



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1-2021



Ur innehållet:

- Årets chef
- Flyg vid U 137
- Att flyga in sig
- 1963 års rulla
- En vacker dag
- Från navigatör till ingenjör
- Blekinge vapen
- Lågflygning vid MiG besök
- Ett mycket kort pass
- Äldsta byggnaden på F 17



BREDÅKRABLADET 1-2021

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 31 Årgång 16.

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

Redaktion och grafisk produktion

Bengt A Andersson	0703 20 33 28
Boo-Walter Eriksson	0704 10 04 80
Ingmar Olofsson	0708 15 64 29
Jan Landin	0708 87 05 57

Teknisk rådgivning

Mats Svensson 0708 21 95 61

Tryck

CA ANDERSSON, Karlskrona 0455 33 52 00

Adress

F 17 Kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida www.f17kamratforening.se

Omslaget visar: Två svartvita bilder från Göte Sjöbloms fotoalbum som färglagts i dator av Magnus Billestedt. De visar två T 18 från F 17. Signalist fu Erik Myrenberg på väg in i flygplan gR. Myrenberg var en av fyra flygare som omkom när två T 18 kolliderade vid Spångens Gästskivargård den 27 feb 1949. Se Bredåkrabladet 1-2018.

Notera även tidigt landskapsvapen på gR. Se artikel på sidan 23-24.

Bli medlem i F 17 Kamratförening

F 17 Kamratförening bildades 1979 och har under 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 måltid. Framtagning av medlemstidningen Bredåkrabladet och 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 huvudmedlem två nummer av **Bredåkrabladet**.

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!

Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar!

När jag skriver de här raderna är det en av de sista dagarna i mars. I min ledare i Bredåkrabladet 2 2020 beskrev jag problemen under verksamhetsåret. Covid-19 är fortfarande dominerande i vår vardag. Egentligen skulle jag kunnat kopiera den texten till den här ledaren. I stort sätt har ingenting hänt sedan dess. Snarare har situationen bara blivit mer besvärlig. Alla som har möjlighet ska arbeta hemifrån. Vi kan bara träffas under speciella omständigheter, och då helst utomhus. Vi blir ständigt påmind om att hålla avstånd. En liten ljusning är att det nu kommit vaccin, om än i begränsad mängd. För närvarande är det ju bara ett fåtal som blivit vaccinerade. Många av oss hade väl hoppats på att kunna fira påsken tillsammans med nära och kära. Nu får vi hoppas på midsommar i stället.

För kamratföreningens del har verksamheten pausats till nästan 100 procent. Någon egentlig verksamhet har inte genomförts. Planerade styrelsemöten har dock kunnat genomföras, men med stora avstånd mellan deltagarna.

Några besök i traditionsrummet, digitalisering av foton mm har inte kunnat ske.

Två årsmöten har vi trots allt lyckats genomföra under 2021. Dels det uppskjutna mötet från 2020, som enligt stadgarna skulle genomförts i

mars 2020. 2021 års möte genomfördes 25 mars, helt enligt stadgarna. Bägge årsmötena genomfördes med ett minimum av deltagare. Dock så många att mötet var beslutsmässigt enligt stadgarna. Samtliga medlemmar har haft möjlighet att lämna motioner till båda årsmötena. Se särskild artikel.

Speciellt trevligt är det att välkomna en ny kvinnlig styrelsemedlem, Solweig Svensson. I föreningen har det bara funnits en kvinna i styrelsen tidigare. Det är Lillemor Persson som var aktiv 1985-86.

Samtidigt avtackades Rune Kronkvist för sitt stora engagemang i styrelsen.

Planering för kommande verksamhet pågår kontinuerligt. Problemet är bara att vi inte vet när det kan genomföras. Vi hoppas vaccinet hjälper oss att komma igång.

Ett problem för oss är att vi saknar e-postadress till många medlemmar. Jag väddar därför till alla att meddela oss er adress, om ni har en. Det skulle underlätta mycket att snabbt få ut information. Portot är dessutom betydande. Postnord tar elva kronor för varje utskick.

Trots allt ser vi fram mot ljusare tider nu, mer sol och värme och mindre Corona.

Vår- och sommarhälsningar

Benny Hellström

Ordförande

Vi behöver din e-postadress!

Ni som vill hjälpa oss uppdatera vårt medlemsregister med detta kan skicka ett mail med er mailadress till denna adress: kamratforeningenf17@outlook.com. Vår GDPR policy är tydlig och data om våra medlemmar finns inte publicerade eller sökbara på vår hemsida.

Ronneby Garnison

Kallinge, april 2021

Kamrater i kamratföreningen,

Vi lever fortsatt i annorlunda tider. Pandemin är utmanande, globalt, nationellt och regionalt. Relativt sett får vi sägas ha klarat oss ganska bra här i Blekinge, inklusive F 17 och Ronneby garnison, men periodvis är det ansträngande. Just nu i skrivande stund, den 12 april, ökar till exempel smittspridningen här i Blekinge. Vår verksamhet fortsätter dock alltid, fast smittskyddsanpassat. Under första kvartalet i år har vi stöttat Region Blekinge med en ambulans med personal för transporter av covid-patienter.



Covid ambulans från F 17. Foto Jonas Holmberg /Försvarsmakten

Men ljuset och vårvärmen är på väg. Vaccinationerna tar alltmer fart, och våra äldsta och sköraste medborgare börjar bli klara. För oss alla gäller att hålla i, hålla ut, hålla avstånd ännu en tid.

Några axplock om vad som hänt på F 17 sedan sist: I början av oktober hade vi en Gripenkontingent som deltog i den finska flygvapenövningen RUSKA i norra Finland.

I november genomförde vi en lufttankningsövning från Ronneby, med bland annat tjeckiska Gripar på besök.

Våra värnpliktiga, som ryckte in i september, blev under hösten alltmer dugliga soldater, och kring månadsskiftet november-december svarade vi för två högvaktsveckor med dem, både på Stockholms slott och Drottningholm.

Värnpliktsutbildningen bedrivs lite annorlunda detta år på grund av pandemin. Soldaterna får i regel bara resa hem var tredje helg, och då transporterar vi dem i inhyrda bussar, allt för att minska risken för smittspridning i samhället. En stor uppoffring för dessa ungdomar, men något de tar med mogen fattning och gott humör. Sedan nyår genomför de sina befattningsutbildningar inom flygbassäk, R3, sjukvård, samband, stabsassistenter och mekaniker, alla 140 här lokalt vid F 17, och de är nu på god väg att bli fullfjädrade soldater.

Helårsgenomgången i december fick tyvärr, liksom många andra möten, genomföras digitalt.

Men vår flygande julgranshälsning kunde ni förhoppningsvis se den 15 december.

Men de färre resorna och mötena på grund av pandemin har haft några positiva effekter. Lite effektivare tror jag allt att vi blivit. Tempot har på flera sätt tidvis sänkts, och jag har som flottiljchef haft mer tid att flyga, och har nu bättre flygtrim än jag haft på flera år.

Under årets första kvartal har vi mest hållit beredskap och övat lokalt, i egen regi. Under februari genomförde vi dock en mindre samövning med luftvärnet här i Ronneby. Och under mars fällde våra Gripar en hel del skarp last i Vidsel.

Sista veckan i mars gick våra nya flygbasjägare lodjursmarschen, och fick därmed sina eftertraktade och speciella baskrar.



*Efterlängtat basker.
/Försvarmakten*

Foto Jonas Holmberg

I skrivande stund, kring påsk, minns vi också att det var tio år sedan delar av F 17 omgrupperade till Medelhavet för deltagande i Libyeninsatsen. Tio år sedan. Otroligt vad tiden går fort.



JAS 39 under Libyeninsatsen.

Foto: Johan Lundahl/Combat Camera/Försvarmakten

Nu förbereder vi resten av årets verksamhet. Våra värnpliktigas slutövningar under maj, flygande deltagande i övningen ACE (Arctic Challenge Exercise) i början av juni och muck för vår fantastiska värnpliktsomgång 20-21 i mitten av juni. Vid den tiden är det också examenstider för flera officersutbildningar, med anställningar och befodringsceremonier som följd. Med mera.

Under juli lär det vara ganska tyst på Bredåkra, men helt vilar vi aldrig. Alltid, dygnet runt, året runt, håller vi beredskap, i luften och på marken, och driftar vår flygplats.

Under augusti tar vi nya tag, under september rycker en ny värnpliktskull in, och under oktober är det dags för årets huvudnummer, årets luftförsvarsövning LFÖ 21, som genomförs tillsammans med Marinens motsvarande övning och har vårt närområde och därmed F 17 i fokus.

Som jag hoppas märks ser vi framtiden an med stor tillförsikt. I ryggen har vi nu ett nytt försvarsbeslut från december, med substantiella och välbehövda tillskott i ekonomin, och därmed en ökad ambition avseende vårt lands försvarsförmåga. Lokalt på F 17 kommer det kanske inte att märkas några stora och omedelbara förändringar i närtid, men flera nya förband sätts upp i Sverige, och sakta men säkert blir även vi i Ronneby än starkare och robustare.

Avslutningsvis vill jag tacka för det goda samarbete vi har, och allt ni i kamratföreningen bidrar med ute i samhället för att göra F 17 och Flygvapnet mer känt. Om än allt blivit lite annorlunda och mer digitalt det senaste året. Förhoppningsvis kommer mycket att kunna återgå lite mer till det normala allt eftersom sommarvärmerna och vaccineringen tilltar.

Var rädda om er, håll i, håll ut, håll avstånd och fortsätt verka i flygvapenandan.

Mission First – Safety Always.

Tommy Petersson
C F 17





Överbefälhavare Micael Bydén - Årets chef 2021

Överbefälhavare Micael Bydén är Årets chef 2021 enligt tidningen Chef. Priset delas ut varje år i syfte att lyfta och belöna goda exempel bland Sveriges chefer och sprida deras budskap om det goda ledarskapet. Läs hela texten av Johanna Toll | Högkvarteret på:

<https://www.forsvarsmakten.se/sv/aktuellt/2021/03/overbefalhavare-micael-byden-ar-arets-chef/>

Micael Bydén har varit ÖB sedan 2015 och i april 2021 förlängdes tjänstgöringstiden med ytterligare tre år till och med september 2024.

Foto: Jimmy Croona/Försvarsmakten



JA 37 "Pelarviggen"
(37440) vid Sörby
februari 2021



Från vänster: Boo-Walter Eriksson, Ingmar Olofsson, Bengt A Andersson och Jan Landin.



Bredåkrabladets redaktion arbetar i ur och skur!

Gruppen utökas snart med Rune Kronqvist. Mats Svensson stöttar med teknisk rådgivning. Bilden är tagen vid detta nummers planering en kylig och grå dag i februari i år. Platsen är "Pelarviggen" på handelsområdet Viggen i Sörby strax söder om F 17. I normala fall så träffas vi ett antal gånger vår och höst inne på F 17, pandemin har dock tvingat fram en nyordning även i detta fall. I praktiken jobbar var och en med tidningen hemifrån och vi samordnar och kommunicerar via telefon och

mail. Den sociala biten och Janne Landins omtalade äggmackor till fikat utgår dock tyvärr!

UPPMANING; Vi tar gärna emot förslag på ämnen att skriva om i Bredåkrabladet, det går också bra att lämna in bilder/textförslag så kan vi färdigställa det. Enda kravet är att det har någon anknytning till F 17 och/eller flyg i syd-östra Sverige.

Text och bild Ingmar Olofsson

Kamrater! Vad hände i föreningen under 2020?



F 17 Kamratförenings styrelse för 2021 med nyvalda Solweig Svensson.

En kort information om detta. Det blev inte mycket av det planerade som kunde genomföras under 2020, kanske blir det även så under 2021?

Årsmötet 2020 för 2019 flyttades framåt för att eventuellt genomföras senare under året, men den där pandemin satte käppar i hjulet för detta. Årsmötet hölls i februari 2021, men bara med styrelsen och några medlemmar som fick representera övriga medlemmar, detta fungerade bra. Styrelsen gjorde under hösten ett utskick som förklarade tillvägagångssättet och gav medlemmarna möjlighet att tycka till. Nu fick vi förhålla oss till Folkhälsomyndighetens regler, vilket vi gjorde!

Verksamhetsberättelse och förvaltningsberättelse godkändes och lades till handlingarna. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2019.

Den valda styrelsens mandatperioder förlängdes där så behövdes till årsmötet 2021. Revisorer och valberedning omvaldes.

Årsmötet 2021 för 2020 genomfördes på samma sätt i mars 2021. Verksamhetsberättelse och förvaltningsberättelse god-

kändes och lades till handlingarna. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2020.

Rune Kronkvist lämnade styrelsen och tackades för sin medverkan. Solweig Svensson invaldes som ny ledamot. I övrigt omval av sittande ledamöter.

Resan till SAAB och Flygvapenmuseet fick ställas in, men inbjudan står kvar till SAAB. Om vi kan genomföra detta till hösten så blir det också till museet, när står skrivet i stjärnorna?

Vi har ändå kunnat genomföra ett antal styrelsemöten under 2020, med avstånd, nyttjat hela ytan i traditionsrummet, så kommer även att ske under 2021.

Styrelsen hoppas att vi snart åter kan träffas på en resa eller studiebesök och årsmöte, vi planerar för detta, men det förutsätter att vi blir vaccinerade och pandemin lägger sig!

Vi hoppas också kunna bjuda medlemmarna på något gott när det blivit mer normaliserat, det är vår förhoppning att så kan ske!

För Styrelsen/Ulf Alderlöf

Ubåt 137 på grund i Karlskrona skärgård hösten 1981

Det är i år 40 år sedan den sovjetiska U-137 gick på grund vid ön Torumskär (inloppet till Gåsefjärden) cirka 10 km sydost centrala Karlskrona. Detta kommer säkert att uppmärksammas i media. Bland annat har Marinmuseum riktat en generell uppmaning till svenska folket att lämna in personliga minnen och efarenheter om händelsen.



Ett av kustbevakningens fartyg förtöjd vid U-137. Kärnvapenbärande ubåt av Whiskey-klass enligt NATO rapporteringssystem.

Militär dramatik

Grundstötningen gav eko i världspresen och påverkade det svenska samhället på olika sätt under lång tid. I FM var det förstås främst Marinbasen i Karlskrona som fick prioritera om sin verksamhet och så småningom låsa upp mobförråden med stridsammunition och annat. Även F 17 påverkades kraftigt med regelbundna spaningsflygningar dygnet runt med flygplan och HKP, en stridsladdad attackgrupp (ur F 6) i hög startberedskap och annan verksamhet i luften och på marken.

Det har i relativt modern tid varit ett antal politiska och militära händelser som direkt har involverat FM. Exempelvis; "Catalinaaffären" 1952 (Sovjetiskt jaktflyg sköt ned en TP 79 (DC 3) och en TP 47 (Catalina) ur FV), Ungern 1956, Kubakrisen 1961, Tjeckoslovakien 1968, Polen 1980. För F 17 del torde nog ändå U-137 vara det mest dramatiska främst på grund av den geografiska närheten och beredskaps-höjningen. Jag har som flygledare ett eget minne som kan betecknas som dråpligt.

Då U-137 gick på grund tisdagen 27 november 1981 tjänstgjorde jag tillfälligt som lärare på flygledarskolan Malmö Sturup. Efter någon dag kallades jag dock hem eftersom det stod klart att denna händelse skulle innebära utökad flygning på F 17 med flygplatsen öppen dygnet runt tills vidare. Det blev också en omfattande extra flygverksamhet främst med transport av politiker, statliga tjänstemän och journalister från "världens alla hörn" med flera. Media önskade också få se och fotografera U-137 och skärgården från luften, så gjordes också även om det fanns en del restriktioner för detta.

Order från Fst

Tisdagen 3 november hade jag den så kallade "informationspositionen" (INFO) i tornet på F 17. Det innebär bland annat att man håller regelbundna genomgångar om pågående och förväntad verksamhet, svarar på inkommande telefonsamtal och vid behov gör vissa samråd, prioriteringar mm.

På eftermiddagen ringde en högre officer från dåvarande Försvarsstaben (Fst) och sade ungefär så här:

"Ni har ett trafikflygplan på väg från Stockholm och det beräknas landa i Ronneby om cirka 25 minuter".

Det stämde bra med Linjeflygs tidtabell Bromma till Ronneby för den aktuella tiden. Fst fortsatte;

"I det flygplanet sitter bland annat försvarsminister Torsten Gustavsson, han avser

besöka Karlskrona med anledning av ubåtsdramat – det skall han inte göra!”.

Jaså, svarade jag lite frågande.

Fst igen;

”För en liten stund sedan startade en SK 60 från F 18 Tullinge, den skall hämta försvarsministern och flyga honom tillbaka till Stockholm”.

Jag kollade på radarbilden, i det läget passerade Linjeflygs Fokker F28 ungefär Västervik. Bakom F28:an utanför Nyköping flög en SK 60 med ovanligt hög fart och direkt kurs mot Ronneby!

Fst igen;

”Vi har samverkat med F 17 flottledning om detta, de kommer att beordra F 17 insatsstyrka att gruppera på den civila plattan. Avsikten är att SK 60:n också parkerar där och att försvarsministern ledsagas direkt till SK 60:n för återtransport. Detta är viktigt, tillse att det fungerar så bra som möjligt!”.

Det var klara besked och precis så blev det också, minister Torsten Gustavsson ”trampade Blekingsk jord” i några få minuter och var strax i luften igen!



Regeringen hösten 1981

Riksdagsmannen (c) Torsten Gustavsson (1920–1994) var försvarsminister i den 3:e Färdin-regeringen som var en koalition mellan (c) och

(fp) från maj 1981 till oktober 1982. Gustavsson hamnade i medialt blåsväder med ett uttalande om svensk neutralitetspolitik. Hans agenda för besöket i Karlskrona är inte allmänt känd. Helt klart var hans besök i Blekinge inte sanktionerat i Rosenbad.

Mig veterligt fick denna udda händelse nästan ingen uppmärksamhet vid tiden (en kort neutral notis i bl a SVD). Det berodde kanske på politiska hänsyn eller en generell vilja att inte förvärpa läget. Möjligen försvann det i den allmänna röran runt denna dramatiska händelse i vår närhistoria. En förmodat kärnvapenbestyckad sovjetisk ubåt på grund i militärt skyddsområde inne i den svenska skärgården var ju verkligen en omskakande världsnöhet.

Efter omfattande förhandlingar på hög nivå överlämnades U-137 den 6 november till den sovjetiska flottan på internationellt vatten sydost Karlskrona.



Minnestavla vid platsen för detta inofficiella örlogsbesök

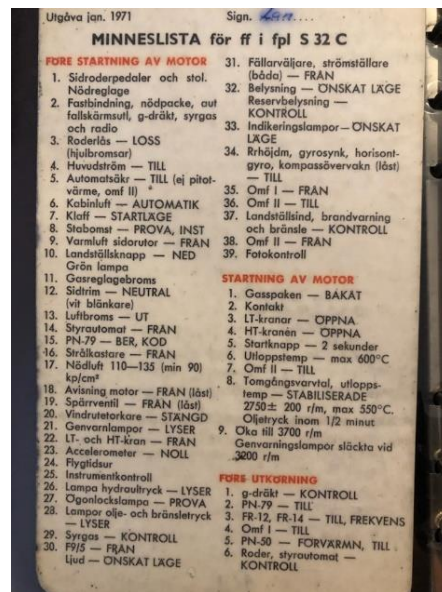
Ingmar Olofsson - flygledare och reservofficer på F 17, 1978 – 2015

Bilder: Ubåten på grund (Wikipedia) Övriga privat

Att flyga in sig



Jag har haft väldigt kul på jobbet, säger Jan Landin



Alla vi som valt att ha yrket pilot har varit tvungna att flyga in sig, dvs lära oss flygplanet, dess instrument och flygegenskaper. Jag hade förmånen att ägna mig år pilotyrket i 54 år. Först som hobby i unga år, sedan som yrke i FV och som flyglärare på olika skolor. Totalt blev det 21 olika flygplan och helikoptrar som jag genom tiderna fått lära mig. Det har varit allt från segelflygplan till jetflygplan, helikoptrar, flermotoriga transport och passagerarflygplan. Att först få lära sig själv och sedermera ha förmånen att få lära ut har varit både intressant och roligt. Jag tänkte att jag skulle försöka beskriva och berätta om de känslor och funderingar man har när man första gången sätter sig i en ny maskin och börjar lära sig.

Segelflyg

Jag var 16 år när jag satte mig i ett segelflygplan uppe i Kiruna. Jag skulle bli segelflygare och sväva över de höga Kebnekaise massiven, det var mitt mål. Jag började med ett segelflygplan som hette Bergfalke, med civil registrering SE-SXO.



Bergfalke SE-SXO Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

En Bergfalke hade bara de mesta grundläggande instrumenten och det var, en höjdmätare, en fartmätare, en variometer som visade hur fort man sjönk eller steg, ett instrument med

kula och spade, det var det instrumentet som visade hur flygplanet låg i sidled och hur man lutade. Många instrument för en 16 åring att koordinera.

”Sitskännedom”

Allt började med sitskännedom dvs man satt stilla i flygplanet på marken och bara tittade och tänkte på hur dessa instrument fungerade. Så småningom så fick man komma upp i luften och tillsammans med sin lärare lära sig att manövrera planet och ha koll på instrumenten. Sitskännedom är nog den del som har följt med under all inskolning på nya maskiner. Från segelflygtiden blev ju steget stort till att kliva in i en maskin med betydligt fler instrument, när jag kom in i FV och började flyga SK 50. Nu gällde det att plugga både i manualer och sitta i ”kärran” i hangaren och plugga. Här kom en ny

dimension in i bilden. Vi skulle kunna check-listan utantill, inget läsande utan rabblande högt så att läraren hörde att man kunde listan. Fortfarande så sitter den listan väl instansad i mitt huvud. Stolläge, roderlås, pedaler osv. Känslan av att sitta i en maskin med alla dessa instrument var lite bävande, skulle jag verkligen kunna lära mig allt detta, varför hade jag satt mig i denna situation, hade det inte varit bättre att jag stannat kvar i yrket som kyrkvaktmästare i Kiruna kyrka. Men nu satt jag här och jag lyckades reda ut allt till slut, vilket jag ju är mycket glad över, men det skulle blir mer.



SK 60 på F 5 Ljungbyhed. Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

Propeller till jet

Steget från propeller till en jetmaskin dvs SK 60 var stort. Fler instrument, högre farter och ett annat tempo. Här kommer för första gången en simulator in i bilden. En bit in på utbildningen hade man tagit fram en kabin i en lektionssal där man kunde sitta och öva och det var ju ganska bra. Här ägnades det mycken tid till just sitskänedom.

S 32 Lansen



Jan Landin i S 32 Lansen

När sedan steget togs till att sätta mig i en S 32 Lansen på F 11 så blev det ännu mer att sitta i

sitsen och plugga checklista, vilket man också lärde sig utantill. Det som skilde här var att jag var ensam i kabinen, min lärare under inflygningen satt där bak och kunde bara höra att jag gjorde rätt. Det som var en stor skillnad var ju kraften i den starka Lansenmaskinen, nu hade jag en EBK som gav en våldsam spark i baken när jag tände upp den, tyckte jag då. Jag trivdes mycket bra med min Lansenmaskin som jag hade förmånen att få flyga i 1500 timmar, men tyvärr så föll den för åldersstrecket och utvecklingen gick vidare nu till Viggen-systemet och här blev det verkligen skillnad.

Inflygning på 37 Viggen

Först en ordentlig teknisk kurs, ja, det hade det ju varit tidigare också. Men att från Lansen med en liten brun bok att läsa så hade man här att antal A4 pärmar och en omfattande checklista. Efter teorin så följde ett antal pass i simulator där man kunde simulera både olika flyg procedurer och mycken nödräning. Dessa simulatorpass var mycket bra och man kände en stor trygghet när man första gången skulle flyga maskinen i luften.



SH 37 från F 17

Nu kom de ner från F 15 med fpl 37 Viggen till oss i Ronneby dit jag flyttat 1978. De kom med både lärare och maskiner och vi fick tre pass i DK innan vi flög den ensamma. Innan mitt första flygpass, fick jag frågan av min lärare om jag flugit Lansen eller Draken. Lansen svarade jag. Då kommer du att vanka som en anka efter att du lättat, sa min lärare. Jag tycket detta var konstigt att ha sa så och stålsatte mig att här

skulle jag minsann ligga stilla efter start. Jag ställde upp drog på Z3 och for iväg och denna gång var det en riktigt häftig spark i baken, lättade OCH vankade som en Anka. Varför blev det nu så. Jo, Lansen hade ett litet glapp i styrspaken och detta satt man och korrigerade för under passet utan att tänka på det. Dessa rörelser satt automatiskt kvar i handen. Så tänk på det om ni ser en gammal man på hemmet som sitter och skakar i höger handen, han kanske inte alls har Parkinson, det kan vara en gammal Lansen pilot.

Det blev med tiden inflygning på två motorflygplan som vi använde både i transport och i andra syften. Här började vi läsa checklisten för varandra och samarbetade på ett annat sätt i cockpit, en intressant tid som avlöstes med att jag blev flyglärare och fick själv sitta och instruera vilken var en mycket trevlig upplevelse.

Helikopter

Den sista tiden på F 17 flög jag helikopter. Att gå från flygmaskin till helikopter var en stor övergång. Lära sig att flyga en bångstyrig maskin som inte ville flyga och dessutom kunna göra ett jobb med den, ja, det var en riktig höjdare. Man kan säga att segelflyga var att lära sig använda sidoroder, att flyga jet var att handskas med farten, att flyga flermotor var att svänga sakta och försiktig men att flyga helikopter är att tänka vind, rotorvarv, fart, effekt och mycket mer. Att gå från ett kraftigt jetflygplan där du höll ordentligt i spaken så skulle man nu styra helikoptern så försiktig att du i princip styrde med luften som var mellan handen och spaken. Min första maskin var Hpk 5 Huges 300, en liten kolvmotorhelikopter med plats för två personer. I början när läraren första passet lyft ut helikoptern på fältet så skulle man få försöka flyga den. Man höll för hårt i spaken och överkorrigerade, men efter en tid så lugnade det sig och den stod stilla, nu fick man börja tänka vind på många sätt. Med en sådan liten helikopter så kunde man bli fråntakt av långtradarna om man hade motvind. Tänka

vind i landningen så att man inte flög in i sin egen vindbubbla likaså var tar min vind som jag alstrar från rotorn vägen och vad kan den ge för skada, detta blev framförallt viktigt när man gick över på den kraftiga Hpk 10 Super Puman. Efter 35 timmar på den lilla skolmaskinen så var det då dags att lära sig Hpk 10, ny sidskänedom och här kommer första chocken. Jag går in i hangaren ensam för att hälsa på min nya maskin kliver försiktigt in i cockpit och sätter mig ner i en av förarstolarna. Med bävan konstaterar jag att så här många instrument har jag aldrig haft i någon maskin innan. Hela frampanelen var full, mellan konsolen var full, då lutade jag mig bakåt och tänkte, ska jag kunna lära mig allt detta, det var då jag upptäckte att taket också var full av reglage.



HKP 10 Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

Jo, jag lärde mig denna maskin också, även den omfattande checklisten utantill och fick flyga den i 2000 timmar och göra 103 skarpa räddningsuppdrag med den.

Efter den aktiva tiden i FV så fortsatte jag att ägna mig åt att vara flyglärare och fick nu överföra mina kunskaper på unga blivande piloter och se hur de utvecklades. Detta höll jag på med tills att jag blev 70 år och då landade jag för gott.

Kul på jobbet

Totalt kom jag att ha flugit 9360 timmar och förlåt att jag säger det men jag har haft väldigt kul på jobbet.

Text Jan Landin

Foto om ej annat anges Jan Landin

Rullan 02-16

Svenska försvarsväsendets rulla 1963



I Nordisk familjebok från 1916 står: ”Rulla kallas i Sverige hvarje förteckning öfver krigsfolk och hästar. Särskildt har man använt detta ord, omväxlande med rangrulla, för att beteckna den årligen utkommande förteckningen öfver officerare och civilmilitär personal vid armén eller flottan.” Den första kända rullan utkom redan 1793.

Rullan ändrade namn under årens lopp och benämndes från 1892 ”Svenska arméns rulla, innefattande officerare, civilmilitär personal av officers rang och civil personal, jämte utdrag ur Svenska flottans rulla.” 1926 omfattade den även flygvapnet som bildades samma år. Försvarets Kommandoexpedition utarbetade och utgav den. 1989 ändrades titeln från ”Svenska försvarsväsendets rulla” till ”Svenska försvarets rulla” och med de nya IT-systemens införande upphörde utgivningen 1999.

1963 års rulla

Kamratföreningen har en rulla från 1963 som tillhörde 4. kompaniet. Den redovisar organisationen för alla militära staber och myndigheter som ingår i försvaret. All personal som ingick i dessa är förtecknade och namngivna. Staberna börjar med Hans Maj:t Konung Gustav VI Adolf stab som omfattade 42 personer. Den framlidne H M Konung Gustaf V:s stab fanns fortfarande kvar med 19 personer i reserven! Kungen dog 1950!!!!

Kungliga försvarsdepartementet, högkvarteret med försvarsstaben och de tre försvarsgrensledningarna, centrala förvaltningsmyndigheter och för försvarsväsendet gemensamma institutioner ingår i rullan. Det är otroligt hur många olika organisationer som behövdes för att styra och leda försvarsmakten i fred och som skulle mobilisera en krigsmakt med värnpliktiga som bas.

Efter organisationsredovisningen finns förtecknat alla officerare från fänrik till generals

grad för både stamanställda och reservpersonal i hela försvarsmakten.

Underofficerskårens personal redovisades på samma sätt från sergeanter till förvaltare i flygvapnet. Intendenter, flygingenjörer, meteorologer, flygläkare, trafikledare med flera personalkategorier är också förtecknade.

Information om varje redovisad person.

För varje person redovisa födelsedag, första anställningsdatum i officers (uoff) tjänstklass dvs utnämning till fänrik eller sergeant samt utnämningssdag i nuvarande grad. Dessutom redovisas lönegrad och var man år placerad och vilken utbildning man genomgått.

Till detta kommer information om ordnar och medaljer som man tilldelats. Skyttemärken och märke för genomgått soldatprov kunde bäras till daglig dräkt.

Denna stora informationsmängd redovisas med förkortningar vilka återfinns i ett register. Totalt är cirka 29 000 personer redovisade på detta sätt.

Användningen av rullan

Rullan var ett hjälpmedel som användes vid vitsorsarbetet och i befordringsberedningarna.

I ”Bestämmelser för befälsförhållanden inom krigsmakten” (BefälsB) regleras i vilken ordning som befäl skall utövas om ordinarie chef är förhindrad att göra detta. Rullan är då ett bra hjälpmedel.

Som kuriosa kan nämnas att mässofficerarna hade rullan till hjälp vid bordsplaceringar. Det kan ju få ”stora” konsekvenser om någon blir ”felplacerad”.

Personalläget vid F 17 1963 enligt rullan.

Aktiv stat

Överste

Svensson Per Thorleif

Överstelöjtnanter

Örhlund Yngve Carl-Eric

Jufors Stig Arne Robert

Kaptener

Broms Bertil Oscar Fredrik

Hallberg Björn

Swenson Boris Mauritz Alexander

Edin Thore Gunnar Bertil

Karlsson Karl-Evert

Andersson Bengt Anders Gudmund

Brostrand Svante Wilhelm

Larsson Lars Arthur

Reinodt Karl Håkan Stellan

Eliasson Bertil Runo

Löjtnanter

Liljedahl Svante Roland

Hellström Tore Bertil

Lindgren Rolf Alexius

Persson Bert Göran

Clemensson Rolf Martin

Mann Stig-Tommy

Fänrikar

Landberg Knut Torsten

Lindh Nils-Eril Allan

Thelin Per-Anders Robert

Förvaltare

Erlandsson Karl Sture Wilhelm

Bergstrand Göte Olof Harald

Balkedal Karl Bertil Herman

Larsson Karl Gustaf

Fanjunkare

Petersson Bror Einar Emanuel

Svensson Karl Holger

Björk Ola Gunnar

Fäldt Einar Hilding

Jonasson Karl Wilhelm Åke

Svensson Gunnar Henry

Barte Sven Erik Kristian

Maxe Knut Erik

Roloff Nils Karl Johan

Jonsson Karl Johan Bertil

Lundberg Karl Erik

Blomberg Lars Gustav Elias

Sergeanter

Redin Sven Anders
Olsson Johan Alf Harry
Odebo Karl Erik
Johnsson Hans Olof Arvid
Larsson Lars Olof
Siversson Hans Gunnar
Kleveness Leif Bryn

Intendentur aktiv stat

Kapten

Isaksson Carl Samuel

Civilmilitär aktiv stat

Överstelöjtnant

Nordqvist Lennart Edvin

Flygingenjör 1:a gr

Svensson Åke Lennart Ray

Förste flygläkare

Majors tjänsteklass

Hermann Ernst Ingvar

Meteorologer

Kaptens tjänsteklass

Andersson Erik Emanuel
Cranz Nils Lennart

Löjtnants tjänsteklass

Nygren Bo Axel

Fänriks tjänsteklass

Runberg Gunnar Nils-Erik

Förste trafikledare

Bergén Alf Lennart

Trafikledare

Segefalk Torsten Gunnar
Jonsson Sven Allan

Förste verkmästare

Gadd Erik Helmer
Lundberg Stig Bernhard
Lundgren Knut Tore Bernhard
Roos Carl Gustaf
Eriksson Gustaf Henry
Lagerqvist Olle Lage

Karlsson Erik Vilhelm

Förrådsförvaltare

Ohlsson Nils Einar

Förste Materielmästare

Carlsson Oskar Vilhelm
Fogdestam Gösta Hilding
Förste flygplanmästare
Engström Börje Hjalmar
Lindqvist Arne Wilhelm
Spångberg Karl Erik
Eckernäs Bertil Herbert
Kallenbring Ernst Magni Emanuel
Andersson Connie Stig
Martinsson Tommy Alfons
Gustavsson Stig Lennart
Mattsson Kurt Gustav Ivan

Flygplanmästare

Strandberg Bengt Gustav
Persson Egon Valdemar

Förste vapenmästare

Liljedahl Carl-August
Eliasson Karl Håkan
Mattsson Gert Gusten
Andersson Karl Arvid

Vapenmästare

Löfqvist Jan Eskil

Förste elektromästare

Ansar Anders Johan
Pettersson Hans Alfred
Gustafsson Rolf Gösta

Förste flottiljpolis

Melchersson Kurt Pelle

Utöver detta, personal i Reserv

Text och sammanställning

Boo-Walter Eriksson

Bengt A Andersson

EN VACKER SOMMARDAG



HKP 4, Q97 på väg ut på uppdrag.

Foto Sven Stridsberg från Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

Oftast händer olyckor på sjön när vädret är som allra sämst. Men det behöver inte alltid vara så. Ibland kan olyckan vara framme den mest somriga dagen på hela sommaren. Den här historien handlar om ett sådant tillfälle.

Jag har blivit ombedd att berätta några historier ur mitt 38 år långa flygarliv med koppling till F 17. Historierna kommer att begränsas till min tid på Helikopterdivisionen därstädes. Jag är alltså Carl-Olof Persson, mer känd i FV under signaturen PES. Började min bana i FV 1958 på FÖFS och kom 1960 till F 16 och Petter Röd. Där flög jag under två år J 29A och sedan J 35A och C. Var under många år TIS 35-lärare på F 16. 1976 skolade jag om till helikopter och kom till F 17 1979.

Inte alltid dåligt väder

Oftast händer olyckor på sjön när vädret är som allra sämst. Men det behöver inte alltid vara så. Ibland kan olyckan vara framme den mest

somriga dagen på hela sommaren. Den här historien handlar om ett sådant tillfälle. Först historien lite kortfattat i dagboken.

*88-06-30 Joo, Pes, Os, Eng, Reih. Q97
Larm Fl 1419. Nödanrop på PR-radio 11A.
Man överbord från vit kosterbåt "Maria". Start
1422. Fick position 2 NM W Gö. I området ett
flertal segelbåtar, som kollades av. Y44 i om-
rådet och meddelade efter några minuter att
den eftersökte fanns vid en motorbåt 1 NM ESE
Lindö udde - Läget Kritiskt! Den nödställde
hölls kvar av sin kamrat på lovertssidan.
För att inte trycka ner den nödställde och pga.
vindriktningen, firades y-man ner i lä om båten.
Situationen var kritisk hela tiden. Y-man*

mestadels under vatten. Patienten fördes till Karlskrona las- akut- där den nödställda lades i respirator. Besättningen fick senare bekräftat från överläkare att tidsmarginalen varit ytterst knapp till lasarettet.

Framme vid båten ~1435. Vinschning klar ~1445. Lasarettet ~1452. Bra väderförhållanden. Vind 240°. Tre dygn senare är patienten fri från respirator och utan men. Flygtid 50 min.

En dag på jobbet

FRÄD-besättningen på F 17 Ronneby halvliggert i fåtöljerna i fikarummet efter att ha intagit dagens gratislunch. Det var tiden i Sverige, då inte ens en gratislunch var förmånsbeskattad. Idag var det köttbullar, potatis och lingonsylt, som stod på matsedeln. Och glass till efterrätt. Alla är mätta och belåtna. Det är sommar, så det är nästan bara FRÄD-besättningen som är i tjänst. Alla andra njuter av någon form av ledighet. Det är torsdagen efter midsommar. Vi lyssnar lite halvslött på dagens eko 1230. Den stora nyheten idag, är att den spiondömde Bertil Ströberg har beviljats resning. Bertil är en gammal bekant till några av oss. Han hade en gång i tiden varit navigatör på F 11. Efter flygtjänsten gjorde han karriär och steg i graderna. Han kom att jobba inom underrättelsetjänsten. Märkligt fall tycker vi alla. Kan han verkligen varit spion för Sovjet?

Larmet går

Då ringer telefonen. Det är inte den röda larmtelefonen, utan en vanlig telefon. Det är TL, eller som det heter idag Flygledaren, som är i andra ändan. Han vill prata med besättningschefen. Jag tar telefonen. TL berättar att han fått telefon från Karlskrona Radio, som fanns på den tiden, om att de mottagit ett nödanrop på PR-radion, kanal 11A. En man hade fallit i vattnet från en båt söder om Ronneby. PR-radion var på den tiden en kommunikationsradio, som användes av fritidsbåtfolket. Den

hade både begränsad räckvidd och undermålig funktion. Larmet kom denna gång en något udda väg. Den normala gången var att vi fick larm från Cefyl. Den organisation som var ansvarig för flygräddning i Sverige. Gällde larmet, som i detta fall, någon sjöolycka kom larmet till Cefyl från Stockholm Radio, som var ansvarig för sjöräddningen.

Vi fick en kortfattad beskrivning av båten. ”En vitmålad träbåt av kostertyp” ”Någonstans söder om Ronneby”

Besättningen på fem man springer ut till helikoptern, en HKP 4 Boeing Vertol, Quintus 97, som står ute på plattan. Efter några minuter är vi i luften, och på väg söderut, mot havet söder om Ronneby. Vi tar kontakt med Cefyl på ”Kortvågen”, HF, och Stockholm Radio på VHF kanal 16. ”Har ni några fler uppgifter om de nödställda” blir vår fråga. ”Nej, egentligen inte. Karlskrona Radio har ingen mer kontakt med de nödställda” En vitmålad träbåt av kostertyp, söder om Ronneby. ”Kostertyp”? De flesta i besättningen var nog vanliga ”landkrabbor” Inga duktiga ”snedseglare”. Det är lite som att leta efter den berömda nålen i höstacken. Men nu vet vi i alla fall att höstacken ligger i havet söder om Ronneby. Alltid en tröst.

Det är semestertid, kanske den hittills varmaste och vackraste dagen. Havet är fullt av båtar. Vi åker runt och letar efter ”vår båt”. Karlskrona Radio har lyckats få tag på de nödställda. Det är två män i båten. Den ene har fallit överbord, den andre försöker hålla i kompisen. Men han orkar inte dra honom ombord. Krafterna börjar sina. Samtidigt försöker han att bemästra PR-radion. Var de befinner sig har han mycket vagt begrepp om. ”Söder om Ronneby, två distans väster om Gö”

Där hittar vi ingen vitmålad motorbåt. Vi fortsätter letandet och drar oss österut, mot

Karlskrona. Efter en stund meddelar en marinhelikopter, som är ute och övningsflyger, att de hittat båten. De har naturligtvis passat VHF kanal 16, som brukligt är, när man flyger över hav. De har erbjudit sig att delta i spaningen. Marinhelikoptern är en HKP 6 Yngve 44. Båten ligger en halvmil sydost om Lindö udde. Alltså närmare Karlskrona än Ronneby.



Lindö udde

Yngve 44 har ingen vinsch och kan inte bärga den nödställda. Nu har vi ett läge att gå på, så vi är snart framme vid båten. Ytbärgaren har länge varit omklädd till vådräkt. Det är hans första skarpa uppdrag. Nu skall allt han lärt sig under utbildningen omsättas i praktiken. Adrenalinets flödar, han vet att nu är det på honom det hänger, om personen i vattnet skall överleva. Den nödställda, som kompisen nu har släppt ligger, lite på fel sida om båten, på lovartsidan. Men det är bara att gilla läget. Kent, som är skeppare på båten "Maria" har gjort ett fantastiskt jobb, som under nästan en timme hållit i sin allt mer desperate kompis. Men nu är krafterna slut. Att han ligger på fel sida båten betyder att rotor-vinden kommer att ligga över båten och trycka undan den. Föraren väljer därför att lägga sig på andra sidan, på läsidan. Ytbärgaren får därför simma ca 40 meter fram till den nödställda. Under simturen tappar han båda simfenorna. Det är ganska

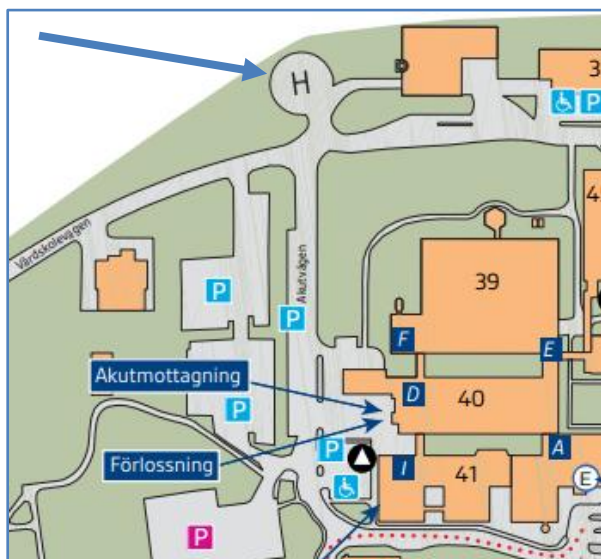
jobbigt att simma med dubbelselen, vinschvajern, allra helst utan fenor. Ytbärgaren är framme, rundar båten och får tag i den nödställda. Han är nu mer död än levande. De sista krafterna han har, använder han till att kämpa emot ytbärgaren. Den nödställda är halvnaken, full av spyor, hal som en dö fisk. Ytbärgaren får på den nödställda dubbelselen, efter stort besvär. Men nu har vinschvajern hamnat under båten, eftersom helikoptern står på läsidan och ytbärgaren befinner sig på lovartsidan. Propellern är igång, då skepparen försöker hjälpa till att manövrera båten. Situationen är uppenbart farlig. Vinschvajern kan hamna i propellern. Föraren hovrar undan med helikoptern, så vajern kommer fri från båten. Den nödställda har under tiden glidit ur selen. Ytbärgaren får tag på honom igen, men är mycket utmattad. Vid första lyftförsöket glider den nödställda ur selen igen. Han sjunker och försvinner från ytbärgaren. Helikoptern piskar upp vattenytan. Det är nästan omöjligt att hitta honom för ytbärgaren. Färdmekanikern /vinschoperatören uppe i helikoptern får efter en stund, syn på den nödställda, som nu flutit upp. Han pekar åt yman, som är fullkomligt slut och desperat. Han lyckas åter få selen på den nödställda. Denna gång bakifrån, från fötterna. Nu blir det svårt. Att vinscha en person hängandes i fötterna, har vi aldrig gjort. När selen kommer i midjehöjd, bestämmer sig vinschoperatören för att vinscha in linan. Samtidigt skriker han till föraren "lyft" Ytbärgaren tar ett kraftigt tag om midjan på den nödställda. Ekipaget är nu på väg upp ur vattnet. Den nödställda hänger dubbelvikt i selen. Vatten, spyor, öl, brännvin rinner ur honom.

Nu kommer nästa problem. Hur få in honom i helikoptern dubbelvikt? Inget vi normalt tränat på. Ombord på helikoptern finns två extra personer. Det är kompanichefen och hans handgångne man. Med förenade krafter får vi

ombord den nödstälde och ytbärgaren. Han är livlös. Ingen andning, ingen puls. Navigatören och färdmeken sätter genast igång med HLR, hjärt-lungräddning. Två inblås, 30 hjärtkompressioner, två inblås, 30 hjärt.....

Mot Karlskrona

Vi startar mot Karlskrona Lasarett, som bara ligger några få minuter bort. Dessa har förvarnats och möter upp, vid den nybyggda landningsplatsen, med personal och rullbar bår.



Helikopterplatta och akutmottagning i Karlskrona

Navigatören och färdmeken lyckas få den nödstälde att spontanandas. Full fart i uppförsbacken mot akutintaget. Det är nu som kompanichefens handgångne man får visa sin kapacitet. Det är en ung man, med mycket stort självförtroende och adrenalinet sprutande ur öronen. Han tar befälet. Sätter full fart uppför backen med rullbåren. Den något överviktiga sjuksystem hänger inte med. ”Stopp, stopp” skriker hon. ”Du skall svänga vänster här, mot akutintaget”.

Tillbaka på flottiljen

När besättningen kommer hem till divisionen, kommer flottiljchefen Gunnar Ståhl ner och ger ytbärgaren Anders Reihamar välförtjänt beröm för en fin insats. Det var nog ett uppdrag

Anders sent skall glömma. För oss andra var det en vanlig dag på kontoret.

Åke (fingerat namn) kommer efter en tids vistelse på lasarettet, varav tre dygn i respirator, att överleva. Han har inga minnen av vare sig olyckan eller räddningen. Vad hade de båda kompisarna varit ute på? ”Det är en helt annan historia” som Kipling sa. Om de inte direkt tillhörde stadens A-lag, så var de nog i varje fall väl kvalificerade för B-laget. De gav sig ut på en trevlig dag på sjön, i det vackra sommarvädret. Båten var ordentligt bunkrad med öl och brännvin. Sen inträffar det vanliga. Åke blir pissnödig.

Det är inte alltid det behöver vara orkanvindar, snöstorm, dimma eller ösregn för att dramatiken skall infinna sig. Det räcker med sommarens varmaste, lugnaste och vackraste dag.

Den här historien blev ett år senare till en varnande och tragikomisk berättelse på fyra helsidor i en söndagsbilaga i Expressen.



PES på plats till höger i HKP-4

Foto F 17 Arkiv

Text PES, Carl-Olof Persson

Redigerat av Bengt A Andersson och Jan Landin

Från flygnavigatör till elingenjör

SK 60 lätt attack skjuter raketer på Junkömålet sydost Luleå. Foto F 21



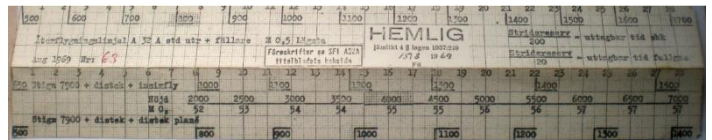
Denna berättelse handlar främst om Bo-Göran Larsson som var kontraktsanställd flygnavigatör på F 17 1965 – 1976. Fram till 1997 fortsatte han som reservofficer och navigatör på lätt attack (SK 60), mera om detta nedan. Grunden är ett 30-sidigt kompendium om sitt yrkesliv som han tagit fram främst för sin familjs skull. Jag skriver även lite om hans civila karriär, flygnavigatörens roll, lätt attack (LA) och systemet med kontraktsanställda förare och navigatörer.

En fin sommardag år 1954 är 8-åriga Bo-Göran ute i Karlskrona skärgård med sin farfar. Plötsligt får de se ett vitt streck på himlen (kondensationsstrimma på hög höjd) – ”vad är det” undrar gossen? Farfar Josef svarar att det nog är de nya ”reoplanen” från F 17. Han hade läst om att F 17 hade fått låna ett antal jetdrivna J 21R inför övergången till A 32 Lansens. Detta imponerade stort och skapade ett livslångt intresse för flyg hos Bo-G. Liksom många andra vid denna tid blev han flygpojke vilket var en ”plantskola” för senare yrkesval.

Realexamen 1962 följdes av anställning som elektrikerlärling på Karlskronavarvet. Tester 1964 för flygtjänst i FV och en period på flygskolan på F 5 följdes av GNU (grundläggande navigatörsutbildning) på F 1 i Västerås. En av lärarna där var Gunnar Mossberg, senare FL på F 17 och mångårig skribent i denna tidning.

I maj 1965 placerades Bo-G tillsammans med sex kurskamrater på 1. div F 17 – ”Quintus röd” med Nils Lind som divchef. Senare blev det

flygtjänst på övriga A 32-divisioner på F 17 och avslutning på ”Nisse gul”. Det var den sista kvarvarande A 32-divisionen på F 17 (3. div) som avvecklades i december 1975. ”Nisse gul” anspelar på divchefen Nils Staffas (färgen gul för 3. div).



”Attacklinjal” – enkelt hjälpmedel för att i luften snabbt kalkylera räckvidd med mera m h t kvarvarande bränslemängd

Generellt om flygande personal

Det svenska militärflyget har och har haft ett flertal olika besättningsfunktioner i luften. Förutom förare även navigatörer, spanare, signalister, skyttar (bemannede rörliga kul-sprutor, finns även idag på HKP), färdmekaniker (idag främst i tyngre transportflygplan och helikoptrar).

Flygnavigatörer med huvuduppgift att precisionsnavigera är främst kopplat till det tvåsitsiga spanings- och attackflyget, d v s S 32, A 32 och SK 60 (lätt attack). Övriga flygnavigatörer var förstås också engagerade i navigeringen, men i stor utsträckning ägnade de sig i ex. jaktfl på främst jaktstridsledning.

Samtliga dessa kategorier har haft högst varierande anställningsformer. Påfallande många var värnpliktiga, främst under 2. vk då det utbildades över 400 så kallade ”silvervingar” som var vpl förare. Merparten av

skyttarna var också vpl. Spanarna var ofta officerare ur Armen och Marinen som kommenderades till flygtjänst i FV, främst i spaningsflyget. Övriga kom ur de tre ursprungliga befälskategorierna officer, underofficer och underbefäl.

En stor och speciell kategori är de kontraktanställda fältflygarna som utbildades 1946 – 1982. Flertalet navigatörer under denna tid var också anställda på sådana tidsbegränsade kontrakt. Totalt har det funnits mer än 3000 förare/navigatörer på kontrakt i FV. Det innebär att merparten av personalen på flygdivisionerna inte var fast anställda utan efter ~ 7-12 års militär flygtjänst övergick de till annan verksamhet. Vissa sökte dock och fick fast anställning i flyg- eller marktjänst. Modern teknik för kommunikation, navigation, data-länkar mm har till stor del rationaliserat bort flera av de nämnda kategorierna av flygare.



Divisionsfoto "Quintus blå", divchef Stig Nilsson, senare namnbyte till Schyffert (pappa till Henrik S.)

Attackflyg

Under 2. Vk utvecklades efterhand flygburna raketer som sköts på låg höjd och med korta skjutavstånd. Precisionen var väsentligen bättre än frifallande bomber från högre höjd, även akan användes i ökad omfattning mot mark- och sjömål.

Sovjet var tidigt ute med främst flygplantypen IL-2 "Sturmovik" som byggdes i ~36000 exemplar. Enkla raketer, tveksam taktik och dålig utbildning gav dock relativt låg träffsäkerhet.

De allierade fick snart fram bättre materiel och taktik, bl a lyckades RAF bra då de hängde raketer på jaktflygplanen, s k "fighter bombers".

Även i FV började man använda främst J 21, J 28, J 29 och även B/T 18 för detta.

År 1952 flög A 32A Lansen för första gången, det är det första svenska fpl som är konstruerat för just attackuppgifter. I praktiken det enda renodlade attackflygplanet i FV eftersom efterträdaren AJ 37 ju var början på det som idag allmänt kallas "multirole". Senare utvecklades som bekant även en jakt- och en spaningsversion av Lansen.



A 32 Lansen Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

De totalt tolv attackdivisionerna A 32 Lansen på F 6, F 7, F 14 (senare flyttade till F 15) och på F 17 är nog välkända för flertalet läsare. Förutom fyra 20 mm akan fanns det en mängd olika vapenalternativ som hängdes på balkar – bomber, raketer och sjömålsroboten Rb 04.



Bo-Göran Larsson med personlig fallskärm äntrar en A32 Lansen. Senare infördes stolmonterad skärm vilket minskade risken för vådautlösning av skärmen

Lätt attack

Mindre känt i Sydsverige är nog de fyra lätta attackdivisioner som fanns i FV fram till 1997. I slutet av 1960-talet beslutades att merparten av SK 60 skulle organiseras i lätta attackdivisioner utgångsgrupperade i övre Norrland.



Lätt attack SK 60C Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

Beväpningsalternativen (SK 60B/C) bestod av 13,5/14,5 cm sprängraketer och poddar med 30 mm akan. SK 60C ("långnos", med kamera) användes även för spaningsuppdrag.

Under åren 1973 - 1983 fanns en SK 60 LA-division på den nyuppsatta 3.div F 21, främst för utb och taktikutveckling. De fyra krigsdivisionerna och stationskompanierna sattes upp av F 5 resp. F 16. Som ff placerades flyglärare, personal från målflygdivision och tidigare ff som ofta var civila trafikpiloter. Navigatörerna var ofta likt Bo-G tidigare fnav från A 32-systemet.

Taktiken bestod bl a av extrem lågflygning för att undvika upptäckt. Det ställde stora krav på navigatörerna som i princip följde höjdkurvan

på detaljerade kartor. Liksom i det tyngre attackflyget (A 32 och AJ 37) fanns det genomarbetade beskrivningar (målpärmar) av tänkbara mål i händelse av ofred. Flygsamverkan med armén var väl etablerad där en särskild grupp på marken i ett sent skede kunde ge detaljerad målinfo strax innan anfall.



Facktecken (före 1972) för kontraktsanställda flygförare respektive flygnavigatörer i FV.

Civil karriär

I de nämnda kontrakten ingick bl a rätt till så kallad CAU (civilanställningsutbildning), vilket var ett sätt att förbereda föraren/navigatören för arbetslivet efter FV. En del av arbetstiden fick då användas till civila studier. Bo-G läste på så sätt in en ingenjörsexamen med inriktning elkraft. Ett par veckor efter den sista A 32-flygningen på F 17 var han anställd som driftingenjör på Milo Syd byggnadskontor i Kristianstad. Sedan följde ett antal omorganisationer under åren enligt gängse militär rutin (!). FortF – Confortia – Sycon – Carl Bro – Grontmij, d v s det blev efterhand konsultbolag som även sysslade med arbeten utanför FM. På senare år har Bo-G arbetat som elingenjör åt företaget Airfield Group som har uppdrag åt FM över hela Sverige, däribland på bl a F 17.

Parallellt med detta har han då också varit reservofficer och fortsatt som fnav i SK 60 på LA med placering i övre Norrland. Totalt cirka 1200 tim flygtid i Lansen och 400 tim i SK 60. Ett yrkesliv i luften och på marken för FM!

Sammanställning och intervju

Ingmar Olofsson

Källor: Privat kompendium (Bo-Göran Larsson), SAAB 105 (Emil Lindberg och Sven Stridsberg), F 21 hemsida och kamratförening.

Foto: via Bo-Göran Larsson där ej annat anges



Under T 18 / B 18 perioden fanns båda utföranden av flottiljvapen. Både med hertigkrona och kungakrona. Se även omslagsbilderna. Foto ur Göte Sjöbloms album som färglagts i dator av Magnus Billestedt

Blekinge före 1683

Blekinge nämns först som tillhörande svearna cirka 890. Mellan 1231 och 1658 tillhörde Blekinge Danmark. Från 1658 stod Blekinge under Kristianstads län fram till år 1680 då det förenades med Kalmar län. År 1683 upprättades Blekinge län, vilket har bestått oförändrat sedan dess.

Blekinges landskapsvapen

Blasoneringen lyder: ”I blått fält en ek med tre kronor uppträdde på stammen, allt i guld.”

Vapnet kan, i likhet med alla svenska landskapsvapen, krönas av en krona. Den kungliga kronan används av kungafamiljen, av nationen och av statliga myndigheter. Landskapsvapen använder normalt en hertigkrona vilket också inledningsvis skedde för några av de tidiga flygflottiljerna.

Blasonering

Blasonering är en vapenbeskrivning inom heraldik. En beskrivning av ett vapen i text, så att man enbart med hjälp av denna beskrivning kan framställa en korrekt avbildning av vapnet. Syftet med att ha en sådan textbeskrivning är

dels att lättare kunna jämföra olika vapen, dels att innehållet får ett visst oberoende av det konstnärliga utförandet.

När man fastställer ett vapen, så är det blasoneringen man fastställer, inte bilden (till skillnad från till exempel moderna varumärken, som alltid registreras med ett visst utseende). Därför kan man se ett och samma vapen i något olika utförande på olika ställen, men det är ändå att betrakta som samma vapen.

Ordet blasonering är ett lån från det franska ordet blasonnement med samma betydelse, efter ordet blason som betyder sköld.

Först på hästtäck 1660

Vapnet skapades för att representera det nyligen med Sverige införlivade landskapet i samband med kung Karl X Gustavs jordfästning år 1660. Först i samband med en förnyad fastställelse år 1944 slogs det fast att trädet är en ek.

Blekinge var såvitt man vet det enda av de så kallade Skånelandskapen, som under medeltiden förde ett gemensamt sigill för de olika häraderna.



Blekinges landskapsvapen, broderat för hästtücke buret vid Karl X Gustavs begravning den 4 november 1660.

Finns på Livrustkammaren.

Blekinge län för ett vapen identiskt med landskapets, när länsvapnet används av länsstyrelsen, kan det krönas av kunglig krona.

Kronan används av länet eftersom länet (landshövdingen) är statens (kungens) förlängda arm i området. Landstinget idag, Region Blekinge, är däremot en omvänd organisation som vilar på folket och dess fria val. Därav skillnaden i heraldiska rangsymboler.

Varför olika utseende?

En sökning på Internet ger via Wikipedia ett antal olika versioner Blekingevapnet. Varför skiljer sig Wikipedias utföranden av heraldiska vapen från det vapen som visas på exempelvis en myndighet eller kommuns webbplats.

Det enkla svaret är att alla utförandena är korrekta. Heraldiska vapen skapas utifrån en blasonering som kortfattat beskriver vapnet. Svenska heraldiska vapenbeskrivningar registreras hos Riksarkivet.

Därför kommer varje utförande som skapas av vapnet att se olika ut. Enskilda vapentolkningar kan skyddas av upphovsrätten. Därför omöjliggörs normalt kopiering av den version som en kommun själv använder.

F 17 Blekinge flygflottilj

Försvarsmakten brukar endast heraldiska vapen i den design som statsheraldikern levererat till myndigheten.

Enligt Heraldikhandboken har F 17 haft endast två utförande på flottiljvapnet.



1944-1994



1994 -

1944 – 1994 flottiljvapen med blått fält, Blekinges vapenbild, en ek med tre öppna kronor uppträdde på stammen, allt av guld, krönt av en kungakrona.

Från 1994 flottiljvapen i blått fält, Blekinges vapenbild, en ek med tre öppna kronor uppträdde på stammen, allt av guld; däröver en av en sträng av guld avskild blå ginstam belagd med en vingad tvåbladig propeller av guld. (TFG 950009).

Ett tredje utförande



Tidigt blekingevapen med hertigkrona från en T 18 från F 17 jämförd med en gjuten landskapssköld.

På fotografier av B 3 och T18 finns en äldre variant av flottiljvapnet krönt av den mindre hertigkronan. Under T 18 perioden byttes flottiljvapnet till det med kungakrona som gällde fram till 1994.

Text Bengt A Andersson

Källor
Heraldikboken ISBN 91-971584-9-6
Parad
Wikipedia

Flygning på absolut lägsta höjd



J 35F, precis efter lättning vid uppvisningen 1981 på F 17. Foto Nils-Arne Nilsson, Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

Det är i augusti i sommar 40 år sedan F 17 besöktes av ett sovjetiskt flygförband med MiG-23. Det var många församlade från svensk sida. Jag hade själv förmånen att vara en av de inbjudna och stod under uppvisningarna på onsdagen på "räddningskullen" söder om taxibana C tillsammans med några F 17 piloter och fick uppleva min starkaste upplevelse inom flyget.

Det var den vackra sommaren 1981 och flygvapnet skulle ta emot ett sovjetiskt flygförband, inom ramen för de besöksutbyten som hade startat med MiG 21-besöket vid F 16 i Uppsala 1967. Denna gång skulle en grupp MiG-23 besöka F 17 i Ronneby.



MiG-23 med variabel vinggeometri Foto Bengt A Andersson

Det sovjetiska förbandet

Det sovjetiska förbandet bestod av en Tu-134, en An 12 fyrmotorig transport och MiG-23 från Kubinkabasen utanför Moskva. MiG-23 har variabel vinggeometri och genomförde en imponerande flyguppvisning. Efter start, spaken bakåt och rakt upp. De flög över fältet med vingarna i båda positionerna. Vid passagen hördes ett pulserande ljud bakom flygplanet. Landningen var inte lika imponerande, möjligen fältmässig, då hjulen sattes i före bankanten.

Uppvisning i lågflygning

Flygvapnet genomförde två uppvisningar utöver det vanliga. Den första med en J 35F, F 17-20 som flögs av divisionschefen Mats Lindskoog. Start söder ut. Hjulen fälldes in mycket tidigt och vi kunde norrifrån från se hur flygplanet gungade till efter den mycket tidiga

lättning och piloterna runt om oss sa ”där var det nära”.

Den andra uppvisningen skedde med SH 37 Viggen, 37909 märkt F 17 – 67. Uppvisningen flögs av Christer Hjort från F 7.



Christer Hjort i SH 37 Viggen på väg ut för start
Foto Bengt A Andersson

Flygplanet var helt rent och deltankat med bränsle för att med tänd EBK verkligen imponera med flygplanets prestanda. Starten glömmet ingen som var där. Jag har letat efter bilder på starten men endast hittat en.



Starten sedd från söder. Foto via Christer Hjort

Det mest imponerande

För mig var detta det mest imponerande jag sett inom flyget. Jag har under åren funderat på om det verkligen var så utöver det vanliga tills jag läste boken, Ännu flera Flygar-historier, samlade av Nisse Bruno, sammanställda och utgivna av Mikael Forslund.

En av flygarhistorierna i boken beskriver besöket av MiG-23 och uppvisningarna på F 17. Den stämmer helt med vad jag minns.

Flygning på absolut lägsta höjd

Källa: Jerk Fehling.

Det var den vackra sommaren 1981 och flygvapnet skulle ta emot ett sovjetiskt flygförband, inom ramen för de besöksutbyten som hade startat med MiG 21-besöket vid F 16 i Uppsala 1967. Denna gång skulle en grupp MiG-23 besöka F 17 i Ronneby. Som chef för den tekniska underrättelsetjänsten vid FMV-F blev jag givetvis involverad i detta besök. En av mina yngre bröder ägde en sommarstuga i Åryd, endast några mil från flottiljen. Där upprättade jag ett litet "intelligence collection center" vilket innebar att jag varje kväll skriftligen dokumenterade dagens ihopsamlade erfarenheter i mysig miljö. Mellan varven, då aktiviteterna på flottiljen inte krävde min medverkan, kunde jag i stället ägna mig åt fysiska aktiviteter av typ simning och vind-surfing. En s k optimal planering (flygvapnet hade faktiskt tur som fick besöket just då. Bara några månader senare körde ju ubåten U 137 på grund i samma område och de militära kontakterna med Sovjet frystes ned under en längre period).

I mitten av besöksveckan arrangerades visningar av båda sidornas materiel med sedvanlig förnämlig insats av Tolkskolan. Dessutom bjöds på flyguppvisning från båda sidor. Denna dag var den självklara höjdpunkten och den ena flygplanlasten efter den andra av intresserade flygvapenanställda flögs in till flottiljen. MiG-23:an imponerade storligen såväl på marken som i luften och många prestandaintresserade passade på att tala om för mig att flygplanet nog var mycket bättre än vad underrättelse folket hade rapporterat. Detta var förstås fel. Diagrammen i våra handböcker stämde nära nog exakt. Snarare var problemet det gamla vanliga, "du tror det när du ser det".

Jan-Ivar Anderson, på den tiden Försöks Centralens (FC) chefsprovflygare, hade tillfälle att sitta i flygplanet och ställa frågor. Efteråt sade han till mig:

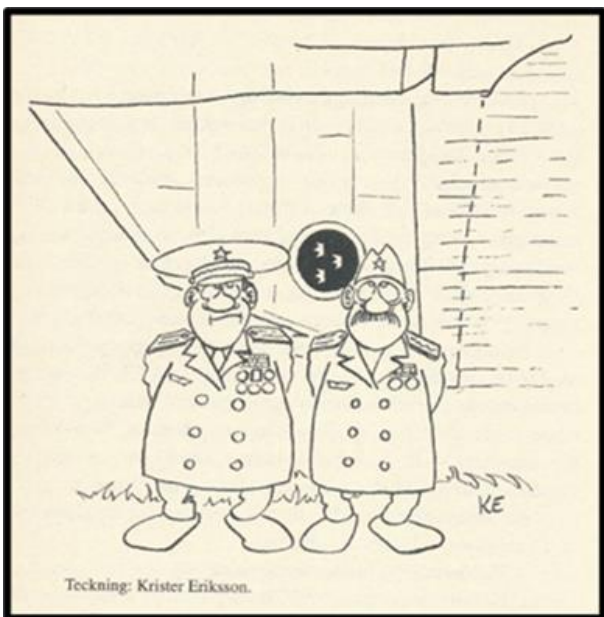
-Tänk om vi kunde få över en sån här kärra till FC och stoppa in våra egna system i den.

Från svensk sida flögs en bra uppvisning med J 35F Draken från F 10 i Ängelholm och sedan var det dags för Christer Hjort från F 7 i Såtenäs att visa vad AJ 37 Viggen gick för.



Start söder ut med full ebk. Foto Nils-Arne Nilsson, Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

Jag tror inte att någon som var där någonsin kommer att glömma den uppvisningsflygningen, i synnerhet inte starten med åtföljande brant sväng på lägsta höjd runt flottiljområdet. När jag vände mig om för att följa 37:an med blicken såg jag inget flygplan, enbart dånet från ebk:n hördes. Så fick jag se ena vingspetsen med de tre kronorna skymta fram mellan trädtopparna.



Teckning: Krister Eriksson.

Christer Hjort på låg höjd över F 17

Den andra vingspetsen borde då befunnit sig ungefär i höjd med trädgårdsmöblerna på de villatomter som Christer passerade, innan han återkom med vingarna i vertikalläge, bokstavligen passerande mellan flaggstången och kanslihuset.

Folk kippade efter andan och förtjusningen var minst sagt skräckblandad. Gunnar "Fiffel" Lindström, vid den tiden chef för flygsäkerhetsenheten i FMV, stod endast några meter från mig och med rösten i falsett skrek han: Förbjudet! Förbjudet! Förbjudet!

Nu avlöpte det hela väl. Christer Hjort var mycket rutinerad och visste antagligen vad han gjorde och säkert hade han någon form av sanktion från högre ort. Men det vettiga med uppläggningsen av denna flygning diskuterades ändå av expertisen långt efteråt.

Tillbaka på kontoret i "tegelhögen" i Stockholm vidtog sedan arbetet med att samla in och översätta det som skrivits om F 17-besöket i den sovjetiska militära fackpressen.

I "Krasnaja Zvezda" hittade vi följande, som kortfattat och med god precision beskriver den sovjetiska synen på vad som hände:

"Ett sovjetiskt flygförband besökte i förra veckan kollegor i det svenska flygvapnet vid flygflottiljen F 17 i Ronneby. Besöket gynnades av vackert väder. På onsdagen var det flyguppvisning. De sovjetiska förarna gjorde en bejublad uppvisning. Svenska flygvapnet visade flygning på absolut lägsta höjd".

40 år senare

Så här 40 år senare kan det konstateras att uppvisningsflygplanens hemflottiljer i texten ovan inte stämmer med bilderna från tillfället men det gör inte historien sämre.

Noteras kan att både Jerk Fehling och Christer Hjort avled under 2020.

Sammanställt av Bengt A Andersson

Med tillstånd av förläggare Mikael Forslund att använda materialet från boken, Ännu fler Flygar-historier.

över Östersjön när man kom söderut och sattes in på olika uppdrag.

Kall dag med extra drag

Men så kom det en dag, jag hade tagit bussen från där jag bodde in till Luleå och kände att i dag är det mycket kallt så det borde vara extra drag i maskinen om man fick göra ett speciellt pass. Efter att ha morgonfikat med hamnarbetarna på ett litet fik, dom blodröda kommunister och jag i uniform, vi hade mycket trevligt ihop så bytte jag till nästa buss och efter ett tag var jag ute på F 21.

Ett kort pass planeras

Briefing och väder, jag framlade önskemålet om att få göra övningen stridsmässig av, vilket gick ut på att ta ut max ur Viggenmaskinen. Detta beviljades, jag började planeringen, kollade temperaturen som låg på minus 20 grader, ringde flygledaren och frågade om jag kunde få luft upp till 10 000 m över plats direkt efter start. Detta skulle ordnas lovade de.

Omklädning

Sedan omklädning och så fram med profilen för flygningen. Denna profil var den skarpaste vi hade när det gällde prestanda och det krävdes att både jag och maskinen tog ut max av vad vi kunde prestera.

20 grader kallt

Så ut i vinterkylan, passet skulle börja. Vid min maskin stod frusna tekniker och beväringar. Jag briefade tekniker om att jag skulle göra ett mycket kort pass och fick en svart blick tillbaks, han ville naturligtvis in i värmen. Jag sa att jag är snart nere igen så du hinner inte in och fika. Jo, jag ska in och fika sa han.

Stridsmässig av

Jag gjorde min checklista och taxade ut och då såg jag att teknikern inte gick in, den hårdingen stod kvar i vinterkylan. Nu max start Zon 3 en riktig spark i baken, lättade men steg inte så mycket, farten accelererade med fortsatt max tänt. När jag fått fart M0,8 så lyfte jag nosen till 60 graders stigvinkel och nu bar det av uppåt utan fartminskning. På 8000m höjd så släckte

jag, vände runt på rygg och påbörjade en halvroll, med ingångsfart på M0,8 och med maxbelastning gjorde det att farten backade och när jag fått ner den till 600 km/h så tände jag upp igen Z3, väl i horisontläge rollade jag runt igen, fortfarande max tänt och med max belastning som under hela övningen låg på 6,5 g, ny halvroll och nu var jag nere på 3000m då la jag på en max sväng med fortsatt 6,5 g ner till 2000m och så stigning upp till 8000 m igen och en ny likadan övning.

Väl ner på 3000m så tändes varningslampan Br 24 och två röda lampor blinkade. Nu fick jag släcka och bara gå på grundmotorn. Soppan som nu bara var 24% kvar medgav inte vidare flygning med efter-brännkammare utan nu var det hemgång. Jag hade nu dragit ut nästan hela bränslelasten och maskinen hade nu dragit som max 850 l i minuten.

Vänta på SAS

Jag hade nu bara några minuters flygtid och bad att få svänga in för landning, men fick till svar att dra ut varvet om möjligt för att släppa in en SAS kärra före. Min flygtid på det passet skulle ha blivit 9 min men blev nu 12 min pga. Ut-draget varv.

”E de nå fel”

Jag taxade in och möttes av en tekniker som stod kvar i kylan, med orden ”E de nå fel”. Jo sa jag ”soppan e slut” Han tittade på mig med sina mörka ögon och började tanka.

Bevisen för stridsmässig av

Väl inne på divisionen så ville mina kollegor se min underarm och mycket riktigt små blodröda märken efter att blod trängt fram i skinnet visade sig, passet var godkänt. Skinnet på underarmens insida är så tunt att med belastning under lång tid med 6,5g brister en del blodkärl Dessa små blod märken försvann efter några dagar så sen var kroppen klar för ett nytt tufft pass i en härlig maskin.

Jan Landin

Byggnad 239, äldsta byggnaden på F 17



By 239

Foto Jonas Holmberg F 17

Den äldsta byggnaden på F 17 är By 239, Förrådet är som 1946 flyttades några hundra meter inom F 17 från sin ursprungliga plats som vagns och förrådsbod på Bredåkra hed.

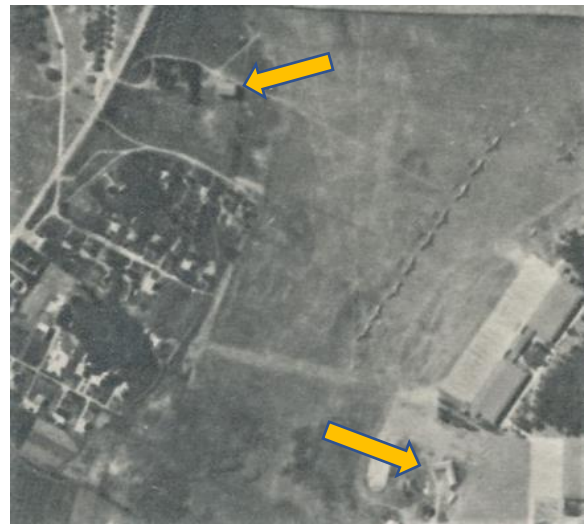
Bredåkräläget

Av Bredåkräläget 1886 – 1902 återstår inte mycket idag. Trädallén som löper i ungefär östlig-västlig riktning söder om grusplanen mitt emot flygstationen är den enda lätt synliga återstoden. En noggrann besökare kan hitta några husgrunder och gropar söder om allén. En av många helt försvunna byggnader är vagn- och förrådsboden.

För Blekinge bataljon uppfördes ett antal större och mindre byggnader runt vägen som gick i södra kanten på Bredåkra hed. Längs allén planterades en teradig lindallé.

Där fanns skolbyggnad, sjukhus, förläggning och mathall plus ett antal mindre byggnader. Huvuddelen av byggnaderna tillhörde Kronan ställda under Artilleri-Departementet. Officerspaviljong, restauration och en del mindre byggnader tillhörde regementet.

Förråds och vagnsbyggnaden den övre gula pilen tillhörde Kronan. Den var 19,45 x 11,58 x 8,02 m och byggdes 1888.



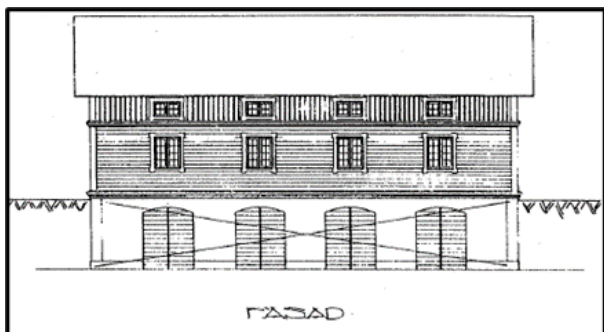
Vagnsbyggnaden flyttades från sin plats vid den övre pilen till sin nya plats vid den nedre pilen. Trädallén kan ses i övre vänstra hörnet.

By 238 Snickeriet

By 238 är en vinkelbyggd uthuslänga i trä, i kraftig stolp- och regelkonstruktion. Det var den tidigare ladugården på en vid flottiljens bildande inköpt gård. Byggnaden är ombyggd och renoverad i flera omgångar. Mangårdsbyggnaden är riven.

By 239 Förråd till snickeriet

By 239 är den enda bevarade byggnaden från Bredåkräläget. Byggnaden är troligen byggd 1888 och hade en sockelvåning i sten med fyra portar som vagnsbod och över det två förrådsvåningar i resvirke (stående timmer). Enbart den övre trädelen flyttades in på F 17 och bottenvåningen i sten, revs. Trädelen placerade på en gjuten platta och kläddes i liggande panel. Flyttning in på flottiljområdet skedde 1946.



Vagnsbyggnaden från Bredåkra hed med bottenvåningen i sten överstruken då den delen ej flyttades med. Ritn och byggnadsunderlag från FortV.

Fårtropp

Byggnaden användes några år från 1945 som fårhus!

F 17 flygfältstropp m/44 hade en något märklig organisation. Flygfältet var då enbart ett gräsfält med tre stråk utan hårdgjorda banor. Nils Olmin berättar: "I syfte att åstadkomma en så jämn och kortvuxen gräsyta som möjligt användes under 40-talet en vid flygplatsen 'stationerad' fårhjord. Den leddes av en herde som bodde i en äldre villa på flottiljområdet. Till sin hjälp hade han en mycket vällärdhund – en collie. Mellan herden och trafikledarna utvecklades ett väl fungerande samarbete.

Det var en imponerande syn att se herden och hans hund när de i samband med banbyten eller av andra skäl insamlade och förflyttade sin fårhjord. Fåren kunde i det rika gräsbeståndet såväl välja som vraka. Fältet var stort och i valsituationen vrakades allt mer det höga gräs som från operativ synpunkt utgjorde den största olägenheten."



En B 5 och en T 18 med "gräsklipparna" i framkant.



Inuti byggnaden finns minnesbilder från sin tidigare verksamhet. På andra våningen finns en märkning BEVÄRINGEN.



På bottenvåningen finns märkningar kvar från T 18-tiden 1947-56. På väggen finns skyltar för upphängning av reservdelar, ex v BIKLAFF till T 18.

Text Bengt A Andersson

Bilder från F 17 arkiv och Bengt A Andersson om ej annat anges

Traditionsrummet 25 år

Ändamålet för kamratföreningen är att verka för vidmakthållandet och stärkandet av samhörigheten mellan personal som tillhör eller har tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, bidra till vårdandet av traditioner, befordra ett gott kamratskap och utgöra en föreningslänk mellan Blekinge flygflottilj, Ronneby garnison och bygden. En del i detta är inrättandet av Museet, numer benämnt Traditionsrum. Museet invigdes den 28 november 1995 och fyllde nu som Traditionsrum, 25 år den 28 november 2020.



Museet invigdes den 28 november 1995 av C F 17 Boo-Walter Eriksson. Bandet hålls av Gunnar Eriksson och Lars-Erik Svensson.

Efter branden i matsalsbyggnaden där museet var inrymt, fick det utrymmas och återuppbyggas i den nya matsalsbyggnaden.

C F 17 Lars Bergström återinviger 2015 Museet, nu som Traditionsrum, då det bara finns ett museum för flygvapnet och det är Flygvapenmuseum.



Leif Possung och Bengt Gustavsson berättar vid återinvigningen om arbetet med att återupprätta och inreda Museet som Traditionsrum.

*Sammanställt av: Leif Possung och Bengt A Andersson
Foto F 17 arkiv*