

Några episoder från tjänsteflyg

Berättade av Hans Broberg

Uppdaterad 2010-06-10



INNEHÅLL

- [Avtal om tjänsteresor med privatflyg](#)
- [Vilse i lufthavet](#)
- [Beechcraft A24 höjer statusen](#)
- [Elbortfall på väg till F17](#)
- [Luleåflygningar](#)
- [Östersundsflygningar](#)
- [Växjöflygningar](#)
- [Brommaflygningar](#)
- [Oslo blev till Arvika](#)
- [Planerat möte på F4 byttes till ett på F16](#)
- [Försenad till Storuman](#)
- [Det blev full last till F10](#)
- [Tjänster och gentjänster](#)
- [Det hade gått fortare med bil](#)
- [Det gäller att vara uppdaterad](#)
- [Gamla takter till heders](#)
- [Lite småmalliga](#)
- [Utprovning av målsökande radar](#)
- [Driftsättning Uppsala- Arlanda](#)
- [Radiolänkprojektering](#)
- [Flygfotografering](#)

Avtal om tjänsteresor med privatflyg

På 60-talet fick jag till ett avtal med CVA att använda privatflyg för tjänsteresor med villkoret att det skulle vara billigast för företaget. Det infriades med några få undantag och det blev många tjänsteflygningar till militära och civila flygplatser genom åren. Avtalet förnyades successivt när CVA övergick till att bli FFV, Telub, Enator och Aerotech. Ett 70-tal medarbetare flög med på olika uppdrag utan att visa större oro. D.v.s. förutom Åke Kanlén, som blev uppskärnad när jag gick igenom checklistan inför start och tänkte "kan han inte det där".



Passagerarna håller god min

Jag saknade behörighet för instrumentflygning så vi var beroende av hyfsat väder. Ibland var det med stor vanda, att tidig på morgonen, avgöra om vädret var flygbart och infria förväntningarna eller vara på den säkra sidan och avstå. Allra värst var det när man ringde till meteorologen och vädret var halvdant. Det var enklare att bestämma sig när vädret var avgjort dåligt, men det var alltid kymigt att ringa medresenärerna och avboka. Grundregeln var dock att vi använde marktransport om det var tveksamt. Några gånger när vi avstått från flygning och åkt bil fann vi retfullt nog att vädret var helt OK. Men även motsatsen förekom när man med godkänd väderprognos ändå hamnade i dåligt väder och fick vända. I de allra flesta fallen gick flygningarna helt planliga med våra 4-sitsiga flygplan som hade marschfart på 200 - 250 km/tim. En flygning gjorde vi med 300 km/tim fart, men då var det rejäl medvind. Vi uppfyllde alltid tesen att alla landningar man kan gå helskinnad från är lyckade landningar. På uppmaning från gamla medarbetare som flugit med återger jag här några episoder från åren 1967-2000 när allt inte gick helt enligt planerna.

Vilse i lufthavet

Vid en av de första tjänsteflygningarna från Kristianstad till Arboga i vår tvåsitsiga Colt var Anton Lövgren passagerare. Vi flög i kraftigt soldis och följde terrängen noggrant med fingret på kartan. Vid Linköping blev sikten bättre och vi kunde slappna av efter att ha fått tillstånd att passera Östgöta terminalområde mot Arboga. Efter en stund anropade kontrollcentralen oss att vi just passerade ett skjutfält, men att det var OK då det inte var någon aktivitet där. En check på kartan, som jag inte gjorde, då jag trodde på vår kurs, hade visat att det inte fanns något skjutfält i vår färdriktning. Vi flög efter gyrokompassen som har egenheten att man varje halvtimme måste kalibrera den mot magnetkompassen och det var nog inte gjort. Sikten blev återigen sämre och när Hjälmaren aldrig dök upp var det bara att inse att vi var vilse. För att lokalisera läget ökade vi höjden och gjorde en krysspejling mot NDB-radiofyrarna vid Hallsberg och Motala. Den gav att vi befann oss nära Hallsberg. Åter ner i diset och kolla, mycket riktigt, med facit i hand var det lätt att känna igen terrängen och lite skamsna kunde vi sätta kurs mot Arboga. Det blev en rejäl omväg och ordentlig läxa att kolla allt och inte slappna av förrän man är framme.

Beechcraft A24 höjer statusen

Under några år hade vi i Arboga tillgång till en 4-sitsig Beechcraft A24R SE-FNB. Den hade ställbar propeller, infällbart landningsställ och marschfart 250 km/t. Med sin motor på 200hk var den maffigare än vår Cessna 172 och Piper Cherokee. Den ägdes av en bilhandlare i Köping som saknade flygcertifikat. Jag åtog mig att sköta tillsyn och serviceflygningarna. Vid ett besök i Arboga kunde bilhandlaren inte motstå frestelsen att köra sin flygmaskin på

marken. Det slutade retfullt när han körde in vingpetsen i hangarväggen och vi blev utan Beechcraft ett par veckor.

Snart upptäckte Luftfartsverket att A24R, som bara fanns i ett exemplar i landet, saknade godkänd Flygplanshandbok. De hotade att stoppa flygandet tills sådan togs fram. Jag åtog mig att skriva handboken enligt deras normer. Det var lärorikt och gav många kontakter på Luftfartsverket innan den blev godkänd.



Instrumenteringen i Beechen

Med Beechen genomförde vi en gång två tjänsteresor på samma dag. Först flög Mikael von Melsted och jag fram och tillbaka till Östersund på ett viktigt möte. Flygtiden enkel väg blev 1 tim 45 min. Därefter fortsatte Birger Porchback och jag på eftermiddagen till Växjö på nytt uppdrag. Till Växjö gick det med 300 km/tim i medvind och vi klarade sträckan på en timme.

Beechen var stabil i luften. Det visade sig då vi vid en flygning till Borlänge från Arboga med Ulf Lundqvist som passagerare hade placerat den obligatoriska kaffetermosen på en upphöjning på golvet i baksätet. Till Borlänge är det inte så långt så det blev inget kaffedrickande. Efter landningen stod termosens fortfarande kvar upprätt på golvet. Snacka om stabil flygning och för all del snygg landning.



Beech A24-R på Gustavsvikfältet i Örebro

Elbortfall på väg till F17

Generatören på Beechen slutade att fungera när Olle Jeppsson och jag var på väg till F17 i

Blekinge. För att spara på batteriet stängde jag därför av alla strömförbrukare och slog på radion först när vi skulle anropa F17 vid deras terminalområdesgräns. Det pågick en intensiv radiotrafik med militärflyget men vi fick klart att fortsätta. Sedan blev det märkligt tyst i radion, hade alla pratat färdigt? Vårt anrop så småningom till tornet för landningsinstruktioner besvarades inte heller. Radion var död. Spänningen i batteriet hade tydligen blivit för låg och det var illa då landningsstället fälls ut med elmotor. I nöd kan man fälla ut stället manuellt genom att öppna en lucka i golvet och med en kran frigöra hydrauliken, det ska då falla ner av egen tyngd.



Huvudstället på Beechen

Men då åtgår det en mekaniker att återställa systemet, något som kunde ha inneburit tågresa hem. Inför de utsikterna provade jag med en stilla bön, att fälla ut stället med landställreglaget. Det kändes som att det fälldes ut och kupade man handen över indikeringslamporna på instrumentbrädan syntes svagt de tre gröna ljusen som indikerade att stället var ute. Det var ju märkligt, spänningen var för låg för att driva radion men väl att fälla ut stället. Utan radio angjorde vi F17 genom att flyga tvärs banan mot tornet. Trafikledaren såg oss och gav gröna ljussignaler för klart att landa, Nu var det spännande, enligt indikeringarna var stället ute, men var det ordentligt låst? Varsamt närmade oss banan cm för cm i en lång och utflytning för att känna om det verkligen var ute och eventuellt kunna dra på innan man buklandade. Det var nog ett överoptimistiskt resonemang men vi tog mark i den mjukaste landning som skådats och stället fungerade. Det blev ingen dramatik med flygledartornet heller. De hade förstått att vi hade fått radiobortfall, och för det fanns det rutiner. Det fanns en mekaniker på plats som snabbt konstaterade att en mutter för anslutningskabel till generatorn glappade. Det var bara att dra åt muttern och ladda batteriet så var saken klar.

Luleåflygningar

Två flygresor med förhinder

Vid den första flygningen med förhinder startade Jan-Erik Jeppson och jag en regnig söndagseftermiddag från Arboga mot Luleå med Piper Cherokee. Jan-Erik hade stigit ombord med paraplyet i högsta hugg. Vid Köping tänkte jag lugna honom med att vi låg på rätt kurs, men han hade somnat efter en glad kväll innan. Jag försjönk i navigeringens ädla konst till Sundsvall där det blev stopp. Ett lågt molntäcke bredde ut sig under oss och det enda som syntes av Sundsvall var tv-masten som stack upp ur molnen. Vi kontaktade Sundsvalls kontroll som rapporterade att låga stratusmoln och dimma hade brett ut sig och täckte hela vägen till Luleå.

Nu var goda råd dyra och efter lite dividerande kom vi fram till den smarta idén att flyga tillbaka till Hudiksvall och ta tåget därifrån. Sagt och gjort vi landade i Hudiksvall och tog taxi till järnvägsstationen. Men inte gick det några fler tåg den dagen, kvällen eller natten. Nu

började det krisa till sig ordentligt. Jan-Erik tittade på mig och medan jag tittade på en katt som satt och slickade pälsen på perrongen tog en ny idé form. Vi flyger ner till Arlanda och tar Linjeflyg därifrån. Visserligen kostade det lite klöver att flyga omkring, men firman betalade förhoppningsvis. Sagt och gjort vi tog taxi ut igen och flög ner till Arlanda där vi oanmälda fick landningstillstånd. Vi fick parkera i skymundan långt bort från de stora flygplanen och rusade bakvägen in till incheckningen där vi hade turen att få biljetter. Bekvämt tillbakalutade med normal puls och smaklig förtäring lät vi oss transporteras till Luleå. Men visst, snopet var det.

När vi på hemvägen anlände till Arlanda i kvällningen var det mörkt och molnbasen låg på 600 m höjd. I Arboga fanns ingen banbelysning, men väl i Köping som lovade att ha den tänd. Vi fick en extra passagerare med oss från Arlanda och trafikledartornet varnade att det skulle bli kolsvart efter start från det upplysta Arlandafältet. Det blev nattsvart fram till Enköping där det blev tätare med markljus från vägar och bebyggelse att gå efter. Banbelysningen i Köping lyste varmt välkomnande. Köpingsfältet är bara 600m långt, så det gällde att precisionslanda. Passagerarna var kolugna något som jag tog som en erkänsla och landningen gick som på räls. Från Köping fick vi lift med bil till Arboga. Trots ängsliga stunder blev resan mångt mer intressant än om vi hade löst flygbiljetter till Luleå från första början och vi fick en övning i praktisk problemlösning.

Vid den andra gången med förhinder var tre man från verkstaden med. Vi hade en fin flygning från Arboga till Luleå och de blev mäktat imponerade när jag vid Söderhamn kunde beställa kaffe per radio hos trafikledaren i Hudiksvall inför vår mellanlandning för tankning där.



Mellanlandning i Hudiksvall

Flygningen hem från Luleå blev däremot en utdragen historia. Vid Skellefteå stötte vi på dåligt väder och blev tvungna att landa. Meteorologen visade att vi hade kommit ikapp en varmfront som snabbt rörde sig söderut och efter ett par timmars väntan blev vädret acceptabelt. Vi startade igen men kom åter ikapp fronten vid Umeå med ny landning och väntan. Vädret bättrade sig och vi startade igen och kom ikapp fronten mellan Sundsvall och Hudiksvall. Det var bara att vända tillbaka till Sundsvall där meteorologen hade det dystra beskedet att fronten hade bromsat upp och var på väg norrut igen. Nu var dagen så långt gången att vi inte kom längre. Jag blev av med passagerarna som glatt köpte några pilsner och tog tåget hem till Arboga. Jag, som hade ett flygplan att förvalta, fick finna mig i att ta in på hotell.

Nästa dag vid frukosten stötte jag på Oskar från Valskog som också blivit fast med sin Cherokee. Vädret var nu acceptabelt och vi bestämde oss för att flyga rote hem. Vid starten kände jag till min stora förskräckelse att planet var baktungt. Jag insåg snabbt mitt oförlåtliga

misstag att inte ha kontrollerat lasten före starten. Passagerarna hade lämnat kvar järnskrot i bagageutrymmet längst bak och när de inte var med så blev viktfördelningen fel. Nu gällde det vara alert och se upp med användningen av klaff vid landningen. Jag avvek tillfälligt från rotflygningen vid Södra Dellen för att gå ner och saluera föräldrarna med strålkastarblinkningar vid deras sommarställe där. Vid Enånger bredde ett lågt molntäcke ut sig under oss med gluggar här och var. Det gick bra till ner till Söderhamn, men där vi stötte på ett överliggande molntäcke som gick ihop med det underliggande så det blev stopp då vi inte hade molnflygningsbehörighet. Vi hade turen att hittade en molnlucka mitt över flygfältet i Mohed utanför Söderhamn och vi bestämde oss via radion för att landa. Luckan var trång man blev tvungen att svänga brant för att undvika att komma i moln. På Mohed begrundade vi situationen och tog olika beslut. Tarzan Oskar fortsatte hemåt under det låga moln och i risig sikt. Jag lastade om bagaget och vände tillbaka till Hudiksvall där jag med lånad cykel tog mig till föräldrarnas sommarställe för övernattnig. De blev minst sagt förvånade när jag dök upp, jag hade ju nyss flugit förbi. Oskar kom hem men han var enligt egen utsago tvungen att "runda" domkyrkan i Uppsala för att orienterade sig vidare längs vägarna till Köping. Jag har alltid haft lite högre krav på väderminima och tror på att man ska vara lite feg ibland.

När jag nästa dag startade söderut från Hudiksvall var det fortfarande halvdant väder som bara blev sämre efterhand. Efter Söderhamn var jag tvungen att helt navigera längs E4: an och vid Gävle blev vädret avgjort för dåligt för att fortsätta. Det var bara att landa på Avans flygfält norr om Gävle och nu var det dags att ta sin Mats ur skolan och göra som mannarna från verkstaden ta tåget hem. Även stora flygare har fortsatt resan med tåg. Charles Lindberg berättar i boken "Spirit of Saint Louise" om när han som postflygare i dubbeldäckare på natten fick motorstopp och med postsäcken i näven hoppade fallskärm för att sedan fortsätta transporten med den i trång tågupé.

Några dagar senare hade jag turen att Oskar skulle norrut igen och jag fick lift med honom till Avan för att hämta hem flygplanet.



På väg hem

Vid ankomsten till Arboga startade en DC3:a och jag fick en ingivelse att flyga ikapp den. Den steg mot Kungsör och jag dök efter och lyckades hålla jämn fart en bit. Men sedan drog den med sina två motorer ifrån. Man kan reflektera över att man nog måste vara flygfantast för att motivera en sådan här flygresa. Men resan bjöd på en del upplevelser och alla fick pröva på att åka flyg och tåg och jag baxade in flygplanet lite diskret i hangaren. På jobbet tog man det hela med ro.

Nonstop Luleå- Arboga

Det var stört omöjligt att få igång motorn på Beechen när Olle Jeppsson, Lena Holmbom, Ulla Jansson och jag skulle starta från Kallax i Luleå på kvällen. Trafikledartornet stressade i

sann byråkratanda med att "om en kvart stänger vi sedan är det startförbud". Snåljåpar, vi kunde ju starta hur lätt som helst utan deras assistans, bara vi fick igång motorn. Till råga på allt elände tog batteriet slut. Hjälpsam markpersonal från F21 ryckte ut med Volvo duett och batterikablar som gav nytt liv i startmotorn. Jag anade att motorn trilskades för att den blivit "sur" så därför magrade jag bränsleblandningen fullt ut som när man stannar motorn. Det hjälpte, med en ljudlig förgasarsmäll startade motorn och svepte in startplattan i ett rökmoln. Sedan gällde det att snabbt "rika" bränsleblandningen så att den fortsatte att gå. Vi hastade igenom checklisten på rekordtid och hann iväg precis före stängning. Bye, bye Kallax och nu blev det tid att göra en noggrann koll av checklisten för att se att allt kom med i första snabbchecken.



Hemåt längs norrlandskusten

Vi hoppade över vår planerade mellanlandning i Sundsvall. Bränslet såg ut att räcka, ingen behövde gå på toa och kaffe hade vi med oss. Meteorologen rapporterade att vädret var bra på resten av sträckan och det blev en stämningsfull flygning i solnedgången. Medelfarten blev 250 km/tim på sträckan som motsvarar avståndet Arboga – Berlin. Så efter 3 tim. och 20 min. från Kallax landade vi i Arboga.

Synvillor

En sen eftermiddag startade Jan-Erik Jeppsson och jag med vår Cherokee från Arboga till Hudiksvall där vi skulle övernatta hos mina föräldrar på väg till Luleå. Vid Söderhamn dök ett rödaktigt sken plötsligt dök upp vid sidan om oss när det började skymma. Det ömsom närmade och avlägsnade sig snabbt som ett ufo. Showen varade ett tag tills det uppenbarade sig vara den uppstigande månen som spelat oss ett spratt när vi flög genom molnskiktningar. Nästa orosmoment var den tilltagande skymningen när vi brassade på mot det obelysta gräsfältet i Hudiksvall. Gatubelysningen tändes när vi passerade Iggesund. Vi hittade fältet och landade med hjälp av landningsstrålkastarna. Vi fick låna telefon i ett hus vid fältet för att beställa taxi. Husfolket var imponerat att vi kunde hitta fältet. Lätt som en plätt, raljerade vi i ett infall av kaxighet när spänningen över tilltagande mörker var över. Efter övernattning med väl mottagande flög vi nästa dag vidare till Luleå.

Östersundsflygningar

Det slutar med tågresa

Bosse Bergman och jag hade fint väder när vi på morgonen flög från Örebro till Östersund med Cherokeeen SE-IAM. Men när vi skulle hem på eftermiddagen hade det dragit in regn över mellan- och Sydsverige, enligt meteorologen var dock molnbasen hög och sikten skulle vara OK till Örebro. Efter starten hörde vi tydligt regnets smattrande mot vindrutan trots motorljudet. Vid passagen av Borlänge tilltog regnet, molnbasen sjönk och blev oroväckande

låg så vi beslöt därför att landa i Ludvika, som var närmast. Men det var poänglöst, det var ingen idé ens att kliva ur planet i det skvalande regnet då fältet var helt öde och allt såg låst ut. Det var bara att försöka vända tillbaka till Borlänge innan vädret packade igen helt och hållet. Vi gick lågt över Ludvika stad för att hitta rätt utfart norrut. Bosse hävdar än idag att jag valde fel utfart. Så småningom kunde vi stiga och gå mot radiofyren i Borlänge där vi landade och parkerade flygplanet. Efter att ha deponerat nycklarna till trafikledaren i tornet, i förhoppning att någon från flygklubben i Örebro skulle kunna hämta hem planet, tog vi tåget till Örebro och kom fram sent på natten efter byte i Västerås. Taxichauffören i Örebro berättade att det hade varit ordentligt busväder på kvällen så vi hade gjort det rätta. Dagen efter skulle jag tidigt på morgonen till Oslo. När jag kom tillbaka hade ingen hämtat planet så jag fick snällt åka tåg och hämta det. Det här var den andra gången som vi fick anlita tåg.



Ankomst till Örebro

Krånglande bensinkran

Bränslekranen i Örebros Rockwell Commander 112, som har inställningarna "Left", "Right" och "Both", var inställd på "Both" när Mikael von Melsted och jag flög till Östersund. Bränslet tas då samtidigt från båda vingtankarna. I höjd med Bräcke utanför Östersund visade bränslemätarna minst sagt överraskande att det var tomt i vänster tank och fullt i den högra. Något var fel och det var tur att upptäcka det innan motorn stannade. En snabb omkoppling till enbart höger tank fungerade, nu tog vi bränsle därifrån. Det var ingen idé att oroa Mikael, som förberedde vårt uppdrag hos FFV. Jag befarade att landningen skulle bli besvärlig med den stora snedbelastningen, men det var inga problem. Tankningspersonalen kommenterade motiverat bränslefördelningen vid tankningen. Kanske hade kranen inte stått i exakt rätt läge från Örebro. Hemresan med kranen nogsamt i läge "Both", gick utan mankemang och med en erfarenhet rikare, att än oftare kontrollera bränslemätarna under färd.

Man ska inte stila

Bosse Bergman och jag blev en het sommardag länge sittandes i Cherokeeen på F4 startplatta inför vår start mot Arboga då det pågick massa militärflyg som hade företräde. Vi svettades ymnigt i värmen och när det äntligen blev vår tur kryddade jag på med överskottsfart vid upptagningen för att kunna göra en stilfull start med lite "go", som jag tyckte stunden krävde. Det straffade sig direkt, i den branta upptagningen rann svetten i pannan ner i ögonen och grumlade synen. Det var bara att hålla masken Cherokeeer flyger för det mesta av sig själv, även om vi tycker vi gör helhjärtade insatser. Så småningom lättade svedan och jag kunde se och då även hjälpa flygledningen att lokalisera en skogsbrand vars rökpelare de såg söderut.

Molnluckan i Örebro

Stellan Olofsson, Åke Dagerhäll och jag flög i fint väder från Östersund mot Arboga när vi vid Fagersta mötte ett heltäckande molntäcke som bredde ut sig under oss. Vi hade god bränslereserv och fortsatte VFR on top, d.v.s. man flyger i klarluft utan marksikt. Förhoppningen var att det skulle bli luckor i molnen framöver. Skulle det bli stort omöjligt skulle vi kunna vända norrut igen.



Jag hade en optimistisk tanke att man kanske kunde se en markering i molnen från motorprovbocken i Arboga, om den var igång. Vid provkörningarna av jetmotorer alstrades det massa värme och vattenånga som steg uppåt. Mycket riktigt efter en halvtimme syntes en markant utbuktning i molntäcket, alla gånger att det var avtryck från motorprovbocken. Vi var framme, men vi kom ju inte ner då det fortfarande var heltäckande moln under oss och vi inte visste hur låga de var över marken. Västerut mot Örebrohället kunde vi skönja en svag skiftning i molntäcket. Jag anropade Örebrotornet och vi var välkomna dit. De hade 5 km sikt med brutet molntäcke på 1500 fot. Vid inflygningen mot Täbyfältet väster om Örebro låg stan dold av molntäcket. Men vi fick "Klart landa bana 19 med uppmaning att se upp för startande linjeflyg på vänstra sida" Mycket riktigt en bit bort, svischade en Saab 340 upp ur molntäcket. Först när vi var på finalen till bana 19 fick vi marksikt och kunde landa. Alla flygfält i södra Sverige, utom Örebro hade stängts p.g.a. dimma så allt regionalt inrikesflyg hade samlats i Örebro och det var knökfullt på plattan. Vilken tur att molnöppningen fanns just där och att vi hittade den. Stellan och Åke tog tåget till Arboga efter att de hjälpt mig med att reparera diskmaskinen hemma hos oss i Örebro.

Motvind

Det var kraftig motvind när Bengt Antonsson och jag flög från Örebro mot Östersund med Cessna 172. Vi hade tankat fullt då det alltid är tryggt att ha marginaler för att kunna gå till något alternativfält om vädret skulle stöka till sig. Motvinden blev efterhand mycket starkare än beräknat och på sjöarna var det rykande svallvågor. Normalt tar det 2 tim och 15 minuter till Östersund men efter 3 tim satt vi fortfarande över skogarna i Jämtland när bränslemätarna började visa mindre än en kvarts tank bränslemängd. Vi hade haft högt motorpådrag för att komma framåt. Det blev en nagelbitare med usla möjligheter för nödländning. När vi efter en till synes oändlig tid nådde Storsjön där terrängen för nödländning blev bättre minskade spänningen något och när vi så äntligen landade på F4 Frösön hade vi knappt 20 liter kvar i tanken. Det hade räckt en halvtimme till och det kändes alltför nära och det kanske är därför jag nu har fobi på att alltid tanka fullt så fort tillfälle ges.



Tankning av Cessna 172

Växjöflygningar

De flesta flygresorna i tjänsten gick till Telub i Växjö. De gick på rutin, man ser upp med förbjudet skjutområde vid Vättern, passerar Östgöta terminalområde efter tillstånd från Östgöta kontroll, pratar lite med Jönköpingstornet när man snuddar deras terminalområde. Passerar man Nässjö är man på rätt väg, sedan är det bara skog och sjöar fram till Växjö. Till Kronoberg/Växjö flygplats tog det 1 tim 20 min från Örebro.

Men en gång när Olle Jeppsson var med bröts rutinen av att det smällde till över smålandsskogarna och det började dunka i Cessnan. Vi svängde tvärt till närmaste flygplats som var Hultsfred och fick tillstånd till direktflygning till närmaste bana. Vid inspektionen efter landningen fann vi att tätningslistan runt framrutan hade lossnat och slog mot kabintaket. Vi rev loss listan helt, tackade tornet för besöket och fortsatte mot Växjö. Olle som inte är den som skärras i första taget flög med flera gånger.



När Arne Brahm flög med till Växjö slocknade radion över smålandsskogarna. Kronobergs flygplats i Växjö är en trafikflygplats så det blev lite ängsligt. Vid radiobortfall angör man flygfältet tvärs banan för att förhoppningsvis uppmärksamma trafikledartornet och hoppas på ljussignaler därifrån. Det fungerade, vi fick gröna ljussignaler för klart landa. Att det var turbulent luft vid banänden när det blåste västlig visste vi sedan gammalt utan radio.



På final till bana 19 i Växjö

Vid tankningen av vår Piper Cherokee i Växjö inför en hemresa pekade personalen på en skrothög som låg vid sidan om startbanan. Det var resterna av samma sorts Piper Cherokee som vi hade. En flygelev hade avbrutit sin landning och dragit på för att gå om i den hårda sidvind som rådde. Farten blev för låg i stigningen så han stallade och gick i backen. Han överlevde med lårbensbrott. Flygplanet såg ut som en hopskrynkad plåtburk med en vinge pekande upp i skyn. Det kändes märkligt att starta förbi vraket. Vår flygning gick bra och än en gång präntade man i sig, att det går åt två saker för att flyga, flygplan och fart.



Björn Nilsson blir till sig vid tankning i Växjö

Tibor Denes var passagerare på en flygning från Växjö till Örebro när det var kraftig sidvind. Med nosen snett i färdriktningen för att hålla upp för avdriften slog vi vad om vi skulle passera över föremål i terrängen som låg snett åt sidan. Vid ankomsten till Örebro rapporterade flygledartornet att det var 17 knops sidvind med byar upp till 20 knop. Cherokeeen är tillåten för 17 knops sidvind i landning. Sidvinden var inte helt 90 grader mot banan så jag uppskattade optimistiskt att sidvindskomponenten trots allt skulle ligga inom tillåtet område. Det blev en final mot landningsbanan med största möjliga koncentration och tystnad.



På final

Då bröt Tibor helt okänsligt tystnaden med att anhålla om semester nästa dag. Han fick finna sig i att det verkligen var oväsentligheter just då. Landningen med nosen snett mot banans riktning för att komma rätt, gick bra trots störningen. Det blev något av ett gesällprov då det visade sig att sidvindens styrka var 30 % av landningsfarten. Att Tibor var så tryggt att han pratade oväsentligheter vid landningen tog jag som en komplimang.

Jag var ensam på väg till Växjö när jag över Motala ringde upp Björn Nilsson på Solnakontoret med mobiltelefonen. Mobilnätet är anpassat för horisontell täckning och på höjd varierar signalstyrkan snabbt mellan full och noll. Över Motala fungerade det och Björn svarade oväntat att han var i Vadstena på konferens och att de hade rast ute i parken. Han blev något överraskad när jag sade att han skulle hålla i hatten då jag alldeles strax skulle passera över honom. Med plané ner till 300 m höjd passerade jag över hela konferansstyrkan som stod i parken och vinkade. Efter defileringen fortsatte jag vidare till Växjö funderandes på det osannolika, att Björn skulle vara mitt framför nosen när jag ringde upp.



Björn Nilsson här som passagerare

På en hemresa från Växjö med Mikael Tungström mellanlandade vi på Visingsö. Fältet där är kort och ligger helt nära en golfbana, så man utnyttjar det i hela sin längd genom att komma in lågt över vattnet och sätta sig i banändan. Men där höll en golfspelare till, som borde kunna gå undan kunde man tänka sig. Men icke, han var koncentrerad på golfspelet och jag blev tvungen att dra på så mycket att jag kom över honom för att landa. Jag såg det inte men Mikael sa i triumf att han såg golfbagen välta. Efter medhavd fika fortsatte vi hem utan att ha pratat med golfspelaren. Det är inte nödvändigt att prata med alla och vi hade nog inte förstått hans golfspråk.

Brommaflygningar

Bromma var ett populärt utflyktsmål för att fika på 70-talet. Från Arboga tog det med våra

flygmaskiner c:a 40 minuter.

En gång när vi fick "klart landa" på Bromma hade trafikledningen missat att de samtidigt hade en landning på den korsande banan. När de upptäckte det bönade de att vi skulle för guds skull stanna före den korsande banan. Det gick bra (numera finns det bara en bana på Bromma).

En gång när vi parkerade vår Piper Colt på Bromma uppenbarade sig en oväntad fripassagerare. Det var en mus som hoppade ner på marken och skuttade iväg som en oljad blixtn över betongplattan. Otroligt, den hade flugit med från Arboga och suttit någonstans i motorrummet. Vi hade problem med möss i Arbogahangaren på höstarna och för att hålla dem borta från flygplanen ställde vi runda plåtar runt landställen.

Efter en dag på jobbet var vi fyra man från radiolänksektionen som flög till Bromma för en pubbrunda i Stockholm. Flygningen hem som gick i mörker över upplyst Stockholm var tjugig men stördes av ett anrop från Stockholm kontroll om att "Någon flyger med landningsstrålkastaren på". Så klantigt, alla i lufthavet kollade nog strömbrytarna så även jag som blev väldigt ödmjuk och släckte när jag upptäckte att det var vi som lyste.

Radiotrafiken på Bromma kunde vara informell som det berättas anmälde ett fraktflygplan från Holland vid landning "Två ton tulpaner på final" och fick svaret "Klart plantera".

Oslo blev till Arvika

Stig Möller vid Centrala Flygverkstäderna i Arboga har skrivit följande historia.

"Som bekant fick Hans Broberg tillstånd att använda privatflyg i tjänsten. Livet är ju inte bara tjänst, ett gott kamratskap är viktigt, så en vacker majdag 1966 fick vi för oss några av Hans kollegor, att be honom om en flygtur. Jodå, Hans ställde upp och beslöt att åka till Oslo.

Varför just Oslo minns jag inte, men det lät lagom exotiskt.

Vi samlades ute på flygfältet, det var lite dimma på förmiddagen så vi var tvungna att vänta på att den skulle lätta.



Var ligger Oslo

Hans förberedde sig och läste i bilatlasen (!) efter lämplig väg. Och så ryckte han planlöst i några spakar, påstod att de hade fungerat förra veckan. Allt för att få oss att känna oss trygga!



Tankning. Kolla tidsenliga fritidsklädseln med slips i fält!

Nåja, vi fick klarsignal från flygledaren i Karlstad där vi skulle klarera ut i tullen och så gav vi oss iväg. Fint väder över östra Värmland och landningen i Karlstad för uttullning gick bra. Sedan var vi tvungna att vänta på väderläge för att få starta mot Oslo. Så småningom blev det klart även på den sträckan, men det fanns risk för låga moln. Vad gör några moln ansåg vi och fortsatte mot riksgården och nu började det snart bli värre! Molnbasen låg ungefär i höjd med de högsta gränsbergen, så efter en stunds snurrande efter en lucka i molnen blev vi tvungna att vända. Efter allt snurrande var Hans den ende som visste var vi var någonstans. Arvika låg längs färdvägen hem och efter snabbt överslag bestämde vi oss att Arvika Stadshotell var det nya målet för vår resa. Servitrisen där fick ta del av hela händelseförloppet och Hans får fortfarande efter många år äta upp det hela när vi träffas. Hans motdrag är att, "ni fick uppleva Arvika och framför allt kom ni helskinnade hem". Så återstod en fin färd åter till Arboga, ett tack för skjutsen och åter välbehållna mot hemmet."



Glada gänget som varit i Arvika. Stig tog bilden.

Planerat möte på F4 byttes till ett på F16

Kjell Söderberg, som också är privatflygare, och jag var på väg med Piper Cherokee till ett möte på F4 när molnen vid Fagersta tätnade ända ner till marknivå. Vi utmanade inte vädret utan vände. Det kändes snopet att inte komma till F4. Det skulle även misskreditera privatflyget som färdmedel och ge belackarna på jobbet, som alltid fanns tillhands vatten på sin kvarn. När vi svängde tillbaka kom vi på att vi hade ett ogjort möte på F16 i Uppsala. Vi chansade på att det skulle kunna passa. Sagt och gjort vi styrde mot F16, trafikledning där välkomnade oss och det passade med mötet. Åran var räddad och hemma var det ju inte

helt nödvändigt att berätta precis hur det hade gått till. Vi nådde ju i alla fall ett resultat och F4 mötet fick vi klara av vid ett senare tillfälle.

Försenad till Storuman

För att hinna till radiolänkmötet kl.10 i Storuman startade jag i svinottan från Arboga. I det fina vädret var navigationen enkel så när solen steg upp och värmdde på blev det sömnigt i det monotona motorljudet. Somna vid ratten varnas det för men att somna vid spaken är nog etter värre. Det var tur att ingen hörde den musikaliska underhållningen jag presterade då med ventilationen på vid gavel.



På väg

Vid mellanlandningen i Sundsvall för tankning sprack tidplanen helt och hållet. Paragrafryttaren till tankpersonalen kunde med hänvisning till bensintankarfackets bestämmelser tanka först klockan åtta. Poängen att gå upp i svinottan försvann och det fanns ingen möjlighet att meddela mottagningskommittén på Stenseleflygfältet utanför Storuman om förseningen. Men när väntan blev lång ringde de till flygledningen och fick besked om min sena start. Navigeringen över de norrländska skogarna blev mer krävande och det blev lättare att hålla sig vaken. Efter 1 ½ timme siktade jag flygfältet i Stensele som är ett kort landningsstråk på älvkanten nedanför en hög kraftverksdam. Landningen innebar inflygning tätt över vattenytan längs älvkröken med full klaff och sättning precis vid älvkanten.

På hemvägen till Arboga nästa dag flög Kalle Gustavsson från CVA med. Vädret var fint ner till Fagersta där sikten försämrades och blev det svårt, att i avsaknad av större riktmärken i terrängen, fastställa vår exakta position. Skulle vi missa Arboga borde Hjälmarén så småningom dyka upp och vi skulle därifrån kunna leta oss tillbaka till Arboga. Vi anropade Arbogatornet att vi var i antågande och att vi var någonstans "norr om stan" när en järnväg plötsligt dök upp under oss som korsades av en väg med viadukt i stadsbebyggelse. Hej å hå, vi var mitt över Arboga och kunde med stadig röst rapportera detta fenomen. Flygfältet var fortfarande utom synhåll, men nu var vi hemma på mammas gata och kunde längs kända vägar lotsa oss fram. Trafikledare Molander manade till uppsikt över helikopter i vår närhet som vi dock aldrig såg. Vi kom fram välbehållna med ny erfarenhet om variabelt väder längs sträckan.

Det blev full last till F10

Det blev maximal last när FMV:arna Stellan Olofsson, Rolf Johansson och jag skulle flyga till F10 i Ängelholm från Arboga. Rolf kom aningslös släpande med en drös tunga radarinstrument som han prompt skulle ha med. Han var van vid inrikesflygets faciliteter.

Stellan som flugit med tidigare visste begränsningarna.



FMV var en viktig uppdragsgivare, så det gällde att göra sitt yttersta inom lagens ramar. Efter en snabb optimistisk vikt kalkyl att det var möjligt lastade vi i och gav oss iväg. Det var tungt i starten, men startbanan i Arboga är 2 km lång och flygningen skulle ta 2 tim 45 min. så vi skulle vara cirka 90 kg lättare när vi kom fram. De tyngsta sakerna placerade vi i baksätet bredvid Rolf och de lättare i bagagerummet längst bak. Med kunder ombord hade jag bunkrat kaffe och förtäring under förarstolen och kunde till deras stora förvåning ordna servering när de började hoja om flygvärdinna.

Nästa dag när vi flög hem var det regn med låga moln. Det enda positiva var att vi slapp de tunga instrumenten. När vi kom till Hyltebruk i Småland blev vädret alltför dåligt att fortsätta norrut. Vi vände över fabrikkörstenen vid bruket och styrde sydväst ut mot VOR-fyren i Byholma. Till vår stora lättnad blev vädret bättre i den riktningen och så småningom kunde vi stiga för att på anständig höjd gå mot fyren i Växjö. Nu var "flygvärdinnan" inte med längre så vi dividerade med trafikledningen i Växjö om att landa där för den fikastund, som vi tyckte vi var värda. Men när de skulle ha landningsavgift tyckte vi de var snikna och fortsatte direkt hem efter att vi framfört det. I Arboga sken solen och FMV:arna var nöjda även om det inte var trafikflygstandard men kaffe ombord ingick dock ena vägen.

Tjänster och gentjänster

F7's Herculesplan landade i Arboga med radarutrustningar från Canada. När de lossat lasten hade det börja skymma och då Arbogafältet saknade godkänd banbelysning blev det bekymmersamt. I flygklubben hade vi, med överskottsmaterial från försvaret, installerat en inofficiell banbelysning som var 600 m lång. Trafikledare Molander undrade om jag kunde hjälpa till med att tända den för att få iväg Herculesen. Javisst det kändes stort att få göra en insats för flygvapnet så jag cyklade till klubbstugan och tände upp den så de kom iväg någorlunda reglementsenligt.

Det kunde vara en gentjänst för tjuvkopplingen av vår Piper Colt som Transportflygkompaniet på F7 tidigare hjälpte mig med tidigare när jag flugit till dem på ett jobb där Televerkstaden från Göteborg stod för biltransporten. När vi var klara släppte Göteborgarna av mig vid vakten på F7 och for hem. När de hade åkt upptäckte jag min jacka med flygplansnycklarna var kvar i deras bil. Ett desperat försök per telefon att få polisen i Grästorp att stoppa bilen misslyckades totalt, sådant ägnade de sig inte alls åt. Krisläge, men vakten på F7 var hjälpsam och tipsade att grabbarna på Transportkompaniet kunde fixa det mesta. De var med på noterna och tjuvkopplade Colten enkelt på nolltid. När tändningslåset på ett flygplan är låst kortsluter det magneterna till jord, motsvarande läge "OFF". Genom att koppla loss kablarna till tändlåset bryts kortslutningen och magneterna blir aktiverade, Men det var viktigt att isolera kablarna, så att den inte kom åt godset på motorn.

Motorn startade glatt och flygningen hem tog 1 tim.20min. Nyckeln kom så småningom med post.



Med Piper Colt 150 på väg hem

Det hade gått fortare med bil

Det var grådisigt väder när Leif Lindberg och jag flög till Kristianstad och efter passagen av Hässleholm tätnade diset påtagligt. Fuktig luft välldes in från Hanöbukten och satte ner sikten. Från mina tidigare driftsättningar av radiolänkstråk i Kristianstadstrakten kände jag väl till vägarna där, något som kom till stor nytta nu. Vi navigerade oss fram till rondellen i Kristianstad och vidare längs vägen mot flygplatsen. Skulle sikten bli alltför dålig visste vi att vädret var bättre bakåt. När vi anropade flygledartornet i Kristianstad och fick landningstillstånd hade vår besöksmottagare närapå gett upp hoppet att vi skulle komma. Nu gällde det att hitta fältet. Jag kände igen avfarten till flygfältet från stora vägen och genom att följa den hittade vi fram och kunde landa.

Nästa dag när vi skulle hem var det fortsatt dåligt väder. Vi startade för att pröva framkomstmöjligheten. Det finns många flygfält i södra Sverige, som vi kunde ha som alternativ om det krisade till sig. När vi kommit en bit på väg blev sikten alltför dålig så vi landade i Skånes Fagerhult för att konsultera meteorologen på Bromma och invänta bättre väder. Ett nytt försök efter ett par timmar misslyckades och vi fick återvända och nu började det bli trist. En ny kontakt med meteorologen gav oss bilden att vi befann oss i en "tråglinje" med lågtryck men om vi gick nordväst ut borde vi kunna hitta acceptabelt väder för att sedan kunna gå norrut. Vi gjorde så och kom fram till Uråsfältet vid Växjö där vi landade för en ny väderbriefing. Nu hade vädret rört sig så tog vi sikte på Linköping, skulle vi sedan kunna gå mot Arboga. Det stämde men över Kolmården förlorade vi marksikten när ett lågt molntäcke bredde ut sig under oss och först vid Hjälmarens fick vi åter marksikt och kunde ta oss hem. Det blev en lång dags färd hem och efter en sådan är det gott att ställa in i hangaren, stänga portarna och kanske även ödmjukt tillstå att flyget inte alltid är det effektivaste färdssättet.

Det gäller att vara uppdaterad

Tidigare övervakades luftrummet med råvideo som gav markkontrollen indikering på allt som rörde sig i det. På 80-talet fick vi transpondrar i flygplanen och råvideon ersattes med svarssignaler från transpondern med identifieringssignal som visar vem man är när den träffas av en radarsignal. Att detta helt och hållet ersatte tidigare övervakning med råvideon blev jag först varse om vid en flygning till F17. Vid passagen av Östgöta terminalområde fick jag en transponderkod att ställa från kontrollcentralen. När jag närmade mig F 17 terminalområde och inte fått bekräftelse på eller besked om ny transponderkod stängde jag av transpondern. Då blev kalabalik på F 17. SE-IZI vart tog du vägen? Efter landningen redde vi ut situationen. Trafikledaren ville rädda min ära genom att föreslå att jag av misstag

hade kommit åt avstängningsknappen. Inte alls, jag begrep inte bättre.

Gamla takter till heders

När Bosse Bergman och jag efter en arbetsdag på Hasslösabasen utanför Lidköping skulle starta hemåt var batteriet helt dött. Vid ankomstcermonin på morgonen hade jag missat att stänga huvudströmmen. Illa, för likväl som man använder checklisten vid start ska man använda den vid kupering av motorn. Gyroinstrumenten hade därför gått hela dagen och tömt batteriet. Takterna från Piper Cub-tiden då vi startade motorn genom att rycka i propellern kom nu åter till heders. Bosse fick sätta sig i förarstolen med tillsägelse att "stå på bromsarna" och om motorn startade och flygplanet mot förmodan skulle röra sig dra av gasreglage. Sedan satte jag igång med att idogt försöka rycka igång motorn med propellern. En 180 hk Lycomingmotor är tyngre att dra igång än en 85hk Cub. Vid femtielfte försöket hände det, motorn gick igång och det lät som ljuv musik när den fortsatte att gå. Flygplansmotorer har tändsystem med magneter som gör att de inte behöver batteriström för att starta motorn och köra motorn, vilket är en fördel.

Lite småmalliga

Då Pelle Alex, Ingemar Engdahl, Henrik Groop och jag leveranskontrollerade teleutrustningar under en vecka hos Magnetic AB vid Bromma flygplats glassade vi med att dagligen flygpendla dit från Arboga. Vi slapp övernattningar på hotell, tjänade en slant åt företaget och fick VIP-uppmärksamhet på Magnetic, som de flygande kontrollanterna.



Kontrollteamet inför start



Ingemar och Henrik



Pelle Alex

Piloten håller i kameran

Ett annat pendlartillfälle var när vi var fyra man från Arboga som på F18 i Tullinge gick en veckokurs på DBU. Då kunde vi glassa med att parkerade flygplanet vid kurslokalen varje dag. Även vid flygningarna till F14 Radarskola i Halmstad fick vi VIP-status när vi parkerade planet på bilparkeringen utanför Radarskolan.

Utprovning av målsökande radar

CVA utvecklade målsökande radar och för att testa den behövdes ett rörligt mål. Jag var företagets flygande akrobat och ombads att ställa upp och flyga förbi radarn med varierande vinklar och höjder. Med vår Beech A24R, som gjorde 250 km/t skulle det bli ett läckert uppdrag. Det var bara det att när jag hade dragit ut den ur vår vinterkalla hangar var det stört omöjligt att starta den. Tvärs över fältet skymtade jag en Cessna 172 parkerad. Det räddade uppdraget. Cessnan kom från Linköping och var på tjänsteresa hos oss. Jag fick hyra den, mot att jag blev gästmedlem i Linköpings flygklubb, och kunde så genomföra uppdraget. Efter ett antal lågsniffningar förbi radarn och flygningar på avstånd kunde man verifiera att målföljningsfunktionen fungerade perfekt.

Driftsättning Uppsala- Arlanda

Arlandatornet skulle 1965 via radiolänk anslutas till en radarstation på F16 i Uppsala. Hans-Göran Johansson och jag fick i uppdrag att driftsätta systemet. Det var perfekt läge för flyginsats då driftsättningen gjordes växelvis på F16 och Arlanda. Med Cherokeeen packad

med mätinstrument drog vi till F16 för att därifrån pendla fram och tillbaka till Arlanda. Flygningarna från F16 till Arlanda tog 15 min och Arlandatornet, som var i stort behov av radarn på F16, bistod med allt för att underlätta flygningarna. Ofta med tillstånd för direktinflygning och hjälp med markpersonal för transport av tunga instrument. Det blev många flygningar och en extra när jag vid en landning på Arlanda hade glömt en väska kvar på gräset vid startbanan på F16. Det här var på den tiden då föränmälning för godkända slot-tider och sådant inte var uppfunnet i Sverige så det var bara att studsa över och hämta väskan. På F16 kunde jag även bistå trafikledartornet med att jaga måsar på landningsbanan med Cherokeeen.



Startklar till Arlanda

En tid efter driftsättningen uppstod det problem med radarbilden på Arlanda. Den vände stundvis 180 grader så att norr blev syd. Vi sökte felet i flera dagar både vid F16 och på Arlanda tills vi av en slump hittade felet på Arlanda. En glappande koaxialkontakt i golvet under trafikledarens stol gjorde att vid häftigt rörelser skakade kontakten och bilden vände. Vi skruvade ihop kontakten och allt blev frid och fröjd.

Radiolänkprojektering

För att få fadingsfria radiolänkstråk beräknade vi antennhöjder genom att rita markprofiler med stöd av kartor och fältmätningar. Fältmätningarna kunde gå till på olika sätt. För stråket mellan Centralstationen och Tomtebodan i Stockholm hissade Anton Löfgren en jätteballong vid centralstationen och sittandes på taket i Tomtebodan rapporterade jag när den syntes. När vi skulle beräkna antennhöjderna för ett radiolänkstråk vid Kilsbergen framförde jag den djärva idén att använda flyg. Uträkningen var att flyga längs berget med vår högvingade Colt och sikta in markhöjden längs bergkanten med vingens undersida som referens och mäta höjden med höjdmätaren i Colten. Primitivt, men man köpte idén. Mätningen krävde flygning ner till 50 m höjd och Luftfartsverket gav tillfälligt tillstånd till lågflygning. Med Urban Holm som riktkarl landade jag i Örebro där vi kalibrerade flygplanets höjdmätare. Vi genomförde så rekognoseringen och stråket som byggdes fungerade bra med våra beräkningar med freznel-fria zoner för att undvika fading i signalöverföringen. Det hade nog funnits enklare metoder, men det här var ju roligast.



Piper Colt 150

Flygfotografering

När fotograf Reinhold Carlsson i Arboga skulle fotografera radiolänkmaster i landet åt FMV anlita han mig som pilot för att ta flygbilder. Med Köpings SuperCub drog vi så ut i fält och prickade in ett antal radiolänkmaster efter att ha inhämtat luftfartsverkets tillstånd för lågflygning. Fotograferingen gjordes i vackert väder så det blev ett angenämt uppdrag. Bilderna finns upphängda i försvarets korridorer och i publikationer från försvaret.



Vi rundar en radiolänkmast med Reinhold i baksätet