

Rätt Val I Livet (RVIL)

Jag heter Lars Erlandsson och är Norring! Jag växte upp på Beckhovsgatan i Kristianstad vid Lastageplatsen, där Kristianstad boktryckeri låg på den tiden under sextitalet. Lekskola på Uddegården följdes upp med skolgång på Södra skolan för årskurserna 1-3, Centralskolan 4-6 och Norretullskolan 7-9 varefter jag upphörde med skolgång. Jag tror jag redan där gjorde mitt första RVIL! Redan i skolan och jag tror det var på mellanstadiet. När vi barn pratade om vad vi ville bli i livet så var mitt val att bli militär. Jag har egentligen inget kom ihåg om varför. Militäryrket var inget som fanns i släkten. Min far hade förstås gjort lumpen, på F5 Ljungbyhed men tyvärr har jag ingen vetskap om hans värnpliktsbefattning. Anledningen till att jag valde att inte gå gymnasiet var att jag hört talas om att det fanns en gymnasieskola i Uppsala för militärer. Jag har ingen som helst aning om hur jag kunde veta detta. Mitt första möte med försvaret skulle vara Pryö på P6. Jag blev antagen men något hände som jag inte riktigt kommer ihåg. Troligen sjukdom. Det slutade i alla fall med att jag hamnade som kassabiträde på EPA vid lilla torget under min Pryö. Inte riktigt vad jag hoppats på och här kan man prata om grå arbetskraft vilket jag ska återkomma till senare i andra sammanhang. Jag lyckades i alla fall stilla min längtan med att ansluta mig till FBU. Jag hade ett arbete efter skolgången som bokbindare på Kristianstad boktryckeri. Jag hade sommarjobbat där under högstadieåren så det var lätt för mig att få arbete under året jag väntade på att rycka in som 17 åring. Mönstrade gjorde jag förstås i Kristianstad och jag klarade mig, högerskytt. Blev antagen till GS1 på P6 med inryckning den 8 augusti 1976. Något jag såg mycket fram mot. Vad som helst skulle få mig att lämna det urtråkiga och lågavlönade arbetet som bokbindare.

Om året vid Livkompaniet finns det många bra historier men jag ska inte fokusera på dessa för mycket i min berättelse om RVIL. Dock är det några små historier jag inte vill undvara er!

Jag hade inte körkort när jag ryckte in, jag var ju bara 17 år. Körkort krävdes dock och det stod regementet för som hyrde in Södra Bilskolan. Ett par gånger i veckan fick jag inställa mig vid kasernvakten när den gröna Volvo 144 anlände med den civila körläraren. Efter att antal lektioner under några veckors tid ansåg körläraren att jag var mogen för uppkörning. Tid bokades för detta. På uppkörningsdagen var det först teoriprov som övervakades av vår militära besiktningsman Kaptenen Mauritz Nilsson. Jag klarade teoriprovet och därefter väntade den gröna Volvon vid kasernvakten. Mauritz Nilsson beordrade "soldaten gör uppsittning" och väl i bilen och bältade kom nästa order. "Soldaten framrycker"! Nu började jag bli nervös och undrade hur illa det skulle gå med fickparkering nere på stan men innan jag ens hunnit tänka mer kom nästa order. "Soldaten svänger höger" och plötsligt kör jag på vägen som låg mellan kasernerna och serviceförrådet (blinkade jag?). Snart kom nästa order, "soldaten svänger höger" och nu rullar jag på Stridsvagnsvägen några hundra meter tills nästa order kom. "Soldaten svänger höger" och nu passerar jag sjukan och snart såg jag kiosken och kasernvakten då den sista order kom. "Soldaten gör halt". Jag hade på min uppkörning helt enkelt rundat regementet på knappa fem minuter och blev godkänd och fick mitt körkort med ett kryss i rutan "Se särskild handling". En papperslapp som jag fick dras med i alla de tio år körkortet var giltigt! Ja, det var jag som välte med en TGB 11 på Stridsvagnsvägen, men det var långt innan jag börjat övningsköra för körkort och kanske var det inte ett smart drag att sätta mig som chaufför i en terrängbil utan någon som helst utbildning före!

En dag övade vi på GS1 anfall med pansarskyttepluton vid Ekbacken. En i min grupp hade denna dag bråttom hem så han gjorde allt för att inte använda sin AK4 för att slippa vårda den! Ett av våra befäl upptäckte att något inte stod rätt till så det blev uppställning och det skulle utredas vem som inte hade följt order. Utan att tänka mig för så tog jag på mig skulden! Det var nog inte mitt bästa beslut i livet eftersom det resulterade i att jag under en veckas tid vid dagens

slut fick avlossa ett löst skott på kaserngården. Naturligtvis uppföljande mycket noggrann visitation av mitt vapen varje morgon därefter. Dock bar jag denna händelse med mig i min vidare karriär som officer. Personligen skulle jag aldrig nöja mig med ett erkännande från en soldat med mindre än att jag hade visiterat allas vapen för att på så sätt konstatera vem som verkligen var den skyldige. Alla vapenvisitationer klarades förstås utan anmärkning. Jag väntar fortfarande på ett tack från honom jag "hjälppte" men misstänker att det inte är en medlem i Norringarna! Har jag fel så hör av dig!

Vid vår första övning någonsin på Rinkaby som förstås var övning i att gå i bivack, gräva värn, stå post och gå på patrull, blev jag utsedd till gruppchef. Jag och min grupp skulle patrullera ett område på Rinkaby fältet. Vi gjorde oss iordning enligt RASSOIKA, sotade våra ansikten och framryckte sedan i full stridsutrustning. Någon fiende såg vi aldrig till men på en liten bilväg såg vi en vit Volvo 145. Jag beslutade att vi skulle undersöka fordonet som rörde sig lite märkligt och rutorna var immiga. Mer än att de två personerna som befann sig bak i bilen höll på att dö av rädsla när de såg oss förtäljer inte historien!

GS1 året gick fort och det blev snart dags att ta adjö av många som jag hunnit bli god vän med efter en rekordbillig slutövning.



Muck från GS1. 328 Erlandsson nr 4 från vänster i övre raden.

Om jag kommer ihåg rätt blev sju antagna till GS2. Jag var en av dem och blev förstås överlycklig för detta. GS2 var fantastiskt och det finns förstås ett helt gäng intressanta historier om GS2 också men lämnar dem därhän och konstaterar att GS2 snart var över och vi utnämndes till Överfurirer. De två åren med trupptjänstgöring innan Plutonofficerskursen (PK) startade innebar för min del även att jag skulle studera civila ämnen. Först var det Kompletteringskursen som gick på P6 och året därpå Påbyggnadskursen förlagd till P2 i Hässleholm.

Under trupptjänstgöringen mellan GS2 och PK hanns det även med några soldatprov. Vid ett av dessa soldatprov skulle jag leda en pluton med genomförande under kvälls- och nattid. Det visade sig ur detta perspektiv att det var det "skönaste" och svalaste soldatprov jag genomfört. Men det fanns ett annat värre perspektiv! Jag hade i god tid före gjort i ordning min utrustning och lämnat min stridspackning på befälsrummet. När jag på sen eftermiddag kommer till regementet hämtar jag min packning. Tog emot soldaterna och efter en busstransport startade marschen några mil bort, tre för att vara exakt. Nästa morgon anlände jag och plutonen till kasern strax före halv åtta på morgonen och några av mina befälskollegor stod utanför kasern och tittade på mig och skrattade. Jag förstod ingenting förrän jag packade upp. Ur min packning föll det ut ett helt gäng blinda handgranater! Tack för den du som gjorde det! Jag har mina misstankar...

Jag hade en flickvän i Kristianstad vars far var Kapten och arbetade på T4 i Hässleholm. Han var även militär helikopterpilot och behövde därför flyga en månad per år för att upprätthålla kompetensen. Hans förband var under denna månad placerat på Everöds flygfält. Det gjordes upp om att jag skulle få åka helikopter och därför infann jag mig på flygfältet en morgon strax före klockan sju. Jag fick en fantastisk upplevelse med att flyga i en helikopter längs med skogsvägar under trädhöjd men sen gick det mindre bra! Fortsatt flygning från Everöd gick över centrala staden och vidare ut till P6, där vi landade vid den plats vi övade handgranatkastning strax utanför kasern. Det var inte ett oanmält besök av en generalsperson. Det var Överfurir Erlandsson som steg av helikoptern! Jag kommer inte ihåg i vilket rum och hos vem jag hamnade sedan men det blev inte särskilt kul för mig då! Men är roligt att tänka på nu!

Tiden rann på och det blev dags för PK som genomfördes på P6 detta år.



Överfurir Erlandsson under PK i befattning som plutonchef under övning.

Det var våren 1980 och vi var 25 elever på kursen med deltagare från alla pansarregementen. Jag klarade kursen så pass bra att jag fick karriärväxla till kompaniofficer. Jag ansökte om det och beslut kom ganska raskt från Pansarinspektören. Jag beviljades karriärväxling. En dag blev jag kallad till regementschef Överste 1 Curt Hasselgren och jag undrade förstås vad som stod på. Det visade sig att regementschefen kom med ett erbjudande. Jag skulle få gå gymnasiet på Komvux i Kristianstad! Jag blev nog djupt chockad och svarade raskt "Överste, då väljer jag hellre att stanna kvar som plutonsofficer". Var det RVIL att säga så till regementschefen? Hur det sedan gick till vet jag inte men plötsligt i en regementsorder var jag beordrad att åka till Försvarets gymnasieskola (FGS) i Uppsala för att läsa social linje under läsåren 1980-1982 och sedan gå Kompaniofficerskursen (KK) på Armens kompaniofficersskola (AKS) 1982-1983. Jag gjorde alltså RVIL den dagen på regementschefens rum!

Sommaren 1980 efter PK blev jag beordrad att utbilda unga damer tillhörande Svenska Blå Stjärnan under två veckor på Gälltofta lägret. Jag var då motorbefäl på 3 kompaniet och ansvarade för soldaternas traktorutbildning. Därför passade jag förmodligen in som instruktör i Gälltofta. Kurschefen Major Ulf Wickman var initialt bekymrad över min ålder och befälsgrad som Överfurir. Men PK var genomförd och jag var befördrad till Sergeant innan kursen skulle

gå av stapeln. Utöver mig och Ulf Wickman var också Fanjunkaren Tommy Lundgren från A3 instruktör på kursen. Ulf var nog rätt så nöjd att jag blivit Sergeant för jag fick också rollen som dagbefäl och skulle bo i villan på Gälltofta lägret. Chefsstjärnan från Helsingborg var äldre än övriga Stjärnor och därmed förtäljer inte historien mer än att jag troligen begick någon form av tjänstefel. Det hann inte bli så många resor till Helsingborg för snart stundade ju lärdomsstaden och jag glömde bort Blå Stjärnan och Helsingborg! Om denna utbildning för Blå Stjärnan går det att läsa mer i Norringen nummer 2-3 december 1980.



Det hände en gång en sak i T-skogen på Rinkabyfältet. Jag kan inte exakt tidsätta när detta var men jag var i alla fall plutonchef eller möjligen troppchef vid en kompaniövning. Efter dagens övningar var det dags att gå i bivack i T-skogen. En bit in på kvällen när saker och ting lugnat ner sig bestämde jag mig för att kontrollera soldaterna som stod post och till min stora fasa upptäcker jag att det ena postvärdet var tomt! I samma veva upptäckte jag att en lastterrängbil 939 också var försvunnen! Vad skulle jag göra, hade fienden slagit till och lagt beslag på lastbil och soldat? Jag hann inte tänka så mycket mer på det för plötsligt hörde jag ett motorljud och kunde skymta svagt ljus från avskärmade strålkastare. Lastbilen stannade och den saknade soldaten gjorde avsittning med ett jätteleende. Innan jag ens hann börja skälla och konstatera att det blir tillrättavisning av detta så fort vi är åter på kasern kom ytterligare ett par soldater. De började genast lossa all den halm och den halva gris soldaten hämtat på en bondgård strax utanför Rinkabyfältet. Soldatens pappa var bonde där. Det blev god middag den kvällen och halmen var skön att sova på och jag begick väl ytterligare ett tjänstefel!

En gång i mitt liv fick jag använda vad som statuerades i SoldF del 1. Att när orienteraren förvillar sig in på skjutbanan ska man skrika SLUTA skjuta och inte ELD upphör. Militärer förstår detta men kanske inte civilister! Nu var det inte en orienterare utan en hel pansarskyttepluton som förvillade sig in i målområdet, där jag som PV-plutonchef med min pluton skulle understödja kompaniets pansarskytteplutoner i deras framryckning till stormavstånd. Det var en skarpskjutning! Allt slutade dock väl, inga skott avlossades!

Jag hann även med att vara ställföreträdande skjutledare en gång på Ravlunda. Det var normalt en Major som var skjutledare och en Sergeant som var ställföreträdare. Sergeantens uppgifter var då säkert flera som jag inte kommer ihåg, men en av dem var att sitta i Ravlunda tornet vid

norra skjutfältsgränsen tillsammans med två värnpliktiga från P2 och svara för säkerheten. Som jag kommer ihåg det så var det de två värnpliktiga som tog det yttersta ansvaret, medan jag ägnade mig mer åt någon form av ”skådning” med den batterikikare som tillhörde tornmaterialet. Precis norr om skjutfältsgränsen låg nämligen en speciell badstrand!

Dags att bege sig till Uppsala för att studera på FGS. Terminerna på skolan var något kortare än på civila skolor. Elever på FGS var ju lite äldre än på civila gymnasieskolor. I bästa fall kanske, eventuellt, även lite klokare och förväntades klara av gymnasiestudierna bra trots lite kortare terminer. Det var med blandad förtjusning och förskräckelse jag satte mig på tåget på Kristianstad C den 12 oktober 1980. Hur skulle detta gå, var det RVIL eller skulle jag ha accepterat regementschefens erbjudande att gå KomVux? Med det facit jag har i hand nu, så JA det var RVIL. Det hann i alla fall gå förbi många tankar i huvud under de åtta timmarna tågfärden tog, och för första gången i mitt liv kom jag till Stockholm, som 21-åring. Nu hann jag i och för sig bara se Stockholm C den dagen innan Uppsalapendeln avgick. Framme i Uppsala väntade Lars Pihl P10 på mig på perrongen. Lars och jag gick samma PK ihop och skulle nu genomföra alla tre åren i Uppsala tillsammans. Det var fler från vår PK som skulle plugga i Uppsala men inte på gymnasiet utan ”bara” på KK. Vi skulle alltså på ett eller annat sätt sammanstråla i Uppsala. När jag tittar på listan över PK kursdeltagare så gällde det för Staffan Hellberg P6, Mikael Svedhamre P5 och Håkan Jönsson P6. Staffan Hellberg gick KK när jag gick andra året på gymnasiet medan Håkan Jönsson gick samma KK som mig och Lars Pihl. Mikael Svedhamre skulle ha gått KK med Lars, mig och Håkan men det blev tyvärr aldrig så. Mikael valde KomVux hemma i Boden istället för FGS och arbetade samtidigt lite extra vid regementet vid sidan om studierna. Vid en kvällstjänst blev det lite fel när en sprängladdning inte detonerade som den skulle. Mikael råkade sedan stå lite för nära när laddningen oväntat detonerade. Mikael klarade livhanken men med mycket svåra skador. Tyvärr fick Mikael aldrig förhöja stämningen för oss andra i Uppsala.

Nåväl, Lars och jag lämnade Uppsala C och förflyttade oss genom staden till Dag Hammarskjölds väg och Polacksbacken. AKS var inrymt i de före detta A8 kasernerna på den ena sidan av vägen och FGS låg på den andra sidan av vägen. Det ska här tilläggas att på samma sida av vägen som FGS låg fanns också Sjuksköterskeskolan med elevhem. Ett intressant faktum med viss påverkan för oss som gick FGS eller KK under årens lopp! Skolstarten var den 13 oktober men på eftermiddagen den 12 oktober anmälde Lars och jag oss för Örlogskapten Hultberg som var ansvarig för elevhemmet. För vår del i A-kasern där FGS eleverna bodde, undantaget FGS elever från Marinen och Flygvapnet som bodde på HMS Prison, en tidigare fängelsebyggnad under A8 tiden. KK elever bodde i B-kasern. Jag blev tilldelad säng i logement 23 på tredje våningen. Ett logement för tre personer med hyfsat bra avskiljning mellan



Mitt tillhåll i logement 23 i B-kasernen

Mitt elevnummer var A3, varför inte P6? Min klass hette So1 och vi var inte särskilt många, sju elever! Prata om privatundervisning. Andra året på FGS i So2 tillkom en handfull elever som bara behövde läsa andra året inför sin vidare officersutbildning och då var vi inte bara elever från armen som i So1 utan det tillkom lite kustartillerister och faktiskt en Kapten från P6 med efternamnet Wahlström. Under So2 var mitt elevnummer A503 och jag förstod aldrig logiken i detta med FGS elevnummer och sannolikt inte en hel del annat heller under Uppsalaåren! Lars Pihl blev klassordningsman i So1 och jag vice, i So2 skiftade vi.

SCHEMA 1981—1982 för A 503 ERLANDSSON So2					
KLOCKAN	MÅNDAG	TISDAG	ONSDAG	TORSDAG	FREDAG
0750—0830	SVENSKA +	NATURKUNSK	RELIGION	PSYKOLOGI	RELIGION
0840—0920	SVENSKA	FY ^A NK ^B	PSYKOLOGI	SAMHÄLLSK	FYSIK
0930—1010	ENGELSKA	SOCIALKUNSK	SVENSKA	TYSKA	TYSKA
1020—1100	RÖSTVÅRD	SOCIALKUNSK	SVENSKA	SOCIALKUNSK	SAMHÄLLSK
—					
1220—1300		STÖD	HISTORIA	MATTE	ENGELSKA
1310—1350	HISTORIA	TYSKA	FYSIK	MATTE	GYMNASTIK
1410—1450	NATURKUNSK	MATTE	NATURKUNSK	NATURKUNSK	GYMNASTIK
1500—1540	NATURKUNSK	ENGELSKA	GYMNASTIK	TIMME TILL FÖR	
1550—1630			GYMNASTIK		
LEKTIONSAL 212					
TYSKA-PSYKOLOGI-RELIGION SAL 206					

Vårt schema under So2

Det måste ha varit en dröm för en lärare att arbeta på FGS. Välkomnad vid klassdörren av klassordningsmannen som beordrade ”stå upp” i samma veva läraren gick in klassrummet. Läraren satte sig på stolen vid katedern, vilken naturligtvis var upphöjd. Klassordningsmannen la ner klassboken varvid läraren signerade närvaro och hälsade på klassen som hälsade tillbaka och klassordningsmannen beordrade ”sitt ner”! Jag kan inte komma ihåg någon stor frånvaro under de två åren i min klass. Några gånger kanske någon haft lite för trevligt på Baldakinen kvällen innan. Då var det vanligt att vår vaktmästare Gösta Stjernberg gjorde allt för att få personen på fötter och i kläder för att hinna i tid.



Vaktmästare Gösta Stjernberg. En legend på många sätt och vis och en man som kunde föra sig!

Samt att Gösta alltid tog hand om sängbäddning och annat nödvändigt på logementen för att ingen skulle råka illa ut vid en visitation. Vi var väldigt disciplinerade och med väldigt få undantag var läxor alltid exemplariskt utförda. Vid centrala prov var ofta FGS, om inte bäst, så i alla fall i topp i landets gymnasieskolor.

Under mitt år på So2 var det en elev på KK som festade lite väl mycket. Jag kommer ihåg ett flertal gånger att denna KK elev vid hemkomst till kasern gick till tavlan med morgondagens dagsprogram anslaget. Klädde sig i anbefalld klädsel och la sig i korridoren för att sova tills morgonuppställning skulle ske. Mig veterligen missade han aldrig en uppställning. En morgon vaknade han vid uppställningen när alla kurskollegorna i hans truppslag, inte pansar, var iklädda M/68. Han i M/58, någon hade spelat honom ett spratt!

KK eleverna hade en bar i B-kasern. Den som var tilldelad uppgiften att vara barmästare blev tilldelad ett vanligt plåtskåp av samma typ som vi förvarade våra persedlar och utrustning i. KK hade över 100 elever det året om jag kommer ihåg rätt och i ett plåtskåp fick det inte plats särskilt mycket systembolagsvaror. Vi i So1 tog därmed ett tidigt viktigt beslut att också hålla en bar. Jag blev Barföreståndare och Vaktmästare Gösta Stjernberg övertalade elevhemschefen att jag skulle få flytta från logementet för tre till eget stort rum i kasernens trappuppgång. Ett jättestort gavelrum med stor hall och framförallt en enorm garderob. Det blev succé! Framför allt för KK eleverna som snabbt vande sig att handla hos mig istället för i deras egna lilla ynka bar som ofta sinade snabbt. Nackdelen var förstås att det kunde bli lite väl mycket dörrknackningar vid klockslag som inte var optimala för mig inför nästkommande dags viktiga gymnasiestudier! Det var naturligtvis inte jag som tjänade pengarna, det var hela klass So1 och därefter So2. Jag hade däremot rabatt på drycker eftersom jag drog det mesta lasset med Lars Pihl behjälplig när inköp på Bolaget krävdes. Jag hade ingen bil i Uppsala men Lars körde förstås från Strängnäs med sin lilla Ford. Den gick många gånger helt nedtyngd från Bolaget till Polacksbacken. En poliskontroll gällande vikt på bilen hade förmodligen inte slutat bra! I baren fanns tre olika priser per dryck. Det högsta priset för kreti och pleti som inte betalade 50 kronor för att bli barmedlem, priset för barmedlemmar och mitt pris. Till exempel kostade en starköl 10 kronor för icke medlem, 7 för medlem och inköpspris för mig. Baren gick så bra att vi i klassen kunde finansiera våra kostnader för båda balerna på FGS tiden. En resa på en vecka till London, allt inkluderat och då menar jag ALLT! Samt att det fanns pengar över till fler roliga saker för klassen innan vi nollade kassan i samband med vår gymnasieexamen och det årets bal.

Resan till London innebar att vi besökte alla militärmuseum i och runt omkring London. Sannolikt mängder av pubar också. Eftersom vi hade Tony Oscarsson K1 i klassen åkte vi även till Royal Ascot. Det var en sådan dag då alla kvinnor uppträdde i fantastiska hattar men vi inriktade oss mer på spel. Vi förlorade förstås alla satsade pengar men dagen blev så kul att jag fortfarande minns den. Ett vad vi gjorde var på en helt värdelös häst. Den hästen ledde hela loppet intill sista häcken. Vi trodde att vi skulle kamma hem storkovan men hästen föll rakt in i häcken utan att ens orka göra ett försök till hopp! Stålarne förlorade!

Naturligtvis fanns det ett elevråd på FGS och i skrivande stund drar jag mig till minnes att när jag började So1 på FGS så gick Mats Ström P6 sista året på sin treåriga FGS utbildning och var då ordförande i Elevrådet. Lars Pihl blev vice ordförande och sista året på FGS var Lars Pihl ordförande i elevrådet och jag traditionsbevarare, samt att jag var fotograf för vår skoltidning Nota Bene (Märk Vål). Något mycket viktigt som skedde redan första veckan i Uppsala, var att vi i klassen åkte ner till Norrlands nation och sa att vi studerade på Polacksbacken. Vi ville

skriva in oss vid Uppsala studentkår och på Norrlands nation vilket lite oväntat gick utmärkt. Vi fick inga frågor om vad vi faktiskt studerade och vi var inte klädda i uniform vid detta tillfälle vilket troligen var smart! Vi hade sedan mycket nytta av kårlegitimationen inte minst för de olika nationernas pubar och restauranger där restaurang Brända Tentan på Norrlands blev en favorit. Annars var vi mycket på Sir Francis Drake och på Walters krog som körde plankstek för 14,90 på måndagar och happy hour på drinkar. Även andra uppsalarestauranger frekventerades men jag kommer inte ihåg alla namn. Naturligtvis var Baldis också ett viktigt hak. Kanske inte så ofta för intagande av måltid utan mer för dans med sköna damer vilket jag kommer att återkomma till! Det skulle sedermera visa sig att jag flera år senare lyckades skrapa ihop ett gäng högskolepoäng på Uppsala universitet. Arlanda flygplats bestämde sig något år att 100 gruppen chefer behövde utbildning inom ekonomi. Jag var en av dem och gick en företagsanpassad universitetskurs. Fick mina högskolepoäng men den dubbla italienska bokföringen har jag aldrig haft nytta av men jag har klarat mig som chef ändå!

På KK fanns Pansarföreningen, en sammanslutning för oss inom Pansartrupperna. Jag hade hört mycket talas om Pansarföreningen på kompaniofficersmässen på P6 innan det bar av till Uppsala. Berättelserna var både roliga men samtidigt lite skrämmande. Även vi som gick på FGS ingick i föreningen och om jag nu kommer ihåg rätt så var det äldste pansareleven på KK som fick den högsta befattningen och kallades för Svarten Gamble. Vi som gick första året på FGS blev invigda till Ruka och när vi gick andra året på FGS blev vi upphöjda till Gråbroder. Troligen då iklädda M/58 vid tillställningar. När man gick KK blev man Svartbroder. Det som skedde vid vissa av Pansarföreningsmöte skulle jag nog inte sympatisera särskilt mycket med idag. Framförallt vid invigningen, ”dopet”, som kanske var lite väl grovt i en mörk Föreläsningssal V (Vind) i B-kasern. Men det förekom sedan roligare tillställningar vilka förresten kallades för Pansarknack. Det var också uppgifter att lösa på stan i samband med ”dopet”. Jag kommer inte ihåg alla olika uppgifter som tilldelades och framförallt inte min egen. För Håkan Jönsson P6 blev uppgiften att mäta storleken på stora torget i Uppsala med 20 centimeters linjal, iklädd telehjälme och vår långa gröna regnjacka. En uppgift var att sälja helikopterbiljetter för att Uppsalabor skulle kunna passera Fyrisån över Nybron som var ”sprängd”. Mellan Flogsta studentkvarter och östra delarna av stan gick busslinje 6, och när bussen rullade genom Norby hade en pansarkamrat i uppgift att öppna en burk surströmming i bussen. Alla inklusive chauffören evakuerade bussen vid nästa hållplats! En annan uppgift var att i centrala Uppsala öppna ett brunnslöck och pimpla surströmming ur brunnen och sälja för 50 öre styck, det gick inte särskilt bra! Ytterligare uppgift var att välja ut en lämplig dam på stan och begära hennes BH till vår samling av olika saker i pansarföreningen. Det blev napp men damen i fråga tog inte av sig sin BH på stan, utan bad kollegan följa med henne hem. Hon bodde centralt och när damen och kollegan kom in i lägenheten undrade pojkvännen vad denna utspökade man hade där att göra. Hennes svar blev ”jag ska ge honom en av mina BH”! Tilläggas ska att alla uppdrag var övervakade av en Svartbroder så att dessa mycket viktiga uppdrag verkligen genomfördes korrekt! När kollegan med BH uppgiften återvände till samlingsplatsen, restaurang Guldtuppen på Kungsgatan, efter sitt utförda uppdrag fick han godkänt med beröm. Han hade nämligen inte bara en BH med sig utan även en liten kollektion damunderbyxor!

När jag gick FGS så var det i en av avslutningsklasserna för FGS och när jag gick KK var det den absolut sista KK som genomfördes så jag och alla mina kollegor var med om två nedläggningar. FGS 1982 och KK 1983. Sorgligt i sig men i ett Pansarförenings perspektiv var det positivt för mig och Lars Pihl. Det var så få pansarelever de sista åren på KK så vi två fick en liten enklare resa genom Pansarföreningen och behövde aldrig blir Gråbrödrar. Vi avancerade direkt från Rukor till Svartbrödrar. Nog om Pansarföreningen.

Första året på FGS var i övrigt underbart. Fantastiska klasskamrater och huvudsakligen bra lärare. Vilken kul stad med nationer, sista april med forsränningen i Fyrisån, mösspåtagningen och champagnegaloppen. Allt kändes så härligt och när höstterminen var över och jag återvände till Kristianstad för jullov längtade jag tillbaka till Uppsala redan innan det blev julafton! Under mina tre år på Polacksbacken reste jag sällan hem på helgerna. Jag valde oftast att stanna i Uppsala och ha kul eller åka med klasskamraten från K3 till Skövde där jag naturligtvis varit på alla de klassiska ställena som man som militär måste ha varit på. Naturligtvis inkluderande Pansarmuseet på Axvallahed. Innan jag flyttade in i mitt enkelrum på A-kasern bodde jag med en värnpliktig artillerist från A8 i Boden. Han pluggade civila ämnen på FGS innan det var dags för Karlberg för honom. Jag var sugen på att åka till Boden för att hälsa på Mikael Svedhamre (det var före hans olycka) och jag bad därför om att få köpa en flygbiljett av rumskamraten. Den bokades i hans namn men det var jag som flög med SAS till Luleå vilket nog var ytterligare ett tjänstefel. Jag landade i Luleå, det var vinter och rejält kallt uppe i Boden. Det var en sen flygning så det var överenskommit att jag skulle träffa Mikael direkt på Bodensia varför jag flög iklädd kostym och dansskor med en liten packning. Initialt gick allt bra men bussen havererade någon kilometer innan ankomst till Boden. Det kom ingen ersättningsbuss i närtid så jag beslutade mig för att promenera till Bodensia. Mycket oklokt, FVIL, fundera på den! Det krävdes en del "glykol" vid framkomst till hotellet för att överleva. Framgång hos Bodendamerna begränsad, tur för mig, oväntat RVIL!

När jag återvände till Uppsala efter första jullovet och inför andra terminen på So1 möttes jag och mina kurskamrater av ett anslag på anslagstavlan i trappuppgången i A-kasern. Från och med måndag, d v s dagen efter, så skulle alla måltider i matsalen betalas av den enskilde. Vi som bodde på kasern skulle även betala för boendet där. Vi fattade ingenting men redan på måndagen fick vi besked att nu var det traktamente som gällde för oss. Vi blev ganska ordentligt glada, minst sagt. Troligen blev även Uppsalas krögare enormt glada! Vid denna tidpunkt hade jag ingen flickvän så jag behövde aldrig ljuga om orden "traktamente utgår" som förekom till exempel i regementsorder. Orden kan ju låta lite annorlunda för en civilist, det blir inget traktamente! Precis som på civila skolor hade vi studiedagar på FGS. Det vill säga obligatoriska dagar men med andra aktiviteter än klassrumsundervisning. Detta inträffade en eller två gånger per termin och en gång var det bestämt av oss själva att vi skulle marschera till en plats ute vid Lantbruksuniversitet i Ulltuna, grilla och dricka punsch. Märklig blandning! Återfärd i beställd buss från S1 körcentral, seriöst värre! Annars tillbringade min klass oftast dessa studiedagar på K1 eftersom en av klasskamraterna tillhörde K1 och kunde ordna så vi fick rida på K1. Det var lite kul, men hästen visste vem som hade befälet när jag red och det var definitivt aldrig jag! Roligare blev det oftast på kvällen då vi gick på något stockholmskak innan vi återvände hem till Uppsala senare på kvällen. Vanligen med sista tåget men det hände även någon gång att det blev med första morgontåget. Ett annat säkert kort när jag och kurskamrater stannade i Uppsala över helg var att ta ett förmiddagståg till Stockholm på lördagen och göra något trevligt. Gå på Armémuseum eller annan sevärdhet samt fika någonstans. Därefter oftast ta tåget åter till Uppsala vid 15-tiden men innan tågavgång besöka ett bolag för att inhandla en helflaska punsch. På perrongen i Stockholm klev vi alltid på sista vagnen och arbetade oss fram i tåget tills vi kom till en kupé med några "förmågor" sittandes. Frågade om vi fick sitta med dem och bjuda på lite punsch. Det lyckades förvånansvärt ofta och det var inte helt ovanligt att vi senare samma dag hamnade på sjuksköterskeskolans elevhem eller på adress Dragarbrunnsgatan 69 där Samariterhemmets sjuksköterskeelever bodde på den tiden.

Både vid avslutning av So1 och So2 hade vi bal. Om jag kommer ihåg rätt var det på Östgöta nation båda gångerna. Det visade sig bli mycket trevliga tillställningar båda åren. Vid första balen efter årskurs 1 hade jag bjudit upp min före detta flickvän i Kristianstad, dottern till

pappan som var helikopterpilot. Kanske var det mest pappan som tyckte att dottern skulle uppleva en officersbal än att hon själv verkligen ville det! Det bestämdes i alla fall hon skulle komma och att jag skulle möta upp henne på Stockholm C ett bestämt klockslag på morgonen lördagen för balen. Jag begick ett litet misstag och gick inte till sängs tidigt kvällen före mötet i Stockholm. Jag försov mig och vaknade i Uppsala efter överenskommet klockslag! I korridoren på kasern hade vi en mynttelefon och pengarna rasslade ner i den när jag ringde föräldrarna och SJ. Till slut, efter att ha blivit rejält utskälld av föräldrarna och fått kontakt med Stockholm C för utrop var jag på Uppsala C och tog emot henne. Det blev trots allt en väldigt trevlig bal men sen var det slut med den bekantskapen!

På min födelsedag ett av åren på FGS satt vi i biologilektion med vår biologilärare Skördåkersbritta Hultgren. En äldre dam som tog oss till fantastiska (!) limnologiska undersökningar ute vid Älgpussen vid friluftsområdet Hammarskog.



Vid Älgpussen under limnologisk undersökning

Jag har förvisso glömt all den kunskap som genererades vid Älgpussen vid detta lag. Mitt under pågående lektion tog klasskamraterna till ordet och ville fira mig med sång och en present vilket Skördåkersbritta tyckte var trevligt så det blev bifall. I alla fall ända till sången var över och jag öppnat paketet och tog upp innehållet. Det var en vinkaraff och det var nog inte bra för jag tror inte Skördåkersbritta var av uppfattningen att alkohol var lämpligt, men sannolikt också beroende hur vinkaraffen var utformad. Inte lämpligt för tryck i årsboken. Så småningom donerade jag karaffen till det befälsrum jag arbetade i direkt efter Uppsalaåren och den stod på vårt befälsrum så länge jag var kvar på P6.

Inför att första läsåret på FGS skulle ta slut ville inte jag återvända till Kristianstad. I god tid innan terminen var över skickade jag en anhållan till regementschefen P6 om att under sommaren få tjänstgöra antingen vid AKS eller på Stabsskolan på S1. Min anhållan beviljades inte. Det blev Kristianstad och tjänstgöring på 4 kompaniet med gröntjänst innan jag äntligen kunde återvända till Uppsala och So2 året som också blev ytterligare ett fantastiskt Uppsala år. Sommaren efter gymnasieexamen och innan KK skulle börja brydde jag mig inte ens om att anhålla om att få stanna kvar i Uppsala.

Något vi P6are alltid såg fram mot var årets besök av Regementschefen. Öväntat avslappnat varje gång och dagen avslutades alltid på Wermlandskällaren. En restaurang i Uppsala som serverade en fantastisk gorgonzolaspäckad oxfilé med potatisgratäng. Jag åt samma rätt alla tre åren regementschefen var på besök, gratis är gott! Även efter vi börjat håva in traktamente var Wermlandskällaren lite för dyr att gå på så det blev inte så många besök där utöver tillfällena med regementschefen.

Någon gång under FGS tiden inför ett lov bestämde Lars Pihl och jag att vi skulle åka till London. Vi funderade på flyg eller möjligen båt. Jag åkte med Lars till Strängnäs för en middag med hans föräldrar. Vid sittande bord bestämde vi oss för att skipa flyg från Arlanda. Efter middagen satte vi oss i Lars lilla Ford och åkte mot Göteborg. Övernattning i bilen på en parkeringsplats strax före Alingsås. På morgonen rullade vi vidare till Göteborg men istället för att fixa båtbiljett direkt åkte vi till en badstrand och tillbringade dagen där. Sent anlända på eftermiddagen till färjeterminalen fick vi veta att det enbart gick att boka enkelbiljett till England och utan hyttplats. Vi hade ju levt i bivack båda två tidigare så vi bokade. Ankomst till England. En strejk hade utbrutit. Vi hade ingen vidare bokning så efter att ha embarkerat färjan gåendes via bildäck såg vi alla andra passagerare försvinna i diverse turistbussar. Kvar var jag och Lars och det var liksom inte tio minuters promenad in till staden! I alla fall skulle det visa sig att just denna dag så var det en viktig landskamp i EM eller VM och England var ett av lagen och Lars och jag såg matchen på ett B&B hemma hos en trevlig familj. Sen blev återstående dagar i England mer intressanta. Vårt mål var London men vi kom dit först dagen innan vi planerade vår avgång till Sverige. På grund av strejken gick inte flyg eller tåg och alla busslinjer var fullbokade så Lars och jag fick åka stadsbussar från by till by vilket blev intressant ur många perspektiv som jag lämnar därhän här och nu! Framme i London begav vi oss omedelbart till färjelinjens kontor och bokade hemresa för nästkommande dag. Bussresa till färjeläget men redan då visste vi att reskassan var förbrukad, återigen ingen hytt och sedan taskigt med drivmedel i Lars bil. Det kan nu låta som att jag hittar på men så är det inte. När vi rullar in i Strängnäs och parkeringen där Lars bodde fick vi soppatorsk! Vi fick slå sönder Lars spargris och jag hade plötsligt pengar för bussresan till Uppsala C därifrån jag fick promenera hem till Anna Karin på Byggmästargatan! (Mer om Anna Karin längre fram) Hemma upptäckte jag då att nästkommande skoldag innebar ett prov i svenska gällande svenska Stockholms författare. Boken skulle recenseras! Jag var eller är inget stort fan av litteratur men i sängen lästa jag snabbt kapitel 1–3 samt sista kapitlet och recenserade sedan boken på provet. Godkänd med tvekan man jag var glad i hågen! Förstår fortfarande inte varför tvåårig linje på FGS innehöll treårig Litteraturkunskap men man måste inte fatta allt som anställd i försvarsmakten!

Dags för gymnasieexamen! Kommer inte ihåg så väldigt mycket av dagen mer än att vi hade väldigt kul!



Avgångsfoto So2. Sergeant Erlandsson längst till höger i övre raden

Samtidigt som det var lite sorgligt att behöva ta farväl av alla underbara klasskamrater som inte skulle följa med mig till KK.

Dags igen att återvända till Uppsala för att avsluta åren i Uppsala med Kompaniofficerskursen. Den sista KK någonsin. Pansaravdelningen leddes sista året av Kaptenen Ljunqvist P10 och lärare var Kaptenen Parliden P7. Vi elever var utöver mig, Lars Pihl P10 och Håkan Jönsson P6, Agne Gustavsson P4, Kenneth Lindén P2 och Tommy Dahlqvist P5. Totalt sex elever på pansaravdelning vilket även som på FGS tiden blev lite av privatundervisning. Totalt på KK var vi 125 elever varav 123 kom att examineras. Två blev avskilda från utbildningen och hemskickade.

Tidigt under KK hade vi en skjutvecka på Ing1 i Södertälje. En elev kom inte till uppställning en morgon. En av lärarna åkte till hotellet och fann honom sovandes i hotellrummet efter en alldeles för sen kväll på något av Södertäljes nöjesställen. Hej då till honom! Jag bävade för kommande vinterutbildning i Hemavan! Vintrarna i Uppsala dessa tre år var rejäla. Under FGS tiden var den obligatoriska fysiska träningen mest i skolans bassäng i källaren eller i AKS gymnastikhall där vi vanligtvis spelade badminton. På KK var det mycket skidåkning som gällde. Det var liksom inte min grej efter att i stort sett enbart åkt skidor en gång tidigare i livet, under GS1 på 3 kilometers spåret på P6. En kurskollega från Faluregementet tyckte det var lite kul att tråka mig och göra så att jag skulle tycka att Hemavan veckorna skulle bli extra hemska. Det var med viss fasa jag såg fram mot dessa två veckor. Kurskollegan sa ständigt till mig att jag inte skulle klara vinterutbildningen, men en Norring biter ihop och gör sitt bästa vilket ofta är mer än tillräckligt bra. Tiden rann iväg och det blev dags för Hemavanäventyret. Även på KK var jag mässofficer så jag hade mycket att packa med mig jämfört med övriga elever. Jag hade definitivt inte med mig allt i Flygvapnets C130 så en marktransport måste ha skött om allt gällande baren. Det gick väl inte jättebra för mig i Hemavan när vi skulle tolka bakom traktor på skidor, åka utför eller åka på längden. Om jag kommer ihåg rätt så var det lördagen det skulle vara kursmästerskap i 15 kilometer längdskidåkning. Helt oväntat kom jag inte sist! En kurskollega hade försovit sig och missade starten med minst en timme så jag kom bara näst sist! Min grupp insåg förstås att fjällmarschen under tre dagar med två nätter i snöka inte skulle gå

bra för gruppen om jag fick för mycket packning eller uppgifter. Det beslutades av en enig grupp att jag enbart skulle ha personlig utrustning. Gemensam utrustning skulle fördelas på de andra i gruppen. Det var ett bra gruppbeslut och väldigt skönt för mig. Gruppen och jag klarade fjällmarschen och det var oerhört skönt att återse FBU lägret i Hemavan tre dagar senare.



Sergeant Erlandsson anländer Hemavan och FBU lägret efter en tre dagar lång fjällmarsch med två eländiga övernattningar i snöka!

Ännu bättre var det när jag snart nåddes av en för mig mycket glad nyhet. Kurskollegan från Faluregementet som tråkat mig hade sjukskrivet sig inför fjällmarschen, hoppsan! Vad han inte visste var att läraren på artilleriavdelningen också var sjukskriven, på riktigt! Alla lärare bodde på Högfjällshotellet och en av kvällarna när den sjukskrivna läraren skulle inta middag i hotellets matsal uppenbarade sig en mindre nykter sjukskriven elev från Faluregementet. Där tog det slut för honom! Ha! Annars blev Hemavanspexet på FBU gården en höjdare och förutom visst ansvar i planerandet av spexet och baren förstås, så deltog jag även på scen i genomförande av ballongdansen med två kurskollegor från A1 och K3 samt med läraren Kapten "Mandel" Karlsson från I4!



Bildtext överflödig!

På KK satte vi elever upp ett "skuggregemente", I33. Regementschef var alltid kurs äldste med högst grad vilket för vår KK blev en Fanjunkare från T2. Regementschefen I33 sonderade först terrängen under några veckor efter kursstart innan första regementsordern kom. Regementschefen hade insett att han behövde personer på positioner i I33 som hade erfarenhet av Polacksbacken och Uppsala. Jag glädde mig åt regementsordern där jag var utnämnd till Kapten och chef för Underhållningskompaniet i tredje bataljon. I33 bestod av fyra bataljoner där bataljon ett till tre bestod av oss KK elever och fjärde bataljon var elever från den för oss så viktiga Sjuksköterskeskolan! Att jag var Underhållningskompanichef innebar slutligen också att jag fick uppgiften att vara toastmaster vid avslutningsbalen på Uppsala slott i rikssalen. Vid sammankomster med I33 deltog även lärarna. De iklädda M/68 med kikare hängandes runt halsen och de titulerades Attachéer. För första bataljon gällde klädsel snödräkt, Olles brorsa, laddor, solglasögon och vita handskar. För andra bataljon motoroverall, livrem, hjälmduk och mörka handskar. Tredje bataljon uppträdde alltid i M/58 med blank hjälm. Fjärde bataljon deltog inte på alla "slag" men då de var inbjudna gällde valfri, lämplig snygg klädsel! Fanvakten bar M/59, blank hjälm och facklor samt förstås I33 fana. En riktigt snygg fana med de fyra slag som I33 deltagit i genom åren insydda. Slaget vid Flustret, slaget vid Baldakinen, slaget vid Guldtuppen och slaget vid Sir Francis Drake! Regementsledningen bar alltid stor högtidsdräkt.

På FGS existerande en annan organisation, liknande I33 på KK, men av lite mindre karaktär. De elever som gick på FGS men som tillhörde Marinen och Flygvapnet bildade årligen en trivselfrämjande verksamhet. Benämnd HMS Prison med hangarfartyg som modell. Flygvapenelever bodde på övre våningen kallat "flygdäck". Elever från Marinen bodde på nedre våningen kallat "Marindäck". Varje påmönstrad elev fick en befattning att upprätthålla samt en därtill lämplig grad. Må Neptun vara din själ nådig!

På KK hade vi ofta övningar i Hågadalen. Ett stadsnära friluftsområde bara några minuter bort från Polacksbacken. Alla övningar där genomfördes med lös ammunition eftersom civilister kunde röra sig i området även om det skyltades upp med "militär övning pågår". Vid övningar i Hågadalen medförde vi alltid lunch. Vid ett tillfälle visade sig att vi hade med oss otroligt mycket av två saker, apelsiner och knallskott! Det blev den värsta "skarpskjutning" i Hågadalen jag och kurskamraterna varit med om. Vi använde pansarskottattrapperna tvärt om och kastade ner ett knallskott först och la sedan en apelsin i utblåset och det regnade apelsiner en lång stund över Hågadalen. Chefen AKS Överste Barke var inte glad på oss vid samling i FGS aula dagen efter! Vi överlevde och fick vid detta tillfälle även veta av Översten att Akademiska sjukhuset behövde donatorer. Jag vill inte gå in på vad donationen gällde men jag gick i alla fall aldrig dit! I nästa I33 regementsorder framgick det att Skatteverket tillät att man kunde "dra av" eventuella kostnader i samband med donationen i kommande deklaration!

Under de sista veckorna på KK hade vi alla arméinspektörer på besök. Den mest fruktade var dåvarande pansarinspektören, den före detta regementschefen på P2, Överste Björn Zickerman. Inom I33 var en elev utsedd att räkna overheadbilder och vi hade diplom för de lärare som nådde 1000 strecket och övriga överliggande tusennivåer. Vi låg oroligt nära 3000 när det var dags för inspektörerna att gästa oss. En dag i FGS aula låg vi på strax under 3000 när en inspektör tog till ord. Det var inte pansarinspektören. Oavsett truppslagstillhörighet så var det ingen KK elev som brydde sig om vad inspektören sa! Alla räknade bilder! Det närmade sig och vi undrade alla hur chefen I33 skulle agera! 3000! Chefen I33 ställer sig upp och meddelar Översten att han vunnit ett fantastiskt pris. Ett diplom utformat som en overheadbild! Check på den och många skratt i FGS aula. Jag var supernöjd att det inte var pansarinspektören utan en trevlig "cykelnisse"! Läs Infanterist för er läsare som inte är invigda!

Någonstans mitt under KK genomfördes Ny Befälsordning. Vid en morgonuppställning gratulerade kurschef Major Bertil Wååg P10 oss alla till vår utnämning till Fänrikar. Det blev genast mycket arbete för sömmerskorna på S1! Detta innebar att vi vid examen från KK blev befordrade till Löjtnanter. Ledsamt läste jag i Uppsala Nya Tidning den 22 augusti 2020 att Överstelöjtnanten Bertil Wååg avlidit.

Under åren på FGS var det en annan grej som pågick i landet. Lite ubåtar här och där! Vi följde nyheterna noggrant. Jag fick ganska många kom ihåg i huvudet från GS1 tiden. Vi låg ofta i beredskap och några gånger fick vi rycka ut till hamnen i Åhus eftersom ett ryskt Professorfartyg ankrat upp. Detta skedde oftast i samband med större övningar på Rinkaby eller på Ravlunda. Det skulle sedan visa sig att min kollega på Brand- och räddningsskolan (BRS) var befäl i Marinen och deltog i dessa ubåtsjakter som vapenofficer på en jagare. Under KK var det också besök vid Kalixlinjen för oss på Pansaravdelningen och just när vi var där hade ubåtsjakterna flyttat från fjärdarna i Stockholms skärgård till Kalix. Troligen inget sammanträffande men intressant ändå! Jag undrar fortfarande vad vi egentligen gjorde i Kalix men säkert viktigt i officersutbildningen! Vi intog Bodens fästning i samma veva och det var ju intressant också! Senare i livet gjorde jag ett besök på Evenäs flygplats i Norge. Evenäs flygplats heter Harstad-Narviks flygplats. Narvik, kanske något klingar till där? Ja, jag och mina kollegor besökte Harstad och Adolf kanonen. En ofantligt stor kanonbunker.

En dag, det var lördagen den 16 april 1982 var jag på Baldis. Jag kommer ihåg att den dagen intogs en bra måltid på Baldis innan dansandet började. På den tiden var Baldis i två våningar. Övervåning med matsal och "styrdansbana", undervåning med diskotek. Jag ägnade mig normalt åt "styrdans". Just denna dag när dansbandet tog paus och det egentligen var läge att gå till baren bestämde jag mig istället för att gå ner till diskoteket. Det skulle visa sig att det blev RVIL att göra så! Anna Karin och jag gifte oss i Helga Trefaldighets kyrka den andra juni 1984. Den lilla kyrkan strax intill Domkyrkan med namn som lite påminner om den kyrka i Kristianstad som jag konfirmerade mig i. Andra juni 1984 var den absolut sista gång jag var iklädd stor högtidsdräkt. Några av kurskamraterna från FGS bildade häck med sina värjor precis utanför kyrkporten när vi tågade ut ur kyrkan



Det tog inte många veckor efter den 16 april 1982 förrän jag lämnade mitt rum på B-kasern för ett annat boende ute i Salabacke i östra delen av Uppsala! Uniformen hänger fortfarande på vinden men av någon anledning passar den mig inte längre.

En tid efter Anna Karin och jag hade träffats var det dags för respektive truppslag att skriva provet gällande truppslagsbataljonens organisation. Eftersom jag inte bodde på kasern längre blev det Anna Karin som ständigt fick förhöra mig. Vid kontroll sommaren 2020 har hon fortfarande koll på var Agaskolagaren hörde hemma organisatoriskt! Jag klarade förresten provet galant, tack Anna Karin! Ett annat prov som vi elever svettades inför var ett stort taktikprov som under fyra timmar skulle skrivas i FGS aula. Det var en vacker, solig och mycket varm vårdag 1983. Aulan hade jättehöga fönster på båda långsidorna och utanför var det stora härliga gräsmattor. Någon bandit hade informerat fjärde bataljon om detta prov. I anledning av vackert väder och för att ställa till det för oss ägnade sig fjärde bataljon denna dag åt att sola på gräsmattan strax utanför aulan. Dagen till ära topless! Valfri, lämplig snygg klädsel gällde ju för fjärde bataljon! Detta ställde till det lite för oss i en svettig aula men jag klarade även det provet! Vi var sedan några som stormade sjuksköterskeskolans förläggning senare samma dag! Om jag kommer ihåg rätt så blev Överste Barke sedan inblandad i denna incident också!

En vecka på KK var det stor skarpskjutningsvecka i Skogstibble någon mil utanför Uppsala. Vi elever skulle vara övningsledare och genomföra skjutövningarna. Vi gick och väntande på vem som skulle tilldelas vilken övning så vi kunde börja planera. Jag kommer ihåg att jag flitigt läste SäkI och annan lämplig dokumentation i väntan. Till slut anslogs övningarna och vem som skulle leda vilken övning. Mitt namn fanns inte med vid en första snabb och orolig anblick men till slut hittade jag mitt namn. Jag skulle vara ansvarig för skjutfältsförrådet, ammunition och materiel. Sedermera fick jag höra av vår materielredogörare på KK, Fanjunkaren Waldemar Ludorowski P6, att det alltid var så vid Skogstibble veckan att en pansarelev fick denna uppgift. Jag blev inte alls ledsen och uppgiften var inte svår men tog mycket tid. Jag var alltid den som kunde lämna Skogstibble sist varje dag. Dock med en egen terrängbil 11 till mitt förfogande för mina transporter. Sista skjutdagen i Skogstibble var det förstås extra mycket att göra för mig så jag kom iväg ganska sent på kvällen. De flesta av oss hade tänkt att fira att skjutveckan var över med besök på lokal på stan. Jag hade kommit in till Uppsala och hade inte många minuters körning kvar till Polacksbacken. Någonstans i anslutning till Norbyvägen fick jag punktering! Det blev som det blev den kvällen. Ingen lokal på stan men heller ingen vält terrängbil 11!

Mot slutet av KK var det alltid trupputbildningsveckor och vi elever spreds till olika regementen i landet. För oss på Pansaravdelningen gällde detta år P5 Boden i två veckor. Meningen med dessa två veckor var att vi elever skulle ställas inför lite svårare trupputbildningsuppgifter. En mindre bra planering hade dock skett. I Boden fanns nämligen då inga soldater som låg i slutet av sin utbildning inför muck. Enbart nyinryckta soldater! Våra övningar blev mest av arten exercis, isärtagning och hopsättning av olika handeldvapen, skyttegravsgrävande och liknande. Jag och mina kurskamrater hade en ganska behaglig tid i Boden, troligen lärarna också! Tiden rusade på. Det närmade sig kursslut, examen och stor bal på Uppsala slott med efterfest på Norrlands nation. Med detta sagt även snart dags för mig att lämna Uppsala och återvända till Kristianstad och P6. Jag frågade förstås om Anna Karin ville följa med mig på min vidare väg i livet men det blev ett stort NEJ från henne. Därmed stod jag inför ett nytt vägval. RVIL? Min första åtgärd var att söka en tjänst på S1, avslogs. Därefter sökte jag en tjänst som markstridsofficer på F16 vilken också avslogs. Tjänsterna på F16 var örönmärkta för officerare på S1 som valde att inte följa med på flytten av S1 från Uppsala till Enköping. Det hela slutade helt enkelt med att jag blev långpendlare på helger.

Den 25 augusti 1983 var det dags för examen på KK och vi befordras till Löjtnanter.



Från vänster Löjtnanterna Gustavsson P4, Pihl P10, Lindén P2, Erlandsson P6, Dahlqvist P5 & Jönsson P6

Efterföljande fantastisk bal på Uppsala slott och efter tapto vid midnatt efterfest på Norrlands nation långt in på morgonen.

Min första dag på P6 efter KK innebar först att gå stora anmälningsrundan och anmäla återkomst till regementet. Därefter gick jag till mässen för att äta en ostfralla och läsa dagstidningar. I Sydsvenskan såg jag direkt en jobbbanners. Civilförsvarsstyrelsens utbildnings- och förrådsanläggning (CUFA) Rosersberg sökte instruktörer till undsättningsutbildning. Jag sökte och några veckor senare när jag var mitt upp i min första (och enda) KFÖ som PV plutonchef blev jag kallad till intervju på Rosersberg. Under KK hade vi varit på studiebesök på Rosersberg och det jag såg då verkade kul att hålla på med. Intervjun genomfördes och jag återvände till min KFÖ. Det gick någon vecka och sen kom besked att jag fick jobbet. Jag accepterade och någon dag senare gick jag till chefen sektion 1 och anmälde att jag ville tjänsteförena mot Civilförsvarsstyrelsen, vilket inte kunde nekas. Det kändes dock lite snopet för mig att lämna regementet så snart efter tre års utbildning i Uppsala men vad gör man inte om man vill göra RVIL!

En kamrat under Uppsala åren blev Mikael Svantesson I15 Borås. Mikael gick KK under mitt andra år på FGS. Anna Karin ringde mig en dag när jag var i Kristianstad och berättade om kommande helg. Hon hade bjudit sin barndomsvän på middag. Berit som hon heter skulle visa upp sin nya pojkvän för oss på lördagskvällen. Nu har en skarp läsare redan listat ut vem som på lördagen stod i dörren. Vi blev båda två väldigt överraskade! Umgänget har fortsatt genom åren och många roliga historier från Polacksbacktiden verkar bara bli roligare och roligare varje gång vi ses!

Jag hade tre fina år på Rosersberg och fick även en vidareutbildning till Brandmästare vid dåvarande Statens brandnämnd i Solna. Efter drygt halva tiden på Rosersberg fick jag en ganska avancerad utbildning i att leda saneringsövningar med preparat två och tre, alltså radiak. Jag blev sedan chef för utbildning av pliktiga stabsassistenter som gjorde 14 veckors utbildning på

Rosersberg innan de fortsatte sin pliktutbildning vid någon länsstyrelses försvarsenhet. Under en av dessa klasser så ledde jag en saneringsövning på Livgardet i Kungsängen.



Radiaksaneringsövning med vapenfria tjänstepliktiga på Livgardet

Övningen gick bra och mot slutet av dagen innan vi återvände till Rosersberg kontrollerade jag alla så att det inte fanns någon strålning på mig, kollegan Lars Anderman eller eleverna. Grönt ljus för alla. Dagen efter var det ett planerat studiebesök vid Forsmarks kärnkraftverk norr om Uppsala. Jag deltog inte själv i besöket utan skickade Lars med eleverna. Sent på dagen blev jag uppringd av Lars som berättade att när de skulle lämna Forsmark och gå igenom strålningsbågen så blev det utslag på en av eleverna och det tog hus i ... Man trodde att det fanns någon läcka någonstans på kärnkraftverket och aktuell elev blev grundligt utfrågad om vad han hade rört vid under besöket. Till slut uppdagades det att aktuell person hade, efter kontroll av strålning dagen före på Livgardet, olovandes gått tillbaka in på övningsområdet för att hämta sina handskar vilket naturligtvis resulterade i kontaminerade händer. Två dagar senare fick jag ett ganska otrevligt samtal från Livgardets regementschef! Dock var det så att man mätt upp att strålningen hade avklingat tillräckligt efter kontakt med de kontaminerade handskarna. Denna händelse fick en direkt påverkan på de svenska kärnkraftverken. Det infördes strålningskontroll även vid inpassering!

Det blev många dagar på övningsfältet och i ruinstaden på Rosersberg. Ganska roliga övningar faktiskt men varje dag så flög det flygplan in till Arlanda över oss. Rosersbergs övningsfält låg ju precis under inflygningsområdet till Arlanda. Jag hade ett visst intresse för flyg och tyckte att det skulle vara kul att arbeta på Arlanda men hade ingen stor förhoppning om det. Jag visste för lite om flyg för att förstå vilket arbete som skulle kunna vara av intresse. Jag hade varit en del på Arlanda som passagerare men också under KK då vi under en vecka hade muntliga stridsövning om återtagande av Arlanda från lede fi. Då hade jag sett några övningar som genomfördes med pliktiga, "samvetsömman", flygplatsbrandmän.

Ett brev kom till mig en dag på den tid jag arbetade i Rosersberg. Avsändare var P6/Fo 14 och brevet innehöll kallelse till Särskild Övning Befäl, SÖB 23–30 juni 1986. Inställelse vid Kommendanturen P6 senast 09:00 den 23 juni. Brevet innehöll även en uppmaning att kontakta Kommendanturen i god tid före för beställning av biljetter för resa till Kristianstad. Jag ringde ganska omgående dit och tror faktiskt att det var min gamla lärare på GS2 som svarade,

Fanjunkaren Rune Hansson. Innan jag ringde hade jag kollat upp vilka flyg som passade mig från Bromma till Kristianstad med retur men se det gick inte för sig. När man tjänsteförenade som jag då gjorde lydde man under värnpliktsbestämmelser! Jag tvingades åka tåg men av någon konstig anledning fick jag första klass! Som värnpliktig begärde jag då förläggning på kasern under dagarna i Kristianstad men se det gick inte för sig heller. Jag fick bo hos mina föräldrar. Vilket jag ändå hade tänkt göra! Om jag kommer ihåg rätt så blev mina föräldrar ersatta med någon summa för att de inhysta en värnpliktig. Hela denna SÖB blev lite skrattretande för mig och jobbig för kompanichefen. Första dagen åkte vi ganska tidigt till Degeberga för att rekognosera krigsterräng för att därefter vid angivet klockslag samlas på gästgiveriet i Degeberga för gemensam lunch, på egen bekostnad! När jag förstod det gick jag till Kompanichefen och sa att jag är värnpliktig och ska ha gratis lunch! Det var någon middag någon kväll som också blev strulig. Vid avslut av SÖB sa jag till Kompanichefen att detta vill jag inte vara med om igen. Åter på Rosersberg tog jag kontakt med huvudkontoret i Karlstad och begärde att Civilförsvarsstyrelsen skulle begära av Försvarsmakten att jag skulle krigsplaceras i Civilförsvaret. Med utskriftsdatum 1986-09-04 meddelas jag av Värnpliktsverket att Länsstyrelsen i Uppsala begärt att få krigsplacera mig inom Civilförsvaret, begäran tillstyrks, militär krigsplacering är hävd och ska förstöras. Här begick jag inget tjänstefel, krigsplaceringsordern förstördes. Ska dock tilläggas att jag aldrig blev krigsplacerad i Civilförsvaret!

En dag läser jag i Upsala Nya Tidning att Luftfartsverkets Brand- och räddningsskola (BRS) på Arlanda söker brand- och räddningslärare. Jag sökte omedelbart tjänsten och blev kallad till intervju. Lätt nervös anländer jag till Arlanda en sen dag i juni 1986 och anmäler mig i grind 1. Vakten ringer upp BRS och inom kort anländer en assistent på skolan och lotsar mig till skolans lokaler på en av Arlandas brandstationer. Efter kort men nervös väntan tar skolchefen Bertil Bengtsson emot mig och en intervju genomfördes under en dryg timme varefter jag lämnar Arlanda och återvänder till Rosersberg. Nästa dag blir jag uppringd av Bertil som meddelar mig att om jag accepterar så får jag tjänsten. Jag tackade, oerhört glad, omedelbart Ja tack! RVIL! Sen tror jag inte att det låg mig särskilt mycket i fatet att jag hade den skolning jag fått av P6 och under åren i Uppsala. Bertil Bengtsson var nämligen före detta P2are och under ett antal år chef på Pansaravdelningen på KK!

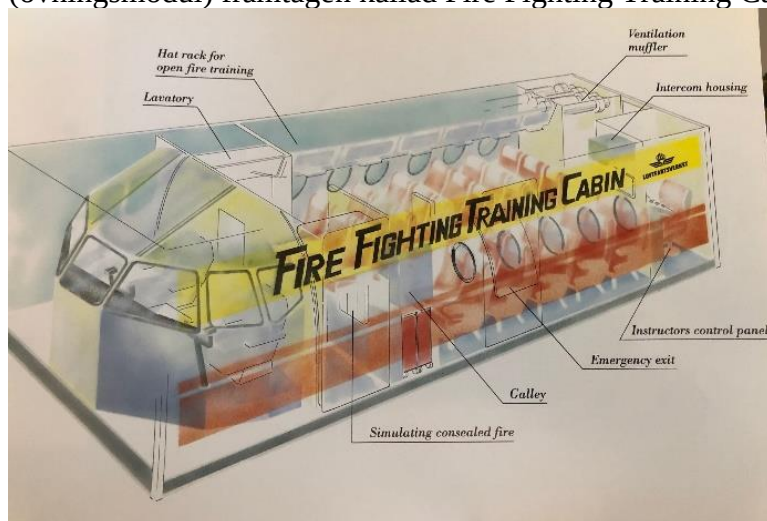
Jag inledde min tjänstgöring vid Luftfartsverket och BRS den 4 augusti 1986. Ytterligare en drömdag i mitt liv. I samband med anställningen på BRS avslutade jag också min tjänsteförening mellan P6 och Civilförsvarsstyrelsen och begärde entledigande från P6 vilket bifölls i beslut 120:2088 signerat av Kapten Lars Elofsson, C Personaldetaljen P6. På BRS utbildade vi pliktiga flygplatsbrandmän, drygt 400 individer per år. Sex årliga inryckningar med grundkurs på sex veckor. Totalt var tjänstgöringen 306 dagar. Sex veckors central utbildning på BRS och sedan fördelades de ut på 19 flygplatser i landet. 14 flygplatser tillhörde Luftfartsverket och 5 flygplatser var kommunala. Kristianstad var en av de kommunala flygplatserna. De nyutbildade började på sin flygplats en vecka innan de som var äldst i tjänst skulle rycka ut. Nödvändigt med överlappningen men så småningom när jag blev utbildningschef på BRS år 2000, för att gå händelserna i förväg, ett stort problem för mig. Som utbildningschef ansvarade jag för all nödvändig tillrättavisning av våra pliktiga. Jag hade en bra auditör i Gällivare som dock alltid hellre ville fälla än fria. Det var ju jag som var beslutsfattare och jag tyckte ibland lite tvärtom mot vad auditören tyckte och då gällde mitt beslut. Tjänstefel eller inte tjänstefel men en gång räddade jag en pliktig från en riktig obehaglighet. Hans pappa var polischef i en svensk stad! Det stora problemet var ofta den vecka de nyutbildade kom till sin flygplats och de som snart skulle rycka ut fanns kvar. Det blev emellanåt lite för grova ”dop” av de nykomna flygplatsbrandmännen. Tyvärr måste jag här säga att dessa ”dop” resulterade i

att vi tvingades besluta att två kommunala flygplatser inte skulle få förmånen att tilldelas pliktiga flygplatsbrandmän längre. Västerås och... Gissa själva!

Initialt var jag lärare på flygplatsbrandmannaklasserna och ämnesansvarig inom taktik, flygplanskännedom, radiokommunikation, hydraulik, och författningskunskap. Efter några år var jag mogen att börja utbilda befälen. Insatsledarna på landets flygplatser. 1994 kom en ny bestämmelse (Bestämmelser om Civil Luftfart, BCL) från dåvarande Luftfartsinspektionen (numera Transportstyrelsen) om flygplatsräddningstjänst. Det infördes ett krav på utbildning för Chef för flygplatsens räddningstjänst från och med 1995. Det blev min uppgift att skapa och sedermera genomföra denna utbildning. På denna tid hade BRS i stort sett monopol på flygplatsräddningstjänstutbildningar. En skola och dess ledning skulle vara godkänd av Luftfartsinspektionen. Det fanns förvisso två godkända skolor till i landet. En skola i Nyköping men den skolan inriktade sig i stort sett på att enbart utbilda för Skavsta flygplats. Emellanåt nyttjade även andra kommunala flygplatser Nyköpingsskolan. Luftfartsverkets flygplatser fick naturligtvis inte nyttja Nyköpingsskolan utan var enbart hänvisade till BRS. Det var ett krav på att flygplatsbrandmän och insatsledare skulle genomföra repetitionsutbildning var fjärde år och ofta när vi fick repetitionsutbilda de som gått grundutbildningen i Nyköping fick vi problem. Inte alltför sällan underkändes dessa elever av oss. Därmed fick de inte det nödvändiga Kompetensbeviset av oss och kunde inte tjänstgöra i befattning. En och annan flygplatschef har kontaktat mig genom åren med mindre smickrande kommentarer men jag har alltid stått på mig, underkänd är underkänd. Ni borde valt BRS för grundutbildningen! Nyköpingsskolans utbildning till flygplatsbrandman var två veckor lång och vår var sex veckor. Vi hade förstås riktiga haveribrandbilar vilket Nyköpingskolan inte hade. Jag kunde inte förstå hur Luftfartsinspektionen hade kunnat godkänna Nyköpingsskolan men vid direkt fråga till dem sa de att det finns en Mercedes och en Volkswagen och flygplatser får välja vad de vill ha. Hårresande att höra en myndighet att säga så enligt mig. Den tredje skolan med civilt godkännande var R3 skolan i Halmstad. Alltså den militära skolan men mig veterligen konkurrerade de aldrig med oss på BRS. Däremot har vi på BRS tagit emot mängder med insatsledarelever och brandchefer från Flygvapnet på våra kurser under åren. Något som fortfarande pågår och på till exempel Kallax och Kallinge som ju även har mycket civil trafik har flygvapnet sett det som nödvändigt att skicka sina insatsledare och brandchefer på civil skolning.

Några år efter jag anställts som lärare på BRS var det dags att byta utbildningschef på skolan. Bertil ville ge den dåvarande utbildningschefen en annan tjänst som utbildningschef för extern utbildning och anställa en ny utbildningschef för flygplatsräddningstjänstutbildningen. Jag sökte inte ens tjänsten för jag visste att jag inte skulle få den. Bertil headhuntade en annan gammal kollega till honom från Pansaravdelningen på KK. Pansarlärare Bengt Parliden P7! Vid denna tid tjänstgjorde Bengt i Enköping och utbildade militära transportledningsvärnpliktiga. Bengt fick förstås tjänsten och började kort därefter på BRS. Jag hade inte en toppen relation till Bengt under mitt KK år. Mina taktiska terrängorienteringar var tydligen rätt så värdelösa! På BRS fann vi dock varandra omedelbart och det blev många goda år tillsammans. Även om det från början inte var ett så nära samarbete. När Bengt startade sin tjänst och gamla utbildningschefen fick ansvar för extern utbildning blev jag befördrad till lärare för extern utbildning. Detta innebar att jag höll på mycket med brandskyddsutbildningar för personal på flygplatsen. Alla anställda på en flygplats oavsett arbetsgivare ska var fjärde år genomföra en brandskyddsutbildning. På Arlanda fanns det redan på den tiden ungefär 20 000 personer med behörighetshandling som behövde denna utbildning. Lyckligtvis var alla inte anställda samma år! Utbildningen var förvisso bara en dag men det blev en och annan utbildning varje vecka, oftast minst två.

När jag anställdes som lärare på BRS och fick uppdraget att vara ämnesansvarig för flygplanskännedom fick jag också tillbringa många nätter i SAS olika hangarer på Arlanda tillsammans med SAS tekniska personal. Jag behövde lära mig massor om luftfartyg för att kunna förmedla nödvändig kunskap vidare till våra blivande flygplatsbrandmän. Jag fick också gå en sex veckor lång flygvärdinneutbildning hos Linjeflyg för att lära mig problematiken med brand ombord under flygning och hur man skulle servera! Några kollegor till mig på BRS hade tidigare tittat på brand ombord under flygning och kommit fram till att i utbildning av piloter och kabinbesättningar var det många felaktigheter, vilket jag också upptäckte när jag gick min flygvärdinneutbildning. Felen vi identifierade var följande: 1) branden som skulle släckas var i ett bränsle kar utomhus, brand i kabin är inte utomhus. 2) brinnbränslet var diesel eller Jet A1, det kommer aldrig att brinna i diesel eller Jet A1 i en flygplanskabin. 3) släckning skedde med pulversläckare, det har aldrig funnits pulversläckare i flygplan utan vatten-, kolsyre- och halonsläckare. 4) vid släckövningarna var personal iklädda skyddskläder och inte pilot- eller flygvärdinneuniformer. Detta dock lite mer acceptabelt. Det finns ju ett arbetsmiljöperspektiv även vid inläring! Vi på BRS diskuterade dessa problem och snart hade vi en mockup (övningsmodul) framtagen kallad Fire Fighting Training Cabin (FFTC).



I denna kunde vi träna piloter och kabinbesättningar under realistiska former med riktig brand och med användande av rätt släckmedel. Detta blev en mycket populär utbildning som jag sysslade med nästan på heltid under några år och utbildade förmodligen huvuddelen av SAS flygande personal oavsett stationering på Arlanda, Köpenhamn eller Oslo. Även all flygande personal på Linjeflyg och Swedair samt några riktigt exotiska flygbolag också. Alltid innan en utbildning för ett nytt flygbolag begärde jag en genomgång av ansvarig personal på hur flygplanet såg ut på insidan. Var nödutrustning som brandsläckare med mera var placerad. Detta för att jag skulle kunna ha med detta i mina scenarion och med släckutrustningen placerad hyfsat rätt i vår mockup. Inte sällan innebar det en inläring av mig under en flygresor som till exempel med Malmö Aviation där jag lärde mig vad jag behövde under en tur och returresa en fredag eftermiddag/kväll till London City Airport. Åren gick och oavsett om jag utbildade brandmän, insatsledare, flygplatsbrandchefer eller externa kunder så var det en mycket härlig tid för mig.

Ämnet flygplanskännedom som jag älskade att undervisa i var huvudsakligen teoretiskt men innehöll även några trevliga praktiska inslag. Till exempel kunde jag ta eleverna till dåvarande SAS Flight Academy och låta dem öppna olika nödutgångar på SAS flotta av flygplan och prova att åka "slide", nödutrymningsrutschkanan. En kvällstjänst per kurs åkte jag till en av Arlandas hangarer med eleverna för att praktisk i cockpit lära dem hur man stänger av motorer,

bränsletillförsel och allt annat viktigt inklusive hur man får ut pilot och styrman ifall de är fastklämda i sina stolar. Efter 11 september 2001 fick utbildningen utökas med hur man forcerar låst och säkrad cockpiddörr. Denna utbildning hade brandmännen på Schiphol behövt. Turkish Airlines Flight 1951 havererade kort innan landning på Schiphol den 25 februari 2009, flera omkomna. Bland annat båda piloterna. Räddningstjänsten kunde inte forcera cockpiddörren!

SAN BERNARDINO: PROJECT AIMS TO HELP SAVE LIVES



GREG VOJTKO/THE PRESS-ENTERPRISE
San Bernardino city firefighter Greg Soria chops open an aircraft Tuesday at San Bernardino International Airport to demonstrate airplane-rescue techniques. More than 200 participants, from New Zealand to Hungary, attended the training.

CRASH COURSE

Rescuers from around the world get training in airplane accidents

BY DARRELL R. SANTSCHI
THE PRESS-ENTERPRISE

SAN BERNARDINO—Jatir Maideen commands the 1,700 firefighter-rescuers who serve the city-county of Singapore, including its international airport, none of whom has ever practiced rescuing airplane-crash survivors.

Until now.

Maideen brought five of his rescuers halfway around the world, to San Bernardino International Airport, to train and experiment on a four-seat commuter plane, part of a DC9 passenger jet, pieces of three Boeing 727s and a still-intact 727.

"We came here," he said, "because there is no other place in the world where we could find this kind of training."

More than 200 airport-crash rescuers and firefighters from as far away as New Zealand and Hungary arrived at the airport Tuesday and will undergo training and testing through Friday.

The Aircraft Rescue Research Project is co-sponsored by the San Bernardino city and San Jose fire departments, and was organized by Emergency & Disaster Management Inc., a Los Angeles consulting firm.

"For most of these people, the crash of a large passenger aircraft is a once-in-100-years event," said Gunnar J. Kuepper, operations chief for the disaster management firm. "Most airports, even large airports, do not have their own airplanes, and even if they do, it's an airplane that's totally empty."

See **TRAINING**/B4



Swedish Civil Aviation members Greger Hjelm, left, and Lars Erlandsson watch.

Jag och en insatsledare på Arlanda på "inträgnings seminarie" i LA

I det havererade flygplanet satt en överlevande passagerare med anknytning vidare ut i världen. Passageraren ringde sittande i det havererade flygplanet till Schiphols växel och bad dem hålla aktuell avgång! Fungerar inte riktig så, passageraren missade sitt anslutningsflyg!

Ett annat praktiskt inslag i flygplanskännedomsutbildningen var kännedom om militära luftfartyg. Lösningen var förstås att en dag i varje kurs åka med eleverna till F16 i Uppsala. Det uppstod förstås en del problem. Ibland hade jag elever som vägrade åka dit och ganska ofta var de som skulle utbilda våra elever under dagen, markstridsofficerare, ganska ointresserade av att undervisa vapenvägrare. Dock hade vi aldrig några problem med flygförarna som tog hand om

inlärnin g av kupering av motor, öppnande av huv och säkerställa att raketstolen inte utlöstes. Jag lyckades alltid övertala mina elever att passera genom flottiljvakten!

Vid en kvällstjänst i dåvarande Transwedes hangar på Arlanda satt jag i cockpit med tre elever i taget och utbildade dem hur man stänger av motorer, bränsletillförsel och övrig nödvändig kunskap. Övriga elever satt och väntade i passagerarkabin. En tekniker kom in i cockpit och frågade om han fick "låna" några personer för att hjälpa honom bära några saker. Naturligtvis svarade jag att det går bra. Sannolikt är flera frivilliga för detta så gå till kabin och fråga dem. En stund senare kommer teknikern tillbaka, rosenrasande! Han hade bett mina elever att bära kontrollerade och förpackade slider till en flakbil och när de kom till bilen sa han "släng upp dem på flaket". Eleverna gjorde naturligtvis som de var tillsagda och jag tror att det var fem slider. Kostnad 40 000 per styck för transport till Köpenhamn för kontroll och ompackning och få dem godkända av myndighet för installation i luftfartyg igen!

Bertil fick en dag ett samtal från en Tv kanal. En ung man i Gävle ville tävla i "10 000 kronors frågan" gällande flygplan. Jag utseddes att skriva relevanta frågor och så blev det. Tyvärr åkte killen ut på 1500 kronors frågan eftersom han inte hade riktig koll på det brittiska luftfartyget Hawker Siddeley Trident. Jag blev ersatt med 5000 kronor av Tv-kanalen. Det mesta gick i skatt!

En sak som jag aldrig hann med att genomföra under mina år som officer var FN tjänst vilket grämde mig en del. Bot skulle dock komma men i en helt annan form. Luftfartsverket hade ett helägt dotterbolag som hette Swedavia AB med några få anställda som letade inkomstmöjligheter i utlandet. Vid napp användes ordinarie anställda vid Luftfartsverket för genomförande av beställd verksamhet. Plötsligt en dag 1990 kom det en förfrågan till Swedavia från Statens Räddningsverk (SRV). SRV hade då ett internationellt uppdrag att utbilda brandmän och befäl inom kommunal räddningstjänst i Valencia, Spanien. Vår motsvarighet till Luftfartsverket i Spanien heter AENA och räddningstjänstpersonal på flygplatsen i Valencia önskade också utbildning. Under gemensam övning förstod räddningstjänstpersonal på flygplatsen i Valencia att deras kollegor på den kommunala räddningstjänsten fick åka till Rosersberg och få utbildning. AENA kontaktade Räddningsverket och begärde utbildning men räddningsverket eller nuvarande Myndighet för samhällsskydd och beredskap (MSB) har inte och har aldrig haft kompetens inom flygplatsräddningstjänst. Därmed gick frågan till Swedavia ifall utbildning kunde genomföras för flygplatsräddningstjänsten på plats i Valencia.



På plats i Valencia tillsammans med före detta pansarlärare Bengt Parliden P7

Detta blev mitt första av väldigt många utlandsuppdrag. Till Valencia och till andra orter på Spaniens norra kust fick jag utföra flera uppdrag, samt att personal ofta kom till Arlanda som jag arbetade veckor tillsammans med för att skapa utbildningsmanual och taktiska handlingsplaner för flygplatsräddningstjänst inom AENAs flygplatser. Detta höll på i flera år, till och från.

Snart kom det en förfrågan till Swedavia igen. Från Flight State University i Kiev Ukraina om utbildning av flygplatsräddningstjänstpersonal i Kirovograd och i Kiev. Det blev många trevliga resor till Ukraina under några år plus att jag ofta hade elever från Ukraina på Arlanda. Utbildningen för Ukraina var ett samarbete mellan Lunds universitet och Swedavia. Idag skulle jag inte välja Ukraina som resmål!

Sen hörde isländska Isavia av sig till Swedavia. Isavia är motsvarighet till Luftfartsverket i Sverige och jag fick åka till Island och vara föredragshållare på konferenser. Ta emot isländska elever på BRS och konsulta på Island med framtagande av brand- och räddningsdokumentation och lämna förslag på organisatorisk struktur. Även Islandsuppdraget pågick fram och tillbaka under flera år.

Av någon outgrundlig anledning kom det sedan en förfrågan till Swedavia från Mongoliska luftfartsverket om utbildning av flygplatsräddningstjänstpersonal på Ulaanbaatar International Airport. Också kallad Buyant-Ukhaa International Airport men numera namngiven till Chinggis Khaan International Airport. Till Mongoliet åkte jag ett stort antal gånger under några år på tidigt 2000 tal men var sedan åter på flygplatsen 2016 för ytterligare utbildning. Mitt smeknamn Chinggis Lars existerade fortfarande på flygplatsen.



Insatsledarna och min kvinnliga tolk tog mig på utfärd till den enorma statyn ett par mil utanför Ulaanbaatar

Därefter dök det upp något intressant igen! En förfrågan till Swedavia om utbildning i Irak vid den internationella flygplatsen i Erbil, Kurdistan. Spännande tyckte jag men inte Anna Karin! Jag accepterade förstås och totalt blev det nio resor dit under en treårsperiod plus att vi hade personal på plats på Arlanda från flygplatsen några gånger. Under åren med projektet i Erbil hann jag även med ett sidospår på flygplatsen i Sulaymaniyah några timmars bilresa från Erbil men det blev aldrig något mer av det än ett endagsbesök på flygplatsen och lite rådgivning som vi inte fick betalt för, men det var kul ändå. Anna Karin sa till mig inför min första resa till Irak, ”du kommer att dö” och banne mig så trodde jag att det skulle ske också. Inte av någon bomb som detonerade på stadens marknad eller utanför ett departement, vilket faktiskt hände i Erbil

under åren jag arbetade där men aldrig när jag var på plats. Efter ankomst vid min första resa dit trodde jag att jag skulle dö på vägen mellan flygplatsen och hotellet. Kontaktmannen, tillika min tolk, hämtade mig på flygplatsen för att köra mig till hotellet. Vi färdades på en stor bred väg i hög hastighet. Efter en stund ser jag att vi snart ska åka in i en cirkulationsplats och jag förväntar mig sänkt hastighet men så blev icke fallet. Snart trycker jag mina fötter i durken som man gör som passagerare i framsätet. Inget händer och jag skriker förstås och tror att nu är livet slut, men det gick mycket bra. Vi körde in i cirkulationsplatsen med väldigt hög hastighet. I Irak är det företräde in i cirkulationsplatser, puh!

Jag undrade alltid vad som skulle vara på gång och nästa uppdrag blev utbildning på flygplatsen i Accra, Ghana. Ett kort uppdrag på en dryg vecka men det blev min första resa till Afrika för Kanarieöarna räknas ju inte dit. Där var jag mest livrädd för att drabbas av malaria men även det slapp jag! Även om det var en trevlig upplevelse att komma till Accra och utbilda så var det ändå lite mer speciellt än på övriga ställen jag varit eller skulle hamna på. Ghana är ju ett engelskspråkigt land och räddningstjänstpersonalen hade sin grundutbildning från England. De hade lite svårt för min lite ledigare stil utan noggrannare uppställningar och visitationer. Något som vi inte har sysslat med inom svensk räddningstjänst på otroligt många år. Här får jag kanske tillägga att vi hade lite enklare uppställningar med de civilpliktiga flygplatsbrandmännen och viss visitation. I alla fall av städning på logement och övriga städområden!

Nästa förfrågan till Swedavia kom från Luftfartsverket i Bhutan! Flygplatsräddningstjänsten på den internationella flygplatsen i Paro behövde utbildas.



Paro International Airport. Start- och landningsbanan belägen på ungefär samma höjd som toppen av Kebnekaise

Bhutan, det kände jag som brand- och räddningslärare förstås till. Butan är en gas men fasen också ett land men har ju bokstaven H med i namnet. I litet land, kanske stort som Blekinge och beläget mitt i Himalaya. Flygplatsen i Paro kommer oftast upp som en av världens farligaste om man Googlar på farliga flygplatser! Jag hade ett uppdrag i Bhutan som pågick under tre år och åkte fram och tillbaka flera gånger. Eftersom det bara fanns en kommersiell flygplats i Bhutan och ett flygbolag, Drukair, med enbart två flygplan på den tiden så lärde jag snart känna alla piloter och all kabinpersonal. Jag har tappat räkningen på hur många resor jag gjort till och från Paro i businessklass eller i cockpit. Det är underbara vyer på dryga 10 000 meters höjd från

cockpit när man passerar Everest och K2 innan nästa upplevelse! Inflygningen till Paro är galen, speciellt om man har fått förmånen att sitta på jump seat i cockpit. Det finns videoklipp på Youtube, kolla på dem! Vid start och inför landning i Paro stängde alltid piloterna av varningssystemet för de tyckte det var så jobbigt att alltid höra en amerikansk röst säga "terrain ahead, pull up, terrain ahead, pull up". Vid min sista resa till Bhutan hade jag via Generaldirektören för Luftfartsverket lyckats ordna så att Anna Karin fick visum och kunde följa med. Bhutan tar inte emot så många turister per år och man måste alltid vara guidad som turist. Detta löstes smidigt och dagar när Anna Karin inte var med på mina övningar på flygplatsen såg Luftfartsverket till att hon fick se de intressantaste sevärdheterna runt Paro och i huvudstaden Thimphu.

Anna Karin blev med "stigande ålder", förmodligen efter barnafödande, lite flygrädd. Kanske inte det allra bästa valet att då åka till Bhutan men landet är fantastiskt och Anna Karin ville verkligen åka dit. Inför vår hemresa hade jag pratat med kaptenen på Drukair som skulle vara vår befälhavare på flygning mot Bangkok med mellanlandning i Indien. Han lovade mig en plats i cockpit. Dagen för hemresan lyckades jag efter diverse övertalan få Anna Karin att ta cockpitplatsen från start i Paro. Jag trodde att hon skulle komma rusandes ut ur cockpit direkt efter start och då var min plan att genast överta cockpitstolen. Anna Karin lämnade inte cockpit förrän efter landning i Indien! Nåväl, jag satt sedan i cockpit från start i Indien till landning i Bangkok men det var inte lika sevärt som utflygningen från Paro med Himalaya runt omkring flygplanet.

En av mina resor till Bhutan föregicks av en USA resa. Jag skulle på konferens i New Orleans och Anna Karin skulle följa med. Hemresan från USA innebar mycket kort tid på Arlanda innan avgång till Bhutan. Jag hade därför ställt i ordning resväskan för Bhutanresan i förväg och förvarade den på kontoret på Arlanda. Vi hade beslutat oss för att inleda USA resan några dagar innan konferensen startade med ett stopp hos våra vänner i Chicago. Avgången från Arlanda var en fredag förmiddag med direktflyg till Chicago och vi var på plats på Arlanda i god tid för att se om det fanns möjlighet till uppgradering av reseklass. Jag upptäckte ganska snart att något inte stod rätt till. Det var alldeles för många bilar och tekniker vid motor 1 på SAS Airbus A330. Jag befarade det värsta och det inträffade också. Felet på motor 1 innebar att flygningen ställdes in och Anna Karin och jag återvände till Uppsala för att dagen efter skeppas av Lufthansa via Frankfurt till Chicago i vanlig "monkeyclass". Knappa två veckor senare blev det dags att återvända hem från konferensen i New Orleans. Det var året efter Hurricane Katrina så staden var fortfarande ordentligt påverkad. Anna Karin och jag lämnade hotellrummet i New Orleans klockan 05:00 en söndag morgon. Redan på flygplatsen i New Orleans började strulet. Automatincheckningen fungerade inte och efter diverse telefonsamtal med ett servicecenter ordnade det sig, men det var nära att vi missade flygningen upp till Chicago. I Chicago hade vi åtta timmars väntan men där hade jag ordnat ett studiebesök på O'Hare så tiden gick fort för mig. Kanske inte för Anna Karin som mest hatar flygplatser och framförallt brandövningsplatser! När det blev dags för incheckning och avgång från O'Hare för oss, får vi veta att flygningen är inställd på grund av motorproblem med motor 1! Det var samma flygplansindivid som vi först skulle åka till Chicago med! Jag informerade SAS personalen om min anslutande resa till Bhutan men eftersom den låg i en helt annan bokning var det inte deras ansvar. Min servicenivå på mitt SAS frequent flyer kort innebar i alla fall viss barmhärtighet. Vi ombokades till en United flygning till Heathrow med anslutning till Arlanda. Dock insåg jag redan då att jag skulle missa flygningen från Arlanda till Bangkok och vidare till Bhutan. Framme i London ringde jag min kollega som redan var på plats i Bangkok och frågade hur jag skulle hantera detta. Svaret blev att jag behövdes i Bhutan, boka vad som krävs och kom snarast! Jag ringde företagets resetjänst från London och fick ny, inte så billig, biljett. Samtidigt som vi

landade på Arlanda efter resan från London ser jag Thai flygplanet jag egentligen skulle suttit på, i businessklass, få push back och taxa ut mot landningsbanan. Jag sätter mig någon timme senare i min nästa flygning mot Bhutan som tar mig från Arlanda tillbaka till London! Från London till Bangkok och slutligen från Bangkok till Paro Bhutan. Resan startade från hotellrummet i New Orleans söndag morgon och slutar i Bhutan onsdag lunch! Förvisso med en övernattnig i Bangkok, annars all tid ombord på ett flygplan.



Min resrutt under en sexveckorsperiod

Beirut bombades, jag tror det var 2006. Stora delar av staden förstördes och så även flygplatsens landningsbana, terminalbyggnad och brandstation med brandbilar. Swedavia kontaktades. Jag tror det var via SRV eller om möjligen MSB redan hade bildats då. Plötsligt var jag kallad till ett utbildningsuppdrag i Beirut vilket också innebar tre års resande fram och tillbaka. Dags att dö nu? Nej jag överlevde de åren också. Mycket spännande år dock, men vid sista resan dit när jag skulle genomföra den av FN organet ICAO (internationella Luftfartsverket) statuerade fullskaleövningen som ska genomföras vartannat år på en internationell flygplats blev det inte helt bra.

Normalt byggde jag upp utlandsuppdragen så att jag vid första besöket lärde känna flygplatsen, flygplatsledningen, chefer och befäl vid räddningstjänsten. Vid besök två utbildade jag flygplatsbrandchef och insatsledare och vid nästa besök brandmännen. Därefter insatsledare och brandmän tillsammans i tillämpade övningar för att efter några ytterligare utbildningsbesök avsluta projektet med genomförande av den kravställda fullskaleövningen. En fullskaleövning på en flygplats är en riktigt stor sak även om den normalt bara pågår några timmar. Allt som har med luftfart att göra är dyrt och inte minst en fullskaleövning som påverkar flygplatsens och samhällets resurser otroligt mycket. Vid resan till Beirut för att genomföra fullskaleövningen anlände jag en dryg vecka före övningens genomförande vilket var mitt i Ramadan. Brandmännen hade tidigare klagat på att övningen skulle genomföras under Ramadan, men mitt svar var att Ramadan inte förhindrar risken för ett haveri och då måste man också kunna genomföra fullskaleövning under Ramadan!

På plats i Beirut och när jag kom till morgonuppställningen på flygplatsen upptäckte jag genast att chaufförerna på flygplatsens fyra haverifordon inte var de jag utbildat vid tidigare besök på flygplatsen. Förklaringen var att i Libanon finns en statlig myndighet som hanterar statens chaufförer, vilka cirkulerar. Några år kan de vara chaufförer åt en minister, andra år åt annan

statlig verksamhet inklusive chaufförer på en flygplats. Exempelvis för räddningstjänstens fordon. Jisses, jag fick en hektisk vecka att försöka utbilda de nya chaufförerna och samöva dem med övrig räddningstjänstpersonal samtidigt som jag skulle skaka fram flygbolag, flygplan, brinnbränsle, tillstånd att elda och mycket mer. Jag konstaterar nu i efterhand att var jag än var i världen så slutade aldrig arbetsdagen klockan 16:30! Fullskaleövningen i Beirut gick väl så där. Jag godkände den dock men med viss tvekan. Något som däremot gick väldigt bra på denna fullskaleövning var triagen. Alltså omhändertagandet av skadade oavsett prioriteringsgrad. Lätt att förstå, det finns en viss erfarenhet i Beirut att ta hand om skadade även om det inte så ofta gällt skadade i en flygplansolycka!

Ofta började jag även mina utlandsuppdrag med att göra ett besök i flygplatsens flygtrafikkontrolltorn. Vid lämpligt tillfälle och med hänsyn till trafik på flygplatsen begära att flygtrafikledaren skulle utlösa haverilarm. Det är lite olämpligt att göra det i övningssyfte om det är full trafik pågående på flygplatsen. I Mongoliet gjorde jag det och när flygledaren tryckte på alarmknappen startade jag mitt tidtagarur. FN organet ICAO:s bestämmelse är att man bör vara framme vid en haveriplats inom flygplatsens område, rullbanor och taxibanor inom 180 sekunder men skall vara det senast inom 240 sekunder. Inom 180 sekunder hade inte ens portarna på brandstation öppnats och jag avbröt ett test som i princip inte ens hade startat! Jag fick skjuts till brandstation och fick tag i brandchefen och frågade varför ingen respons skedde på haverilarmet. Svaret blev att det för dagen inte fanns några chaufförer på haverifordonen. Båda var beviljade semester! Jag utförde samma test vid första resan till Beirut med liknande resultat. Av flygplatsen fyra haverifordon fungerade bara ett av dem hjälpligt. Det skulle kunna vara förödande för mig och för Swedavia om jag inte skulle ha agerat. Om till exempel ICAO skulle komma till flygplatsen för tillsyn och upptäcka att flygplatsen inte uppfyller krav samtidigt som det finns en internationell konsult på plats. Så i båda fallen åkte jag till flygplatschefen och rekommenderade skriftligt och muntligt att flygplatsen skulle stängas. Man brydde sig inte på någon av flygplatserna men jag hade i alla fall gjort mitt jobb. Ni läsare kan inte ana hur illa det kan vara ute i flygbolags- och flygplatsvärlden. Välj flygbolag och era destinationer mycket noga!

Tidigt i februari 2019 blev jag kontaktad av min gode vän på, vice brandchef på Kastrups flygplats. Det gällde ett kort uppdrag på Bahraíns internationella flygplats. Flygplatsen skulle i mitten av mars samma år genomföra sin fullskaleövning. Flygplatsen behövde två utvärderare av övningen och frågan hade gått till Kastrup som utsåg vice brandchefen. En till behövdes och jag fick frågan om jag var intresserad. Det blev bråttom att uppdatera mitt CV och skicka till flygplatsens VD. Två dagar senare fick jag besked att jag var accepterad. Flygplatsen var dock inte intresserad av att betala för våra tjänster men vi kände att detta var något vi absolut ville vara med om och uppgörelsen blev att flygplatsen skulle stå för allt. Businessklass tur och retur, lyxhotell i Manama, alla måltider och alla övriga omkostnader betalda och så blev också fallet, med råge. Jag fick förstås ta semester från arbetet men det var det värt. Det blev en fantastisk resa och en fantastisk fullskaleövning där till och med landets största flygbolag Gulf Air ställde upp med ett aktivt flygplan i övningen. En Airbus A330-300 med fulltalig besättning.



Gulf Air Airbus A330-300 vid fullskaleövning i Bahrain mars 2019

Det är inte ofta det händer vid fullskaleövningar utan oftast används mockuper och besättning får ibland spelas av annan personal. Nackdelen med riktigt och aktivt flygplan är att det inte går att elda och därmed prövas flygplatsräddningstjänsten inte riktigt fullt ut. Dock blir många andra saker som ska prövas vid en fullskaleövning så mycket bättre istället. Som utvärderare ska man initialt lämna en kort muntlig rapport och inom någon vecka en fullständig och skriftlig rapport innehållande eventuella avvikelser och rekommendationer samt förslag hur dessa kan åtgärdas. Även observationer ska delges med förslag till lösning. Vi lämnade bland annat in observationen att på grund av att det var ett aktivt flygplan kunde inte flygplatsräddningstjänsten agera på ett korrekt sätt. Vi föreslog en delövning efter ett år för just flygplatsräddningstjänsten med samma scenario men med nyttjande av en mockup så det skulle gå att elda. Vi föreslog till och med att vi kunde vara utvärderare på den delövningen. Vi har inte hört något från flygplatsen ännu!

Som nämnts tidigare är en fullskaleövning en mycket stor apparat och blir dyr för en flygplats och ofta försöker flygplatser undvika fullskaleövningar trots att det är ett regeluppfyllnadskrav. Vi som arbetar med flygplatsräddningstjänst brukar uttrycka problemet så här, ”tycker ni det är dyrt med en övning, prova ett riktigt haveri!”

Mina resor ut i världen har också gett mig möjlighet att se flera andra länder. Till exempel vid resorna till Mongoliet så var det alltid minst ett dygn i Kina på både dit och hemresa. Resorna till Bhutan gick alltid via Thailand där det också blev ett stopp på något dygn i båda riktningarna. Det hände också flera gånger att jag förlängde en resa med en semester någonstans i världen. Det blev ganska billiga semestrar när jag slapp betala flygbiljetter själv. Under ett tiotal år hade jag cirka 40 procent av min arbetstid förlagd utomlands och det var inte ovanligt att jag kom hem från ett uppdrag och bytte resväska för att i stort sätt omedelbart åka till nästa uppdrag. Under dessa år behövde jag även ha två pass eftersom ett ibland låg på en ambassad för visumhantering och i vissa av länderna jag åkte till kunde jag inte använda passet med stämplarna från Irak och Libanon.

Ett annat mycket intressant resmål var Nepal dit jag var inbjuden att föreläsa på en stor flygplatsräddningstjänstkonferens 2017. Främst med deltagare från Nepal och Indien. Jag arbetade mycket på en presentation som jag ansåg blev riktigt bra. Jag förväntades skicka den i förväg till konferenskommittén. Presentationen hade jag döpt till ”Always Expect The Unexpected”. Presentationen accepterades av konferenskommittén och så småningom blev det dags att åka till Kathmandu. Ytterligare en fantastisk upplevelse för mig. Konferensen varade i tre dagar och det var mycket pompa och ståt och vi föreläsare fick kunglig behandling under hela vistelsen i Nepal som för min del varade i fem dagar. Min föreläsning skulle genomföras efter lunch den andra konferensdagen och jag var laddad till tänderna. Jag hade bestämt mig för

att inte stå på scen när min föreläsning började utan längst bak vilket knappast var förväntat av åhörarna! Jag förflyttade mig sedan fram till scenen och fortsatte presentationen.



Presenterar vid konferens i Kathmandu Nepal augusti 2017

Plötsligt efter maximalt tre minuter så brakade IT systemen i lokalen och jag föll på eget grepp, nästan! Som tur var hade jag printat (RVIL) min presentation så övriga 57 minuter gick att genomföra även om det var tråkigare för deltagarna att inte få se mina bilder, filmer, taktiska nötter med mera från olyckor runt om i världen. Dock fick alla presentation elektroniskt i efterhand.

År 2000 gick Bertil Bengtsson i pension. Bengt Parliden blev skolchef och jag blev utbildningschef. På den tiden var vi drygt 20 anställda på BRS varav jag hade 14 brand- och räddningslärare under mig. På skolan hade vi också tre pliktadministratörer eftersom vi svarade för all pliktadministration inom Luftfartsverket. Både när flygplatsbrandmännen var på utbildning hos oss och när de var i tjänst och i fortsatt utbildning på lokal flygplats. Jag kommer inte ihåg vilket år det var pliktlagstiftningen ändrades, men ändringen innebar i alla fall att våra vapenfria tjänstepliktiga flygplatsbrandmän efter lagändringen kallades för civilpliktiga. Men än viktigare för oss var att vi nu kunde konkurrera med övriga pliktutbildare inklusive Försvarsmakten om de bästa eftersom det nu stod fritt för män, och kvinnor också för den delen, att välja om man ville göra värn- eller civilplikt. Det blev förstås ett litet lyft för oss men kanske inte så bra för Försvarsmakten när flera som säkert skulle passa in i jägarförband istället valde civilplikt och att bli flygplatsbrandmän!

Under mina år som utbildningschef var jag också Luftfartsverkets representant för allt vad plikt hette och det var otaliga möten med Överstyrelsen för civil beredskap (ÖCB), Krisberedskapsmyndigheten, Vapenfristytelsen, Pliktverket, Socialstyrelsen med flera myndigheter och organisationer inklusive Civilpliktsrådet. Med Civilpliktsrådet blev det många fajter! Men så småningom, vid den sista Civilpliktskongressen någonsin blev jag ”hedrad” med titeln Hederstomhylsa. Något som jag gissningsvis är den enda Norring som officiellt utsetts till! Civilpliktsrådet ansåg att utbildning till flygplatsbrandman var en mycket bra utbildning, men de ansåg att det var grå arbetskraft och de lobbade otroligt mycket för detta mot ÖCB och mot riksdagspolitiker i försvarsutskottet samt försvarsministern och vi var alltid jagade om detta. Civilpliktsrådet tyckte att utbildningen kunde finnas kvar, men att de pliktiga vid

placering på flygplats för fortsatt tjänstgöring och utbildning skulle vara mer observatörer och följa med bredvid ordinarie anställd flygplatsräddningstjänstpersonal under sin plikttjänstgöring för att undanröja problematiken med grå arbetskraft. Det blev dock aldrig som Civilpliktsrådet ville.

Brandmän och befäl inom kommunal räddningstjänst ansåg att flygplatsräddningstjänst med pliktiga brandmän var lite av ett B-lag. Enligt mig på grund av total okunskap. Kommunal räddningstjänst har definitivt aldrig haft någon kunskap om flygplatsräddningstjänst och vi ska ha klart för oss att det inte är i alla kommuner det finns en flygplats, och därav tränar man inte räddningsinsats för luftfartsolycka i särskilt många kommuner i landet. Norska Flygvapnet havererade 15 mars 2012 en C-130 Hercules strax under och väster om kammen mellan Kebnekaises syd- och nordtoppar under den norskledda NATO-militärovnigen Cold Response. Tyvärr med mycket illa utgång. Det var inte på en flygplats, förvisso statlig räddningstjänst men ändå illa. Det har aldrig skett ett haveri eller incident i Sverige där Statens Haverikommission eller annan myndighet ansett att en räddningsinsats missköts på grund av att flygplatsbrandmännen varit pliktpersonal. Övning, övning, övning, övning, övning och provning ger färdighet!

Sex gånger varje år skulle de cirka 70 pliktiga som genomförde sin grundutbildning på BRS fördelas på flygplatserna. Vapenfrinämnden och Pliktverket gjorde sitt bästa för att ta ut individer som kom från rätta orter i Sverige men eftersom våra fysiska- och medicinska krav var relativt hårda var det inte alltid möjligt att ta ut mönstrade individer från orter så det stämde med flygplatsernas behov. Detta blev alltid en svår utmaning för mig som Utbildningschef. Varje kurs på BRS om cirka 70 elever var uppdelat i fyra grupper. Varje grupp hade en av gruppen vald förtroendemän med direktkoppling till Civilpliktsrådet. Jag genomförde varje vecka möten med förtroendemännen vilka ofta flöt på utan problem under de tre första veckorna. Efter halva kursen fick förtroendemännen fördelningen på hur många i kursen som skulle fördelas per flygplats. Det var sedan deras uppgift, tillsammans med gruppmedlemmarna, att fördela rätt person till rätt flygplats. Ofta gick det bra men det var alltid ett gäng individer som stod vid mitt kontorsrum dagarna efter fördelningen var beslutad av mig. Kramfors var ingen älskad flygplats av de pliktiga eftersom väldigt få från Kramforsregionen var uttagna för flygplatsbrandmannautbildning, och per automatik blev det då så att jag tvingades beordra till exempel individer från Skåne att tjänstgöra i Kramfors. Jobbigt var det emellanåt men det får man som Noring ta! Här ska tilläggas att numera kommunala flygplatsen Jönköping var ganska populär bland de pliktiga. Lätt för mig att få placering dit accepterad. Anledningen var att Jönköpings flygplats hade ett ”släckavtal” med den kommunala räddningstjänsten om att flygplatsen skulle ansvara för räddningstjänst kring trafikolyckor på vägar runt omkring flygplatsen. De som fullföljde sin plikttjänstgöring i Jönköping fick förmodligen mest ”hands on” i den tråkiga världen av olyckor. Sen skulle detta förmodligen även kunna tolkas som lite grå arbetskraft också! Tilläggas kan ju att även om vapenfri bytt namn till civilpliktig så var Jönköping ett stort upptagningsområde om ni förstår mig!

Generaldirektör Ingemar Skogö, en trevlig och förnuftig man som blev min andra Generaldirektör. En dag på jobbet kom inryckningslistan över vilka som skulle rycka in till nästkommande kull på BRS. Det fanns ett namn på listan jag kände igen, Skogö! Ja det var Generaldirektörens son. Sonen blev placerad i Kramfors! Inget samtal till mig från Generaldirektören då. Men det skulle komma senare!

Ingemar hade beslutat att Luftfartsverket devis var ”Vi arbetar för dig som flyger”. Eftersom våra pliktiga flygplatsbrandmän skulle krigsplaceras på flygplats i tio år efter fullgjord

grundutbildning fick de även viss utbildning inom andra tjänster inom flygplatsverksamheten. Många flygplatser använde det lite för mycket så det var inte bara utbildning utan också genomförande/nyttjande, återigen lite grå arbetskraft. Återigen krig med Civilpliktsrådet! Ingemar åkte en dag till Kiruna flygplats för möte med flygplatschef och personal för att informera och orientera sig om läget på flygplatsen. Ingemar anländer och embarkerar flygplanet och möter ett helt gäng pliktiga flygplatsbrandmän som omhändertar det vi inom luftfarten kallar "turn around". Ingemar ser genast att de pliktiga som genomför denna "turn around" har Luftfartsverks tröja på sig med texten "Vi arbetar för dig som havererar"! Samtalet kom! Jag skrattar fortfarande åt det!

Många av våra pliktiga flygplatsbrandmän var så motiverade av räddningstjänst att de fortsatte utbilda sig till kommunala brandmän, befäl, eller insatsledare inom flygplatsräddningstjänst. Fortfarande i skrivande stund har vi före detta civilpliktiga som arbetar inom flygplatsverksamhet som brandmän, insatsledare, brandchefer och till och med flygplatschefer. En före detta flygplatsbrandman blev Generaldirektör, Nils Gunnar Billinger. Först Generaldirektör för Post- och telestyrelsen och sedan för Luftfartsstyrelsen (dåvarande Luftfartsinspektionen och nuvarande Transportstyrelsen), rätt man på rätt plats! Totalt utbildade vi drygt 15,000 pliktiga flygplatsbrandmän under 50 år.

2001 hände något som jag aldrig förväntat mig. Riksdagen beslutade om att plikten skulle upphöra! Lika överkligt som att jag aldrig trodde att P6 skulle läggas ner men det hände ju också! Nu är det ju så att ett pliktsystem inte kan tvärstoppas. Vi hade de ineliggande som hade rätt att fullfölja sin plikttjänstgöring. De som redan hade mönstrat och tagits ut för plikttjänstgöring. Staten förstod förstås också att det skulle ta några år att ställa om ett system. Vi fick fyra år på oss. Luftfartsverket hade pliktiga flygplatsbrandmän under 50 år



och för oss, precis som säkert för alla andra civila pliktutbildare, blev det bråda tider. Vi tvingades att hitta en lösning hur vi skulle driva verksamheten efter att plikten upphört. När vi hade de pliktiga så betalade pliktmedlen allt, till exempel förläggningar på BRS och ute på flygplatserna, mat, hemresor, dagsersättning, löner, uniformer, larmställ, tvätt och mycket mer. Detta innebar att de svenska flygplatser vi tilldelade flygplatsbrandmän hade låga kostnader för sin flygplatsräddningstjänst. Förutom när det gällde inköp av haverifordon och nödvändigt brandmaterial vilket allt är sällaninköp. Flygplatsledningarna brydde sig aldrig så mycket om flygplatsräddningstjänsten överlag. De visste att den fungerade och att den alltid var beredd på insats vid varningslarm eller haverilarm. På världens flygplatser i övrigt anses det vanligen att flygplatsräddningstjänst ”mer tär än när” och nu skulle vi hamna i samma situation i Luftfartsverket.

Generaldirektör Ingemar Skogö tillsatte en utredning i vilken jag var en del och vi åkte runt och besökte några kommunala flygplatser i Sverige, flera flygplatser i Norge och i Danmark. Efter mycket grubblande och funderande, många möten och nästan oändliga diskussioner lades i alla fall ett förslag fram. Jag reserverade mig lite mot förslaget men det brydde sig ingen om. Resultatet som Luftfartsverket valde var att integrera flygplatsräddningstjänsten med andra tjänster på flygplats. Enkelt förklarat så innebar detta att de som normalt arbetade på fältet, i säkerhetskontroll, med marktjänster och så vidare också skulle vara flygplatsbrandmän och insatsledare. Om man på ett skift tillhörde flygplatsräddningstjänsten så började tjänstgöringspasset med att bege sig till brandstation för funktionskontroller av fordon, materiel och utrustning. Därefter begav man sig till det arbetet som skulle utföras under tjänstgöringspasset, till exempel i säkerhetskontrollen, men var från den positionen beredd på insats.

Parallellt med denna förändring pågick utbildningen av de pliktiga på BRS och på flygplats efter den centrala kursen. Eftersom BRS skötte central utbildning och all pliktadministration var det viktigt att BRS var fungerande intill den allra sista uttryckning från flygplatserna, vilket skedde i augusti 2004. Vi började förbereda oss för att banta personalstyrkan på olika sätt och snart stod det klart att vi hade några som ville pensionera sig i samband med att plikten upphörde. Av lärargänget ordnades så att de som ville vara kvar fick bli antingen insatsledare eller brandmän på Arlanda, beroende på vilken kunskap och erfarenhet de hade. Våra tre pliktadministratörer fick andra administrativa arbetsuppgifter på Arlanda. Sen var det några nyckelpersoner på BRS som företaget måste säkra att dessa var kvar till absolut sista dagen med pliktiga, samt för utbildningen av de som skulle ersätta de pliktiga. Jag var en av dessa nyckelpersoner. För att behålla oss tog Luftfartsverket fram ett bonussystem. Ett mycket väl tilltaget bonussystem och den månad när bonusen utlöstes fick jag den trevligaste lönespecifikation jag någonsin sett. En sådan månadslön kommer jag aldrig uppleva igen i mitt liv!

Nu utredde även Luftfartsverket hur utbildning av flygplatsräddningstjänstpersonal skulle skötas i framtiden. Jag var förstås inblandad i detta också. Något som innebar en del mindre trevliga arbetsuppgifter med att till exempel förse SRV och några andra intressenter med fakta om flygplatsräddningstjänstutbildning så att dessa organisationer skulle kunna offerera Luftfartsverket ett övertagande av utbildningen åt oss. Nu blev det lyckligtvis inte så. I samband med nedläggningen av BRS i augusti 2004 bildades direkt ”nya BRS” med mig som Skolchef och jag fick ta med mig två av lärarna in i min nya organisation.



Från vänster lärare Kjell Blomkvist, före detta ubåtsjagare i Marinen! Bo Lindberg, ej tillhörande BRS men tillfälligt inlånad. Lärare Kjell Grahne

BRS flyttades från att tidigare varit direkt underställd Generaldirektören till att tillhöra Arlanda flygplatsorganisation. Fysiskt flyttade vi tre från BRS stora anläggning i anslutning till flygplatsen till Brandstation öst vid den då nybyggda tredje banan på Arlanda. Jag fick administrativ hjälp från Arlandas organisation. Jag ledde sedan BRS fram till 2010 och under dessa år hade vi otroligt mycket utbildning. Alla som skulle integreras var inte utbildade innan plikten upphörde. Arlanda, Bromma och Landvetter integrerade inte utan lejde ut flygplatsbrandmannatjänsterna till bemanningsföretag som ständigt behövde ha personal utbildad hos oss. När jag tittar i backspegeln så är det svårt att förstå att vi på BRS kunde klara av denna uppgift. Jag och mina dåvarande två lärare var långtidsfriska och utan det hade vi varit ett fallande korthus.

2010 inföll och staten hade beslutat att Luftfartsverket skulle delas. Luftfartsverket skulle finnas kvar som myndighet och hantera allt som har med flygtrafikledning att göra. Flygplatsdrift i övrigt skulle ta hands om det nybildade statliga helägda bolaget Swedavia AB! Vadå Swedavia AB! Tidigare i denna artikel har jag ju nämnt Swedavia ett flertal gånger och som en organisation som var liten och letade internationella uppdrag. När Luftfartsverket skulle delas letades namn för flygplatsdriftdelen. Jag är helt säker på att man sneglade lite på olika grannländer och ni läsare listar ju ut dessa, Finavia, Avinor och Isavia. Så Swedavia låg väl nära till hands och staten snodde det namnet och "gamla Swedavia" heter numera LFV Aviation Consulting.

Jag befinner mig en dag på Råsunda för att tillbringa en kväll med fotbollslandskamp tillsammans med två kollegor från BRS. Matchen hade föregåtts av en underbar åla middag. Framme vid Råsunda blev våra ryggsäckar visiterade. Check på den, inga handgranater eller annan olämplig medhavd utrustning. Sverige skulle möta England i ett EM kval. Sverige vann! Jag sa till kollegorna att "nu ska vi se returen på Wembley"! De bara skrattade åt mig! Ett halvår senare satt vi tillsammans på Wembley. En Noring fixar allt! Sverige fick oavgjort och det var den absolut sista landskamp som spelades på gamla Wembley. Oavgjort!

Wembley påminner mig om en annan idrottsprestation! Jag skulle på en konferens i USA. Bokade en biljett så jag före konferensen kunde tillbringa en vecka i Chicago hos min vän och hans fru. Jag hade med mig ett batteri med presenter, Kosta Boda, Orrefors och säkert lite

Marabou också. Min vän kontrade med en present till mig. Biljett till en klassisk hockeymatch i Chicago. Blackhawks mot Boston Bruins. Jag blev överlycklig! Matchdagen inleddes med biltransport från förorten in till Chicago (enda gång jag sedan klarat På spåret på 10 poäng, samma väg var filmad!). På arenan visade sig att vi hade plats på rad två vid sargen. Inte blev jag särskilt glad för det initialt. På Globen gillar jag att sitta högst upp och få bra överblick men jag skulle snart ändra inställning. På arenan i Chicago är rad 1 och 2 som Business Class i ett flygplan. Allt inkluderat! Inte nog med att det blev en bra match. Det var dessutom den match där svenskdödarna bröderna Esposito skulle få sina tröjor upphängda i taket. Matchen började och jag kommer inte ihåg allt mer än att det mesta var kul men vid full tid var det oavgjort. Efter förlängning fortfarande oavgjort. Straffar väntade och när sista straffen skulle läggas av Boston var det fortfarande oavgjort. Boston gjorde mål, av en svensk spelare! Jag var en av få i arenan som jublade. Det gjorde dock inte min Chicagokamrat som mer fruktade för våra liv ute på parkeringsplatsen!

Jag tillhör Swedavia och en av våra koncernfunktioner. I samband med delningen såg Swedavia över sin organisation vilket även innefattade befintliga utbildningsorganisationer. De som fanns i företaget då var BRS på Arlanda, Säkerhetsskolan på Landvetter, Fältutbildningsorganisation i Norrköping samt Ground Handling utbildningsorganisation på Bromma. Dessa utbildningsorganisationer slogs ihop och därmed var Airport Academy bildad. Vi var tio anställda från början. Jag sökte chefstjänsten men den gick istället till kollegan som varit chef på Säkerhetsskolan på Landvetter. Airport Academy var en utspridd organisation med personal på Arlanda, Bromma, Landvetter, Luleå och Norrköping. Anledningen till denna utspriddhet var att det i stort sett bara är flygplatsräddningstjänstutbildningen som genomförs centralt på Arlanda. Elever transporterar sig till Arlanda och bor på hotell under kurserna. För övriga utbildningar skickar jag istället läraren till eleverna vilket naturligtvis blir mycket billigare för företaget. Min första tjänst på Airport Academy blev ämnesansvarig flygplatsräddningstjänst tillika utbildningsledare. Som utbildningsledare innebar det att jag ansvarade för all utbildning och ledde verksamheten utan personalansvar. Min huvuduppgift som utbildningsledare var också att se till att rätt utbildning genomfördes på rätt plats och till bästa pris. Med hundratal kurser per år hade jag minst sagt fullt upp. Efter något år när chefen ofta var i andra projekt inom företaget blev jag först tjänsteförrättande chef och efter ytterligare ett år ställföreträdande chef och fick nu åter ett personalansvar. Årsskiftet 2019–2020 blev jag chef Airport Academy med ett utökat personalansvar. Utöver mina medarbetare på Academy har jag cirka tio medarbetare på olika platser i företaget/landet som jag tillfälligt lånar in vid genomförande av utbildningar eftersom min personalkostym inte är stor nog. Det är dessutom bra att ha lärare som faktiskt löpande arbetar operativt med det de ska utbilda inom.

Flyg**PLATS**räddningstjänst. Det är viktigt att detta ord inte förväxlas med Flygräddningstjänst. Flygplatsräddningstjänst är det som bedrivs på marken och av en flygplatsoperatör. Till exempel mitt företag eller en kommunal- eller militär flygplats. Flygräddningstjänst är statlig räddningstjänst och bedrivs om ett luftfartyg är försvunnet eller anmält ett problem under en flygning. Till exempel kan detta vara att en motor brinner eller har slutat att fungera. Detta kallas ”fara hotar luftfart” och staten genom Sjöfartsverket, ja det är Sjöfartsverket, svarar då för flygräddningstjänsten. Ett relativt vanligt exempel på fara hotar luftfart är när ett luftfartyg inför en landning inte får grönt ljus på att alla landningsställ är utfällda i låst läge. Det är då oftast så att det är instrumenteringen det är fel på och att ställen faktiskt är utfällda i låst läge. Oavsett så kommer då ett varningslarm utlösas på flygplatsen och flygplatsräddningstjänsten intar rätt position vid landningsbanan. Rätt position har med luftfartyget fel att göra, är det till exempel risk för nedslag före landningsbanan på grund av bränslebrist så grupperar man mer nära den delen av banan som flygplanets beräknade sättningspunkt ligger. Är det istället en

högastighetslandning så grupperar flygplatsräddningstjänsten mer sina fordon från mitten av banan och bortåt från beräknad sättningspunkt. När det är ett varningslarm och vi grupperar enligt ovan exempel blir vi en del av statlig räddningstjänst eller rättare sagt begärda att stödja statlig räddningstjänst där Sjöfartsverket nyttjar lagparagraf Ingrepp i annans rätt från Lag om skydd mot olyckor. I samma lag anges att flygplatsdrift är Farlig verksamhet och att det därför måste finnas en flygplatsräddningstjänst.

2001 den elfte september undervisar jag en klass AENA elever på plats på BRS på Arlanda. Just denna dag tittar vi på videoklipp på inträffade olyckor och diskuterar taktik och resultat av det vi ser på filmerna. Intressant ur flera perspektiv. Till exempel hade AENA eleverna aldrig varit med om det som vi kallar "lesson learnt". Alltså vad som sker vid en insats, vad det resulterar i och om det kunde ha gjorts bättre och säkrare. Plötsligt knackar det på lektionssalsdörren och skolchefens sekreterare kom in och uppmanade mig att övergå till TV läge på projektorn. Jag trodde jag sett det mesta men insåg plötsligt att jag hade fel! Jag måste halvrisigt en tid framöver. Dels hade jag själv stått uppe på taket på utsiktsplatsen på det ena tornet ett flertal gånger, dels för att jag hade amerikanska vänner inom NYFD som klarade sig mindre bra den dagen!

Under några år var BRS största kund på ett av de stora flygplatshotellen på Arlanda. I alla fall största kund då man pratar om en helhetslösning med övernattning och alla måltider inkluderade. Vi hade ett mycket bra avtal med hotellet så det skulle vara rimligt för flygplatserna att låta sina kursdeltagare bo där. En gång per år hade jag ett möte med hotellets VD och vid ett av dessa möten var vi hos mig på brandstation öst. Efter rundvandring, besök på övningsplats och lite brandbilsåkning var det dags för kaffe och kaka. I fikarummet är det utsikt över hotellet och plötsligt sa hotellets VD "det känns så tryggt att ha er så nära hotellet". Mitt svar blev "om hotellet brinner kommer vi att sitta här och titta på!" Ni skulle sett minen hotelldirektören visade upp! Om det pågår flygtrafik får vi inte lämna flygplatsområdet. Vi är till för luftfart och så länge luftfart pågår kan inte flygplatsräddningstjänsten lämna flygplatsen oavsett hur mycket det brinner på närliggande hotell. Undantag finns förstås men får ofta stor påverkan och inte bara på en lokal flygplats utan i hela luftfartssystemet, t o m ända ut i stora världen.

Ett mycket bra exempel på detta är vad som skedde på morgonen den 27 december 1991.



Miraklet i Gottröra

Ett SAS MD80 flygplan havererar i Gottröra. Dock visste flygräddningsledaren inte just då att det var i Gottröra och absolut ingen exakt nedslagsplats. Gottröra ligger någon mil bort från Arlanda och flygtrafiken i övrigt flöt på som vanligt på flygplatsen. Flygräddningsledaren kommunicerade med styrkorna från Märsta och Rimbo som var på väg mot Gottröra trakten. När ett luftfartyg väl blir lokaliserat slutar flygräddningstjänsten och som i detta fallet blir det då kommunal räddningstjänst. Det var redan kommunicerat med Brandingenjören från Märsta att när luftfartyget väl var lokaliserat så skulle han ta över räddningsledarrollen. Den blivande räddningsledaren kommunicerade med flygräddningsledaren och de kom överens om att med stöd av lagparagraf, ingrepp i annans rätt, så skulle de begära ut en släckstyrka från Arlanda. Det är mycket svårt att vägra en begäran om ingrepp i annans rätt, men det går om det finns starka skäl till det. Men som i det här fallet ska det vara minst att det redan pågår en livräddande insats i samband med ett haveri på flygplatsen och det gjorde det inte denna dag. Arlanda skickade insatsledare (före detta KK elev från Eksjö och kollega till mig under Rosersbergsåren) och två haverifordon mot Gottröra. I och med att brandbilar med vatten och flygplatsbrandmän lämnar flygplatsen så måste flygplatsens brandskyddskategori klassas om. Detta innebär att tunga stora luftfartyg inte bör/får använda flygplatsen (kapten beslutar dock alltid om att landa eller ej om det är nödläge). Vad som hände då var att flera flygplan under många timmar omdirigerades till Västerås, Landvetter, Helsingfors och Köpenhamn, och då förstår man ju att det blir fel i hela systemet när folk som kanske har anknytningar jorden runt hamnar på fel flygplats inför nästa avgång.

Vid Gottröraolyckan var det ingen som omkom vilket är helt osannolikt! Jag förstår fortfarande inte att det kunde ske. Det började inte ens brinna! En i besättningen blev dock mycket svårt skadad och lever sitt fortsatta liv i rullstol. Det var en av flygvärdinnorna och omedelbart efter räddningstjänsten gjort skadebedömning fastställdes det att personen var mycket svårt skadad och behövde snabb transport till sjukhus. Från Gottröra innebär snabb transport en helikopter transport. Helikopter fanns på plats men flygvärdinnan var inte så sugen på att flyga mer denna dag! En spruta löste det problemet!

Flygplatsräddningstjänst är inte helt lätt att lära sig och framför allt inte om man dessutom ska vara lärare i ämnet. Om jag ska anställa en lärare inom ett annat ämne så finns det många i företaget som arbetar med uppgifterna praktiskt och har så gjort i många år. Här gäller det mest för mig att hitta en som har den pedagogiska ådran och är road av att utbilda. Att hitta en person i företaget som ska bli lärare inom flygplatsräddningstjänst, ja då går ofta tanken till en befintlig insatsledare på någon flygplats. Problemet med just flygplatsräddningstjänst är att huvuddelen av det civila insatsledarkollektivet aldrig fått erfarenhet från ett haveri. Det finns många insatsledare och flygplatsbrandmän på svenska flygplatser som arbetat ett helt yrkesliv utan ha varit med om ett haveri. Kunskap måste hämtas från annat håll, internet har hjälpt till, utländska haveriutredningar är en annan källa. Besök vid flygplats som haft haveri ytterligare källa. Även deltagande vid konferenser där flygplatser redogör för inträffade olyckor och hur de hanterade dem och vad som gick bra och dåligt kan hjälpa till. Slutsatser som drogs och vilka förändringar till bättre planer, taktik och arbetssätt det ledde till. Jag har haft förmånen att både besöka flygplatser som haft haverier och deltaga i mängder med konferenser i Europa och i Nordamerika.

Sedan slutet av 1990 talet har jag varit företagets rådgivare inom flygplatsräddningstjänstfrågor och varit ansvarig för olika grupper med uppgift att ta fram interna regelverk, utforma organisation, teknik och taktik. Ett arbete som också har inneburet mycket samverkan med Flygvapnets motsvarande individer och organisationer. Denna samverkan pågår alltså fortfarande. Jag kan tydligen inte släppa kontakten med Försvarsmakten! Luftstridsskolan ligger numera i

Uppsala på Ärna vilket underlättar kontakterna. Transportstyrelsen, vår svenska myndighet som bland annat utövar tillsyn på de svenska flygplatserna saknar viktig kompetens inom just flygplatsräddningstjänst. Jag har ganska frekventa regeltolkningsdiskussioner tillsammans med berörd avdelning på Transportstyrelsen och har även nyttjats som myndighetens externa referens vid uppdatering av regelverk där flygplatsräddningstjänst ingår. Ett annat sidospår jag arbetade mycket med under ett antal år var att leda Arlandas Emergency Training Group (ETG). Denna grupp bestod av representanter från samtliga organisationer i Arlandas plan för räddningsinsats. Vilka ska samövas på olika sätt för att kunna samverka i samband med ett haveri på flygplatsen eller i dess omedelbara närhet. Uppdraget tog slut i samband med att Airport Academy bildades och jag lämnade Arlanda organisatoriskt.

För länge sedan havererade ett ukrainskt Tupolev 154 flygplan under inflygning till Longyearbyn på Svalbard. Några år efter olyckan hade jag förmånen att få åka till Svalbard för att på plats lära mig av räddningspersonalens erfarenheter och ta med dessa erfarenheter till oss på BRS som sedan kom till nytta för våra elevers kunskapsutveckling. Den 2 augusti 2005 havererade en Airbus A340 tillhörande Air France på flygplatsen i Toronto. Ett år senare genomfördes en konferens på plats i Toronto som jag också fick delta vid för att ta hem flera erfarenheter till nytta i vår utbildning.

På 1990 talet deltog jag nästan varje år på konferenser anordnade på olika platser i Europa av International Aviation Fire Protection Association (IAFPA) vilket var rena mumman för mig och skolan. Den enda lilla smolken i glädjebägare var att IAFPAs konferenser även hanterade andra flygplatsfrågor. Till exempel management och luftfartsskydd så hälften av konferenserna var ofta av mycket litet intresse för mig. Jag hade redan då hört talas om en annan organisation. Aircraft Rescue and Fire Fighting Working Group (ARFFWG) som var en amerikansk organisation men med internationell inriktning. ARFFWG höll årligen en stor konferens i USA som var helt fokuserad på flygplatsräddningstjänst och lärdomar av haverier. Jag skickade in en reseorder om att få åka på en sådan konferens i mitten av 1990 talet. Reseorden avslogs! Jag fick dock bli medlem i gruppen och har så varit sedan 1995.

När nya BRS flyttade till Arlandas organisation testade jag igen om resegodkännande för en USA resa till konferensen 2005 som det året hölls i Dallas. Döm om min förvåning! Resan godkändes för både mig och för flygplatsbrandchefen på Arlanda (samma person som var Insatsledare i samband med Gottröra olyckan). Arlanda hade helt enkelt lite större ekonomiska muskler. Sedan 2005 har jag varit på den årliga konferensen varje år till och med 2019. Det var även meningen att jag skulle åka på konferensen i augusti 2020 i Orlando. Av förklarliga skäl, Covid19, så ställdes den konferensen in.

ARFFWG är en väldigt duktig grupp på att anordna bra och lärorika konferenser och under de första åren jag deltog i konferenserna blev det nästan jobbigt. Jag hade så mycket matnyttigt med mig hem från föreläsare som tjänstgjort som insatsledare eller flygplatsbrandmän vid haverier. Det åtgick alltid mycket, men absolut nödvändigt, arbete i att uppdatera våra lektionsunderlag, PowerPointpresentationer och kursplaner. Vid en av konferenserna jag deltog i fick jag plötsligt mitt under en föreläsning skyndsamt ringa till kollegan på Arlanda. En brandmannautbildning pågick och jag visste att praktiska övningar i kylning av heta bromsar och släckning av brand i landningsställ stod på programmet någon av de närmaste dagarna. Vi lärde ut fel! Den ICAO manual vi använde som rättesnöre i utbildningen var daterad till 1990. När manualen skrevs fanns bara stålbromsar i flygplan. Nu hade kompositbromsar gjort intåg vilket kräver ett helt annat tillvägagångssätt, både taktiskt och släckmedelsmässigt. I skrivande stund står vi inför flera utmaningar. Sedan många år tillbaka har vi haft litium jon batterier i

luftfartyg men begränsat i mängd och begränsat till ganska få luftfartyg. Redan idag finns mindre luftfartyg som är helt eldrivna. Runt 2025 kommer vi att se kommersiella eldrivna luftfartyg med upp till 19 passagerarsäten. Förhoppningsvis kommer ICAO och den europeiska luftfartsmyndigheten European Aviation Safety Agency (EASA) vara mer proaktiva i att ta fram nya standards och rekommendationer för hantering av eldrivna luftfartyg ur ett räddningstjänstperspektiv.

Jag blev mer och mer engagerad i ARFFWG som är en "non profit" organisation. Gruppen leds av en styrelse som medlemmar väljs in i. Världen är indelad i 14 sektioner där Sverige ligger i sektion 11 tillsammans med övriga Europa, Afrika och mellanöstern. Varje sektion ska ha en representant i styrelsen. Av de 14 styrelsemedlemmarna väljs ett verkställande utskott. Ordförande, förste vice ordförande, andre vice ordförande, kassör och sekreterare. Enligt föreningens stadgar får man sitta max sex år i styrelsen och min kollega på Kastrup satt i styrelsen för vår sektion men skulle avgå i samband med konferensen 2011 och då visade det sig att jag var nominerad att väljas in i stället. Det var några andra nominerade också men jag valdes in av föreningens medlemmar. Ett år senare vid konferensen i Las Vegas blev jag dessutom förslagen att väljas till kassör i föreningen! Jag accepterade nomineringen och vid en sluten omröstning i styrelsen visade det sig sedan att jag fått flest röster och därmed var kassör.



Den hemresan till Sverige blev lite jobbig! Vad hade jag gett mig in på, klarar jag detta, var detta RVIL? Norring! I USA är det inte samma ekonomisystem som i Sverige och en non profit organisation har hårda krav på sig gällande ekonomin för att få fortsätta existera som en non profit. Det var tufft och krävde mycket arbete och täta kontakter med ordföranden, den förra kassören samt med föreningens enda anställda administratör. På något sätt fixade jag det, jag är ju Norring! Troligen gjorde jag det rätt så bra också för nästkommande två år blev jag omvald till kassör Efter tre år i befattningen så tvingades jag avgå eftersom stadgarna enbart tillät tre i år rad i verkställande utskottet. Det var en ganska skön hemresa den gången från USA när bördan lättade. Jag hade då dock ett år kvar som styrelsemedlem. Normalt genomfördes alla styrelsemöten via en webbtjänst men det var alltid ett obligatoriskt face to face möte vid den årliga stora konferensen. Satt man i verkställande utskottet så innebar det att ett face to face möte till på andra halvan av året också var obligatoriskt. Det blev ett antal USA resor under dessa år för mig. Nu är jag bara medlem och tänker inte ge mig in i styrelseuppdrag igen. Stadgarna tillåter det efter ett uppehåll på två år men nu har jag lagt detta på hyllan och känner att det var RVIL. Dock arbetar jag på att pricka in alla delstater i USA men efter 33 resor dit är jag bara uppe i 30 besökta delstater!

Vid konferensen 2013 i Charleston var det årets keynote speaker en dam vid namn Vallie Collins. Vallie har överlevt tre haverier! Osannolikt! Ett av dem, det tredje och det mest allvarliga var Sully haveriet på Hudson River i New York den 15 januari 2009. Lämna ämnet där med konstaterandet att detta omöjliga var för henne fullt möjligt! Always Expect The Unexpected!

På den privata sidan så är mitt äktenskap med Anna Karin fortfarande "up and running" och vi har hunnit vara gifta i 36 år nu. Vi fick två pojkar, en 1987 och en 1990. Jag gjorde sedan en andra lumpen och frågan är om det inte var den värsta jag gjort. Jag har ju förvisso bara en annan att jämföra med! I samband med båda sönernas födelse var jag hemma de tio dagarna pappor normalt är hemma efter födsel. Vid årsskiftet 1990-1991 gick jag till Bertil och sa att jag skulle ta ut föräldraledighet och Bertil svarade "men du har ju tagit ut dina tio dagar" och så var det ju. Men jag begärde nio månaders föräldraledighet under 1991 och den kunde inte nekas! Det var kul nio månader men så jobbiga. Jag hade båda sönerna hemma för i Uppsala på den tiden fick man inte vara hemma med en och ha den andra på förskolan. Jag slocknade nog på soffan varje dag Anna Karin kom hem efter arbetet! Troligen med massor av lämnad disk och tvätt åt henne! Å andra sidan var det trevligt emellanåt i Uppsalas lekpark där jag i stort sett var den enda manliga vuxna individen med blått förarbevis på barnvagn! Det blev aldrig aktuellt för sönerna att göra lumpen. Anna Karin och jag kände att det behövdes någon annan form av skolning för sönerna i stället så vi skickade dem till USA på varsitt High School år. Det visade sig vara väl investerade pengar som också blev fantastiska år för båda två. Kontakt mellan familjerna pågår alltså.

En vacker sommardag den 8 augusti 1993 tog jag äldsta sonen till Stockholm för att kolla in Vattenfestivalen. Jag var ju främst intresserad av flyguppvisningen! I god tid innan uppvisningen skulle starta hade jag letat upp en perfekt plats för oss. Ett televerksskåp som sonen kunde stå på för att se bra. Uppvisningen startade och det var mycket häftigt att titta på men jag väntade ju förstås på att få se Saab 39 Gripen göra sin entré. Till slut blev det dags och flygplanet flög in längs med Riddarfjärden för att strax påbörja en sväng och då såg jag att det inte stod rätt till. Jag sa till sonen att flygplanet kommer att haverera och sekunden efter jag sagt det sköt piloten ut sig och flygplanet havererade! Jag lärde mig genast två saker 1) eldsflammorna och röken som utvecklades såg precis ut som när vi övade på övningsplatsen på Arlanda, check på den! 2) när man är på en flyguppvisning är det inte bra om ett luftfartyg havererar och man har en ryggsäck på sig som det med stora bokstäver står LUFTFARTSVERKET på. Dålig check på den! Jag tog sonen i handen och ryggsäcken under armen och gick med raska steg längs med Stadshuset mot Stockholms Central för att åka hem till Uppsala. Ganska snart hörde vi i Vattenfestivalens högtalare låten "du borde köpa dig vingar för pengarna" ljug!

2018, någon gång på våren fick jag ett brev från Försvarsmakten! Det visade sig vara ett brev gällande en återträff med de som gick den sista kullen på KK 1982-1983. Vad kul! Dessutom skulle återträffen ske i Uppsala på nuvarande Luftstridsskolan, Försvarsmaktens Underrättelse och Säkerhetscentrum. Datum satt i september vilket var perfekt för mig så jag anmälde omedelbart mitt intresse att delta i en förhoppningsvis trevlig helg på Ärna. Rundvandring på Polacksbacken och stor middag på Ärnafäsen på lördagen. Snart kom det ett brev till och i det stod det "med anledning av att ansökningshandlingarna som skickades till Luftstridsskolan försvann i den administrativa hanteringen måste datum ändras". Snart kom ett tredje brev med nytt datum och ny plats, Karlberg! Inte så långt från Uppsala till Stockholm men datumet stämde dåligt då jag hade en resa till USA för mitt uppdrag inom ARFFWG. Ledsamt nog

deltog jag inte i återträffen och är fortfarande lite, eller rättare sagt, mycket förbannad på dålig administrativ hantering!

Jag har utnämnt mig själv till Aerofil. Det finns de som står utanför flygplatser och spanar in och fotograferar flygplan men de kallas planespotters. Det sysslar jag inte med och mitt arbete på flygplats innanför stängslet ger ju mig också vissa fördelar. Dock så samlar jag på en massa annat inom flyg och därav att jag anser att jag är Aerofil. Jag har flugit med 71 olika flygbolag, med 68 olika flygplanstyper och jag har varit på 140 flygplatser i världens alla kontinenter utom Sydamerika och förstås ej heller Antarktis om man räknar med Antarktis som kontinent. Anna Karin och jag bestämde oss för att flyga till Australien för att träffa yngsta sonen som var ute på en jordenrunt resa. Vi hade inte träffat honom på ett halvår. Jag hade vid denna tid fortfarande inte flugit med Airbus A380. Utan att berätta några detaljer för Anna Karin så bokade jag resan till Sydney via London vilket ju är lite fel väg. Men det var ändå möjligheten att hitta en resa som gav mig Airbus A380 till min samling utan alldeles för långa omvägar. Anna Karin vet sanningen nu men suckade bara när jag berättade för henne något år efter genomförd resa! Troligen är jag även "Norringefil". Jag innehar alla nummer av Norringen sedan sista numret 1975 och framåt inklusive alla årsböcker efter tidningen slutade tryckas. Också allt annat om lumpen, de olika skolorna med mera prydligt insatt i pärmar! Har förstås även den militära ID-brickan kvar som jag nyligen upptäckte att inristad blodgrupp är 0. Kanske inte den sämsta blodgrupp om jag tänker i ett Covid19 perspektiv. I övrigt så har jag varit engagerad i skolverksamhet och under åren våra söner gick i svensk skola var jag verksam i skolråd och i Uppsala Föräldraupprop under sex år med ständiga möten med politiker och skolpersonal.

Vid sidan om mitt arbete ägnar mig också mycket åt två favorit sysselsättningar. Matlagning, gärna grill och året runt! Den andra favorit sysselsättning är förstås att resa, något som delas av Anna Karin men det går ju lite sämre med den varan i dessa Covid tider. Vi grämer oss väldigt mycket att vi inte kunde vara plats i Japan i september 2020 när yngsta sonen tog sin Master examen på Waseda universitetet i Tokyo.

Jag är i skrivande stund 61 år och har absolut inga planer på att gå i pension i förtid och om hälsan står mig bi inte ens vid ordinarie pensionstidpunkt. Jag har ett alldeles för bra arbete som jag älskar och en personalgrupp som inte skänker mig det minsta lilla problem! Jag är förstås väldigt medveten om att jag haft lite tur i mitt yrkesliv. Nerförsbacke i medvind och köttbullar på spisen. Men jag har också gjort ett antal RVIL. Jag är också en fortsatt mycket stolt Norring och troligen hade min väg i livet inte blivit så bra som den blev utan den militära delen vilket jag är mycket tacksam för!

Jag finns på arff.sweden@gmail.com

Tillika medlem i skånska regementens kamratförening i Stockholm