



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F 17 Kamratförening 1/2018



Ur innehållet:

- Hangarinvigning**
- Med B 3 till England**
- Veteranträff med Estoniaminnen**
- Högvakt**
- Poststation Kallinge 17**
- In Memoriam – Flygande personal F 17**
- Första reamotorn på F 17**
- Gripenseminarium**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2018. Årgång 13.

Tidningen utsänds till alla medlemsadresser samt läggs ut på arbetsplatser inom Ronneby garnison. Dessutom går tidningen till flygvapnets kamratföreningar och militära kamratföreningar i Blekinge samt till Svensk Flyghistorisk Förening, Flygvapenmuseum och Marinmuseum. Utsänds även till kommunala bibliotek i Blekinge.

Ansvarig utgivare

Benny Hellström

Redaktionskommitté

Bengt A Andersson	0457-31367
Boo-Walter Eriksson	079 3398045
Ingmar Olofsson	0457-15642

Teknisk rådgivning

Mats Svensson 0455-21956

Grafisk produktion

Printfabriken, Karlskrona

Adress

F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post

redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida

www.f17kamratforening.se

Omslagsbilden visar det färdiga Ronneby-paketet med hangarer för 3. Helikopterskvadron (3. Hkpskv)
Foto: Ingmar Olofsson

Bli medlem i F 17 Kamratförening

F 17 Kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har ca 500 medlemmar. Ändamålet med föreningens verksamhet är att verka för och stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, att bidra till vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen, att gagna ett gott kamratskap och att vara en länk mellan garnisonen och bygden.

Föreningens aktiviteter omfattar, i stort, studiebesök eller föredrag, avslutat med middag. Därtill kommer resor samt museiarbete.

Medlemskap är öppet för alla Försvarsmaktens kategorier, militära som civila, såväl aktiva som pensionsavgångna är välkomna. Vid pensionsavgång är första året avgiftsfritt. Annan person utanför försvarsmakten kan bli medlem efter ansökan till styrelsen.

Vi önskar få fler medlemmar som fortfarande är i aktiv tjänst, men detta sker inte automatiskt. Om du vill bli medlem, ber vi dig därför själv kontakta någon i styrelsen. Se hemsidan, eller sätta in årsavgiften på plusgiro nedan.

Enklast tar du kontakt via e-post
sekreteraren@f17kamratforening.se

Årsavgiften aviseras med kallelsen till årsmötet. För nytt medlemskap inbetalas årsavgiften till plusgiro 855979 - 1
Ange ”ny medlem” samt namn och adress.

Årsavgiften är 100 kr för huvudmedlem och 50 kr för familjemedlem på samma adress. I årsavgiften ingår för huvud-medlem två nummer av *Bredåkrablade*.

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar !

När jag skriver dessa rader är det söndag 1 april, Påskdagen. Utanför är det verkligen ett aprilskämt. Det borde ha varit en ljum vårvind och solsken. Verkligheten är helt annorlunda. Hård blåst, en plusgrad och ett lätt snöfall. Alla förändringar måste bli till det bättre.

Verksamhetsåret 2017 har liknat tidigare år. Mycket arbete i traditionsrummet. Trots de fortsatta problemen med inpassering till flottiljornrådet, har antalet besökare ökat. Vi har det öppet varje tisdag förmiddag. Även andra dagar försöker vi ha öppet, om intresse finns för ett besök. I bägge fallen krävs dock en föransmälan. Uppdraget med att scanna foton åt F 17 fortsätter. Det verkar inte finnas något slut på det arbetet. Sedan ett halvår tillbaka har vi försökt att få till ett besök i den nya helikopterhangaren. Nu blir det verklighet den 25 april. När du läser detta är besöket förhoppningsvis genomfört. Jag hoppas på ett stort deltagande. När vi besökte nya flygledartornet kom fler än hundra medlemmar.

Vårens traditionella resa var vi tyvärr tvungna att inställa på grund av få anmälningar. Vad detta beror på vet vi inte riktigt. I vilket fall som helst är vår ambition att göra ett nytt försök till nästa vår. Kanske

med ett annorlunda resmål. Hör av er om ni har idéer, eller synpunkter.

Den 22 mars genomfördes föreningens årsmöte. Se föreningssidorna. I samband med mötet hade jag glädjen att avtacka Herbert Lindblom. Han valdes in i styrelsen 2001 och blev styrelseordförande redan samma år. 2006 kom första numret av Bredåkrabladet ut, med Herbert som ansvarig utgivare. Utan Herbert hade aldrig Bredåkrabladet blivit den fina föreningstidskrift, som den nu är. I och med att Herbert slutar som ansvarig utgivare har styrelsen beslutat, att från och med detta nummer, ska föreningens ordförande vara ansvarig utgivare. Bengt A Andersson blir sammanhållande för redaktionen.

I föreningen är vi ca 500 medlemmar och alla har olika erfarenheter och kunskaper om F 17. Min önskan är att fler ska dela med sig av dessa. Vill ni inte författa själva, så hör gärna av er till någon i redaktionen, så hjälper dom till med skrivandet.

2019 firar F 17 sjuttiofemårsjubileum. I samband med detta kommer flygvapnets huvudflygdag att genomföras i Kallinge. Hur det kommer att påverka kamratföreningen vet vi inte. Vid förra flygdagen blev vi ordentligt engagerade. Det var mycket stimulerande för oss och vi hoppas på likartade uppgifter även denna gång. Bengt A Andersson har redan knutits till flottiljen för att vara sammanhållande, för den jubileumsbok som ska produceras.

Trots allt ”vitt” som kommit ned den senaste tiden, så går vi mot både vår och sommar. Min förhoppning är att alla ska få njuta av en varm och skön sommar.

Benny Hellström

Ordförande

RONNEBY GARNISON



Kallinge, April 2018

Kamrater i kamratföreningen!

April, ena dagen yr snön över fältet och nästa skiner solen, det är väl så det ska vara. Lång vinter med mycket snöfall och ett betydligt större manöverområde på flottiljen efter att helikopterverksamheten flyttat upp i norr har satt sina spår i arbetstidsuttaget för våra professionella fälthållare. Trots mycket snö har vi löst en av våra högst prioriterade uppgifter, driften och öppethållandet av flygplatsen på ett mycket bra sätt. En öppen flygplats är en förutsättning för våra luftoperativa insatser, vår beredskap och vårt ansvar gentemot den civila luftfarten. Det är många på flottiljen som möjliggör detta och skall sträcka extra mycket på sig efter den här vintern.



Vallning av skidor

Foto F 17

Flera delar ur våra krigsförband har passat på att utnyttja vintern till att utbilda sig i att lösa sina uppgifter i vintermiljö, antingen här hemma eller i Norrland. Bra och viktiga förberedelser inför Flygvapenövning 19 som kommer att gå i vintermiljö.

Flera av oss har deltagit i F 21 flottiljövnig i Luleå och Jokkmokk. Samarbetet med vår systerflottilj i norr är bra och viktigt. Planera och genomföra övningar är arbetskrävande, när vi hittar synergier och deltar i varandras övningar lär vi inte bara av varandra utan vi blir också effektiva. På vissa områden är F 21 starkare och vi svagare och vise versa, viktigt och bra att vi hjälper varandra att bli bättre.

Flygbasjägarna är fortsatt i Mali och utför ett viktigt uppdrag som flygsäkringsstyrka. Långa pass i och kring flygmaskinen har dess värre inneburit att vissa i styrkan har fått problem med hörseln. Det här utreds för närvarande och åtgärder är vidtagna för att akut lösa problemet.

Det här understryker att mycket av den verksamhet vi bedriver till vardags är farlig och kan få allvarliga konsekvenser. Det är därför viktigt att vi fortsätter jobba aktivt med att höja vår verksamhetssäkerhet. Här har vi en nollvision! Ingen skall allvarligt skada sig eller i värsta fall omkomma under djupaste fred.

Grundutbildningskompaniet har parallellt med befattningsutbildning genomfört insats genom att bevaka Drottningholms slott under en vecka.

Blåsig och kallt men uppgiften är löst på bästa sätt. Högvaktsveckorna tar mycket arbetstid och känns kanske inte alltid som att de utvecklar krigsförbandets viktigaste delar men är en uppgift vi kan och är satta att lösa och därför löser vi dem med samma professionalism som allting annat.



Bevakning av Drottningholm. Foto Å Svensson

En av mina viktigaste uppgifter just nu är att hantera balansen mellan insatser/beredskap, utbildning av nya medarbetare, produktionsstöd som bemanningsuppdrag etc. och utvecklingen/utbildningen av våra krigsförband. Omvärldsläget, statsmaktens tydliga inriktning, ÖB vilja och vår egen drivkraft att vilja bli farligare för fienden och bättre i vår militära profession innebär att vi vill helhjärtat ägna oss åt att bli bättre som krigsförband. Problemet är att för många av oss är arbetstiden slut när vi genomfört våra insatser/beredskap och utbildat våra blivande medlemmar i krigsförbanden. Att genomföra insatser och beredskap är kärnan i vårt berättigande och att utbilda nya medarbetare i krigsförbanden är en långsiktig överlevnadsfråga så att minska på dessa är inte möjligt. Jag och många med mig arbetar för att vi skall bli fler medarbetare på F 17 som kan dela på arbetsuppgifterna, men i väntan på det så måste vi hjälpas åt att bli smartare när vi genomför verksamhet.

Vid flyg- och flygunderhållsenheten kretsar mycket kring utbildningen av nya piloter. På andra division har man nyss påbörjat utbildning av nya kollegor och på första pågår utbildningen för att göra de sista eleverna till fullvärdiga medlemmar i krigsförbandet.

Allt oftare samövar vi med NATO-förband från olika länder baserade i Baltikum. Strategiskt viktiga samövningar i ett viktigt geografiskt område men också ett bra sätt att få kvalificerade målflygplan för vår

grundutbildning. Ett bra exempel på det jag tidigare nämnt om att hitta synergier i krigsförbandsutbildningen.

Flygunderhållsenheten kommer under våren ta emot en Thailändsk flygtekniker inom ramen för ett samarbete med de andra grippländerna, hoppas snön hinner smälta.

Det börjar nu dra ihop sig inför årets viktigaste och roligaste övning, flygvapenövningen. I år är fokus på vår huvudbas Ronneby och vår förmåga att verka här i förhöjd hotnivå. Vi kommer också få tillfällen att upprätta några reservbaser. Självklart kommer också vår sidobas Visby att vara igång. För mig som krigsförbandschef är det viktigt att få öva här på huvudbasen. Längre var det här en flottiljflygplats och vi hade andra baser att verka från under krig. Nu kör vi varje morgon in genom vaken till vår huvudbas och här skall vi kunna verka så länge det är möjligt. Det medarbetarna gör varje dag behöver också göras i högre konfliktnivåer för att möjliggöra att våra krigsförband skall kunna verka.

Många av oss på flottiljen upplever att vi har mycket att göra, huvudorsaken till detta är tyvärr ett försämrat omvärldsläge och därför ett behov av våra förmågor. Vi utgör en central och viktig del av Sveriges grundpelare i form av vårt försvar. Vi har viktiga och efterfrågade förmågor och vi befinner oss i en viktig geografisk region. Vi levererar bra och efterfrågade tjänster hela tiden, och det är vi stolta över.

Tack till Er i kamratföreningen som stödjer oss, bidrar till folkförankringen och sprider kunskap om Flygvapnet ute i samhället.

Lars Bergström
C F 17

Invigning av helikopterhangaren på F 17.



Urban Karlström, generaldirektör för Fortverket, general Michael Bydén, överbefälhavare och Christer Sundin, chef för anskaffning och logistik vid Försvarets Materielverk klippte av det blågula bandet vid invigningen. Fotograf Andreas Blomlöf

Den 20 oktober 2017 var det en stor dag på F 17. Då skedde den pampiga invigningen av den nya helikopterhangaren med omgivande plattor och anläggningar. Samtidigt visades de gjorda investeringarna i Ronnebypaketet. Allt från Överbefälhavaren, generaldirektören för Fortverket, helikopterflottiljchefen på Malmslätt, representanter för den militära sidan, till den nya landshövdingen i Blekinge, kommunalrådet i Ronneby och representanter för organisationer och företag som genomfört byggnationerna deltog. Skanska och Peab var de största företagen som genomfört projektet. Inbjudna var även flygattachéer från många länder.

I den stora ljusa helikopter 14 hangaren samlades alla för invigningsceremonierna. Marinens musikkår spelade och fanvakt från F 17 deltog.

Information om F 17 verksamhet och Ronnebypaketet gavs av flottiljchef Lars Bergström. Investeringar på drygt 800 mkr var nu genomförda i Ronnebypaketet till allas belåtenhet.



C F 17 lämnar av till ÖB.



Överbefälhavaren talar.

Överbefälhavaren Michael Bydén talade och sa att äntligen, äntligen har man genomfört det som riksdagen fattade beslut om i 2004 års försvarsbeslut. Det har varit en mödofylld resa men att nu har man nått målet. Hela Ronnebypaketet utgör en kraftfull förstärkning av Försvaret i södra Sverige och kommer att ge effekt under många år framöver. Talade gjorde även generaldirektören för Fortverket, Urban Karlström och FMV representant Christer Sundin. En symbolisk nyckel överlämnades av Fortverket via ÖB, flottiljcheferna till chefen för 3 helikopterskvadronen.



En nöjd Överbefälhavare och Flottiljchef.

Flottiljcheferna på F17 och Helikopterflottiljen bar dagen till ära sina epåletter, de guldglänsande tränsarna över höger axel. Rätt att bära dessa utmärkelser har officer med överstes grad och han avgör själv då de skall bäras. Denna dag var ett sådant tillfälle ansåg de med rätta.

Bland närvarande VIP-gäster märktes den nytillträdde landshövdingen i Blekinge län, Sten Nordin. Det var hans första tjänstgöringsvecka och jag tror det var hans första uppdrag som landshövding. Av döma av bilden verkar han nöjd med arrangemangen.



Landshövding Sten Nordin, C F 17 överste Lars Bergström, kommunalrådet Roger Fredriksson, rektor Magnus Magnusson flygtekniska gymnasiet på F 17 och ÖB var på gott humör.

Efter invigningsceremonin serverades kaffe i hangaren med mingelmöjligheter för alla gäster.



Flygvapenchefen och tidigare C F17, generalmajor Mats Helgesson och flottiljförvaltaren Helena Ståhlgren i samspråk vid fikaten.

Då själva invigningen var klar visades gästerna runt på flottiljområdet med buss för att visa de investeringar som gjorts i Ronnebypaketet. Bland annat visade helikoptrarna upp sig i flygande position och demonstrerade vad man kan göra med kulsprutor och automatvapen för att trycka ned en fiende. Bullret var

öronbedövande och som tur var hade hörselskydd delats ut i god tid.



Eldgivning från helikopter 14 säkrar landningsplats för fortsatta uppdrag.

Garnisonsfesten på kvällen efter invigningen

På kvällen var alla som arbetar inom myndigheter och organisationer på F 17, inbjudna till en garnisonsfest i den nya helikopterhangaren. Även denna fest organiserades av major Knut Persson på 3. Hkpskvadronen.

I Hkp 15 hangaren var det dukat för drygt 500 personer. Festen började med en rundvandring i hela hangaren och en del av Marinens musikkår spelade under fördrinken. Restaurangen på F17, Fazer, serverade en utsökt och välsmakande tre-rätters meny som var mycket uppskattad. Fältartisterna anlätades för kvällens underhållning. De är en organisation inom Forsvarsmakten som uppträder både i fred och krig för Forsvarets olika förband.



Fältartisterna uppträdande med efterföljande dans.

Efter en lång dag och natt kan vi slutligen konstatera att invigningen av den nya helikopterhangaren och Ronnebypaketet skett med den glans, pompa och uppmärksamhet som de gjorda investeringarna förtjänar.

Under januari månad var det dags för 3 helikopterskvadronen att flytta in i de nya lokalerna. Flytten har gått planenligt och man får förstå att det tar viss tid att anpassa sig i de stora lokalerna. De gjorda installationerna behöver också anpassas till de nya verksamheterna. På det hela taget har det blivit ett enormt lyft för all militär helikopterverksamhet i Sverige.



Det nya flygledartornet och helikopterhangaren med plattor.

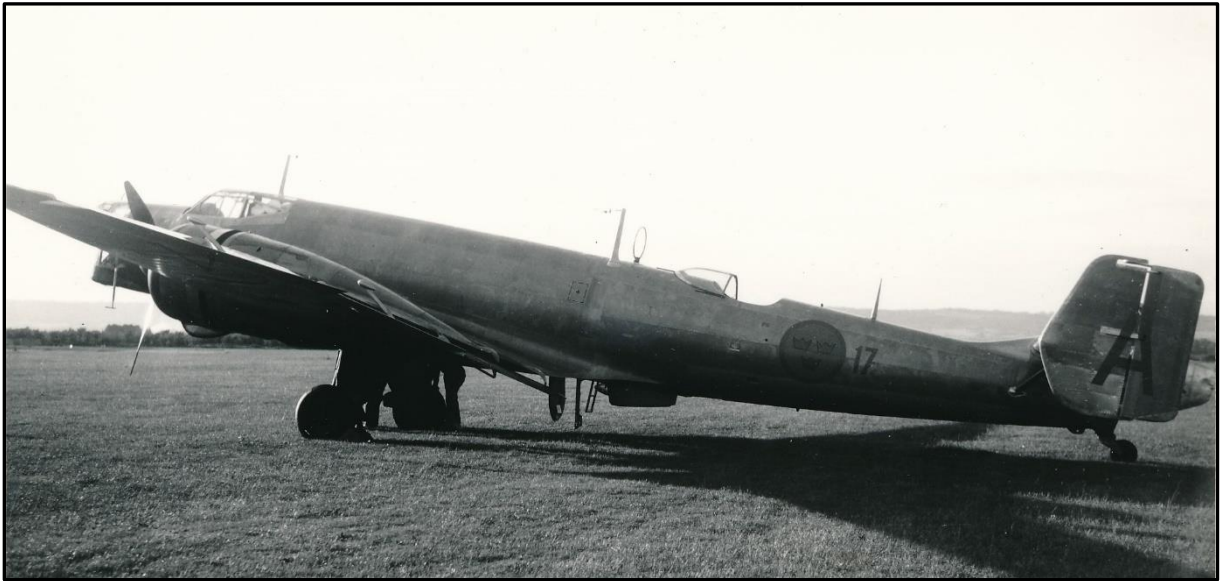
Sjöfartsverkets helikopterverksamhet

Sjöfartsverkets verksamhet för sjö- och flygräddning har ännu inte fått någon slutlösning med ny helikopterhangar på F 17. Projektering och markundersökningar pågår och generalläkaren är inkopplad med anledning av PFAS-förekomsten på den tilltänkta platsen. Deras flygverksamhet saknar tillstånd för flygning från nuvarande lokalisering den 1 juli i år.

Boo-Walter Eriksson

Foto: F 17, Ingmar Olofsson, författaren och fotograf Andreas Blomlöf

B 3D från F 17 på besök i England 1948



Flygkadettskolan besökte England den 7 till 17 juni 1948. Kadetter och övriga officerare flög J 26 Mustang. För transporten stod tre transportflygplan av typ B 3. En av dessa kom från F 17.

Flygkadettskolan

Flygkadettskolan var på besök i England den 7 till 17 juni 1948. Kadetter och övriga officerare flög J 26 Mustang från F 4 och F16. För transporten stod tre B 3 transportflygplan. En av dessa kom från F 17. Besöket gjordes för att återgälda det besök som 65 Squadron från RAF med Hornets gjort på F 16 under maj månad.

J 26 Mustang

13 st J 26 Mustang med piloter ur Upplands och Jämtland flygflottiljer leddes av general Axel Ljungdahl. Totalt deltar 36 av flygvapnets personal i resan.



J 26, 26095 från F 16. Den avtvättade amerikanska märkningen syns fortfarande.

Starten skedde från Ärna flygfält, F 16 utanför Uppsala. Efter mellanlandning på Bulltofta landade förbandet på den engelska flygbasen West Malling där den brittiske flygchefen Lord Tedder tog emot.

Flottiljchefen från F 16, överste Lindahl flög själv J 26 Mustang, vit Z från 4. Div.

Transporten

Tre varav två ombyggda B 3 användes för transport av materiel och övrig personal. En grönmålad B 3 märkt 1-78 från F 1 som var den tidigare civilregistrerade Svalan. De två andra var fd militära B 3 bombflygplan. Från F 21 kom Blå Adam och från F 17, Gul Adam. De två sistnämnda var båda blanka, omålade.

Gul Adam kom från F 17 med FV nr 118 och var den 1939 första på SAAB i Trollhättan tillverkade B 3D.

Besättning från F 17 var, förare Karl-Erik Karlsson, färdmekaniker Assar Ottosson och signalist Karlsson.

Gruppen med Mustangar och tre B 3:or tankade och klarerade ut från Sverige på

Bulltofta i Malmö på morgonen den 7 juni 1948.



Blå A från F 21 med gul A från F 17 i bakgrunden.

Transportflygplanen av typ B 3 flög via Twente i Holland. Passagerarna flög med Svalan från F 1 och Blå Adam från F 21. Allt bagage var lastat i Gul Adam från F 17. Mellanlandning skedde i Twente för tankning efter tre timmar i luften. Då hade de eskorterats av fyra holländska Spitfires fram till landning. Gul Adam tankade 193 gallon/877 liter Shell Aviation Gasoline 100/130 enligt följesedeln.

En C-47A (DC-3), PH-TBV från KLM stod på flygfältet och det fanns även rester kvar från kriget. De fick ett rejält mottagande och en formell lunch av holländarna och kom därför flera timmar efter Mustangerna till England.

Flygningen gick vidare över Belgien ner till Frankrike och över "kanalen" via Dunkerque och Calaise till engelska flygbasen West Malling fyra mil från London. De skall ha gjort en mycket imponerande kortlandning när de kom vid 19.00 tiden.

Besöket

Besöket rönt stor uppmärksamhet och 50 representanter från pressen var på plats. Av

dessa även televisionen som redan var igång i England.

Var och en av de svenskarna fick ett Gästkort med adresser på klubbar i London de kunde besöka. Det fanns även en hjälptext på korten om personen behövde fråga någon om hjälp om så behövdes.

På West Malling fanns vid denna tid De Havilland Mosquito. Vid 65 Squadron flög man DH 103 Hornet F3. Hornet var efterföljaren till den berömda Mosquiten i Sverige betecknad J 30.

I London besöktes borgmästaren och sedan gick resan till De Havillandfabriken vid Hatfield där Peter Cunningham gav en uppvisning med den nya De Havilland Swallow. Vampire visades upp av rekordflygaren Peter Derry.

Besök gjordes vid 65 Squadron i York som besökt Stockholm i maj. Fler andra baser besöktes och alla namn skrevs på nosen på Gul Adam från F 17 före hemfärden till Sverige.



Hemkomna till F 17 efter Englandsresan. Notera alla platser som besökt är skrivna på framkroppen.

Bengt A Andersson

Bilder F 17 arkiv och MAP

Estoniakatastrofen 1994-09-28. Räddningsinsatserna med F 17 räddningshelikopter på Visby.



De föredragande: En av piloterna på räddningshelikoptern, kapten Jan Landin till vänster i bilden, och den värnpliktige ytbärgaren Patrik Nilsson.

F 17 hade den 8 februari inbjudit Veteranerna till information om räddningsinsatserna vid Estonias förlisning 1994-09-28. Helikopterföraren Jan Landin och den värnpliktige ytbärgaren Patrik Nilsson berättade om de räddningsinsatser som gjordes med flygvapnets Superpuma Hkp 10. Helikoptern hade anropssignal H 97 och var baserad på Visby då katastrofen inträffade. På 1990-talet svarade F 17 för sjö- och flygräddningsberedskapen både på F 17 och på Visby med en helikopter på vartdera stället.

Fartyget Estonia var den 27 september 1994 under färd från Tallin till Stockholm. Över 1000 personer fanns ombord, varav 188 besättningsmän. Majoriteten av de ombordvarande kom från Sverige.

Vädret vid olyckstillfället var extremt hårt med vindstyrkor 25-30 meter per sekund och våghöjder 8-10 meter. I stormovädret råder dessutom kompakt mörker då katastrofen inträffar. Kl 0054, vid midnatt, mellan den 27 och 28 september tystnar

radiotrafiken med nödanrop från Estonia och fartygsekot försvinner från radarskärmarna. Haveriplatsen var på öppet hav mellan finska Utö och estniska Dagö.

Besättningen i räddningshelikoptern på Visby larmas kl 01.05. Den fick då information om att Ronnebyhelikoptern gjort ett räddningsuppdrag och räddat besättningen på en fiskebåt som sjunkit samt att Estonia hade anmält att hon hade slagsida. På grund av det dåliga

kommunikationsläget visste man inte om att Estonia redan sjunkit. Man får dock order om att åka ut till helikoptern för vidare order. Jan berättar att vad han då inte visste att han stod inför den längsta dagen i sitt liv. Han kommer att vara ute och jobba i arton timmar, varav tolv i luften fördelat på fem flygpass.

Efter order om insats startar man kl 01.51 och flyger nordvärt mot haveriplatsen cirka 350 km från Visby. Av de tillskyndande fartygen utsågs bilfärjan Mariella till team leader som skulle hjälpa till och samordna både fartygs- och helikopterinsatserna. Med upp till 50 knops medvind når vi efter en timme haveriplatsen kl 02.50.

Då vi närmar oss området ser vi många små ljus i vattnet som reflekteras från flytvästar. Vi riktar strålkastare mot ljusen och ser en mängd bråte i vattnet tillsammans med både flottor och livbåtar. Ibland dem kämpar människor för sina liv.

För besättningen i helikoptern uppstår svåra avvägningssituationer med att avgöra vilka personer som man skall försöka vinscha upp och vilka man skulle lämna kvar i det kalla vattnet. Det är förstås omöjligt att ta ombord alla kroppar eller personer som fanns i vattnet. Prioriteringen blev att de som visade livstecken skulle räddas i första hand.

Vid uppvinningen precisionsstyrs helikoptern av navigatören med en joystick i dörren till helikoptern då piloten inte kan se ytbärgaren och den nödställda rakt under. H 97 vinschade först upp en person och gick därefter till en upp och nedvänd flotte där fem personer klamrade sig fast vid kölen. Ytbärgaren Patrik Nilsson lyckades trots den svåra sjögången hjälpa alla fem upp i helikoptern. I området finns nu alla fartyg som varit i närheten av katastrofen och helikoptertror från omgivande länder.

Totalt sex personer har räddats av H 97. Nu uppstod problemet var man kunde landsätta de nedkylda nödställda och få bränsle till helikoptern. Kartstudier visade att Finska Utö inte större än en fluglort på kartan var en möjlig landningsplats och där landade

man kl 0400. Där inträffade en händelse som gjort ett starkt intryck på Janne. En finne kom med en tändkuletraktor och flakvagn och körde fram till helikoptern. På flaket ligger madrasser och filter och han gestikulerar att passagerarna skall tas ut och att vi skall lägga dem på flaket. Det enda han säger är "Längre fram, längre fram!" och menar att vi skall packa dem tätt ihop. När vi gjort detta försvinner han in i mörkret med sin last. Trots den begränsade bränsletillgången lyckades man tanka 1300 kg drivmedel i helikoptern.



Tulludden på Hangö.

Klockan 0440 startar vi igen och tar oss ut till räddningsområdet. Vädret är fortfarande uruselt och fortfarande kämpar människor för sina liv i vattnet. Då vi närmar oss området anmäler en av färjorna att de tappat tre räddningsmän i vattnet. De har röda räddningsoveraller och syns bra. På väg till dem ser vi ett huvud guppa i vattnet och det visar sig vara en man i bara kalsongerna som är svårt medtagen. Vi vinschar med Patriks hjälp upp den starkt nedkylda mannen och undsätter sedan de tre räddningsmännen. Vidare fram mot nästa klunga överlevande ser vi en livflotte med fem personer som också vinschas upp. Totalt 9 personer togs upp i helikoptern. Ett försök att landsätta dessa på en av färjorna fick avbrytas på grund av den höga våghöjden och färjans stampande som riskerade skador eller haveri på helikoptern. Man flög därför till Hangö i Finland som närmast användbara landningsplats. Enligt kartorna skulle där finnas en flygplats där

man trodde sig få bränsle. Det visade sig att flygplatsen var nerlagd och inte svarade på radioanrop. Landning skedde därför i gryningen på fotbollsplanen mitt i byn, kl 06.30. Några idrottsmän visade sig vara där och förbereda en tävling och dessa hjälpte till att ta hand om de räddade. I sanning märkliga omständigheter som kan inträffa och positivt bidra till räddningsinsatserna.

Det visar sig att den finska kustbevakningen hade personal, bränsle och förnödenheter på platsen Tulludden som låg en lite bit bort. Jan Landin, en av piloterna i helikoptern, var mycket noga med att höra med Patrik om han orkade med ytterligare uppdrag. Den värnpliktige ytbärgarens fysiska och psykiska tillstånd var helt avgörande om man skulle kunna sättas in i fler uppdrag. Patrik svarade ja på denna fråga. Kl 07.10 startade man så på det tredje uppdraget. Det hade nu gått mer än sex timmar sedan haveriet inträffade och de kraftiga vindarna och sjögången hade spritt ut sökområdet över stora ytor. För att säkerställa att det inte fanns några överlevande i flottarna gick man ned och skar sedan upp botten eller taket så att man inte behövde riskera att andra helikoptrar gjorde samma sak. Under denna insats räddades inga personer och man landade åter på Hangö kl 09.50 De omfattande helikopterinsatserna räddade inte några personer under den här insatsen, och man enades om att tillsammans med FV tre Superpumor genomsöka ett utvidgat område mot Estland. Man startade det fjärde uppdraget kl 12.00 från ett grått Hangö och under tre timmars eftersökningar avbröt man uppdraget utan att se några personer eller vrakrester. Landning sker sedan kl 15.15 på Hangö. Klockan 1615 får vi order om att räddningsinsatserna skall avbrytas och vi går mot vår hemmabas och landade i Visby kl 18.15. Den längsta dagen i mitt liv var avslutad.

Då hade finska helikoptrar räddat 39 levande personer, H 97 från Visby 15 personer och totalt överlevde 137 personer. 852 personer fick sätta livet till. Det var den största fartygskatastrofen i modern tid.

Jan berättade att efter insatserna samlades besättningen i bostaden för befälet på Visby för att själva prata igenom händelseförloppen medan den värnpliktige Patrik Nilsson fick flyga Tp 84 till sin förläggning på F 17. Det naturliga hade varit att alla i besättningen hade samlats för ordentlig debriefing. Dagen efter återgick helikopterbesättningen till ordinarie beredskap.



Den då 19-årige värnpliktige ytbärgaren och den idag 43-årige ytbärgaren som nu arbetar på Sjöfartsverkets räddningshelikopter.

Det var i sanning en stor skillnad på värnpliktig personal och befäl på den tiden. Med tiden utvecklades en nära vänskap mellan Jan och Patrik och den demonstrerades tydligt under föredragningen.

Vi var cirka 25 Veteraner som åhörde Jan och Patriks gripande berättelse.

Vid pennan: *Boo-Walter Eriksson*
Efter kompletterande samtal med Jan Landin

Högvaktsavlösning vid Stockholms slott



F 17:s Förbandsfana vajar i vinden vid en stor postavlösning.

Foto: Jerry Lindbergh F 17

Vaktavlösning vid Stockholms slott. Soldaterna kommer från Blekinge flygflottilj, F 17, och uppdraget löpte denna gång över en sjudagarsperiod med början den 22 november 2017. Samtliga förband i Sverige turas om att genomföra högvaktsuppgiften under året. Livgardet står för flest högvaktspass, och ur ett turistperspektiv är det svårt att slå deras beridna högvakt under sommarmånaderna.

På sekunden, när klockan på Storkyrkan slår 12.15 och vakten på gevärsposten ropar ”i gevär” gör den nya vaktstyrkan utsprång till gevärbron på slottets borggård. Vid en normal vaktavlösning är de åtta stycken, men för att bjuda turisterna på något extra är de ofta vid just 12.15-avlösningen fler; denna gång tolv. Soldaterna kommer från Blekinge flygflottilj, F 17, och uppdraget löper denna gång över en sjudagarsperiod.

Åskådarskaran består i runda slängar av 200 personer från världens alla hörn. Systemkameror smattrar och otalet mobiltelefoner vajar tyst i luften för att föreviga stunden på film.

Samtliga förband i Sverige turas om att genomföra högvaktsuppgiften under året. Livgardet står för flest högvaktspass, och ur

ett turistperspektiv är det svårt att slå deras beridna högvakt under sommarmånaderna. Det åskådarna bevittnar denna dag är en så kallad stor postavlösning. Under dygnets andra timmar genomförs postavlösningar med färre ceremoniella element. Ur turistsynpunkt är det populärast att se när förbanden byts av på slottet – då heter det högvaktsavlösning.

F 17 är denna vända totalt 46 personer på Stockholms slott, inklusive vakthavande major Torbjörn Faraasen som även ansvarar för högvakten på Drottningholms slott, vilken genomförs av personal från Norrbottens flygflottilj, F 21. Till vardags är Torbjörn kompanichef på 23:e flygbas-kompaniet på F 17.

Totalt genomförs tolv avlösningar varje dygn, med åtta personer i varje. Utöver detta finns några soldater i reserv samt en patrull bestående av sex soldater och en chef. När någon av posterna behöver hjälp anropar de patrullen som alltid är i beredskap. Patrullen hissar också flaggor och spärrar av när så behövs.

Fanor

Till höger om den pågående vaktstyrkan marscherar vaktchef Oskar Stenberg, fanförelse Johan Peterson och ställföreträdande vaktchef Anton Backe taktfast fram. De rundar vaktgruppen och de två fanbärarna vänder sig mot åskådarna och vecklar ut sina fanor. Peterson släpper fri F 17:s förbandsfana, med flygvapenmärket i mitten omgivet av Blekinge flygflottiljs ek, F 10:s grip, F 5:s örn och F 12:s torn. De tre sistnämnda förbanden är idag alla nedlagda, men F 17 bär deras tradition vidare. Samtidigt tar Backes svenska fana fart i den karga novembervinden.



Fr. v. fanförelse Johan Peterson, vaktchef Oskar Stenberg och ställföreträdande vaktchef Anton Backe marscherar in på borggården.

Åskådarna iakttar, fotograferar och mumlar till varandra när vaktchefen med allvarligt anlete och bryska steg genomför visitation av de nytilkomna vakterna. Utrustning och uniform ska vara kländerfri. Även detta är

dock en extra flirt med turisterna, då visitation skett redan innan soldaterna paraderat ut.

Att allt ser propert ut och att alla ceremoniella rutiner fungerar har säkerställts långt innan personalen är på plats för sitt uppdrag i den kungliga huvudstaden. Högvaktsträningen hemma på flottiljen nere i Blekinge genomfördes under två veckor. Då fick samtliga soldater lära sig grunder i exercis, såsom att marschera och göra vapenrörelser i takt.



Takt och finess. Två veckors träning på hemmabasen lägger grunden för en imponerande uppvisning på Stockholms slotts borggård.

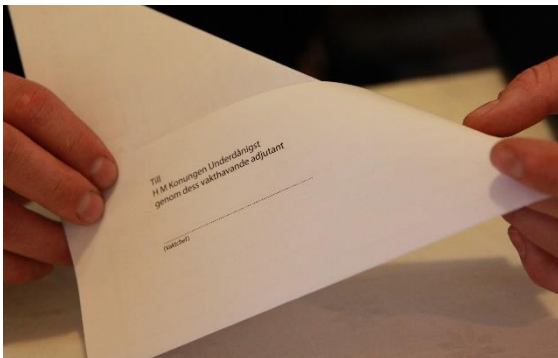
Totalt finns fem olika ceremonier som ska läras utantill och utföras med perfektion: postavlösning, stor postavlösning, högvaktsavlösning, pågångsceremoni och avgångsceremoni. Efter tjänstgöring dygnet runt i sju dagar får soldaterna efter avslutat uppdrag kompensationsledigheter innan de återgår till sina normala uppgifter på flottiljen nere i Kallinge norr om Ronneby.

Skarp verksamhet

Under några minuter pausas postavlösningen, varpå vakthavande major Faraasen framför ett tal till åskådarna. De flesta lyssnar intresserat till informationen som ges om högvaktens historia och betydelse, även om det är tydligt att en och annan inte uppfattar allt som trummas ut ur den något burkiga högtalaranläggningen.

Även om högvakten och dess tillhörande vaktavlösningar är en uppskattad turistattraktion framgår det att verksamheten är skarp. Vakterna är ständigt fokuserade på sin bevakningsuppgift och de är utbildade i att ta hand om de situationer som kan uppstå. Att ständigt hålla hög beredskap är en av utmaningarna. Ibland kan det gå långt mellan händelser, men när en oförutsedd situation uppkommer gäller det att agera både säkert och i enlighet med rutiner och bestämmelser.

Varje dag avlägger vaktchefen två rapporter om lägesbild och särskilda händelser under det senaste dygnet; en till kommandantstaben i Stockholm och en till självaste kungen. Rapporterna – som levereras i pappersform – går under benämningarna ”dagbesked” respektive ”underdånigt dagbesked”. Det senare ska vikas på ett speciellt sätt så att det kan öppnas med en hand. Enligt skrönan är det för att kungen inte ska behöva smutsa ner mer än två fingertoppar när han tar till sig undersåtens skrivelse.



Vaktchefen rapporterar dagligen vad som skett, bland annat till kungen i ett så kallat underdånigt dagbesked.

Avlösning

När fanförarens tal avslutats är det dags för själva postavlösningen. Den normala posteringen består av fem poster – två inne på borggården samt tre utanför slottet i de tre väderstreck varifrån det är möjligt att närma sig den ståtliga byggnaden, en gång ritad av Nicodemus Tessin den yngre.

Vid speciella event kan extra posteringar införas, såväl utanför slottet som inuti. Det senare exempelvis när kungen håller gästmiddag i något av sina drygt 600 rum.



Soldat Sandra Persson avrapporterar lägesbilden till fanbärare Peterson under en av dennes inspektionsrundor runt slottet.

Avlösningen går smidigt och ser prydlig ut. Varje post har sin egen förutstakad väg och rutin, och ingen tvekar i något moment. De avgående vakterna sammanstrålar och marscherar av borggården i samlad trupp. Även vaktchefen och fanförarna marscherar ut.

Postavlösningen är klar. Turisterna skingras i ett sorl av kommentarer om det de just upplevt. Utanför deras synfält låser vaktchefen in den avgående styrkans vapen och borggården återgår till sitt normala, något ödsliga lugn. Det är åter en vanlig vardag i slutet av november.

Text och foto

Jerry Lindberg F 17

Redigerat Bengt A Andersson

Har varit införd på:

<https://www.forsvarsmakten.se/sv/aktuellt/2017/11/skarp-turistverksamhet/>

Poststation Kallinge 17 i Ronneby landsförsamling



Postskylt och brevlåda sitter till höger om dörren på kanslihusets södra gavel. På kanslihustaket syns det ursprungliga flygledartornet från 1947.

F 17 hade från 1946 en egen poststation med nummer Kallinge 17 i Ronneby Landsförsamling, inrymd i bottenvåningen på trafikledartornet vid kanslihusets södra gavel.

I ett brev till poststyrelsen den 8 juni 1946 gjorde chefen för Kungliga Blekinge Flygflottilj T Rapp en framställning om att en poststation i flottiljens kanslihus skulle kunna inrättas. Då det redan fanns kassavalv och 50 postfack i det nybyggda huset.

Tf postmästaren Torsten Lindh i Ronneby tillstyrkte framställan och fick stöd av postdirektionen i Malmö som bland annat framhöll, att berörda korrespondenter skulle ”bli bättre tillgodosedda samtidigt som postexpeditionen i Kallinge skulle komma

att erhålla en önskvärd avlastning i sitt arbete”.

Postdirektionen anförde också att poststationen syntes ”i analogi med vad som gäller beträffande vissa andra postanstalter i Boden böra benämnas Kallinge 17”.

I Boden fanns vid det tillfället bland annat poststationen Boden 8 (vid regementet A 8) och poststationen Boden 19 (vid regemente I 19). Dessutom hade Boden 25 funnits som en militär enhet under en del av andra världskriget.

Poststyrelsen beslöt att poststationen skulle öppnas med namnet Kallinge 17 från den 1 januari 1947.

Elisabeth Enerby blev föreståndare. Hon hade tidigare varit föreståndare för poststationen Ronneby Brunn under sex månader och dessutom förkovrat sig som vikarie inom postväsendet. Hon blev den enda ordinarie föreståndaren för poststationen Kallinge 17.



Elisabeth Enerby i luckan på postkontoret 17

En våg, en taffelväg för högst 5 kg från poststation Kallinge 17 finns bevarad på Postmuseum i Stockholm.



En våg från poststation 17

Foto Postmuseum

Taffelväg efter tyskans tafelwage är en balansväg med två vågskålar, en för vikter och en för det som vägs.

Själva postlokalen låg en lång period i en mycket liten lokal i bottenvåningen på flygledartornet.

Poststation 17 drogs in med maj månads utgång 1972 och ersattes med en postväska som expedierades från postkontoret i Ronneby.



Ett frimärke stämplat Kallinge 17 året före indragningen

Sammanställt av Bengt A Andersson

Källor: Posthistoria från Ronneby, Posthistorisk skriftserie 51, K Lindgren.

Bilder: F 17 arkiv, Postmuseum, Bengt Andersson

In Memoriam – flygande personal F 17 - del 1

Flygsäkerhet är ett relativt begrepp kontra den typ av verksamhet som bedrivs. Passagerarflygning i moderna trafikflygplan kan på goda grunder betraktas som säker flygning i ett stabilt transportsystem. Militär flygning i stridsmiljö är av naturliga skäl riskfyllt. Moderna stridsflygplan som å andra sidan i fredstid flygs av välutbildade piloter, ledda och understödda av en säkerhetsmedveten organisation är utsatta för relativt små risker. Under FV stora expansionsperiod, kvartsseket cirka 1940 – 1965 var dock tyvärr verksamheten mycket riskfylld med en stor mängd haverier och tillbud.



Minneshallen i byggnadskomplexet "Tre Vapen" på Gärdet i Stockholm, här finns namnen på de mer än 1000 man som sedan 1915 har omkommit i svensk militär flygtjänst. Tre Vapen invigdes 1943 som integrerad stabsplats för de tre försvarsgrenarna, numera huserar främst FMV här. I en sidobyggnad finns Krigsarkivet.

Jämförelsen med passagerarflyget är slående. År 2017 var det första året utan någon omkommen i jetdrivna passagerarflygplan. Det är ett närmast fantastiskt faktum med tanke på att i genomsnitt mer än 1,2 miljoner flygpasagerare hela tiden befinner sig i luften världen över!

Flygsäkerhet/Bakgrund

Den nämnda minneshallen på Banérgatan 62 är öppen för allmänheten under kontorstid. Denna artikel i två delar avser primärt flygtjänsten vid F 17. Den syftar till att uppmärksamma och om möjligt hedra de som har betalat det yttersta priset för sin

flygtjänst i det svenska försvaret. Totalt 43 man ur F 17 har omkommit i flygtjänst sedan flottiljen sattes upp 1944. Vilka var dessa 43 män i åldrar mellan 18 och 36 år? Yrkesmässigt var de förare, signalister, navigatörer, och i två fall flygtekniker resp. passagerare. Det är viktigt att komma ihåg att bakom varje omkommen finns ett socialt nät med familj, släkt, vänner, arbetskamrater, fruar eller flickvänner. Flera av de omkomna var familjefäder med hemmarande barn. I minst ett fall var den nyblivna änkan gravid vid makens dödsfall. Trots att flertalet av haverierna ligger långt tillbaka i tiden kan man ändå förstå de

personliga tragedier som följde. Förutom den omedelbara personliga sorgen och tragiken handlar det också om sociala och ekonomiska följdverkningar. Modern krishantering var ett närmast okänt begrepp i samhället i stort och även i FV, anhöriga fick klara sig så gott de kunde. I vissa fall excellerade dessutom den statliga byråkratin i sin stelhet och brist på empati, främst gällande ekonomiskt stöd. Det är först under senare år som Försvarsledningen har visat verklig förståelse och stöd för de drabbade familjerna.



Vissa totalhaverier slutade lyckligt. Denna B 3 fick 1946 motorstopp strax efter start och nödlandade parallellt med järnvägen 1 km sydväst om F 17. Av besättningen på fyra man ådrog sig endast den värnpliktige ff Nils Olmin en fraktur i en axel.

Vad gäller de 43 omkomna på F 17 var deras tjänstgöringsform varierande; En var värnpliktig förare, de som var fast anställda i de olika befälskategorierna uppgår till 26 stycken. Övriga 16 man var kontraktsanställda fältflygare och navigatörer. Dessa tjänstgjorde vanligen 7-10 år i FV inkl grundutbildningen. Vissa genomgick efterhand officers- eller underofficersutbildning och blev fast anställda i flyg eller marktjänst. Flertalet tog dock ut sin avtalade avgångspremie och övergick till civil verksamhet. Detta gäller de som överlevde sin kontraktstid får man drista sig att påpeka - av de totalt 1849 utbildade fältflygarna omkom 11% i militära flyghaverier. Militär flygtjänst var utan tvekan Sveriges i särklass farligaste jobb under efterkrigstiden. Då man detaljstuderar de tidiga haverierna framträder i många fall en

bild av bl a materiell, otillräcklig och alltför snabb stegring i utbildningen, dålig ledning av flygtjänsten och en uppenbar "låt-gå" mentalitet. Dessa kritiska synpunkter måste förstås ses i ljuset av sin tid; material- och personalbrist i flygindustrin och den forcerade och snabba uppbyggnaden av FV. Det fanns relativt få erfarna flygofficerare att tillgå i den snabba expansionen av FV. Krigsriskerna under 2.vk och osäkerheten under det kalla kriget bidrog också till den dåliga flygsäkerheten. Olycksorsakerna varierar kraftigt. I vissa fall är det en kritisk detalj som fallerar - i andra fall är det komplicerade orsakssammanhang som leder till haveri och dödsfall. Totalt i försvaret är det påfallande många kollisioner i luften, främst inom förband och mellan jakt- och målflygplan. I många fall begås också fatala fel under formell och relativt enkel grundläggande taktisk utbildning, ex. kollisioner mellan fpl vid skjutmålen. Kollision med hinder vid lågflygning har också skördat många offer liksom väderproblem.

Redovisningen i denna artikel avgränsar sig till de direkta flyghaverierna på F 17. Det finns förstås genom åren tyvärr också ett antal omkomna i annan verksamhet, bl a teknisk tjänst, vapenhantering, marktransporter och parasail. Vissa år sticker ut i statistiken, år 1949 omkom totalt 41 man i flyghaverier i FV, därav 11 man på F 17. Samtliga haverier på F 17 detta år var med fpl T 18B som var huvudbeväpning på flottiljen åren 1947-1956, den snarlika B 18B användes också till viss del. SAAB 18 gav upphov till många haverier och tillbud i FV och enbart på F 17 förlorade 18 man livet i denna flygplanstyp.

Satsning på ökad flygsäkerhet

Under 40-talet inrättades centrala funktioner i syfte att få ned haverifrekvensen, främst handlade det om info om haverier, flygsäkerhet och rådgivning. Tyvärr fick

detta inte någon påtaglig effekt. I början av 60-talet stod det klart att detta inte kunde fortgå. Hundratals döda i militära arbetsplatsolyckor – i ett land som inte varit i krig sedan 1809 – detta kunde samhället vare sig förstå eller acceptera långsiktigt. Möjligen bidrog det tragiska Vikbohavariet i Västmanland 1960 till att påskynda processen. Vid detta tillfälle omkom åtta personer då en A32 Lansen störtade ned i ett boningshus på en bondgård. Enligt obekräftade uppgifter fanns det också ett formellt politiskt tryck från statsmakten att förbättra flygsäkerheten. Nu initierades också olika åtgärder för att minska riskerna. Det handlade främst om tre områden. **Bättre metoder** för urval och en förbättrad utbildningsgång. **Formaliserad utbildning** av flygtjänst-ledare, främst grupp- och divisionschefer. Viktigast av allt var kanske ändå in-förandet av **drifstörningsanmälan (DA)**. Detta rapporteringssystem uppmanar flygbesättningar att ärligt beskriva egna begångna misstag i avsikt att sprida denna info för att förebygga ett upprepande. En generell åtalshelftergift infördes också, såvida händelsen inte bedömdes vara uppenbar disciplinär flygning.

Ny teknik

Parallellt pågick en snabb teknisk utveckling som generellt gjorde flygmaterielen säkrare. Det handlade om ny teknik, bättre navigerings- och flyginstrument, förbättrad aerodynamik och flygegenskaper mm. Räddningssystemen blev också effektivare. De första katapultstolarna krävde relativt hög höjd och egen fart på flygplanet för att ge föraren bärande skärm. Efterhand kom raketstolar med bättre prestanda. I dagens JAS 39 Gripen kan föraren skjuta ut sig och få bärande skärm då flygplanet står stilla på marken. Det tog tid för dessa olika åtgärder att verka. Som synes i följande sifferserie så fick åtgärderna efterhand ändå bra effekt – till viss del beror dock minskningen i

dödstalen på minskat flygtidsuttag i FM. Totalt antal omkomna personer/år i militär flygtjänst under perioden **1960 – 1975: 27-28-17-30-9-12-10-9-21-6-8-9-3-5-8-4.**

Flygplanstyper

De flygplan/helikoptrar som haverierna på F 17 avser är av följande typer; B 5, T(B) 18, Sk 25, A 21R, A 32A, SH 37, JA 37 och HKP9. Det första krigsflygplanet på F 17; B 3 (Junkers Ju86) råkade ut för ett antal totalhaverier, dock inget med dödlig utgång. Positivt i sammanhanget är också att F 17 hade två divisioner J 35 Draken 1973 - 1981 utan något haveri.

Kort beskrivning av haverierna

Nedan följer en kort beskrivning av de totalt 21 haveritillfällena med dödlig utgång på F 17. Grunden för detta är främst haverirapporter ur Krigsarkivet och samtida tidningsartiklar. Jag har även intervjuat äldre personal i några fall; förare, tekniker m fl som tjänstgjorde vid den aktuella tiden. Så kallade "svarta lådor", dvs registrering av motorvärden, luftdata, roderlägen mm i kraschsäkra minnen kom inte förrän i fpl 39. Innan dess bygger haveriutredningar i huvudsak på vittnesmål från överlevande och vittnen på marken. På samma sätt som idag studerade man förstås också vad som ev. fanns tillgängligt av vraket, liksom man intervjuade markpersonal som haft någon del i den aktuella flygningen.

För att minska textmassan används följande förkortningar och uttryck: gängse förkortningar för militär grad (i den mån detta framgår) - ex. krp, fu, sg, lt, kn osv. DK (dubbelkommando) = styrorgan och instrument i två sitsar för elev resp. lärare/instruktör. Ldk=lärare/instruktör som utbildar och övervakar flygelev i DK. Fpl=flygplan. Ff=flygförare. Sig=signalist. Nav=navigatör. Ortsnamn som anges vid respektive person avser födelseort.



S Andersson



N-H Forsell

Tisdagen 8 maj 1945. Fpl typ B 5 mellan Listerby och Johannishus. Ff krp Sven Andersson Bollnäs och Ldk fk Nils-Harald Forsell Skara. Typinflygning som resulterade i spinn som ej gick att häva. Fpl ej utrustat med DK, varför Forsell ej kunde ta fpl ur det okontrollerade läget. Huruvida det var en avsiktlig spinnmanöver är oklart, att typinflyga en ny pilot utan att ha ett installerat och fungerande DK framstår som olämpligt och riskfyllt. Detta påpekas också i haveriutredningen. Haveriet fick begränsad uppmärksamhet eftersom det hände samma dag som 2. Vk tog slut i Europa. Lokalbefolkningen, liksom polis och hemvärn, trodde inledningsvis att det var ett tyskt flygplan som störtat. Det hade under senaste tiden kommit ett antal flygplan från tyska Luftwaffe till Sydsverige, bl a ett 10-tal till Blekinge. Flertalet var personal som i överlastade fpl flydde från den sovjetiska invasionen av Tyskland, liksom evakuering ur den s k "Kurlandfickan" i Lettland.



B Andersson



S Johansson

Torsdagen 29 juli 1948. Fpl typ T 18B 2 km väster om Karlsnäsgården. Ff krp Bror Andersson Karlskoga och Sig Fu Sven Johansson Karlsborg. Formell övning i 4-grupp på cirka 600 m höjd, upprepade samlingar i flank efter start. Gruppen kvarlåg över och nära fältet hela tiden. Vid 11:e samlingsmanövern kom 4:an i gruppen nära 3:an och gjorde en undanmanöver som resulterade i att fpl hamnade i brant dykning i ryggläge. Ff lyckades rolla runt fpl i rättvänt läge, men pga den låga höjden slog fpl i marken i brant dykning med hög fart. I utbildningsanvisningarna (ANFA 18) föreskrevs att förarutbildad officer, eller erfaren underofficer, skulle leda denna övning. Så var inte fallet, utan dessa nybakade fältflygare genomförde övningen själva, dock medföljde en relativt erfaren signalist i varje fpl. Eftersom signalisterna i fpl 18 "åkte baklänges" hade de också bra koll på vad som hände i förbandet, därför finns det kvalificerade vittnen från luften. Det finns också ett flertal åskådare på marken som har lämnat samstämmiga uppgifter om händelsen. Haveriutredningen kritiserade avsaknaden av kvalificerad instruktör i förbandet, liksom att övningen genomfördes på onödigt låg höjd mht utbildningsnivån. Vid haveritillfället rådde en kraftig värmebölja över Sydsverige, detta gav höga temperaturer i de dåligt ventilerade fpl – möjligen har detta avsevärt satt ned besättningarnas kondition.



E Westesson



S Andersson



J Svinge

Måndagen 10 januari 1949. Fpl typ T 18B strax sydost Karlshamn. Ff fu Erik Westesson Bromölla, Sig fu Sixten Andersson Karlskrona och flygtekniker fu Jerry Svinge Stockholm. Teknisk provflygning efter byte av en yttervinge och motor. Asymmetrisk utfällning av höger dykbroms resulterade i att luftkrafterna slet av höger yttervinge och stabilisator. Dykbromsen var spärrad i läge IN, oklart varför den fälldes ut med katastrofala följder.

Anm. Fpl 18 var uppenbarligen behäftade med vissa tekniska och operativa svagheter. Det gällde stjärtpartiet som fick byggas om och förstärkas (efter flygförbud). Styrautomaten ("autopilot") genererade i flera fall roderutslag som ledde till totalhaveri. De nämnda dykbromsarna fick inte användas och de demonterades efterhand, behovet fanns inte heller längre eftersom taktiken med störtbombning hade ersatts med anfallsmetoder med flackare dykvinklar. Det största problemet var dock s k "sidroderläsning". Detta innebar att flygplanet

vid tvära girar kunde hamna i ett läge där det kom att flyga på tvären (sannolik orsak till haverierna 480729 och 520509 liksom flera andra i FV). Eftersom det saknades roderservon var det mycket svårt att med sidrodren ”trampa sig ur” detta läge med muskelkraft. Ytterligare ett problem var svårigheterna att ta sig ur fpl 18 vid fallskärmshopp, därför utrustades versionerna B 18B och T 18B efterhand med katapultstolar.



A Tingdal



G Karlsson



B Bengtsson



E Myrenberg

Söndagen 27 februari 1949. Två fpl typ T 18B i rote flank höger 1 km norr Spångens Gästskivaregård Ljungbyhed. Ff lt Anders Tingdal Strängnäs och Sig fj Gösta Karlsson Stora Mellösa samt ff fk Bertil Bengtsson Karlshamn och Sig fu Erik Myrenberg Sundsvall. Flera fpl ur F 17 deltog på söndagsmorgonen i fingerade attackanfall mot markförband i mellersta Skåne i den pågående Milofältövningen. Roten sjönk genom molnbankar till låg höjd. Vid haveritillfället har 1:an gjort en kurskorrigering åt höger. Detta noterades ej av 2:an, sannolikt p g a att dennes vänstervinge skymde 1:an. Även molnslöjor kan ha försämrat 2:ans siktmöjligheter, de två fpl hakade i varandra och störtade till marken.



E Granlund



H Magnusson



B Gunnarsson



N Fröjd

Torsdagen 2 juni 1949. Två fpl typ T 18B kolliderar i skjutvarvet på Gökalmålet. Ff fu Ernst Granlund Hassela och Sig fu Holger Magnusson Grönskog samt Ff fu Bertil Gunnarsson Rimbo och Sig fu Nils Fröjd Nyköping. De två fpl övar enskilt dykanfall mot målplatsen i bra väderförhållanden. Fpl kolliderar på 1600 m höjd, sannolikt p g a ouppmärksamhet och bristande radiodisciplin. Herbert Lindblom har skrivit utförligt om detta haveri och övriga på F 17 år 1949 i ”Bredåkrabladet” 2/2013. Läs vidare i arkivet på www.f17kamratforening.se/



T Isacsson



C Hallander

Tisdagen 30 maj 1950. Fpl typ Sk 25 haveri under lågflygning vid Uddabygd strax norr Rödeby. Ff krp Torsten Isacsson Uddabygd och passageraren krp Curt Hallander Vänersborg. Indisciplinär flygning på extremt låg höjd som resulterade i totalhaveri 300 m från Isacssons föräldrahem. Haveriutredningen lägger hela skulden på ff som var oerfaren och flagrant brutit mot ordern om en lägsta flyghöjd av 500 m.



B Petersson



A Carlsson

Onsdagen 16 april 1952. Fpl typ B 18B haveri under start i divisionsförband på bana 01 F 17. Ff krp Börje Petersson Våxtorp och Sig fu Arne Carlsson Mönsterås. Divisionen gjorde en utdragen start med enskilda fpl. Då det havererade fpl som startade som nummer sex nått cirka 100 m höjd vek det sig plötsligt och föll lodrätt ned i den norra delen av flygfältet. Sannolikt problem med bränsletillförseln.

Text & inventering av haverier Ingmar Olofsson

(Resterande 14 haveritillfällen avses redovisas i BB 2/2018)

Nyinvigd Bredåkramäss



Sällskapsrummet i nyrenoverade Bredåkramässen.

Bredåkramässen har under hösten 2017 genomgått en större renovering i samband med renoveringen av köket. Mässen stängdes 2017-05-01 och återinvigdes 2018-02-12.

Bredåkramässen byggdes som en av tre mässar inom Blekinge Flygflottilj under uppbyggnadsskedet 1944. Bredåkramässen, byggnad nr 61 var officersmäss. Byggnad nr 62, Björkehedsmässen var plutons-officersmäss och byggnad nr 63 var under-officersmäss och manskapsmäss-marketenteri enligt handlingar från 1944.

I äldre tider hade varje mäss en egen mässförening och i många fall egen personal som skötte kök och servering.

Utvecklingen av de olika officersförbunden gjorde att Björkeheds- och Bredåkramässen slogs samman 1994 när den senare totalrenoverades och byggdes ut med en vinkel i matsalen inför 50 års jubiléet. I ett senare skede när alla officersförbunden gått samman fördes all mässverksamhet samman i Bredåkramässen.

Renovering 2017

Det var 25 år sedan föregående renovering och köket i mässen behövdes renoveras och då beslutades att helrenovera hela botten-

våningen. Kvar är bara fiskbensgolvet, öppna spisen och tavlorna med guldrum. Färgvalen har gjorts för att passa in en mässmiljö. Sällskapsrummet går i jordnära nyanser och matrummet i en enfärgad grå/beige nyans.

Propellern från en B 4 Hawker Hart som sitter på väggen i matsalen i Bredåkramässen satt en gång i Björkehedsmässen.

Nu serveras kaffe och lunch på vardagar genom Försvarsrestauranger som även driver matsalen. Övrig tid kan mässen hyras genom Mässföreningen.



Bredåkramässen

Text och bilder Bengt A Andersson

Första reamotorn på F 17



Den första jetmotorn eller reamotorn som man så då kom till F 17 med de Saab A 21R som skulle användas för inskolning på jetflygplan inför leveransen av A 32 Lansen.

Den första jetmotorn

Det fanns flera personer som tidigt utvecklade sina typer av flygande gasturbiner. Patent togs ut i olika länder. Utvecklingen startade på teoretisk nivå redan på 1920 talet och de första praktiska proven gjordes på 1930 talet.

I England var det Frank Whittle, pilot och ingenjör och i Tyskland var det Hans von Ohain en då ung student.

Utformningen av ett kompressorhjul var välkänd då tekniken med kompressor redan användes i kolmotorer för flygplan.

Frank Whittle, senare Sir Frank Whittle är den som i England får anses som fadern till jetmotorn.

I England var det först enbart centrifugalmotorer som utvecklades. De hade en stor diameter och motströms flöde i brännkammarna.

I Tyskland var det Hans von Ohain som anses vara den som först visade en motor enligt jetprincipen. Han anställdes hos firma Ernst Heinkel i Rostock och den 27 augusti 1939 flög världens första jetflygplan, en Heinkel He 178 med en HeS 3b motor. Det

blev inte von Ohains centrifugalkompressormotor som gick i produktion för de tidiga tyska jetplanen. Det var istället Junker och BMW som utvecklade de axialkompressormotorer som satt i Me 262.



Heinkel He 178

Tekniska lösningar

Turbinlösningarna var oftast liknande de i ångturbiner där det fanns erfarenheter på flera företag. Dessa modifierades för att drivas av uppvärmd luft och förbränningsgaser. Brännkammarna var den stora utmaningen då materialet skulle tåla mycket höga temperaturer.

Centrifugalmotorer

Båda två utarbetade förslag på centrifugal-kompressormotorer. En kompressorfläkt trycker komprimerad luft in i ett antal förbränningskammare som ligger runt kompressorn. Bränsle sprutas in i förbränningskammarna och antänds. De varma gaserna lämnar kamrarna i en samlad stråle som är motorns levererade kraft. De utströmmande gaserna driver även ett turbinhjul som är kopplat till kompressorhjulet i motorn främre del.

I England drev Whittle sin utveckling med knappa resurser utan statligt stöd fram till ett patent.



Frank Whittles första motor.

Wikipedia

Den första flygbara motorn i England byggdes i samarbete med företaget Power Jets med beteckning Power Jets W.1 turbojet.

Företaget Gloster ritade ett flygplan E28/39 runt motorn och två prototyper byggdes. Den första flög 1941.



Gloster E28/39

MAP

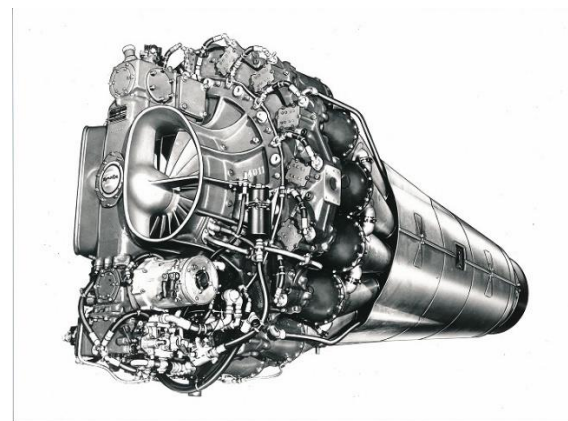
De Havilland Goblin

Frank Halford började utvecklingen av en motor baserad på Whittles patent. Halfords motor var en förenklad motor med separerad kompressor och turbin. Motorn kunde då förses med genomströmsbrännkammare istället för motströmsbrännkammare. Motorn flög första gången i mars 1943 i prototypen av Gloster Meteor. På hösten 1943 satt motorn även i prototypen av De Havilland Vampire. Ungefär samtidigt köpte företaget De Havilland upp Halfords företag och bildade sin motordivision.

Flygmotor RM 1, Reaktionsmotor 1

När jetmotorer börjad användas och även licenstillverkas i Sverige kallades de ReaktionsMotorer och den första motorn fick då beteckningen RM 1.

RM 1 var en engelskstillverkad DH Goblin II. Motorer som licenstillverkades av Flygmotor i Sverige var av typ DH Goblin III med beteckning RM 1A.



RM 1A

Flygmotor

Beteckning RM har sedan fortsatt att användas. Dagens Gripenmotor heter RM 12 och är i grunden en General Electric F404J.

Saab J 21R

De första försöken med readrift i Sverige skedde hos Saab genom att modifiera J 21. Fyra stycken propellerdrivna Saab J 21A-1

togs från produktionslinjen för ombyggnad till 21R.



Tillverkning av J 21R

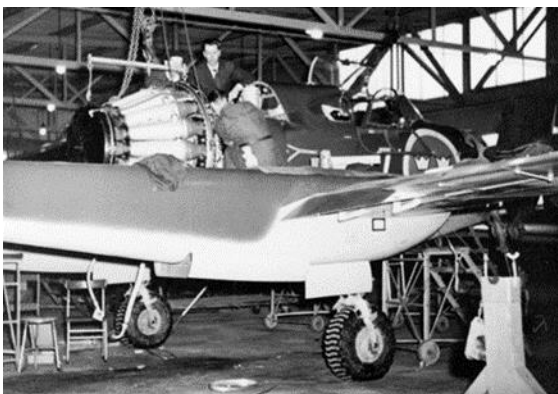
Saab

Planen var att endast en mindre del av flygplanet skulle behöva ändras men i verkligheten blev det många fler ändringar i kropp, stabilisator och landställ.

DH Goblin motorer inköptes från England till provflygplanen. Det första provflygplanet flögs på F 13 av Åke Sundén i mars 1947.

120 flygplan beställdes från Saab men orden minskades till 64 flygplan. J 21RA tillverkades i 34 exemplar inklusive provflygplanen mellan 1949 och 1950. Dessa hade engelska originalmotorer DH Goblin II, RM 1.

J 21RB tillverkades i 30 exemplar mellan 1950 och 1951. De fick svenska DH Goblin III motorer tillverkade på licens av SFA med beteckning RM 1A.



Motoröversyn 21R

Saab

På Flottiljerna

Ute på flottiljerna användes J/A 21R som huvudflygplan på några flottiljer. På F 17

landade de tre första 21RB i slutet av maj 1954 för inflygning på reaflygplan inför den kommande leveransen av A 32 Lansen.



Inspektion av en reamotor

F 17



Saab J 21R

Saab

Ingen sparades

Ingen J 21R sparades när de utgick ur organisationen. Ett av tre sparade J 21 med propeller kom att byggas om för att representera en J 21R. När flygplanet avtäcktes på Flygvapenmuseum i maj 1998 var provflygaren Åke Sundén närvarande.

Sammanställt av Bengt A Andersson

Underlag och bilder via SFF FR 29 om SAAB 21, Internet, Saab och MAP, Military Aviation Photographs.

Gripenseminarium vid F 17 för piloter från JAS 39-länder.

Dagen före invigningen av den nya helikopterhangaren på F 17 genomfördes det årliga Gripenseminariet på flottiljen. Gripenseminarium genomförs årligen med deltagande från de olika länder som nyttjar JAS 39 Gripen. Ansvaret för att ordna seminariet går runt bland de flottiljer som flyger Gripen i Sverige och i övriga länder. Denna gång var det Blekinge Flygflottiljs tur att anordna mötet. Drygt 100 piloter från Tjeckien, Ungern, USA (testpilot från Englands testflygarskola ETPS) och Sverige var denna gång med och hade möjlighet att utbyta erfarenheter om Gripenflygning med varandra. Deltog gjorde även den svenske flygvapenchefen generalmajor Mats Helgesson och taktiska chefen överste Gabor Nagy tillsammans med en del av deras motsvarigheter från de andra länderna. Genomgångar hölls även av SAAB om utveckling av JAS 39 och andra pågående projekt. Dessa varvades med de olika divisionernas föredragningar om egna erfarenheter av både teknik, taktik och flygsäkerhet. De åtföljande diskussionerna var mycket givande. Seminariet avslutades med flyguppvisning av både helikoptrar och Jas 39.



Bild från tidigare möten vid Gripenseminarium med flygplan från de olika länderna. Foto SAAB.

Ansvaret för 2018 års Gripenseminarium tilldelades Ungern av chefen F 17 och kommer att gå av stapeln i månadsskiftet september-oktober nästa år. Detta i samband med att Gripenövningen Lion Effort-18 genomförs i Ungern.

Efter Gripenseminariet på F 17 avåts en middag på Karörestaurangen och invigning av nya JAS 39-piloter gjordes i Gripenorden.



Deltagare i Gripenseminariet. Foto F17

Sammanställt av: *Boo-Walter Eriksson*
Med underlag av CF F 17, övlt Adam Nelson.

Gripens vänbrödraorden

Då J 35 Draken systemet infördes i FV på 1960-talet bildades Drakorden. Det var en sammanslutning av piloter och personer som flugit i den en- eller tvåsitsiga versionen av flygplanet och därmed kunde intas i Drakorden. Intagningen var förknippad med ett antal ceremonier innan man blev upptagen. Under årens lopp har dessa förändrats till det mer kamratliga slaget och man ägde därmed rätt att sätta en ordensdekal på sin bil och flyghjälm som visade på att man var medlem i orden.



Bild på Drakordens dekal.

Då J 35 Draken ersattes av 37 Viggen-systemen ändrade orden namn till Viggens vänbrödralag och på samma sätt har skett

med Gripenorden. En 60-årig tradition lever således kvar med tillägget att många ordensbröder nu kommer från de länder som nu flyger JAS 39.

Boo-Walter Eriksson

Flottiljchefens årsredovisning 2017



I sedvanlig ordning hölls C F 17 årsgenomgång i hangar 47 den 8 december. Marinens musikkår deltog och underhöll bland annat med ett potpurri av julmusik. Flottiljchefen informerade om det försämrade omvärldsläget och att vi lever i mycket sårbara samhällen. Den genomförda övningen Aurora var mycket bra och man uppnådde de satta målen med råge. Man hade hög verksamhets säkerhet och fick genomföra övningen under lång tid. Möjligheterna att sprida förbandet inom södra basområdet tränades och man började till och med att flyga på några av de gamla reserv- och vägbaserna.

Metoo-rörelsen har under hösten varit i fokus i hela samhället och de missgrepp som förekommit inom Försvaret kan inte accepteras. Direktivet från Flygvapenchefen är "De som ägnar sig åt övergrepp, trakasserier och kränkningar är inte välkomna i Flygvapnet." Han gav även direktiv till Flygvapnets alla chefer hur man skall agera för att uppnå detta.

Personalläget är ansträngt. Man är för få för att kunna genomföra alla uppgifterna och vi kör för hårt nu. Det är viktigt att alla hjälper till med rekrytering och att välja utbildningslinjer för att nå krigsplacering genom anställning eller avtal. Målet är att 4000 skall påbörja grundutbildning under nästa år i Försvaresmakten.

Ny ledning inom Försvaresmakten införs nästa år. CFV och Flygstaben lokaliseras till F 16 Ärna i Uppsala, C för Armen till Kungsängen och C Marinen till Muskö. 2018-01-01 återskapas P 18 i Visby och F 17 kommer att få ett mindre förband för ledning av FV-resurser på Gotland. Ett år senare återlämnas FMV Verkstäder och FM Log till Försvaresmakten. Det innebär dock inte att F 17 får en ny flottiljverkstad, utan att man fortsätter arbetet med samutnyttjande av kompaniresurserna.

För 2018 kraftsamlas planering och genomförande av FVÖ-18. Löneökningarna under tre år beräknas bli 6.5 procent. F 17 planeras få den nya JAS 39 E som tredje flottilj 2020-26 och att man tills vidare inte skall skrota JAS 39 C/D för att få reservdelar till den nya versionen. Ett mycket omfattande materiel och fordonspaket levereras till flygvapenförbanden för att öka rörlighet och uthållighet.

Flottiljchefen tackade all personal för väl genomförd verksamhet 2017 och att 2018 kommer att innebära stora utmaningar och möjligheter. Avslutningsvis följde ceremoni för befördran, medaljutdelning, Nit och Redlighet samt inbjudan till jullunch i flottiljmatsalen.



Nit och Redlighet. Från vänster: Hubert Molin, Christina Sonberg, Anders Folkesson, Karl-Gustav Hjortskull, Annika Josefsson, Anders Holm, Michael Olsson, Kenny Wallentinsson, Stefan Corneliussen och C F17. Frånvarande vid fotograferingen: Uno Bergstrand, Roger Krusberg, Roger Malmberg, Fredrik Munthe och Tomas Nilsson. Foto: F 17

Boo-Walter Eriksson

Årsmöte F 17 Kamratförening



Den nyvalda styrelsen för 2018 består av Rune Kronkvist, Allan Lindgren, Leif Possung, Rune Pettersson, Ulf Alderlöf, Benny Hellström, Bo Hagertz, Bengt Andersson och Bengt Gustafsson.

F 17 Kamratförening genomförde sitt årsmöte den 22 mars 2018 med årsmötesförhandlingar i Aulan och efterföljande måltid i den nyrenoverade Bredåkramässen. Den avgående redaktören för Bredåkrabladet Herbert Lindblom avtackades. C F 17 Öv Lars Bergström informerade om läget för flottiljen.

Årsmötet var kallat i laga ordning och besöktes av ett 50 tal medlemmar. Till ordförande för årsmötet valdes Benny Hellström och till sekreterare Bo Hagertz.

Verksamhetsberättelse och förvaltningsberättelse lästes upp och godkändes. På revisorernas förslag beviljade årsmötet styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.

Medlemsavgiften för 2019 beslutades bli oförändrad 100 kr för huvudmedlem och 50 kr för familjemedlem

På valberedningens förslag blev det omval på samtliga poster gällande styrelse och revisorer. Även valberedningen omvaldes.

Efter avslut av årsmötet informerades om att vårens planerade resa fått ställas in på grund av för få deltagare.

Ett studiebesök planeras vid den nya helikopterhangaren.

Den avgående redaktören för Bredåkrabladet Herbert Lindblom avtackades för allt arbete han lagt ned genom åren.



Benny Hellström avtackar Herbert Lindblom.

Efter årsmötet informerades av C F 17 om det aktuella läget. Se Flottiljchefens genomgång på annan plats.

Text och foto Bengt A Andersson

Förändringar i redaktionen för Bredåkrabladet

Tack Herbert!

Redaktionsansvarige Herbert Lindblom har efter 2017 års utgåvor av Bredåkrabladet valt att lämna redaktionen efter många år. Herbert kommer om tid finns att bidra med artiklar även i framtiden. Vi som är kvar i redaktionen tackar Herbert för den ordning han hållit på redaktionen i såväl tid som kvalitet. Målet har varit att följa vad som sägs i Arbetsordningen för Bredåkrabladet och vad redaktionen tror att ni som medlemmar vill läsa.

Vi som är kvar i redaktionen har som ambition att fortsätta i samma anda. Vi behöver förstärkning i redaktionen och tar gärna emot förslag på nya medlemmar

I Arbetsordningen som är utgångspunkten för innehållet i Bredåkrabladet står bland annat:

Syftet med tidningen är att kunna berätta och sprida kunskap om såväl historia som nutid, att knyta ihop generationer och tidsepoker i F 17 / Ronneby Garnisons verksamhet alltsedan flottiljen sattes upp 1944.

Föreningsmedlemmar uppmanas att skriva eller lämna underlag till reportage, ju fler skribenter desto bättre.

Reportage bör innehålla bred men kortfattad information rörande alla på F 17

och i Ronneby Garnison förekommande yrken och tjänstegrenar från tiden då F 17 sattes upp och framåt, historisk prägel eftersträvas.

Utrymme skall finnas för ledare från styrelseordföranden och C F 17/Garnisonschef samt för föreningsinformation.

Att bidra med minnen

För att göra en bra tidning i en förening är det en fördel om så många som möjligt av medlemmarna kan bidra med förslag till innehåll. Allt från en bild, ett minne till färdiga texter. Redaktionen kan göra den slutliga utformningen.

Enkel layout

Redaktionen har valt en enkel layout för att göra Bredåkrabladet lättläst. Det blir några mindre ändringar inför 2018. Redaktionen tar gärna emot synpunkter på och förslag till förbättringar gällande layout och innehåll.

Ny ansvarig

Styrelsen för Kamratföreningen har bitt mig överta redaktionsansvaret för Bredåkrabladet efter Herbert vilket jag tackat jag till. Jag skriver under namnet Bengt A Andersson för att skilja mig från min namne i styrelsen.

Bengt A Andersson

På F 17 träffas Svensk Flyghistorisk Förening, Regionavdelning Blekinge, Quintus 72 som är en grupp flygintresserade personer som sedan 1970-talet träffats för att diskutera och lära sig mer om flyg. Allt ifrån modellflyg till verklig flygning.

Riksföreningen av Svensk Flyghistorisk Förening har nästan 6000 medlemmar och 14 olika regioner som driver mötesverksamhet. Medlemskap i Svensk Flyghistorisk Förening ger utöver sex nummer av tidningen Svensk Flyghistorisk Tidskrift och en årsbok även rätten att delta i regionernas verksamhet. Se www.quintus72.se

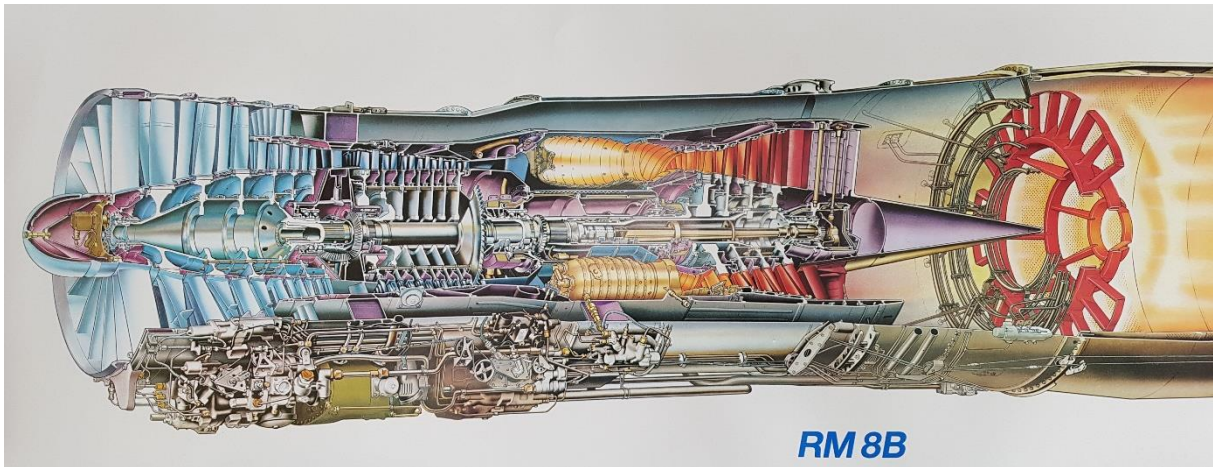


SVENSK
FLYGHISTORISK
FÖRENING

Årsavgiften är 395:- kronor insatt på
SFF:s PlusGiro: 53 32 14 – 3.
Se <http://www.flyghistoria.org>

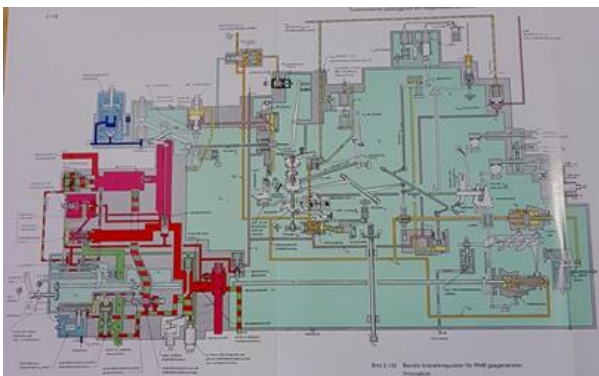
MUSEIFÖREMÅLSSIDAN

Bränsleregulator till motor RM8. Flygplan 37 Viggen



I traditionsrummet har vi en bränsleregulator till en Viggenmotor, RM8. Uppgiften är att styra motorns bränslebehov. Regulatorn är en mycket avancerad finmekanisk komponent. Tillverkare var Bendix i USA.

Regulatorn är utomordentligt sinnrikt konstruerad genom att det endast är bränsletrycket som påverkar bränsle-regleringen. Den är hydromekanisk vilket innebär att ingen el eller datakraft styr regulatorn. Bara denna apparat är värd ett besök i traditionsrummet.



Bränsleregulatorns funktioner i två dimensioner medan den i verkligheten är tredimensionell.

Skulle det uppstå något fel i regulatorn, viket var sällsynt, fanns en reservfunktion bestående av en direkt av gasspaken styrd manöverventil.



Bilden tv visar bränsleregulatorn från sidan. På bilden ligger en linjal för att få en uppfattning om storleken.

Museigruppen