



MALMENBLADET NR 1 2020



B17 80 år

Foto: FVM och Wikipedia



B17 i luften.....



..på pontoner....



...och på skidor

Medlemsblad för Kungl Östgöta Flygflottiljs Kamratförening

Flygets Hus, Länergatan 11

586 63 LINKÖPING

BG: 336-3181

www.f3kamratforening.se

info@f3kamratforening.se



MALMENBLADET NR 1-2020

Redaktör och Webbansvarig:

Sture Axelsson
Ektunavägen 65,
589 33 Linköping
070-5882166,
013-152601

E-post:

sobaxe@gmail.com



Ansvarig utgivare:

Ingvar Jäderlind

Bild på första sidan.

För ganska exakt 80 år sedan startade Saabs första egenkonstruerade flygplan, B17, från fältet i Tannefors med Claes Smith vid spakarna. Detta jubileum uppmärksammas i detta nummer, sid 15-17.

Innehåll detta nummer:

Allm info, nya medl, bl a	sid 2-3
Ordföranden har ordet	sid 4
Styrelsens årsberättelse	sid 5-6
Länkar som brustit	sid 6
Studiebesök Specflyg	sid 7-8
Kommande möten, resa	sid 8
Ref från Lillejul 2019	sid 19-11
Jan Björkman berättar	sid 12
J29-haveri 1954	sid 13-14
B17 80 år + Blå Johan	sid 15-17
Info Hkpflottiljen,	sid 18-19
Bilder från Sven Lindhs arkiv	sid 20

Malmenbladet

Vi har som vanligt en stående efterlysning av material för artiklar. Hör gärna av dig till mig: **Sture Axelsson**. Jag är glad om Du berättar, skriva kan jag göra.

E-postadress.

Du som har dator och en e-postadress, meddela den gärna till redaktör eller kassör så kan vi nå ut med information till er snabbare.

Just nu har vi e-postadresser till 107 medlemmar, ca hälften av medlemmarna, men vi vill gärna ha adressen till många fler.

Påminner också om att ni, som har E-post, töm er brevlåda. Ofta får vi Epost i retur p g a att "mottagarens brevlåda är full".

bermdt.samuelsson@telia.com

info@f3kamratforening.se

Adressändring

Om du flyttar och ändrar adress är kassören, **Bernt Samuelsson**, tacksam om du meddelar detta till honom, på tel

013-299357 eller via e-post

bermdt.samuelsson@telia.com

Om du inte vill fortsätta att vara medlem vill vi också att du meddelar kassören detta

Betalning.

Vid våra sammankomster, Ärtmiddag, Lillejul och Årsmöte, vill vi påminna om att vi inte kan ta emot kortbetalning. Kontant eller swish är det som gäller!

Swishnummer: **076-1489514**

Planerade resor och utflykter finns inga idag då det framtida läget vad gäller Coronavirusets framfart är mycket osäker.

Nya medlemmar.

Fem nya medlemmar har tillkommit i föreningen sedan förra Malmenbladet:

Marianne Engholm

Niklas Engholm

Lollo Fritz

Ingrid Spånberg

Stig Thander

Välkomna!

Vi är nu 200 medlemmar i föreningen varav 10 st ännu ej betalt medlemsavgift för 2020. Dessa får med denna tidning en påminnelse och nytt inbetalningskort

Aktiviteter på FVM och ÖFS

Flygvapenmuseums aktiviteter kan du se på deras webbsida

www.flygvapenmuseum.se/kalender

Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, ÖFS, har filmkvällar i Flygets Hus, oftast sista torsdagen i månaden, vår och höst. Inget inträde men vill man ha fika kostar det 20:-

Information finns på deras webb www.ofsflyg.se

Vi rekommenderar även ett medlemskap i ÖFS. Det innefattar då bl a rabatt i FVM-butiken och i restaurangen CalleC.



Föredrag

Kanske det finns någon, som själv vill, eller känner någon som gärna håller ett föredrag i något intressant ämne eller upplevelse på någon av våra torsdagsträffar, Lillejul eller årsmöte

Hör av er till någon i styrelsen!



Idéer om studiebesök.

Har du någon idé om ett intressant studiebesök? Kanske du har hört talas om eller har någon bekant som besökt en intressant verksamhet. Du kanske har en bekant som jobbar på ett företag som tar emot studiebesök. Det behöver inte ha flyganknytning.

Hör av er till någon i styrelsen!



Idéer om resor.

Samma sak här, har du någon ide om ett lämpligt, trevligt resmål, så kontakta vår eminente researrangör, S-O Carlsson. Han är tacksam för uppslag.

E-post: stigolov.carlsson@bredband.net
Tel: 070-5112323



FOTO DANIEL KARLSSON



Har du flyg som intresse, hobby, passion eller yrke – då skall du självklart vara medlem i Svensk Flyghistorisk Förening. Då får du varje år sex nummer av den mycket uppskattade Svensk Flyghistorisk Tidskrift plus vår årsbok och mycket mer. På vår hemsida finner du en informationsfilm som beskriver alla medlemsförmånerna. På hemsidan kan du även läsa ett nummer av Svensk Flyghistorisk Tidskrift som ett smakprov.

Nära 6 000 flygintresserade är redan medlemmar i Sveriges största flyghistoriska förening. Bli medlem du också! Fyll i formuläret på hemsidan eller ring in en anmälan. Årsavgiften är endast 395 kronor, som sätts in på Plusgirokonto 53 32 14-3.

Svensk Flyghistorisk Förening

Telefon 070 622 10 00 www.flyghistoria.org





Ordföranden har ordet

Nyårsaftonen firades traditionsenligt med fest, glamour och uppskjutning av raketer med goda vänner.

Samtidigt har vintern varit bra för oss äldre som inte gillar snö och kyla. Inte mycket till snöskottning har det blivit (skönt).

(Här håller redaktören inte med, jag gillar snö och skidåkning, 50 cm snö och 5 grader kallt – det är bra vinter)



Vid styrelsens årliga seminarium planerade vi 2020 års föreningsverksamhet med spännande föredrag, resor m.m.

Under januari månad gick det rykten om en virusepidemi hade brutit ut i Kina. Inget att oroa oss för tyckte vi, Kina ligger ju så långt bort. Efterhand som tiden gick och inget speciellt hände så fullföljde vi vår planerade föreningsverksamhet.

Studiebesöket på Specialflyg på Malmen genomfördes som planerat och var mycket väl genomfört och väldigt uppskattat av deltagarna. Se reportage i tidningen.

I början på mars månad började det hända saker. Då hade det nya viruset COVID-19 (Corona) fått fäste i Europa och främst i Italien.

Folkhälsomyndigheten (FHM) började komma med allmänna råd hur vi skall förhålla oss till det nya viruset COVID-19.

Bl.a. att äldre 70+ skall stanna hemma i sina bostäder och enbart vistas ute för promenader och undvika samvaro med andra personer.

Handla med hjälp av anhöriga och avstå besök av barn och barnbarn.

Vi som är i detta åldersspann anpassar oss till FHM rekommendationer för att inte bli utsatta för smitta som kan få allvarliga konsekvenser och sjukdomsförlopp.

En superhjälte har kommit fram i samband med informationen med COVID-19 vår stats-epidemiolog Anders Tegnell, uppväxt och boende i Vreta Kloster, en man som står pall när det blåser. Inget vacklande och velande från hans sida utan han håller kursriktningen även oavsett alla som tror sig veta hur coronaviruset skall behandlas med diverse mediciner, vaccin och sjukvårdande behandling.

Vår första åtgärd blev att ställa in torsdags-träffen med föredrag, därefter har det kommit nya riktlinjer från FHM. Vi beslutade då att ställa in årsmötet och föredragshållaren Kalle Bäckes medverkan.

Vårresan till Stjärmsund och Askersund är också inställd.

Nu kan vi säga att föreningens verksamhet ligger i träda tills vidare. Inte mycket vi kan göra för tillfället.

Nu hoppas vi att COVID-19 förlopp verkar ut och att vi åter kan ta upp föreningsverksamheten i normal omfattning.

Linköpings kommun har inrättat en krisgrupp CORONA. Vi har lämnat svar på deras begäran om tillståndet för vår förenings medlemmar och om vi kan medverka med hjälpinsatser under pågående Coronakrisen.

Även försvarsmakten har kommit fram till slutsatsen att ställa in den stora totalförsvarsövningen Aurora 2020 med 25000 deltagare från flera nationer.

Ett klokt beslut av Försvarsmakten.

När en sådan här pandemi, som COVID-19, drabbar oss har det visat på stora brister i vårt samhälle på bl.a. sjukvårdsmateriel. Inga större beredskapsförråd har funnits att tillgå, dessa har tagits bort vid försvarsneddragningar, som har pågått under många år.

En grannliga uppgift för berörda myndigheter och politiker att ta tag i så att vi står bättre rustade vid nästa pandemi. En ny pandemi kommer med säkerhet, men när vet ingen?

Nuvarande styrelse håller ställningarna tills vi åter kan välja en ny styrelse vid kommande årsmöte som förhoppningsvis kan genomföras någon gång efter sommaren.

Till sist vill jag önska er alla en fortsatt trevlig vår och sommar trots alla problem som har varit och att vi går stärkta ut efter detta.

Glöm inte bort att också hålla kontakt via (Telefon, Facetime, Skype) med era nära och kära vänner och bekanta så mycket som möjligt.

Tiden vi har tillsammans är, som vi alla vet, ändlig.

Läs mer på föreningens Webbsida där kommande aktiviteter finns redovisade.

Ordföranden



Styrelsens verksamhetsberättelse för 2019

Styrelsen 1/1 - 31/12 2019

Ingvar Jäderlind	Ordförande
Hans Bertil Karlsson	Vice ordförande
Leif Klaar	Sekreterare
Berndt Samuelsson	Kassör
Hans Mårtensson	Ledamot
Ronny Perfect	Ledamot
Stig-Olof Carlsson	Ledamot
Krister Engström	Suppleant
Sture Axelsson	Suppleant
Stellan Andersson	Adjungerad

Revisorer:

Bo Agnegård och Christina Huitfeldt

Val beredning:

Jan Björkman och Christer Sporre

Webbansvarig:

Sture Axelsson

Styrelsemöten

Styrelsen har under året haft 11 protokollförda sammanträden.

Verksamhet

Torsdagsträffar med föredrag 14 februari och 10 oktober.

Årsmöte 26 april.

Traditionsenlig "Lillejul" fredagen 6 december då 65 medlemmar lät sig väl smaka av det stora och välsmakande julbordet.

Vid samtliga sammankomster har styrelsen informerat om nya och aktuella försvarsfrågor samt om kamratföreningens pågående och kommande verksamhet.

Thomas Carlsson från SAAB höll ett mycket intressant föredrag om det nya skolflygplanet T-7/A Red Hawk, som SAAB tillsammans med Boeing utvecklat, i första hand för USA flygvapnets pilotutbildning.

Lars-Åke Siggelin LSS höll också ett mycket intressant föredrag om telekrig och motmedel och vilka utrustningar som förekommer.

Vi har genomfört ett studiebesök vid Väderstadsverken där 35 medlemmar deltog.

Styrelsen har genomfört styrelseseminarium för att utveckla vår föreningsverksamhet.

Resor

Våresan gick i år till Julita Gård och Simons-
torps Brandkårmuseum 35 medlemmar deltog i resan.

Representation

Ordf. ingår som representant i Flygvapnets samverkansgrupp för kamratföreningarna.

Ordf, Vice ordf och Sture Axelsson har deltagit i flygvapnets kamratförenings konferens vid LSS i Uppsala.

Ordf. har deltagit i SMKR ordförandekonferens i Stockholm/ÅBO.

Ordf. vice ordf, Ronny Perfect och Stig Olov Carlsson har representerat föreningen vid Linköpings garnisons kamratföreningskonferens.

Ordf, vice ordf och Oscar Söderqvist har deltagit i Försvarsmaktens veterandag i Stockholm.

Ordf och vice ordf har deltagit i SMKR regionala konferens vid Berga/Muskö.

Sture Axelsson har representerat föreningen vid C Hkpfij årliga information till anställda och kamratföreningar.

Samverkan

Har genomförts med övriga kamratföreningar i Linköpings Garnison i gemensamma kamratföreningsfrågor.

Ekonomi

Kamratföreningens ekonomi är god, med det ekonomiska stöd vi erhåller genom vår överenskommelse med Helikopterflottiljen och Linköpings kommuns äldrenämnd.

Investeringar

Uppgradering av föreningens datorsystem.

Övertagit administration av vår nya hemsida i egen regi.

Malmenbladet

Malmenbladet, som är kamratföreningens officiella medlemsinformation, har skickats ut två gånger under verksamhetsåret.

Malmenbladet finns även som digital utgåva på vår hemsida.

Utöver Malmenbladet har även aktuell information skickats med E-post till de medlemmar, som anmält sin E-postadress.

Hemsidan

Föreningens hemsida på Internet:

www.f3kamratforening.se innehåller aktuell information om kommande aktiviteter och vår målsättning är att hålla hemsidan så aktuell som möjlig.



Slutord

Styrelsen vill rikta ett varmt tack till alla som på olika sätt bidragit till föreningens verksamhet under det gångna året.

Sammanfattningsvis har 2019, för kamratföreningen och medlemsrekryteringen, varit positiv och det har varit ett bra år för föreningen.

Styrelsen vill tacka alla medlemmar runt om i vårt avlånga land för det stora intresse och stöd ni visat vår kamratförening.

Fr o m 2019 har Helikopterflottiljen övertagit ansvaret från LSS att vara traditionsbevarande förband för F3 Kamratförening. Vi vill här rikta ett stort tack till Helikopterflottiljen för allt stöd vi har erhållit under året för att kunna genomföra vår verksamhet.

Ingvar Jäderlind
Leif Klaar
Kristen Engström
Ronny Perfect
Stig Olof Carlsson

Hans Bertil Karlsson
Berndt Samuelsson
Hans Mårtensson
Sture Axelsson

Ordföranden



LÄNKAR SOM BRUSTIT KAMRATER SOM LÄMNAT OSS

**Hans Samuelsson
Gunnar Nilsson
Jan-Olov Klingsell**

FRID ÖVER MINNET

**Hem går flykten över kända byar
- skymtar hembyns kyrka r´en
Över bygden dela lätta skyar
ömsom skugga – solens sken**

**Hit vill jag en gång få återvända
längs min skolväg som jag ser
när min levnads dag nått sin ända
här bland minnen bäddas ner**

Ferdinand Cornelius



Studiebesök på Specialflyg 2020-01-16

Torsdagen den 16 januari kl 09.00 samlades drygt 30 förväntansfulla medlemmar utanför vakten på gamla CVM för studiebesök på Specialflygenheten. 38 st var anmälda men det blev av olika orsaker ett visst manfall.

Michael Åström hälsade oss välkomna och bjöd oss på kaffe och fralla.

Han hade engagerat ett antal duktiga medarbetare, både piloter, signaloperatörer och tekniker, som entusiastiskt berättade om den verksamhet som bedrivs inom enheten.

Man har 2 st SAAB 340, S100, med vilka man bedriver radarspaning. Det är den med radarantennen som ett "handtag" på ryggen. Med den bedriver man främst spaning i närområdet då dess aktionstid är begränsad till ca 4 timmar i luften. Den kan på sin maxhöjd på ca 22000 fot (7400 m) se sig omkring i en radie av 50 mil. Där ser man i princip allt i luften. Vid en radie av ca 32 mil ser man även allt på marknivå. Den kan över nätverket dela med sig av den informationen till enheter på marken, på havet och naturligtvis till JAS-plan i luften och även stridsleda från flygplanet. På 340 har man idag ett 10-tal piloter, 9 radaroperatörer och 9 färdmekaniker.

Som mest fanns 9 st SAAB 340 men 3 st har levererats till Thailand i samband med deras köp av JAS 39 Gripen. Ett har sålts tillbaka till SAAB för utprovning. 2 st 340, TP100, används för transporter inom FM. Ett av 340-planen, har som uppgift att fullgöra Sveriges åtaganden inom Open Skies-avtalet. För att kunna genomföra uppdragstypen är flygplanet modifierat med bland annat en högupplöst kamera monterad undertill och operatörskonsoler i kabinen. Utöver fotoutrustningen finns det plats för 19 passagerare ombord.



SAAB 340/S100

Open Skies-avtalet är en internationell överenskommelse från 2002, som innebär att vissa certifierade plan från medlemsländerna får utföra observationsflygningar över varandras territorium. Avsikten är att kunna kontrollera exempelvis upprustningar, truppflyttningar eller annat som är av intresse för ländernas nationella säkerhet. I samband med dessa uppdrag flyger man på 1000 resp 3000 meters höjd och kan ta bilder med en upplösning på ca 35 cm. Bilderna tas med analog teknik i S/V på rullar, 152 m långa och 24 cm breda. Ingen småbild där inte!

Vi fick en trevlig genomgång av både cockpit och operatörsutrymmet i 340 och de förändringar i konstruktionen som gjorts gentemot den civila versionen.

Specialflyg opererar också 2 st Gulfstream G4, S102, för teknisk signalspaning åt FRA. De kan flyga både högt och länge. Kan operera upp till 40.000 fot och vara i luften 8 timmar. De används för att signalspana inte bara i Sverige och i närområdet utan kan operera över i stort sett hela världen. Har vid flera tillfällen varit stationerade utomlands i samband med insatsen i Libyen och på Kreta och Cypern för att bevaka utvecklingen i Syrien.

Dessa flygplan fick vi inte titta in i p g a den hemliga utrusningen som finns där.



Gulfstream/S102/TP102

Specialflygenheten stöttar delvis ytterligare två Gulfstream, TP102, en G4 och en G550. G4 med aktionstid på 8 timmar och G550 med aktionstid på 14 timmar. De används för transport av den högsta politiska och militära ledningen och av kungafamiljen. De är en egen organisation och stationerade på Arlanda, men de lånar ibland in piloter och tekniker från Specflyg.



Samtliga flygplan flyger normalt helt öppet, lämnar färdplaner och med påslagen transponder, precis som civil flygtrafik.

Liksom som i övriga försvaret har man problem med personalförsörjningen. Svårt att rekrytera både piloter, tekniker och framför allt operatörer. Man har stora pensionsavgångar framför sig och det tar lång tid att anställa och utbilda personal. Först 3 år med vämplikt och officersutbildning innan själva flygutbildningen börjar. Tidigare fanns möjligheten att rekrytera från nedlagda flottiljer men där finns inget att hämta idag då nästan alla flottiljer redan är nedlagda. Dessutom finns planer på att upprätta minst en ny flottilj, F16 i Uppsala!

Av naturliga skäl finns inga bilder från själva besöket.

Det var mycket nöjda deltagare som efter nästan 3 timmar blev ledsagade ut genom vakten igen.

Tack Michael Åström med kollegor för ett fantastiskt intressant studiebesök.

/Text Sture Axelsson, bild FM

Kommande föreningsträffar

Det uppskjutna årsmötet har vi för avsikt att genomföra efter sommaren. Men då vi i nuvarande läge inte vet hur Coronaviruset kommer att fortleva kan vi inte ange något datum.

Så fort det är möjligt lägger vi ut information på webbsidan och vi informerar vi E-post. Om du inte har möjlighet att se den informationen föreslår vi att du ringer någon av nedanstående efter sommaren och frågar.

*Välkommen till höstens torsdagsträff
med ärtor och punsch*



Flygets Hus

Torsdagen den 8 oktober 2019 kl 18.00

Anmälan senast torsdagen den 1 oktober



Välkommen till Lillejul

Flygets Hus

Fredagen den 11 december 2019 kl 17.30

Flygets hus öppet från 15.30

Anmälan senast torsdagen den 3 december



Anmälan till alla träffarna görs till någon av nedanstående:

Ingvar Jäderlind 0723-23 21 29 ingvarid@gmail.com
Ronny Perfect 070-681 41 85 ronny.perfect@telia.com
H B Karlsson 013-29 98 25 karlssonhb@gmail.com

I vilken omfattning vi kommer att kunna genomföra ovanstående aktiviteter återstår att se.

/Red



Lillejul 2019.

Årets Lillejul firades den 6 december. Precis som förra året var det verkligen inte jullikt.

Flera grader + och disigt, grått och småregnigt.

Inne i Flygets hus däremot hade vi det varmt och trevligt ändå. Till Lillejul hade 64 medlemmar anmält sig, fyra fick sena förhinder, men istället kom tre, som inte var anmälda, så det jämnade nästan ut sig.

Som vanligt stod restaurang Husman för maten, som verkade vara till allas belåtenhet.

Också, som vanligt, var det Hans och Anita Mårtensson som höll i matlogistiken med fantastisk hjälp av övriga styrelsen och inte minst deras resp fruar.

Stort tack till alla som hjälpte till för att göra Lillejul till den fest det är!

Nedan följer lite bilder från Lillejul men tyvärr var redaktören och fotografen mycket upptagen i baren så det blev magert med bilder denna gång.

Text & bild/ Sture Axelsson



Dukningen börjar ta form



Lite öl i väntan på maten



Visst ser det inbjudande ut



.....och äntligen kallar Ingvar till bords.



Va, fick dom börja?



Ja, det blir väl vår tur också...



Dags att ta för sig – äntligen.



Kön i baren har avtagit, öppnar igen till kaffet.



Resterna från försnacket.



Mätta och glada



Ska bli gott med ostkaka nu, eller hur Sören?



Vem känner sig utpekad?



Janne Björkman tackar för maten och den frivilliga insatsen av kökspersonalen.



Sista gästen pustar ut och sista stolen ställs på plats. Vi ses på nästa Årtmiddag.

Det är ju ett bra tag sedan vi firade Lillejul nu men vill ändå tala om och visa hur trevligt vi hade.

Både Årtmiddagen i vår och Årsmötet blev ju inställt p g a detta envisa Coronavirus.

Hoppas innerligt att det lugnar ner sig över sommaren så vi "äldre äldre", som Folkhälso-myndigheten kallar oss, kan få träffas igen.

Till dess önskar redaktören:

*Trevlig
sommars*



Utskjutning och räddning ur J35D efter motorstopp.

Jan Björkman fortsätter här sin utlovade berättelse om sina fallskärmshopp. Denna gång från en drake, som slutat spruta eld!



Jag skriver det här nu, för vem vet när minnet sviker och man börjar få svårt att skilja på verklighet och fantasi.

I juni 1966 var Cesar Röd baserad på Visbyfältet en vecka. I övningen ingick anfall mot ett sjösmål, som bogserades i R71S Nynäshamn. Dagen började fint med att Sun (Lasse Sundén), Tos (Urban Torstensson) och jag tog en promenad efter stranden.

Vi kände på vattnet och konstaterade att vi ska nog inte bada idag. Det var den 3:e juni och långt kvar till badsäsong.

På eftermiddagen skulle vi i en 4-grupp anfalla sjömålet med 6,3 cm övningsraketer. Efter start, där jag låg 2:a, så styrde vi norr ut på ca 50 m. På 35D, som vi flög, var det vanligt att bypassventilen (luftavtappningsventilen) arbetade runt 84 procent. Det brukade höras och kännas som lätta vibrationer. Nu flög vi strax under 90 procent och jag kände och hörde hur ventilen arbetade så jag bad gruppchefen att "öka". Vid drygt 90 procent gick det vibrationsfritt och med bra fart mot målet. Snart var det dags för upptagning och anfall. Plötsligt **Paang!** En rejäl smäll, som kändes som en fågelkollision. Jag hissade och såg att varvet minskade. Jag försökte återstarta och rapporterade om mitt läge samtidigt som jag styrde mot land. Gruppchefen (Kjell Wikström) ropade "dra påå gå mot F18". Återstartningsförsöken, 2 st, misslyckades och det hade jag på känn efter den smällen.

Jag talade om att jag måste hoppa men jag hade nu kommit upp på 2000m och intog 550km/t. Såg Landsort framåt till höger och Lisön i inloppet till Södertälje kanal rakt fram. Gruppchefen låg ut till höger medan Sun och Tos hade fortsatt och anföll målet. Jag kom in över land och det kändes bra för nu slapp jag bada. Siktade norr om Torö och i strandlinjen hade jag 400m. Många tankar hade hunnit passera genom huvudet efter motorstoppet. Bl.a att jag skulle gifta mig om en vecka. Hoppas det funkade o.s.v. Nu greppade jag handtagen och tryckte av. Jag hade inte pressat huvudet mot

nackstödet och nu åkte huvudet framåt och jag roterade våldsamt tillsammans med stolen. När så skärmen vecklades ut så mötte den stolen. Det fanns ingen stabiliseringskärm på stolen på den tiden. Och ingen raketstol heller. Jag tittade upp och såg ett stort plask från kärnan, som försvann i Himmerfjärden. Jag drev baklänges in över land på sjöbris. Skärmen hade en stor reva efter att den hade mött stolen och det resulterade i en egendrivning bakåt. Jag upplevde att det gick fort, både nedåt och bakåt. När jag tittade ner så var det bara klipphällar och sten. Det här blir en våldsam nedkomst, undrar hur det kommer att kännas. Men plötsligt dyker det upp en smal åkerremsa mellan mina kängor. Där vill jag landa så jag drog i de bakre linfästena och tänkte släppa i trädkoppshöjd. Men jag hann inte släppa så det blev en riktig "bonnlandning". I 35-selen hängde man så att det blev brett mellan fötterna. Därmed svårt att få till en fallskärmsjägarlandning. Nu hade jag nödpacken med gummibåt som tyngde plus revan i skärmen vilket gjorde att markkontakten blev väldigt hård. Jag landade som sagt baklänges med armarna sträckta uppåt och händerna om bärlinorna. Jag landade på fötterna och sen platt ner på rygg, där hjälmen tack och lov tog upp det mesta av smällen mot huvudet.

Sen låg jag och kände efter. Jag verkade hel, men det smakade blod om tungspetsen och värkte i ryggen, men allt kändes faktiskt bra. Det blev ca 20 minuters väntan och sedan helikoptertransport till F18 och vidare med bil till Södertälje Lasarett. När jag fått av mig flygstället med tryckväst och G-brallor sa läkaren: "Haru pissat på dig"? Det hade ju varit ett svettigt pass!

En sjuksköterska frågade:

"Är det inte otäckt att hoppa fallskärm? Öppna dörren och bara hoppa ut så där". Och så visade hon hur man gjorde.

Det var min andra räddning med fallskärmen och jag sa till mig själv: Händer det en gång till så lägger jag av med det här.

Motorstoppet berodde på att en ledskena hade lossnat och rensat allt på sin väg bakåt. Jag har en teori om att luftavtappningsventilen orsakade tryckstömningar som resulterade i utmattningar i kompressorn.

Återkommer med ett uthopp till.

/Jan Björkman



J29-haveri över Hycklinge 1954

I mina hemtrakter, i södra Östergötland, fanns på 1980-1990-talet en mycket aktiv Sockenbokskommitté som gav ut ett antal, minst 9 stycken, böcker på ca 400 sidor/st om socknarna Horn och Hycklinge.



Böckerna behandlar de flesta händelser, i stort som smått, under 1800-talet och 1900-talet.

Från band nr 5:1 i den serien har jag med tillstånd av Gun-Britt Monell, eldsjälen i denna kommitté, återgivit det som berättas om det haveri med två J29;or från F3 som inträffade 1954.

*En del är skrivet på berättarens dialekt.
/Sture Axelsson*

En dramatisk händelse inträffade i Hycklinge onsdagen den 14 juli 1954. Två flygplan av typ J-29, så kallade "flygande tunnor" kolliderade på 8 000 meters höjd och störtade till marken. Båda flygarnas fallskärmar vecklade ut sig och de landade, i stort sett oskadda. Två unga fältflygare från Östgöta flygflottilj i Malmslätt, 22-åriga Göran Halvarsson och 20-åriga Sven B. Björk upplevde några högdramatiska ögonblick då kollisionen inträffade. Halvarsson berättade: "Mitt plan sprack och jag flög som en projektil genom luften."

Haveriet inträffade under övning i luftstrid. Under ett anfall kom Halvarssons plan in i reastrålen bakom Björks plan. Härvid blev det svärmanövrerat och flygplanen kolliderade med vingpetsarna. Det ena av planen slungades rakt ned på ett gärd ett par hundra meter söder om Hults tegelbruk medan det andra hamnade sex kilometer längre bort cirka tio meter ut i Bysjön vid Tjuserum. Båda förarnas fallskärmar löstes ut. För Halvarsson tog det fjorton minuter och Björk tolv innan de landade, med såväl förare som fallskärmar helt oskadda. Vid Bysjön befann sig några pojkar som skulle bada innan de började sitt eftermiddagspass på Tegelbruket, Lage Forss, Uno Svensson och Sven-Erik Andersson. De trodde knappt sina ögon när de fick se Björk försvinna under vattenytan med fallskärm för att strax komma upp, endast lätt skadad på en hand. En katapultstol hamnade i en åker, långt från nedslagsplatsen.

Lage Forss berättade att hans bror Roland var anställd hos Nils Nilsson i Österby. Denna dag höll han på att köra hö på Jättemongärdet och var hemma på gården att lasta av när planen störtade. En motor föll ned på Jättemongärdet där den borrade sig ned i jorden, inte mindre än två meter.

Strax efter landningen drack de båda, till synes oberörda, kaffe hos urmakare Karl Johansson och hans maka Dagmar i Jättemon, Hycklinge alltmedan undrande orsbor i hundratal kom strömmande till platsen.

Harald och Ellen Linderson var två av de åsyna vittnena. Harald berättar: "Jag hörde en fruktansvärd knall från luften och när jag rusade ut såg jag ett flygplan som ett fallande löv singla ned mot marken. Man såg tydligt att en del av vingen fattades och strax därefter kom den avbrutna vingen störtande ned genom molnen. Planet rände ned i marken cirka 100 meter från Jättemon och fattade eld och en kraftig rökelare och eldslågor slog upp mot skyn.

Tillskyndade personer befarade att piloten var kvar i planet, men det fanns ingen möjlighet att ingripa. Strax därefter fick någon syn på en fallskärm som seglade genom molnen och omedelbart därefter kom ytterligare en fallskärm och ganska snart kunde de båda flygarna träffas för att fundera över om de inte haft änglavakt."

Ett annat ögonvittne var Evert Gustavsson, Björke Hycklinge. Han berättar vid sockenboks-sammanträde den 2 febr 1993: "Jag kom ut på gården hemma och hörde ett förskräckligt buller. När jag tittade upp mot skyn såg jag båda flygplanen och så såg jag hur de kolliderade och väldiga eldsflammorna slog upp. Så började de att dinglande falla nedåt. Fallskärmarna utlöstes som väl var - en föll ned vid Jättemon och en vid Kila. Jag satte mej på cykeln och körde till nedslagsplatsen dit jag kunde lokalisera mej för att det rök så förskräckligt. Det var cirka 300 m söder om Rummeberg. När jag kom fram brann det för fullt och vrakdelar låg kringspidda på ett stort område. Någon pilot fanns givetvis inte kvar där.

Strax kom vaktpersonal på plats och jag som alltid varit intresserad av det mekaniska, frågade om jag kunde få ta nå't. Jag blev lovad att plocke ihop det jag ville ha och samlade hjul, en generator och lite andra delar i en säck. Men när'di rätte gubba' kom fick ja' inget behålle. Men två år ätteråt hitte ja' en kniv."

Ett par andra av sockenboksledamöterna makarna Milton och Gunhild Gustavsson,



Tjuserum, Hycklinge var också åsyna vittnen.
"Den ena katapultstolen slog med på ett gärde (vid Bysjön) och vaktades sedan av militären. Den andra hamnade i en tall i närheten av Sandlid vid Östra Hage," berättar de.

Stig Pettersson, Kila befann sig på höskullen och lastade av ett hölass. Han fick höra ett förskräckligt väsen. Så kom en kraftig smäll, det var när planen kolliderade... "Jag kommer ihåg att jag var väldigt trött strax innan, men när kollisionen inträffade försvann tröttheten och jag begav mig, i likhet med massor av andra människor till Jättemon."

Sven Johansson, Lillängen berättar att han befann sig på arbete vid Sandlid i Horn när man fick höra ett ordentligt dunder. "Vi trodde det var åska, men såg inga moln. När vi cyklade hem och kom till Väsby såg vi en kraftig rökpelare åt Hycklingehållet." Algot Wång kom ihåg att han och sonen Sven-Erik körde hö när de fick höra hur det skrällde till. Sven-Erik tog cykeln och åkte till Hycklinge, medan Algot stannade hemma.



Piloterna Göran Halvarsson och Sven B. Björk vid en kopp kaffe i Jättemon strax efter kollisionen med de två flygande tunnorna i Hycklinge. Foto: Gösta Rosander.



Den flygande tunna som störtade i närheten av Jättemon i Hycklinge. Foto: Gösta Rosander



B17 80 år

Vi har tidigare uppmärksammat när flygplan i Svenska Flygvapnet "fyllt år" Denna gång hyllar vi B17, som faktiskt fyller hela 80 år.

Den 18 maj 1940 får väl kallas för födelsedag för det var då Claes Smith startade en första lite dramatisk provflygning från gräsfältet i Tannefors. Just i starten lossnade huven. Smith försökte hålla kvar den men fick släppa med följt den slog honom blodig i ansiktet när den flög iväg. Trots detta kunde flygningen genomföras och han landade normalt på SAAB-fältet igen. Planerna var att Flygvapenmuseum tillsammans med Östergötlands Flyghistoriska Sällskap och Svensk Flyghistorisk Förening den 16 maj skulle anordna en temadag till flygplanet Saab B 17's ära. Men som så mycket annat denna vår har detta blivit inställt p g a den härjande Coronapandemin.

Nedanstående uppgifter är hämtade från Wikipedia och från skriften "SAAB 17 flyger igen" av Bo Widfeldt. Bilder är , där inget annat anges, tagna från Wikipedia och från www.b17.se

Historia

De första skisserna på Saab 17 ritades på ASJA i slutet på 1930-talet, under arbetsnamnet L 10. Detta flygplan skulle bli det första svenskkonstruerade flygplanet med modern teknik helt byggt i metall med försänkta nitar. För att klara detta anställdes ett flertal ingenjörer från USA som stod för en stor del av konstruktionsarbetet.



Slutmontering av B17 1943. Foto Åke Lärkert

Tillverkningen av L 10 kom dock inte igång förrän sammanslagningen med SAAB var klar 1939 och planet benämndes då Saab 17. Vingarna på detta lågvingande flygplan gjordes extra starka, för att planet skulle kunna fungera som störtbombplan. Det medförde att landningsstället fälls upp rakt bakåt på vingens undersida, och för att skydda landställsbena byggde man in dessa i stora kåpor. Resultatet blev att när piloten fällde ut stället fungerade det som effektiv dykbroms. Eftersom bristen på motorer var stor färdigställdes flygplanen på fabriken och flögs ut till mottagande flottilj där motorn monterades av för att återanvändas vid nästa leverans.

Flygplantypen fanns i tre grundversioner baserade på motoralternativ:

17A med en svensktillverkad Pratt & Whitney Twin-Wasp,

17B med en licenstillverkad brittisk Bristol Mercury XXIV och

17C med en italiensk Piaggio P XI, en motor som försvaret lyckades anskaffa i samband med köp av J 20 Reggiane Re.2000

Varianterna var landställt med hjul eller skidor, alternativt fasta flottörer. Planet var mycket mångsidigt och användes till ett flertal roller i flygvapnet. B 17 som bomb- och störtbombplan var baserat på Jämtlands flygflottilj (F 4), Västgöta flygflottilj (F 6), Skaraborgs flygflottilj (F 7) och Kalmar flygflottilj (F 12). S 17 som spaningsflygplan var baserat på Roslagens flygflottilj (F 2) och Östgöta flygflottilj F3. I slutet av tjänstgöringen var dock flera baserade på andra flottiljer som målbogserare.

Första flygningen skedde 18 maj 1940 av Saabs provflygare Claes Smith och leveranserna inleddes 1942. Planet fick en kort tid i Flygvapnet eftersom tiden var kommen för jet-drift.

Utöver Flygvapnet användes senare 19 stycken B 17A civilt som målbogserare av främst Svensk Flygtjänst, men även av firma Avia på Gotland. Tre exemplar av dessa letade sig sen vidare till Finlands (2 st) och Österrikes (1 st) flygvapen som målbogserare. Även två flottörförsedda 17BS kom att användas civilt för en kort tid av Ostermans Aero.

Totalt i alla versioner tillverkades 325 flygplan (inklusive tre provflygplan). I dag finns fem kända exemplar bevarade, varav två i Sverige, ett i Danmark och två i Sydafrika. Ett av dessa



hålls i flygbart skick av Flygvapenmuseum i Linköping.

Under en vinterövning i Gällivaretrakten i februari 1944 drabbades den dåvarande majoren, senare av andra anledningar välkände översten Stig Wennerström, av motorstörningar på låg höjd varvid han och spanaren korpral Palmqvist fick lämna flygplanet med fallskärm.

Flygplanet började tas ur tjänst 1947 och var 1948 hade det helt utgått ur krigsorganisationen. Men flygplanet fanns kvar inom Flygvapnet fram till 1952 som "övrigt flygplan".

B17 kom att exporteras till andra länder.

Danmark: Danska brigaden, som utbildades i Sverige 1943–1945, bestod av 15 piloter, vilka utbildats av det svenska flygvapnet. År 1945 lånades 15 plan B 17C till den danska brigaden. De målades i de danska färgerna, och var redo den 5 maj 1945 att flygas över till Danmark tillsammans med den övriga brigaden som landattes i Helsingör. Flygstyrkan fick dock aldrig tillåtelse att landa i Danmark, och blev därför kvar i Sverige. De danska piloterna och mekanikerna fick istället, sju dagar efter vapenstillståndet, ta sig till Danmark via land- och sjövägen. De 15 plan B 17C som svenska staten erbjudit Danmark till försäljning var den danska regeringen inte längre intresserade av.

Etiopien: När flygplanen mönstrades ut från svenska flygvapnet under åren 1947-1950, såldes ett stort antal plan till etiopiska flygvapnet (IEAF) vilket var under uppbyggnad av Carl Gustav von Rosen samt tjänstledig svensk flygvapenpersonal. 46 individer B 17A levererades i tre omgångar mellan 1947 och 1953. Några av flygplanen var i tjänst fram till 1968.

Finland: Det finländska flygvapnet köpte två exemplar av Saab 17A utrustade för målbogsering genom Svensk Flygtjänst i mars 1960. Ett av flygplanen, 17308, havererade i augusti samma år efter motorstopp och skrotades kort efteråt. Det andra flygplanet, 17355, skadades vid en misslyckad start i maj 1961 och skrotades i början av 1962.

Österrike: Österrike köpte 1957 en B 17A av Svensk flygtjänst, som använt den som målbogserare. Vilket möjliggjorde för den österrikiska regeringen att kringgå de restriktioner som gällde för landet efter andra världskriget. Det vill säga man köpte ett civilt flygplan, som kunde användas som ett militärt.

Blå Johan.

På en middag i september 1995, kvällen före rollout av JAS39 B, föddes idén att renovera en B17 till flygbart skick. Dåvarande informationschefen på Saab Military Aircraft, Jan Ahlgren samt Anders Annerfalk, nytilträd informationschef på Saab Aircraft, väckte idén att renovera B17A med civil registrering SE-BYH. Målet var att få den i flygbart skick inför Saabs 60-årsjubileum 1997. Sagt och gjort! En projektgrupp bildades med Lennart Petersén som projektledare och Lennart Öberg som biträdande. Petersén, "Petter", var tidigare verkstadschef på Saab och Öberg verkstadschef på Flygvapenmuseum.

Den aktuella individen nr 17239 hade ett förflutet; Det tillverkades vid Saab i Trollhättan och slutbesiktigades den 23 juli 1943 och överlämnades till F7 den 27 juli samma år. Eftersom det var ont om motorer monterades motorn ur och skickades tillbaka till Trollhättan för att sättas i en annan B17. 17239 stod alltså utan motor på F7 tills i november 1944 innan hon fick en ny motor installerad och kunde flygas igen.

På F7 får den sin beteckning Blå Johan eftersom den kom att hamna på 2:a div.

Individen är under årens lopp utsatt för ett antal haverier men repareras. 17239 hamnar efter en del turer på F14, 3:e div och efter en nödlandning blir hon stående på F1 i Västerås. Den 3:e juli 1951 gör hon sin sista flygning i militär regi och har då en flygtid på 562 timmar fördelat på 602 flygningar.

Nu börjar en ny era i hennes historia. Svensk Flygtjänst tar över och hon civilregistreras med beteckningen SE-BYH och gulmålas. Fram till november 1957 flygs hon som målbogserare och därefter tar Avia över och baseringen blir Visby. Där flygs hon av paret Nils och Birgit Thüring fram till 30 juni 1968. Hon ställs nu i förråd och hämtas med tiden av bl a "Gamle- arvid" över till fastlandet och placeras i CVM-hangaren i väntan på att Flygvapenmuseet ska bli verklighet.

Åter till projektet Blå Johan. 18 september 1996 startar projektet att få 17239 i luften till Saabs 60-årsjubileum i september 1997. D v s om ett år. En mycket tight tidsplan och man visste inte riktigt i vilken kondition kärnan befann sig. Efter noggrann besiktning bedömde man att det skulle vara genomförbart.

Ett antal pensionärer, som i de flesta fall varit med på B17-tiden, tog sig an uppgiften.



En delikat uppgift var att duka om samtliga roder. Två av de få kvarvarande experterna på detta område anlätades. Gulli Mjärdsjö, som under sin Saab tid arbetat med dukning av samtliga av Saab tillverkade flygplan med dukklädda roder och Karl-Erik Gustafsson, Linköpings Flygklubb, som också hade lång erfarenhet av dukning av klubbflygplan.

Två piloter, Veikko Sunell och Kjell Nordström, engagerades tidigt i projektet för att vara delaktiga i renoeringen.

Ett så här omfattande projekt med en så begränsad tid går naturligtvis inte raka spåret. Ett stort problem var landställshjulen, det var svårt att få fram godkända däck. I övrigt lyckades man med hjälp av duktig personal på Flygvapenmuseum leta fram reservdelar i de djupa förråden.

Efter diverse motorstrul med icke fungerande förgasare får man till det 21 april 1997. Motorn spinner som en katt!

Den 11 juni 1997 genomför Kjell Nordström den första provflygningen som varar i 1 Tim 5 min och han är helnöjd med flygplanets egenskaper. Allt fungerar som det ska!

Blå Johan kunde visas upp i luften på Saabs 60-årsdag som planerat.

Planet flyger fortfarande och planerna är att det ska hållas flygande till Saabs 90-årsdag 2027.

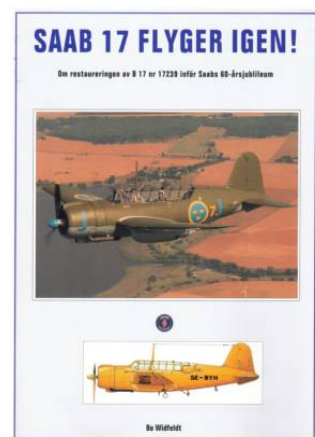
Ett antal piloter har flugit det sedan 1997 och den senaste i raden, som håller på med inflygning, är en f d Viggenpilot och privatflygare i Linköpings Flygklubb, Björn Rystedt.

Mer om B17 i allmänhet och Blå Johan i synnerhet finns på:

[www. B17.se](http://www.B17.se).

B17 Kamratförening är upplöst men webbsidan finns fortfarande kvar men uppdateras inte. Flera filmer från restaurering och provflygning finns också där.

En utmärkt dokumentation om B17 i allmänhet och om restaureringen av Blå Johan i synnerhet finns i vidstående skrift av Bo Widfeldt. Den kan fortfarande finnas i museibutiken på FVM.



/Sture Axelsson

Skrift i A4-format



Blå Johan flyger igen. Foto via www.B17.se



Foto Saab



B17 på linjen på Säve. Foto via www.B17.se



Information från Helikopterflottiljen.

Första halvåret har till stor del präglats av coronapandemin. Försvarsmakten håller sin beredskap men när det gäller andra uppgifter är det mycket omplaneringar. Främst naturligtvis den stora försvarsmaktsövningen, Aurora 20, som skulle ha gått i maj och planerats under flera år. Den har nu skjutits på framtiden och i stället blir det flera övningar med mindre enheter från i huvudsak ordinarie baser eller övningsfält. Alla förband har i uppgift att se till att det ändå blir en avslutningsövning för årets rekryter så att de blir färdiga soldater och kan krigsplaceras.

Alla enheter har dock hunnit varit ute på större övningar i år. Till exempel deltog helikoptrar från Ronneby i en ubåtsjaktövning på västkusten medan helikoptrar från Linköping övade tillsammans med flera andra förband i Härnösandstrakten. Två geografiska områden vi inte övar i så ofta men som visar att vi kan verka över hela landet. Hela Sverige ska kunna förvaras.

Viss övningsverksamhet fortsätter men från slutet på mars handlar det mer och mer om att Försvarsmakten stödjer det övriga samhället under den rådande krisen. I Östergötland var nog Hemvänet först med att sätta upp tält utanför lasarett och sjukhus. Där har sedan Helikopterflottiljen fått överta drift och underhåll av elanläggningarna som tillhör detta. Logistikenheten på Malmen har sett till att Region Östergötland har fått över 2000 skyddsmasker med kringutrustning, en lastbil full. I Skåne rullar en ambulans från Malmen, med förare, som ska kunna rycka ut dygnet runt sju dagar i veckan. I kombinationer med några helikoptertransporter och förberedelse för helikoptertransporter är det nog bara början vi sett.

Till årets kull av rekryter hade Helikopterflottiljen beställt 50 personer vilket var ca 25 % fler än året innan. Till den grupp som ska börja sin utbildning i september har vi beställt 94 stycken, nästan en fördubbling. Ett tecken på att Försvarsmakten är under tillväxt. De genomför sin militära grundutbildning på Kvarn, där vi har moderna logement och bra utbildningsmöjligheter. Runt årsskiftet börjar befattningsutbildningarna och då varierar det från år till år var en del av dessa ges. Våra kockar utbildas alltid av marinen i Karlskrona och räddningssoldaterna genomför alltid en del av sin släckningsutbildning i Halmstad. Sedan beror

det på om vi har tillräckligt många i en befattning så vi utbildar själva eller om olika flottiljer går ihop och genomför en gemensam utbildning.

Andra tecken på tillväxt är att det tagits beslut om att köpa in nya klargöringsfordon till Flygvapnet. Inom två år kommer vi att få en version av terrängbil 15 och för första gången för Helikopterflottiljen betyder det att vi får ett enhetligt klargöringsfordon på flottiljen. Ännu större för Malmen är Regeringens beslut att redan i år starta en upphandling av ett nytt skolflygplan. Ett propellerplan för grundläggande flygutbildning som ska avlasta SK 60 som snart uppnått pensionsålder. Så har även undertecknad vilket betyder att detta är min sista rapport från Helikopterflottiljen och Malmen i Malmenbladet.

*Lasse Jansson
Kommunikationschef Helikopterflottiljen*

Det var en överraskning att en så ung grabb kan vara pensionsmässig.

Vi vill verkligen tacka för att du tagit dig tid att skriva lite till varje Malmenblad. Det har alltid dykt upp ett alster – även om det kommit sent ibland. Om jag räknat rätt är detta det 10:e numret du medverkar i.

Man brukar ju presentera medarbetare med bild när de börjar, men vi gör tvärtom, vi sätter in bilden när du slutar.

Jag misstänker att många i vår förening inte har vetat hur denne Lasse Jansson ser ut.

Tack än en gång för gott samarbete

/ Sture Axelsson Red



Lasse Jansson Foto: via svt.se



Flygvapnets nya klargöringsfordon, baserat på TGB15, kommer i en version för flygplan och en för helikoptrar.
Foto: Conny Wennman



SK 60 kom till Försvarsmakten redan 1966 och har genomgått otaliga modifieringar sedan dess men nu börjar slutet att närma sig.
Foto:Lasse Jansson



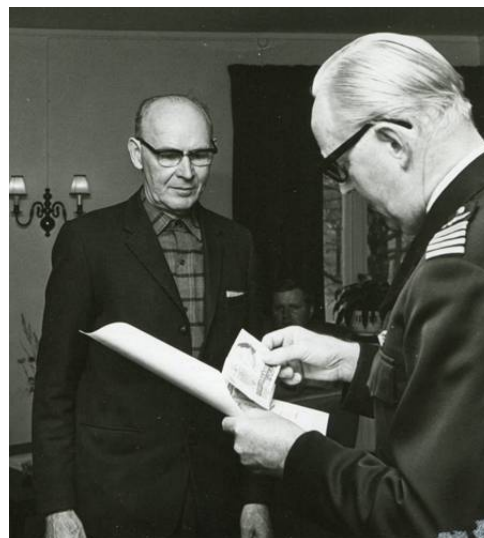
Både helikopter 16 och, som här helikopter 14, används redan som militära ambulanshelikoptrar men den civila intensivvårdsutrustningen ställer andra krav.
Foto: Amanda Öberg



Några bilder från Sven Lindhs efterlämnade arkiv



Interiör från TL-tornet på F3



Överste Knutsson lämnar över någon form av belöning till plåtslagare Gottfrid Nilsson, avd 6.
Han tycks hålla i en gammal hundralapp.
Kanske "Gotte" gjort någon uppfinning?



En bild från den tiden då det var så mycket vinter att snöslungan rotades fram.



Ytterligare en gammal veteran från 6:an, Weimar Lindell, har tydligen också gjort sig förtjänt av någon typ av gratifikation från översten. Säkert en pengagåva eftersom han ser så glad ut.



Mera vinter på F3, det var bättre förr....