



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2019



Ur innehållet:

- F 17 får sin 17:e chef**
- Ny chef för flygvapnet**
- Flygdag F 17 75 år 2019**
- Qvintus Guld**
- 17 år med JAS 39 på F 17**
- Evald Melander minns**
- DC-3 till Normandie**
- Klart landa**
- När alla vindar blåser rätt**
- Beväpning JAS 39E**
- Med F 17 i österled**
- F 17 Kamratförening 40 år**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2019. Årgång 14.

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	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

Grafisk produktion

Printfabriken, Karlskrona

Adress

F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post

redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida

www.f17kamratforening.se

Omslagsbilden visar: JAS 39C, Qvintus Guld, 39210 med mest flygtimmar av alla.
Foto Jörgen Nilsson

Bli medlem i F 17 Kamratförening

F 17 Kamratförening bildades 1979 och har under **40 år** 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 huvudmedlem två nummer av ***Bredåkrabladet***.

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!
Styrelsen

Jubileumsboken F 17 75 år

Du har väl inte glömt att hämta ditt fri exemplar. Gäller för alla som betalat medlemsavgiften före flygdagen den 25 augusti 2019.

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar!

Nu har även den här sommaren passerat. Jag tycker årstiderna avlöser varandra i ett allt snabbare tempo. Just den här sommaren har väl varit både vin och vatten eller snarare både regnig och tidvis solig. I varje fall närmar sig vintern med stormsteg.

Sedan förra numret av Bredåkrabladet har vi / F 17 haft några stora händelser. Jag tänker då i första hand på flygdagen den 25 augusti och flottiljchefsbudet den 10 juni. Dessutom genomfördes C F 17 halvårs-genomgång den 16 augusti. Vidare höll SMKR ett regionalt möte för medlemmarna i södra regionen den 2-3 september i Skillingaryd.

Vid samtliga tillställningar var kamratföreningen representerad.

Utan tvekan är det förberedelser och genomförande av flygdagen som krävt många resurser från styrelse, museigrupp, tidnings-redaktion m fl. Flottiljen planerade för 70 000 besökare. Det kom lite drygt 30 000, som mycket väl fyllde utställningsområdet. Att det inte kom fler berodde kanske på att dagen genomfördes i strålande solsken och kanske var det sommarens varmaste dag. Många föredrar säkert att tillbringa sådana dagar vid havet, med sol och bad, i stället för att vara på Bredåkra hed.

Flottiljen önskade medverkan från kamratföreningen för vissa aktiviteter. I olika sammanhang har vi vädjat till medlemmarna, bla i Bredåkrabladet, att ställa upp. Dessvärre var intresset litet att hjälpa till. Nästan obefintligt. Vad det berodde på vet jag inte.

Under flygdagen hade vi möjlighet att dela ut ett gratisexemplar av F17 jubileumsbok till alla som var medlemmar fram till flygdagen. Att bli medlem på flygdagen och få en gratis bok gick inte. De som inte hade möjlighet att hämta sitt exemplar hos oss, hör av er så kan vi skicka ett ex, eventuellt mot portokostnaden. I övrigt finns boken till försäljning i Traditionsrummet för 200 kr.

Den andra stora händelsen är att föreningen fyller 40 år. I min förra ledare skrev jag att detta ska uppmärksammas på något sätt. Med anledning av allt arbete med flygdagen har styrelsen beslutat att minska ner firandet något.

Vi kommer att fira med en julemiddag i F 17 personalmatsal den 11 december. Samtliga medlemmar är välkomna.

Priset, som är kraftigt reducerat, blir 50 kr. Föranmälan krävs, dels för tillträde till F 17, dels för att vi ska veta hur mycket mat som ska tillagas. Särskild inbjudan kommer.

Som framgår av annan plats i "Bladet" har F 17 ny flottiljchef sedan i somras. Kamratföreningen hälsar Tommy Petersson välkommen till sin nya befattning. Samtidigt vill vi tacka Lars Bergström för gott samarbete och önska honom lycka till på sin nya arbetsplats i HKV.

I år hoppas jag att jag får önska er alla God Jul och Gott Nytt År den 11 december, då jag hoppas se er på F 17. Även ni som inte har möjlighet att närvara, önskar jag

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR

Benny Hellström

Ordförande

RONNEBY GARNISON

Kallinge 2019-10-14

Kamrater i kamratföreningen,

Som Lars Bergström skrev i sin sista artikel i Bredåkrabladet i våras så tog jag, Tommy Petersson, befälet över F 17 och Ronneby garnison den 1 juni i år. Därav kan kanske några ord om mig vara lämpligt, så här i mitt första inlägg i kamratföreningens tidskrift. Jag började i flygvapnet, på F 5 i Ljungbyhed, sommaren 1989. Efter dåtidens sedvanliga utbildningsgång till stridspilot var mitt första riktiga förband F 6 i Karlsborg. Det lades dock ned redan 1993, varefter jag tjänstgjorde på F 10 i Ängelholm resten av 1990-talet. Jag grundutbildades alltså på Attackvigen, och flög efterhand även spaning. Till F 17 kom jag som Gripenpilot vid nyåret 2002/03, och har här tjänstgjort som ställföreträdande divisionschef och, efter FHS Chefsprogram 2006-08, divisionschef vid 172. Stridsflygdivisionen.

Den mer aktiva flygartiden hade jag förmånen att avsluta som operationschef för den andra halvan av vår svenska Libyeninsats 2011. Därefter har jag arbetat i Högkvarteret, dels med utvecklingsfrågor, dels som chef A5, dvs vår krigsplanläggning.

Hösten 2014 kom jag hem till F 17 igen som flygchef, dock endast under ca ett och ett halvt år då jag våren 2016 fick erbjudande om att genomföra USAF Air War College, och bodde med familjen i USA under ett år.

Sommaren 2017 återkom jag till Sverige som överste och befattningen som chef Flygtaktiska staben (FTS). Sedan nyår har vi omorganiserat Högkvarteret, bland annat genom att återupprätta försvarsgrenstaberna. För flygvapnets del finns nu

Flygstaben i Uppsala, i huvudsak bestående av gamla FTS, PROD FLYG och återförda delar från FMV och FMLOG. I den nya strukturen var jag delaktig att sätta upp vår nya planeringsavdelning, innan jag i slutet av maj åter styrde skutan söderut till F 17.

Blekinge är sedan drygt sexton år hemma för mig och min familj; fru, två tonårsdöttrar, en hund och en häst.

Mitt anförande i samband med chefsbytesceremonin byggde jag upp kring de tre känslorna tacksamhet, ödmjukhet och engagemang. Alla de tre känslorna finns kvar så här drygt fyra månader senare, fast kompletterat med stolthet. Stolthet över allt vi uträttat här på F 17 och stolthet över all fantastisk personal, både kontinuerligt och tidvis tjänstgörande samt alla frivilliga, vårt nätverk ut i samhället, där inte minst kamratföreningen spelar en viktig roll.

Sedan juni har mycket hänt. Vår första pliktade värnpliktskull har muckat, vi har haft flera frivilligkurser i samverkan med FVRF, dels ungdomar, men dels även vuxna, för första gången på mycket länge.

Efter en välförtjänt sommarsemester stod vi värd för Försvarsmaktens flygdag den 25 augusti. Ett fantastiskt lyckat evenemang! Tack för allt gott samarbete i samband med flygdagen i allmänhet och F 17 Minnesbok i synnerhet.

Några timmar efter vi stängde grindarna rullade många av våra soldater norrut då vi den veckan tog över Högvakten vid Stockholms slott.

Sedan dess har vi deltagit med båda divisionerna och flygunderhållskompanierna i en flygövning (TTP) i Norrland samt haft inryckning av nästa värnpliktskull. Denna gång 96 soldater, 76 unga män och 20 unga kvinnor, som under ca nio månader ska utbildas till flygbassäsoldater, mekaniker, sjukvårdare med mera.

Den 1 oktober högtidlighöll vi att vi fick en ny flygvapenchef, Carl-Johan Edström. Mats Helgesson, som ju bl a annat varit C F 17, avtackades därmed och gick i pension.

I skrivande stund påbörjas övningen SWENEX, en marin övning med en hel del flyginslag, både från F 17 och 3. Helikopterskvadronen som ju huserar här. I samband med övningen byggs även ett fältsjukhus upp här på vårt område. Och alltid, dygnet runt, året runt, drifhåller vi flygplatsen och bidrar med huvuddelen av resurserna till rikets incidentberedskap.

F 17 är alltså en fortsatt pigg 75-åring, ett jubileum som vi uppmärksammar flera gånger detta år, inte bara med flygdagen i augusti, utan även t ex den 6 november, den formella invigningsdagen 1944, vilket torde vara ungefär nu när ni läser detta.

I övrigt präglas vår tillvaro mycket av planering av verksamheten 2020, och då i synnerhet den stora Försvarsmaktsövningen AURORA 20 som i huvudsak kommer att utspelas här i södra Sverige. Vilket innebär att vi under andra halvan av maj kommer att höras och synas mycket, och det blir en viktig milstolpe i vår fortsatta krigsförbandsutveckling. Likaså för vår totalförsvarsamverkan, som är ett tema för nästa år. Den samverkan har för övrigt redan kommit långt här i Blekinge, men bra kan bli ännu bättre.

Under försommaren 2020 förväntas också nästa försvarsbeslut fattas, det skrev Lars Bergström om i våras och utvecklingen där

kan ni till stora delar följa i media. Allting pekar på att riksdagen kommer att besluta om substantiella och välbehövda tillskott i ekonomin, och därmed en ökad ambition avseende vårt lands försvarsförmåga.

Till våra fyra ledord Tillgänglighet, Trovärdighet, Tillsammans och Tröskeleffekt lägger vi nu ett femte, Tillväxt. Exakt vad det kommer att innebära för F 17 får jag återkomma till.

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. Min ambition är att göra allt jag kan för att denna goda samverkan ska fortsätta och om möjligt utvecklas, både med F 17 Kamratförening, men även med övriga där vi har rollen som traditionsbärare, det vill säga F 5, F 10, F 12 samt Flottans män i Ängelholm och Karlshamn.

Fortsätt jobba i samma positiva anda, så syns och hörs vi där ute.



Tommy Petersson

C F 17

17:e chefen för F 17 och ny chef för flygvapnet



Chefsöverlämning vid paradplatsen på F 17

Foto Försvarsmakten

Den 10 juni 2019 överlämnade den 16:e chefen för F 17 öv Lars Bergström chefskapet till den 17:e chefen för F 17 öv Tommy Petersson under ledning av flygvapenchefen Mats Helgesson.

Den 1 oktober befordrades Carl-Johan Edström till generalmajor och utsågs till ny chef för flygvapnet som efterträdare till Mats Helgesson.

Chefsbyte på F 17

Personalen var samlad vid paradplatsen. Efter musik av marinens musikkår inledde avgående chefen Lars Bergström med ett tacktal för sin tid som chef för Blekinge flygflottilj F 17.

Flygvapenchefen Mats Helgesson poängterade i sitt tal, kvalitén och egenskaperna för både den avgående och den tillträdande chefen för F 17.

F 17 marsch spelades av marinens musikkår och F 17 fana överlämnades till den nye F 17:e chefen, Tommy Petersson.

Medaljutdelning

Efter lunch i Bredåkrämässen utdelades medalj till avgående chefen Lars Bergström av nytillträdde chefen Tommy Petersson.

Medaljen var F17GM, Blekinge flygflottiljs förtjänstmedalj i guld.

Medaljen innehåller F 17 valspråk, *Styrka genom samverkan*.



Medaljutdelning på mässen Foto Försvarsmakten

Kaffe, tårta

Efter lunch var det kaffe och tårta i matsalen. Här fick personalen även möjlighet att säga

adjö till den avgående chefen och hälsa välkommen till den ny tillträdde.



Den nytillträdde och den avgående flottiljchefen för F 17.

Utdelning av F 17 jubileumsbok



Den senaste jubileumsboken F 17 - 75 år.

I samband med kaffet i matsalen delades F 17 jubileumsbok ut till personalen. Boken har tagits fram av flottiljen i samarbete med F 17 Kamratförening för att fira flottiljens 75 år, 1944-2019.



Bengt Gustavsson från Kamratföreningen hjälpte Åke Svensson och Magnus Leander med utdelningen av jubileumsboken över de 75 åren, 1944 till 2019.

Ny chef för flygvapnet

Den 1 oktober utsågs Carl-Johan Edström till ny chef för flygvapnet. Han efterträdde Mats Helgesson.



Den nye flygvapenchefens ankomst till F 17. Foto Försvarmakten

Besöket den 16 oktober på Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison inleddes med fanvakt utanför kanslihuset och fortsatte med besök på olika enheter inom garnisonen.



Chefen F 17 Tommy Petersson med nya flygvapenchefen Carl-Johan Edström Foto försvarmakten

Bengt A Andersson

Foto Bengt A Andersson om ej annat anges.

Blekinge flygflottilj F 17 75 år 1944-2019 Flygdag 2019-08-25



JAS 39D med lufttankningsanordningen utfälld.

Några bilder från den välbesökta flygdagen. 31200 räknade besökare kom till flygdagen. Dagen började i dis men bättrade sig sakta till en solig dag med bra förutsättningar för en lyckad flygdag med många uppskattade inslag.

Text o foto Bengt A Andersson



JAS 39E prototyp nr 39-9, tidigt på morgonen.



JAS 39E 39-9 lite senare på dagen



Spitfire och P-51 Mustang från Biltema



F-18 Hornet J-5011 från Schweiz



Modell i fullskala av JAS 39E den senaste Gripen versionen



B 17 från Saab



Helikopter 16 Black Hawk



Kön var lång för ett besök i TP 84 Hercules



Eurofighter Typhoon EF2000 30-54 från Tyskland



Försäljning av Jubileumsboken



SK 60 från Swedish Air Force Historic Flight



Störst var Lockheed C-5 Galaxy

Qvintus Guld en specialmärkt världsmästare som även firar 17 år för JAS 39 på F 17



Qvintus Guld på flygdagen 2019

Foto Jörgen Nilsson

Flygplanet är en JAS 39C Gripen med serienummer 39210. Det är den Gripen som har flugit flest flygtimmar i hela världen! I augusti 2019 strax under 2900 timmar.

Fjärde C-versionen

"210:an" är den fjärde tillverkade JAS 39 av C-versionen, 39C, och levererades till Försvarsmakten i april 2003. Hon flög 162 timmar vid KC:VoV (f.d FMV:Prov) i Malmslätt/Linköping, innan hon, den 18:e maj 2005, överfördes till 1:a (numera 21:a) Flygunderhållskompaniet vid F 17. Där "bor" hon än idag.

PRI-flygplan

39210 var länge ett så kallat prioritet-flygplan, PRI-flygplan. Ett sådant ska flygas mer och oftare än övriga flygplans-individer, för att man på så sätt tidigt ska få driftserfarenheter innan resten av flygplans-parken har uppnått samma drifttid. När

210:an nådde 800 timmar upphörde den dock officiellt med att vara ett PRI-flygplan.

På väg mot 3000 timmar

Den 14:e december 2006 passerade 39210, 500 flygtimmar. 1000 flygtimmar uppnåddes den 5:e november 2009. Den 4:e september 2014 passerades 2000 timmar. 2500 timmar nåddes den 6:e april 2017. Om det tickar på i samma takt borde 39210 / Qvintus Guld passera nästa milstolpe, 3000 timmar, i februari eller mars 2020.

Specialmärkningen

39210 uppmärksammades inför flygdagen med en specialmålning i GULD. Kronmärke i guld istället för mörkgrått.

Flottiljsiffran målades i guld men används normalt inte idag då flygplanen skall kunna cirkuleras till den flottilj där de behövs. Det stora emblemet på fenan är F 17:s vapen, som det ser ut sedan 1994.



*Q:et på fentoppen är F 17:s flottiljbokstav eftersom att Q är den 17:e bokstaven i det svenska alfabetet.
Foto Emil Lindberg*

Blått kamouflage

Notera att bakgrunden på fenan m.m. utgörs av ett s.k m/90 kamouflagemönster i fem toner av blått. Ett mönster som man annars brukar se i grönt på Försvarets uniformer. Tanken bakom kombinationen av mörkblå och guld var att det hela skulle påminna om Flygvapnets finuniform, m/87, även känt som "blåstället". Dock blev merparten av de blå nyanserna något för ljusa för att riktigt likna detta. Nåväl!

Huvudtyper på F 17

Flygplanen på sidan av kroppen är de huvudsakliga flygplanstyper som har använts på F 17 sedan flottiljen sattes upp.



Flygkroppens ovasida Foto Jörgen Nilsson

B3 1944 - 1947, T 18B 1947 - 1956, A 32A Lansen 1956 - 1975, J 35F Draken 1973 - 1981, SH/SF/JA 37 Viggen 1978 - 2002, JAS 39 Gripen 2002 -.

Utöver dessa har det vid flottiljen funnits ett antal skolflygplan, helikoptrar och transportflygplan.

17 år med Gripen

Siffran 17 på nosen är flottiljsiffran. 2019 är det 17 år sedan JAS 39 togs i tjänst vid F 17, vilket texten nedanför flottiljsiffran uppmärksammar.



Flottiljsiffran 17 i guld Foto Emil Lindberg

Premiärflygning Qvintus Guld

39210 premiärflög i sin nya "uniform" på F 17:s flygdag 2019, då flottiljen firade 75 år.

Idé och design

Märkningen designades av Kenneth Nilsson, Emil Lindberg, Alexander Flygare och Henrik Nyström, tillhörande 21:a Flygunderhållskompaniet resp. 171:a Stridsflygdivisionen. Henrik är dessutom F 17:s uppvisningspilot.

Tillverkning av dekalerna och appliceringen de flesta av dessa utfördes av Elmhults Screenryck AB.

Tack till alla personer som har hjälpt till med detta projekt, på ett eller annat sätt.

Emil Lindberg.

Några minnen från F 17 av Evald Melander 92 år

Evald Melander tjänstgjorde som signalist på F 17 under B 3 och T 18 perioden. Evald var på besök på F 17 under flygdagen 2019 tillsammans med son och sonson. Evald har förmedlat minnen till Bredåkrabladets läsare. Här kommer några av dem.



Evald Melander 1944 Foto via Evald Melander



*Evald och sonen Peter vid besöket på F 17 2019
Foto Bengt A Andersson*

Haveri i Hanöbukten

10 jan 1949 hade jag varit uppe och flugit fyra pass på förmiddagen. Efter lunch skulle vi skulle inte flyga och skulle gå till lektionssalen för övningar i radiotelegrafi.

Vi satt kvar i mässen och telefonen ringde, ingen ville svara vi för skulle ju inte vara där. Jag tänkte det var bästa att svara men Sixten Andersson som satt vid samma bord, hann före mig till telefon

Besked kom att komma ner till divisionen för provflygning av ett flygplan som kommit ut från verkstaden. De flög iväg och störtade över Hanöbukten, flygföraren fu Erik Westersson, signalist fu Sixten Andersson och flygtekniker fu Jerry Svinge omkom.

Det var nära att jag blivit en av dessa tre om jag kommit först till tfn

Anm. Flygplanet var T 18B blå F. Haveriet finns beskrivet på sidan 22 i Bredåkrabladet 1-2018

Två flygplan kolliderade 1949

Den 27 februari 1949 kolliderade två flygplan. I ett flygplan lt Anders Tingdal förare, fj Gustav Karlsson signalist, i det andra flygplanet fk Bertil Bengtsson förare, fu Erik Myrenberg signalist.

Innan denna händelse så hade Bengtsson talat med mig, vi var gamla vänner som blivit kompisar att nu skall vi upp till Kiruna på övningar och det blir fasta besättningar. Jag har tagit ut dig som min signalist så vi skall flyga tillsammans du och jag.

På mässen nästa dag talade jag med mina kamrater o sa att nu skall vi upp till Kiruna o flyga igen. Jag har varit där förut och tycker inte alls det är roligt för det är kyligt och man har ingen värme på höga höjder.

Då var det en kollega till mig på andra divisionen, Gunnarsson hette han som sa att han aldrig varit i Kiruna. Men låt oss byta då för den veckan, sa jag. Sagt och gjort, vi fick byta och han följde med som signalist till Bengtsson.

När övningarna var slut i Norrland och de återkom till F 17 på lördagen fick de besked

att två flygplan skulle vara med och öva i Skåne på söndagen.

Gunnarsson bodde i Ronneby och Myrenberg på flottiljen. Myrenberg sa till Gunnarsson att inte skall du behöva upp imorgon o flyga utan jag tar ditt pass. Han var angelägen att få så många flygtimmar som möjligt. Och så blev det!

Följden blev att det var Myrenberg och Bengtsson som omkom i kollisionen mellan två T 18B norr om Spången, Ljungbyhed. Hade inte jag bytt så hade det varit naturligt att jag suttit i samma flygplan som Bengtsson.

Det var andra gången jag räddade mitt liv genom en tillfällighet

Anm. Se även sid 23 i Bredåkrabladet 1-2018 när det gäller haveriet. T 18B, 18315 blå D och 18317 blå A.

Buklandning med B 3

Den 21 juni 1950 flög Nebel, förare och jag en B 3:a på navigeringsflygning. När vi var ett stycke ovanför Värnamo fick vi problem med höger motor, vi förlorade höjd, föraren föreslog att vi skulle ta oss fram till Jönköping, Husqvarna och landa där men jag sa att eftersom du inte kan hålla höjden och vi har städer på båda sidor fältet finns risken att vi krockar in i någon fastighet

Det är bättre vi flyger mot Västergötland där det finns krigsflygfält där vi kan landa, men vi förlorade höjd hela tiden och vi var tvungna att buklanda strax utanför Herrljunga

När planet hade stannat upp var jag orolig att det skulle ta eld och jag tog mig ut väldigt snabbt och när föraren lossade sin sele och tittade fick han se att det stod en man 20 meter till vänster om flygplanet

Han undrade vem är detta då? Jo, det var jag som var snabbt ute.

Jag tog mig fram till en bondgård och frågade om jag fick låna telefonen och ringa, för jag hunnit signalera till F 17 på radio att vi hade motorstörningar.

Jag fick låna en telefon och ringde till flygledningen på F 17 och sa att det är Evald Melander här, ja, men vi har inte tid o tala med dig för vi har ett problem här, var svaret.



Bild från bärgningen. Foto ur SFF bildarkiv

Jaha, sa jag men jag tänkte berätta om att vi har buklandat en B 3.

Oj då, är det du som ringer, jaha, och så fick jag även tala med flottiljchefen som var uppe hos flygledaren och meddela att vi hade klarat oss men att flygplanet stod på en mosse i Västergötland.



Klar för transport Foto ur SFF bildarkiv

Vi fick tågbiljetter för åka hem till F 17 per tåg.

Anm. B 3D/C fv-nr 118 märkt 17-01. Se sidan 94-95 gällande haveri och bärgning i Lennart Andersson bok om B 3.

Text summerad av Bengt A Andersson efter underlag från Evald Melander

Invasionen dagen D den 6 juni 1944 skedde tre veckor före invigningen av Blekinge flygflottilj F 17



Finsk C-53 Skytrooper OH-LCH

Foto Airveteran Facebook

75 års minnet av invasionen i Normandie uppmärksammades den 6 juni 2019 med en överflygning till Frankrike av ett stort antal C-47 och C-53, militära versioner av Douglas DC-3, som fällde fallskärmsjägare och bogserade glidflygplan till Frankrike som vid dagen D, den 6 juni 1944.

Kan det brumma vackert?

Lördag den 1 juni 2019 brummade det vackert mot Ronnebyhållet från Yxnarum där jag bor. Inget helikopterbrum utan ett jämnare dovt brummande. I profil syntes en DC-3:a som sakta kom från norr och flög mot sydväst.

En kontroll på Flightradar visade en finsk C-53 Skytrooper (C-47/DC-3) med registrering OH-LCH. Den hade startat från Finland, mellanlandat i Kalmar och startade därifrån 15.04. Den passerade Ronneby 15.15 och landade i Groningen Eelde i Holland 18.46.

OH-LCH var på väg till en samling av DC-3:or i Duxford, England för att den 6 juni 2019 göra en minnesflygning från England över till Normandie i Frankrike.

Även svenska Daisy, SE-CFP var bland de ca 20 st DC-3/C-47/C-53 som deltog i flyg-

ningen och fällning av fallskärmshoppare över Normandie.



Ombordstigning i Daisy i England den 6 juni 2019.
Foto Flygande Veteraner Michael Åström. Se även <https://www.flygandeveteraner.se/bli-medlem/>

Bengt A Andersson



Klart landa bana 22!

Flygbranschen är generellt full av mer eller mindre begripliga förkortningar, specialuttryck och ofta blandningar mellan det nationella språket och engelska – i Sverige ”svengelska” i olika former. För kommunikation mellan marken och flygplan är det förstås viktigt med distinkta och korta fraser och uttryck, inte minst för nyttjandet av ytor på flygfälten. Nedan följer lite info om benämningar på rullbanor, bakgrunden till den nuvarande standarden och läget på F 17.

Mot vinden

Flygplan och Helikoptrar startas och landas så långt möjligt mot vinden. Detta ger kortare rullsträcka för såväl start som landning, minskar behovet av tillgänglig banlängd, sparar bromsar och däck mm. De första lätta och rangliga flygplanen i början på 1900-talet hade i många fall tveksamma aerodynamiska egenskaper, bl a var de mycket känsliga för sidvind under start och landning. De första åren användes för flygning i Sverige de öppna platser som fanns tillgängliga, bl a Gärdet i Stockholm, Ribersborg i Malmö och vissa militära exercisfält.

Då man världen över började bygga specifika flygfält, ofta benämnda som ”aerodromer” eller ”flyghamnar”, eftersträvade man i princip cirkelrunda fält. Detta gav möjlighet att i de flesta lägen kunna starta och landa rakt emot vinden, dvs inga eller små bekymmer med sidvindsinverkan. Efterhand som flygplanen blev större, snabbare och tyngre krävdes längre banor med bättre bärighet. Samtidigt förbättrades aerodynamiken och roderverkan och problemen med sidvind minskade.

Dekagrader och bannummer

Detta gjorde att flygplatser fick en eller flera markerade och fastställda banor som då behövde benämnas på ett enkelt sätt. Man tog helt enkelt kompassriktningen på en

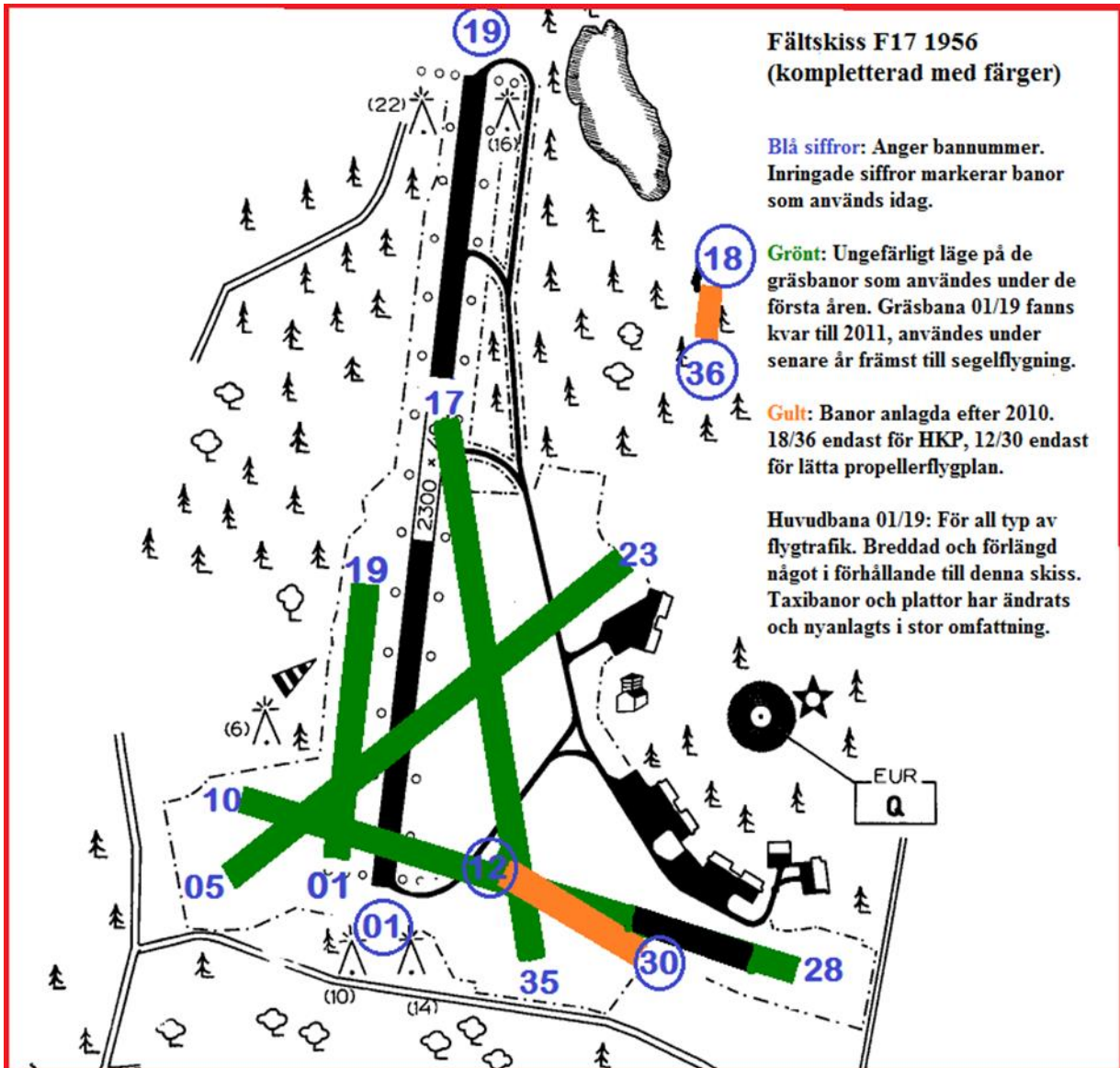
given bana och strök den sista siffran (kallas dekadgrader).

På skissen ovan till vänster visas en bana som ligger i riktning 220 grader, den benämns då bana 22. Den motsatta banriktningen i detta exempel har förstås riktningen 040 grader, alltså bana 04. Denna metod för bannummering ger följande 18 möjliga bankombinationer; 01/19, **02/20**, 03/21, 04/22, 05/23, 06/24, 07/25, 08/26, 09/27, 10/28, 11/29, 12/30, **13/31**, 14/32, 15/33, 16/34, 17/35 och 18/36.

De markerade bannumren **02/20** och **13/31** används inte i Sverige och ytterligare några länder p g a av förväxlingsrisken med samma siffror i kombinationen.



Inflygning till bana 19 på F 17 Ronneby. Högintensiva ljus är tillfälligt tända – används vanligen bara i nedsatt sikt.



**Fältskiss F17 1956
(kompletterad med färger)**

Blå siffror: Anger bannummer.
Inringade siffror markerar banor som används idag.

Grönt: Ungefärligt läge på de gräsbanor som användes under de första åren. Gräsbana 01/19 fanns kvar till 2011, användes under senare år främst till segelflygning.

Gult: Banor anlagda efter 2010. 18/36 endast för HKP, 12/30 endast för lätta propellerflygplan.

Huvudbana 01/19: För all typ av flygtrafik. Breddad och förlängd något i förhållande till denna skiss. Taxibanor och plattor har ändrats och nyanlagts i stor omfattning.

Fältskiss som visar tidigare och nuvarande banor på F 17. Förutom banor, taxibanor och plattor har det byggts mycket på hela flottiljornrådet sedan denna bild ritades 1956. Se även satellitbild på nästa sida.

Banbenämningar

Med "bana" (eg. rullbana, runway på engelska) menas en förberedd yta för start och landning, markerad i sida och längd med koner, skärmar eller på annat sätt.

Ett start- och landningsområde som inte har banmarkeringar kallas för stråk (airstrip på engelska). Av olika skäl har det i Sverige på flera flygplatser blivit så att hårdgjorda banor kallas just för banor, medan icke hårdgjorda kallas för stråk.

Detta är i grunden fel, en bana kan förutom

betong/asfalt ha ett ytskikt av gräs, marktegel, stålplank, plastnät, grus mm.

På hårdgjorda banor finns bannumret målat i banbörjan, på banor med annan ytbeläggning kan man lösa detta med stensättning av siffror. På F 17 fanns bannummer i form av vit singel på bana 10/28, möjligen också på övriga gräsbanor.

För flygfält som har flera parallella banor kan man åtskilja dem med tillägget "vänster", "höger", "center" mm. En annan metod att särskilja parallella banor är att avsiktligt ge den ena lite felaktig riktning-

benämning, så är fallet på den nya "helikopterbanan" på F 17, se fältskiss.

Banor på F 17

Då fältområdet var färdigbyggt fastställdes snart tre banor vilket då gav sex möjliga start och landningsriktningar; 05/23, 10/28 och 17/35 – se fältskiss. År 1947 betongförstärktes 300 m av början på bana 28, i övrigt var F 17 ett gräsflygfält fram till bana 01/19 byggdes 1952. Benämningen på bana 10/28 ändrades senare till 11/29. Det var introduktionen av jetflygplan som krävde att de militära fälten fick hårdgjorda banor. Trots risken för gräsbrand och att jetmotorerna skulle "suga" i sig skräp från gräsytor så flög FV relativt mycket på gräsytor med J 28 "Vampire", J 21R och i viss mån med J 29 "Flygande tunnan".

Hårdgjorda banor – betong och senare asfalt – eliminerade ju också problemen med dålig bärighet efter regn och tjällossning på våren. Huvudbanan på F 17 idag (01/19) är i grunden den som byggdes 1952, dock är

den förstärkt, förlängd och breddad i omgångar genom åren. De ursprungliga tre gräsbanorna är sedan länge nedlagda, kvar finns dock en kortare gräs bana (12/30) som ligger strax nordost om civila plattan.



"Klart landa bana 19"

F 17 Arkiv

Hangarfartyg då?

Bankonfigurationen på en flygplats är i praktiken en kompromiss mellan terrängförhållanden, närliggande bebyggelse, hinder i in- och utflygningensriktningarna mm. Det är strängt taget bara hangarfartyg som kan tillhandahålla optimala banriktningar i alla lägen – det gör man förstås genom att hålla hög fart rakt emot vinden.

Ingmar Olofsson

text, bild och fältskiss



Satellitbild t. v. (Googlemaps 2019) över F 17.

Området har gradvis expanderat norrut sedan starten år 1944.

Främst genom bygget av bana 01/19 i början av 50-talet.

Under senare år även med nya skjutbanan, hangar 47, brand- och räddning, transportplattan och inte minst HKP-etableringen.

På södra delen har bl a tillkommit civila plattan, nya flygverkstaden, flygklubben mm.

När alla vindar blåser rätt



Helikopter 10

Foto Gösta Bolander

Det är ett vackert väder skärtorsdagen den 7 april 1996. Besättningen på Frädhelikoptern baserad på Visby denna vecka har jour i bostaden.

Jag och befälhavaren Kn. Stefan ”Greven” Eriksson rör oss lojt i Almedalen utanför vår bostad Garvaregården som ligger insprängd i ringmuren alldeles granne med Kruttornet.



Garvaregården

Bild Nålstens Vänner

Den övriga besättningen som består av Kn. Sven Johnsson navigatör, Lt. Lars Hellblad färdmek och ytbärgaren vpl. korpralen Tobias Elmgren vilar ut i bostaden efter att ha intagit en sen lunch. Solen gassar på oss, det är lugnt i vinden och vi känner att det nalkas lite vår när vi går där och småpratar.

Vi har påsken framför oss vilket ju inte innebär något speciellt när det gäller tjänsten. Vi har som vanligt vår beredskap att sköta. Vi har gjort våra standardiserade övningar för att vara i trim om något skulle hända. Flugit instrument, vinschat mot båt, landat på svåra platser. Hela besättningen som sedan gammalt känner varandra väl verkar vara i trim, vi bara väntar på det ovissa som kanske inträffar därute. Vi har ett antal flygtimmar som skall flygas upp och även hushållas med om det skulle bli något larm.

Så helt plötsligt ringer det i Stefans ficka, klockan är 1440, han svarar och jag säger tyst mot honom ”Larm” han nickar och vi är direkt med språng på väg mot bostaden. Dörren åker upp jag skriker Larm och samtidigt som vi larmar vår ytbärgare som bor en bit ifrån oss. Snabbt är vi samlade och klara för avfärd ut mot fältet.

Stefan orienterar oss om att det gäller en dykolycka på Fårö och att det är mycket bråttom. Blåljusen tänds på vår buss och det går med hög fart ut mot fältet. Vidare så berättar Stefan att en dykare har gjort en för snabb uppstigning från 36 m djup och fått dykarsjuka.

Dykarsjuka eller Tryckfallsjuka, innebär att det bildas fria bubblor i kroppen vid trycksänkning. Går man för fort upp som denna dykare har gjort av någon anledning så bildas dessa bubblor och vandrar i kroppen, detta kan ge upphov till smärta, ledvärk, förlamning och ev. död om bubblan kommer till hjärtat. Det är därför viktigt att en dykare gör uppstigning i etapper.

Väl ute på fältet byter vi om, drar ut helikoptern, startar upp och allt detta hinner vi med så att vi kan starta då klockan är 1500 alltså 20 min efter det att vi gick där i parken. Flygningen i det klara vädret går med högsta fart dvs 130 knop upp mot Fårö och närmare bestämt platsen som heter Digerhuvud. Vi får kontinuerligt information från SOS Gotland.

Läget är följande. Personal från Fårö brandförsvaret samt ambulans är på plats för att göra en första insats. Dykarens kompisar som hade larmat om olyckan var väl förberedda om något skulle inträffa och de hade bland annat syrgas som hade getts till den omtöcknade dykaren.

SOS hade ringt upp Gotlands enda dykläkare om olyckan och bett honom att bege sig till platsen. Han hade då svarat att

citat: ”Jag ser dom jag står bara några hundra meter från dom och pilkar torsk” slut citat. Man kan vada ut i vattnet och komma nära pallkanten och därifrån kunna pilka torsk.

Denne doktor var också en som ofta flög med oss och var väl förtrogen men vad som fanns i helikoptern. Han var snabbt framme vid patienten och kunde konstatera att mannen måste in i en tryckkammare för att man skulle kunna rädda livet på honom. Den närmaste kammaren fanns på Karolinska Sjukhuset i Stockholm.

Vi landade på en liten väg ovanför olycksplatsen. Dykaren lades på en bår och lastades in i helikoptern tillsammans med läkaren som nu helt plötslig var i skarp tjänst efter att i lugn och ro stått och pilkat torsk.

När allt var klart för flygning sa läkaren att nu gäller absolut lägsta höjd mot Stockholm detta för att bubblorna inte skulle utvidga sig och vandra vidare samt vara orsak till smärta. För en gammal spaningspilot, så var denna order bara trevligt, att vara tvungen att flyga lågt var bara skoj och något som man behärskade.



Färden Visby-Fårö-Stockholm Wikipedia

Vi startade vår färd mot Stockholm och Karolinska kl. 1513. Flygningen över havet

på lägsta höjd gick bra, inget alarmerade kom från läkaren så vi antog att allt var under kontroll.

Nu närmande jag mig kusten och var tvungen att börja stiga pga. markhinder. Då skrek patienten och vi förstod att detta med lägsta höjd var viktigt, men tanken kom hur gör vi med höjden över Stockholm. Stiga till säker höjd över stan och riskera hans liv eller verkligen fortsatta att flyga lågt.

Vi ropade upp Stockholm kontroll och förklarade att vi har en patient som kräver absolut lägsta höjd mot Karolinska pga. dykolycka.

Svaret kom direkt: ***DU ÄR KLAR PÅ LÄGSTA HÖJD MOT KAROLINSKA.***

Ja, att få ett sådant färdtillstånd var ju som pilot en dröm, men också en lättnad för att vi inte skulle åsamka patienten mer lidande.

Vi flög nu efter en gata där vi kom att ha de översta balkongerna i samma höjd som oss själva. Vi passerade Globen och var sedan tvungna att stiga för att kunna landa på Karolinskas tak. Då skrek patienten.



Dyktanken är idag ersatt med en ny. Bild från invigningen 2018.

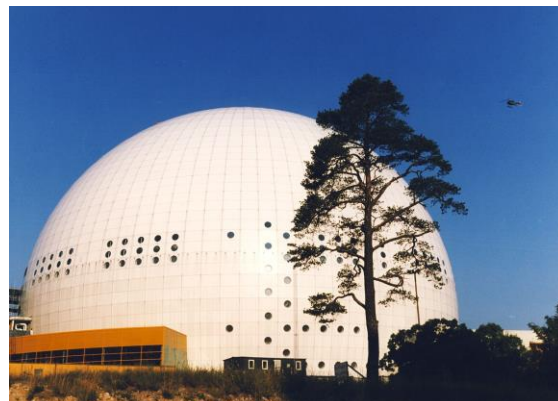
Bild Karolinska

Vi landade kl. 1600. Snabbt kom det fram en bår och patienten togas omhand och försvann in i sjukhuset.

Efter ett tag så kom vår läkare tillbaka och nu var han mycket lättad. Han berättade att när dom kom in så klipptes den fina dykardräkten upp av en syster med orden:

”Den behöver han inte mer, det är färdigdykt för hans del”. Dykaren fick tryckas två gånger i kammaren och sakta tas upp innan bubblorna var borta och han överlevde.

Vår läkare var också mycket lättad över att ha lämnat patienten som ju hade kunnat dö framför honom under transporten, men som nu var vid liv.



Globen

Bild Wikipedia

När jag senare frågade ytbärgaren vad han tyckte om flygningen över Stockholm så svarade han att han inte hade sett så mycket eftersom han höll på med patienten, men när jag tittade ut en gång och så Globen ovanför mig så tyckte jag det var häftigt.

Vi landade kl. 1755 på Fårö och lämnade av vår läkare så att han kunde ta sin bil och åka hem efter en lyckad fiskedag.

Ett sådant uppdrag där allt fungerade och klaffade, alla kunde sina uppgifter galant och turen dessutom gjorde att vissa personer snabbt fanns tillgängliga borde kunna sammanfattas med rubriken:

”När alla vindar blåser rätt”.

Jag var senare med om en liknade insats vid en dykolycka, men den gången blev det flygning under Ölandsbron. Men det är en annan historia.

Jan Landin

JAS 39E/F - Beväpning.



JAS 39C. Alternativen kan även bäras av JAS 39E. Vänstra raden: Fälltank stor FTS (på fpl), spaningskapsel SPK 39, styrda bomber GBU-39 och GBU-49. Mittraden: Sjömålsrb RB 15F, målutpek-/målinmätksel LDP, jaktrb RB 99 AIM-120 AMRAAM och jaktrb RB 101 Meteor. Högra raden: 27 mm akan m/85 Mauser, jaktrb RB 98 AIM-2000 IRIS-T, Jaktrb RB 74 AIM-9L Sidewinder
Foto: Emil Lindberg

Med utvecklingen av JAS 39 till versionerna E och F sker en kraftfull förbättring av förmågorna att sättas in i de tre olika rollerna jakt, attack och spaning. Ny och starkare motor (General Electric 414), ökad bränslelast och fler vapenbalkar tillsammans med ny radar och nya motmedel ger ett modernt flygsystem många år framöver. Anskaffning av ytterligare vapen /utrustningar planeras för JAS 39E men är ännu inte beslutade.

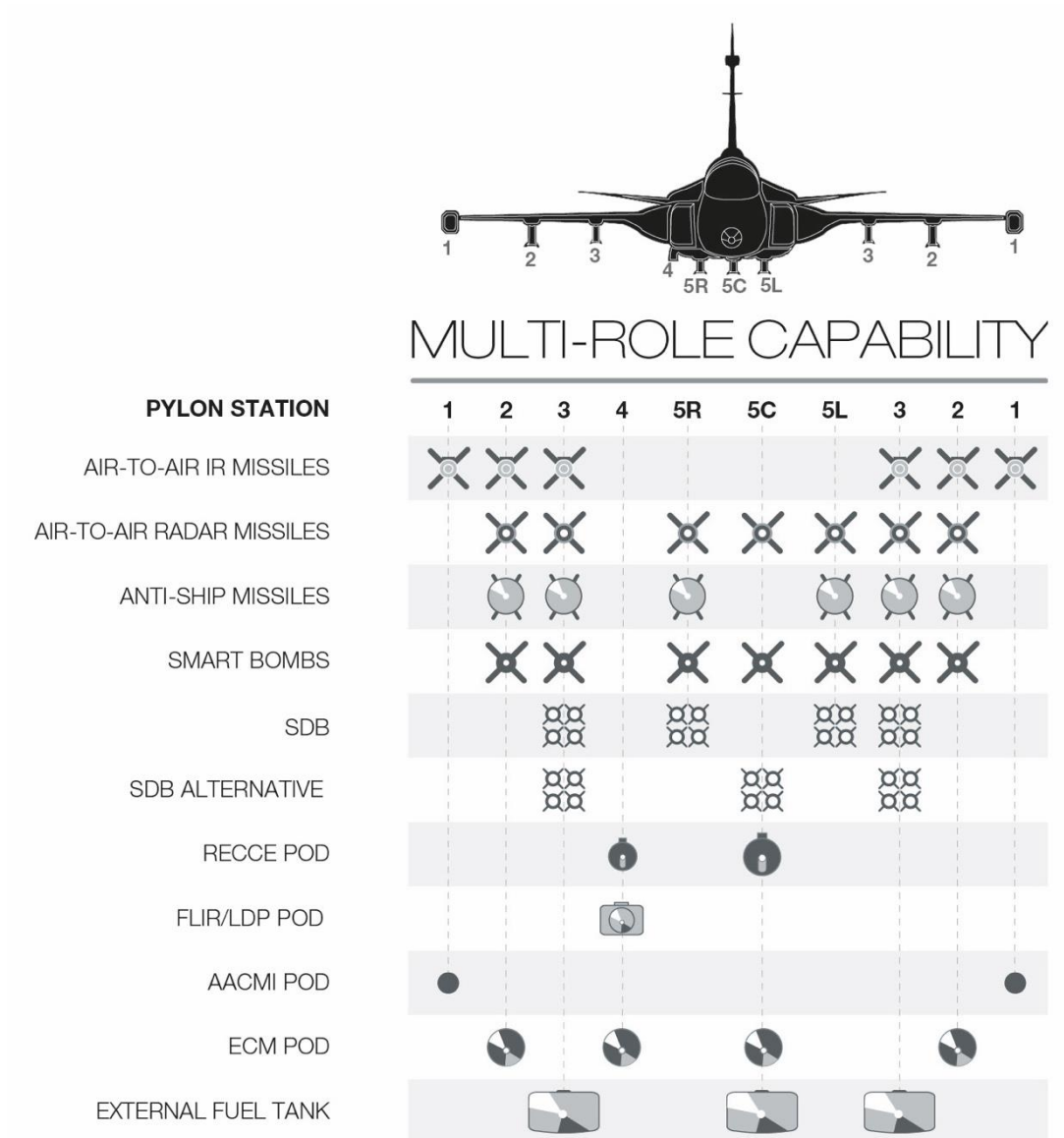
60 flygplan JAS 39E har beställts av svenska flygvapnet och 36 flygplan E/F av Brasilien. Stora ansträngningar görs för att få ytterligare exportorder. Ett antal JAS 39C/D avses dessutom behållas i flygvapnet.

På flygdagen på F 17 visades 39E för första gången för den svenska publiken, både flygande och på marken. Det första planet till Brasilien levererades några dagar innan.

Utvecklingen till JAS 39E

Den nybyggda flygkroppen och ändrad landställsplacering har medgett att ytterligare balkar och mer inre bränsle kan medföras. Totalt finns det nu 10 upphängningsplatser. Upp till tre fälltankar kan hängas och detta medger en räckvidd på 4000 km utan lufttankning. Det är bara förarens uthållighet som begränsar tiden i luften.

Beroende på hotbild och vilken uppgift som skall lösas kan man beväpna flygplanet för flera olika uppgifter samtidigt. Exempelvis kan man hänga både jaktrobotar, attackvapen och spaningskapsel samtidigt. Lastförmågan har ökat till 7 000 kg och max startvikt till 16 500 kg. Motmedelsystemen i flygplanet och presentationssystemen för föraren har utvecklats och förbättrats.



Principbild för de olika alternativen på JAS 39E/F.
Foto Saab

Jaktbeväpning. Akan och robotar

JAS 39E har en 27 mm Mauser akan fast monterad i flygplanet. Den är kopplad till radarn och är därmed ett allvädersvapen. JAS 39F saknar denna.

Upp till sex stycken IR-robotar kan hängas samtidigt. Förutom de äldre robotarna RB 74 AIM-9L Sidewinder kan de nya RB 98 AIM-2000 IRIS-T hängas.

Det kan noteras att våra Lv-förband har erhållit denna robot som monterats på bandvagn.

IRIS-T har utvecklats av Sverige och fem andra europeiska länder och dessutom sålts till många andra. Roboten har extremt god manövrerigsförmåga beroende på den starka raketmotorn och det vridbara utblåsningsmunstycket. Föraren kan med sitt hjälmsikte titta på målet och avfira roboten utan att robotens målsökare låst på målet. Det innebär att även ett fiendeflygplan som befinner sig i baksektorn kan bekämpas.

Upp till sju radarjaktrobotar kan hängas. Förutom de äldre RB 99 AMRAAM kan de

nya RB 101 Meteor hängas. Dessa har utvecklats i samarbete med Sverige, Italien, Spanien, Tyskland, Frankrike och Storbritannien. Sverige är det första landet som fick systemet i operativt bruk.

Roboten har en mycket lång räckvidd (mer än 100 km) och den reglerbara raket-/rammotorn gör att den maximerar prestanda i bana hastighet och räckvidd.



RB 101 Meteor lämnar flygplanet. Foto Saab

Attackbeväpning bomber

Dessa är GPS- eller laserstyrda precisionsvapen som flygplanet släpper från stort avstånd. GBU-12 och GBU-49 är en 227 kg tung sprängbomb där GBU-12 styrs av laser och GBU-49 av både laser och GPS. Man kan säga att dessa bomber utvecklats från att varit friflygande till att de försetts med målsökare fram och styrfenor bak till att bli ett precisionsvapen. De avses sättas in mot bunkrar eller andra hårda markmål. Upp till sju stycken kan hängas.

GBU-39 SDB (Small Diameter Bomb). Den väger 110 kg och styrs av radar, IR eller laser. Den hängs med fyra i varje lavett och kan hängas på fyra balkar samtidigt. Maximalt 16 bomber kan medföras.

Robot mot sjömål

Robot 15 F är SAAB-tillverkad och drivs av en jetmotor och har räckvidd över 70 km. Den har vidareutvecklats sedan 1980-talet och finns även på marinens fartyg.

Utrustning gör spaningsuppgiften

SPK 39 är en spaningskapsel som används för inhämtning av underrättelseinformation. I den främre delen finns våtfilms- och elektrooptiska kameror och i den bakre

delen finns utrustning för att på elektronisk väg insamla information och kommunicera den med beväpningssystemen i flygplanet eller mottagare på land eller i andra flygplan. Kapseln kan medföras på två balkplatser. Insatserna i Libyen visade omvärlden på JAS 39 goda förmåga att inhämta information med de olika kame-rorna/sensorerna.

Dessutom kan en målutpekings / målin-mätningkapsel LDP bäras. Sensorerna i den ger information om omvärldsläget till föraren och de olika vapnen.

Varnings och motmedelsutrustningar

För att skydda det egna flygplanet kan en ECM-kapsel (motmedelskapsel) hängas som aktivt stör fiendens vapen och sensorer. För närvarande är motmedelsfunktionerna inbyggda i flygplanet men utvecklingspotential finns för att även hänga kapsel. Ett stort antal facklor (BOY) och remsor (BOL) kan medföras i flygplanet och i balkar. De viktigaste informationskällorna är dock den nytillverkade multimodradarn AESA och en avancerad IRST (passiv IR-spanare).

Allt sedan försvarsbeslutet 1982 har JAS 39 kontinuerligt utvecklas och är nu med JAS 39E ett av världens effektivast beväpnings-system. Hoppas F 17 blir första förband att få det.

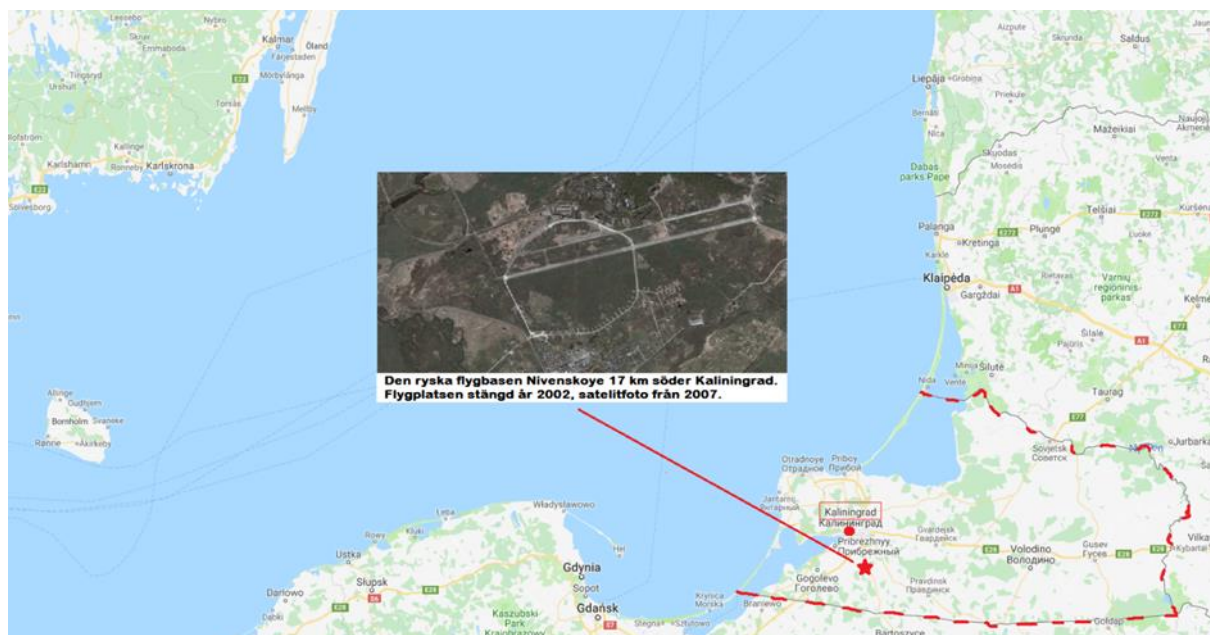


JAS 39E med full beväpning. Foto Saab

Text: Boo-Walter Eriksson

Information har hämtats från Webben, av Tommy Petersson (C F 17) och Thomas Mårtensson FUH-komp

Med F 17 i österled – ett 20-årsminne



Flygvägen Ronneby – Kaliningrad är bara 350 km, dvs cirka 25 min flygtid med ett modernt stridsflygplan i marchfart. Under kalla kriget framstod dock den Sovjetiska Östersjökusten som väldigt avlägsen och sluten.

Samarbete över Östersjön

Hösten 2019 är det 30 år sedan Berlinmuren föll, och som vi alla vet medförde det stora politiska, militärstrategiska och andra förändringar. Under 1990-talet upplöstes Sovjetunionen. Detta gav självständighet till delrepublikerna liksom de kommunistiska lydstaterna i Östeuropa. Ryssland (eg. Ryska federationen) återgick till att bli en egen statsbildning liknande den som fanns innan oktoberrevolutionen 1917. Kaliningrad vid Östersjökusten fortsatte att vara en del av det nya Ryssland. Warszawapakten upplöstes och senare anslöt sig ju för övrigt de baltiska staterna till NATO! Denna höst är det också 20 år sedan en av de mer udda ”basväxlingarna” för F 17 ägde rum. Östblockets fall medförde en stark övertro i

bl a Sverige om att Östersjön nu verkligen hade blivit ”fredens hav”, inga politiska eller militära hot kunde skönjas. Det svenska invasionsförsvaret skrotades ned i en rasande takt och ersattes med små internationella insatsförband. I praktiken var denna process en gigantisk kapitalförstörelse av försvarsresurserna avseende materiel, förlägningsplatser, övningsanläggningar, bassystem och inte minst delvis bortkastade utbildningskostnader. Nu byggs det mödosamt upp ett nytt nationellt svenskt försvar till stora kostnader. Shakespeares kloka citat från 1600-talet är relevant även idag: ”Så går beslutsamhetens friska hy i eftertankens kranke blekhet över”. En effekt av detta nya avspända läge i Nordeuropa var att F 17 fick ett vän-

förband på andra sidan Östersjön. Det blev 689. jaktflygregementet (Gv IAP 689) i Kaliningrad, en del av Östersjömarinen då baserad på flygbasen Nivenskoye 17 km söder om Kaliningrad stad.

Kaliningrad

Fram till 1945 hette området och staden Königsberg och var en del av det tyska Ostpreussen. Efter den sovjetiska ockupationen under slutet av 2. vk. ändrades namnet till Kaliningrad och blev administrativt ett "län" i Ryssland - Kaliningradskaja Oblast. Cirka 450 000 invånare på en yta lite större än Skåne. Under 1930-talet anlade tyskarna ett antal militära anläggningar i området, bl a flygbasen Jesau, senare namnändrad av ryssarna till Nivenskoye efter den närbelägna byn med detta namn.



Från vänster; Tre lokala ryska "flygpojkar", Anders Ericsson, Johan Landin, riksdagsledamot Tone Tingsgård och Jörgen Axelsson (knästående)

Flygbasen Nivenskoye och dess förband

Basen byggdes för tyska Luftwaffes räkning och stod klar 1936, arkitekturen är traditionellt tysk för tiden. Bansystemet av betongplattor, flygplanvärn och byggnader var vid vårt besök relativt slitet. Gräsklippningen av fältytan utfördes av ett antal betande kor (en metod som även användes i FV fram till 1950-talet). Då flygning skulle ske avfyrades ett signalskott från tornet, en "cowboy", eller snarare kosack drev då snabbt undan boskapen! Strukturen på området påminde mycket om en svensk flygflottilj, dock flera personalanläggningar

såsom skola, affär, bostäder mm. Förutom vårt vänförband fanns även ett stort HKP-förband baserat där. År 2002 stängdes basen och flygverksamheten flyttades till Chkalovsk 10 km norr Kaliningrad stad. Vårt besök i oktober 1999 sammanföll med 60-årsjubileet av förbandets grundande. Det sattes upp 1939 som en enhet i de sovjetiska flygstrids-krafterna. Under 2. vk. och fram till 1952 var man baserade på ett antal olika flygfält i Östeuropa, bland annat Papa i Ungern – idag bas för Heavy Airlift Wing där de svenskopererade C-17 finns. År 1952 överfördes förbandet till Östersjömarinen med basering i Kaliningrad. En mängd olika flygplan har använts under åren, främst MIG i olika versioner, men även amerikanska P 39 och P 63. Sedan 1989 flyger man SU-27 "Flanker". Jubileet innehöll bl a en flygdag på lördagen där Anders Ericsson F 17 flög ett uppvisningsprogram med JA 37. En viktig officiell punkt var avtäckningen av en byst föreställande det berömda sovjetiska flygaresset Alexander Pokryshkin som stred i Gv IAP – 689. Han har tillerkänts 59 nedskjuten flygplan ur det nazistiska Luftwaffe. Ett av hans offer 1941 sägs vara krigsförbrytaren Reinhard Heydrich som ju dessvärre överlevde denna händelse. Pokryshkin dog 1985, men hans änka deltog i ceremonin. Det gjorde också ytterligare fyra pilotveteraner från "det stora fosterländska kriget", d v s de stred i de sovjetiska flygstyrkorna under 2. vk.



F 17 uppvisningspilot Anders Ericsson framför åtta ryska robotar och en SU-27 "Flanker"

Förberedelser

FV har stor erfarenhet av att basera flyg- och markförband på tillfälliga flygplatser, även utomlands. Ryssland är lite speciellt, den lokala ledningsstrukturen och organisationen är annorlunda och mera toppstyrd än i väst. Den stora utmaningen, eller rättare sagt problemet ligger förstås i språket med det kyrilliska alfabetet. Redan det fullständiga namnet på vårt vänförband kan bekymra också den mest språkintresserade: **689-й гвардейский истребительный Сандомирский ордена Александра Невского авиационный полк ПВО имени маршала авиации А.И. Покрышкина (!)** Besöket genomfördes torsdagen 14/10 – söndagen 17/10 1999, totalt 12 personer inkl. riksdagsledamoten Tone Tingsgård. Cirka två veckor tidigare gjorde några av oss en rekognoseringsresa över en hel dag på Nivenskoyebasen. Vi undersökte så gott vi kunde våra respektive fackområden – främst flygoperativa och tekniska frågor. Som flygledare skulle jag förstås kontrollera mitt eget arbetsfält inkl. fältförhållanden, banlängder, hinderfrihet mm. Jag tittade även på den lokala vädertjänsten. Vi blev väl mottagna och fick viss tolkhjälp. Vi kunde se oss om tämligen fritt och ställde frågor som besvarades efterhand. Min huvuduppgift var att försöka få tag i någon form av flygplatskarta, alltså en lokal kartbild med info om just banor, radiofrekvenser mm. Nja, det visade sig svårt, tveksamt om det alls fanns någon sådan, kanske var den hemlig och så vidare. Då jag gjort flera artiga, men bestämda framställningar kom det till slut under eftermiddagen en äldre underofficer och hämtade mig. Vi gick iväg i långa korridorer till en mindre enkelt inredd expedition uppvärmd av en kolkamin. Där satt ytterligare två äldre underofficerare, ingen av dessa tre kunde någon engelska, dock enstaka ord tyska. Ett av få ord på ryska som jag kan är ”Nostrovia”, (att skåla) – det visade sig vara mycket användbart! På

bordet stod en 5-liters glasburk med saltgurka och en stor flaska vodka. Förhandlingarna och kalaset kunde börja! Jag har rest en del privat i östblocket och känner till dryckessederna och hur man bekantar sig i Ryssland. Trots språkproblemen blev det ett par mycket trevliga timmar i denna ”värmestuga”. Jag fick också en kopia på det jag önskade, vissa uppgifter var dock borttagna. I praktiken ”söp jag mig till” denna information. Då vi kom tillbaka till F 17 sent på kvällen fick jag lämna kvar bilen. Väl hemma i bostaden undrade hustrun förstås varför jag var halvfull då jag kom från jobbet!



Ovan; Leif Brännström umgås med rysk officer. Nedan; den ryska vodkaetiketten som tagits fram för 60-årsfirandet. Samtliga svenska deltagare fick en välbyggd plastmodell av SU-27:an i skala 1:48.



Besöket i Kaliningrad

C F 17 Öv Lennart Pettersson ledde delegationen som bestod av fyra flygtekniker, fyra förare, en markförvarsofficer och under-tecknad. Som nämnts medföljde även Tone Tingsgård, då bl a vice ordförande i försvarsutskottet. Hon tillfrågades innan av-

resan av C F 17 om hon ville åka baksits i en SK 37 fram och tillbaka. Trots viss flygrädsla tackade hon ja till detta. SK 37:an användes även till ett lokalt flygpass med en rysk officer i baksits. I övrigt hade vi med oss två JA 37 samt materiel och övrig personal i en TP 84 Hercules.



Ovan: Undertecknad på plats i tornet på flygbasen Nivenskoye. Äldre teknisk utrustning som dock verkade robust och ändamålsenlig. Till min hjälp hade jag en rysk officer och en engelsktalande rysk civil flygledare.

Nedan: Ryskt manskap, till vänster i bild Leif Possung och till höger Rune Kronqvist som tagit denna bild.



Vi blev generellt mycket väl mottagna, förplägade och in kvarterade på ett hotell i staden. Torsdagen då vi anlände ägnades åt att ta hand om mtrl och göra oss hemmastadda. Fredagen var helt avsatt till social samvaro med studiebesök och utflykter i området, på kvällen gavs "My fair Lady" på stadsteatern. Detta framfördes förstas på det ryska språket – kanske tur att man sett operetten tidigare! På lördagen var det en flygdag för speciellt inbjudna. Dagen avslutades med en stor fest i två mässhallar. Ett överdåd av mat och dryck och närmast obegränsad tillgång till vodka. En speciell vodkaflaska med denna ryska nationaldryck hade tagits fram för detta 60-årsjubileum.

Då vi på söndagen lastade TP 84:an delades överbliven vodka ut frikostigt till oss gäster.



Tyvärr är namnet okänt på denne ryske veteran som deltog som pilot i 2. vk.

Övrigt

De plastmodeller vi fick som gåva hade byggts av piloterna på basen. I slutet på 90-talet hade man extremt lite flygtids-tilldelning till den ryska militären. Rimligen hade man gott om tid att både rita vodkaetiketter och bygga plastmodeller!

Övriga deltagare från F 17 var Torbjörn Eriksson, Nicolaas Hoogstraten och Karl Erik Sjösten. Under besöket hade vi hjälp av tolkar från tolkskolan, även den svenske militärattachén i Moskva anslöt.

FV har haft flygutbyten med Sovjetunionen tidigare, bl a på F 11, F 12 och F 16. På sensommaren 1981 hade F 17 besök av ett förband MIG 23 från Kubinkabasen utanför Moskva. Detta skulle återgäldats med ett besök på Kubinka under 1982. Då den sovjetiska ubåten U-137 gick på grund i Karlskrona skärgård hösten 1981 gick planerna i stöpet.

År 2000 besökte 689. Jaktflygregementet F 17 under några dagar. Detta besök finns beskrivet av förre C F 17 Lars Johansson i Bredåkrabladet 2/2011.

Ingmar Olofsson

Foton i huvudsak via Leif Brännström

Film och studiebesök 2019-05-06

Besöket inleddes i konferensrummet hos Flygtekniskt gymnasium och vi hälsades välkomna av rektor Magnus Magnusson.

En film om "Liatorparn" inledde dagen som fortsatte med information om, och studiebesök i Flygtekniskt gymnasium.

En film om Flottiljpastorn Östen Nilsson "Liatorparn".

Bo Franzen har gjort filmen om flottiljpastorn "Liatorparn" Östen Nilsson. Bo Franzen var själv en av alla de som en gång sökte till flygvapnet. Han tillhörde inte dem som blev antagna men behöll sitt flygintresse hela livet. Filmen om "Liatorparn" beskriver en i sin ungdom ganska vild ung man som gillade motorfordon. Efter en ansökan till flygvapnet där han blev antagen och fick sin utbildning på Ljungbyhed och F 14. Första flottilj blev attacken på F 17 med nya blanka A 32 Lansen. Attacken utbildade sig i att flyga lågt och i alla väder. Ibland var det diskussion om det var planerad lågflygning eller busflygning.



Östen Nilsson på F 14

Foto Bernt Malmqvist via SFF bildarkiv

Efter karriären inom flygvapnet utbildade sig "Liatorparn" inom jordbruket och hade ett jordbruk under ett antal år. Under den perioden träffade han en präst som varit en av de sökande som inte kommit in till flygvapnet. Prästen sökte hjälp till ungdomsverksamheten och hade fått tips om "flygarn" som började hjälpa till i kyrkan. Efter några år avslutades jordbruket och

kyrkan tog allt större plats. Efter utbildning och prästvigning blev han flottiljpastor på F 17.

Östen var med och flög baksits vid avslutningen för 32-attacken på F 17. Det var slutet på en cirkel som börjat med att han själv var med när 32-attacken inleddes.



Bo Franzen och Benny Hellström vid avtackningen

Studiebesök hos Flygtekniska Gymn.

Rektor Magnus Magnusson informerade om att flygteknikutbildningen som är en del av Gymnasieskolan Knut Hahns Teknik College, som bygger på en aktiv samverkan mellan skola, arbetsmarknad och flygflottiljen F 17 i Kallinge. Programmet har riksintag. Det betyder att alla är välkommen att söka och chansen att komma in påverkas inte av var du bor i landet. Efter godkänd utbildning på det tre-åriga gymnasieprogrammet kan du arbeta som flygmekaniker. Många väljer sedan att fortsätta utbilda sig till flygtekniker.



Flygtekniskt Gymnasium

Bengt A Andersson text och foto

Veterandagen 29 maj 2019



Dagen före vid veteranmonumentet, Restare

Veterandagen började redan den 28:e maj med förövning för alla inblandade kl. 1300 och efter upprop och genomgång började fantränningen för oss i fanborgen. Roger Karlsson och jag utsedda att vara fanförrare för F 17 i fanborgen.



Sjöhistoriska museet

Framför sjöhistoriska museet samlades fanborgen den 29:e kl. 1330 och rangerades i rätt ordning efter som att alla fanor inte närvarade dagen före. Kl. 1405 marscherar musikkåren in och börjar spela samlingsmusik. Fanborgen marscherar in kl. 1415 och samtidigt ställer flickkören från Adolf Fredrik upp.

Fanvakten marscherar in kl. 1425 och prick kl. 1430 kommer talmannen, statsministern, försvarsministern, Prins Carl Filip och Kungen tillsammans med ÖB.

Efter avlämningen flög fyra JAS 39 över i ”Missing-Man-Formation”.

När parad för fanan genomförts var dags för talen och det var talmannen och statsministern som hade äran i år. Nästa punkt för Kungen och Fredsbaskarna var att lägga ner kransar vid monumentet.

Korum

Korumet som var det sista som fältprosten Sten Elmberg höll, då han nu lämnar denna tjänst.

ÖB

Adolf Fredriks flickkör inledde med veteranhymnen tillsammans med arméns musikkår. Efter detta finstämda stycke intog ÖB talarstolen och talade i par minuter innan han lät fältartister sjunga ”I en annan del av världen” Efter avslutat tal var det dags för utdelning av medaljer.



Kungen som är rutinerad medaljutdelare följdes av Prinsen, statminister, försvarsministern och ÖB som alla hedrade medaljörerna.

Foto Bezav Mahmud/Försvarsmakten

Avslutning

Nationalsången spelades och därefter marscherade talmannen, statsministern, försvarsministern, Prins Carl Filip, Kungen och ÖB ut.

När fanvakten och därefter fanborgen marscherat ut från platsen kunde privatperson gå fram till veteranmonumentet för att lämna en blomma motsv. Dagens ceremoni var slut kl 1535.

Efter avslutning lämnade jag platsen för att besöka våra två soldater som tjänstgjorde i den FM gemensamma högvaktstyrkan ute på Drottningholm.

Åke Svensson text och bild

Veteranträffar 2019

F17 veteraner har haft två av årets möten. Den 15–16 maj gjorde vi vår årliga utflykt som denna gång gick mot Karlsborg via Skillingaryd.

Årets Utflykt 15-16/5

Färden var mycket väl planerad och gick genom ett vårligt Småland där vi stannade på en vacker plats för god fika, sedan gick färden vidare mot Skillingaryd.

Skillingaryd

Skillingaryds hed är en exercished med anor från 1600-talet, de flesta byggnaderna är från 1800-talet som än i dag finns kvar. Lägret används idag för att träna styrkor som skall ut på FN-uppdrag. Det innehåller också två stycken mycket intressanta museer, ett från en svunnen tid och ett från en inte alldeles avlägsen tid. De båda museerna är väl värda sitt besök.

Internerade

Under första världskriget så internerades tyska sjömän i lägret, dessa hade blivit beskjutna av ryssar och fartygen sattes på grund på gotländska kusten.

Fångarna avslöjade efter kriget att de grävt en tunnel förbi vakten och på detta sätt kunnat besöka ortsbör i Skillingaryd på natten. Fortfarande fanns det ättlingar till dessa sjömän i bygden.

Karlsborg

Efter lunch fortsatte färden mot Karlsborg där vi mottogs på ett mycket förnämligt och trevligt sätt av soldathemmet på Karlsborgs fästning. Senare på eftermiddagen så var det arrangerat en båtfärd med slussning på Göta kanal. Det serverades god middag ombord, vilken undertecknad avnjöt i form av Vätterröding. Något som var ganska intressant var att sitta och äta på en båt och bara se skog som sakta gled förbi. Vi åkte ju

på en tidvis smal kanal där man inte såg vattnet.

Efter sjöresan var det bussresa mot Skövde och hotellövernattning.



Båtfärd på Göta kanal

Dagen därpå så åkte vi åter mot Karlsborg och nu var det visning av fästningen och den kyrka som fanns där. Fästningen började byggas 1819 och var beräknad klar efter 10 år, det tog dock 90 år att göra den färdig. Morgonen började med korum i den fantastiska kyrkan som fanns där, denna kyrka var så inredd att den skulle kunna inrymma Sveriges riksdag som skulle kunna förskansa sig där och fortfarande fungera i fall av orostider.



Kyrkan i Karlsborg

Vi fick även en äventyrsguidning i underjorden där vi fick en inblick hur försvaret av fästningen var uppbyggt förr i tiden. Efter att ha försetts med mycket god färdkost så ansattes resan hem, nu med en fika halvvägs så var vi hemma mot kvällningen efter att ha fått vara med om en mycket fin välordnad och intressant resa.

Veteranmöte på F 17 den 19/9

Tema "Vägen tillbaka"

Programmet för dagen var en berättelse av major Bengt Flodin och den svåra strids-händelse som han varit med om i Afghanistan. Medverkade var också hans hustru Anneli Forshage som berättade om händelsen utifrån vad en nära anhörig får uppleva.



Major Bengt Flodin med hustru Anneli Forshage.

Den 19 november 2010, kom Bengt åkande i ett finskt militärfordon när de blev beskjutna med ett RPG (Handburet Pansargranat Gevär). Skottet träffade Bengts ben som skadades så svårt, att båda benen måste amputeras. Inom 24 timmar hade han transporterats till Sverige efter att ha fått ett första mycket bra omhändertagande på plats.

Bengt och Anneli berättade sedan om mötet vid ankomsten och hur man upplevde det olika inom familjen. De berättade om den omställning som det nu blev både vad gällde Bengt som skulle lära sig att gå och fungera och från familjens sida att kunna fungera som familj och allt som det innebar i den

nya situationen. Bengt som är en mycket kraftfull man, pansar Major med stor pondus tog med kraft tag i sitt liv. Han var bestämd och mycket målmedveten, hans måtto var att han skulle kunna gå själv och köra bil. Vilket han också förverkligade. Han skulle kunna gå med bara en käpp, detta för att han när han återgick i tjänst skulle kunna ha käppen i vänster hand och göra honnör och hälsa på regementschefen när han mötte honom. Bengt återgick i tjänst när han ansåg att han klarade av detta trots att man ville ha honom fortsatt sjukskriven, Han hade en stege med sig så att han kunde ta sig upp i sitt pansarfordon, den fäste han sedan på fordonet. Bengt ville också ut på en ny mission i Afghanistan men blev efter stor tvekan från arméledningen nekad till detta pga. att ha inte skulle kunna kasta sig i skydd nog fort vid ett anfall

Händelsen som Bengt och Anneli berättade om varade i två timmar under andäktigt tystnad, var en mycket stark berättelse som många borde höra. De avslutade med frågor och några ledord att tänka på i en sådan situation. Diplomati, ödmjukhet och vara beredd på oväntade frågor.

Jan Landin text och foto

Du som varit anställd inom Försvarsmakten.

Sök Veterankort!

Gå in på denna adress:
<https://mitt.forsvarsmakten.se/registrera/veteran>.
Alternativ sök via sökmotor på:
"Mitt försvarsmakten" + "veterankort".

Här önskar Försvarsmakten att du som ny och tidigare veteran, med eller utan kort, går in och registrerar dig eller uppdaterar dina uppgifter för att få utskick direkt från FM Veterancentrum.

Vid frågor kan du skicka e-post till:
f17-veteran@mil.se

Museiföremålssidan

Vem målade dessa tavlor och när?

Tavlorna är målade på mjuk träfiberskiva, typ Treetex, tre i bredd på varje tavla och finns idag i Traditionsrummet. De har senast hängt i konferensrummet hos Kameralenheten i By 52.

En tavla är märkt med **O.M.n.** Frågan är vem det är?

Har konstnären själv sett motiven så är det sent 1940 tal med tanke på motivet från gamla Blekinge bataljon på andra sidan dagens flygstation. Det finns också motiv på segelflyg och när båttroppen låg i Ronnebyhamn. Du som vet något hör av dig till redaktionen eller direkt till F 17 Kamratförening.



F 17 Kamratförening fyller 40 år 2019

F 17 Kamratförening bildades den 5 november 1979. Föreningens första årsmöte genomfördes i juni 1980.

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 från Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison
- befordra ett gott kamratskap
- utgöra en föreningslänk mellan Blekinge flygflottilj, Ronneby garnison och bygden

Kamratföreningen firar sina 40 år genom att inbjuda medlemmarna till julbord den 11 december i F 17 matsal. Detta till ett självkostnadspris av 50 kronor. Skriftlig inbjudan kommer att skickas om hur anmälan sker.

Se även ordförandens ledare på sidan 3.