



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2-2020



Ur innehållet:

Kauhava Air Show med F17 och JAS 39E
JAS 39 Gripen passerar 3000 flygtimmar
SK 50 75 år
Asfaltering av rullbana 01-19
Nödlandningar och andra missöden
Mässar och mässliv
Brandflyg
Svensk flygfilm

BREDÅKRABLADET

30

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2020. Årgång 15.

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

CAAnderson, Karlskrona 0455 33 52 00

Adress

F 17 Kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post

redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida

www.f17kamratforening.se

Omslagsbilden visar: JAS 39, 39210, först med 3000 flygtimmar. Foto Peter Eliasson

Saknade nummer i arkivet!

Bredåkrabladet nr 1 o 2-2006 och 1-2007. Du som har dem kontaktar Mats Svensson enligt ovan. Du som har gamla F 17 Nytt var vänlig kontakta Rune Kronkvist 0709-173244

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. 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!

För ganska exakt år sedan skrev jag i min ledare att sommaren passerat och att allt var i stort sett som vanligt. Den här hösten skriver jag i stället att ingenting är som vanligt. Vem kunde tro att vi skulle drabbas av en långvarig pandemi.

Vårresan 2020 som planerades till Linköping med besök på SAAB och Flygvapenmuseum blev inställt. Förhoppningen var att den skulle kunna genomföras till hösten. Med de restriktioner som gäller i dessa tider, var inte det heller möjligt. För närvarande planerar vi inte några resor. Förhoppningsvis kan vi genomföra någon resa till våren 2021.

Någon annan verksamhet har inte heller kunnat genomföras. Några besök i traditionsrummet har inte heller förekommit. Fotogrupperns arbete har också legat nere. Däremot har styrelsen kunnat genomföra sina möten som planerats, med de restriktioner som gällt. Hela styrelsen har dock inte kunnat samlas samtidigt sedan i mars. Vår förhoppning är nu att verksamheten ska komma igång under senhösten/vintern, om än i begränsad omfattning.

Föreningens stora problem är att vi inte kunnat genomföra 2020 årsmöte, som enligt stadgarna ska genomföras i mars. Mötet inställdes i ett sent skede. Alla handlingar var klara. Kallelse,

dagordning, verksamhetsberättelse, förvaltningsberättelse och revisionsberättelse. Styrelsen har vid flera tillfällen under sommaren diskuterat hur mötet skulle kunna genomföras. Att samlas på F17 var uteslutet, eftersom man inte får vara mer än 50 personer i samma lokal. Alla medlemmar måste ges möjlighet att delta. Av samma anledning var det inte möjligt att genomföra ett digitalt möte, eftersom samtliga inte har möjlighet att nätansluta. Styrelsen har därför beslutat att årsmötet 2020 ska genomföras samma dag som 2021 års möte. Alltså i mars 2021. Det blir två separata möten, ett gällande 2020 och ett annat för 2021. De funktionärer som skulle om/nyväljas i mars 2020 sitter kvar till årsmötet 2021. Konsekvensen blir att de övriga funktionärerna som skulle om/nyväljas 2021 blir kvar till 2022.

Det är inte bara vi på lokal nivå som har svårt med att genomföra våra årsmöten. SMKR som av ekonomiska skäl, på senare år, alltid förlagt sitt representantskapsmöte på någon av färjorna till våra östersjögrannar. Mötet skulle genomföras 21-22 april på färjan till Åbo. Vid denna tidpunkt var inte svenskar längre välkomna på Finlandsfärjorna. Ny tidpunkt för mötet bestämdes till 6-8 oktober och då på färjan till Tallin. Den resan inställdes av rederiet. Ombokning gjordes till att genomföra resan vid samma tidpunkt, men nu till Riga. Resan ställdes in. Nu kommer årsmötet att genomföras digitalt.

Hoppas alla haft ett bra år, trots allt i dessa Coronatider. Jag vill önska er alla

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR

Benny Hellström

Ordförande

Ronneby Garnison

Kallinge, oktober 2020

Kamrater i kamratföreningen,

Inledningsvis vill jag kommentera omvärldsläget. Det finns många oroshärdar på vår jord, och under augusti har väl ingen missat utvecklingen i Vitryssland/Belarus, ett land i vårt omedelbara närområde. Vi, Försvarsmakten, har också varit öppna med att Sverige genomförde beredskapsinsats i sydöstra och mellersta Östersjön. F 17 har i högsta grad varit engagerat i detta.



Enheter från armé, flyg och marinen ingick i beredskapsinsatsen. Foto: Joel Thungren/Försvarsmakten

En annan, både global och nationell, utmaning är pandemin. Läget avseende Covid-19 har förvisso varit relativt lugnt här på förbandet och i vår region, men i skrivande stund ser vi nu en ökande nationell trend avseende antal sjuka igen. Jag tror alla förstår att pandemin inte kommer att vara över på länge. För oss alla gäller att hålla i, hålla ut, hålla avstånd. Vår verksamhet fortsätter dock alltid, fast smittskydds anpassat.

Vad har då hänt på F 17 sedan sist? Tyvärr kunde vi ju inte, av uppenbara pandemiskäl, genomföra försvarsmaktsövningen AURORA 20 i maj. Istället genomförde vi en lokal slutövning för våra värnpliktiga med mycket bra resultat. Våra stridsflygdivisioner flög också några flygföretag som var planerade inom ramen för AURORA, skarp fällning av sjömålsrobot, gemensam sjömålsstrid med Marinen inom ramen för SWENEX 20 samt samverkan med amerikanskt bombflyg.

Parallellt lämnade vi under våren stöd till det civila samhället, bland annat med utrustning och ambulanser i region Skåne.

Juni präglas ofta av olika examensceremonier, så även i år. I början av juni genomförde vi en mycket fin utryckningsceremoni för de värnpliktiga i omgång 19/20. Senare under sommaren högtidlighöll vi våra studerande som genomfört AROU (anpassad reservofficersutbildning) och OP (officersprogrammet), HSOU (högre specialistofficersutbildning) och HOP 1/HOP 12 (högre officersprogrammet). I år på lite annorlunda, smittskyddsanpassat, sätt.



Varma gratulationer och presenter hör examen till - här välkomnar chefen för Blekinge flygflottilj, Tommy Petersson, sina nya reservofficerare.

Foto: Charlotte Pettersson/Försvarsmakten

Under sommaren har F 17 också bytt några centrala befattningshavare. Numera är Magnus Fransson ställföreträdande flottiljchef, Andreas Davidsson stabschef och Jörgen Axelsson flygchef.

Även om sommaren känns nära har hösten nu anlänt till Blekinge. Samtidigt har vi hunnit med så mycket. Till exempel högvakt vid Drottningholm, deltagande i flygdagar i Finland och Tjeckien, samt firandet av flygplan 210 som passerat 3000 flygtimmar (vilket skrivs mer om på annan plats i detta Bredåkrablade).

Måndagen den 14 september ryckte drygt 150 nya värnpliktiga in på F 17, varav 25 % kvinnor, och de är nu på god väg att bli soldater.

Den uppmärksamme läsaren noterar kanske att vi nu utbildar ungefär dubbelt så många värnpliktiga som för ett par år sedan.



Inryckning i september 2020

Foto F 17

Samma vecka genomförde vi också en flottiljövning, Robust 20. Det var en för de allra flesta okänd och oförberedd beredskapskontroll där vi övade lokal och regional spridning samt övergång från freds- till krigsorganisation.



Fordonskolonn under Robust 20

Foto F 17

Våra flygplan verkade den veckan från Halmstad, Kalmar, Växjö och Kristianstad. Övningen genomfördes på ett mycket bra och säkert sätt – och med mycket gott resultat.

I skrivande stund, i början av oktober, har vi en Gripen-kontingent som deltar i den finska flygvapenövningen RUSKA i norra Finland. Och dygnet runt, året runt håller vi beredskap, på marken och i luften, och driftar vår flygplats.

Resten av året präglas också av kvalitativ, och smittskyddsanpassad, övningsverksamhet.

Samtidigt detaljplanerar vi nu 2021. Det ser också ut att bli ett bra år.

På central nivå arbetas det med nästa försvarsbeslut. Stora delar av detta kan följas i media. Som jag skrev förra gången, inget är klart förrän det är klart, men allting pekar fortsatt 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 Tröskeffekt har vi lagt till ett femte, Tillväxt.

Välbehövt, till och med nödvändigt.

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 blir lite annorlunda och mer digitalt detta år. Som ni säkert vet är F 17 även traditionsbärare för F 5, F 10 och F 12. På det temat vill jag kommentera att den 1 oktober skulle F 10 ha fyllt 80 år, varav 75 år i Ängelholm. Tyvärr utgår ceremonierna i Ängelholm som planerats till oktober på grund av pandemin, men vi högtidlighöll detta med att hissa den stora flaggan på F 17.

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

Mission First – Safety Always.

Tommy Petersson
C F 17



Kauhava Air Show 2020



F 17 deltog med JAS 39C både i den statiska utställningen och i flygprogrammet.

Foto F 17

Flygdagar

De flesta flygdagar i sommar har ställts in på grund av Coronapandemin. Ett undantag var den finska Kauhava Air Show där både Saab och svenska Försvarsmakten deltog.

Försvarsmakten med flygplan och personal från F 17.

JAS 39E 39-6002 i Finland

Saab deltog med JAS 39E och hade personal på plats. De hade en digital presskonferens för att informera om Saabs närvaro och planer i Finland liksom hur det svenska flygvapnet samarbetar med det finska.

Finland planerar för ersättning av sina F 18 Hornet där JAS 39E är en av kandidaterna.

Det var första gången ett serieflygplan JAS 39E visades vid någon flygdag eller offentlig händelse. Flygplanet anlände till Kauhava Air Show 2020 i Finland och visades i den statiska utställningen för allmänhet och affärsbesökare.

F 17 deltog i Kauhava

F 17 deltog i vid flygdagen i Kauhava för att representera svenska flygvapnet med både markutställning och flyguppvisning. JAS 39C var en del av flygprogrammet före den avslutande flyguppvisningen av Red Arrows.



Två JAS 39C från F 17

Foto F 17

Summerat av Bengt A Andersson

Underlag från www.facebook.com/Blekingeflygflottilj

Saab JAS 39E



Den första svenska seriemaskinen av JAS 39E, 39-6002 i rote med Brasilianska 39-4100

Foto Saab

Första provflygningen Gripen NG

Den 15 juni 2017 premiärflögs provflygplan 39-8 för Gripen NG från Saabs flygfält i Linköping. Pilot var Marcus Wandt. Den 26 november 2018 gjorde provflygplan 39-9 sin första flygning följt av 39-10 för Gripen NG den 10 juni 2019. Den 10 juli 2019 gjordes den första rotflygningen med flygplan 39-9 och 39-10.

Den 10 september 2019 levererades det första serietillverkade flygplanet 39E vid en ceremoni till Brasiliens flygvapen. I december 2019 flögs det första serietillverkade flygplanet till det svenska flygvapnet med individnummer 6002.

Gripen NG

Gripen NG (Next Generation), i kvällspressen gärna kallad Supergripen, är den kommande uppgradering för det brasilianska och svenska flygvapnet under beteckningen 39E (ensitsigt) och 39F (tvåitsigt). Versionen har större skrov, ny motor, ny multimode AESA-radar, ökad bränslekapacitet, högre lastkapacitet, nytt landningsställ, uppdaterad cockpit med headdownskärmar, förbättrad flygavionik och krypterad kommunikation.

JAS 39E/F

JAS 39 Gripen E har ny motor och är 1,1 m längre än C. Spännvidden har ökat med 0,20 m. Noshjulet har fått ett enkelt hjul. Utökad bränslekapacitet ger längre räckvidd. Tomvikten har ökat från 6,800 kg till 8,000 kg och max startvikt från 14,000 kg till 16,500 kg.

Några synliga skillnader mellan 39E och 39C:

- Längre kropp
- Luftintag vid fenans infästning i kroppen
- Ytterligare 2 vapenbalkar.
- Huvudlandställ infällbart i vingroten
- Nosställ med enkelhjul

Motor RM16

Den starkare motorn F414-GE-39E, RM16 från General Electric är baserad på den existerande F414-GE-400 (utvecklad ur GE F404) som sitter i F/A-18 Super Hornet. Motorn utvecklar cirka 20% mer dragkraft med EBK och väger obetydligt mer än nuvarande RM12, en kusin till GE F404.

Bengt A Andersson

Källor: Saab, Wikipedia

Saab B 17 80 år



B 17A Blå Johan vid flygdagen på F 17 2019

Foto Peter Eliasson

Projektet, SAAB L10 påbörjades 1937. Första flygningen skedde för 80 år sedan i maj 1940.

Saab B 17

Saab B 17 var ett enmotorigt flygplan från början avsett för spaning men utvecklades även för störtbombning och lätta bombuppdrag. Det var det första i Sverige konstruerade flygplanet med fribärande skalkonstruktion i metall med försänkta nitar. Projektet, SAAB L 10 påbörjades 1937. Flygplanen var konstruerat så att hjulstället kunde bytas mot ett infällbart skidställ. Första flygningen skedde för 80 år sedan i maj 1940. En version, S 17BS för marinspaning utrustades med flottörer. Totalt beställdes 322 flygplan i fyra serier.

Bristen på motorer gjorde att flera versioner fick tas fram. Den första versionen som kom i tjänst var B 17B.

B 17 tjänstgjorde i flygvapnet på F 7, F 6, F 3, F 12, F 4 och vid Marinflyget mellan åren 1942 och 1948. Under åren efter 1948 tjänstgjorde B 17 även på ett antal andra flottiljer för allmän flygträning och målgång.



16 st B 17C på F 12

Foto via G Alexander

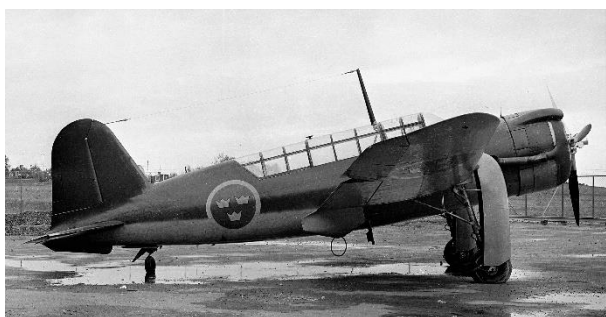
Motorer och propellrar.

Den synliga skillnaden mellan versionerna är motorerna. Bristen på motorer gjorde att allt som kunde anskaffas fick användas. Tre motorvarianter fanns, amerikansk, engelsk och italiensk.

B 17A med ett luftintag på motorns ovansida och en svensktillverkad 14-cylindrig stjärnmotor, STWC3, kopierad utan ritningar och tillstånd från Pratt & Whitney. Kopieringen tog tid vilket gjorde att B 17A kom senare än B 17B. Propellern är en svensk tillverkad

högergående VP-2 metallpropeller på licens från Hamilton Standard. Bristen på metallpropellrar gjorde att CVM tillverkade trälaminatpropellrar efter en tysk licens till de flesta B 17A. Träbladen var tjockare än de i metall och var mörkt gröna på fram och baksida. En liten spinner användes ibland.

B 17B hade ett luftintag uppe till höger och en 9-cylindrig stjärnmotor, Nohab My XXIV byggd på licens från Bristol i England. Propellern var en vänster gående svensk-tillverkad VP-1 metallpropeller.



B 17B med Nohab Mercurymotor

Foto Saab

B 17C hade två luftintag på motorns ovansida och en 14-cylindrig italiensk stjärnmotor, Piaggio P XI RC-40. Metallpropellern var en vänstergående italiensk P-1001. Denna hade inget utstickande propellernav och sägs vara lika med den för jaktplanet J 20 Falco! Troligen var det bara ett litet antal jaktplanspropellrar med smala blad som monterades från start. De flesta propellrar på B 17C hade bredare blad.

Danska Brigaden

Den Danska Brigaden bildades i slutet på andra världskriget av danska flygare som flytt till Sverige. Några officerare fick följa den svenska flygutbildningen på olika flottiljer. I maj 1945 fanns 15 st B 17C startklara på F 7 i Såtenäs märkta i danska färger för flygning till Danmark. Av olika skäl blev det ingen start och flygplanen återfördes till svenska flygvapnet.

B 17 som målbogserare

Mellan 1951 och 1954 fick Svensk Flygtjänst genom avtal med Flygförvaltningen disponera totalt 17 st B 17A för målflygning åt armén och marinen.

De gulmålade planen flögs av Svensk Flygtjänst och av Avia i Visby. Ägare var hela tiden Flygförvaltningen fram till 1960 då fem flygplan köptes av Flygtjänst. Av dessa såldes två till Finland och ett till Österrike.

B 17 i Etiopien

Mellan 1947 och 1953 såldes 46 st B 17A till Etiopiska flygvapnet som byggts upp med svensk hjälp. På de Etiopiska flygplanen ersattes senare träpropellern av en Hamilton Standard Hydromatic propeller med stort propellernav av samma typ som B18A och DC-3.

B 17 på F 17

Enligt arkivuppgifter gällande antal flygplan per flottilj så fanns det B 17A på F 17 åren 1948 och 1950 till 1955. De användes för allmän flygtränning, väderflygning och målgång. Det skall ha flugits extra mycket under den period när T 18 var på Saab för förstärkning av stjärtpartiet. Vid försäljningen av B 17 till Etiopien ingick fyra flygplan från F 17.



B 17A F 17-16 efter vådainsfällning av landställ 1949
Foto via G Alexander

Bevarade B 17

Idag finns fem kända B 17 flygplan bevarade. Ett i Danmark målat som för Danska brigaden, två i Litauen (f d Etiopien) och två i Sverige. Av de två svenska B 17 står ett på Flygvapenmuseum och ett är den idag flygande B 17 nr 17239 märkt blå J från F 7.

Blå Johan flög på jubileumsflygdagen på F 17 2019.

Bengt A Andersson

Nytt rekord för JAS 39 Gripen – 3 000 timmar i luften



JAS 39 Gripen 39210 målades om med detaljer i guld och på stjärten syns en örn, i grafit-grått som är den gemensamma symbolen för 21:a flygunderhållskompaniet och 171:a stridsflygdivisionen.

Foto: Peter Eliasson

JAS 39C 39210 först att passera 3000 tim

Flygplanet har varit stationerat på Blekinge flygflottilj F 17 sedan det sattes i bruk 2005. Det visade på jubileumsflygdagen 2019 märkt som *Qvintus Guld*.

Någon som är extra stolt är flottiljchef Tommy Petersson: ”Det är enkel matematik att räkna ut vilka fina tillgänglighets- och produktions-siffror det innebär i snitt under dessa femton år. Flygplanet är egentligen bara en symbol vår verksamhet.

Det är alla människors fantastiska arbete som gjort detta möjligt. All vår professionella personal på F 17, liksom våra kollegor runt om i flygvapnet och Försvarmakten, samt våra partners inom FMV (Försvarets Materielverk) och industrin, som bidragit till denna milstolpe.

JAS 39210 som ofta kallas 210:an har precis som många andra modifierats och uppdaterats med ny hård- och mjukvara sedan den sattes i

bruk. Men 210:ans långa totala flygtid är väldigt sällsynt för svenskt stridsflyg”.

Flygtimmar för Saab 37 Viggen

Det enda operativa stridsflyg i Sverige som kommit upp i högre flygtid är Saab 37 Viggen som användes i en era då det generellt sett flögs mer i det svenska flygvapnet än vad det gör i dag.

Några AJ 37 kom upp i 2000 till 3000 flygtimmar. Flertalet SF/SH flög mellan 2000-3000 flygtimmar. AJ 37, 37058 har flugit flest flygtimmar, 3099 och finns bevarad på Volvo Museum, Arendal.

JA 37 flög inte så mycket. Majoriteten flög under 2000 timmar. JA 37, 37316 var den som flög mest, 2673 flygtimmar, på slutet som F 17-16. JA 37, 37305 flög längst tid på F 17, 17 år med 1725 flygtimmar.

3000 flygtimmar

Specialmärkningen har designats av Kenneth Nilsson, Emil Lindberg och Alexander Flygare,

tillhörande 21:a Flygunderhållskompaniet respektive 171:a Stridsflygdivisionen. Målning och märkning har, med bravur, utförts av Saabs målarverkstad i Kallinge.

En medlem i märkningsprojektet är Nicolaas Hoogstraten som har jobbat med 210:an sedan den kom till flottiljen. Då jobbade han på 21:a flygunderhållskompaniet som servicechef och har sedan 2014 jobbat på flygsystemssektionen där han i dag ansvarar för bevakningen av driften på flottiljens JAS 39 Gripen som planeringsledare.



Kn Martin Ramsin var pilot vid passage av 3000 flygtimmar. Foto Jörgen Nilsson

Mycket ovanligt

Det är ovanligt att våra stridsflygplan kommer upp i detta antal flygtimmar. Anledningen till att just 210:an har gått så pass länge är att FMV gett order om att prioritera flygningar för denna för att se hur flygplanet klarar att flyga så pass mycket. 210:an har i den bemärkelsen fungerat som ett testflygplan och utan några större

incidenter har de nu fastslagit att Gripen C helt enkelt håller väldigt bra avslutar Nicolaas Hoogstraten.

Det ligger mycket jobb bakom prioriteringen. Tillsyn ska göras på JAS 39 Gripen var 200:e timme och med 3 000 flygtimmar bakom sig är 210:an den enda som genomgått tillsyn nummer 15. Detta är något som flygvapnet har kunnat ta stor lärdom av och hjälper mycket i det framtida arbetet för att öka den operativa förmågan.



Milstolpen 3000 flygtimmar firades även på detta sätt. Foto Jörgen Nilsson

En milstolpe

”Att vi har nått denna milstolpe i dag är både glädjande och bådär gott för framtiden. Gripen C kommer att fortsätta flyga länge i flygvapnet trots att Gripen E är precis runt hörnet. Nu blickar vi framåt och ser fram emot nästa milstolpe, att även bräcka Viggenrekordet” säger flottiljchef Tommy Petersson

Summerat av Bengt A Andersson

Underlag från bl a Försvarmakten och Info-blad F 17 och 21:a Flygunderhållskompaniet.

Flygklubben Qvintus och 75-årsjubileum med Saab SK 50



Flygklubben Qvintus flygplan Saab Safir SK 50, med den civila beteckningen SE-LDD.

Foto: Michael Gleffe

Det första flygplanet Saab Safir 91 flögs första gången i november 1945 och fyller 75 år i år. Det har tillverkats i totalt 323 exemplar i olika versioner och blivit en stor framgång för Saab med leveranser både till flygvapnet som skolflygplan och till många andra nationer. Militära användare har varit Etiopien, Finland, Japan, Norge, Tunisien och Österrike.

Sverige hade nära samarbete med Etiopien efter andra världskriget och hjälpte till att starta flygskola och organisera det Etiopiska Flygvapnet. Carl Gustav von Rosen blev personligen bekant med kejsaren Haile Selassie och var den som ansvarade för uppbyggnaden. Landet köpte 47 plan Saab Safir och von Rosen genomförde en leveransflygning från Bromma till Addis Abeba 1947. Det blev ett inofficiellt världsrekord i nonstopflygning med tiden 30 timmar 52 minuter. Då man missade att montera en barograf som kunde registrera flygningen blev rekordet inte godkänt. 47 Safirer A, B och C levererades till Etiopien under åren 1946-66.

Under utvecklingen av J 29 Tunnan och 32 Lansen utprovades vingkonstruktionerna genom att montera nerskalade vingar på Safiren.

Tjänsten i Flygvapnet

De första 10 Safirerna användes som transport- och sambandsflygplan i FV och fick beteckningen TP 91A. 89 stycken SK 50 B och C har levererades till flygskolan på F 5 i Ljungbyhed och användes där under åren 1952 till 1972. De

ersattes då av SK 61 Bulldog. De gula skolflygplanen målades då om till den gröna camouflagefärgen och tilldelades flygflottiljerna för sambands- och transportflygtjänst.

1992 utgick de ur FV organisation, skrotades eller såldes för en krona till de civila personalflygklubbar som bildades vid de olika förbanden. Avsikten var att alla anställda på förbandet som hade flygcertifikat och intresse skulle kunna vara medlemmar i klubben.

Flygplanen civilregistrerades och FV stod för en del av det löpande underhållet. På detta sätt bildades Flygklubben Qvintus. Klubben tilldelades två flygplan varav det ena förrådsställdes på F 5 i Ljungbyhed och det andra fick disponera utrymme i hangar 82 på F 17 och senare även i Blekinge flygklubbs nybyggda hangar på västra delen av flygfältet.

Verksamheten vid Flygklubben Qvintus

Under de snart 30 åren har en livlig verksamhet förekommit i klubben och man har licentierats för att utföra underhåll på flygplanen. I dagsläget har man 13 medlemmar och flyger ca 40-50 tim. per år.

Kravet på att ha certifikat och arbeta på förbandet har efterhand ändrats till att alla som är intresserade kan söka medlemskap. Samarbete sker med de andra personalflygklubbarna i FV, med Blekinge Flygklubb och KSAK.

Sponsring

Företaget Albinsson och Sjöberg i Karlskrona har stöttat klubben vid aktiviteter i veteranbilsutställningarna i Brunnsparken och vid flygdagar på Emmaboda flygfält.

BAM (Bromma Air Maintenance) har rabatterat oljor och Saab bistår vid ommålning av flygplanen.

Instrumentverkstaden som finns kvar på gamla tekniska enheten bistår vid översyn och underhåll av höjd- och fartmätare.

Haveri med flygplan SK 50C SE-KZZ och driftsättning av SK 50B SE-LDD

Klubben drabbades 1997 av ett haveri då flygplanet SE-KZZ totalhavererade i Lagan och besättningen omkom.

Det på F 5 förrådsställda flygplanet SE-LDD flögs då över till F 17 och renoverades till dagens standard. Planet är tillverkat 1953 i Holland och har flugit ca 6700 timmar. En modern flygradio har monterats men de gamla fart- och höjdmätarna har kvar km/tim- och meterskalorna. Detta plan är av B-modell vilket innebär att bränsletanken finns kvar inne i kabinen.

Med den senare C-versionen monterades två bränsletankar i vingarna och kroppstanken togs bort vilket möjliggjorde att en fjärde sittplats kunde skapas inuti planet.

2019 får Flygklubben Qvintus en SK 50C, SE-KUC från Malmens Veteranflygklubb.

Det unika med detta plan är att det är det sista tillverkade serieflygplanet SK 50C, 50093, c/n 91408, som levererades till FV den 23 maj 1960. En omfattande dokumentation av flygplanets historia finns bevarade i klubben och i leveranshandlingarna till F 5 anges att ”-flygplanet och en verktygsats, exklusive kompass-skruvmejsel” levererats till F 5. Det firar således 60-årsjubileum i år.



Thorleif Rigestam inspekterar borttagning av den gamla färgen

Planet har nu flugit totalt 5975 timmar. Motorn som satt i är utflugnen och skall bytas mot en som gått 800 timmar sedan senaste översyn.

Det är ett omfattande arbete som nu görs med att plocka isär flygplanet i detalj och ta bort all färg och klister som finns på roder, vingar och

kropp. Det är 5-6 medlemmar i klubben som på fritid gör detta jobb. Saabs målarverkstad i gamla tekniska enhetens lokaler på F 17, har ställt ett utrymme till förfogande och skall bistå med målning när planet är rengjort och omdukat.

Arbetet med omdukning av roder och vingar kräver att personalen är godkänd av transportstyrelsen som i sin tur delegerat detta till EAA (Experimental Aircraft Association). Godkända lärare från Ängelholm kommer att utbilda personalen i Flygklubben Qvintus som sedan skall utföra arbetet. I stället för bomullsduk finns nu modernare material med inslag av plast som används.



Thorleif och Jan-Otto visar upp SE-LDD

Jan-Otto Kleremark är ordförande i klubben och har flugit J 35F och JA 37 på 1. divisionen F 17 under åren 1978-87 då han gick över till SAS, där han flugit många tusen timmar.

Thorleif Rigestam började som civil tekniker 1970 på tekniska enheten och har sedan tjänstgjort även på sambandsflygenheten och 2. Fue komp på F 17. Efter pensionering har han tjänstgjort på BAM och har nu som pensionär ett litet åtagande åt Saab med uh på SK 60.

Thorleif är den som nu är certifierad för underhållet och den tekniska tjänsten på de båda planen. SK 50 SE-KUC beräknas vara i nyskick om ca 3 år och kan då fortsätta flygas under många år framöver. Renoveringen kommer att följas i magasinet NOSTALGIA.

Blickar framåt.

Den fantastiska skapelsen SK 50 Saab Safir har fungerat väl på olika håll i världen under 75 år. Hon kommer att flyga under ytterligare decennier och det karaktäristiska motorljudet från Lycomingmotorn kommer att höras på många platser.

Många flygande SK 50 finns kvar i Sverige. Team 50 gruppen har sitt säte i Västerås och flyger normalt i 5-grupp på flygdagar och olika evenemang. För att pigga upp Coronasjuka flög man i 9-grupp över västra Sverige i höstas. Några plan kan även utrustas med rökagregat.



Den 6-cylindriga motorn Lycoming O-435

Data Saab Safir SK 50C

Längd	7,9 meter
Spännvidd	10,6 meter
Höjd	2,2 meter
Vingyta	13,6 kvadratmeter
Tomvikt	740 kg
Max	1215 kg
Motor	Lycoming O-435
Effekt.	190 hk
Maxfart	325 km/tim
Lastförmåga	475 kg

Intresserade som vill bli medlemmar i Flygklubben Qvintus är välkomna till den.

Text och foto: Boo-Walter Eriksson

Underlag från Jan-Otto Kleremark och Thorleif Rigestam

Nyheter inom säkerhetstjänsten på Ronneby garnison

Nytt skyddsobjekt



STOPP skylt enligt skyddslagen 2010:305

Under Försvarmaktsövningen Aurora 2017 ändrades skyddsobjektet F17 och Ronneby garnison. Skyddsobjektet ändrades från att fotografering var tillåtet till att bli förbjudet. Detta har medfört att vi har fått bättre förutsättningar att kunna skydda våra skyddsvärden med ett lagstöd mot de som fotograferar in mot garnisonsområdet.

Förändringen gjorde även att Swedavia ändrade sitt skyddsobjekt till fotoförbud för att harmoniera med garnisonens.

Resultatet har blivit ett antal polisanmälningar och bl a ett rättsfall mot ett företag som arbetade inom garnisonen.

Ny säkerhetsskyddslag (2018:585)

Den 1 april 2019 fick vi en ny säkerhetsskyddslag som är tydligare och ställer högre krav fram-för allt på myndigheter och företag utanför Försvarmakten. Stor vikt läggs på säkerhetsanalyser, säkerhetsskyddsavtal (SUA), nya säkerhetsskyddsklassificeringsklasser för information och säkerhetsprövning av personal.

Nya projekt

Ett nytt låssystem håller på installeras på garnisonen. Det tidigare systemet har fallit för åldersstrecket och hade med åren blivit fullt

vilket innebar att vi inte kunde bygga ut med fler cylindrar.

Systemet som nu är under uppbyggnad är av hög säkerhetsklass med mindre antal nycklar än tidigare. Innan utbytet fanns det över 2000 cylindrar med ca 3000 nycklar. Dagens system kommer att innehålla ca 800 cylindrar med 400 nycklar.

Reduceringen av nycklar har kunnat genomföras med att vi har byggt ut passage-systemet och att installation av SALTO lås pågår i utrymmen som inte är skalskydd dvs. ibland annat kontorsdörrar och säkerhetsutrymmen.



SALTO lås

Inpasseringen till garnisonen kommer att förändras, för vilket en behovsanmälan har inlämnats. Förändringen innebär att grinden som finns idag kommer att bytas ut mot 3 stycken mindre och snabbstängande grindar.

Kortläsare för inpassering installeras för att förbättra möjligheten att inte obehöriga får tillträde till garnisonen.

Benny Olander
C A2/Säkerhetschef

Asfaltering av rullbana 01-19 på F 17



Slitaget på rullbanan är stort med start och landning av allt från flygklubbens flygplan via JAS 39 Gripen, SAS och övrigt civilflyg, TP 84 Hercules och ibland även C-17 Globemaster III. Foto Jörgen Nilsson

Slitaget på rullbanan på påverkas av antalet start och landningar. Vikten på landade flygplan påverkar även slitaget. Att genomföra en asfaltering är ett stort jobb och kräver en helt stängd flygplats. Efter uppmätning kan fräsning genomföras för att skapa underlag för den nya beläggningen.

Reparation av rullbana 01-19

Banreparationen omfattade nytt slitlager på rullbana 01-19, delar av skuldror och dess belagda utrullningsområden i norr och söder.

Utöver detta försågs också delar av anslutande taxibanor och länkar med nytt asfaltslitlager.

Vad är asfalt?

Asfalt, eller asfaltbetong, som är den korrekta benämningen utgörs av krossat stenmaterial, ca 95% samt bitumen (asfalt), ca 5%. Utöver detta tillsätts ofta även vidhäftningsmedel för att förbättra vidhäftning mellan stenmaterial och bindemedel och på så sätt öka asfaltens beständighet

Stort jobb

Totalt yta nytt asfaltslitlager uppgår till ca 130.000 m². Tjocklek ca 37 mm. Vilket innebär 12.000 ton slitlagerasfalt.

Slitlagerbeläggningen föregicks av fräs- och justeringsarbeten i syfte att ta bort mindre ojämnheter i befintlig yta.

Fräsning

Efter uppjustering av mindre svackor med justerasfalt, helfrästes hela banan 15-20 mm med maskinstyrning/totalstation för bästa resultat.



Asfaltfräs

Foto Wirtgen

På grund av den korta tiden vi hade på oss, utfördes jobbat huvudsakligen av 2 fräsar med bredder på 2,2 respektive 2,5 m.

Fräst material återanvänds

Detta genererar ca 3000 m³ fräst asfalt som återanvänts inom området till nya servicevägar och renovering/förbättring av befintliga vägar samt reflektorytor till ILS, instrumentlandning och GP, Glidbana.

Kräver flyguppehåll

Arbetet var tidsmässigt styrt av det militära flyguppehållet, vilket gjort att samtliga arbeten på banan utfördes under 5 intensiva veckor.

Slitlagerbeläggningen utfördes helt och hållet nattetid under vecka 30 mellan kl 22 fram till 06 följande dag. Detta för att få ett tillräckligt långt arbetspass, att inga tvärskarvar behövde göras.

I samband med slitlagerbeläggningen användes en asfaltutläggare som lade ut asfalten på en bredd av 7,5 meter för att minimera antalet längsgående beläggningsskarvar på banan. Bredare beläggningsskarvar hade inte fungerat, då asfaltverket inte kunde leverera större kvantiteter på så kort tid.

Leverans av asfaltmassa

All asfaltmassa från de totalt 24 lastbilarna som gick mellan Peabs asfaltverk i Linneryd och F 17, tippas i en så kallad "Shuttle buggy" som gick före asfaltutläggaren.



Lastbilen t v fyller den vita Shuttle buggy:n som förser den gröna läggaren t h med asfalt. Foto Peab

Shuttle buggy:n har till uppgift att fungera som magasin samtidigt som den blandar asfalt från

flera olika lass, allt för att få en så homogen massa som möjligt och klara de hårt ställda kraven som finns på bärighet, jämnhet och friktion. Efter asfaltläggaren gick 3 vältar och packade massan.



Typbild av vältning/packning av rullbana Foto Peab

Projektledningen

Min roll i projektet har varit att fungera som byggledare på uppdrag av Fortifikationsverket. Min första banreparation som konsult var 1996 när vi förlängde, breddade och försåg banan på nuvarande Kristianstad-Österlen Airport med nytt asfaltslitlager.

Därefter har det blivit byggledning och besiktningar i samband med en hel del banreparationer åt såväl Fortifikationsverket, Swedavia och andra flygplatsbolag.

Generalentreprenör för detta projektet var Peab Asfalt AB.

Samarbete viktigt

Jag vill framhålla att vi har alla tillsammans (entreprenörer, beställare, nyttjare, konsulter och övriga inblandade) bidragit till att projektet rots i land med mycket gott resultat.

Förutom tidspressen och de höga kraven som ställs på en rullbana, har vi även fått anpassa oss till den pågående pandemin, vilket gjort att de fysiska mötena till största delen har fått genomföras utomhus och med distansering.

Text Roger Svantesson, Airfield Group, Sweden AB

Redigering Bengt A Andersson

Nödlandningar och andra missöden

I tidigare artiklar har vi skrivit om de som har förolyckats i flygtjänsten på F 17 och i föregående nummer om de som har räddat sig ur kritiska lägen med hjälp av fallskärm. Här kommer en kort avslutande artikel om de många som har klarat livhanken i samband med haverier under start eller landning. Även de som har nödlandat utanför flygfälten avses

I flygets barndom sades det att alla landningar där föraren (besättningen) kunde gå för egen hand från flygplanet var lyckade – även om det var ett vrak de lämnade efter sig! Skadorna på de tidiga lätta flygplanen med låg flyghastighet var också ofta enkla att reparera och de var i många fall snabbt i luften igen. Det finns exempel där en enskild förare har ”kraschat” samma flygplanindivid två gånger inom någon veckas tid! Efterhand som flygplanen blev större, tyngre och med högre hastigheter så ökade också risken för personskador. Det handlar om allt från skramor till kläm- och brytskador, splitter mm.

Den stora risken är förstås brand i främst besättningsutrymmet. Förutom flygbränsle kan ammunition förstås explodera liksom drivsatserna till katapultstolarna. FV inrättade tidigt en särskild brand- och räddningsfunktion (”flygplatsbrandkår”) med vältränad personal med hög insatsberedskap. De har bokstavligen lyft och dragit ut ett antal flygbesättningar ur kraschade flygplan och HKP, ibland med pågående brand i vraket.



Denna T 18 blev under taxning påkörd bakifrån av ett annat fpl, det resulterade i en lång ”sladd” med höger landställ avbrutet och strukturskador i bakkroppen.

Flygplatsstrukturer

En betydande del av de tidiga haverierna och tillbudet på flottiljerna och övriga militära fält beror på att man opererade på gräsytor fram till i början av 50-talet. Det innebar risk för sättningar i marken, tjällossning, under-

minering efter regn, djur som grävde bon med mera. Trots noggranna kontroller av banor och taxivägar hände det emellanåt att landställ sjönk ned i någon hållighet med varierande grad av skador på fpl. Även dåligt markerade arbetsytor, diken mm orsakade problem, speciellt i mörker eftersom flygplatsbelysningen ofta bestod av några svaga stallyktor som ställdes ut. Sveriges första permanentbelagda bana (betong) togs i bruk i maj 1936 då Bromma flygplats invigdes, sedan följde ytterligare några civila flygplatser.

Det var först då jetflygplanen började bli vanliga som FV anlade permanentbelagda banor (på F 17 1952), även taxibanorna fick hårda ytor efterhand. Hangarplattorna permanentades i ett tidigt skede, på F 17 redan då fältet byggdes. Det var generellt betong som gällde. I vissa fall nöjde man sig med stålplank (PSP- *Pierced steel planking*) då man behövde bättre bärighet på fälten, dessa växte ned i gräset och gav en fast yta.

Betongbanorna var ofta hala då det första regnet föll efter en torrperiod, vilket resulterade i avåkning eller att man hamnade i ”ryssjan”, det fångstnät som finns i slutet av banorna på de flesta militära flygplatser. Senare har i princip alla markytor för fpl/HKP asfalterats, senast nu under sommaren 2020 asfalterades hela toppskicket om på bana 01/19 på F 17, s k ”halvsulning”.

Landställskonstruktioner och bromsar

Fpl med sporrhjul, d v s huvudstället långt fram och ett mindre hjul under stjärtpartiet löper generellt större risk att få problem under start- och landning än den modernare varianten med noshjul. Detta beror på risken för att slå runt, eller så kallad ”Groundloop” och att sidofenan med roder fungerar som en vindflöjel vid sidvind. Även om noshjulet skadas eller inte kan fällas ut vid landning är risken för stora

skador mindre. Effekten av sidvind är också påtagligt mindre med det centralt placerade huvudstället på ett flygplan med noshjul.

Hjulbromsar fanns inte alls på de första lätta flygplanen, efterhand kom enklare bromssystem som dock i många fall var otillräckliga och medförde avåkning och skadade landställ. Skivbromsar som sedan länge är standard på bilar utvecklades först för flygets behov, de som finns idag på exempelvis JAS 39 (även noshjulet) är mycket effektiva. Dragkraftsreversering, att vända propellerströmmen/jetstrålen framåt för bromsverkan, har i FV bara funnits på TP 84 Hercules och fpl 37 Viggen. Fpl 35 Draken hade bromsfallskärm som vid behov kunde nyttjas i landningen.



J 21 ur F 15 som inte kunde hålla kursen vid landning på en av gräsbanorna på F 17, hela landstället bröts därvid sönder. På den stora propellern på J 21 var landställsbena ovanligt höga och klena.

Idag är avåkning ytterst sällsynta, förutom bättre bromsar så är bromsverkan och ban-konditionerna i övrigt också bättre, bl a genom effektiv snöröjning och övrig halkbekämpning.

Nödlandning utanför flygplatser

I vissa nödlägen då det inte har varit möjligt att rädda sig med fallskärm, kan en öppen yta av något slag kanske vara en möjlighet till nödlandning. Det kan vara öppet vatten, is, åkrar, fält och även i ungskog. Vid vattenlandning kan sjöhävning förstås vara en fara. Ett givet problem är avsaknaden av räddningstjänst, även om det finns exempel då den civila räddningstjänsten har varit relativt snabbt på plats. Sker nödlandningen nära en flygplats går det kanske att göra en insats därifrån.

Generellt om nödlandningar mm i FM

Det har totalt skett något tusental sådana i FM genom åren, flera med fatala följder för besättningen. Enbart på F 17 handlar det bedömt

om 50 – 100 tillfällen, det är svårt att få en samlad bild.



A 32 som hamnat i ”ryssjan” i slutet på bana 19 på F 17, relativt vanligt med fpl 32 och 35, enstaka fall med fpl 37 och SK 60. Generellt små skador på fpl – främst antenner och mindre plåtskador.

Två försök till nödlandning med fpl ur F 17 har tyvärr resulterat i förlust av människoliv, det gäller en B 18 NO Karlskrona 520509 och en A 32 570906 under inflygning till bana 19 på F 17 (se BB 2/2018).

Det finns dock många med lycklig utgång för F 17 del, främst med fpl B 3 som hade frekventa motorstörningar. Flertalet HKP och fpltyper som har funnits på F 17 har nödlandats med bra resultat på F 17 fältet, men även på Visby och många andra civila och militära fält på fastlandet. Ett antal även ute i terrängen, dock verkar F 17 inte ha utfört någon nödlandning i vatten.

I vissa fall är det snarare ”säkerhetslandningar”, d v s man landar på första lämpliga flygfält innan en störning hinner utvecklas till ett akut nödläge. Flera av dessa olika situationer har beskrivits i tidigare nummer av Bredåkrabladet, en artikelförteckning finns på:

www.f17kamratforening.

Där finns också artiklar som beskriver de många nödlandningar som gjordes av utländska stridsflygplan på F 17 och i dess närhet under slutskedet av 2. Vk.

Ingmar Olofsson

Källor;

Haverirapporter och utredningar, SFF temaböcker om flygplanstyper, tidningsartiklar, websidor.

Foton (delvis beskurna) ur Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Mässen förr och nu.

Alla har vi under vår verksamma tid besökt en mäss eller annan lokal, där vi ätit eller umgåtts på något sätt. I det militära så har vi sedan lång tid haft olika samlingslokaler dvs mässar. Du har kanske som värnpliktig besökt markan eller som befäl till hört någon av befälsmässarna. Vi hade Plutonbefälsmäss, Underofficersmäss och Officersmäss. Reglerna var strikta och gränserna klara, man gick inte på annan mäss än den man tillhörde utan att ha varit inbjuden. Men hur började det och hur är det nu. Jag skall försöka att blicka bakåt långt före min tid som aktiv och även se framåt efter min aktiva tid.

Officersmässen

Mats Ekdahl skildrar i sin bok ”Officersmässen en kulturskatt att minnas” traditioner och levnadssätt på mässen.



Boken Officersmässen

Mäss vars ord härstammar från engelskans ”mess” som betyder ”avdelning inom hären eller flottan som intager sina måltider gemensamt”. Mässen var inte bara en samlingslokal utan också en uppfostran för den unge officeren hur han skulle föra sig och bete sig i en lokal och gentemot andra kollegor och även gentemot det motsatta könet vid olika tillställningar.

De första mässarna sattes upp redan på 1700 talet. Än i dag kan vissa lämningar efter gamla mässbyggnader från Bredåkrahed som fanns där i slutet av 1800 och början av 1900 talet bakom nuvarande flygstationen. Här kan man fortfarande ana allén där många byggnader legat.

Kadettens lilla blå

Tidigare fanns det en bok som elever fick ut som hette Den blå boken, i dag finns på Kungliga Krigsskolan Karlberg en bok som heter Kadettens lilla blå. Här anges bland annat vad som gäller vid en inbjudan hur och när man tackar för inbjudan, hur man för sig innan middagen och vid middagen och i vilken ordning allt skall ske, hur man efter festligheterna tackar för den, allt upp styrt för att ledsaga den unge blivande officeren även i andra sammanhang.

Elevmiddag

Ett minne som jag själv har är från en fin elevmiddag på Herrevadskloster, detta var väl mitt första möte med vett och etikett. Vi hade mycket noggranna förberedelser för hur vi skulle uppföra oss och hur middagen och kvällen skulle avlöpa. Det som viktigas inpräntades i oss var väl att man absolut inte fick lämna middagen för att besöka toaletten. En regel som fastnat.

Regler och traditioner

Det fanns ju också olika regler och traditioner att följa på olika mässar. En berättelse som går att läsa i boken är en historia från P 18 i Visby, där unga fänrikar vid sitt första besök vid regementet och den första söndagens eftermiddag skulle man iförd full uniform besöka de högsta befälens fruar i deras hem för visit. Man hoppades naturligtvis att ingen skulle vara hemma, men citat ”regementschefens fru tog emot och bjöd på sherry”.

De olika traditionerna såsom Gåsmiddag, vårfest och för att inte glömma lille jul gjorde

att samhörigheten stärktes inom kåren och även knöt kontakter inom familjer.

Mitt minne från mässar var främst där jag kom att hamna som ung pilot nämligen F 11. Jag tillhörde då i början plutonbefälsmässen. Här var inte festerna och mötena så frekventa, mässen användes mest för att fika, men blev en viktig del då vi som bodde på flottiljen tillbringade mycken tid på kvällarna här. När jag så småningom kom att tillhöra underofficerarna så blev det mera traditionsbärande fester och möten.

Förändringens tider

I och med NBO 1983 så kom alla att vara officerare dock med olika benämningar så som regementsofficer resp. kompaniofficer. Övergången till att vara under samma tak på samma mäss dock lite längre tid.

I dag finns det bara en mäss kvar, Bredåkrämässen dvs officersmässen. Att komma till mässen på F 17 idag är att gå in i en lokal som utstrålar värme och gemenskap. Mässen är mycket vackert möblerad med bekväma möbler och smakfull inredning. Det första som man möter är en vägg, naturligtvis med bilder på de flottiljchefer som verkat på flottiljen, men också bilder på den verksamheten som förekommer på F 17. En bar som vittnar om att här förekommer det ett antal trivsamma tillställningar.



Bredåkrämässen

Foto F 17

Man har också en matsal där alla är välkomna att äta, serveringen betjänas av samma företag som betjänar matsalen. Fikastunden är ju i Sverige en trevlig tradition så även här på mässen, fiket finns att tillgå kl. 0900 och man

har möjlighet att sitta ner en stund och avnjuta sitt kaffe i trevlig samvaro om tjänsten så medger.

Man har ca 40 olika tillställningar per år på mässen varav två begivenheter är de populäraste, nämligen lille jul och gåsmiddagen. Mässen erbjuder även andra begivenheter så som sommarfest och även pubkvällar, den utnyttjas även till bröllop och andra familjehögtider efter tillstånd av C F 17.

Mässföreningen

Mässföreningen på F 17 har närmare 200 medlemmar och man kan bli medlem så fort man blivit anställd efter värnplikten. Chefen som är ordförande i mässföreningen har också enl. gammal tradition sin bestämda plats vid den stora blå soffan i mitten av salongen.



Chefens blå soffan

Foto F 17

Mässföreningen och dess ledning vill att mässen skall vara en samlingslokal dit man vi komma och finna samvaro och gemenskap i detta känner man att man har stort stöd från sin flottiljchef och detta är nog viktigt när allt går med högt tempo.

Nya tankar

Man har även planer på att genomföra ett begrepp som heter ”unga kollegers afton”. Då är tanken att de som är nya får lära sig lite vett och etikett, hur man för sig belevat vid en tillställning. Så kanske cirkeln blir tillsluten på hur det var förr. Kanske dock att man inte behöver avlägga visit hos de högre officerarnas fruar första helgen man kommer till sin flottilj

Jan Landin

Brandflygplanet Fire Boss på besök



3100 liter kan tömmas per fällning.

Foto Jonas Alvin/Södermanlands Nyheter

Då brandrisken i Blekinge under helgen den 12-13 september väntades var mycket hög beslutade MSB att placera de två nya brandflygplanen till Kallinge. Flygplanen, SE-MHM och SE-MHN har kapacitet att skopa upp och sedan släppa 3100 liter vatten över en skogsbrand. Det är en trygghet att ha dem på plats under helgen, sa Anna Henningson, räddningschef i östra Blekinge.

Tidigare försök med brandflyg

Under ett par somrar på 1990-talet gjordes i Sverige försök med de betydligt större amfibieplanen Canadair (Bombardier) CL-215 respektive CL-415 än de nya Fire Boss. Även dessa var baserade på Skavsta.



CL-415

Foto Saab

I Sverige flög de bara en sommar var. CL-415 från de franska och italienska civilförsvaren har deltagit flera gånger vid släckning av bränder i

Sverige, framför allt vid skogsbranden i Västmanland 2014.

Brandflyg 2020

Den 4 juni 2020 var det på Skavsta flygplats i Nyköping premiär för de efterlängtade flygplan som ska sättas in i brandbekämpning från luften. Då presenterades två vackert gul-blå Air Tractor AT-802 Fire Boss flygplan, som baseras hos Saab Aero i Nyköping för att kunna rycka ut med kort varsel och bekämpa skogsbränder över hela landet. Saab Aero står för besättning och underhåll av planen.

Båda Fire Boss-planen är försedda med flottörer för att kunna landa och skopa upp vatten från exempelvis sjöar. För närvarande pågår utbildning och sjön Yngaren, nära

Skavsta flygplats, får täta besök för ”tankning” av vatten under ”touch-and-go”.

Kapaciteten är imponerande 3 100 liter, alltså över tre ton, vatten per fällning. Under en timme kan de båda planen släppa 50 000 liter vatten över en skogsbrand. Vattnet skopas upp i en tank mellan cockpit och motor från en sjö i närheten av skogsbranden. Vid påfyllning krävs en flygsträcka på 1.700 meter för att sänka planet från 15 meters höjd, ta in fulla tankar vatten vid en ”touch and go” i vattenytan under 12-15 sekunder på en 670 meter lång vattensträcka i 120 km/h och sedan åter stiga till 15 meters höjd.

Air Tractor Fire Boss har en PW PT6A gasturbin på 1 350 hk som driver en fembladig propeller. Marschfart är 275 km/h och räckvidden 1 300 kilometer. Tanken är att de båda planen ska kunna användas i hela norra Europa. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, står för kostnaden på omkring 30 miljoner kronor per år. I den händelse flygplanen ansluts till EU:s brandberedskap så står EU för mellan 80 och 90 procent av kostnaden.



EU flaggan visar att flygplanet står till Europas förfogande. Foto Stieg Ingvarsson

Jordbruksflygplan

Air Tractor AT-802 är ursprungligen ett jordbruksflygplan som flög första gången 1990. Versionen Fire Boss är utvecklad av företaget med samma namn och har flottörer av märket Wipline 10000 från Wipaire Inc, där också Fire Boss är en del. Fire Boss konverterade mellan 2003 och 2019 hundra exemplar av Air Tractor AT-802 till vattenbombare.

MSB disponerar tio helikoptrar och från och med juni 2020 även två Air Tractor Fire Boss. Hade denna resurs funnits till hands vid den stora skogsbranden i Västmanland 2014, så hade skadorna med säkerhet blivit mycket mindre.

Basering

Flygplanen baserad vid Saab Aero Specialflyg på Skavsta, som kan göra en snabb insats överallt i Sverige och, genom EU-samarbete, också i norra Europa. Sommaren 2018 ställde portugisiska myndigheter två Fire Boss till Sveriges förfogande, med basering i Örebro.

Våra egna Fire Boss första insats ägde rum den 15 juni 2020 mot en skogsbrand utanför Österbybruk

Besök i Kallinge



Ett av brandflygen vid besöket i Kallinge. Foto Östra Blekinge Brandförsvaret

Under helgen har befäl och brandmän från Östra Blekinge Brandförsvaret och från Flygplatsräddningstjänsten bekantat sig med flygplanen och besättningarna. Hur man hanterar ett eventuellt haveri, testar radiosambandet mellan räddningsledare och pilot, hur man fyller vattentanken på flygplanet från tankbilar och naturligtvis hur och hur effektivast använder flygplanen vid skogsbränder, stod på agendan.

Summerat av Bengt A Andersson

Med underlag från Stieg Ingvarsson och Östra Blekinge Brandförsvaret

Helikoptertransport med Corona patienter.



Invändigt i Helikopter 14 med bår, syrgas och civil personal i andningsmask

Förfrågan om transport

Helikopterflottiljen fick vid påsktid en förfrågan från Socialstyrelsen om att vara behjälpliga vid transport av Corona patienter. Man accepterade detta och påbörjade utbildning av personal och ombyggnation av ett antal helikoptrar.



Helikopter 14

FMV

Baser

Baserna som användes var Ronneby med HKP 14, Malmen med HKP 16 och Luleå med HKP 14.

Utrustning

Dessa maskiner skulle nu göras klara för att kunna ta ombord en smittad patient. Detta innebar att man fick utrusta maskinerna för att bland annat ha ström för att kunna betjäna bårar både med 220 volt och annan ström.

Vidare skulle man kunna medföra 6000 l syrgas, detta var viktigt att det skulle anges i färdplan och delges räddningspersonal.

Den civila personalen som arbetade i kabinen använde andningsmask och man fick då bygga om mickarna till att kunna användas i samband med dessa. Maskinernas kabiner skulle plastas in och vara tillslutna mot cockpit.

I kabinen skulle en civil läkare och sjuksköterska jobba tillika med två ur besättningen, en färdmek och en taktisk operatör.

Utbildning

Alla besättningar fick också en gedigen sjukvårdsutbildning av flottiljläkaren vad gällde smitta, sanering och personlig vård. Alla

som var berörda av denna utbildning kände att den var så bra att någon personlig oro aldrig fans. Inte heller har någon blivit sjuk under den tid man höll på med dessa transporter. Man hade gjort upp så att den civila personal som flög dessa uppdrag var sådana som var vana att arbeta med helikopter utifrån sina ordinarie tjänster som ambulanspersonal på civil helikopter.

Hämtning av personal

Vid larm skulle HKP Ronneby hämta sin personal i Göteborg, Malmen skulle hämta sin i Uppsala och Luleå hämtade i Luleå. Detta gjorde att uppdragen från Ronneby blev mycket långa dagar för personalen som var stationerade där.

Ex larm: Flygning mot Göteborg, transport till Växjö, tillbaks mot Göteborg med personal och slutligen hem till Ronneby. Man flög patienter till Växjö, Linköping, Trollhättan, Lund, Halmstad, Falkenberg.

Ett uppdrag

Hur gick då ett uppdrag till. Man hade under tjänstetid fram till kl 18 alltid högsta beredskap.

Om larm kom efter detta kunde man åka ut till basen för att planera ett uppdrag som skulle genomföras dagen efter.

Start mot Säve, tid 1,20 min, kupera och gå igenom transporten sedan flygning mot lasarettet, kupera men lät maskinen stå på APU så att man säkert skulle få igång den.

Ilastning av patient i bår. Tid ca 2 tim. Start mot sjukhus om det gick att landa där annars mot flygplats i anknötning till sjukhus, ilastning av patient i ambulans.

Maskinen skulle nu saneras dvs alla ytor inom en radie på 1,5 m skulle torkas av, tid ca 1,5-2 tim.

Personal som följde patienten sanerades på sjukhuset, sedan mot Göteborg för att lämna personal och flygning hem, ca 2 tim. Det blev långa dagar.



US, Uppdrags Specialisten i skyddsutrustning

Inga transporter genomfördes efter den 15/7 2020 då den civila beredskapen överfördes från Göteborg till Karlskrona. Den 15/9 upphörde beredskapen, Totalt genomfördes ca 20 transporter.

Jan Landin

Underlag och foto om ej annat anges, Helikopterflottiljen

F 17 Kamratförening

Årsmöte 2020

Med anledning av Coronasituationen har

2020 års årsmöte inte kunnat genomföras enligt föreningens stadgar.

Styrelsen har beslutat att årsmötet genomförs vid samma tidpunkt som 2021 års möte.

Läs mer i ordförandes ledare.

Benny Hellström, ordförande

Soldaterinran



F 17 Soldaterinran i Kallinge kyrka december 2019

Soldaterinran

Soldaterinran, krigsmannaed, faned och andra benämningar avser de högtidliga och/eller förpliktande påminnelser om en soldats plikter.

De var tidigast en edsavläggelse inför Gud om trohet mot monarken. Senare varianter innefattar trohet mot fosterlandet, författningen, det demokratiska statsskicket och liknande medan det religiösa inslaget ofta nedtonats eller borttagits.

Soldaterinran från 1966 är påminnelsen om soldatens skyldigheter, såväl vad som gäller för honom eller henne enligt förordning 2010:589 och i övrigt under tjänstgöringen, som upplysningar om grundragen i rikets säkerhets- och försvarspolitik.

Soldaterinran, som tidigare benämndes Krigsmans erinran eller Erinran om krigsmans förpliktelser, skall enligt bestämmelserna meddelas under värdiga former. Texten förmedlas ofta under en högtidlig ceremoni, varvid förbandschefen även upplyser soldaterna om förbandets traditioner och historiska bakgrund. I regel deltar förbandets fana med fanvakt och stor flaggning beordras. Ceremonin avslutas med nationalsången.

Försvarsmaktens personal skall i sitt arbete iakta de principer som soldaterinran ger

uttryck för och skall uppträda så att Försvarsmaktens anseende främjas. En chef i Försvarsmakten skall agera på ett sådant sätt att han eller hon är ett föredöme för övrig personal.

Ett klipp från 1992

1992 återupptogs enligt F 17 Nytt en gammal tradition med marsch med de nyinryckta till Kallinge kyrka där flottiljpastorn Karl-Anders Hjortkull höll korum och flottiljchefen Bo-Walter Eriksson höll soldaterinran. Axel Sidenmark efterträdde Hjortkull som flottiljpastor. Krigsmans erinran hölls även i Heliga Kors kyrka i Ronneby när det var renovering i Kallinge. Tidigare hade Mats Crambé en period varit flottiljpastor och soldaterna bussats till Kristianopels kyrka för soldaterinran.



Marsch till Kallinge kyrka 1992



Flottiljpastor Karl-Anders Hjortkull håller korum

Bengt A Andersson

Källor, F 17, Försvarsmakten, Wikipedia
Foto F 17

FLYGVAPNET och F 17 på film

Coronapandemin med karantän och mindre socialt umgänge har sannolikt ökat ”skärmtiden” för de flesta av oss. Själv har jag tittat på flera gamla ”flygfilmer” och försöker mig här på en inventering av vad som finns rörande svenskt militärt flyg. Filmmediet är ju ungefär jämn-gammalt med flygkonsten från början av 1900-talet

Flyg på film



Flygning i sig betraktas nog som spännande och farligt och därmed intressant. Redan under 1. vk kom det militära flyget att spela en ökande roll i kraftmätningen mellan de stridande parterna.

De gigantiska luftflottorna i de senare konflikterna, speciellt 2.vk, Korea- och Vietnamkrigen, uppmärksammade ytterligare flygets betydelse i krig. Det finns massor med filmmaterial i ämnet flyg, men här begränsar vi oss till den svenska militära delen. Jag vill betona att denna inventering inte på något sätt är fullständig, det är svårt att få en total överblick. Man kan grovt dela in ämnet i SPELFILMER (inkl TV-serier), DOKUMENTÄRER/INSTRUKTION/UPPLYSNING och ÖVRIGT.

Spelfilmer

Här finns välgjorda succéer till de som har ”kalkonvarning”, åtminstone sett med dagens ögon. Liksom i nästan all annan spelfilm finns även här romantiska förvecklingar som ömsom piggar upp och ömsom ”stökar till” storyn.

”Ungdom av idag” (1935) spelades huvudsakligen in på F 5 och handlar om ett antal flygelever och deras vedermödor, här flygs främst med SK 10, SK 11 och ”Sparman-jagaren”.

År 1941 kom ”Första divisionen” inspelad på F 4 och F 6. Här ingår hela tre kärlekshistorier, där tyvärr den ena slutar mycket olyckligt. I övrigt är det störtbombning med B 5 dagen lång, många av flygscenerna är välgjorda och realistiska. Filmen hade en uttalad ambition att stärka försvarsviljan och den blev en stor publiksuccé.



”Tre söner gick till flyget” (1945) handlar just om tre bröder som samtliga blir piloter i FV med diverse förvecklingar. Varierande inspelningsplatser, men främst F 3, F 5 och F 7. Här finns relativt mycket scener med SAAB 18 vilket i övrigt är ovanligt.

Romanen ”Gyllene vingar” av Lars Widding resulterade 1954 i filmen ”Gula divisionen”. Den blev omtalad och en stor publiksuccé, på sitt sätt den tidens ”Top Gun”.



J 29 Flygande tunnan i stora formationer och mycket fint foto, det mesta inspelat på F 8. I filmen ingår bl a den rätt kända scenen där en SK 50 Safir gör en looping runt valvet på Västerbron i Stockholm.



"Flygplan saknas" kom 1965 och spelades in på F 11 med S 32C Lansen i centrum. En

besättning hoppar över Västerhavet, väl uppe i livbåten framgår det snart att föraren och navigatören har stora relationsmässiga problem orsakade av ett tidigare haveri. Ingen succé på bioograferna, relativt okända skådespelare – även om Börje Ahlstedt och L-E Berenett senare blev välkända namn.

TV-serie

Här finns ett mästerverk i 16 delar regisserat av Lars Mohlin. "Tre kärlekar" är en gripande släktkrönika från 1989 där den norrländske bondsonen Gösta Nilsson (Samuel Fröler) har rollen som flygförare och fanjunkare på F 11 i mitten av 1940-talet. Välkända skådespelare gestaltar olika befattningar på flottiljen som flyger med S 16 Caproni, senare med S 18. Serien är till stor del inspelad på Tullinge (F 18) och Malmen (F 3). Det välgjorda replikbygget av en S 16 som tillverkades för inspelningen finns nu på Flygvapenmuseum.



Scen ur SVT serien "Tre kärlekar". Längst till höger Fj Gösta Nilsson med två divisionskamrater framför den för filmen specialbyggda S 16 "Caproni". Lars Molins egna ord om serien tyder på stor livsvisdom.

Dokumentärer

Försvarsmakten har haft en betydande egen filmproduktion genom åren. Avsikten har varit rekrytering, personalutbildning, försvarsupplysning mm. Det har handlat om materiel, metodik, taktik, skydd mot kärnvapen mm.

FV drev länge filmstudio Flygvapnets filmateljé på F 8 ledd av regissören Helge Sahlin. Här producerades bl a ett flertal filmer á 15 –

25 min längd som handlade om taktik, nya flygplanstyper, STRIL, Bassystem mm. De äldre läsarna kommer kanske ihåg någon av dessa;

”Nattjakt” (1954), J 33 Venom på F 1 handlar om den då nya ”nattjakten”, senare omdöpt till allvädersjakt.

”Tills vingarna bär” (1956), GFU på F 5, unga förhoppningsfulla män kliver av tåget i Ljungbyhed. Flygutbildningen varvas med exercis, skoputs och en stor risk för att bli gallrad från utbildningen.

”Attackflyg” (1957), är inspelad på F 17. Visar dels den då helt nya SAAB 32 Lansen och dels begreppet attackflyg som då var nytt i FV, (även om flera tidigare flygplanstyper i praktiken hade använts för attackuppdrag under flera år). Ingressbilden visar en scen ur filmen där 1:a divisionens personal äntrar sina splittrade och ännu omålade 32:or.

”Horisont” (1964) visade bl a taktiken med direktanfall med J 35 Draken och även det nya mycket moderna övervaknings- och lednings-systemet STRIL 60.

Även filmen **”Att flyga lågt”** (1967) är inspelad på F 17, den handlar om taktik och metodik för attackens flygning på lägsta höjd. Här kan man se några yngre upplagor av kamratföreningens nuvarande medlemmar! Delar av filmen illustreras av den då kände tecknaren Beverloo, vissa avsnitt i filmen är möjligen inte politiskt korrekta idag(!)

SVT har också producerat ett antal filmer liksom föreningar, intresseorganisationer och även privatpersoner har gjort, dessa handlar i varierande grad om FV och FM i övrigt.

”Fredens hav” (1979) och **”Ubåt 137 på grund”** (2006) är dokumentärer av just SVT, de är delvis inspelade på F 17.

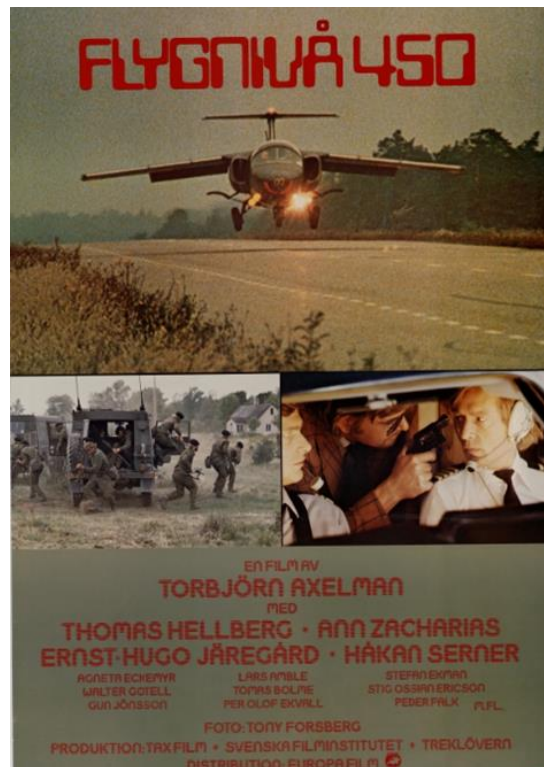
Övrigt

Här finns närmast oändliga mängder som dessutom fylls på efterhand. Utvecklingen

under de senaste årtiondena med digitala kompaktkameror, bra mobilkameror och lätta och smidiga ”go pro” kameror har helt förändrat möjligheterna till foto och filminspelningar i luften.

Det har förvisso tagits en hel del foton och filmer av svenskt militärt flyg i ”privat” regi genom åren. Det var dock både svårt och riskfullt att hantera vanliga kameror i cockpit, speciellt i ensitsiga flygplan.

Internet innebär att materialet enkelt kan publiceras och är lätt tillgängligt. En del är äldre filmformat som har digitaliserats. Flertalet av de nämnda dokumentär- och spelfilmerna finns på nätet. Förutom på Youtube, bl a på SVT Öppet arkiv, filmarkivet.se – justus2.se – aef.se med många flera!



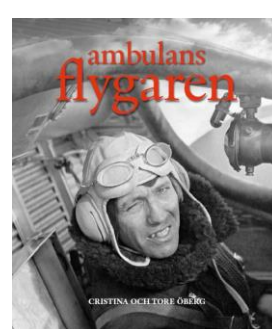
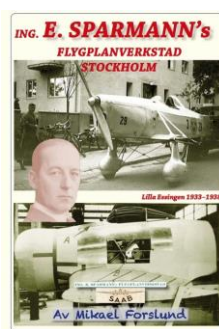
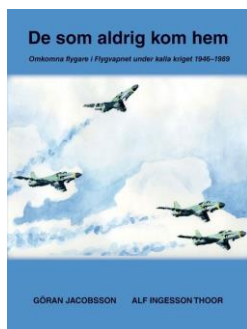
Kanske inte en ”flygfilm”? **”Flygnivå 450”** (1980) är en politisk thriller där ÖB Tage Giron (Ernst-Hugo Järegård) skjutsas runt i en SK 60.

Ingmar Olofsson

Källor: ”På filmens vingar” av Bertil Skogsberg, Svensk Flyghistorisk Förening, Flygvapenmuseum, Svensk filmdatabas (filmaffischer mm), Imdb.com m fl websidor

Årets svenska flygbok 2020

”De som aldrig kom hem”



FRÅN B 3 TILL GRIPEN, jubileumsbok för F 17 2019 nominerades som en av fem kandidater till årets svenska flygbok 2020. Vinnare blev, ”De som aldrig kom hem”.

Årets flygbok

Flyglitteraturträffen hade sitt första möte 1984, men det var först 1989 som man instiftade utmärkelsen och valet av Årets bästa svenska flygbok. Det var på det mötet som flygboksnestorn Stig Kernell förkunnade att ”En flykt genom tiderna”, Flygvapenmuseums katalog, borde bli det årets svenska flygbok. Och så blev det. Sedan dess har deltagarna på Flyglitteraturträffen valt Årets svenska flygbok.

Vinnare 2020 ”De som aldrig kom hem”

Lördagen den 3 oktober 2020 blev boken, ”De som aldrig kom hem” av Göran Jacobsson och Alf Ingesson Thoor utsedd till Årets svenska flygbok 2020!

Syftet med denna bok är att för första gången genomföra en djupare undersökning och analys av de haverier med dödlig utgång som skedde mellan 1946 och 1989. Det är också ett försök att för allmänheten på ett begripligt sätt klarlägga vad som egentligen hände. Och inte minst, ge de flygare som omkom en egen historia – alla de flygare vars namn nu finns på väggen i Flygvapnets minneshall.

På grund av Coronapandemin blev Flyglitteraturträffen 2020 inställd, men det beslutades ändå att utse Årets svenska flygbok 2020. Det fanns som vanligt tre jurygrupper. Den första jurygruppen bestod av en mindre

grupp vana flygbokläsare. Den andra gruppen var Folkets röst. Fram till den 20/9 kunde vem som helst rösta på den bok man ville se som vinnare. Den tredje gruppen bestod av de som deltagit på Flyglitteraturträffen de två föregående åren.

Vinnaren koras under Safirjubiléet på Flygvapenmuseum den 20 november 2020.

Flyglitteraturträffen Malmen - FLIT

Flyglitteraturträffen, FLIT, är en årligt förekommande träffpunkt för flygboksintresserade.

Flyglitteraturträffen är inte någon förening eller klubb utan en helt fristående samling människor som träffas för att fördjupa sig i flygböckernas värld. Flyglitteraturträffen är helt fristående från t ex SFF och andra organisationer, även om de flesta som deltar i träffarna är medlemmar i SFF och ÖFS.

Flyglitteraturgruppen är ledningsgruppen och består av en handfull personer med stor entusiasm för flyglitteratur. I ledningsgruppen ingår Sven Scheiderbauer, Mats Averkvist, Carl-Olof Emanuelsson, Henrik Tisell och Lars Tolkstam.

Redigerat av Bengt A Andersson

Text o bilder från <http://www.flyglitteratur.se/nom.htm>

SVENSK SOLDAT & SJÖMAN 2019

Boken SVENSK SOLDAT & SJÖMAN 2019 (SV SOLD 2019) M7739-350065 har kommit i ny utgåva. Enligt ett klipp ur förordet: ”Svensk soldat riktar sig till dig som står inför eller har påbörjat en utbildning och tjänstgöring i Försvarmakten som frivillig eller anställd, soldat eller sjöman. Min förhoppning är att boken ska ge dig kunskap och vägledning under hela ditt engagemang i Försvarmakten” Micael Bydén Överbefälhavare



Den första utgåvan av Svensk Soldat gavs ut 1967. Därefter utgåvor getts ut 1971, 1975, 1981, 1983, 1994, 2005 och 2016. I stort följde dessa en kapitelstruktur där svensk säkerhetspolitik, totalförsvaret, det militära försvaret och utdrag ur TjRK/TjRF (senare motsvarande nyare bestämmelser) återgavs.

2016 års utgåva utgick från 2005 års layout och innehåll som uppdaterades. Detta medförde att information rörande värnplikt togs bort. Upplagan som trycktes dimensionerades för ett behov de kommande 18 månaderna.

C LEDES stabschefsuppgift 914 – 151 initierade arbetet med årets utgåva.

Årets utgåva har fått en omfattande översyn som omfattar såväl ett bredare namn, ny layout och typografi. Korrekturarbetet utgick från text ur Svensk soldat 2016 samt högre chefs

riktlinjer för utveckling/ändring av innehåll i publikationen.

Kapitelindelningen och kapitelordningen har setts över. En ny bilaga om mobilisering har tillförts. Boken har även fått mer information om krigsplacering och utbildning som leder till krigsplacering i Försvarmakten.

Det redaktionella arbetet har letts av Försvarmaktens publikationssamordnare örlogskapten Stefan Nilsson. Major Jan Sällbom MHS K har varit huvudredaktör för inlagan fram till den föredrogs för C PROD. Formgivningen har utförts av Anna-Kajsa Vågenstedt och Ingrid Ärfström HRC GP, som tillsammans med Stefan och Jan ingått i redaktionsgruppen. Ansvar för kapitel/del av kapitel har fördelats inom Högkvarteret, försvarsgrensstaberna samt Militärhögskolan Halmstad.

Kapitlet Sveriges säkerhetspolitik har sammanställts av kmd Jonas Källestedt LEDES INRI. Justeringar av texten genomfördes baserat på underlag från ÖB chefsmöte i augusti 2019.

I mars 2020 öppnades manuset för mindre korrigeringar inför tilltryckning. Sådant underlag hade inkommit från en FFO och hemvärdet. Dessutom kan det påpekas att 2019 års version av Svensk Soldat och sjöman om 161 sidor även omfattar information som berör den nu återinförda värnplikten. De värnpliktiga ingår i begreppet soldater och sjöman.

Den kan läsas i sin helhet på:

www.forsvarsmakten.se/siteassets/4-om-myndigheten/dokumentfiler/publikationer/sv-sold-2019.pdf

Museiföremålssidan

Modeller av flygplan är kanske inte museiföremål men kan beskriva utvecklingen inom flyget. Skalan bör vara den samma på modellerna så att en storleksjämförelse kan göras. En modell-samling som i Traditionsrummet kan bli en start för en diskussion som ” Kommer du ihåg när vi”



En Tarangus modell av A 32 Lansen 32070 F 17 bH. Flygplanet finns bevarat hos SwAFHF.

Modellbygge varför?

Alla har väl någon gång byggt en modell. En barkbåt, ett balsaflygplan eller en plast-byggsats. Varför gör man då detta?

Som barn var det oftast en leksak av något slag. Många som byggde modeller i sin ungdom gjorde uppehåll eller slutade när de bildade familj. En del slutade aldrig bygga modeller. Att bygga något, är att skapa. Kan man inte skapa eller bygga något i full skala av får man bygga i en mindre skala.

En stor förändring har skett sedan 1960 talet då en tillverkare visste att varje ny plastmodell beställdes i tusental då varje varuhus i England beställde minst ett dussin eller mer. Priserna var låga och byggarna unga. Idag är det lite tvärtom. Byggarna är äldre och priserna högre.

Att läsa historia om...

Att inför ett modellbygge läsa om bakgrunden kan bli en djupdykning i egna minnen, läsa om företag, konstruktörer, provflygare, teknik-utveckling, platser m.m. Det slutar ibland med att det inte blir något modellbygge alls då tiden går åt för att läsa böcker i ämnet eller som nu för tiden, använda datorn och internet.

Jämföra storlek på olika flygplan

En intressant del av modellbyggandet är att kunna jämföra storlek på olika flygplan utan att ha sett dem i verkligheten. Hur många har sett en J 34 Hawker Hunter vid sidan om en J 32 Lansen eller en T 18 vid sidan om en JA 37 Viggen? Det kan man göra i modellmontern i Traditionsrummet.

Skalor

En populär skala i plastmodellbygge är 1/72 där en A 32 Lansen har spännvidd på 180 mm. Statiska modeller kan vara i skala 1/24, 1/32, 1/48, 1/72 eller 1/144. Dessa skalor kommer ur det engelska tum systemet. I skala 1:72 är 1 tum lika med 6 fot i verkligheten. Omräknat 6 fot x 12 tum är lika med 72 tum. Utöver dessa skalor finns några modeller i skala 1/50 och 1/100.

Modeller

Utbud av modeller är stort och tillbehör finns av alla sorter. En butik finns idag i Karlskrona men det största utbudet finns på Internet.

Var hittar jag fakta?

Internet har blivit den stora tillgången för att hitta källor att läsa vidare i.

SFF, Svensk Flyghistorisk Förening ägnar sig åt insamlande av flyghistoriska fakta. SFF ger även ut böcker i ämnet och har region-avdelningar med verksamhet på många platser. I Blekinge finns SFF-Blekinge, Quintus 72.

IPMS, International Plastic Modeller Society är en i grunden engelsk förening med avdelningar i många länder, däribland IPMS Sverige. Lokalt finns IPMS Sydost,

Bengt A Andersson

Bild Tarangus