag valt att lägga in min "levnadsberättelse" som handlar om mitt liv hur det blev och i viss mån varför. Berättelsen har växt fram under de senaste fem åren och kommer någ att fortsätta växa ytterligare under kommande år. Det är min förhoppning att du som läser den skall finna den intressant, den beskriver mitt liv!

Vi närmar oss ett nytt år med god fart och jag har därför tittat igenom vår medlemsförteckning inför nästa gallring och kunnat notera att viljan att betala sin medlemsavgift inte verkar vara särskilt hög! Kolla gärna hur det står till med din inbetalning och tänk på att det aldrig är för sent att betala! Via vår hemsida kan du enkelt kontrollera om du har betalt. Just nu har vi dock inte möjlighet att uppdatera hemsidan eftersom vi inte kommer åt den server som härbärgerar denna.

Som avslutning så vill vi önska er alla:

En riktigt God Jul och Ett Gott nytt år!

Anders Falk

Ordförande



Så blev mitt liv

Anders Falk

Innehåll

Innehåll	5
Förord	6
Tiden i Uppsala 1945 - 1963	10
Uppväxttiden 1945 - 1952	10
Folkskoletiden 1952 - 1958	10
Realskoletiden 1958 - 1961	10
Ut i arbetslivet 1961 - 1963	11
Tiden i Flygvapnet 1963 - 2000.....	12
FÖFS och flygskoletiden (GFU) i Ljungbyhed 1963 - 1965	12
Navigatörsutbildningen (GNU) vid F 1 i Västerås 1965.....	13
Första förbandsplaceringen F 12 Kalmar 1965 - 1968.....	14
Grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) 1966 - 1967	15
Fortsatt flygslagsutbildning (FFSU) 1967 - 1970.....	16
Fritiden i Kalmar	17
Omplacering till F4 Frösön 1968 – 2000	19
Omskolning till STRILFACKET 1969 – 2000	20
Underofficerutbildningen 1971.....	21
Strilenheten 1971 - 1980.....	21
Radarkompaniet 1980 – 1994	23
Strilstaben 1994 - 2000.....	24
Stabstjänst	24
Informationssystemutveckling (ISFV) 1994 - 1998.....	24
Verksamhetscertifiering (RML) 1998 - 2000	25
Privatlivet i Jämtland 1968 – 2015	25
Vådan av att inte lyssna på kroppen!.....	25
Vårt paradiset i Jämtland	26
En J 32 B återuppstår.....	27

Omslagsbilden visar 1.fältflygaren Sune Hillström (på stegen) och författaren efter ett flygpass våren 1966. Bilden tagen på 2.div platta på F12

Förord

Denna lilla skrift är främst tillägnad mina barn och barnbarn för att ge en bild av vem jag var som person och varför. Mitt yrkesliv, vilket jag i samband med min pensionering kommenterade med orden "jag har haft roligt var enda dag under mitt yrkesliv, skulle jag få chansen att börja om så skulle jag inte ändra en endaste dag eller handling". Jag hade turen att från första dagen få ägna mig åt precis sådant som jag upplevde som intressant, roligt och utvecklande. Tiden efter pensioneringen har hittills kunnat fortsätta i samma stil. Det viktiga är att aldrig släppa kontakterna med gamla arbetskamrater och att så långt möjligt hålla kvar sina gamla rutiner och värderingar.

I stort hela den aktiva tiden av mitt yrkesverksamma liv har innehållit olika former av utbildning. Under de första åren var det mest frågan om grundläggande utbildningar som efterhand övergick i mer fackinriktad utbildning med inriktning på det yrkesfack som man var placerad i. Inför varje yrkessteg väntade alltid ett utbildningssteg som syftade till att förmedla all den grundkunskap som erfordrades för att kunna lösa de uppgifter som man skulle komma att ställas inför.

Kort sagt skulle man kunna säga att jag under mitt yrkesverksamma liv har suttit på skolbänken mer eller mindre under 35 år!

Allt dokumenterat med sedvanlig noggrannhet i Försvarmaktens Rullkortsystem.

Mitt RULLKORT under åren 1963 - 2000

08-11-12 RULLKORT CSS/PA Sida: 1

450316-1418
FALK ANDERS E V
BENSKEDSVÄGEN 11
831 61 ÖSTERSUND
Tel bost: 063-126124
Tel arb :
Mobiltel:
Tel/Övr :
Email :
G lön : 22790 000401
F Lönetillägg: 0
Redenhet:
Högstutb: EFTERGYMN. UTB. TRE ÅR - EJ UNIVERSITET/HÖGSKOLA
TAKTISK UTBILDNING FÖR MILITÄRER
Yrke :
Statlig anst tid: T.o.m.:
000701 (55+) FÖRTIDA TJÄNSTEPENSION
Semgrund: 35 Sem kvarvarande: 0 Sem sparad: 0 Sem. uppdat: 060127
Int.Tjg.:
Anvid:
Grad: KAPTEN /5 760901
Pkat: OFFICER TAK OPE Fsg: FV
Pkod: F 4
Plac tv: F 4/SE NN Karriärst: 690901
Tidsb plac: 1:a Anst FM:
Planansv:
RK-dat: 960221
NOR: 94

UT N Ä M N I N G / F Ö R O R D N A N D E I G R A D

FR O M	ENL ORDER	GRAD	PKOD	PKAT, BEFÄLSGRP
760901	7609	KN	FV	MIL AKTIV, KOMPOFF
830601	CFV830511		F 4	OFFICER TAK OPERATIV, OFFI

P L A C E R I N G / T J Ä N S T G Ö R I N G

FR O M T O M	ENL ORDER	FÖRBAND
940701	F4 94027	Plac tv: F 4, FRÖSÖN

A N S T Ä L L N I N G / T J Ä N S T F Ö R E 9 4 0 7

FR O M T O M	ENL ORDER	OMF	KPL TJÄNST
631015 991231	F5 49/63	000	UTÖ F 5, FÄLTFELEV VID F5 EF
650504 991231	FOB 35/65	000	UTÖ F 1, FNAVELEV VID F1 NF
651029 991231	F12 49/65	000	UTÖ F 12, FLYGNAVIGATÖR 2. GR
680819 991231	F4 33/68	000	UTÖ F 4/SE NN, FLYGNAVIGATÖR 1. GR
690901 991231	TKF 69066	000	UTÖ F 4/SE NN, 1. FLYGNAVIGATÖR I F
800701 820930		000	UTÖ F 4/SE NN, KOMPANIOFFICER, HFO13
821001 830531	F4 82038	000	UTÖ F 4/SE NN, KOMPANIOFFICER, HFO13
830601 850531	TFG 830050	000	UTÖ F 4/SE NN, OFFICER, HFO15
850601 850630	ÖBSKR850613	000	UTÖ F 4/SE NN, OFFICER, HFO16
850701 870531	ALS 84-85	000	UTÖ F 4/SE NN, OFFICER, HNO18
870601 881031	L-ATF 86/87	000	UTÖ F 4/SE NN, OFFICER, FNO13-21
881101 891231	ÖBSKR890201	000	UTÖ F 4/SE NN, OFFICER, FNN13-21
900101 940630	RALS 89/90	000	UTÖ F 4/SE NN, OFFICER, IF

A N S T Ä L L N I N G F M

FR O M T O M	ENL ORDER	OMF	NR ANSTÄLLD SOM
940701 000630	F4 94027	100,00	1 IF OFFICER

T J Ä N S T G Ö R I N G / B E F A T T N I N G

FR O M T O M	ENL ORDER	BEFATTNING
800701 820930		F 4/SE NN, TAKTIKGRP 860, CH TAKTIKGRP 860
820701 851031		F 4/SE NN, UTBILDNINGSPLUT 860, CHEF
821001 830314 F4 82038		F 4/SE NN, UTBILDNINGSPLUT 860, CH UTBILDNINGSPLU
851101 880630 CFV 851007		F 4/SE NN, UTBILDNINGSPLUT 860, CHEF
880701 900630 F4 88026		F 4/SE NN, RADARÖVNKOMP 860/870, STF CHEF
900701 900916 F4 90026		F 4/SE NN, RADARÖVNKOMP 860/870, STF CHEF
900917 910930 F4 90026		F 4/SE NN, RADARÖVNKOMP, CHEF
911001 930630 F4 911001		F 4/SE NN, RADARÖVNKOMP, CHEF
930701 940630 F4		F 4, RADARKOMP PS 860/870, CHEF
940701 971231 F4 94026		F 4, CENTRALDETALJ, CHEF
980101 981231 F4 98001		F 4, CENTRALDETALJ, CHEF
990101 000630		F 4, KRO SEKTION, HANDLÄGGARE
990101 991231		F 4, SPB 2000, TILL FÖRFOGANDE

S Ä R S K I L D T J G / K O N T R O L L E R

FR O M T O M	ENL ORDER	SLAG/TYP -BEFATTNING
670101 671010 F12	18/67	/ CFV
671010 680316 F12	40/67	/ CFV
680316 750801 F12	40/67	/ CFV
750801 751101 TFF	75064	/ CFV
751101 751101 TFF	75042	FLYGTJÄNST UPPHÖR (FFRED)/00 CFV
870311 870328 F4 87009		KFÖ/EGET F 4/SE NN

T I L L Ä M P A D L Ö N

FR O M	ENL ORDER	LÖNEPLAN/LÖN I SEK
810701		FO 101006 00000
850701		NO 151508 00000
881101		NF 171708 00000
890101		NF 181808 00000
900101		IF 16000 00000
910101		IF 16378
920401		IF 17400
940101		IF 18255
950701		IF 18584
960101		IF 19384
970101	RALS 95-98	IF 20290
980701	LSS FHG	IF 20940
990401	PERS 991130	IF 22490
000401	LSS FHG	22790

F A S T A L Ö N E T I L L Ä G G

FR O M T O M	ENL ORDER	ORSAK	BELOPP OMF	ANR
940101 000630	AVTAL	0764 FLYGTIG BIBEHÅLLANDE	1375 100,00%	1

U T B I L D N I N G

FR O M T O M	ENL ORDER	KURSBENÄMNING	KURSKOD	KAT
631015 640930	FOB 90/64	FÖFS 1.OMG	1001	3

U T B I L D N I N G

FR O M T O M	ENL	ORDER	KURSBENÄMNING	KURSKOD	KAT
690909 691219	F4	1/70	GSU 1:3 RRJAL	2175	3
700112 700612	F4	28/70	GSU 1:4 RRJAL	2176	3
710810 711216	F4	53/71	KOMPOFFKURS 1 (FNAV)	1500C	3
720110 720303	F4	15/72	KOMPOFFKURS 2 (STRI)	1518A	3
760405 760409			STRILKURS (RRJAL) TALSTRI	2169A	3
760420 760521	SPU	75	STRILKURS (CRRJAL)	2179	3
760524 770124	F4	4/77	GSU 1:4 RRJAL	2176	3
760920 761015	SPU	76	STRILKURS (RRJAL) INSTR	2178	3
761025 761029	F4	49/76	FÖRBANDSVECKA RRJAL TAST	2180	3
771114 771114	TFF	77080	GSU 1:3 RRJAL	2175	3
771206 771208	F4	1/78	INCIDENTBEREDSKAPSKURS	2191	3
781031 781031	F4	45/78	UNDERRÄTTELSEKURS (FREDST	2632	3
790115 790119	F4	7/79	TAKTIKKURS STÖRLEDARE	2184	3
800812 800826	F4	41/80	PS 860/T,TAKTISK SYSTEMKU	2121	3
800827 800912	F4	41/80	PS 860/T,SYSTEMKURS HANTE	2122	3
820419 820429	TFF	82016	VAPENTJÄNST O STRIDSTEKN		
830606 830617			PS 860/T,STÖRSKYDDSKURS	2123	3
840402 840413			PS 860/T,RRKOMPCHFSKURS	2125	3
850415 850419	F4	85019	RÄTTSVÅRDSKURS 2	2502	3
851209 851213	F4	86004	RRGC/T TEORIDEL		
870218 870303	F4		BAM-S (5 DAGAR)		
881017 881025	F4	88045	PS-870 TAKTISK SYSTEMKURS	2106	3
890306 890310	F4	89011	RÄTTSVÅRDSKURS KOMP OCH D	2502A	3
891204 891208	AO890410210		KURS MOTTJ REGMOTBEF,KOMP	A0246	5
940502 940504	F4	94034	TRANS FARLIGT GODS ADR/ADR-S	UTBRAPPORT	

S P R Å K K U N S K A P E R

SPRÅK	HÖRA	TALA	LÄSA	SKRIVA	DATUM
ENGELSKA	GOD	GOD	GOD	GOD	960308
TYSKA	GANSKA	GOD	GANSKA	GOD	970227

Tiden i Uppsala 1945 - 1963

Uppväxttiden 1945 - 1952

Jag föddes klockan 02,52 den 16 mars 1945, på Akademiska sjukhusets BB-avdelning i Uppsala. Min mamma hette Essie, Svea, Maria och var född Jansson. Pappa hette Erik, Einar.

Efter ca en vecka kunde jag komma hem till mitt första hem på Liljegatan 6C i Uppsala.

Den 3 juni 1945 döpes jag till Anders, Erik, Valfrid. Erik efter min farfar och Valfrid efter min morfar, Valfrid Jansson. Min mormor hette Ester och farmor Matilda (född Björklund).

Jag döptes i Uppsala domkyrka av Ragnar Fredberger. Den första gången jag gick själv var den 4. juni 1946. Tiden på Liljegatan 6 tog slut i mitten av 1947 då vi flyttade till vår nybyggda villa på Örbygatan 24 (Tjärblomstret nr.13) i stadsdelen Fålhagen.

Den 5.augusti 1950 kom min lillebror som kom att döpas till Klas, Erik, Gunnar.

Min uppväxt under de första åren fram till skoltiden har inte lämnat några starkare intryck.

Tiden var lugn och harmonisk. Semestrarna och semesterresorna genomfördes med cykel vilket gjorde att resorna förlades till närområdet, främst östra Uppland där en stor del av vår släkt fanns bosatt.

Ibland besökte vi även den del av släkten som var bosatt i Stockholmsområdet, farbror Yngve och faster Helga Kempe och kusinerna Erik och Ingvar. De bodde i en större villa i Kummelnäs utanför Stockholm. Även farbror Oskar och faster Gerda boende på Sammaritgränd 3 på söder i Stockholm besöktes regelbundet. Så småningom inköpte pappa en motorcykel med Husqvarna 125 cc motor som efter en tid byttes mot en DKV 350 cc med sidovagn och nu kunde vi ta oss lite längre sträckor för att hälsa på släkt och vänner. Den första bilen kom in i bilden runt 1955-56 och var en Morris 8 årsmodell 1947. Den bilen byttes 1958 ut mot en fabriksny Volvo PV 544. Efter denna var pappa Volvo trogen ända fram till 1976. Totalt blev det 1 st PV 544, 3 st Amazon och 1 st 142 innan det blev märkesbyte till Audi.

Åren 1951 – 1952 gick jag i lekskola (idag förskola) på Tokelsgatan i stadsdelen Fålhagen.

Folkskoletiden 1952 - 1958

Hösten 1952 var det dags att kliva in i skoltiden klass 1 i Vaksalaskolan och träffa Marianne Hellberg som skulle bli min lärare under de två första åren. Marianne hade sin bostad i samma stadsdel som huvuddelen av sina elever så det kunde hända ganska ofta att vi kom att ha sällskap till eller från skolan. Nästan granne med Vaksalaskolan på Salagatan 35, bodde farmor. Ibland kunde det hända att jag kilade in till farmor innan jag fortsatte min vandring hem till Örbygatan. Vid denna tidpunkt var det alltså vanligt att alla skolbarn gick till och från skolan själva eller tillsammans med klasskamrater. Vad jag kan minnas, var det aldrig någon skolelev som lämnades eller hämtades av sina föräldrar eller annan anhörig och bilskjuts förekom inte heller eftersom det var mycket ovanligt att familjen hade tillgång till en bil vid den tiden. Inför klass 3 och 4 var det dags för ny lärare, Bernt Malm och även ny skola, Almtunaskolan, en skola som var alldeles nybyggd. Under denna tid skrevs jag även in som elev vid den Kommunala musikskolan där jag under det första året fick lära mig att spela Mandolin. Efter detta ”introduktionsår” valde jag att fortsätta med Fiol.

Min musiklärare var Harald Andersson en helt gudomlig lärare som jag skulle komma att fortsätta hos under totalt 10 år, varav de sista året som ”privatelev” i hans hem på Östra Ågatan i Uppsala.

Jag kom att ha i stort sett samma klasskamrater ända sedan första klass. Inför fortsättningen valde jag tillsammans med pappa och mamma att söka till den kommunala treåriga realskolan, där jag också kom in, vilket i sin tur innebar att jag skulle genomföra år 5 och 6 i specialklass som förberedelse för realskolan och dess krav. Min klassföreståndare i 5:an hette Erik Weinz och i 6:an Viking Hjalmar. Det blev även ny skola igen, Brantingsskolan, återigen en alldeles nybyggd skola.

Realskoletiden 1958 - 1961

Hösten 1958 kunde jag börja realskolans klass1 med klassföreståndaren Rudolf Rutqvist. Första skolåret i realskolan avlöpte sådär och med varierande resultat, kanske mycket beroende på en annan och högre takt i skolarbetet, dock kunde jag avsluta läsåret med godkänt och därmed uppflyttning till andra årsklassen.

Detta läsår kom att bli ganska jobbigt vilket i slutändan kom att innebära ej godkänd och jag tvingades gå om andra året. Nu var jag rejält skoltrött och less på det mesta. Det enda som kunde motivera mig i någon mån var vår karismatiska men stenhårda klassföreståndare, Sune Svensson, (vilken jag faktiskt behöll kontakten med ända fram till hans död den senare delen av 1970-talet) alltså långt efter skoltiden. Slutresultatet av min realskoletid blev att jag under hösten 1961 klev av skolan.

Sammantaget kan man säga att folkskoletiden präglades av lugna och engagerade lärare, realskoletiden av högt tempo, auktoritära och krävande lärare som kanske inte helt ut hade en förmåga att lära ut.

1960 hade jag uppnått "mopedåldern och jag fick i födelsedagspresent av min farmor en begagnad moped, en Apollo Motorette som sänker hällen på att bli mitt öde när framgaffeln i samband med passage av ett järnvägsspår i Boländernas industriområde gick av. Resultatet blev dykning över styret och ner i gatan, ambulans till akademiska sjukhuset!



Under den här tiden kom intresset för flyget att blomma ut och som ett resultat av detta intresse var jag under några år med i "Flygpojkarna" som var Flygvapnets ungdomsverksamhet och som under höst, vinter och vår bedrevs vid samtliga flygflottiljer, i mitt fall var det F 16 som gällde där vi under tisdagskvällar bedrev kursverksamhet syftande till att ge insikt i verksamheten vid ett flygförband.

Vår huvudinstruktör var under dessa år fälthögaren Martin Lang, vilken sedermera skulle komma att figurera som en av piloterna som rekryterades av Carl-Gustaf von Rosen för hans flygverksamhet med MFI 9 under

Biafrakriget.

Under helgerna, främst lördagar, kunde vi nyttja den simbassäng som fanns inne på flottiljområdet för diverse simaktiviteter och vattenlekar.

Eftersom skoltiden var avslutad gällde det nu att försöka bestämma vad man skulle ägna sig åt i framtiden och där fanns flyget högst upp på listan.

Allt mer drogs jag till flyget, även om jag vid denna tid ännu inte insett att detta skulle komma att bli en stor och betydelsefull del av mitt fortsatta liv!

Ut i arbetslivet 1961 - 1963

Nu gällde det att skaffa sig ett jobb och det gick ganska lätt eftersom Bussbolaget (idag Uppsalabuss) i samma veva sökte ny personal, bland annat ett antal nya busskonduktörer.

Jag sökte och blev antagen. Efter några dagars utbildning var det dags att påbörja det första "riktiga jobbet" där man varje månad kunde kvittera ut en egen lön!

Jobbet innebar en form av skiftgång med endera tidiga morgnar eller sena kvällar. Under denna tid träffade jag Helena Pettersson, som jag kom att hålla ihop med fram till hösten 1965. Tjänsten som busskonduktör var på grund av arbetstiderna ganska krävande så efter ett år sökte jag nytt jobb vid Wolraths bil AB där jag blev bensinstationsbiträde vid deras Esso-station.

Detta jobb passade mig betydligt bättre och jag kom att trivas mycket bra. Under denna tidsperiod kunde jag ta körkort och köpte även min första bil, en Volkswagen 1200 årsmodell 1956, som betingade ett pris av 500:-. Bilen var väl begagnad och krävde omfattande renoveringsinsatser. När de flesta av dessa arbeten var avklarade kunde bilen beskådas i sin nya rubinröda kulör.

Vid denna tidpunkt transporterades inte salubilar (nya bilar från leverantör) till återförsäljarna med hjälp av biltrailers, utan dessa hämtades och kördes till respektive återförsäljare av dess personal. I denna verksamhet deltog jag vid åtskilliga tillfällen vilket gav tillfälle att få prova senaste bilmodellerna ur GM:s modellprogram. Dessa "bilhämningsresor" gick till på följande sätt:

5-6 lediga personer samlades någon eftermiddag för att med bil bli nertransporterade till General Motors nordiska (som var generalagent för GM-bilar) i Hammarbyhamnen i Stockholm. Med oss hade vi s.k. ”gröna registreringsskyltar” till bilarna eftersom dessa naturligtvis var oregistrerade och ett antal bensindunkar (alla bilar var i princip tomma på bensin). Efter utkvittering av bilarna var det bara att köra mot Uppsala igen!

Under denna tid stötte jag på min gamla klasskamrat från realskolan Lars-Göran (Lasse) Egrell, som jag umgåtts ganska mycket med, på en dans och han berättade att han just kommit i på flygskolan på Ljungbyhed.

Jag hade haft mina funderingar på att söka men ännu inte gjort detta, men utbrast ändå: ”vi syns därnere!”

Ganska omgående skaffade jag ansökningshandlingar som fylldes i och skickades in och därefter var det bara att vänta. Svar kom och jag kallades till test i Stockholm, den första gallringen var för mig vunnen!

Efter genomförda tester och ytterligare en tids väntan kom svaret att även jag var antagen till flygutbildning till fältflygare i flygvapnet.

Tiden i Flygvapnet 1963 - 2000

FÖFS och flygskoletiden (GFU) i Ljungbyhed 1963 - 1965

Från 1963-10-15 anställdes jag i Flygvapnet som Fältflygarelev vid Krigsflygskolan F5 i Ljungbyhed. Tiden 63-10-15—64-10-01 genomfördes skolstudier vid Förberedande fältflygarskolan FÖFS vid Herrevadskloster i Ljungbyhed.

Denna utbildningstid innefattade en av de absolut bästa utbildningsperioder jag under mina år upplevt. Visserligen högt tempo och höga resultatkrav, men otroligt kompetenta och engagerade lärare som verkligen gick in för sin uppgift, att lära ut.

Detta sammantaget resulterade i ett hyfsat slutbetyg och hösten 1964 var det dags att flytta in på F 5 och 1:a flygskolan för att påbörja flygutbildning på SK50 SAAB Safir.

Till att böja med förlopte allt som förväntat men under hela tiden fanns den starka pressen att man måste uppfylla utbildningsmålen och man såg hela tiden kurskamrater som fick lämna utbildningen och resa hem.

Under hela utbildningstiden på Ljungbyhed hade man som elev endast tre fria hemresor, jul/nyår, påsk och semester. Övriga resor fick man själv bekosta så det blev inte så mycket resande. I januari 1965 ringde varningsklockan, jag var uppsatt för kontrollflygning, vilket kunde inträffa då utbildningsresultaten inte var vad som krävdes för fortsatt utbildning. Kontrollen omfattade roteflygning tillsammans med min kurskamrat Hjalmar Lindberg från Östersund, Hjalmar som senare kom att placeras vid F21 i Luleå, där han avslutade sin aktiva tid i flygvapnet som chef för kameralenheten (kassachef).

Eftersom det inte gick vägen för någon av oss var det slutfluet på Ljungbyhed och vår utbildning till fältflygare avbröts. Vi fick dock båda en ny chans i och med att vi blev beordrade att inställa oss vid UTK (Flygvapnets uttagningskommision i Stockholm) under hemfärden. Där fick vi båda redogöra för våra upplevelser från flygskolan och som avslutning erbjudandet om att få gå en utbildning till Flygnavigatör vid F1 i Västerås. Naturligtvis tackade vi båda ja till detta erbjudande.

Kursen skulle börja 1965-05-04 så vi fick fara hem och fördriva tiden fram till dess. Tiden vid flygskolan och delvis även tiden vid FÖFS upplevdes som jobbig med stenhård disciplin och en nästan total avsaknad av medkänsla hos lärarkåren. De flyglärare som i många fall ”tvångskommenderats” till flygskolan upplevdes ha som mål att snarast avskilja i stort halva elevkåren. En vilja hos flyglärarna vid den tiden, att verkligen jobba för att lära ut verkade inte finnas med i bilden.

Själv fick jag vid återkomsten till Uppsala ett jobb vid en livsmedelskedja där jag sysslade med det mesta fram till dess att den nya utbildningen i Västerås började.

Flygnavigatörsutbildningen (GNU) vid F 1 i Västerås 1965

Måndagen den 4. maj 1965 samlades kursdeltagarna på F1 där kurschefen kapten Ulf Littmark och huvudläraren fanjunkare Bernt Storm hälsade välkommen och redogjorde för utbildningens omfattning och därmed var allt igång igen. Som lärare i navigation hade vi även 1.fnav Gunnar Nilsson (Mossberg)

Alla kursdeltagare kom från "sparkade" fältflygarelever och vi skulle under utbildningstiden komma att bli ett väl sammansvetsat gäng.

Dessa var bland andra: Urban Bengtsson (som jag skulle komma att kampera ihop med under nästan hela min tid i Flygvapnet). Urban flyttade upp till F4 och Frösön redan våren 1967 eftersom F 4 skulle överta de J32B som tidigare hade funnits vid flottiljen i Västerås då dessa nu skulle ersättas av J 35 F. En annan som jag skulle komma att tillbringa mycket fritid med var Sven Jernström (som jag kom att tjänstgöra på F12 Kalmar tillsammans med till hösten 1968 då Sven omplacerades till F11 eftersom turen nu kommit till F 12 att byta till J35 F från hösten detta år), Peter Särnblad (avslutade sin utbildning under GFSU vid F12), Gunnar Carlsson (plac. F12, F4 och F11, blev sedan barnläkare (i Karlstad),

Kursen var 6 månader lång och utbildningen omfattade såväl militära som civila ämnen. Mycket teknik och yrkesinriktat såväl som vanliga civila ämnen som engelska och matematik.

rena motsatsen till tiden vid flygskolan. Här fanns inte den elev/lärarementalitet som var rådande vid flygskolan utan här var alla närmast som kamrater. Tiden gick dock fort samtidigt som kunskaper och färdigheter ökade markant och i oktober 1965 var det dags för examen och tilldelning av den första flottiljplaceringen där jag hade valt F 12 Kalmar. Det var en ganska skön känsla att få motta sina gyllene vingar och de första gradbeteckningarna, furir (flygnavigatör av andra graden.)

Graden innebar att man fortfarande hade statusen elev men, att den fortsatta utbildningen företrädesvis bedrevs vid hemmaförbandet och i form av att skaffa sig erfarenheter och färdigheter i sitt nya yrke.



Jag, Gunnar Carlsson, Hjalmar Lindberg, Sven Jernström, Urban Bengtsson, Nils-Göran Andersson vid vår "flygande lektionssal" Tp83 Pembroke



Hjalmar Lindberg, Urban Bengtsson, Nils-Göran Andersson, Sven Jernström, jag själv på F 1 1965 vid vår kommande arbetsplats J32B "Lansen"

Första förbandsplaceringen F 12 Kalmar 1965 - 1968

Måndagen den 29 oktober 1965 reste jag med min bil de 50 milen från hemmet i Uppsala till flottiljen i Kalmar. Det var med spänd förväntan jag tidigt på morgonen startade min färd för att nå målet till klockan 10:00 som var den inställelsetid som angivits. Väl framkommen till Kalmar stannade jag till vid ett kafé vid Stortorget för att få i mig en kopp kaffe eftersom det ju var några timmar sedan jag åt min frukost. Då jag inte hade full koll på vägen ut till flottiljen passade jag även på att fråga efter en vägbeskrivning, vilket jag också fick. Sålunda stärkt kunde jag inställa mig i vakten på F 12 där jag fick ytterligare instruktioner. Jag blev visad till f.d. 3.div gamla flygtjänstbyggnad där vi nytillkomna elever skulle husera tills vidare.

Där togs vi emot av ställföreträdande divch. löjtnant Bengt Martinsson som hälsade oss välkomna och presenterade vår fortsatta utbildning och dess innehåll. Vi blev även tilldelade var sitt uthyrningsrum vilket från och med nu skulle vara var och ens egen permanenta bostad.



Vägen in mot vakten vid Kalmarflotttiljen F 12.

Radarinflygningsskede (RIS) hösten 1965

Tiden som följde innehöll fortsatt flygning med TP83 vilka nu utrustats med den siktesradarstation PS42/A som vi skulle utbildas på och lära oss behärska till fullo. Till vår hjälp fanns även en enkel radarsimulator som uppkopplad till en J32B i en hangar gav oss lite arbetsmiljökänsla och visade sig vara ett förträffligt hjälpmedel. Dagarna varvades med flygpass i TP83 och teorilektioner. Det var mycket som skulle läras in så det gällde att hänga med eftersom det fortfarande fanns en risk att bli avskild om man inte klarade kraven.

Tiden gick och det blev 1966. I januari blev det så dags för luftdop i J32B, nästan på dagen ett år efter att jag fick lämna flygskolan. Det var en typisk sydsvensk vinterdag lite gråmulen och med ett tunt lager snö på marken. Min förare var Bengt Martinsson och det var första passet efter lunch. Det var en omvälvande känsla att äntligen få kliva ner och spänna fast sig i flygplanet och veta att nu var det dags! Vi startade bana 34 med full effekt alltså tänd efterbrännkammare. Att bara känna "hästsparken" när efterbrännkammaren tändes och det bara bar iväg, var en minnesvärd och omtumlande upplevelse (som senare blev vardagsmat!). Bara upplevelsen att få känna på G-krafterna när G-dräkten gjorde "sitt jobb" var en något udda upplevelse om än inte helt behaglig första gången. Bengt presenterade flygplanet fullt ut i alla höjdsikt och fartområden just för att visa flygplanets potential. Efter ca. 45 minuter i luften landade vi åter på F12, med en mycket svettig men nöjd navigatör i baksits som nu hade fått prova på och invigt sin nya arbetsplats, dessutom blivit överljudsdopt!

Grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) 1966 - 1967

Nu hade vi även flyttat över till 2.div ordinarie flygtjänstbyggnad där vi snabbt kom in i gänget. Eftersom de flesta av divisionens flygande personal av yngre årgång var ogifta och bodde på flottiljområdet blev vi ett väl sammansvetsat gäng som höll ihop såväl i tjänsten som på fritiden. Vi skulle nu vidareutbildas till väl fungerande navigatörer/radaroperatörer för "det kalla kriget" som då pågick som bäst. Dagar och veckor rusade iväg med ibland 5 flygpass om dagen så man hade sällan

några sömnproblem. Under de första månaderna deltog vi inte i kvälls och mörkerflygningarna eftersom man behövde ha nått en viss utbildningsnivå för detta. Så det blev först under hösten 1966 som vi fick våra "mörkerdop". Just detta att starta och komma upp i luften i totalt mörker var i sig en udda upplevelse. En annan udda upplevelse var att ligga på 13000 meters höjd en bit in över Småland och samtidigt se ljusen från våra nordiska huvudstäder Helsingfors, Köpenhamn, Oslo och Stockholm, givetvis var kravet att det var någorlunda klart väder! Under slutet av året fick vi också börja vara med på de olika tillämpningsövningarna vilket blev till välkomna avbrott i den dagliga tjänsten. Att det var för kriget och landets försvar som vi övade var det nog ingen som på allvar reflekterade över. Det här var ju faktiskt under den tid då "Kalla kriget" var som kallast! Dagar och veckor blev till månader och det mesta blev rutin allt eftersom kunskaper och färdigheter ökade.



*Lennart Uhlman
och jag efter
ett flygpass
1968*

Fortsatt flygslagsutbildning (FFSU) 1967 - 1970

Den grundläggande utbildningen (GFSU) var nu avslutad och vi var med våra ca 500 flygtimmar rejält varma i kläderna. Den dagliga rutintjänsten hade i och med att vi nu lämnat GFSU-tiden bakom oss, utökats med Incidentberedskapsperioder under den tid då vi normalt var lediga. Normalt bedrev vi vår incidentberedskap vid F 12. Oftast renderade denna beredskap i minst en start per dag och därmed oftast även kontakt med främmande flygplan.

Under de perioder då incidentberedskapsansvaret vilade på F 12 kunde beredskapen vara fördelad på följande sätt: dagen kunde börja med att vi gick på beredskapen ett antal timmar innan ordinarie tjänstgöringstiden normalt startade (05:00 eller tidigare). När normal flygövningstid startade kunde vi vara lediga fram till lunch då vi åter gick in i beredskapen, för att åter vara lediga från då eftermiddagens flygövningar startade fram till normal arbetstids slut då vi åter gick in i beredskapen. Denna typ av beredskap bedrevs oftast veckovis och kunde vara ganska ansträngande.

Ett speciellt minne från ett incidentberedskapspass härrör från nyårsdagen 1968. Vi gick på beredskapen runt klockan 05:30 och redan från början hade vi två flygplan i beredskap för enskild start eftersom vi från ljusningen skulle ha en rote (två flygplan) i beredskap. Klockan 05:50 beordrades beredskapsgraden "högsta", vilket oftast innebar att vi kunde förvänta oss en insats mot något okänt flygföretag. Efter ytterligare ett antal minuter kom så ordern " starta sydost" till båda flygplanen. Vi startade och steg till ca. 5000 meter på nordvästlig kurs för att sedan vända till kontrakurs under svag

dykning. Kursen ledde rakt över centrum i Kalmar, som vi passerade med ca. 1100km/tim på något 100-tal meters höjd, mitt över Kalmar centrum kom även "halv broms, nu," (luftbromsen gjorde att turbulensen runt flygkroppen kraftigt ökade och därmed bullret) vilket uppvaknade det måste ha blivit en tidig nyårsdagsmorgon! Eftersom vi inte fann något verkligt mål så kan man misstänka ett jaktledaren (JAL) hade bestämt sig för att "väcka Kalmar" och visa att beredskapen var god även en tidig nyårsdagsmorgon!

Våren 1967 var vi nytillkomna väl inne i den dagliga tjänsten och det blev dags att förbereda för ett nytt gäng navigatörer. Dessa skulle placeras vid 1.div. Jag skulle fungera som en av lärarna för detta gäng och fick därför byta division till 1.div. Det blev alltså dags att åter flyga TP83, men denna gång som lärare. Lärartjänsten var en trevlig och lärorik tid som verkligen tilltalade mig och som jag skulle komma att återvända till många gånger under min fortsatta tid i flygvapnet. Under tiden vid F 12 kom jag att sätta ett personligt höjdreord. Vid en tidigare flygning till Säve kom ett av våra flygplan att landa på sandad bana varvid sand sögs in i motorn. Eftersom man befarade att sanden kunde ha orsakat motorskador fick flygplanet inte flygas före en noggrann kontroll. Efter en okulärbesiktning av ledskenor och kompressorskovlar togs beslutet att flygplanet utan problem skulle kunna flygas hem till Kalmar och att man i samband med denna flygning skulle utföra en kontrollflygning av motorn. Uppdraget att göra denna flygning gick till andre flygingenjören vid F 12 Sven Olov Håkansson (sedermera Hökborg som under 1990-talet blev stor chef för JAS-projektet inom Försvarets materielverk) och jag. Efter inledande kontroller att allt fungerade normalt frågade Håkansson ”Skall vi kolla hur högt vi kommer?” Detta hade jag ingen invändning mot så med fullgas och tänd EBK började vi klättra uppåt. Så småningom började himmelen över oss anta en mer mörkblå ton och vid höjden 17600 meter var farten så låg att flygplanet tenderade att vika sig, så där avbröt vi. Det blev i alla fall ett snyggt höjdreord! Med J32B var det godkänt att flyga upp till 14000 meter. Resten av flygningen hem till Kalmar gick även den helt enligt rutin.

Under tiden vid F 12 fick jag även uppleva mitt första allvarliga flygtillbud. Under en övning i avancerad roteflygning behövde min förare, (Dag Florén) hastigt dra av gasen för att sedan snabbt dra på igen med resultatet att jag hörde en skarp smäll och därefter kunde jag höra att motorvarvet minskade. Jag hade inte upplevt detta tidigare så jag frågade givetvis Dag vad som hänt. Hans svar var helt utan dramatik ”det var bara motorn som stannade”. Efter någon halvminut gick den lugnt och tryggt igen. Under den här perioden lärde man sig verkligen att lita på sin förare till 100%, vilket var förutsättningen för en väl fungerande och yrkesskicklig besättning.

Livet gick sin gilla gång och månaderna lades på hög. Det började röras om inom flygvapenorganisationen. En ombeväpning från J32 till J35 var på gång och F12 skulle ombeväpnas efter att F 9 hade fått sina J35-or. Nu blev det inte så, F 9 lades ner och det beslutades att dessa flygplan i stället skulle gå till F 12. Det blev med andra ord lite bråttom. Därmed blev flygnavigatörerna arbetslösa vid flottiljen och vi skulle flyttas till andra förband utrustade med flygplan 32, främst var det attackflottiljerna som skulle få täcka sina vakanser men en del skulle kunna få följa våra J32B till F 4 och F 21 som skulle få överta flygplanen. Själv valde jag att söka en plats vid F 4 på Frösön. F 4 kallades ofta för ”Frösö flygklubb” av elaka kamrater. Det skulle dock visa sig att uttrycket inte helt var taget ur luften. Den sista sommaren 1968 blev en stor förändring i mitt liv då mycket kom att hända. Den 18 maj detta år förlovade Gunnel och jag oss. Under semestern, 17 augusti, gifte vi oss på Gyllene Uttern och från och med 21 augusti var jag omplacerad till F 4 Frösön med placering vid 2.divisionen, David blå.

Fritiden i Kalmar

Allt var inte tjänst, vi hade faktiskt även ett i högsta grad fritt och socialt liv när vi var lediga. Helt plötsligt hade man en hyfsad lön och slapp försöka överleva på en ”elevlön” och kunde därmed börja köpa de prylar man ville ha. Min gamla Volvo PV Favorit 1956 byttes ut till en DKW AU 1000 1962 under hösten 1965. Redan 1966 var det dags för en mer ständsmässig bil, en Porsche 356B

årsmodell 1961 vilken betingade det överkomliga priset av 13.500 kronor, 1966 var denna summa trots allt ganska stor sett till den tidens penningvärde!



Vi levde väl som våra jämnåriga civila med dans, bio, fester, krogen o dyl. Det var med andra ord en mycket händelserik och behaglig tid. Det var också under denna tid som jag kom att träffa Gunnel första gången. Vi var ett stort gäng som hade vårt boende inne på flottiljområdet, både fältflygare, navigatörer och andra kategorier. Sen tillkom andra personer som ofta träffades på olika ställen i stan, sjuksköterskeskolan, sjöbefälsskolan, brandkåren och några ställen till. Sammantaget hade vi ofantligt kul tillsammans. En stor del av fritiden tillbringade jag tillsammans med min arbetskollega Sven Jernström som jag var kurskamrat med sedan F1-tiden.

En för mig helt ny fritidssysselsättning tog sin början 1967. Denna sommar återupplivades Kalmar flygklubbs segelflygsektion efter att ha varit avsmnad ett antal år. Fältflygaren Bosse Forsberg som var utbildad flyglärare åtog sig rollen som segelflyglärare och ett antal av oss F 12-anställda gick med i klubben för att få snurr på verksamheten. Segelflyg visade sig vara en mycket trevlig sport som jag hade planer på att fortsätta med efter min förestående flytt norrut. Nu kom det av olika anledningar inte att bli så.

1968 blev ett mycket händelserikt år. Under hösten skulle de stora flygvapenövningen ”Ö-68” genomföras och före denna skulle en förövning ”Stratus” genomföras före semesterperioden. Dessutom skulle jag gifta mig innan vi flyttade upp till Östersund. Alla delarna föll på plats och den 17 augusti gifte Gunnel och jag oss på Gyllene Uttern utanför Gränna.

Livet gick sin gilla gång och månaderna lades på hög. Det började röra sig inom flygvapenorganisationen. En ombeväpning från J32 till J35 var på gång och F12 skulle ombeväpnas efter att F 9 hade fått sina J35-or. Nu blev det inte så, F 9 lades ner och det beslutades att dessa flygplan i stället skulle gå till F 12. Det blev med andra ord lite bråttom. Därmed blev flygnavigatörerna arbetslösa vid flottiljen och vi skulle flyttas till andra förband utrustade med flygplan 32, främst var det attackflottiljerna som skulle få täcka sina vakanser men en del skulle kunna få följa våra J32B till F 4 och F 21 som skulle få överta flygplanen.

Själv valde jag att söka en plats vid F 4 på Frösön. F 4 kallades ofta för ”Frösö flygklubb” av elaka kamrater. Det skulle dock visa sig att uttrycket inte helt var taget ur luften.

Den sista sommaren 1968 blev en stor förändring i mitt liv då mycket kom att hända. Den 18 maj detta år förlovade Gunnel och jag oss. Under semestern, 17 augusti, gifte vi oss på Gyllene Uttern och från och med 21 augusti var jag omplacerad till F 4 Frösön med placering vid 2.divisionen, David blå.

Omplacering till F4 Frösön 1968 – 2000

Redan dagen efter bröllopet åkte jag upp till Uppsala och Gunnel for åter till Kalmar för att slutföra sin tjänst vid Kalmar lasarett innan vi kunde återförenas i vår nya hemstad Östersund.

Eftersom alla flygnavigatörer vid F 12 Blev arbetslösa i och med ombeväpningen till J35 Draken och den kommande stora flygvapenövningen skulle genomföras med de ”gamla” Lansenflygplanen, var det brist på flygnavigatörer eftersom dessa var omplacerade till andra förband efter semesterperioden. Själv fick jag en återkommande till F 12 under tiden för ”Ö-68”. Innan dess skulle jag försöka hinna med att etablera mig på 2.jaktflygdivisionen ”David blå” på Frösön där jag inställde mig till tjänst måndagen den 21 augusti, flytta in i vår nya lägenhet på Odenskogsvägen 110, kort sagt försöka få till en etablering och grunda en tillvaro i Jämtland! Som ett första steg reste pappa (som via kontakter fixat vår lägenhet), jag, Gunnel och hennes föräldrar upp till vår nya hemstad de första dagarna i augusti för att i första hand ta den nya lägenheten i besittning. Vidare skulle telefonabonnemang beställas och sådana enkla saker som gardinstänger, städredskap, strykbräda och div. annan nödvändig utrustning inköpas.

Huvuddelen av vårt första möblemang inhandlades under 1 dags besök på IKEA vid Kungens kurva i Stockholm. Dagar, veckor och månader förflöt och jag kom att trivas ofantligt bra med arbete, förband och Jämtland. Vi hade nu funnit oss väl tillrätta med vår första egna bostad och livet i Östersund. Under vintern 1969 blev det dags för familjen att växa och den 6 februari 1969 föddes Joacim på Östersunds sjukhus. Tyvärr grasserade en influensaepidemi vid denna tid så det var besöksförbud på sjukhuset och jag fick därför inte se min nyfödda son förrän det blev dags att hämta hem honom och Gunnel från sjukhuset efter några dagar.

Den första tiden på F 4 gick till att snabbt komma in i de dagliga rutinerna och i och med att jag redan första dagens kväll på grund av czechkrisen 1968, fick ta ett incidentberedskaps-pass, gick detta tämligen snabbt och smärtfritt. Den absolut största skillnaden med tjänsten mellan F12 och F4, var det sätt på vilket det flögs på. Vid F4 hade man ett mer taktiskt (krigsmässigt) uppträdande i flygtjänsten.

1968 var det dags för 2.div F4 att få sig tilldelat nya förare från Ljungbyhed. Därför flög jag och divisionschefen, dåvarande kaptenen, Christer Tham under september ner till Ljungbyhed för att få överlämnat vilka de tilldelade eleverna var. Val på plats vid F5 fick vi även möjlighet att flyga ett pass med varsin elev. Detta var faktiskt mitt första pass i SK60, ett flygplan som visade sig vara en trevlig bekantskap. De nya eleverna var 7 till antalet som inställde sig vid divisionen för att påbörja sin utbildning på J32B under oktober 1968. Redan från elevernas 5:e flygpass var det dags för oss navigatörer att flyga med de nya eleverna. Då hade dessa nödortfärdigt lärt sig att starta och landa med flygplanet.

Någon möjlighet att handgripligen påverka flygandet hade man inte från baksits, utan man kunde endast genom kommandon påverka föraren. Under elevernas första flygpass fanns dubbelkommando inmonterat i ett par flygplan men dessa nyttjades enbart under de absolut första flygpassen. Oftast förlöpte allt väl och eleverna gjorde som de blev tillsagda att göra.

Under utbildningen av dessa elever hände min allvarligaste incident: en av de nya förarna Jan I Bolin skulle under senare delen av sommaren 1969 genomföra en lågnavigering i området mellan Frösön och kusten. Bolin var inte någon större stjärna på lågnavigering så efter ett tag tog jag över navigerandet för att visa hur det skulle gå till. Han fick efter ett tag ta över igen och verkade ha koll på hur han skulle göra för helt plötsligt började allt stämma bättre. I samband med att vi passerade en myr NW Sollefteå gjorde han en kraftig upptagning, samtidigt som han korrigerade för ett lägesfel. Samtidigt hördes en smäll i flygplanet. Ingen sa något så jag noterade smällen som ett normalt flygplanljud (ibland kom smällar och andra ljud från motorinstallationen i samband med kraftig belastning). Vi fortsatte övningen hem mot Frösön och landade. Efter landningen såg teknikerna närmast chockade ut och frågade vad vi hade sysslat med. Det visade sig att flygplanet var delvis sönderslaget, höger vingframkant var tillbucklad och vingen hade ett flertal hål på undersidan, stabilisatorn var demolerad och hela flygplanet luktade tall kraftigt. Jag kunde snabbt härleda skadorna till händelsen över myren

NW Sollefteå men Bolin förnekade att han varit så lågt att han kolliderat med marken. Jag beordrade Bolin att till divchefen anmäla vad som hänt, vilket han också gjorde. Christer Thams enda kommentar var "har du varit under 50 meter" (vilket var lägsta beordrade höjd för övningen). Bolin svarade snabbt nej på frågan varpå Tham replikerade: "jag skulle vilja se den jävla tall som är 50 meter hög"! Därpå reste sig Tham tog sin cykel och for ut för att titta på flygplanet. När han kom tillbaka sa han bara: "nu hade ni allt en djävla tur som kom hem igen"! Flygplanet (32619) blev aldrig reparerat utan bedömdes som totalhavererat och avfördes.

Samme Bolin lyckades någon vecka efter denna episod hamna i ryggsjinn under en övning i avancerad flygning i fyrgrupp, han lyckades reda ut det okontrollerade läget, men i och med detta var det slutfluket för Jan Ingvar Bolin, i alla fall vid F4! Under sensommaren 1969 var divisionen, uppdelad på två delar, uppe vid Anasjön uppe i Jämtlandsfjällen för lite rekreation och fiske.

Den 20 augusti nås jag via radion av budskapet att min forne klasskamrat Lars Egrell havererat med en Sk 16 i havet utanför Söderhamn och omkommit. Ett ganska tungt besked som kanske inte riktigt gick in i mitt medvetande förrän långt senare. Lasse och jag hade under åren i realskolan och Flygpojlkarna funnit varandra och vårt gemensamma intresse.

Vid den tiden förekom ingen krishantering eller annat stöd inom försvarsmakten utan var och en fick försöka hantera sådana händelser på egen hand! Dessutom förekom det flyghaverier ganska frekvent vid den tiden.

Veckan före hade den andra halvan av divisionen varit uppe vid Anasjön på fisketur. Då skulle ju vi som var i tjänst naturligtvis flyga upp till Anasjön för att "hälsa på" våra kamrater. Efter att vi i fyrgrupp genomfört en gunga med hög belastning noterade jag att fartmätaren inte fungerade utan hela tiden pendlade runt nollan. En snabb titt ut mot höger vingspets gav snabbt en förklaring, vi saknade pitotröret som tydligen hade brustit under belastningen!

Efter anmälan till gruppchefen fick vi avbryta och ansluta på en annan gruppmedlem för att denne skulle kunna leda oss hem för landning. Allt gick bra ända till sista delen då vi kom in i jetstrålen från framförvarande flygplan då denne drog på efter att ha avslutat inledningen till landning. Följden blev att vi hamnade i ett överstegrat läge och flygplanet satte sig hårt i marken ca.75 meter före banändan. Tack vare det kraftiga landstället osh en lugn förare så gick allt bra och resultatet blev endast att en grundlig avtvättning av flygplanets undersida behövdes.

Under åren med flygtjänst inträffade fler incidenter av mer eller mindre allvarligt slag men i huvudsak var denna tid bekymmersfri för min del. Min flygtjänst hade jag kvar till och med 1975.

Omskolning till STRILFACKET 1969 – 2000

Redan under 1969 kom beskedet att F 4 skulle byta flygplanssystem från J32 till J35 (flottiljen skulle överta de J35 D som varit tilldelade F 3 i Linköping). Alla flygnavigatörer vid flottiljen skulle alltså återigen bli "arbetslösa" och tvingas flytta till andra förband från våren 1970. Eftersom personalåtgången på grund av haverier varit tämligen hög vid våra attackförband, var inte motivationen speciellt hög när det gällde att söka till något av dessa förband. Samtidigt uppdagades att Strilsystemet behövde personal och en utbildning till Radarjaktledare skulle starta efter semesterperioden 1969. Denna yrkeskategori tilltalade mig bättre så jag lämnade in en ansökan till denna utbildning. I September detta år påbörjade jag denna utbildning vid dåvarande Stilskolan på F2 i Hägernäs utanför Stockholm. Samtidigt påbörjade även två andra arbetskamrater, Urban Bengtsson och Sten Svensson denna utbildning. Kursen sträckte sig fram till julen 1969 och utfallet för oss F 4-elever blev att jag och Urban genomförde kursen med godkänt resultat medan Sten Svensson inte kom vidare.

Efter nyåret fortsatte utbildningen med praktik vid radaranläggningen "Draken", en PS-08 ute på Vikbolandet utanför Norrköping. Därefter fortsatte utbildningen med de olika radarsystemen, styrdata och naturligtvis massor av praktik.

Redan tidigt under utbildningarna kom bud från dåvarande Flygstaben att både Urban och jag skulle återgå som flygnavigatörer och omplaceras till Såtenäs och attacken! Om inte vi omgående sökte och blev antagna till underofficersutbildning! Ganska hårda bud eftersom vi för att bli behöriga var tvungna att uppvisa betyg motsvarande realexamen i huvuddelen av aktuella ämnen. Problemet var bara att flygvapnet inte godkände sin egen skola FÖFS där vi i princip redan hade erhållit dessa betyg, utan vi var tvungna att på kort tid tentera av dessa ämnen vid civil skola i Östersund! Detta löstes efter tillmötesgående och hjälp från Österängskolan i Östersund. Med alla formella krav uppfylla kunde vi inställa oss vid dåvarande F 14 i Halmstad för att påbörja vår underofficersutbildning 10 augusti 1971.

Underofficerutbildningen 1971

Hela utbildningen genomfördes i samma anda som den tidigare vid FÖFS vilket innebar att den studieerfarenhet som vi hade i bagaget kunde användas.

Vi som tillhörde kategorin ”flygande” kom att jobba och studera tillsammans, vilket skulle det visa sig var bra eftersom detta resulterade, tillsammans med avsevärt längre anställningstid inom försvaret och bättre erfarenheter från tjänsten, i högre resultat på proven.

Inför varje prov samlades vi ”flygande” för att förbereda oss genom att gå igenom allt inom aktuellt ämnesområde och som kunde tänkas bli föremål för frågor på ett prov och därefter plugga in dessa eventuella frågor. Detta visade sig vara en mycket effektiv metod eftersom vi oftast hade hittat rätt och prickat alla frågor. Provresultaten blev nästan undantagslöst full pott d. v.s. högsta betyg.

Även vad avser boendet var det ”FÖFS-stuk” d. v. s vi var anvisade att bo inne på flottiljområdet. Jag delade rum med Lasse Fagerholm från flygtransportdivisionen på F7. Vi trivdes bra ihop och som närmaste grannar hade vi i rummet bredvid fältflygarna Sven-Åke Huldberg och Christer Källström, två festglada killar vilka båda skulle flyga in sig på AJ37 Viggen vid FC direkt efter denna kurs för att fungera som lärare vid det kommande systembytet från A32 till AJ37.

Strilenheten 1971 - 1980

Direkt efter vår kursavslutning 1971-12-15 var det dags att åka hem till Östersund. För denna resa hade vi fått godkänt att resa med Linjeflyg, vilket var välkommet eftersom vi samma dag fått ta emot nycklarna till vårt nybyggda hus så jag hade flera skäl till att ta mig hem så snabbt som möjligt. Det kändes helt underbart att komma hem till en lugnare tillvaro efter en intensiv utbildning under nästan sex månader! Redan samma kväll var jag i huset för att montera in de persienner vi tidigare köpt in. Dagen efter flyttade vi och lämnade vår 2-rumslägenhet för vår nya 5-rumsvilla.



Nu följde en period av rutintjänst med den dagliga tjänsten på flottiljen och det privata familjelivet som under kortare eller längre perioder bröts för olika utbildningar eller kommenderingar. Den mesta verksamheten bedrevs vid den tiden på plats vid någon av de radarstationer som huvudsakligen var belägna ute vid kusten. Under en period var vi utkommenderade varannan vecka. Även de veckor vi hade tjänstgöring på Frösön kunde innehålla kortare kommenderingar på någon eller några dagar.

En vanlig vecka kunde se ut såhär: måndag tjänstgöring på flottiljen, tisdag klockan 05:30 resa till och tjänst vid radarstation vid kusten (Härnösand eller Sollefteå) och därefter hemresa efter klockan 21:30, onsdag till fredag tjänst vid flottiljen. Att jobba under dessa premisser var väl kanske inte alltid så optimalt eftersom alla resor företogs med bil, endera den egna eller ibland med en tjänstebil, men det blev långa dagar och kunde innebära först drygt 20 mil bilresa sedan 12 timmar arbete och som avslutning drygt 20 mil bilresa hem. Totalt blev det lätt 18-timmarsdagar.

Det blev ganska snart en väl inarbetad rutin som fungerade bra för såväl tjänsten som för den enskilde.

Under vår utbildning hade vi fått utbildning även på materielsystem som inte fanns i vår närmiljö. Dessa system var vi tvungna att bibehålla kunskap och färdighet på och då var vi hänvisade till de platser där materielen fanns, LFC O5 eller LFC S1. Detta innebar ytterligare bortkommenderingar oftast minst en gång per år över hela landet.

Ytterligare bortavaro blev det periodvis då vi efter lärarutbildning ofta togs i anspråk som lärare vid olika utbildningar vid STRILS (STRidsledning och LuftbevakningsSkolan) i Tullinge. Dessa kommenderingar var mycket stimulerande och givande och det kändes alltid bra att få dela med sig av sina förvärvade kunskaper och färdigheter.

Tyvärr medförde detta något ”kringflackande” liv att jag under åren missade mycket av mina barns uppväxt.

Under senare delen av 1970-talet skulle ett nytt modernt radarsystem (PS-860) introduceras i försvaret och därmed en organisation för att ta hand om detta tas fram.

Utbildningen på det nya systemet och produktionen av de nya krigsförbanden skulle i huvudsak bedrivas vid fyra stycken utbildningskompanier (Radarövningskompani 860), organiserade vid F 21 (Luleå), F 4 (Frösön), F 13 (Norrköping) och F 17 (Ronneby), samt vid F 18 (Tullinge) där all central utbildning av vpl och fast anställd personal skulle genomföras.

Efter att organisationen fastställts och tjänsterna utannonserats var det dags att under 1979 söka dessa. Själv sökte jag en tjänst som benämndes "Chef Taktikgrupp", en tjänst som jag hade ganska dimmigt begrepp om vad den skulle innebära. Tydligt var dock att det skulle komma att innebära utbildning av värnpliktiga i markförsvartjänst.

Om detta var mina kunskaper minst sagt svävande! Taktikgruppen skulle innehålla fyra befattningar varav två skulle vara avsedda för kategorin "Trupputbildare" så jag hade uppfattningen att det jag inte kunde fick jag lära mig av de övriga!

En uppfattning som skulle det visa sig vara ett bra ingångsvärde.



Kompanimärket 1980 - 1986

Kompanimärket 1987 - 2004

Radarkompaniet 1980 – 1994

Måndagen den 1 juli 1980 var det dags att starta upp verksamheten vid den nya organisationsenheten Radarövningskompani PS-860.

Vi fick starta upp verksamheten i provisoriska expeditionslokaler belägna i den tidigare underbefälsmässen/marketenteriet medan den blivande kompanilokalerna i gamla intendenturförrådet och f.d. 3.div lokaler i hangar 83 byggdes om och anpassades för den nya verksamheten. Förutom lokalfrågan var det mycket utbildning som under det kommande året skulle klaras av. Våra första värnpliktiga skulle rycka in vecka 14 år 1981, vi hade alltså knappt ett år på oss att själva lära oss och samtidigt bygga upp en helt ny utbildningsorganisation! Den egna utbildningen startade med en "System och hanteringskurs" totalt 3 veckor som genomfördes vid F 18 Tullinge. Det skulle komma att bli fler kurser där under de följande åren. Sedan skulle vår egen kompaniorganisation byggas upp, vilket bl.a. innebar (förutom systemutbildningen) fordonsutbildning, vapenutbildning och allt övrigt som vi skulle utbilda våra värnpliktiga i. Som en sista åtgärd fick vi efter att ha hämtat våra fordon hos Scania i Södertälje, hämta det första av våra radarsystem i Arboga. Kursandet och alla förberedelser gick bra och måndagen vecka 14 1981 kunde vi ta emot våra första värnpliktiga för 860-systemet. Under de närmaste åren var vi handgripligen delaktiga i utvecklingen av 860-systemet och taktiken i nyttjandet av förbanden. Varje utbildningsår utbildade vi ett komplett krigsförband vilket gjorde att förbandens medlemmar verkligen blev väl sammansvetsade och välfungerande komponenter i det svenska luftförsvaret. Under denna tid togs även fram utbildningsanvisningar "BUF 860" för förbandstypen. Detta arbete fick jag huvudansvaret för. Det färdiga resultatet fastställdes av högkvarteret och kom att utgöra den mall som alla radarkompanier hade att följa i sin verksamhet. Under mitten av 1980-talet kom låghöjdsystemet PS-870 in i bilden. Detta skulle i huvudsak ersätta

KSRR-kedjan runt våra kuster och var ett system som var ett samarbetsprojekt mellan flygvapnet och marinen. Utbildning och materiel byggde på arvet från 860-systemet och blev en uppgift för Radarkompanierna som inför utbildningsåret 1987 hade fått smärre organisatoriska justeringar. PS-870 byggde på enbart värnpliktig personal, dock med en reservofficer som förbandschef medan PS-860 hade en kompaniledning där huvuddelen av den ledande personalen utgjordes av fast anställda officerare. Under 1990-talets första år hade vi producerat det antal krigsförband som var oss tilldelade och ett antal kompletterings-omgångar genomfördes samtidigt som ett antal repetitionsövningar för tidigare producerade förband genomfördes. Under tiden vid Radarkompaniet kom mina befattningar att gå från den ursprungliga Chef Taktikgrupp via Chef Utbildningspluton/ställföreträdande kompanichef till Kompanichef (1990-1994).

Strilstaben 1994 - 2000

Den 1.juli 1994 var det dags att med blandade känslor lämna över rodret och därmed befälet över kompaniet till Mats Portinsson, vilken under några år varit min ställföreträdande kompanichef, för att själv i fortsättningen enbart vara låst till Ett skrivbord och stabsarbete (trodde jag!).

Stabstjänst

Placeringen vid Strilstaben skulle komma att passa mig alldeles utmärkt och jag trivdes mycket bra med mina arbetsuppgifter vilka huvudsakligen kom att handla om våra krigsförband som handläggare av och huvudansvarig för dessa. Vid denna tiden började datoriseringen av alla "kontorsmiljöer" på allvar slå igenom och så även inom försvaret. Vid varje avdelning på flottiljen utsågs en person som dataansvarig och detta blev också en av mina uppgifter.

Informationssystemutveckling (ISFV) 1994 - 1998

Redan under sommaren 1994 fick jag en fråga om jag var intresserad av att delta i utvecklingsarbetet med ett nytt informationssystem för Taktisk ledning av våra flygförband, Naturligtvis kunde jag tänka mig det och senare under året kom en begäran från Högkvarteret om att få disponera mig på halvtid tills vidare. Begäran innebar att jag förutom mina ordinarie arbetsuppgifter vid F 4 skulle ställa ca. 20 timmar/vecka till högkvarterets förfogande för projektarbetet med att utveckla det nya informationssystemet för förbandsledning. Åtagandet innebar att en normal arbetsvecka med 14-dagarsintervall kunde se ut på följande sätt. Måndag ordinarie arbetsuppgifter vid staben ev. kompl. inför projektarbetet. Tisdag morgon klockan väcker ca 04:15, lätt frukost, flygtaxi hämtar 05:05 för färd till flygplatsen. Flyg till Arlanda 06:00, vidare till Kristianstad (Everöd) kl. 07:50. Marktransport till Utvecklingscentrum i Kristianstad dit jag anländer omkr. 09:30. Därefter projektarbete enligt plan med avbrott för lunch. Under eftermiddagen fortsatt projektarbete fram till dess att dagens målsättning är uppnådd. Därefter incheckning på hotellet (i bästa fall omkring 19:00, ett antal gånger runt midnatt!). Har allt löpt enligt plan kan det även hinnas med en middag. Onsdag projektarbete hela dagen med förhoppningsvis mer normala tider. Torsdag samma föregående dag, dock med projektarbete fram till transporten hämtar för färd till Everöd och flyget tillbaka mot Arlanda klockan 16:30. Från Arlanda klockan 18:30 med landning Frösön 19:30. Därefter flygtaxi till bostaden där resan avslutas omkring 20:00. Fredag ordinarie arbetsuppgifter vid staben samtidigt som planering och förberedelser för nästa resa om två veckor. Efter helgen utskick av dokument från senaste projektmötet och dagordning för nästa samt resehandlingar och kallelse. under veckan skall även alla ändrade grafer och övriga dokument bearbetas och delges berörda. Allt genomförs under högt tempo och med kravet på hög noggrannhet. I vågskvalpet av den allmänna besparingsivern beslutade man att 1998 pausa den fortsatta utvecklingen, en paus som aldrig hävdades och projekt ISFV somnade in för gott.

Verksamhetscertifiering (RML) 1998 - 2000

I och med att projektet ISFV upphörde fanns jag tillgänglig för nya uppdrag vilket flottiljledningen snabbt upptäckte och jag ombads ta hand om och leda Projekt RML (Reglemente för Militär Luftfart) vid F 4.

Även detta ett projekt som tilltalade mig eftersom jag här hade stor nytta av mina erfarenheter från militär flygverksamhet och stridsledning. Även mina kunskaper om flygvapnets och flottiljens organisation kom här väl till pass liksom ingående kunskaper om projektarbete. Arbetet startades upp enligt samma mall som använts under tidigare projekt så dessa kunskaper kom väl till pass. Alla flygförband skulle arbeta lokalt och respektive förbands arbete stämmas av med Högkvarterets handläggare med bestämda intervall. Arbetet var enormt och detta medförde att granskande instans resurser inte riktigt kom att räcka till så efter ca 20 månaders arbete ställdes även detta projekt i väntläge våren 1999. Nystart var planerad till någon gång år 2000. Det var inte helt populärt när jag meddelade flottiljchefen att, 2000-06-30 skulle vara min sista arbetsdag vid F 4 och i Flygvapnet. Jag lovade dock att ställa upp på konsultbasis om man var intresserad, men därav blev intet (besparingskraven inom försvaret hade tagit befälet)!

Fredagen den 30/6 2000 blev en vanlig arbetsdag med beredskapsgenomgång och farväl till de som var i tjänst vid flottiljen innan jag packade ihop mina sista saker och för sista gången som anställd lämnade flottiljen efter 32 års tjänst!

Privatlivet i Jämtland 1968 – 2019

Under de inledande åren gick den övervägande delen av fritiden till att etablera ett familjeliv i Östersund. Varje år företogs ett antal resor tillbaka till "rötterna" d v s Oskarshamn och Uppsala, framför allt under större helger och under semesterperioderna.

Tiden 1969 – 1972 var mycket häktisk med många tjänsteuppdrag i form av utbildningar och annat som kom att styra familjelivet, men livet gick vidare och under åren lugnade allt sig och fann oss allt mer väl tillrätta under åren. Under mitten av 70-talet hade jag kommit i kontakt med modellhobbysporten Radiostyrd miniracing vilken skulle komma att bli den främsta orsaken till att jag engagerade mig inom motorsporten. Till att börja med som ansvarig för den nystartade miniracing-sektionen inom Jämtlands motorklubb 1977. Detta engagemang fördjupades allt mer under åren samtidigt som bygget av klubbens och Östersunds motorsportanläggning Lungre motorcentrum (numera Östersunds motorstadion) tog sin början. 1986 valdes jag till posten som Jämtlands Mk:s ordförande, en post som jag på egen begäran lämnade efter 14 år (2000).

Redan 1980 hade jag valts in som ledamot i styrelsen för Mellannorrlands bilsportförbund, till att börja med som grenansvarig för miniracingen inom distriktet men jag kom under de följande åren att vara delaktig i stora delar av bilsporten i distriktet, vice ordförande, ledamot i distriktets juridiska kommitté, tävlingsadministratör, webbmaster för distriktets hemsida, mm.

I samband med Mellannorrlands bilsportförbunds årsmöte 2012 lämnade jag mina uppdrag och därmed bilsporten efter 34 år.

Vådan av att inte lyssna på kroppen!

Under de senare åren hade tempot varit mycket högt och vetskapen om behovet av att "lyssna på kroppen" varit låg eller snarare obefintlig. Detta skulle med dunder och brak straffa sig! Söndagen den 18 november 2001 hade jag varit ute vid motorklubbens motoranläggning för att spola upp en isbana. När jag under eftermiddagen kom hem kände jag att jag behövde duscha och ställde mig därför i duschen, plötsligt blir jag varse att jag inte kan stödja på höger ben samtidigt som jag känner att hela höger kroppshalva domar bort. Jag inser samtidigt att detta inte känns bra och sannolikt inte är något som jag "grejar på egen hand". Efter lite stök kommer jag så småningom in till akuten och får efter en första besiktning veta att jag drabbats av en stroke. En annorlunda och inte helt behaglig upplevelse! Nu börjar ett nytt kapitel i min tillvaro som innebär mycket kämpande för att "komma tillbaka", Ett arbete som så här med facit i handen skulle komma att ta ca. 5år. Efter denna tid var jag återställd till

95%. Livet gick vidare och 2009 var det dags igen. Denna gången var inte förloppet riktigt lika dramatiskt som vid förra gången men det blev ytterligare en vecka på sjukhuset innan jag kunde skickas hem.

Åren går och så även livet och man noterar bara att åldern(?) medför vissa begränsningar i framför allt rörelseapparaten, förändringar som sakta kommer smygande. Allt sker i en takt så man inte märker att allmäntillståndet har försämrats kraftigt! Hösten 2018 närmare bestämt natten till 12. oktober vaknar jag med bröstsmärtor som en indikering på att det kunde vara frågan om en hjärtinfarkt! den här gången blev det ambulanstransport till sjukhuset och väl där fastställdes diagnosen infarkt. Redan under eftermiddagen samma dag utfördes en balongsprängning (PCI-behandling) där jag fick totalt drygt 8 cm stent insatt i mina kranskärl. Efter detta ingrepp kan jag bara konstatera att jag blivit minst 10 år yngre kroppsligen.

Så här med lite distans till händelsen, kan man med fog konstatera att man omedelbart före händelsen måste ha varit i att närmast skrotfärdigt skick!

I samband med F 4:s nedläggning engagerade jag mig aktivt i Kamratföreningen och var i allra hösta grad delaktig i omhändertagandet av flottiljens arv och traditioner. Bland annat genom att vara ansvarig för föreningens medlemstidning och hemsida. Sedan 2005 var jag föreningens vice ordförande. 2014 valdes jag av ett enhälligt årsmöte till föreningens ordförande ett uppdrag som jag fortfarande innehar.

Vårt paradis i jämtland

Under ett antal år hade vi önskat och längtat efter en plats och ett fritidshus dit vi kunde åka för att ladda batterierna och bara koppla av. Tyvärr var de flesta objekt som vi tittade på inte överkomliga på grund av prislappen eller av andra skäl så åren gick och i varje fall jag hade sedan länge givit upp hoppet om att finna denna plats när vi under 2004 vintern plötsligt hittade det hus som skulle komma att bli just det vi önskade. Vi for upp till Åkersjön i ett annat ärende och beslutade att fara upp till det hus som varit ute till försäljning en tid, för att i alla fall titta hur det såg ut. Och där var det. Ett par dagar senare for vi upp med mäklaren för att titta lite grundligare, vi lade ett bud och sedan gick det fort, den 15. juni skrevs köpehandlingarna på och den 15. juli 2004 fick vi ut nycklarna och kunde flytta in redan under den kommande helgen. Vi trivs ofantligt bra och har aldrig ångrat köpet. Åkersjön är ett vinterparadis där vi oftast kan glädja oss åt rejält med snö för skidor och snöskoteråkning. Vintern 2004/2005 hade vi ett snödjup på tomten som var hela 165 cm! Därför är det skönt att kunna ha en snöslunga för att röja. Under åren har det även blivit en solaltan och en gäststuga på tomten. Runt oss hittar vi fina bär och svampmarker.



En J 32 B återuppstår

Sedan hösten 2012 har jag aktivt jobbat med ett projekt som innebär att restaurera ett från Flygvapenmuseum deponerat flygplan J 32 och återställa detta till originalskick från 1960-talet, ett arbete som planeras vara klart 2017. Detta arbete passar mig mycket väl eftersom jag alltid varit intresserad av det tekniska och dess funktioner. Detta flygplan kommer när det är färdigrestaurerat att vara det enda bevarade flygplanet av typen J 32 B Lansen som kan förevisas i originalskick från 1960-talet och "Kalla krigets dagar", tyvärr är alla övriga exemplar skrotade eller sönderbyggda till andra versioner! Några originaldelar för återställandet finns inte heller att uppbringa idag, allt är skrotat och därmed borta för all framtid. Trots detta har jag tillsammans med förre elmästaren vid F 4 Göran Olsson, lyckats gräva fram de flesta saknade delar som vi behövde för att återskapa flygplanet och



hade vid utgången av 2017 och ca. 2000 mantimmar kommit så långt att vi ansåg att vårt projekt mål var nått!

Bilder från utställningshallen vid Flyg- & Lottamuseet vid Teknikland/Optands flygplats.



Den "gamla" arbetsplatsen återställd till dess ursprung från 1960-talet



32606 landar på sin nya bas. Detta flygplan flyger idag mrd denna märkning inom SWafHF



Föreningsinfo. hösten / vintern 2020-2021

Medlemsavgift 2021

Dags att påminna om medlemsavgiften för 2021. I likhet med de senaste åren är denna oförändrad, 150:-. En del medlemmar har efterfrågat inbetalningskort, men i vår strävan att hålla alla administrativa kostnader så låga som möjligt så skickar vi inte ut några sådana i år heller eftersom vi vet att de flesta betalar sina räkningar via Internet och då inte har bruk för något inbetalningskort. Inbetalning gör du till föreningens **bankgirokonto:**

5048-6885. Ange ditt medlemsnummer som referens.

Under senare år har vi tyvärr kunnat konstatera att betalningsviljan hos medlemmarna har sjunkit. Vi har därför under året plockat bort medlemmar som under flera år satt i system att "åka snålskjuts" på de medlemmar som lojalt betalar varje år. Någon kan därför ha plockats bort trots att personen vill stå kvar. Om du blivit bortgallrad så betala in medlemsavgiften och ange sedvanliga kontaktuppgifter så aktiverar vi ditt medlemskap igen. Din medlemsavgift skulle ha varit betald **senast till 2021-04-01.**

Som de flesta väl har noterat så skickar vi inte längre ut några medlemskort. Anledningen till detta är främst kostnadsskäl, men även det merarbete som framställningen av korten innebär. Vi tror att våra medlemmar har förståelse för detta .

Planerade aktiviteter 2021

Vi började det nya verksamhetsåret med att kansliet öppnade under mitten av januari.

18.mars	Ordinarie årsmöte
25. juni	Teknikland öppnar för säsongen
19 Augusti	Teknikland stänger för säsongen
Augusti	Årets resa planeras ingen detta år
December	Julbön och julfest.

Angivna aktiviteter och datum är preliminära och flyttas vid behov. Dock är årsmötet låst till tid och plats.

Föreningens arkiv och bibliotek

Du vet väl att vårt arkiv och bibliotek är tillgängligt för alla medlemmar. Besök oss alla helgfria torsdagar mellan 13:00 och 16:00 som är vår normala öppettid Vi kan svara på de flesta frågor om våra arkivhandlingar och böcker. Här kan du också ta del av vårt fotoarkiv .

Påminner om att vi nu har DVD-filmerna om Tunnan, Lansen, Draken och Viggen i vårt arkiv. Ta tillfället i akt och låna någon av dessa nu om sommaren skulle bli blöt!

Vi tycker det är ganska trist att våra medlemmar inte tar del av och lånar från vårt eget bibliotek. För närvarande innehåller detta över 725 olika titlar. du är välkommen att ta del av utbudet varje helgfri tordagseftermiddag då vi normalt finns på plats!

Besök inte Teknikland i sommar

Tyvärr är några besök inte möjliga under 2020 eftersom Teknikland håller stängt hela denna säsong! Däremot försöker vi jobba med våra samlingar som vanligt varje helgfri torsdag enligt vanlig rutin.

Medlemsrabatter 2021

Att förhandla fram rabatter är idag ingen lätt uppgift. De flesta företag har idag plockat bort denna typ av förmåner. Föreningen har idag kvar endast medlemsrabatt hos K-bygg Fresks där det är framför allt färger som vi som medlemmar i Kamratföreningen kan köpa billigare. Normalt är rabatten hela 25% på ordinarie pris men endast omfattande icke redan nedsatta produkter eller kampanjprodukter. Rabatten får du som medlem genom att uppges vårt kundnummer: **19208**

Aktivitetskalender 2020-21

Kalendern innehåller en grovplanering av aktiviteter under hösten 2020. Efter hand som aktiviteterna tar fastare form återfinns en dagsaktuell kalender på vår hemsida www.f4kamratforening.se

JANUARI 2020	
19	Kansliet öppnar igen
FEBRUARI 2020	
MARS 2020	
19	Årsmöte plats: Teknikland tid: 19:00 inställt p.g.a Corona
APRIL 2020	
MAJ 2020	
?	Grillaffton med musciinfo Optand
JUNI 2020	
	Kansliet stänger för semester från midsommar
30	Tidningen kommer ut med nummer 28!
AUGUSTI 2020	
09	Kansliet öppnar igen efter semestern
SEPTEMBER 2020	
OKTOBER 2020	
NOVEMBER 2020	
15	Tidningen kommer ut med nummer 29.
DECEMBER 2020	
?	Julfest 2020
?	Julbön i gamla kyrkan
17	Kansliet stänger för jul / nyår

Nästa nummer av *Frösö lägerblad*....

...räknar vi med att kunna ha ute hos medlemmarna 15 november 2020

Då berättar vi bland annat om följande:

- Hur blev resultatet efter senaste säsongen?
- Kåserier, berättelser och klurigheter från svunna tider
- Reportage från våra genomförda aktiviteter
- Övriga nyheter

Vi vill redan nu tillönska alla medlemmar:

*En Fin och Coronafri
sommar!*



Alltid uppdaterad, besök vår hemsida:
www.f4kamratforening.se