

## Minnen och skrönor från förr – i FLYGVAPNET

Jag förleds tro att jag vid hösträffen för Kamratföreningen F 21 2003 förargade flottiljchefen, genom att säga att ”det var bättre förr”.

Ett dylikt uttalande är ju att misskreditera de vilka planerar för ett bra flygvapen och de vilka har till uppgift att genomföra verksamheten på förbanden, som i detta fall flottiljchefen; hade jag däremot sagt att jag tycker att ”det var ROLIGARE förr”, så drabbas ju ingen annan än jag själv och mitt omdöme.

Detta klarar såväl jag själv som mitt omdöme av och om det sagda nu skulle vara fel och så får det också så förbli!

Jag tycker det var roligare förr – i FV!

... och man kanske måste göra bort sig, litet eller litet mera för att komma uppåt i flygvapnet?

### Anmälan

Då jag i oktober 1962 ryckte in till FSS på F 14, var det för mina 28 volontärskollegor ett stort äventyr. Den 29:e kom från sin avbrutna utbildning på Kungl Kronobergs knästående regemente, I 11 och själv hade jag månaden innan muckat från nyss nämnda ”remente” efter 15 månaders utbildning till spaningsplutonchef.

Jo det **SKALL** vara ”remente”, ty så så nämligen ”rementschefen”!

Vi var således 30 volontärer och olika föll sedan ödets lotter vilket kommer att framgå.

Utbildning i anmälan var kanske inte så svårt för mig och Tore Bejmar, från Mörrum, han som kom från I 11, men det var litet nervositet bland de andra, verkade det, eftersom volontären Tommy Fyhr sa vid anmälan: ”Furir, **volontyr** Fyhr anmäler sig.”

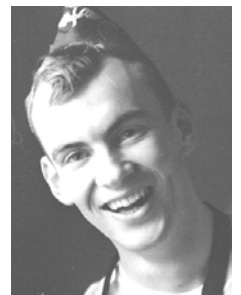
Denne glade Fyhr blev sedermera civil och var den som var med för att ta fram radioutrustningen till JAS 39 GRIPEN, så det kanske lönar sig att göra små fel? Eller varför inte flera?

### Moxbriketten

På FSS erhöll vi utbildning på allehanda tekniska saker. Det fanns en lödkolv som ingick i sambandsutrustningen. Denna lödkolv värmdes upp med något som kallades för moxbrikett, och då en dylik brikett tog eld var det stort omöjligt att få stopp på dess låga.

På övre korridoren i kasern, där vi volontärer huserade, fanns det ett litet bord och några stolar, utanför dagrummet. Volontär Bosse Reinholdsson hade tagit med en moxbrikett och lade denna i en askkopp på nämnda bord. Askkoppen bestod av överdelen av en kolv, i aluminium till en Spitfire och där lade Bosse denna moxbrikett och förde dit en tändsticka. Eftersom det nu inte det fanns något skyddande hölje, som en lödkolv, runt briketten, så fick syret fritt tillträde! Det brann rejält och vi såg hur metallen började liksom ”jäsa” på kolven. Volon-

*Volontär Bolander -62*



tär Bosse med hjälp av andra försöker blåsa ut briketten, men det går naturligtvis inte. Briketten brinner igenom kolven och den brinner även igenom träbordet och som tur är, är det kakelplattor under bordet, just där det är placerat och där brinner moxbriketten upp!

Volontär Reinholdsson anmäler detta tilltag dagen efter och erhåller syndernas förlåtelse.

Nämnde volontär gick långt i FV, kanske även med hjälp av nästa episod i hans eskapader?

### **Stegmast till TMR IX**

Vi erhöLL gedigen utbildning på radiobussen TMR IX och det poängterades att stegmasten EJ fick resas med mindre än att det var TVÅ man på taket av nämnda buss. En att hålla masten i upprätt läge. Den andre att fästa stagstrecken.

Volontär Reinholdsson var ensam och naturligtvis gick det som det ej fick gå, masten tippade och mastfästet knäcktes.

Volontären fick en utskällning, men han gick vidare i karriären!

Denne volontär tjänstgjorde på F 21/Avd 7 (samband, signal, SIS eller vad nu denna kommunikationsavdelning kan komma att kallas i framtiden), tillsammans med mig ett tag under 1967-69 och han slutade som överste i FV!

### **Finns det olika hänglås?**

Vår kurschef på FSS kapten W, uppfattades som elak, även av mig. Jag vet ej vad han försökte få oss att förstå inom sambandsgebitet, men han var ju kurschef, så det kanske räckte med instruktörerna för att få oss att bli sambanditer.

En dag då vi står uppställda utanför kasernen kommer så kapten W och säger att: "Ni måste ha ordentliga hänglås till era skåp!"

"En del går att dyrka upp med ett gem", säger han och håller upp ett lås och ett "utfällt" gem.

Volontär Rolf Henriksson dristar sig att säga och jag vill minnas att han ej anhöll om att få yttra sig, men hans kommentar fick oss alla att dra på smilbanden.

"Ursäkta kapten", så han med sin västkustdialekt, "men det är bara oärliga människor som gör så!"

Denne Rolf Henriksson slutade även han i FV men gick långt och blev intendent på I 17 i Uddevalla, men även det "rementet" lades ju sedermera ned.

### **Elektroniklärare "Lunkan"**

För att förstå det mesta inom elektroniken, rör, mostånd, kondensatorer, spolar, drosslar mm, mm hade vi en civil ingenjör. Nils-Emil Lundkvist var hans namn och ibland hade han **INGEN** stubin alls, så det var litet som att köpa en lott då man skulle formulera ett svar eller ställa en fråga till honom.

Lunkan hade en egenhet att då solen lyste kom han i sin bil (kan ha varit en Hillman) men då regnet stod som spön i backen, då var det motorcykel med sidvagn, som gällde!

Han hade gjort egna mekaniska hjälpmedel för att vi skulle förstå skillnaden mellan spänning och ström, fasförskjutningen av strömmen i en kondensator och mycket, mycket mera.

### **Anoden Lundgren!**

En dag under en elektroniklektion säger volontären Anders Lundgren: ”Jo magistern, jag vet inte vad anoden är för nå'tt”. Till Er som enbart har transistorer och processorer som frukostmat är anoden den del av radoröret, till vilket alla, eller i vart fall de flesta elektronerna dras, såvida det ej är gallerström däremellan. Lunkan är tyst, men intensiv och vi ser nu att han glömt sin stubin denna dag. Han tar ett gammalt radorör. Kan ha varit ett EBC3 och lindar in detta i ett vanligt skrivpapper. Tar en linjal och slår hårt på röret. Vi hör hur det kraschar. Vecklar ut papperet och fördelar glasbitar, rörfot och galler för att fatta anoden och slänger den tvärs genom klassrummet mot Lundgren och skriker högröd i ansiktet: ”Här Lundgren. Här har du anoden!” Detta är sant!

*"Pansjo" Granquist*

### **Det där med räfsan**

Under en lektion med Lunkan kunde det ibland behövas påtagen hjälm. Från kullen före mig på FSS har Conny Granquist berättat att en av hans volontärskamrater hade frågat Lunkan ”vad räfsan på alla elektriska scheman var för nå'tt?”

Svaret kom i form av vinande krita som flög likt en rikoschett genom lektionssalen.

Räfsan är jorden (minus således), utan vilken till och med lamporna på en bil ej kan förmås att lysa.



### **Alla förstår inte alla historier**

Under det första året på FSS var det intensiv telegrafiutbildning och d:o träning, även frivilligt på fritiden.

En av instruktörerna vi hade, Rustmästaren Lasse Olsson har berättat för mig att en dag då han hade utbildning med en volontärskull så sitter en volontär rätt upp och ned utan att skriva de utsända tecknen.

”Varför skriver inte volontär'n”, undrade Lasse?

”Rustmästar'n, transmittern går för avbrott!”

”Skriv e (ERIK) då volontär'n!”, så Lasse

Om Du förstod detta går du till nästa markerade inledning ... med **FET** stil (transmitter = remssändare)

Jo, när transmittern går för avbrott, innebär detta att; ingen remsa finns i läsaren eller remsan har hakat upp sig eller gått av och då sänds EN KORT teckendel kontinuerligt och oupphörligt och denna korta teckendel svarar mot bokstaven e (ERIK) således!

### **Med TMR IX på F 12 i Kalmar**

Efter genomförd utbildning på F 14, blev det F 12 i Kalmar för min del. En av furirerna (vi blev furirer efter examen) följde med till F 12 och där fick vi nya bekanta. En profil var "STÖTEN", en fanjunkare som en gång i tiden var en stor handbollsspelare i F 12 handbollslag. Denne "Stöten" var en särpling och han tyckte att den utbildning vi kom dragandes med från F 14 var undermålig. Han skulle lära oss hur det gick till att framföra en radiobuss TMR IX.

Då vi var någonstans mellan Kalmar och Nybro började bussens motor att hacka och bussen att rycka.

"Ah", säger Stöten, "motorn är sur. Den får ingen bensin!"

Det var det med TMR IX utbildning på F 12 det.

### **Måste det vara socker till kaffet?**

Vi var ej många befäl på F 12 Avd 7.

Fikat det avnjöts inne i radiatorummet, av alla utom av vår chef Kn Sigge Jansson, som mestadels gick till mässen för kaffeslurken.

Inne i radiatorummet pågick radiotrafiken som om inget skulle ha hänt, ty telegrafisterna var av den gamla skolan.

"Skall du ge mig en sockerbit", säger Stöten och furir Johansson (numera min vän Rolf Janalm i Jönköping) tar en sockerbit ur sockerpaketet och kastar den mot Stöten. Om nu Stöten varit handbollsmålvakt eller utespelare, kommer jag inte ihåg, men sockerbiten lyckades han EJ fånga utan den dök på huvudet i koppen, med påföljd att ALLT kaffe slungades ut och där låg den; sockerbiten; nästan vit på botten av kaffekoppen. Ett illvrål stiger från våra strupar, men högre ändå skriker tjänstgörande radiotelegrafist: "Håll truten era djävlar. Jag tar emot basvädret!"

Det blev knäpp tyst, men då di-da-di-da-ditt (sluttecknet) hördes skrattade vi ALLA åt det inträffade – igen!

### **Det är bättre med fasta treglasfönster**

Vår chef på Avd 7 F 12, kaptenen Sigge Jansson kan tyvärr inte ha haft särskilt hög status uppe i chefsrummet i kanslihuset.

En dag kommer översten 'S' in på "Sigges" tjänsterum och säger: "Kapten. Följ med mig!"

De går ut genom ytterdörrarna och där stannar överste 'S' på gräsmattan och pekar på fönsterhakarna som INTE är upplagda i sina hållare.

"Det ser för jävligt ut, ta och häng upp dem!"

Där får en Kapten, året 1966, hänga upp fönsterhakarna till fönstrena till Avd 7. Jag vet ej om denna aversion gentemot Kn Sigge Jansson fick översten 'S' att tvinga "Sigge" att flytta till F 21. "Sigge" hade just byggt sig ett hus i Kalmar och trivdes på flottiljen och med oss medarbetare också (hoppas jag), men huset fick han sälja och flytta upp till den avkrok av landet där F 21 är beläget utanför Luleå (ett tag till kanske).

## Är jag måhända inte riktigt klok?

Då jag själv, frivilligt, flyttat upp till F 21, maj 1967, och passerar specialkompaniets kasern kommer en välkänd ”figur” ut från densamma.

”Kapten Jansson”, ropar jag till.

”Sigge”, stannar upp, vänder sig om och ser förvånat på mig.

”Vad gör Bolander här uppe?”

”Jag har flyttat hit kapten!”

”Är Bolander inte riktigt klok!”

Jag måste erkänna att en skugga av tvivel kom över mig just då!

## En annan atmosfär

Att komma till F 21, ej enbart på en kort visit, utan för att arbeta och verka här, kändes vara något annat än det jag gjort tidigare.

Atmosfären, gemenskapen, kanske även utrymmet påverkade sinnet. Måhända över att ha sluppit trängseln efter att ha varit klämd mellan Öland och Småland?

Nya vänner blev det och nya och andra uppgifter också.

Det kom på sambandscentralens lott. att första måndagen i varje månad klockan 1500, från gamla KC, starta flyglarmet och även blåsa faran över tre minuter senare.

En dag vid fikabordet far jag upp: ”Helvete; flyglarmet och klockan är 15 minuter över!”

”Lugn”, säger Thomas Strömgren, men sin likaledes lugna röst, ”Lugn Tommy. Det var i går!”

Lt Strömgren



## Var detta verkligen sambands fel?

Efter att ha tryckt på ”faran över” på knappen för flyglarmet i gamla KC, kunde jag höra hur ”Hesa Fredrik” slutade kippa efter andan uppe på taket till gamla kanslihuset.

Dock gav sig basteleingenjören Stellan Wretsjö iväg med tjänstebilen med en förgrymmad blick åt mitt håll.

Det visade sig att tyfonen nere på Avd 6, det som senare kom att bli Tekniska enhetens område INTE hade slutat tjuta.

Wretsjö ikläder sig ett par stolpskor och klättrar upp i masten, utan hörselskydd, men med en avbitartång i högsta hugg och klipper av kraftkabeln.

Efter detta tycker jag att Wretsjö ALLTID tittar snett på mig, eller var det på alla sambanditerna?

## Jo, förvaltar'n

Ibland räckte det med två ord, för att få C Avd 7, förvaltaren Leif Olof Alexander Staverfeldt, före min tid på F 21, att gå upp i taket.

Furiren Kalle Lindbäck kommer in på C avd 7 tjänsterum och säger dessa magiska ord: ”Jo förvaltar'n!”

”Vad i helvete är det nu då?”, blev svaret, så vi får anta att förvaltaren Staverfeldt kände sin Pappenheimare.

”Jo förvaltar'n. Hilda sitter i ett träd!”

Kalle hade varit nere på Kallaxheden och kört med ”Hilda”, sambandsbil och vi vet att det är gott om lös sand på denna hed och naturligtvis kör Kalle fast i den lösa sanden.

”Bättre brödlös än rådlös”, tänker Kalle.

Bilen Hilda är utrustad med såväl handgas som vinsch så kroken till vinschen fästes i en tall och så kopplas vinschen in och handgasen dras upp lite grand.

Så gör även Hilda och kommer så högt upp att Kalle, ståendes på marken ej når handgasen, utan Hilda vevar upp sig själv i tallen.

Kalle blev senare radiotelegrafist på radiostationen, och än en gång ser vi att vådan av ett missöde leder till befordran ... eller kan det vara som så ... för att hålla källan till vådan borta från olycksplatsen?

### **Nyinventering?**

Radiotelegrafisten Kalle Lindbäck har berättat för mig att han en vinter skulle köra den svärbemästrade radiobussen, TMR IX, från Heden till Kallax.

Väg 97, den hette förmodligen ej så vid denna tidpunkt, gick genom kyrkbyn i Gammelstad och där kommer Kalle, på sommardäck och isig vägbana. Där Margaretas värdshus ligger i dag, fanns det en skoaffär och i denna byggnad brakar TMR IX och Kalle in. Det går ej fort, men bussen väger dock åtta ton.

Kalle lämnar sitt havererade fordon och går in i skobutiken där innehavaren sitter helt uppgiven på en stol och tittar på skor och skokartonger i en salig röra på golvet medan han mumlar: ”Och jag som just inventerat!”

### **Kan jag hjälpa till?**

Vad vore en berättelse om F 21 UTAN något om dess absolut STÖRSTE profil, nämligen fotografen Svär-Olle?

I boken ’Ännu flera Flygar-historier’ samlade av Nisse Bruno, finns en berättelse nedtecknad av Karl-Erik Ekström och den är SANN!

Inledningen till denna historia kommer här ...

Svär-Olle var en stor segelentusiast och en dag var det hans uppgift att sköta ordningen på helgens regatta. Han gick utmed kajen och pratade till och gav direktiv till besättningarna i båtarna som låg vid kaj, med hjälp av en megafon!

Om det var en taltratt eller en batteridrivna fon-tratt vet jag inte, men då Svär-Olle ser en båt ute på redan som håller på att passera startlinjen utan att starten gått sänker han megafonen och vrålar: ”Men så vänd då för faen!”

Och, se båten där ute vänder och klarar en otillåten passage av startlinjen.

Runt Svär-Olle har dåvarande kårchefen överste Bengt Bellander cirkulerat och frågar så: ”Kan jag hjälpa till med något?”

Svär-Olle stannar upp och tittar på sin militära chef och säger: ”Fan, du är militär. Du får sköta kanonen!”

Och så blir det att denna regattas start förrättas av en överste i Flygvapnet och vid den under kvällens rådande regattamiddag lägger Bengt Bellander bort titlarna med Tore Olsson ... efter detta tar Karl-Erik Ekströms fortsättning vid!

Då arbetet på flottiljen börjat på måndagen tutar det i snabbtelefonen och Svär-Olle trycker ned svarsknappen och säger: "Olsson."

"Hej det är Bengt", säger högtalaren.

"Vikken djävla Bengt", vrålar Svär-Olle!

"Det är Kårchefen, Bengt Bellander."

"Men så säj då det för faen", vrålar Svär-Olle.

### **En herreman i skogen**

Det är flottiljmästerskap på skidor och detta kan ha varit 1968 och banan är förlagd till trakterna av Lv 7.

C Avd 7, Förvaltare Sune Hellström, flåsar fram i spåret, men saktar så in något.

"Luktar det inte cigarr här i skogen?"

Jo det gjorde det. Jag tog en rökpaus med min Bellman Siesta!

### **Allt skall styras från ovan?**

Utrustningen för startorder till jaktflygplanen var ALLTID en källa till irritation. Den första utrustningen hade små elektronrör, som förstärkare och i dessa kunde skärmgallren skramla och de åstadkom då ett klirrande ljud i förarnas lurar. Vidare så gick dessa rör ofta sönder, varför det krävdes en rejäl laddning med UE (UE = utbytesenhet). Flygförarnas "vilande" personal satt som regel i en vagn utanför KC och de ville av naturliga skäl höra vad som sades på startordern, få information om läget och även kunna prata med piloten i banänden. De hade visserligen telefon och kunde ringa till Lfc, men ...

"Nej", så flygstabens signal- eller sambandsavdelning, "det går inte!"

Så var det färdigdiskuterat?

Basteleingenjören på Fällfors Anders Andersson och signalisten fanjunkaren Håkan Holmvall var dock av annan uppfattning och efter oerhört mycket tjat så fick så äntligen Upl Flyg **LYSSNA** på startorderförbindelsen.

"Men de vill **PRATA** på den också!"

Gissa vad flygstaben säger?

"Nej de behöver inte prata med föraren i banänden och dessutom klarar utrustningen inte av denna finess!"

Det var vad FS så!

"Men, men vi gör ju redan så på Fällfors. Utan problem!", så basteleingenjören Anders Andersson.

Det gäller att ej ge tappt!

*Övlt Holmvall*



### **Det gäller att ej ge tappt!**

Då fordonsingenjören Frånlund kom till flygbasen Heden, då övningsbataljonen var lokaliserad dit, ställdes hans första steg till sambands duett. Upp med huven och så kontroll av oljenivån i motorn. Därefter blev det fika på markan.

Signalisten Bruno Hamsch berättar att Frånlund en gång kommit dit upp till Heden för att kontrollera fordonen och då han kommer till sambands duett drar sig Bruno till minnes ”visst jag borde ha fyllt på olja också, inte bara bensin!”

Frånlund drar upp en oljesticka, torr som Saharas öken, frånsatt yttersta nederdelen av densamma där en ensam droppe olja hänger. Det hjälper EJ att Bruno försöker förklara att han under ett av sina många besök i motorrummet för att fylla på olja hade lyckats bryta av den ordinarie oljestickan. Han hade så tagit en från en gammal Renault som ersättning, så att oljan inte skulle stänka ut och denna oljesticka var kortare än duettens ordinarie!

... men Frånlund var gammal i gården, därför blev det hädanefter fika EFTER oljekoll på sambands duett!



### **Bekant ... eller?**

Motorfordonsingenjör Frånlund hade uppkörning på lastbil med värnpliktiga. På denna tid gick det att utan problem köra bil på Storgatan i Luleå, så detta har utspelat sig för åtskilliga år sedan.

Ekipaget kör Storgatan fram och soldaten kör i ytterfil och personbilen utmed trottoarkanten stannar för att släppa över en fotgängare vid övergångsstället vid Fritz Olssons, men se soldaten han stannar inte. Dock fotgängaren stannar upp och knyter näven åt den förbibullrande lastbilen.

Soldaten kastar en hastig blick på Frånlund och säger så: ”Kände du honom?”

Frånlunds kommentar var kort och gott: ”Kör till F 21!”

Soldaten erhöll givetvis inget förarbevis efter denna incident.

### **Vackert väder i dag!**

Bruno Hamsch tänkte en vårvinterdag fara ned till älven från Hedenbasen för att fiska. Litet bekväm av sig, så ställde han inte duetten (jo det är samma duett som ovan) vid väggkanten utan tog ett bandvagnsspår ned till älven. Det kanske inte blev så mycket fiskat, men väl så mycket mer lögande i solen som lyste obarmhärtigt denna dag.

Klockan närmar sig lunch och han kör samma bandvagnsspår tillbaka, men nu har dagsmejan satt in och mitt mellan älven och den farbara vägen sjunker duetten ned på ”magen”.

Tack och lov, duetten är försedd med basradio och Bruno kallar upp ”snöröjningen” Lennart Zetterström och säger: ”Gå över till kanal tre !”



Alla som ligger på kanal två förstår beroende på Brunos ordval och litet omaka stämman att nu är det nå'tt på gång och alla vrider så över till kanal tre och hör direktiven om bärgning av duett på ett bandvagnsspår.

Här hade kanske talkrypto varit befogat, men i så fall hade det aldrig kommit att bli en historia av denna händelse.

### **Bra eller dålig funktion på en elektronisk komponent?**

Drifingenjören på bastele J-E B hade (och kanske fortfarande har?) en utmärkt (?) definition på samarbetet mellan bastele och samband, kanske mer bassamband än hela samband, eftersom vi på bassamband jobbade så att säga "hand-i-hand" med basteleingenjörerna på flygbaserna.

Detta var i vart fall hans åsikt, ty han så som så här: "Samarbetet bastele bassamband det är som en diod. Mellan bastele och bassamband går det bra, men mellan bassamband och bastele fungerar det inte alls!"

Det var således en otrasig diod det var frågan om!

(Diod är en elektronisk komponent som släpper igenom ström i **EN** riktning!)

### **Först fram till nästa rödljus**

Ofta då vi var ute på sambandsfältövningar på våra flygbaser hade vi teleingenjörerna med. Framlidne biträdande teleingenjören Lennart Svensson berättade en gång en sak som inte har något som helst med samband att göra, men som ändå kan väcka till eftertanke.

Jag vill minnas att han hade en syster som bodde söder om Stockholm och hennes man uttryckte sig i bittra ordalag över ett det **ALLTID** var rött ljus för honom då han körde in till arbetet i "stån", medan "kärningen, hon får **ALDRIG** rött ljus!"

Detta var mycket enkelt. Hon körde den stipulerade hastigheten 70 eller 50 och åkte så att säga på den "gröna vägen", medan mannen körde för fort ... och då gick det som det brukar gå!

### **Då vi ändå är i Stockholm ...**

... så måste jag citera Lyckselebon ...

Två gamla farbröder stod och pratade utanför DOMUS i Lycksele och en tittade storögt på oss grönklädda individer, där vi kom gåendes med vårt "bagage", för att så vända blicken åter till sin samtalspartner och jag hörde honom säga:

"Ja, Schtockholm jé ér ná prá. Men hé ligg litt osentralt!"

### **Hur långt är det egentligen mellan Luleå och Stockholm?**

Enligt framlidne Kn Rune Höjer är det, enligt flygstabens sätt att se på saker och ting (jämför startordern på Fällforsbasen), längre mellan Stockholm och Luleå än mellan Luleå och Stockholm!?



Detta uttalande grundar han på det faktum att vi från F 21 måste åka ned på möten TILL Stockholm än fler gånger än vad representanter från FS/Sb åkte HIT upp för mötesdeltagande!

### **... och med tanke på SWAFRAP ...**

För de vilka har Italien som primärt resmål för en charterresa har kanske en visit i den Blå grottan utanför Neapel varit aktuell.

Det sades ju ofta "se Neapel sedan Dö" (Dö skall ju vara en by intill Neapel) och C Sbc F 21 Kaptenen Tommy Söderberg var ej sen att anamma detta talesätt, ty han så: "C Sb, sedan dö !"

### **Högsta betyg, faktiskt mer än 'A' ...**

Minst en gång per år var bassamband ute på sambandsfältövning. Det kunde vara att på plats lära oss en annan flygbas än "vår egen", eller lära oss upprätta Tlf-kärria med pejll eller TMR 20, reservsändarna för flygradio till KC.

Till dessa övningar hade vi även budgeterat så att de befäl vilka ej var placerade på F 21 i fredstjänsten, men som var krigsplacerade "hos oss" fick möjlighet att delta, liksom sambandsrepresentanter från E 1 och F 21 teleingenjörer.

En gång då vi är i Kiruna för att lära känna, denna exotiskt lokaliserade flygbas är teleingenjören Håkan Isaksson med. Håkan håller en föreläsning om dBm och dBu. Han fördjupar sig inte utan förklarar så att även vi med fältkabel, knopp och knap i huvudet har möjlighet att följa med i lektionen utan problem.

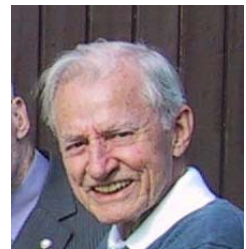
Plötsligt så säger Kn Boris Börjesson på bredaste skånska (han kommer från F 5 Ljungbyhed och är född och boendes i Skånelandet): "Fåur jau ställa en fråga?"

*"Pansjo" Hellström*

"Visst säger Håkan", till synes intresserad av denna nyfikenhet inför hans ämne för lektionen.

"Vem faen e du?"

Jag har aldrig sett Håkan så förbryllad någon gång tidigare och han dröjer med svaret, på denna enkla fråga varvid C Bassb Kn Sune Hellström bryter in: "Men Boris, Håkan är ju vår teleingenjör på F 21. Nog vet du väl det!"



"E du teleingenjör?", undrar Boris, fortfarande med skånsk dialekt.

Håkan nickar och säger: "Jo det är jag", varpå Boris fortsätter, "då skulle du si den jäveln vi har där himma!"

Det blir skratt och Håkan ser lättad ut, men hans leende går ej ta miste på, ty ett bättre betyg har väl aldrig förr uttalats i klarspråk?

### **Artikulera väl!**

Någon gång i slutet av 70-talet hade vi en övning då en liten del av F 21 var baserad på Kiruna. Jag var där uppe som ende sambandssakkunnige och hade naturligtvis ringt till Ferrum och beställt "förläggning". Rum således.

Efter första dagens "slit" hade jag med flygteknikernas hjälp tagit mig till hotell Ferrum.

Före mig står Fte Ek och han får sin nyckel och jag hör hans steg försvinna, vilka stanna upp då receptionisten säger: "Nej, vi har ingen bokning på Dig!"

Och jag som VISSTE att jag hade ringt!

Ek återvänder till disken och ser undrande på mig.

Tack och lov, detta är tiden före datorer och skärmar vända MOT receptionisten. Jag lyfter mig med händernas hjälp upp så jag kan se över disken och ser liggaren där på bordet och där står ju för TUSAN; Bo Lander Luleå!

"Du", så jag till receptionisten, "jag tar hans rum, för han kommer inte."

Ek skrattade åt detta och så "Bo-Lander" med ett leende.

"Du", så jag litet irriterat till honom, "Du har ju själv ett sammansatt namn!"

"?????", ser Ek ut att tänka! "En Ek är väl sammansatt av rot, stam, grenar, kvistar och löv!"

"Och Du, i södra Sverige finns det även ekollon också!"

### **En annan övning**

Någon gång för länge sedan var det en större övning och jag var då baserad på flygbasen i Västerbotten, Fällfors, en plats där solen **ALLTID** lyser. I vart fall enligt Fällforsborna själva och de som normalt är placerade på denna bas.

Antalet individer deltagande i övningen var större än vad matsalen kunde svälja, varför ett verkstadstält var uppsatt utanför matsalsbaracken, och tjänstgjorde som extra matsal.

En av morgnarna då jag är på väg in för frukost och storvuxne flygteknikern NN (och här vet jag verkligen inte hans namn, tyvärr!) kommer ut från detta tält. Med raka armar har han brett ut gavelsidorna på tältduken så han skall komma ut. Så ser han mig och säger: "Du Bolander, det här är en jävla övning. Antingen så är man proppmätt eller så är man stupfull!"

### **"Pansjo" Karlsson**

#### **Sambandsfältövning på Jokkmokks flygbas**

C Bassb Kn Sune Hellström var mån om sin personal. Förutom att proppa oss full med förkovran inom kunskapsfältet samband såg han även till vår kulturella status.

Detta år skulle vi avlägga en visit i Kvikkjokk och marschera upp till Vallenulpe eller som den kallas för på svenska, Prinskullen, som ligger på andra sidan Kamajokk för att utspisa medhavd lunch. Torrfoder tillagad på Trangia spritkök.

Övernattning skulle ske i stugorna vid Årrenjarka.

Vi kom upp sent till stugorna, men Kn Åke Karlsson iklädde sig badbyxor och basmössa och kastade sig i det kalla vattnet.

Han frustade. Han lät. Han plaskade och hade det inte varit för att han skrek "Fan vá kallt" hade vi säkert trott det var en säl som rumsterade om i böljorna. Ja, det BLEV rejäla svallvågor under hans framfart.



”Fan vá kallt” hördes flera gånger, men då han kravlade sig upp på stenskravlet vid stranden, med badmössan på sniskan så han: ”Det här vá faen i mej skönt!”

## **TMR IX N<sup>o</sup> 01**

N<sup>o</sup> 01 hänför sig ej till fordonets nummer, utan ett detta är historia N<sup>o</sup> 01 om ”rubricerat” fordon.

På Fällfors baserade målflyget med ”gamla” 29:or. Dessa plan hade ju inte den sofistikerade navigeringsutrustning som senare tids flygplan var ”begåvade” med utan här gällde det att förlita sig på långvågsfyrar på distans, och basens VHF-pejl inom närzonen.

På Fällfors fanns inte någon långvågsfyr, utan Avd 7, som då kanske hade bytt namn till Samband, men som likväl gjorde samma jobb som gamla Avd 7, var tvunget att köra ned en TMR IX till Fällfors och upprätta denna som långvågsfyr.

Fj Kjell Ågren och jag själv styrde ned denna buss och vi hade några dagar på oss för att hinna installera och kontrollera bussens elektroniska funktion.

Vi ”parkerade” bussen på en flygplanplats i gamla UOM och för att inte antennen (stegmasten) skulle komma i kontakt med stålvajrarna som var tänkta att bära upp maskeringsnät, ställde vi oss bortom asfaltkanten. Detta var en bra plats. Ström fanns vid plattan och antennen gick enkelt att staga.

På morgonen upptäcker vi att bussen hjul sjunkit ned, visserligen bara en liten bit, men likväl sjunkit ned i gräset.

Vi gör ett enkelt försök att flytta på bussen, sedan masten nedmonterats, men den rör sig, INTE en millimeter.

Upp till Bastroppen. Vill minnas att det var Fte Jönsson som var chef här då och vi får låna en värnpliktig lastbilsförare och en lastbil med stålvajer. Lastbilen placeras bakom radiobussen och vi skall försöka ”vagga” den upp ur de små håligheter i vilka hjulen står.

Jag skall backa och lastbilen dra bakåt och för att synkronisera verksamheten skall Fj Kjell Ågren stå på plattan och medelst armrörelser visa oss då vi skall köra bakåt, respektive frikoppla och rulla framåt.

Det går bra ... det börjar bra, bussen rör sig. Kjell som en stor orkesterdirigent visar hur vi skall synkronisera våra rörelser och jag ser ju att bussen rör sig bakåt, för att sedan rulla en bit framåt, då jag frikopplar.

Plötsligt ser jag Kjells händer och armar, ja hur hela han definitivt inte visar åt vilket håll vi skall köra utan det viftas åt alla håll och kanter och så skriks det från honom också: ”Stoppa då för fan!”

Vad hade hänt?

Jo under sista draget hade bakre stötfångaren på bussen dragits loss från chassiet och där hängde nu det stora tunga reservhjulet endast i en enkel sprint i sin stora tunga bygel. Dock var jag så långt tillbakadragen att jag för egen maskin, efter losskoppling från stålvajern kunde ta mig upp på plattan. Vi ”fixade” stötfångaren, genom att ta loss reservhjul och bygel som lades på lastbilsflaket.

*”Pansjo” Ågren*



Vi gjorde klart för den värnpliktige, som såg skärrad ut, att detta definitivt INTE var hans fel!

### **TMR IX N<sup>o</sup> 02**

Bussen skulle dock på plats och för att få den i rullbanans förlängning var vi tvungna att placera på en plats som verkligen inte var gjord för en åtta ton tung bjässe. Om det var samma soldat som drog oss loss på morgonen, kommer jag inte ihåg, men en soldat och lastbil kom ned med plank som lades ut på gräset. Spänning till sändaren skulle vi ta medelst en lång, lång elkabel som bastele "fixade".

Jag backar mot de utlagda plankorna och så plötsligt, innan jag når fram till dem, är det rejält STOPP.

Jo de jäkla hjulen hade sjunkit ned ännu djupare än under föregående natt och vad göra. Här hjälper inte ens lastbilen utan Fte Jönsson tar fram snöslungan och kör ned till UOM. Befolkningen i grannskapet ser oerhört förskrämda ut, då de ser den bullrande tingesten rulla fram på allmän landsväg en skön sommardag. De kanske befarar ett snabbt väderleksomslag?

Hur som helst, med snöslungans hjälp går det att få upp radiobussen och vi kör till den platta som ligger närmst linjen i rullbanans förlängning. Det blir motorkörningsplatsen och det är bra, ty här är det inga stålvastrar som skall bära upp maskeringsnät, eftersom ett tänkt flygplan endast skall stå här en kort tid för motortest.

Vi upprättar nu TMR IX:an utan problem.

Jag vill minnas att C Bassb, Kn Sune Hellström kom ned för att se hur det gick för de två fanjunkarna!



### **TMR IX N<sup>o</sup> 03**

Så kom då äntligen måldragarna, de gamla 29:orna.

Från Tlf-platsen på Fällfors såg jag ovansidan av vingen på en förbiflygande 29:a! /Tlf = trafikledare på fältet/.

Nu skulle pejlen provas. ATT den fungerade, det visste vi med hjälp av en vanlig radiomottagare, som hade långvågsbandet som standard.

Redan på marken hörde 29:an pejlen, från norra banändan, men sen då?

Jo-o då. Upp i luften och piloten meddelade under flygfärden ut till Bottenviken där målen skulle dras: "Inga problem. Hörs hur bra som helst!"

Så vänder han för att flyga tillbaka och vi hör honom säga: "Stängde ni av?"

Ne-nej, det gjorde vi sannerligen inte.

Han vänder och flyger utåt, mot Finland till igen och vi hör honom: ”Nu är ni igång igen!”

Så vänder han och ”slutade ni sända?”

Vädret är bra, så han slipper backa hem och det visar sig att pejlantennen på 29:an är felvänd.

För säkerhets skull kontrolleras samtliga plan och alla är behäftade med samma fel.

Vi fick inte reda på resultatet efter genomförd utredning om detta, men långvågfyren den tickade på. Dag och natt tickande ut sitt SLZ, vilket var igenkänningsignalen di-di-ditt di-da-di-ditt da-da-di-ditt!

#### **TMR IX N<sup>o</sup> 04**

Ett år på vårkanten skulle en TMR IX köras ned till Fällfors.

Fanjunkare Kjell Ågren styr detta ekipage och framför sig har han Fj Bruno Hamsch i en bil som vid tecken till stark tjällossning på vägbanan, gropar eller andra dylika förhindrande objekt skall bromsa och visa med bromslyset att det är dags att vara extra observant.

Så flamar bromslyset upp på bilen framför och Kjell Ågren trycker lätt på bromsen, men, men, men.

Höger framhjul på radiobussen låser sig och drar mot diket till. Att med muskelservo vrida åtta ton tillbaka upp på vägen är inte lätt då yttre delen av vägen börjar ge vika och får bussen att komma än närmre dikeskanten. Då vägkanten ger vika, ger sig bussen av ned i diket och med ett sörplande läte lägger den sig på sidan, vid sidan av vägen, vid myrkanten. Tur att inbromsningen blir så långsam, ty i annat fall hade den tunga starkströmgeneratorn kunnat lossna och fara fram över föraren.

Bruno ser vad som hänt och backar en bra bit och Kjell får nyttja den enda dörren, placerad på vänster sida, som taklucka för att komma ut.

För att få upp bussen från dikes- och myrkanten krävs det en insats av P 5.

De måste komma ned med en stridsvagnsbärgare för att få bussen upp på vägen igen!

#### **Vi har haft tur med våra transporter!**

I början av 80-talet höll vi på med meteorscatter och radioamatörerna jagade verkligen efter ”rutor” som vi så.

Meteorscatter innebar att vi sände och tog emot på VHF och med hjälp av meteoriterna som alltid rasar in mot jorden fick vi signalerna att reflekteras åter mot jordytan och kunde erhålla förbindelseavstånd på upp emot 250 mil eller mer, medan det var normalt att ”prata” med varandra på 25 mils avstånd, såvida det inte var norrsken för då vi nådde 100 mil eller därkring.

Hela jordklotet var indelat i rutor om 10 x 10 mil och att vara aktiv från en ruta som normalt inte hade bofast befolkning var attraktivt.

Det slumpade sig så att helikopterskolans skulle under augusti månad 1980 genomföra en navigeringsflygning i den absolut nordligaste delen av vårt land och "vi" lyckades få dem att lyfta upp oss till Treriksröset, med utrustning och allt.

Så här såg det ut ovanför Treriksröset 1980.

Vi hade även med oss litet meteorologisk utrustning, vindriktningsgivare, termometer, barometer och en bok med bilder (över olika molntyper).

Mängden moln, den fick vi uppskatta!



Var morgon gjorde Fj Kjell Ågren och jag en grundlig analys av väderlekssituationen som sedan telegraferades till US 18 (F 21 radiostation på hemlig ort), varifrån meddelandet skrevs ut på remsa och sändes till vakthavande meteorolog på F 21 med fjärrskrift. Denne

gjorde sedan ett vädermeddelande som gick ut på det ordinarie vädernätet och meteorologen Falk erhöll ett samtal från F 10 med en undran, "har ni verkligen folk på Treriksröset?"

Meteorologen Falk var inte sen att tala om för meteorologen på Skånelandet: "Det skall du veta. Vi har folk och stationer över HELA Norrbotten!"

Då vi skulle hem hade Helikopterskolans navigeringsutbildning upphört, men TSBN skulle upp och rekognosera utpunkter för tänkta radiolänkstationer i "ÖÖN" (det övre av övre Norrland) och de plockade upp oss och tog oss hem med vår utrustning.

Då vi startade så navigatören till piloten "Du, det är gula värden!"

"Ingen fara", svarade piloten, "det blir snart grönt, bara vi förbrukat litet bränsle!"

*"Pansjo" Almkvist*

### **Planera väl**

Att ge sig ut på en meteorscatterexpedition krävde trots allt en viss form av planering. Fanjunkaren Kjell Ågren stod för detta och en dag hör vi en välbekant röst: "Kjell Ågren. Kom in till mig!"

Det är C Sb, överstelöjtnanten Bertil Almkvist som så så och då han använde denna ton, samt nyttjade såväl för- som efternamn visste vi att nu är det reprimand på gång.

Normalt då han talade med oss var det förnamnet som gällde och pra-



tade han med utomstående om oss var det efternamnen som gällde, men så som han nu hade sagt ... det där lät INTE bra!

Jo, Kjell hade inför vår resa till LS-stugan uppe i Järkastaka bett om litet hjälp. Han hade frågat 3. div om de, då de ändå var uppe och flög, skulle kunna ta litet bilder med fotospaningsversionen av SK 60.

”Visst”, blev svaret, ”det gör vi gärna. Det blir en bra uppgift för oss!”

Nu var det bara som så att vädret inte var det bästa. Disigt och låga moln. Visst gick det att flyga, men inte att få någon bild över hur det såg ut där uppe, så C 3. div sände ett meddelande till C Sb med det uteblivna resultatet.

Resultat av vad?

”Kjell Ågren. Jag vill bara tala om att då det gäller sådana här saker, så vill JAG veta vad du gör!”

Då Kjell kom ut från Bertils tjänsterum såg han inte skamsen ut, men ej heller glad, men han så till mig: ”Tur att de lyckades med de andra uppdragen!”

### **Han - den**

Under en övning nere på Fällfors var det bestämt att den lilla del av stabskompaniet som var ”inne”, skulle hålla till i baracken i Norrlångträsk.

Signalstationsvagnen var på plats, med ett fåtal soldater och så Kn Håkan Holmvall och jag själv på samband.

Ett tält sattes upp utanför barackens gavel för att nyttjas för övernattnig, men 1. Flottiljpolis Ingvar Jonasson så: ”Vi sover i baracken i stället”, och så blev det också ... och det är nu det pinsamma börjar ...

Jag ligger ute i tältet och sover och plötsligt så får jag tag på en hand!

Det är fienden som försöker krypa in under tältduken!

Jag börjar rumstera och skriker HÖGT och LJUDLIGT: ”LARM, LARM!”

Jag hör hur Håkan börjar rumstera om han också. Han är rädd jag skall få tag på kpisten och avlossa en salva inne i vårt trånga upl.

Han är livrädd för det, ty han tog inte av sig linserna då vi kröp till kojs!

Jag KÄNNER handen som jag håller fast med min högra hand!

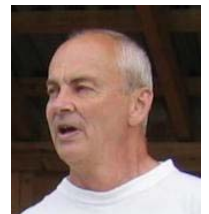
Så snäpp, flopp-flopp-flopp ... lysröret flamar till och lyser så upp den trista uppenbarelsen, där jag sitter i sovsäcken, yrvaken med min vänstra hand i min högra. Jag känner den inte, ty den vänstra armen är bortdomnad upp till axeln. Så illa hade jag legat, men dock sovit gott.

Plötsligt slängs expeditionsdörren upp och där står 1. flottiljpolis Jonasson, högröd i ansiktet ”det är förbanne mig ingen annan än jag som anbefaller höjd beredskap här nere!”

Stabskompanichefen RO/Kn (Agronom) Appelquist frågar mig om jag ofta brukar ha mardrömmar?

”Bara då fienden är i närheten!”, svarar jag honom.

*”Pansjo”  
Bolander*





## Ibland råder dock orättvisa

I början av 90-talet var det mycken ny utrustning som kommit till flygbaserna. En vår i början av maj var vi, basteleingenjörerna från Vidsel Mårten Lundgren, Kjell Lundberg, löjtnanten Fredrik Rehnström och jag ner till F 14 för att på iT-skolan få den allra senaste informationen om den nya telefonväxeln vi fått till Vidselbasen, en automatväxel AXT 420.

Vi går ut genom Mickedalagrinden och på väg till hotellet ser jag dessa gröna gräsmattor runt husen vi passerar och säger, med tanke på snödjupet hemma: ”Det är orättvist!”

Visst säger Kjell: ”Inget skoterföre!”

## Att ha koll på sin utrustning

Följande episod hade kunnat undvikas om jag haft bättre minne.

Flera år efter en utlandsresa skall jag skjuta med pistol.

Pistolen m/40 har jag hemma ... men var är då slutstycket någonstans?

Visst hade jag lagt det inlindat i ett par raggsockar i strumplådan?

”Jag har”, säger Eivor min hustru, ”slängt några trasiga raggsockar”, och så var det ”bara” att anmäla till polis och flottiljledning om ett försvunnet slutstycke till ”Kamrat 40”.

Det var på den tiden innan sortering av soporna ägde rum.

ALLT slängdes i samma säck.

Flera månader efter denna händelse erhöll jag ett nytt slutstycke, men innan dess var det dags för mig att åka till F 20 för löjtnantsutbildning och måndagen den

16/12 kommer vår ordonnans nedrusande i fikarummet, under TL-tornet, med andan i halsen och överlämnar ett meddelande till C Sb övlt Bertil Almkvist. ”Ja-ha-du Tommy, tag och läs”, säger övlt Almkvist och sträcker över papperet till mig och jag

R LAY PJN VIA PPP 161120 PRN			
F 20/FKHS 1985-12-16 ER HÄNV: ELEVER FKHS/AK 86 VÅR HÄNV: FKHS MJ LUNDIN			
TILLÄGG TILL UTRUSTNINGSLISTA			
UTÖVER TIDIGARE ANGIVEN UTRUSTNING SKALL FÖLJANDE MEDFÖRAS			
Handläggning	Samråd		
	Delges		
- SOLDF 1 OCH 2	Csb		
- PISTOL M/40 MT			
SÄNDLISTA: F 4/SE UN . F 21 SE/ÖN			
16 DEC 85 14:13			
NNNN			

börjar nästan kallsvettas, det varma kaffet till trots ...

Naturligtvis visste alla om att jag saknade mitt slutstycke och var inte sena att nyttja denna information, men det var tack vare att Kn Rune Höjer ej kunde hålla mungiporna i styr som gjorde att jag blev misstänksam på trovärdigheten i

detta meddelande. Då så hela ”församlingen” plötsligt utbrister i skattparoxysmer förstår jag att stämningen är, som den mestadels brukar vara på Samband ”rå, men hjärtlig!”

Åtskilliga år senare, då jag avvecklar min amatörradioverksamhet återfinner jag det saknade slutstycket i en låda för QSL-kort. Såna där kort vi radioamatörer sänder till varandra för att tala om att ”jo, jag hörde dig. Det var roligt!”

Det blev till att göra avbön hos såväl polismyndighet som flottiljledning och inte minst hustru, ty slutstycket var ju INTE gömt i en ”strumphög” som jag trodde.

### **Var det ändå inte ”bättre” förr?**

Jag måste väl i ”skrönor” från flygvapnet få med ”något” om vingar också?

Från volontärtiden drar jag mig till minnes den rådande ”klasskillnaden” mellan regementsofficerare – underofficerare – underbefäl och meniga (värnpliktiga och volontärer). Inte minst på I 11 syntes detta tydligt och ”kronan på verket” var väl då furiren Dahlin på I 11 så under exercispasset: ”Dageleven ta över och spring med plutonen tre var runt kaserngården!”

Denna ”klasskillnad” kom sig av att furiren Dahlin drabbats av kronisk huvudvärk, sedan han en hel vinter kört omkring med sin motorcykel utan huvudbonad uti Wäxiö stad. Så så ryktet om honom i vart fall.

Nu fanns det även andra ”klasskillnader” och dessa framkom inte minst med hjälp av detta, det emblem eller märke vi kallar för ”ugglan”.

Detta var viktigt och till F 14 hade det anlänt en fänrik, som var en av de första officerarna vilka utbildats i marktjänst.

Det var fänriken (kan också ha varit löjtnanten) Curt Sandels som sedermera blev bataljonschef på Kirunabasen.

Den ovan nämnde kaptenen W var ej sen att påpeka att denne fänrik INTE hade någon vinge och således var av lägre dignitet. Vi som varit i kontakt med majoren Curt Sandels vet att han var en hängiven förbandschef, noggrann och oerhört vetgirig i allt, för att förstå HUR hans förband fungerade och skulle kunna verka mer än maximalt!

Denna klasskillnad har ju till stor del försvunnit och vänts till det bättre – tack och lov, men beror det på NBO eller oss själva?



### **Det fanns ETT undantag!**

På FSS som volontärer, kom vi i kontakt med majoren Curt Simonsson. Regimentsofficer var han, men kunde prata med och skämta med alla kategorierna, och då han sade något VISSTE vi också; att så skall det vara. Detta är en order!

Denne major Simonsson har berättat att han var med om ett haveri då han var telegrafist och furir med en Caproni som slog i backen och började brinna. Han själv kastades ut ur flygplanet, men återvände in i det brinnande planet för att dra ut teknikern som var kvar där inne. Under denna uppoffrande åtgärd blev han svårt bränd på armar och i ansikte, och i ansiktet syntes detta väl. Dock visade det sig att teknikern var död, redan då han drogs ut ur planet, ”men”, så ma-

jur Simonsson, ”hade jag INTE dragit ut honom hade det varit min uraktlåtenhet att försöka rädda honom, som hade dödat honom!”

”Vi skall alla den vägen vandra, får vi bara leva och ha hälsan så”, så Simonsson med ett leende. Sedan några år tillbaka har major Curt Simonsson brutit upp från sin lägerplats och lägerelden har brunnit ut.

**Så medan livet ilar förbi och huvuddelen av det syns i backspegeln** är det många tankar, minnen och händelser som passerar revy ...

... en sen och mörk kväll då jag som volontär skall gå in i FSS kasern på F 14 ser jag i skenet av ytterbelysningen min egen spegelbild i entrédörrens glas och en tanke kommer över mig ... vilken är den dörr jag sist kommer att passera ut genom efter förrättad tjänst i flygvapnet?

... Då (filosofen) rustmästaren Lennart Axhammar och jag var på förrättning till Åmsele gick vi ned till kiosken för att inhandla Expressen. Expediten, en äldre gentleman så: ”Dagens Express kommer först i morgon bitti!”

Rustmästaren drar sig tillbaka från luckan, vänder sig till mig och säger: ”Överfuriren, då går vi hem och repeterar gårdagens Express!”

Gör så ett perfekt dundrande marschanträde och jag följer efter.

Ut genom kioskluckan hänger den stirrande expediten och tittar efter dårarna!

... Driftingenjören Charlie (Hilding egentligen) Grönberg berättade för mig om en disträ kollega som vid lödning konstaterade att det kliade i örat.

Han tog den varma lödkolven till hjälp för att bli av med klådan. Hé ä sant.

... då jag och Fredrik Rehnström for upp till Vidsel fanns det i höjd med gamla sambandsförrådet en myrstig som gick tvärs över vägen och Fredrik frågade of-tast: ”Ser du myrstackarna Tommy ?”

Om han avsåg de stackars myrorna vi körde över, eller deras bostäder vet jag inte än i denna dag.

... då C Avd 7 på F 21, Förv Sune Hellström hade avdelningsmöte i byggnad 1 ordersal hände det att Förv Hellström efter 45 minuters genomgång tog fram sin pipa och tände den, varefter vi själva kunde tända våra rökverk.

Visst, så gjorde vi på 60-talet!

... fredagen den 30 januari 1998 vänder jag mig om i dörren till fikarummet i byggnad 1 på F 21 och säger, utan att adressera det sagda till någon av mina vänner, medarbetare eller kollegor: ”Ja-ha, det var dé det!” och så går jag nedför trapporna och ut genom entrédörren till det gamla kanslihuset, till bil, hemfärd och pensionering ...

Oaktat smärre diskrepanser tycker jag att flygvapnet i allmänhet och än mer F 21 i synnerhet varit en bra arbetsplats ...

... så det begrepp en gång översten 1. Karl-Johan Rundberg myntade "En rejäl flottilj" det skriver jag under på!

Tommy Bolander

Lerbäcken uti Luleå lördagen den 21. februari året tvåtusenfyra

... det är då vi träffas!



Ett "sista" tillägg?

### ... avbruten skidspets?

1972 hade jag möjligheten att få göra en skidtur utefter Kungsleden mellan Abisko och Nikkaluokta.

Vi var övlt Sten Norrmo, då stabschef på F 21, majoren Gunnar Häggström, furiren (eller överfuriren Thomas Strömgren), jag själv och så F 21 fotografen Tore "Svär-Olle" Olsson.

Då vi lämnade Allesjaurestugorna (kan även ha varit Abiskojaure) efter en övernattnig där, hade det blivit min uppgift att leda gruppen. Svär-Olle har bestämt sig för att färdas på löparskidor, vintertid utefter Kungsleden, medan vi övriga hade fjällskidor med stålkant.

Svär-Olle ger sig iväg först, kännare av terrängen som han är och lämnar oss andra långt, långt efter. Jag åker som andre man och hör så plötsligt Svär-Olle svära något infernaliskt, efter att ha stannat. Bruten skidspets tänker jag och vet dock att vi har reservskidspetsar i packningarna, men dessa reservspetsar passar våra fjällskidor, inte löparskidor.

Jag "ångar" på upp mot den stillastående svärande Svär-Olle.

"Är det skidspetsen du brutit", frågar jag andfådd?

Han tittar på mig som om jag skulle vara "en å huvudets vägnar klent vetande" och säger efter ett litet tag: "Nej för FAEN, men det är sjunde gången jag är här uppe och FÖRSTA gången jag ser hur in i helvete vackert här är!"

## Ännu ett "sista" tillägg?

Då jag den 6. Mars läser igenom detta alster tycker jag dock att det skall till ytterligare två saker från min tid i Flygvapnet.

### ... bättre brödlös än rådlös?

1966 under årets två sista månader hade jag möjligheten att få genomföra "certkursen", det vill säga radiotelegrafistcertifikatkursen på F 14/FSS.

Som elektroniklärare hade vi fortfarande legendariske Nils-Emil Lundkvist. Kursen var intensiv. Under våra två månader på F 14 läste vi samma saker som sjöbefälsskolorna läste under TVÅ år, men vi slapp ju LÄRA oss telegrafen. Den behärskade vi, mer eller mindre.

Historien som berättades kommer sig av att handelsflottan för att reducera sina utgifter vid denna tid, lärde styrmännen ombord på fartygen telegrafi och på det viset "sparades" utgiften för telegrafisten in, men det blev litet si och så med styrmännens kunskapsnivå vad gällde tolkningen av Samuel Morses alfabete.

Det berättas att en kuststation anropades av ett fartyg som mödosamt frågade "QTC?", vilket innebar «har ni något [meddelande] till mig?»

"QTC2" blev svaret (två meddelanden till dig) och så sändes det första meddelande iväg.

Från fartyget kom "QSM" (= repetera sista sändningsföljden eller meddelandet)

Då detta upprepats ytterligare någon gång kommer det så stötvis från fartyget "QRS", vilket betyder sänd långsammare; för den i Samuels alfabete och Q-förkortningar ej invigde.

Från fartyget kommer mer "QRS", "QSM" och ?????????? ... till slut lägger sig telegrafisten på kuststationen på nyckeln och låter en 15 sekunder lång signal "tutas" ut i etern för att avsluta den med en sändning på hans absolut maximum av sändningshastighet "dela upp den här bäst faen du vill" !!!

### ... kaffe med dopp

Denna historia, som blev två vid berättandet har sitt SANNA ursprung i att Nils-Emil Lundkvist, vår lärare i elektronik på F 14/FSS en gång i tiden tjänstgjorde som telegrafist på de flygplan ABA (föregångaren till SAS) hade i sin ägo.

Så mycket veta vi ...

Flygningarna Nils-Emil tjänstgjorde på gick mellan Köpenhamn och Helsingfors och naturligtvis tillbaka också. Då de flög från Köpenhamn och var ute över Östersjön kallades Helsingfors radio upp, på kortvåg och med telegrafi, och det beställdes kaffe med wienerbröd att serveras vid ankomsten till Helsingfors.

Det är nu historien börjar divergera och läsaren får själv avgöra vilken del av den som är den mest troliga ...

... avvikelse N<sup>o</sup> 1

... denna gång beställdes enbart ”KAFFE” varvid Stockholm radio, som avlyssnade radiotrafiken, bröt in och frågade «skall ni inte ha wienerbröd också?»

... avvikelse N<sup>o</sup> 2

... denna gång gjordes ingen beställning alls och vid framkomsten till Helsingfors var det fullt räddningspådrag igångsatt, ty;  
«planet måste ju ha störtat i Östersjön. Det beställdes ju inget fika»!



Här en bild på vår legendariske elektroniklärare ”Lunkan”.

Fotot är taget 1992, då min volontärskull firade 30-årsjubiléet av vår inledning av karriären i FV.

Texten måttligt redigerad 2010-12-15 / Tommy en äldre Sambandsnisse vid VID