



# Så handlar en riktig yrkesman

En hjälte i det tysta, fast det får man väl inte säga. Han skötte bara sitt jobb. Kanske räddade han mitt liv den gången på 29-tiden - man hoppade inte ur detta plan, utan att tänka sig för två gånger. Tyvärr besannades detta påstående åtskilliga gånger.

PJ-21, baserad ca 10 km i banans förlängning. Jag intog bästa glidfart 400 km/t och han testade med mätning på PPI - eller var det hans bedömningsförmåga? - hur han skulle styra mig. Själv angav jag bara kontinuerligt flyghöjden. Allan ledde in mig 90 grader mot

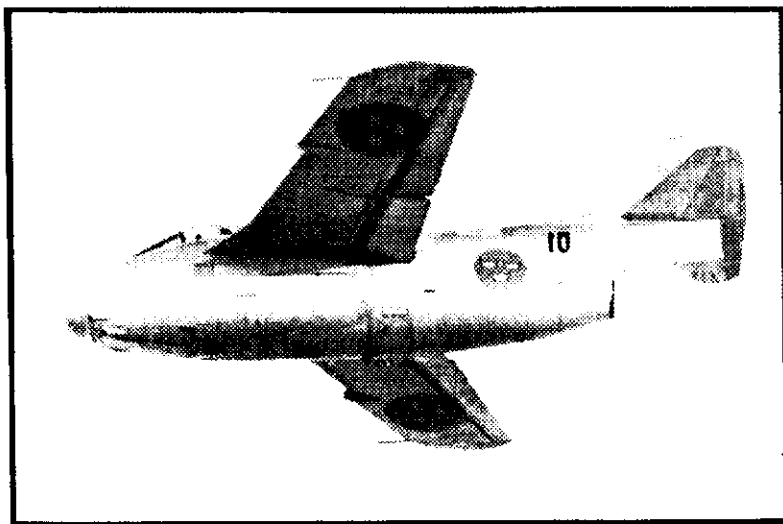
200 meter fanns banan klockan tolv. Nu var det bara för mig att göra slutbedömningen. Lite plus, för säkerhets skull, hjulen i asfalten, , , puh! Ut på banans förlängning mot gamla Båstadvägen. Kupé. Räddningsbilar finns jämsides, en bogserjeep kopplar gaffeln om mitt noshjul.

Äventyret är över, nu kommer chocken. På plattan skallrar mina knän, jag lovar en tårta till Allan & Co, som han aldrig fick. Fast lite stryk i pilkastning kunde jag alltid bjuda på.

Någon medalj fick inte Allan, inte heller någon tårta, tror jag. Men till årsmötet -95 vill jag utdela min egen, speciella medalj - DFT.

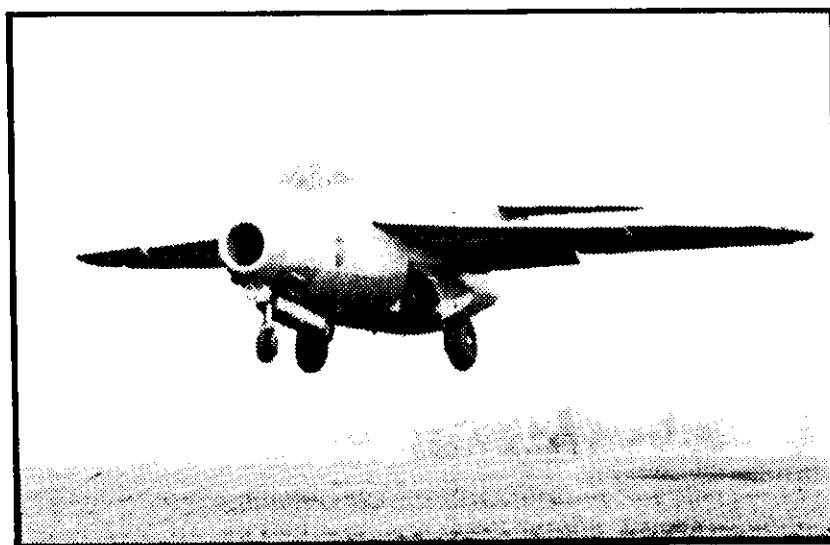
Distinguished Flying Toast. Endast flygledaren Almqvist på F 5 har erhållit den tidigare. Som den naturmänniska Allan Andersson är, tror jag att han uppskattar den högre (inte som Wibblan) än en snabbt förgänglig tårtbit.

Gunnar Dahlin  
(mer känd som fältisen Dallas Sr)



Allan Andersson heter en av kamratföreningens verkliga hedersmän, och som sådan gjorde han sig verkligen känd bland oss flygförare under sin aktiva tid. Hans säkra omdöme som rrjal (radarjaktstridsledare) var allmänt omvittnat, men det kan man inte skrika ut som flygförare, det finns ju en inbyggd rivalitet. Som tidigare rrjal vet jag vilka begränsningar den dåvarande tekniken hade. Det blev kärleksgnabb mellan förare och stridsledare. Jag startade på bana 32. Dimman hade just lättat, det var 200 meter i tak. På 600 meter hade jag en klarblå himmel ovanför mig. Men rutinblicken över instrumenten visade en snabbt stigande visare - bakre lagertempen steg över den tillåtna. Motorstopp skulle inträffa inom kort, om det inte var instrumentfel. Men sådant chansar man inte med. Ner fortast möjligt. TL (flygledaren, på modernt språk) lämnade över mig till Allans numera museiföremål, en

banans förlängning och jag gick ner i moln. Nu fanns ingen återvändo, en 29:a buklandar man inte med. Efter sväng 90 grader mot 320 grader och med pejlen på



fyren (GND) LJ rakt fram angav Allan hela tiden avståndet till fältet. Upplösningen på denna jakt- och spaningsradar är inte den bästa, men hans bedömning var perfekt. När jag fick marksikt på

