



# Bredåkrabladet



**Medlemsblad för F17 Kamratförening 2-2021**



## **Ur innehållet:**

- **Grön fena på första A 32**
- **Herbert Lindblom**
- **Att bo inne på flottiljen**
- **Hälsning från Brasilien**
- **Spaningsflyg från F 11**
- **Pelarlansen 32151**
- **Läkare på räddningshkp**
- **För dyrt att inte synas**
- **Flottiljpastor**
- **RB 68 i modell**



## BREDÅKRABLADET 2-2021

Medlemsblad för F 17 Kamratförening  
Nummer 32 Årgång 16.

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

### Ansvarig utgivare

Benny Hellström

### Redaktion och grafisk produktion

Bengt A Andersson	070 320 33 28
Ingmar Olofsson	070 815 64 29
Jan Landin	070 887 05 57
Rune Kronkvist	070 917 32 44

### Teknisk rådgivning

Mats Svensson 070 821 95 61

### Tryck

CA ANDERSSON, Karlskrona 0455 33 52 00

### Adress

F 17 Kamratförening  
Box 502  
372 25 Ronneby

E-post [redaktionen@f17kamratforening.se](mailto:redaktionen@f17kamratforening.se)

Hemsida [www.f17kamratforening.se](http://www.f17kamratforening.se)

**Omslaget visar:** 1. Första omgången A 32 Lansen kom omålade till F 17. Fenorna var målade i mörk färg som enligt målningsbeskrivningen skulle vara mörkgrön. Färgbilder är ovanliga och färgen har diskuterats och av många ansetts vara mörkblå. Här är en bild från originalnegativ som visar att fenorna var mörkgröna. Foto Kjell Amilon 1956 via Bengt A Andersson  
2. Gripen E i Rio de Janeiro Foto Copyright Saab AB

## Bli medlem i F 17 Kamratförening

F 17 Kamratförening bildades 1979 och har under utvecklats till en förening som idag har ca 500 medlemmar.

Ändamålet med föreningens verksamhet är att verka för och stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, att bidra till vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen, att gagna ett gott kamratskap och att vara en länk mellan garnisonen och bygden.

Föreningens aktiviteter omfattar, i stort, studiebesök eller föredrag, avslutat med måltid. Framtagning av medlemstidningen Bredåkrabladet och därtill kommer resor samt museiarbete.

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

Vi önskar få fler medlemmar som fortfarande är i aktiv tjänst, men detta sker inte automatiskt.

Om du vill bli medlem, ber vi dig därför själv kontakta någon i styrelsen. Se hemsidan, eller sätta in årsavgiften på plusgiro enligt nedan.

Enklast tar du kontakt via e-post

[sekreteraren@f17kamratforening.se](mailto:sekreteraren@f17kamratforening.se)

Årsavgiften aviseras med kallelsen till årsmötet.

För nytt medlemskap inbetalas årsavgiften till plusgiro 855979 – 1. Ange ”Ny medlem” samt namn och adress.

Årsavgiften är 100 kr för huvudmedlem och 50 kr för familjemedlem på samma adress.

I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av **Bredåkrabladet**.

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!

Styrelsen



## F 17 Kamratförening



### Medlemmar!

När jag skriver de här raderna är det en mycket solig och varm höstdag i mitten av oktober. Kan det vara bättre i dessa dagar? Nästan alla restriktioner efter pandemin är borta för de flesta av oss. Vaccineringen har hjälpt. Sommaren var varm och solig men fylld av begränsningar. Vi fick fortsätta att leva våra stillsamma liv. Bara träffa de närmaste och inga gemensamma fester.

Läget är annorlunda i dag. Det vardagliga livet har återvänt, tack och lov. I föreningen är det nästan som vanligt. Styrelsen och fotogruppen är i full verksamhet. Det är mycket att ta igen eftersom det mesta har legat på mycket låg nivå det senaste året.

Ett litet smolk i bägaren är att vårt avtal med F17 har sagts upp av flottiljen. Det på uppmaning från högkvarteret. Vad det kommer att leda till är för närvarande oklart. Vi hoppas naturligtvis att det inte ska ge några negativa konsekvenser för föreningen. Det avtal vi haft med F 17 tycker vi har fungerat bra. Jag återkommer i nästa nummer av Bredåkrabladet i den här frågan.

Traditionsrummet är som tidigare öppet tisdag förmiddag. Tyvärr måste föranmälan göras som

tidigare, för tillträde till flottiljorådet. Så några besök utifrån har det hittills inte varit i höst.

Resegruppen fortsätter planeringen för en trivsam resa. Sedan tidigare gäller i första hand en resa till Linköping med besök på SAAB och flygvapenmuseum. Vissa restriktioner gäller fortfarande för besök på de här arbetsplatserna. Förhoppningsvis kan vi genomföra resan till våren.

2022 årsmöte planerar vi att genomföra på F 17, enligt stadgarna, i mitten av mars. Då hoppas vi att flottiljchefen kan komma och ge en aktuell bild av Försvarmakten i stort och F 17 i synnerhet. Om möjligt äter vi en gemensam middag efteråt. Styrelsen återkommer senare med mer information.

Strax före midsommar fick vi ett tråkigt besked. Vår tidigare styrelseordförande och medarbetare, Herbert Lindblom, hade avlidit. Han var föreningens styrelseordförande i tio år mellan 2000-2009. Under dessa år var flottiljchefen föreningsordförande. Jag har haft glädjen att efterträda Herbert både som bataljonschef på Uråsa och styrelseordförande i kamratföreningen. Läs mer om "Libas" på annan plats i bladet.

Vill även tacka Boo-Walter Eriksson, som flyttat till Göteborg, för sin medverkan som skribent i Bredåkrabladet. Han har efterträts i redaktionen av Rune Kronkvist.

Avslutar nu med en förhoppning, att alla trots tidigare Coronatider, får ett riktigt bra slut på det här året. Vi hörs och ses under 2022.

**GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR**

Benny Hellström

Ordförande

## Ronneby Garnison

Kallinge, oktober 2021

### Flygarvänner i kamratföreningen,

Pandemin är ännu inte över, men sedan slutet av september lever vi med betydligt färre restriktioner än förut. Skönt! Allt bygger på vaccinationerna. Hos oss på F 17 är vaccinationsgraden mycket hög, och jag hoppas att den snart är 100 %, både hos oss och ute i samhället.

Sedan jag senast skrev i Bredåkrabladet, i mitten av april, har såklart mycket hänt. Maj månad präglades av våra värnpliktigas slutövning i Hagshult med omnejd. I mitten av juni ryckte de värnpliktiga ut, men redan några dagar senare återkom ett 30-tal av dem som anställda soldater hos oss.



Utryckning i mitten av juni. Foto Jonas Holmberg /Försvarmakten

Vi genomförde några intensiva flygövningsveckor från Visbybasen och i månadsskiftet juni-juli hade jag nöjet att anställa åtta nya fänrikar från Militärhögskolan i Karlberg. Ungefär samtidigt fick vi hem fyra nya majorer från Förvarshögskolans Högre officersprogram (HOP).

Under juli var det ganska lugnt på flottiljen då de flesta hade semester. Men helt vilar vi så klart aldrig. Dygnet runt, året om håller vi

beredskap, i luften och på marken, samt drift håller vår flygplats.

I augusti varvade vi upp igen, tyvärr utan årets huvudflygdag i Luleå, vilken ställdes in på grund av pandemin.

Flygvapnet, inklusive delar ut F 17, var under denna tid i högsta grad engagerade i evakueringen av Kabul i Afghanistan. Därefter vidtog en intensiv övningsperiod. Våra Gripar har varit på NATO Days i Tjeckien, ett par veckor på funktionsövning Gripen (TTP/GWIC) i övre Norrland, samt kom här-omdagen hem från den finska flygvapenövningen RUSKA.



Flygvapnet på övningen i finska Ruska inom ramen för det svensk-finska samarbetet. Foto Försvarmakten

Parallellt med detta ryckte vår nya värnpliktsomgång in, cirka 165 soldater varav 30 % kvinnor. De är redan på god väg att uppnå grundläggande soldatfärdigheter och de kommer att bli ett mycket värdefullt tillskott till våra krigsförband. Samtidigt har Ryssland genomfört sin stora övning Zapad 21, varför vår beredskap tidvis har varit högre än vanligt.

Snart, i mitten av oktober, genomför vi tillsammans med övriga Flygvapnet årets största övning, Luftförsvarsövning 21 (LFÖ 21), med hela flottiljen. Vi utgår från Ronneby, men kommer att flyga från flera baser i södra Sverige, dygnet runt under en dryg vecka. Övningen är samordnad med Marinens motsvarande övning SWENEX 21, så att



gemensam sjömålsstrid med mera ingår förstår ni säkert.

Från mitten av november till början av december genomför vi högvakt vid Stockholms slott och Drottningholm olika veckor, med både anställd personal och värnpliktiga.

December präglas också av de sedvanliga ceremonierna, helårsgenomgång och examen för årets nya specialistofficerare. Vi har för övrigt fler kadetter under utbildning än vi haft på många år, vilket leder oss in på temat tillväxt. Försvarsbeslutet för snart ett år sedan innebär ju just detta, tillväxt. Framförallt för Försvarsmakten som helhet. I höst och vinter sätter vi upp flera nya, eller nygamla, förband. Men även i Ronneby växer vi. Vi flyger mer och utbildar fler värnpliktiga än för några år sedan. Samtidigt blir vi några fler anställda också.

I Flygvapnet har vi sedan i våras fastställt vårt nya mål- och visionsdokument. Under 2020-talet kommer vi både att tillföra nya materiel-system och förmågor samt tillväxa i volym. Dock ligger större delen av denna tillväxt bortom 2025. Här och nu är vårt fokus på ökad utbildning och personalförsörjning, tillsammans med arbete för ökad tillgänglighet, flygtid och redundans/robusthet.

På materielsidan ser vi nu effekterna i form av till exempel nya klargöringsfordon (som ersätter de gamla Dallasjeeparna) som vi på F 17 börjar få nu under oktober.

Nya flygsystem är också på gång. Om ett par år börjar SK 60 ersättas av SK 40 och från 2025 börjar F 7 som första flottilj ombeväpna till JAS 39E. På F 17 kommer det att dröja några år till.

Vår egen utveckling under 20-talet finns för övrigt nu beskriven i en utvecklingsplan. Ett led för att möjliggöra denna utveckling är en omorganisation vi står inför, ORG 23. Detta gäller hela Försvarsmakten, och innebär i första hand att vi skiljer mer på krigsorganisationen (KRO) och grundorganisationen (GRO) än vi

gjort det senaste decenniet. Vår GRO ska helt enkelt bli mer adekvat för att producera vår KRO, med ökad flygtid och ökade värnpliktsvolym, samtidigt som vi bibehåller vår förmåga till tillgänglighet och beredskap. Dessutom satsar vi alltmer på frivilligverksamheten, inte bara på ungdomsverksamheten utan även på utbildning av vuxna till våra krigsförband.

På F 17 ser vi alltså, som ni säkert förstår, framtiden an med stor tillförsikt. Även om anledningen till dessa satsningar är den i grunden problematiska omvärldsutvecklingen.

Avslutningsvis vill jag som vanligt 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. Vårt Flygvapen – Starkt och taktiskt överlägset i varje situation. Om än allt blivit lite annorlunda och mer digitalt det senaste året. Nu känns det som att mycket kommer att kunna återgå lite mer till det normala efterhand, tack vare vaccinationerna.

Vi ses i verksamheten.

## **F 17 och Flygvapnet**

**Så högt man kan komma.**



Tommy Petersson

C F 17

## Herbert Lindblom har flugit vidare.

Den tredje juni i år avled Herbert Lindblom i sin bostad i Listerby. Ett långt och innehållsrikt liv slutade efter 86 år.

Herbert började sin bana i FV 1953 på Förberedande Fältflygarskolan (FÖFS) och fick sina vingar 1954. Flygtjänsten har sedan dess varit den centrala delen genom karriären i FV. Försvarets Läroverk och Kadettskola ledde till fänriksexamen 1960.

Karriären fortsatte sedan med ledande befattningar i flygtjänst som varvades med utbildningar och stabstjänst. Divisionschef, flygchef och stabstjänst i FS och Milostab S var viktiga led i karriären. En annan befattning var Chef för FV Bomb och Skjutskola (C FBS) som utbildade bl a divisionschefer på F3 Malmen. Som baschef på F 17 ingick uppgiften att bli krigsplacerad som bataljonschef på Uråsa-basen.

Som nybliven flygchef på F 17 1976 råkade Herbert ut för ett allvarligt tillbud som lika gärna kunnat sluta i katastrof. Han skulle flyga hem en SK 50 efter en flygövning på västkusten. I dåligt flygväder kolliderade han med ett stag i en byggkran som var 85 meter hög och användes i byggande av silon utanför Halmstad. 90 cm av höger vinge och skevroder slets bort. Trots detta kunde landningen genomföras på flygplatsen i Halmstad.

Orientering och segling har under många år varit Herberts fritidsintressen. Med sin Ballad har han seglat bl a Gotland Runt och Själland Runt. 1986 valdes Herbert till ordförande i Ronneby segelsällskap (RSS), som arrangerade flera tävlingar med internationell status.

Efter pensioneringen som överstelöjtnant och baschef på F 17 1991 behöll Herbert intresset för flygning i Flygklubben Qvintus som flög SK 50 som utgått ur Flygvapnets organisation. Han blev även dess ordförande 1997.

I F 17 kamratförening var Herbert ordförande under åren 2000-2009 och blev vid avgången invald som hedersmedlem i föreningen. På Herberts initiativ startades vår tidning Bredåkrabladet 2006.

För att ge en bredare information om sitt liv för släkt och kamrater i FV, har han skrivit boken ”Tillbakablickar. Om hembygd och om livet som stridsflygare och flygofficer.”

Vi minns Herbert som en mycket fin vän och kamrat som lyssnande och eftertänksamt skapade förtroende i sin omgivning.

Herbert begravdes i Listerby kyrka och sörjs närmast av sönerna Mats och Lejf samt Lena med familj.

*Boo-Walter Eriksson*



*Herbert Lindblom*



## Nyinflyttad på F 17 1944



*Sjukhusbyggnaden med syster Sonja på trappan*

*Foto F 17 Arkiv*

**Kjell Amilon berättar här några minnen från sin uppväxt inne på F 17. Minnesbilderna är utfyllda med fakta från tidningsartiklar från tiden. Namnen i artikeln är de enligt folkräkningen 1950 skrivna på Björkeslätt 2, Kallinge med adress F 17, Björkeslätt 2, Kallinge.**

### Sjukvårdsförman

Kjells far Gustav Adolf Amilonsson flyttade 1944 in med familjen på det nyuppsatta Blekinge flygflottilj, F 17. Han hade fått anställning som sjukvårdsförman för det kommande sjukhuset på F 17. Han kom närmast från F 5 i Ljungbyhed.

Tjänsten var utannonserad i juli 1944 med tillträde den 1/10 1944. Då blev bostaden under det första halvåret i de nybyggda flygarbostäderna på Övre Brunnsvägen 16. Lägenheterna var klara men ej trappor o uteområden.

Sjukvårdsförman	1	MEo	7	307:30	1/10
-----------------	---	-----	---	--------	------

*Annons med tillträde den 1/10 1944*

I tjänsten ingick tjänstebostad inne på flottiljen. Den byggdes på Skogsvägen där familjen senare flyttade in. Familjen bestod av mamma

Vera Elise, Kjell född 1940 och brodern Rolf Göran född 1943. Bror Jan Ingemar föddes 1947. Amilonsson ändrades senare till Amilon.



*Familjen bodde i andra lägenheten på höger sida.*

### Nybyggnader

Inför alla byggnationer inom den nya flottiljen anställde Kungl. Flygförvaltningen en chefskontrollant för det övergripande kontrollarbetet.



Kungl. Flygförvaltningen tog löpande in anbud på byggnadsarbeten under uppbyggnaden av den nya flottiljen. I december 1944 togs anbud in på sjukhusbyggnaden och i april 1945 anbud på 8 st tjänstebostäder inom F 17.



*Sjukhusbyggnaden byggdes avskilt i skogen till höger innanför vakten.*



*Tjänstebostäder uppfördes på Skogsvägen till höger innanför vakten.*

Ytterligare två fastigheter för inköptes som personalbostäder och flyttades in på flottiljen. De låg mellan ishockeybanan och Hangarvägen.

## Sjukhuset



*Syster Sonja, Gustaf Amilonsson och doktor Herman.  
Foto F 17 Arkiv*

Sjukvårdsförmannen ansvarade för driften av sjukhuset. Flygläkare doktor Ernst Ingvar Hermann var på plats några dagar i veckan. Sjuksköterska 1950 var "syster Sonja", Elin Sonja Matilda Johansson.

Sjukhuset var inte det första militära på Bredåkra. Det gamla sjukhuset från tiden 1886-1902 med Blekinge Bataljon på Bredåkra Hed fanns kvar. Det var vid denna tid en av några få kvarvarande byggnader. Det låg lite väster om dagens flygstation.

## Uppväxten på F 17

Det var flera familjer som bodde inne på flottilj-området. Dessa hade med den nödvändiga driften av flottiljen att göra, värme, sjukvård, förplägnad mm.

Kjell minns att de som barn hade det väl förspänt under uppväxten då det inne på flottilj-området fanns stora möjligheter till sysselsättning. Fotboll, friidrott, tennis på sommaren och ishockey på vintern. Tennisplanen ligger fortfarande kvar till höger innanför vakten. Bada kunde de göra i branddammen

## Ishockey

F 17 hade ett eget ishockeylag. Många duktiga hockeyspelare gjorde värnplikten på F 17 som på så sätt fick ett bra lag.

En utförlig beskrivning av F 17 inom Blekinge ishockeyn finns beskrivet i skriften Blekinge Ishockeyförbund 60 år 1947-2007 och kan läsas på:

<https://www.swehockey.se/globalassets/blekin/geishockeyforbund/ovrigt/jubileumsskrift4707.pdf>

Lars-E Svensson från F 17 IF var med och startade Blekinge Ishockeyförbund 1947.

Initiativet att starta sporten i länet kom från flygare som flyttat ner norrifrån till F 17 i Källinge. Det är därför inte så konstigt att den första ishockeymatchen i Blekinge spelades mellan F 17 och Tingsryd. Premiären var den 1 mars 1947 i stark kyla på flygflottiljen i



Kallinge inför ett hundratal åskådare. Tingsryd vann med 5-2.

vädret. F 17 IF blev Blekinge länns första DM-mästare.

**Till tävlingen om Blekinges första DM i ishockey**

hade vid anmälningstidens utgång följande klubbar anmält deltagande: Hästö IF, Långö AIK och Saltö BK, samtliga i Karlskrona samt F 17:s IF och Kallinge SK, Kallinge.

Blekinge IF:s ishockeysektion har beslutat att tävlingen skall arrangeras som en dubbelserie med för sådan vedertagna tävlingsbestämmelser och med slutsegraren som titelerövrare. Matchtiden skall vara 3x20 min.

*Tidningsreferat i januari 1949*

Rinken på F 17 skiljde sig avsevärt från de i nuvarande ishallar. Sargen var endast 25 cm hög på långsidorna och målad i brun kuprinol. Kortsidorna hade reglementsenslig höjd. Färgen gjorde att bannan blev mörk. Belysningen bestod av 15 st lampor på 6-7 meters höjd varför ljuset inte var det allra bästa.

När ishockeylaget från F 8 i Barkarby gästade F 17 för en match i flygmästerskapet frågade stockholmarna om det fanns pannlampor att låna.

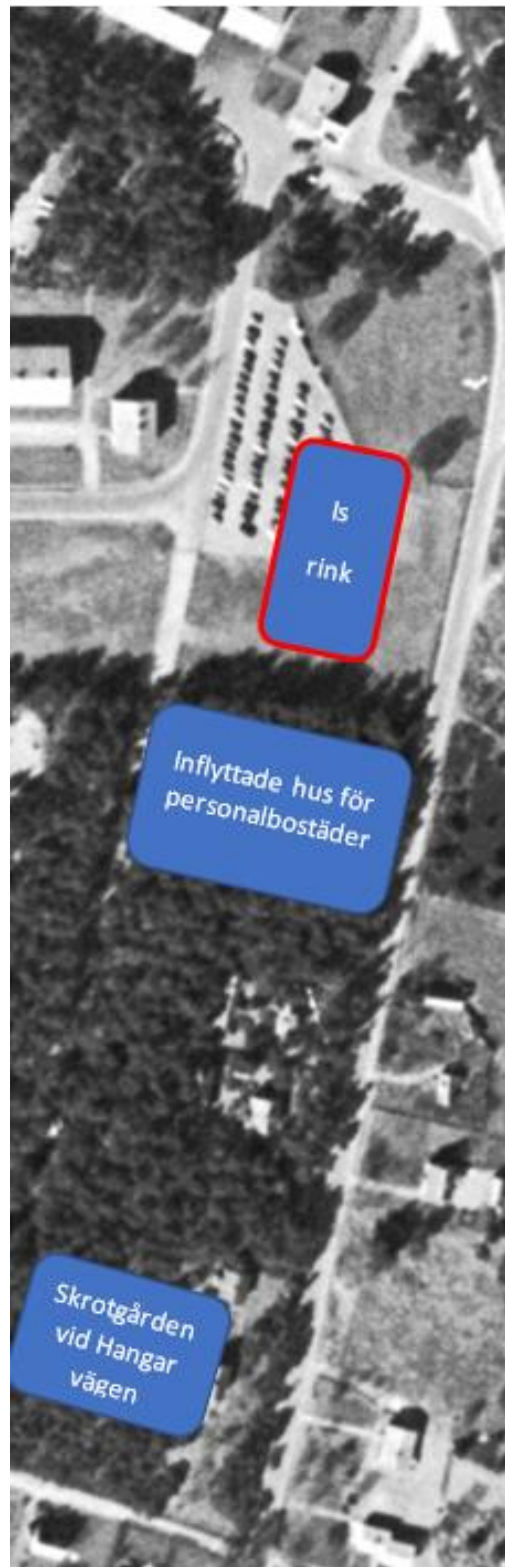


*F 3 på besök*

*Foto F 17 arkiv via Stefan Larsson*

Vid seriestarten den 25 februari 1948 på Blekinges enda godkända landisbana på F 17 hade fem lag anmält sig. Seriesegrare blev Långö AIK med F 17 IF på andra plats.

1950 arrangerades det första distriktsmästerskapet i Blekinge som inte kunde slutföras på grund av det milda



*Ishockeyrinken låg på värnpliktparkeringen*

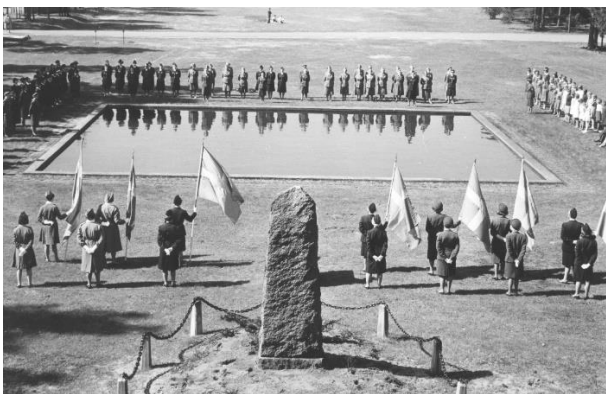
Laguppställning: Ö. Johansson, P-Å. Thuné, Å. Fryksell, S. Pettersson, A. Woxblom, S. Hallgren, G. Månsson, G. Almkvist, A. Karlsson,

T. Karlsson, A. Dahlman, S. Löfgren. Lagledare Nils-Otto Olsson.

### **Gymnastiksal**

I skolhuset fanns en gymnastiksal som kunde användas vintertid.

### **Branddammen**



*Lottaförbundet vid dammen på F 17. Foto F 17 arkiv*

Branddammen som fanns på dagens paradplats / ceremoniplats fyllde väl sin plats som bassäng med spolröret på östersidan och med största djup på flera meter på västra sidan. Den var byggd med betongelement med skarvarna tätade med bäck/tjära.

En enkel reningsanläggning fanns men dammen tömdes även regelbundet och rengjordes. Efter återfyllningen tog det några dagar innan vattnet blev så varmt att det gick att bada där igen.

Dammen låg ur brandsläckningssynpunkt strategiskt placerad bakom hangarerna. Ett enkelt omklädningsrum fanns. Dammen har senare återfyllts när behovet av släckningsvatten ersatts med andra släckmedel.

### **Värmeanläggning**

Värmeanläggningen skulle hållas igång alla tider under alla årets dagar så dess personal bodde inne på flottiljen.

Karl Malte Hugo Rydje och Hugo Lennart Håkansson var 1950 anställda som eldare. Ansvarig var övermaskinist Alvar Gilbert Adolfsson. Nils Erik Jönsson var 2:a gradens maskinist.



*I matsalen hölls även korum, flottiljafstnar och filmförevisning. Foto F 17 arkiv via Stefan Larsson*

### **Korum och film i matsalen**

I matsalen visade film av samma sort som på biograferna. Biljetter såldes på botten våningen och filmen visades i matsalen. Det blev paus i mitten då filmrullen skulle bytas. På biografen fanns två projektorer så bytet märktes oftast inte.

### **Hundgården**

Även hundgårdens ansvarige Sven Källqvist bodde inne på flottiljen. F 17:s tjänstehundar visade sina färdigheter vid olika tillfällen. Vid Lottornas Sölvesborgsbataljons kamratmöte i november 1948 visade Sven Källqvist upp sina hundars färdigheter. Rapporthundar används för att skicka meddelanden mellan olika punkter under stridsmässiga förhållanden. Dessa hundar kan även ombesörja ammunitionstransport utan medföljande hundförare. Fältpolishunden visades i arbete med fasttagande av flyende ”bov”. Hunden ombesörjer båda infångande och vakthållning. Sjukvårdshundens roll är att leta upp skadade i terrängen och leda förare och bårbärare till platsen. Som avslutning visade hundarna sin kunskap i appelldressyr.



### Fårskötare

På F 17 fanns en period en fårjord för ”klipning” av gräset på fältet. Fårskötare mellan 1946 och 1949 var Karl Yngve Lennart Persson.

### Personal med koppling till flygtjänst

Det var vanligt att många anställda bodde inne på flottiljerna på den här tiden. Det fanns både teknisk och flygande personal boende inne på flottiljen. Några namn från tiden: flygmekaniker Per Otto Lundblad, flygplansmekaniker Ingemar Gunnar Falkstad stamflygförare Karl-Erik Elis Andersson, fältflygarvolontär Bertil Rune Eliasson och fältflygförare Karl Lennart Fritiof Nilsson. Titlar enligt folkbokföringen.

1950 bodde även trafikledare Nils Olmin, 2:e trafikledare Alf Lennart Bergén och meteorologiassistenten Arthur Clevhagen inne på flottiljen.

### Övrig personal

Alla musikelever, volontärer, korpraler och furirer var skrivna på F 17 och bodde i förläggningar.

En av många furirer var Roy Elis Svensson född 1924 som enligt folkräkningen var flottiljpolis både 1950 och 1960. Han är mest känd för att ha byggt upp brandstyrkan och dess personal på F 17.

### Kasernföreståndare

Linde Teodor Tell f. 1904-10-18 var Kasernföreståndare.

### Ekonomi och mässpersonal

Flera ur mäss- och ekonomipersonalen var 1950 skrivna inne på flottiljen. Ekonomiföreståndare 1950 var Elvy Vilhelmina Nilsson och Asta Henrietta Olsson både 1950 och 1960. Ekonomibitråde var Anna Lilly Viola Abrahamsson och Gertrud Magnusson. Kassörska var Inga Kristina Bergendahl.

För OFF Mässen var Gurli Viola Larsson f. 1911-11-07 Mässföreståndare 1950, -60 och även 1975!

För UOFF Mässen var Olga Teresia Lindgren f. 1909-07-30 Mässföreståndare både 1950 och 1960.

### Marketenteriet

Marketenteriet var uppdelat i tre delar, värnpliktiga, underbefäl och civila.

Marketenteriföreståndare var Olga Viktoria Hultén. Biträden var Maj-Britt Viola Holmberg, Signe Elvira Matilda Karlsson, Siv Ingegärd Nilsson, Elsa Marianne Pilqvist och Signe Rosengren.



Den civila delen av marketenteriet. Foto F 17 arkiv via Stefan Larsson

### Gustaf Amilon går i pension



Gustaf Adolf Amilon går i pension och avtackas av C F 17 Öv Larsson Foto F 17 arkiv

Text Bengt A Andersson i samtal med Kjell Amilon

Källor: Sölvesborgstidningen, Arkiv Digital



## En hälsning från Brasilien



Ett Gripenflygplan över Rio de Janeiro med Kristusstatyn till höger

Foto Copyright Saab

**Hej, alla läsare av Bredåkrabladet och vänner av F 17, hälsar Lars Bergström från Brasilien.**

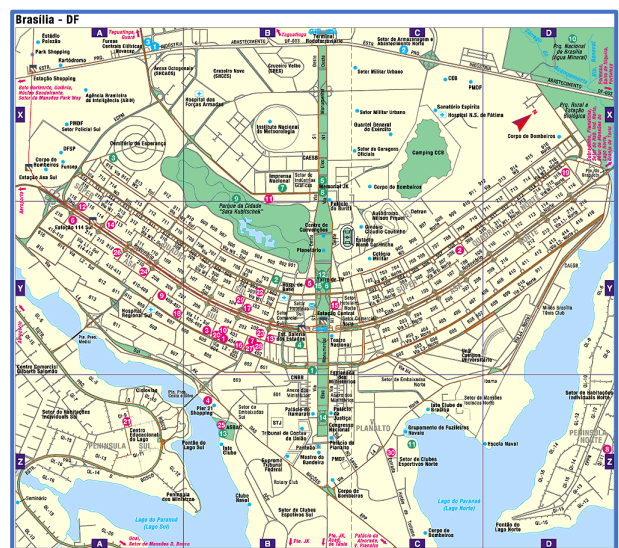
### Sveriges Försvarsattaché i Brasilien

Jag har nu åter möjlighet att skriva i denna förträffliga tidning, dock i min nya roll som Sveriges Försvarsattaché i Brasilien. Jag tillträdde här den 1 augusti och har flyttat hit tillsammans med min fru. Tre år är ett gängse förordnande som attaché och eftersom jag är ensam svensk attaché i Sydamerika är jag även sidoackrediterad till Argentina, Chile, Peru och Colombia. Jag har mitt kontor på ambassaden i Brasilia och vi bor i ett hus i utkanten av staden.

### Brasilia

Brasilia är en mycket speciell stad, invigd som huvudstad först 1960 och med en stadsplanering som har formen av ett flygplan. Med andra ord – jag känner mig som hemma! Fylld av mycket modernistisk arkitektur och tämligen utspridd är staden placerad mitt i landet som en

motvikt till antagonisterna Sao Paulo och Rio de Janeiro.



Brasilia, stadsplanerat som ett flygplan med de viktigaste regeringsbyggnaderna i cockpit. Wikipedia



### ”Sveriges” tredje största industristad

Sydamerika är en mycket dynamisk region, inte minst politiskt med regeringar som antingen har en tydlig höger eller vänsterinriktning. Många svenska storföretag är starkt representerade här; Sao Paulo lär vara ”Sveriges” tredje största industristad.



Huvudstaden Brasilia ligger mitt i landet. Wikipedia

### Gripen till Brasilien

I och med Gripen introduktion i Brasilien har det svenska avtrycket blivit ännu större. Affären är inte bara en försäljning av stridsflygplan utan starten på ett omfattande samarbete mellan Brasilien och Sverige med SAAB och Gripen som motor. Det tekniska samarbetet är en sak men detta har även påverkat flera andra områden bl.a. inom utbildning och innovation. SAAB transfererar mycket tekniskt kunnande till Brasilien som en del i affären. Drygt 200 ingenjörer har varit i Linköping i mer än två år för att ta med förmågan att bygga stridsflygplan tillbaka till Brasilien. Huvuddelen av dem jobbar idag i SAABs och Embraers gemensamma anläggningar i Gavião Peixoto. Där bedrivs för närvarande konstruktionsarbete och även flygprov av det första gripenflygplanet som kom till Brasilien för ett år sedan. På sikt kommer där att produceras Gripenflygplan på samma sätt som i Linköping. Ursprungsplanen har varit att

de tvåsitsiga Griparna skall produceras där eftersom det bara är Brasilien som köpt dessa.

### 36 flygplan

Brasilien har köpt 36 flygplan; 28 ensitsiga och 8 tvåsitsiga. Man har tydligt deklarerat att avsikten är att köpa flera, hur många är osäkert med hänsyn till den rådande ekonomiska situationen i landet. Nästa leverans av flygplan är beräknad till årsskiftet och sedan levereras flygplan efter hand. Även nästkommande flygplan blir en del i provverksamheten.



Svenska ambassaden med delegation på besök i SAABs fabrik i Gavião Peixoto. Foto via Lars Bergström

### Operativ verksamhet

Den operativa verksamheten beräknas börja nästa sommar, divisionerna kommer inledningsvis att finnas på Ala (flottilj) 2 i Anápolis, strax väster om Brasília.

### Mycket stolta

I Brasilien är man mycket stolt över Gripen och samarbetet med Sverige, SAAB och det svenska Flygvapnet. Min tro och förhoppning är att det här bara är början på ett mycket omfattande och spännande samarbete som förhoppningsvis sprider sig som affärsmodell. Jag ska bidra med det jag kan för att så ska bli fallet. För närvarande visar flera andra länder i regionen intresse för Gripen och andra produkter inom försvarsområdet. Detta för att samarbeta med Sverige, svensk industri och det svenska Flygvapnet.

Até mais!

Lars Bergström



# Spaningsflyget i FV och på F 17

Denna artikel skrivs med anledning av vad som nyligen har framkommit om en omfattande offensiv spaningsinsats från F 17 i månadsskiftet augusti/september 1958. Detta finns återgivet i två nyttgivna böcker och i en bilaga till Dagens Nyheter 27 maj 2021 – mer om detta nedan.



Enkel egenmodifierad skiss som visar ungefär hur de maskerade S 29C "Flygande tunnorna" bör ha sett ut vid flygningarna från F 17 sensommaren 1958

## Militärt spaningsflyg

Då de första motordrivna och styrbara flygplanen kom i luften i början på 1900-talet var det nog ingen som såg dem som vapenbärare eller för andra militära uppgifter. De kunde nätt och jämnt lyfta en pilot och en skvätt bränsle en kort sträcka. Rätt snart stod det ändå klart att enklare spaning vid frontavsnitten var möjligt. Det handlade då om fiendens positioner och numerär, framrycknings- och reträttvägar med mera. Även bland annat artillerieldledning blev möjligt, dvs att observera träffbild från egna förband och ge korrekationer.

Tidigt utbildades flygburna militära spanare som efterhand också hade med sig handkameror. Under slutet av 1.vk fick flygplanen sådana prestanda att viss fjärrspaning också blev möjligt. Prestanda och lastförmåga ökade efterhand och beväpnade spaningsplan blev vanligt ("Reconnaissance - fighters"). I FV har dock spaningsflygplanen generellt varit obeväpnade, lastförmågan användes i stället till bästa möjliga kamerakapacitet och senare också radar. Undantaget är de första långsamma spaningsplanen som ofta hade en rörlig kulspruta bemannad av spanaren. Då SH/SF 37 Viggen tillfördes under 1970-talet utrustades de med defensiv beväpning i form av robot RB 24 Sidewinder och även remsfällare och motmedelskaplar.

För övrigt så är ju allt flyg i luften, civilt och militärt, potentiellt "spaningsflyg" på grund av den goda överblicken från ovan.

## Spaningsflyg på F 17

Som en konsekvens av att spaningsflottiljen F 11 i Nyköping avvecklades 1980 etablerades nya spaningsdivisioner på F 13 och F 17 (senare överförd till F 10), F 21 hade redan en spaningsdivision sedan 1950-talet. På läget i sydöstra Sverige användes F 17 (liksom F 12 Kalmar) ofta som framskjutna baser för dåvarande F11:s operationer i den södra delen av Östersjön. Främst handlade det om bränslepåfyllning på hemväg från spaningsuppdrag, i vissa fall även vid utflygningen mot området. Oftast var det korta markstopp med snabbtankning då besättningen satt kvar i flygplanen med motorn i gång. Vid flera tillfällen fram-baserades också spaningsflygplan periodvis på F 17 för offensiv spaning. Krigsflygbasen F 17 användes även i krigsplanläggningen för en av F 11:s divisioner under en period.



"Kalle gul", dvs 3:e spaningsflygdivisionen på F 11 Nyköping 1958. Stående längst till höger R Strandberg, bredvid honom Jan Mattsson, knästående längst till höger Birjer Östling. Dessa tre f d fältflygare har nyligen gett ut boken "På särskilt uppdrag under kalla kriget"

De rutinmässiga spaningsuppdragen handlade om att kolla ”normalbilden” i Östersjöområdet. Med det menas avvikelser från hur det normalt brukar se ut och förstås nytillkomna fartygs- och flygplanstyper samt deras taktiska uppträdande, övningsupplägg och annat. En samlad bild av det aktuella läget.



*Bokomslag (baksidan) till boken "En topphemlig spaningsorganisation". Kompletterad med bild i övre vänstra hörnet som bl a visar det speciella periskop som fanns i S 29C för att lättare kunna rikta in kamerorna på hög höjd enligt skissen i nedre högra hörnet*

### Flygning av F 11 från F 17

Flygningarna från F 17 i september 1958 är med stor säkerhet den mest omfattande av dessa frambaseringar. Det handlar om ett 30-tal spaningsföretag där samtliga går in över sovjetiskt, polskt eller östtyskt område. Det var 3:e spaningsflygdivisionen på F 11 som fick denna uppgift för sina S 29C "Flygande Tunnan".

De flesta passen flögs främst av unga fältflygare som en del i sin slutliga utbildning till fullfjädrade piloter. En av dem är välkänd för många av tidningens läsare - Birjer Östling. Efter kontraktstiden som förare blev han flygledare, först på F 12 sedan på F 17 fram till

pensionen. Jag har själv varit arbetskamrat med Birjer i cirka 25 år, han är en öppen och social person. Dock har han aldrig yppat något om dessa sensationella flygningar till oss kollegor eller någon annan heller – total sekretess och lojalitet.

År 2018 hade det gått 60 år, Östblocket hade rasat samman och några av de tidigare unga fältflygarna tyckte att nu var det dags att berätta för familjerna, skattebetalarna och andra om detta!



*Den vänstra boken är utgiven av de tidigare fältflygarna Jan Mattson, Birger Östling och Roland Strandberg. Den högra av F 11 Museum*

Förutom den nämnda artikeln från maj i år så har DN tidigare även skrivit om de flygningar som utfördes runt 1950 från F 21 in över norra Finland och Sovjet. För de uppdragen användes S 31 Spitfire som flögs på mycket hög höjd. Senare under 50-talet flögs också flera spaningsuppdrag in mot den baltiska kusten med kamerautrustade J 26 Mustang.

### Uppdraget – flygning bakom järnridån.

Torsdagen 28/8 1958 beordrades delar av F 11:s 3:e division att ombasera till F 17. Där övermålades kronmärken, flottilsiffror och flygplanens individuella bokstav på fenan. Ordern var offensiv flygspaning. Det sades inte rent ut att det var tillåtet att korsa territorialvattengränsen och än mindre att flyga in över land. Syftet är dock helt klart – att få "djävligt bra bilder" som divisionschefen Gösta Lundström uttryckte det. Vikten av total sekretess om uppdragen och resultaten av dessa betonades kraftfullt. Enligt uppgift fanns foton kvar till i varje fall 1976, därefter finns ingen

känd dokumentation kvar. Det gäller såväl ordrar, uppdragsplanering, färdplaner, foton och annat. De följande fem dagarna flögs ett 30-tal pass mellan kl 06-09 mot intressanta mål mellan Finska viken och Peenemünde. För att höja säkerheten finns en Tp 47 Catalina flygbåt i luften för flygräddning, vissa åtgärder för transitering av radiotrafik och varning om eventuell jaktinsats vidtogs också. Vid några tillfällen såg förarna också jaktflygplan av typ MiG 15 och MiG 17 på avstånd.



*Spaningsflygplan S 29C Flygande tunnan, totalt 76 byggda. Avancerade kameror för lod- och avståndsfoto, men ingen beväpning. Periskop, bakomvarnare och viss annan utrustning eftermonterades. Senare sattes S 32C Lansen in för främst havsövervakningen*

Birjer Östling råkade ut för en allvarlig incident då han fick en motorstörning söder om Gdansk, med fart 400 km/h lyckas han ta sig oskadd tillbaka till F 17, beredd att när som helst skjuta ut sig. Vid återstart av motorn skar genast det bakre lagret och motorn tvärstoppade – Puh!



*Birjer Östling som ung fältflygare på F 11 Nyköping. Så här ser en svensk flyghjälte från kalla kriget ut! Detta hedersomnämmande är faktiskt väl motiverat. De spaningsflygningar som flögs från F 17 1958 är med stor säkerhet det mest offensiva och potentiellt farliga som FV har utfört sedan 2.vk*

## **Riskfyllda flygningar**

Det som möjliggjorde dessa flygningar med upprepade kränkningar utan motverkan kan nog förklaras på följande sätt. Extrem lågflygning av S 29:orna under radartäckningen som nog delvis var bristfällig i sig. Hög fart med kort tid i målområdet. Mycket flygtid och utbildning lades också på att öva undanmanövrer, hålla upp farten så långt möjligt och lägsta möjliga flyghöjd, allt för att minska risken för att bli nedskjutna.

Ledtiderna för luftförsvaret i Warszawapakten var långa och byråkratiska, innan order om insats gavs hann de svenska flygplanen undan. Sannolikt vid denna tidpunkt ingen eller liten tillgång till målsökande robotar i östblocket.

Två år senare var dock läget ett annat. På självaste 1 maj 1960 sköt en sovjetisk LV-robot ned en amerikansk U-2:a över Sverdlovsk. Piloten Gary Powers överlevde och visades upp för världen som en stor sovjetisk propaganda-seger.

## **Epilog**

Efter återflygningen till F 11 den 3 september väntade nästa överraskning – ombasering till F 21!

Där väntade i sin tur ett färdiglastat sjöflygplan för transport ut i fjällvärlden för en veckas fjällfiske, ”debriefing” med mera. Helt klart var detta också en uppmuntran för väl utfört arbete under stor press.

## *Ingmar Olofsson*

### *Källor:*

*De två avbildade böckerna, artikel i DN 210527. Intervjuer med Birjer Östling och Jan Landin. Även kontakter med F 11 museum som på det tidigare flottljområdet utanför Nyköping har samlat flygplan och kringutrustning som visar spaningsflygets historia i Sverige. Där finns också en komplett grupperingsplats för en ”undplut”. D v s vagnar och utrustning till en komplett underrättelsepluton på krigsfot för framkallning, fototolkning mm.*

*Bilder från F 11 museum och några av de fältflygare som deltog i operationen.*



## Historien bakom Lansen på pelare i Kallinge.



A 32 Lansen 32151 på flygdagen 1984

Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

**Att bevara en A 32 Lansen på F 17, diskuterades tidigt på SFF Blekinge, Quintus 72, sammankomster. Flygplanet är en väsentlig del av flottiljens historia, då de första Lansarna kom till Kallinge, som första flottilj, 1956 och fanns kvar där i 20 år. 1978 togs kontakt med flottiljledningen, om att bevara ett flygplan, som kunde ställas upp på något sätt, som ett minnesmärke över en betydelsefull period i flottiljens och flygvapnets historia. Idén mottogs positivt och därmed var grundförutsättningarna klara.**

Vid den här tidpunkten fanns ingen komplett A 32 kvar i Kallinge. Ett försökt hade gjorts 2 år tidigare att spara ett flygplan, då dessa överfördes till F 6 i Karlsborg.

När SFF Blekinge Q72 satte igång med projektet så fanns ett önskemål att få ner en F 17-tillhörig individ till Kallinge, men det gick inte på grund av kostnadsskäl. Alternativet var ett strippat flygplan, som kunde kompletteras med erforderlig utrustning. Då det varken fanns ekonomiska eller personella resurser på flottiljen så hamnade ansvaret på SFF Blekinge Q72 att försöka driva projektet vidare. Förutsättningen var att det fanns tillgång till hangarutrymme samt erforderliga verktyg och annan materiel. En målning och märkning av flygplanet var också en nödvändighet. Något som dessutom var viktigt var att få hjälp från erfarna flygtekniker, som arbetat med Lansen. Då anslöt sig Adil Olofsson och Athur Persson till projektet och

fungerade som rådgivare i det renoveringsarbete som påbörjades.

### Lämplig individ

Nästa steg var att hitta en lämplig individ och helst en som tillhört F 17. Det enda exemplaret som fanns var 32240 fd F 17-gul Tore sedermera F 17-49. Dessvärre så visade det sig att flygplanet hade ganska omfattande skador efter en buklandning och var dessutom illa medfaret av väder och vind efter flera år väster om bana 01/19. Det skulle bli en omfattande renovering. På brandövningsplatsen fanns betydligt fräschare flygplan och ett valdes ut i samråd med Arthur Persson. Det blev 32246 som levererades till F 7 1958 och hade beteckningen F 7-gul Yngve samt F 7-47. I samband med ombeväpning till AJ 37 omplacerades 32an till F 11 i Nyköping och var i tjänst till 1978.

Flygplanet inrymdes i hangar 83, där ett renoveringsarbete påbörjades. Tanken var att

återställa flygplanet i ursprungligt skick, förutom motorinstallationen. Avsikten var att måla och märka den som om det tillhört F 17 och döptes då till Gul-Kalle. Arbetet beräknades pågå minst ett halvår och när den var klar skulle den ställas upp på en lämplig plats på flottiljen, så att den kunde beskådas av både anställda och besökare. Önskemålet var att den skulle få komma in i hangar under vintern.

Från köpman Sven E Pettersson, även kallad "skrotpelle" ägare till företaget som skrotade flygplan i Köping, lyckades vi få en hel del utrustning till flygplanet. En kontakt som vi hade mycket fördel av i ett senare skede. Den i Q72 som var den som tog befälet och initiativet var främst Göran Alexander. Senare tillkom jag själv och understundom någon annan medlem.

### **Byte av flygplansindivid**

Tanken med ett flygplan tillhörig F 17 fanns fortfarande kvar som en önskedröm. Den kom att förverkligas senare då skrotfirman tog kontakt med oss och förslog ett byte. På F 14 i Halmstad stod en individ som tillhört F 17 och som skrotfirman nu köpt för att skrota. De hade inget emot att byta vårt flygplan mot denna. En erbjudande som vi tacksamt tog emot. De stod för frakten och en dag kom 32151 till Kallinge och lastades av. Det flygplan vi påbörjat lastades på och kom att bli metallskrot i Köping. Nu stod vi med ett helt nytt koncept, vilket var något vi gillade. Flygplanet var ett av det sista som lämnade F 17 för att flygas till F 6 via F 14. När det skulle starta från Halmstad, 1977-10-24, så fick det brandindikering så flygplanet blev kvar där. Nu skulle det få en chans att bli ett minnesmärke i Kallinge.

### **A 32A Lansen 32151**

Vi fick hjälp av företaget med montering av vingen vid leveransen. Fenan på 32151 märkt 38 hade blivit skadad i Halmstad. En fena märkt 17 levererades med flygplanet som ersättning. Den kommer sannolikt från 32242, F6-17 som kasserad 771118. Arbetet påbörjades och snart var det dags för att måla flygplanet. På flottiljen fanns en utomordentlig målarverkstad och flottiljen ställde upp med resurser till det. Problemet uppstod när det skulle backas in, då bredden på portarna inte motsvarade vingbredden

på en A 32 Lansen. Vingspetsarna fick plockas bort och sedan saxades flygplanet in, men det var stunder då vi var förtvivlade att det inte skulle gå. Inne på målarverkstaden påbörjades en tvättning av flygplanet och de ursprungliga färggränserna skulle tas fram och maskas. Det var Göran Alexander och jag som gjorde det mesta av arbetet.



*Rune Kronkvist och Göran Alexander i målarverkstaden*

Under arbetets gång hittades den ursprungliga texten med flygplannumret 32151, som fanns inom en omålad rektangel. Flygplanet försågs också med originalmärke av det gamla flottiljemblemet. Många andra upptäckter gjordes. Till sist var det roll-out 1982 och flygplanet var redo att visas upp på några flygdagar.

Flygplanet kom att förvaras i hangar 81, där det vid detta tillfälle diskuterades att etablera ett förbandsmuseum. Utrymmet som skulle tas i anspråk var halva det hangarskeppet och en ytterdörr skulle tas upp mot baksidan. Dåvarande flottiljchef var entusiastisk i detta projekt, som tyvärr av olika anledningar rann ut i sanden. Senare behövde flottiljens räddningstjänst, utrymmet för sin verksamhet och flygplanet kom att stå utomhus ett tag.

### **Upp på pelare**

Då tog jag initiativet och gick upp till flottiljchefen överste Gunnar Stål och bad om ett beslut om vad som skulle hända med flygplanet. Skall det bevaras eller gå till brandövningsplatsen? Om det skulle bevaras, hur skulle den då ställas upp? Flottiljchefen bestämde då att flygplanet skulle bevaras, sättas på en pelare och det skulle vara klart innan han lämnade flottiljen.

En grupp bildades där ett antal officerare samt jag själv som flygtekniker ingick. Arbetet med att få upp flygplanet på en pelare påbörjades. Tillsammans med Q72 lämnades ett förslag hur den skulle vinklas på pelaren. Den skulle stå utanför vakten och gruppen samlades för att utse en lämplig plats. Flottiljchefen hade en pinne i handen och diskussion fördes över var det var lämpligast. Till sist frågade chefen mig om jag hade någon synpunkt och eftersom jag funderat på detta så pekade jag på en plats. Då satte chefen ner pinnen och sa att här skulle den stå.

Nu satte arbetet igång med pelare och flygplan. I samband med detta gjordes studiebesök på andra platser där det redan fanns en Lansen på pelare. En erfarenhet som gjordes då var att göra en förstärkning inne i flygplanet i stället för utanför så att det stod emot kraftiga vindar. I övrigt togs så mycket som möjligt bort för att göra planet lättare. Det som inte syns utifrån behöver inte finnas kvar. Pelaren byggdes av en firma som redan hade arbete på flottiljen. I juni 1990 kunde så planet lyftas på plats.



32151 lyfts på plats 1990

Efter detta överlämnade Q72 en gåva med ett förslag till flottiljchefen om införande av belysning underifrån. Vilket kom så småningom.

Väder och vind tär hårt på ett flygplan utomhus. Då målningen förbättrades blev tyvärr flottiljemblemet övermålat.

Nu står flygplanet där utanför vakten som en symbol för verksamheten med A 32 Lansen på F 17 mellan 1956-1975, besökt och uppskattad av många.



Vid invigningen 1990 deltog Bengt Andersson och Håkan Karlsson från SFF-Blekinge Q72 flankerande Bertil Eliasson och Gunnar Ståhl



Text Rune Kronkvist

Fd Flygtekniker F 17

Styrelsemedlem SFF-Blekinge Q72

Foto F 17 Gösta Bolander om annat ej anges

#### **A 32 Lansen 32151**

Levererad till F 6 i juni 1957

Överförd till F 17 i mars 1959, kod 17- bB,

I maj 1959 ändrad kod till 17 – gB,

1964 ändrad till 17 – 38

1976 åter till F 6 med kod 6 – 38,

1977-10-24 sista flygning som 17-38 till F 6

via F 14. Brandindikering vid motorstart på

F 14, 1977-10-25. Kasserad 1978 på F 14.

Åter till F 17 som museiflygplan.



## Jag var läkare på en räddningshelikopter

### Från flygpojke till läkare

Året var 1969 och kalla kriget låg som ett rött skynke över Sverige. Den svenska Försvarsmakten var inte sen med att visa sin kapacitet vilket gjordes offentligt genom så kallade regementsdagar respektive flygdagar. Detta årets flygdag på F 1 Västerås innehöll något speciellt, nämligen en presentation av de så kallade flygpojkena. I ett litet grönt tält på sidan av landningsbanorna stod en grupp ungdomar som presenterade sig själva och det de hade lärt sig det senaste året. För en ung tonåring lät det väldigt spännande och efter presentationen skrevs en ny kursdeltagare in på listan. Det följande året präglades av regelbundna kurskvällar, vi lärde oss det mesta om det svenska flygvapnet. Målet var ju att värva framtida fältflygare och urvalet blev större och bättre ju yngre aspiranterna var.

Intresset för ett civilt yrke övervägde dock framförallt då undertecknad fick möjligheten att studera till läkare. Intresset för flygvärlden, speciellt flygvapnet, kom däremot att slå följe resten av livet.

### Övning

20 år senare började jag min tjänst som nybliven specialist inom anestesi och intensivmedicin på Karlshamns lasarett i Blekinge. Samma höst fick jag för första gången uppleva en omfattande sambandsövning med deltagare från polisenheten, försvarsmakten, räddningskåren civilförsvaret och sjukvården. Vårt uppdrag bestod i att bidra med civil sjukvårdsinsats vid en brand på ett fartyg i Hanöbukten. Övningen ägde rum på ett mindre lastfartyg utanför Nordersunds hamn med en väldigt realistisk arbetssituation. Rök vällde ut ur alla öppningar och vårt uppdrag var att leta upp skadade och göra en första medicinsk bedömning samt ev. behandling. Samarbetet med rökdykare blev en ny erfarenhet.

Utvärderingen efteråt bestod av både ris och ros. Bristerna inom landstingssjukvården var uppenbara; dålig utrustning, otydligt ledarskap, avsaknad av kommunikationsteknik och erfarenhet av brandolyckor. För mycket tid ägnade vi åt patientbehandling på plats i osäker och farlig arbetsmiljö. Målet skulle varit att transportera patienter till en säker uppsamlingsplats och därefter besluta behandlingsformer. Nyttig kritik som gav mersmak.

Snabbt skapades en grupp av läkare och sjuksköterskor på Länslasarettet i Karlshamn som regelbundet skulle delta och följa dessa årliga övningar. Syftet var att med träning och randutbildningar förstärka sjukvårdens effektivitet inom kris, krigs- och katastrofmedicin. Därmed var plattformen lagd för en effektiv olycksfallsberedskap i freds- samt krissituationer. Parallellt utvecklades det ett nära samspel med helikopterdivisionen på F 17 i Kallinge. En av förgrundsgestalterna och "vår man" inom försvaret var f.d. fältflygaren och sedermera helikopterpiloten Jan Landin med sin besättning. Utan denna grupp entusiaster hade samspelet med sjukhusgruppen inte blivit långlivat. Vår odelade nyfikenhet utöver yrkesgränserna blev drivkraften för våra gemensamma övningar.

### Flyg eller bil

Under de kommande åren på 90-talet kände vi en stor trygghet inom intensiv- och akutsjukvården på Karlshamns lasarett att ha flygambulansen nära till hands. Kan inte minnas någon gång vi nekades den tjänsten när tidsvinsten var av avgörande betydelse för en patients liv och hälsa. En transport på landsväg med ett ambulansfordon där målet var Lund /Malmö tog upp till två timmar, medan luftvägen gick på ca 30 minuter. Skillnaden mellan den privata och mi Texten avslutas med de militära helikoptrarna var större och kunde ta med avsevärt mera personal och material. Enda nackdelen var att den

medicinska utrustningen som den civila sjukvården hade till sitt förfogande inte alltid var kompatibel med miljön på en militär helikopter. Detta var en utmaning och en stark gemensam uppgift att anpassa vår gemensamma medicintechniska utrustning för framtida insatser.

### En övning att minnas



HKP-4, Vertol 107 under övningsuppdrag Foto F 17

En räddnings- och transportövning jag aldrig har glömt och som har satt stark prägel på min syn på ambulansflyget genomfördes en gråmulen höstdag på 90-talet. Lasarettets lilla tappra skara transporterades med en buss ner till en liten vik vid Blekingekusten. Där ersattes vår sjukhusmundering med en neoprendräkt och övrig skyddsutrustning vilket gav oss en föräring om vad som skulle hända. Vi klev ombord på en mindre av flottans transportbåtar och styrde färden ut till havs. Efter cirka en halvtimmes färd i stark sjöbris och vågor var humöret inte det bästa hos oss landkrabbor. Snart hördes det välbekanta ljudet av rotorerna och en av flygvapnets Vertolhelikoptrar kom svävande över oss. Långsam förstod vi syftet med skyddsutrustningen. Tydligt inte enbart skydd mot regn och upp piskande vatten utan förmodligen också något annat. Räddningsteamet fick sätta sig ner på däck och hålla sig i relingen samt fokuserade på helikoptern som svävade över oss. Via helikopterns vinschlina firades en ytbärgare ner på däck. Han satte sig framför oss och meddelade att vi skulle vinschas upp till helikoptern samt förklarade tillvägagångssättet. En och en efter varandra trädde vi vinschringen under armarna samtidigt som en räddningslina, vilken hölls i av ytbärgaren, fixerade oss vid

båten. Väderläget för helikopterpiloterna var inte det allra bästa med nyckfulla vindbyar som gjorde det svårt att hålla helikoptern på stadig plats över en krängande båt. Konsten att hovra var något vi verkligen blev varse om och värdesatte under vår färd upp till helikoptern. Allt för stark krängning innebar att vi fick gunga ganska fritt under den höggradigt svajiga flygfärden. Väl uppe befriades vi från vår lina och spändes fast på en sits. Hörlurarna som vi fick tilldelade var viktiga för den interna kommunikationen där vi hela tiden stod i kontakt med besättningen om vad som skulle göras och hur vi skulle bete oss. Vi märkte tydligt av den militära disciplinen som skiljde sig väsentligt från landstingsgruppens sätt att arbeta tillsammans.

På en OP-sal eller IVA är ifrågasättandet av kunskap och handling självklar och viktig. Kunskap är bra men kontroll är bättre kan man säga, det främjar patientsäkerheten. Annat inom den militära organisationen där befälskedjan inte får bli bruten.

Efter ett tag satt dock alla välbehållna i helikoptern och den första utvärderingen kunde göras.

Stämningen ombord var dock lite blandad. Det märktes en tydlig skillnad mellan det erfarna militära manskapet och landstingsgruppen. Ett lätt illamående hade redan gjort sig kännbart hos oss på fartygsdäck som inte blev bättre i en krängande helikopter som dessutom kunde röra sig i olika riktningar i höjd och sidledes. Helikopterpersonalen slappnade istället av med humor och skämtsamma kommentarer över den något komiska situation som uppstod när "civilisterna" gick till aktion. Smällar man får ta på arbetsplatsen!

Efter en kort anpassningspaus blev det dags för det nya övningsmomentet. Under oss guppade en av marinens stora livflottor, och målet var att vinschas ner en och en i havet, och därifrån ta oss till flottan och in i den. Därmed fick vi också svar på frågan om räddningsdräktens egentliga syfte.

Den trygga miljön ombord och de sakliga anvisningarna gjorde att det inte uppstod någon nervositet eller oro under hela övningsmomentet. För den militära personalen var varje moment i övningen självklar och säker och den känslan tog vi till oss. Det råkalla vattnet besvärade oss inte då neoprenträktens funktion var positivt övertygande. Lika övertygade var vi dock inte att ta oss över relingen på flotten och hjälpa in våra kamrater. Med ens blev vi medvetna om, i vilken fruktansvärd situation passagerare måste ha funnit sig i, som utan skyddsdräkt hamnat i stormigt vatten och till råga på allt måste ta sig över på en räddningsflotte. Vår hjälp i nöden var som vanligt en ytbärgare som aldrig befann sig långt ifrån oss. Dessa värnpliktiga fick slita hårt den dagen. Vartefter vi plumsade ner i vattnet gav de oss lyfthjälp över relingen på flotten. Att dra över och hjälpa in personer ur vattnet in i flotten var inte heller en av de enklaste uppgifterna. Vi var alla ganska utpumpade efter den manövern. Till sist befann vi oss alla samlade i flotten, där vi satt säkra för vind och våg. Alla var märkbart tysta, känslan av allvar dämpade den annars så pratglada landstingsgruppen. Den aktuella situationen befann sig långt från vår föreställning om vad som skulle ske under dagen då vi tidigare på morgonen tog bussen till uppsamlingsplatsen.

Som vanligt fanns inte mycket tid till grubblerier, vi hade ju inte avslutat övningen än. Ingången till flotten veks upp av en ytbärgare och i nästa stund förberedde vi oss för uppvisningen i tur och ordning av hela sällskapet i flotten. Väl tillbaka i luften styrde vi sedan riktningen mot Säljö, flygvapnets övningsplats i skärgården, där vi serverades kaffe och mackor. Aptiten var väl, av förklarliga skäl, inte den bästa, kaffet gjorde dock susen (som alltid hos sjukvårdspersonal). Efteråt var vi pigga och alerta igen och kunde delta i genomgången av övningen.

Sammanfattningsvis har övningen fått oss inom sjukvården att inse hur utsatt människan är i en svår situation, och vilken betydelse ett

välutbildat räddningsteam får i denna stund. Detta nya perspektiv har vi alla haft mycket nytta av resten av våra yrkesverksamma liv.

Båten tog oss sedan till uppsamlingsplatsen igen och färden avslutades med bussen tillbaka till lasarettet. En omtumlande dag med många nya tankar underströk återigen betydelsen av samövning med olika räddningstjänster.

### **Skarpt läge!**

En vardagsförmiddag på sensommaren på 90-talet fick akutmottagningen i Karlshamn ett meddelande från SOS om en svår olycka på ett stort lastfartyg under utländsk flagg, söder om Hanö. Larmet hade förmodligen gått vidare till sjöräddningen. Men just denna förmiddag fanns en militär helikopter i beredskap på F 17 i Kallinge. Denna dag var jag jourhavande anestesiläkare på lasarettet och fick förfrågan, om vi kunde ställa upp med ett sjukvårdsteam för helikopterräddningen. Då det fanns personal att tillgå, bildade vi snabbt en liten grupp bestående av en narkosläkare och en narkos-samt IVA-sköterska med uppdrag att delta i räddningsinsatsen till sjöss. Det något speciella med den insatsen var att insatstiden inte räckte till att byta om till skyddskläder vilket innebar att sjukhusgruppen stod och väntade på helikoptern iklädd gröna OP-kläder, vita rockor samt träskor. Som tur råde det fortfarande sommartemperaturer vilket gjorde det hela möjligt. Någon förhandling med helikopterpersonalen fanns det heller inte tid över till, så det var bara att finna sig i situationen. Roligt måste de haft i varje fall, den synen var väl guld värd. Landningen utanför akutenheten på Karlshamns lasarett var heller inte helt oproblematiske då det fanns en parkeringsplats i närheten. Vid ett senare tillfälle fick vi ta emot klagomål från patienter då en del bilar har blivit "blästrade" med sand, gräs och grus. Men då ändamålet helgar medlen var det inte mycket att orda om.

Det var en perfekt flygdag, lätt bris och varmt så transporten till fartyget gick snabbt och problemfritt. Fortfarande fick vi inte veta vad det egentligen handlade om, så spänningen var



naturligtvis stor när vi kom fram till fartyget. På grund av lasten på fartygsdäck kunde vi inte landa där, utan blev vinschade ner en och en med bår och sjukvårdsutrustning på övre däck. Ett ytterst knepigt företag för piloterna då helikoptern måste hovra över ett fartyg som rör sig framåt samtidigt som vinden friskade upp. Våra traskor var inte heller helt praktiska i den situationen. Väl nere på däck fick vi sedan med utrustningen försöka ta oss fram till patienten med hjälp av personer ur fartygsbesättningen. Vägen gick via en ca 10 meter hög lejdare som ledde oss ner till ett lastrum på underdäck. Där, i ena hörnet låg en livlös person, förmodligen efter en fallolycka. Återupplivningsåtgärderna sattes in omedelbart, samtidigt som vi försökte få information från patientens arbetskamrater om olycksfalls förloppet. Problemet var att ingen av dem kunde kommunicera på gängse allmänt språk, vilket gjorde att vi fick gissa oss fram till vad som hade skett och enas om en preliminär arbetsdiagnos. Arbetet med patienten blev inte det enklaste i det mörka lastrummet, men slutligen fick vi in alla infarter i kärl och luftvägar som behövdes för att fortsätta och effektivisera återupplivningsförsöken.

Vi var så upptagna med patienten att vi inte ägnade en tanke åt vägen upp till helikoptern igen. För hand vinschade vi upp patienten genom nedre lastrummet och upp på däck. Därefter kom en ytbärgare till undsättning för fortsatt vinschning från det övre lastdäcket upp till helikoptern. Först fick ju en av sjukvårdspersonalen vinschas upp för att ta mot patienten därefter följde vi andra efter. Den klassiska hjärt-lungräddningsproceduren består alltid av två personer: en som ansvarar för luftvägarna och en som står för hjärtmassagen. Lite trickset i en situation där all bemanning inte kan vinschas upp samtidigt. Det skulle innebära ett avbrott i hjärtlungräddningen, vilket alltid är en nackdel. I det här fallet gäller den gyllene regeln "Damage Control" vilket innebär att förhindra det värsta och satsa på de bästa under svåra förhållanden där planering och förberedelser inte är möjliga. Trots alla hinder på vägen kunde vi

fullfölja återupplivningsförsöken fram till Karlshamns lasarett där vi landade utanför akuten igen. Patienten transporterades snabbt till intensivvårdsavdelningen där han kopplades upp till elektronisk övervakning och behandlingen kunde fortsätta under planerade förhållanden.

Det var väldigt intensiva timmar till luft och sjöss, men vi fick alla en god inblick i hur verkligheten kan te sig.



*Martin Heilman till vänster.*

### **Vidgade vyer**

Sammanfattningsvis kan jag säga att samarbetet med räddningshelikoptern har vidgat våra vyer på akutsjukvården. Den arbetsmiljö vi normalt känner och som vi är tränade i ligger alltid under tak och inom fyra väggar. All utrustning och material finns inom räckhåll inklusive hjälppersonal. Vår självkänsla växte i takt med de olika övningar och skarpa lägen vi hamnade i. Insikten att allting löser sig om man är motiverad och kan samarbeta över gränserna växte sig större med tiden och gav handlingsutrymmet en större plats där det fysiska utrymmet var begränsat.

*Martin Heilmann i samtal med Jan Landin*

*Pensionerad anestesiläkare  
BLS Karlshamn*



# För dyrt att inte synas

*F-35A Lightning*

*Foto U.S. Air Force by Staff Sgt. Alexander Cook*

**Inom amerikanska försvarsmakten konstateras att det blir för dyrt att inte synas. De senaste flygplanstyperna av stealth-typ, med mycket låg radarsignatur, har inte kunnat köpas in i de planerade antalen för att ersätta nuvarande flygplan. Detta på grund av högt pris och höga driftkostnader. 195 st F-22 Raptor har köpts in av de planerade 750. Leveranser av F-35 pågår i låg takt och diskussion och arbete pågår om att livsidsförlänga eller köpa nytt av redan befintliga flygplanstyper med modifieringar för att ge dem lägre radarsignatur. Det kan bli en blandning av "high end" dyra Stealth-flygplan och "low end" äldre flygplanstyper i nyare versioner.**

## Att se eller inte synas

Ett stealth-flygplans uppgift är att inte synas eller synas mindre. Mindre synlighet kostar. Om ett flygplans RCS, Radar Cross Section eller radarsignatur kan reduceras kommer det att upptäckas senare och på kortare avstånd.

Dagens stridsflygplan av 5-generationen har med speciellt utformade kropp och nya material ett mycket lågt RCS tal. RCS mäts i decibel per kvadratmeter dBsm. Ett enklare mätvärde är kvadratmeter, m<sup>2</sup>. Det senare värdet är inte det samma som det verkliga värdet för flygplanet. Här mäts RCS genom en motsvarande tvärsnittsytta av en svär i metall som reflekterar

samma radarenergi som flygplanet rakt framifrån.

En Lockheed Martin F-22 Raptor uppges enligt vissa källor ha ett RCS tal av 0,0001-0,0002 m<sup>2</sup>. Den nyaste flygplanet, F-35 sägs ha ett RCS värde av ungefär 0,0015 m<sup>2</sup>, ungefär som en metallkula i storlek som en golfboll.

Äldre flygplanstyper som fortfarande är i tjänst har mycket högre RCS tal till stor del beroende på sin yttre vapenlast. En amerikansk F-15 har ca 25 m<sup>2</sup>, F-16 och Mig-29 har 4-5 m<sup>2</sup>. JAS 39 Gripen tillhör denna grupp. Det är inte möjligt att uppdatera dessa flygplan till stealth-

flygplan, enbart att modifiera dem för att bli mindre synliga. Nyare typer som Super Hornet och Rafael sägs ligga på  $1 \text{ m}^2$



F-35A

Foto Lockheed-Martin

Prov görs med olika ytbeläggningar på befintliga flygplanstyper som ger en lägre radarsignatur. Kunde de F-16 som finns kvar i stort antal få ett sänkt RCS värde motsvarande det för en Super Hornet skulle det innebära att de upptäcks betydligt senare vilket kan vara avgörande för uppdraget och även dess överlevnad.

### Stealth

Ett flygplan med låg radarsignatur och RCS värde blir större då det måste ha sin vapenlast och sitt bränsle inombords. Det ger ett långt slankare flygplan som F-22 Raptor eller ett kort tjockare flygplan som F-35 Lightning II. Stealth-flygplan kräver normalt mycket starkare motorer för att kompensera detta.

Radarreflexer från flygplanet måste minimeras genom en stealth-geometri av lutande sidor och plana former med oftast samma vinkel (eller fåtal vinklar) som upprepas genomgående, eftersom radarstudsarna är starkast vinkelrät mot dessa.

Stealth-flygplan är inte osynliga. De är bara svåra att upptäcka ur vissa prioriterade vinklar men inte från alla sidor.

F-35 kan förses med utvändiga balkar och bära mer last men då blir radarsignaturen mycket större och stealth-förmågan är borta.

Ytskiktet är viktigt och måste hållas helt utan defekter. Minsta öppning vid en lucka eller sliten signaturbeläggning ger drastiskt ökad signaturnivå.

F-16 har försetts med olika ytskikt på vissa delar för att minska radarsignaturen. Ett material, FMS-3049 RAM, läggs på 10-12 mm tjockt och ökar vikten med ca 100 kg.

En risk för ett stealth-flygplan är att det kan komma så nära målet med sin låga radarsignatur att det vid en eventuell upptäckt inte kan komma undan en luftvärnsrobot.

### Se det osynliga, innan den blir sedd

För Gripen gäller att se det osynliga innan den blir sedd. Förmågan att attackera eller bedöma motstånd på avstånd är en viktig funktion i E-serien. Gripen E-serien använder all tillgänglig information oavsett om den kommer från Gripenjaktplan eller andra luft-, land- eller havsbaseerade enheter och fusionerar den lokalt på varje plattform men fusionerar också samman globalt mellan stridande enheter. Resultatet: Den ser det osynliga. Gripen E-serien minskar sannolikheten för att upptäckas genom att förlita sig på sina passiva sensorer, eller genom aktiv störning. Det innebär att vapen kan användas antingen bortom den punkt där motsatta krafter kan svara eller utan att de någonsin inser att Gripen var där från början.



Gripen E

Foto Linus Svensson/Saab AB

Gripen E kommer över Östersjön att möta ryska Su-35 som är i storlek som en amerikansk F-22 Raptor. Su-35 räknas som ett generation 4++ flygplan med reducerad radarsignatur men är inte ett renodlat stealth-flygplan med dess egenskaper. Gripen är ett mycket mindre flygplan och har av det skälet en reducerad radarsignatur. Vissa källor anger att Gripen E har en så låg radarsignatur som  $0,5 \text{ m}^2$ .



Gripen är avsedd att användas i svenskt luftrum och utnyttja terrängen med skydd av eget luftvärnsrobotsystem.

### **JAS 39E Gripen**

Gripen dominerar den elektroniska krigföringen. Med mer än 50 års erfarenhet av att utveckla elektronisk krigföringsteknik har Saab goda förutsättningar att erbjuda EW-lösningar som kan användas på en mängd olika plattformar, t.ex. land, luft och marin.

Den senaste versionen av Gripen har utvecklats med tanke på dagens signalmiljö som hela tiden förändras i snabb takt. Dagens slagfält har ett större antal signaler, både militära och civila, jämfört med förr. Därför har Gripen det senaste EW-systemet som lyssnar, identifierar och ger piloten en chans att reagera vid rätt tidpunkt.

### **EW-Early Warning**

EW-systemutvecklingens historia i Sverige går tillbaka till kalla krigets era. Sverige, som geografiskt ligger mellan de då två militära blocken Nato och Warszawa-pakten, insåg behovet av att vara självförsörjande när det gäller att utveckla EW-kapacitet. Sedan dess har forskning och utveckling inom området inte stannat av för Saab.

### **Gripen E/F:s EW-system**

Gripen E/F har ett nytt telekrig-, varning-/motmedelssystem. För ökat egenskydd och överlevnad. Gripen E/F levereras med en kombination av passiva sensorer samt aktiv störning.IRST är ett passivt system som inte avger några signaler och kan därför spåra och identifiera mål utan att visa flygplanets egen position. Sensorn ser framåt i en bred sektor och registrerar värmeutsläpp från andra flygplan, helikoptrar och från föremål på mark- och havsytan.

Gripens Raven ES-05 radar är en AESA (Active Electronically Scanned Array) radar som använder rad TRMs (Transmitter-Receiver Modules) som ger ökad räckvidd och hastighet. På grund av flera antenner kan radarn samtidigt och oberoende spåra olika mål och även spåra mål oberoende av sökvolymer. Radarn sitter på

ett vridbord som kan roteras vilket gör att radarn går att vända bort från det man tittar på och minska RCS. En radarantenn som pekar på målet utgör samtidigt en radarreflektor.

Jämfört med den oftare använda halvledaren Gallium Arsenide använder AESA Gallium Nitride (GaN) som tål högre temperatur och har kapacitet att arbeta vid höga spänningar, vilket innebär att när wattalen går upp går komponentstorleken också ner, vilket leder till bättre störningsområde.



*Gripen E med 4xMeteor och 2xIRIS-T Foto Linus Svensson/Saab AB*

En av de viktigaste aspekterna av Gripen E/F:s EW-system är att jaktplanen använder tillgängliga sensorer och informationskällor, både ombord och från andra plattformar via nätverk. Detta ger piloten en förmåga att tyst geolokalisera hot och vara den första som reagerar. Den sammantagna lägesinformationen och möjligheten att vid behov använda aktiv störning/telekrig hjälper Gripenpiloten att hantera de mest avancerade hoten, inklusive Su-57 och S-400.

Sammantaget har Gripens EW-system en kapacitet att verka i de mest fientliga miljöerna samtidigt som den säkerställer en hög överlevnadsförmåga.

*Text Bengt A Andersson*

Källor: Air Combat Journal, Wikipedia, Internet, [www.saab.com](http://www.saab.com) och [www.fmv.se](http://www.fmv.se)

## Bernt Larsson var den förste flottiljpastorn på F 17



*Pastor Larssons sista förrättning vid F 17. Korum den 24/8 1951*

Vid en ceremoni den 17 september 1944 på F 8 Barkarby blottades Blekinge flottiljens fana för första gången. Denna fana skulle "med liv och blod försvaras". Nästa gång fanan skulle visas var när flottiljen högtidligen invigdes vid en ceremoni på Bredåkra hed den 6 november 1944. Officiant var flottiljpastor Bernt Larsson. Sonsonen Stefan Larsson har i sin ägo ett album med bilder från F 17 som farfar, flottiljpastorn, fick som avskedspresent 1951.

### Flottiljpastor på Blekinge flygflottilj

Den förste flottiljpastorn på Blekinge flygflottilj, F 17 var Bernt Larsson. Han var kyrkoadjunkt i Ronneby och född 1907 i Skåne. Den 11 november 1944 kunde följande läsas i tidningen.

**Militärpastorerna.**  
Kyrkoadjunkt B. H. Larsson, Ronneby, förordnades i fredagskonseljen till militärpastor vid Blekinge flygflottilj.

Bernt Larsson bodde 1944-1951 med familjen på Stenbocksvägen 10 i Ronneby.



*Anslutningen vid korumet var stor*





C F 17 Öv Hugo Svenow med flottiljpastor Bernt Larsson

### Några fler flottiljpastorer

Några flottiljpastorer efter Bernt Larsson:

-Ingvar Lundmark som var kyrkoadjunkt i Ronneby från 1951.



C F 17 Per Th Svensson, biskop Martin Lindström och Ingvar Lundmark. Foto F 17 arkiv

-Östen Nilsson "Liatorparn" från början fältflygare på F 14.

-Mats Crambé kyrkoherde i Kristianopel.

-Karl-Gustav Hjortskull

-Axel Sidenmark

-Henrik Lindén. Från 2017 är kyrkoherde Henrik Lindén militärpastor på F 17.



Östen Nilsson "Liatorparn" från början fältflygare. Foto F 17 arkiv



Mats Crambé vid luciafirande på F 17 Foto F 17 Arkiv

### Flottiljpastorer i Sverige

De svenska fältprästers historia går tillbaka till 30 april 1535 då konung Gustav I kommanderade in 4 präster i sjöförsvaret. Tio år senare, 1545 fick hären sina första präster. År 1621, då fältkonsistoriet inrättades, var samtliga regementspräster och ryttarpräster medlemmar. Dessa kategorier tillsammans kallades fältpräster.

Den militära själavården fick en modern form 1962. Den militära själavården skulle ledas av en fältprost som skulle ingå i dåvarande Försvarsstaben, nuvarande Högkvarteret. Sedan 1997 leds den militära själavården centralt av en heltidsanställd fältprost. Fältprosten är anställd av Försvarmakten, men kostnaden delas mellan Försvarmakten och Svenska kyrkan.



Fältprosten har ett nationellt ansvar för den militära själavården.

### 1.2.6.5 Militärpastors klädsel

I fält och under insats bärs alltid ordinarie uniformsplagg. Militärpastor får i övrigt på egen bekostnad bära nedanstående: Svart eller mörkblå prästskjorta och mörkgrön diakonskjorta med vit instickskrage till samtliga uniformsdräkter.

Svart kaftan får ersätta vapenrock/innerkavaj till daglig dräkt, vardagsdräkt, högtidsdräkt och sällskapsdräkt. Stola får bäras till alla uniformsdräkter i samband med andakt och gudstjänst.

### 6.4.7.11 Själavårdare flygvapnet

En själavårdare flygvapnet bär inte gradbeteckning men axelklaff för menig med flygvapenemblem. Vitt yrkesband i nederkant på axelklaffar. Facktecken m/52-60 för militärpastor bärs på båda kragseglarna.



Svart eller mörkblå prästskjorta och mörkgrön diakonskjorta med vit instickskrage får bäras till alla uniformer. Kaftan får bäras istället för vapenrock m/87.

### Militär själavård

Försvarens medarbetare ställs ibland inför omskakande situationer som får dem att tappa fotfästet i tillvaron. Här kan Svenska kyrkan lyssna och stödja, alternativt slussa vidare till motsvarande själavård inom andra religioner.

Det hör till Försvarens verksamhet att medarbetare hamnar i extremt svåra situationer. Hur väl man än har utbildats och tränats kan något rämna när man ställs inför mänskligt lidande och omöjliga moraliska dilemman.

Svenska kyrkan har stor erfarenhet av att handskas med livets stora frågor och har ställt sina resurser till Försvarens förfogande vad gäller militär själavård. Arbetet utgår från

ett interreligiöst perspektiv, vilket betyder att arbetet sträcker sig över religionsgränserna. Även om Svenska kyrkan förstås har ett kristet perspektiv, utgår allt arbete med militär själavård från den religiösa mångfald som finns i Sverige, och kyrkan förmedlar gärna kontakt för bekännare av andra religioner.

Till själavårdsarbetet hör även krisstöd samt etik- och moralfrågor. Själavårdsarbetet leds av Försvarens fältprost tillsammans med Högkvarterets stabspastor samt ett nätverk av pastorer från de större förbanden.

### Henrik Lindén flottiljpastor på F 17 sedan 2017

*Jag är kyrkoherde i Karlshamn, kontraktsprost i Blekinge kontrakt och tjänstgör som flottiljpastor på F 17. Flottiljpastorn tjänstgör inom officersnivå CF2, men har ingen befälsrätt. Istället för gradbeteckningar bär pastorn kors. I grunden innebär det att pastorn har samma grad som den han/hon talar med.*

*Min uppgift är att vara särskilt stöd åt C F 17 i religiösa frågor. Jag ansvarar för den militära själavården vid flottiljen och ska ansvara för själavårdens ledning, likaså ingår att leda korum, minnesgudstjänster och förrätta kyrkliga handlingar. Svenska kyrkan har genom avtal med Försvarens makten att bemanna samtliga garnisoner med pastor.*

*Pastorn företräder på plats samtliga religioner, och ska om det efterfrågas kalla annan religiös företrädare om önskemålet uppstår. Som pastor ska jag erbjuda enskild själavård åt alla, samt utbilda i krisstöd och "Min sista vilja".*

*Därtill ingår att stödja soldathemmet med såväl närvaro, som föreningens styrelse*

-----

*Text Bengt A Andersson*

Foto via Stefan Larsson om ej annat anges  
Källor. Stefan Larsson, Försvarens makten, Wikipedia, Henrik Lindén



## Svensk Flyghistorisk Förening fyller 60 år

**Svensk Flyghistorisk Förening, SFF, är en ideell förening som grundades 1961 och är Sveriges största flyghistoriska organisation med närmare 6.000 medlemmar över hela landet – allt från allmänt flygintresserade till genuina flyghistoriker.**

### **Föreningens syfte**

Föreningen skall i detta syfte aktivt medverka till insamling, iståndsättande och vård av från flyghistorisk synpunkt värdefull materiel, litteratur och handlingar rörande svenskt civilt och militärt flyg samt dokumentera såväl materiel- som personhistoria.

Intresse skall ägnas alla generationer av flygplan och annan flygmateriel.

Svensk flyghistorisk forskning skall stimuleras och underlättas samt, i mån av tillgång på medel, understödjas ekonomiskt.

Samverkan bör ske med andra organisationer med samma eller liknande inriktning och under strävan att utveckla samhörigheten mellan olika åldersgrupper.

SFF ger årligen ut 6 nummer av medlems-tidningen Svensk Flyghistorisk Tidskrift. Den är på 64 sidor och innehåller allt från det första flyget till det allra senaste, civilt och militärt. Dessutom får medlemmarna även en årsbok, Flyghistorisk Revy med ett nytt tema varje år. Regional verksamhet med mötesverksamhet bedrivs på 14 olika platser.

### **Bildandet av SFF 1961**

Ola Laveson minns 2021 som en av stiftarna hur det gick till när SFF bildades 1961.

*Några uppgifter o J 6 Jaktfalken, som jag fick införda i tidskriften RAF Flying Review våren 1960 ledde till att Eric Olov "Olle" Sundgren, Malmö och jag träffades i augusti 1960 i Stockholm. Då bestämde vi, att vi måste bilda en svensk flyghistorisk förening motsvarande den engelska, Air Britain och amerikanska, American Aviation Historical Society, AAHS.*

*Vi råkade båda redan vara medlemmar i dessa föreningar!*

*En flitig korrespondens mellan mig i Stockholm och Olle i Malmö ledde fram till att vi bildade föreningen den 8 jan. 1961 i Olles hem i Malmö.*

*Närvarande vid officiella bildandet var förutom Olle, Håkan Lundborg, Nils-Arne Nilsson, Malmö och undertecknad, Stockholm samt Hans Kofod, Köpenhamn. Vid detta möte konstituerade vi SFF och godtog de preliminära stadgar som jag och Olle skissat och förberett. SFF första styrelse såg ut så här: Olle valdes till ordf, jag v ordf., Nils-Arne, sekr. och Håkan Lundborg, kassör! Olle var den drivande kraften och vi hade tidigt kontakt med Gösta Larsson, F 17 i Kallinge och Palmqvist i Göte-borg och jag fick kontakt med Bo Widfeldt, Stockholm under våren 1961. Hans Reichen-berg kom också med tidigt. Vi annonserade i februari 1961 i Teknikens Värld, Teknik för alla, KSAK Nytt och SAS Nytt om vår existens. Det hade effekt!*

*Detta var vår trevande start! Men snart anslöt flera mycket aktiva intressenter. Alla de tidigaste dokument, brevkopior och första skrifter gjorda i blåkopior finns bevarade!*

*Bill Bergman och Nisse Söderberg såg till att vi flyghistoriskt intresserade slöts samman inom SFF för att skapa resurser till att göra SFT och andra publikationer.*

### **SFF-Blekinge, Quintus 72**

Svensk Flyghistorisk Förening i Blekinge, Quintus 72, bildades 1978 och samarbetar där så är möjligt med F 17 Kamratförening.

*Bengt A Andersson Q001 i SFF-B Quintus 72*

## FMV bygger upp målflygverksamhet



Bombardier Learjet 35A - 35-195, SE-DHO och SE-DHP blir militära. Foto FMV

För att Försvarmaktens förband ska kunna öva på ett bra sätt behövs rörliga mål i luften. Verksamheten som hittills har opererats av Saab tas nu stegvis över av FMV. Vid FMV:s provplats i Linköping där militära flygsystem utprovas etableras just nu en verksamhet som ska vara en resurs för utprovning, övning och kontroll av luftförsvaret. Konkret handlar det om målbogsering och övningsstörning mot radarsystem med störningskapslar monterat på planet.

Källa: [www.fmv.se/aktuellt](http://www.fmv.se/aktuellt)

## Nytt skolflygplan till flygvapnet, SK 40 - GROB G120TP

Försvarets materielverk har fattat beslut om ersättaren av det gamla skolflygplanet Saab 105, mer känt som SK 60 i Försvarmakten.

Den 26 mars 2020 beslutade regeringen att bemyndiga Försvarmakten att anskaffa nya skolflygplan. Beslutet innebar att anskaffningen av ett propellerflygplan, ett så kallat Basic Trainer Aircraft, kunde påbörjas.

Jag är glad att tillkännage att GROB G120TP blir Flygvapnets nya skolflygplan. Det är klart efter att upphandlingsprocessen nu är genomförd där tilldelningsbeslut fattats och kontrakt har skrivits på genom Försvarets materielverks försorg. Flygplanet fyller kravet

på en Basic Trainer Aircraft, säger flygvapenchef Carl-Johan Edström



Första leveransen av det nya skolflygplanet är beräknat till 2022. Foto: Christoph G. Schubert

Flygplanet är ett tvåsitsigt turbopropflygplan som har en marschfart på 380 km/h och planeras vara i drift under 2023 i vårt utbildningskoncept för nya stridspiloter. Det innebär att piloterna lär sig grunderna i flygning i detta propellerflyg för att sedan i nästa utbildningssteg använda Jas 39 Gripen som en Advanced Trainer Aircraft.

Källa: Louise Levin | Flygstaben – 5 maj 2021

## Ny bok om Saab 21R

En ny bok om Saab 21 R planeras av den kände flygboksförfattaren Mikael Forslund. Mikael har skrivit många flygböcker med fantastiskt bildinnehåll. Senast om Hawkerflygplan i Sverige.

Nu letar Mikael fakta och bilder till en ny bok om Saab 21R och då bland annat bilder och minnen från epoken på F 17.

Du som känner att du kan bidra till denna historieskrivning kan kontakta Mikael på [mikaelforslund299@gmail.com](mailto:mikaelforslund299@gmail.com) eller via mail [redaktionen@f17kamratforening.se](mailto:redaktionen@f17kamratforening.se)



A 21rb 17-gG

Foto F 17 arkiv



## Museiföremålssidan - RB 68 vid F 17

Robot 68 Bloodhound var en engelsk luftvärnsrobot som köptes in till Sverige under perioden för kalla kriget. Hösten 1961 tecknades kontrakt med Bristol/Ferranti om anskaffning av sex RB 68-divisioner till Flygvapnet. De skulle från söder baseras på med en division var på F 10 Ängelholm, F 17 Kallinge, F 12 Kalmar, F 13 Norrköping och två divisioner på F 8 Barkarby. Den ena divisionen på F 8 var en skoldivision och här fanns även simulatorer. Valet av flottiljer baserades på att dessa skulle vara kustnära åt öster. För varje division fanns ett antal hemliga grupperingsplatser. För F 17 var ”Limpan” i Bräkne Hoby hemlig medan övriga åtta var mycket hemliga och inte övades på.

*Bengt A Andersson*

Mer att läsa: [https://www.robotmuseum.se/ROBOT/Robothistorik/09\\_Luftvarn/Rb68/Rb\\_68\\_Anlaggningar.htm](https://www.robotmuseum.se/ROBOT/Robothistorik/09_Luftvarn/Rb68/Rb_68_Anlaggningar.htm)  
[https://www.robotmuseum.se/ROBOT/Robothistorik/09\\_Luftvarn/Rb68/Pdf\\_dokument/ARM\\_RB68-F17.pdf](https://www.robotmuseum.se/ROBOT/Robothistorik/09_Luftvarn/Rb68/Pdf_dokument/ARM_RB68-F17.pdf)  
<http://www.sveaflygflottilj.se/robot-68-17169592>  
[http://www.fht.nu/fv\\_bilder\\_lednsys\\_ovriga\\_rb68.html](http://www.fht.nu/fv_bilder_lednsys_ovriga_rb68.html)

*På Robotmuseum i Arboga finns ett fint diorama, en modell som beskriver hur en gruppering med RB 68 kunde se ut. I verkligheten var den geografiska spridningen mycket större än i modellen. Foto Jan-Åke Karlsson.  
Infällda bilden: En bevarad RB 68 finns uppställd vid hangar 81 på F 17. Foto Bengt A Andersson*

