



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2016



Ur innehållet:

HKP 14 i marin tjänst

Hemvärnsbataljon i övning

Flyg och flygplatser i Blekinge

A 21R som F 17 inte borde haft

Att flyga T 18

J 20 Falco från F 10 på besök

B R E D Å K R A B L A D E T

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2016. Årgång 11.

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
Herbert Lindblom

Redaktionskommitté

Boo-Walter Eriksson	0457-26923
Mats Svensson	0455-21956
Bengt A Andersson	0457-31367
Ingmar Olofsson	0457-15642
Herbert Lindblom	0457-31102

Teknisk rådgivning
Mats Svensson

Grafisk produktion
FMV – Försvarets Materielverk

Adress
F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post
redaktionen@f17kamratforening.se
Hemsida
www.f17kamratforening.se

Omslagsbilden visar Saab A 21R som flögs parallellt med T 18 på F 17, tiden 1954-56. Tioalet A 21R överfördes från F 7 i syfte att underlätta övergången från propeller- till jetdrift för kommande omskolning till Saab A 32 Lanser, 1956.
Bild: Saab 1995.

Bli medlem i F 17 kamratförening

F 17 kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har ca 500 medlemmar. Ändamålet med föreningens verksamhet är att verka för och stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, att bidra till vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen, att gagna ett gott kamratskap och att vara en länk mellan garnisonen och bygden.

Föreningens aktiviteter omfattar, i stort, studiebesök eller föredrag, avslutat med middag. Därtill kommer resor samt museiarbete.

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

Vi önskar få fler medlemmar som fortfarande är i aktiv tjänst, men detta sker inte automatiskt. Om du vill bli medlem, ber vi dig därför själv kontakta någon i styrelsen. Se hemsidan, eller sätta in årsavgiften på plusgiro nedan.

Enklast tar du kontakt via e-post
sekreteraren@f17kamratforening.se

Årsavgiften aviseras med kallelsen till årsmötet. För nytt medlemskap inbetalas årsavgiften till plusgiro 855979 - 1
Ange ”ny medlem” samt namn och adress.

Årsavgiften är 100 kr för huvudmedlem och 50 kr för familjemedlem på samma adress. I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av *Bredåkrabladet*.

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar!

När dessa rader skrivs, så är det en av senaste dagarna i september. Utanför fönstret är det nästan sommarvarmt. Solen skiner från en klarblå himmel och havet ligger som en spegel. Visserligen har lövträden blivit mer gulaktiga än tidigare. Jag kan inte påminna mig att vi haft en sådan här sommar på mycket länge, om än någonsin.

Föreningens verksamhet fortsätter som vi planerat. Jag vill gärna påminna om vår hemsida, "f17kamratforening.se", där vi försöker visa så mycket som möjligt av genomförda och planerade verksamheter. För närvarande har vi "öppet hus" i traditionsrummet på tisdagar mellan 0900 - 1200. Besöken börjar som regel med lite kaffe och kanske en och annan historia. Film och bildvisning. Besöksmottagarna berättar på ett engagerat sätt om våra inventarier och dess historia. Fler föremål tillkommer efter hand, så det finns många nyheter att se, sedan Du var där senast. Tyvärr har vi en del skrymmande föremål som inte kan visas i traditionsrummet. Hoppas detta problem löser sig på sikt. Ni är alla välkomna till dessa träffar. Glöm bara inte föransmälan till Bengt Gustafsson. Se hemsidan.

F 17 besöktes den 22 juni av ett drygt tjugotal försvarsattachéer, från lika många

länder. I samband med detta, så gjordes också ett besök i traditionsrummet. Efter en kort inledning om vår verksamhet, fick besökarna ta del av vår utställning. Intresset var mycket stort och frågorna många. Under det timmeslånga besöket hade besöksmottagarna goda möjligheter att sprida kunskap om både kamratföreningen och F 17.

Redan nu vill jag slå ett slag för föreningens traditionella vårsresa. Den här gången åker vi till Bremen och Hamburg. Information finns på hemsidan och kommer också att skickas ut med post. Resorna är populära och det finns många anmälningar redan. För att vara säker på att få en plats på bussen, så är det lika bra att anmäla sig snarast. Antal platser är ju begränsat.

Flygvapnet firade sitt 90-årsjubileum 26-28 augusti på Malmen, Linköping. Jag hade förmånen att representera kamratföreningen, både på fredagens middag och vid huvudflydagarna under helgen. Flygvapnet är populärt. Mer än hundra tusen besökare dessa dagar. I denna stora skara träffade jag naturligtvis många gamla bekanta från flygvapnet. Inte minst från F 17 och kamratföreningen.

Hösten och vintern närmar sig. Planering pågår för ett eventuellt studiebesök eller föredrag. I skrivande stund är dock inte några detaljer klara. För mer information besök hemsidan. En aktivitet som är klar, är föreningens årsmöte, som enligt stadgarna ska genomföras i mars. Förhoppningsvis blir det ett välbesökt möte och något intressant föredrag. Naturligtvis även en gemensam middag.

Några ljuspunkter under kommande vintermörker. Advent, lucia, jul och nyår. Till sist önskar jag er alla en riktig GOD JUL och Gott Nytt År

Benny Hellström
Ordförande

RONNEBY GARNISON



F 17 kamrater !

När jag skriver detta är vi i slutfasen av flygvapenövningen. Jag kommer precis från kanslihuset där de som övar hanterat ett kraftbortfall snabbt och effektivt. Jag kan konstatera efter att ha besökt de flesta enheterna i krigsförbandet på Hagshult och i Ronneby att stämningen är mycket god och att vi tar jättekiv mot vår målbild att bli ett starkare och för fienden farligare flygförband.

Försvarsmakten har de senaste åren prioriterat internationella insatser, och vi har därmed lagt en del metoder och rutiner som behövs i det nationella försvaret åt sidan. Det är dock tydligt att arbetet vi lagt ned det sista året på att återta nationell förmåga och planering redan visar resultat och inte minst våra stridsflygdivisioner har snabbt ställt om, då de kunnat bibehålla en mycket hög förmåga under perioden med internationell satsning. Även för övriga fungerar redan det mesta i allt väsentligt bra, vi hade löst och kommer att lösa vår huvuduppgift. Jag har naturligtvis under övningen upptäckt några områden som behöver omhändertas och utvecklas.

Därmed påbörjas ytterligare utveckling av förmåga till nationellt försvar som kommer att bland annat prövas vid försvarsmaktsövningen 2017.

Ibland är det lätt att glömma att vi är ett nytt krigsförband med delvis nya uppgifter och att högre chef därför stegvis höjer kraven på oss i takt med att materiel tillförs, övningar och utbildningar genomförs.

Vi får därför akta oss för att sätta målen högre än förutsättningarna ger oss även om vi alltid skall sträva efter att bli så bra som möjligt.

Det blir tydligt för mig att vi på F 17 behöver jobba med två perspektiv. Ett här och nu, det vill säga att ta ut maximal försvarsförmåga med de förutsättningar och den materiel vi har nu men också ett lite längre perspektiv där vi behöver definiera hur vi vill att vi ska vara dimensionerade i en framtid då ny materiel och system tillförts. Vi ska tillsammans med högre chef ta fram en målbild som vi alla kan jobba mot.

Det är extra roligt att vi parallellt med vår egen utveckling också utvecklar vår samverkan med sidoordnade förband. Under den här övningen har vi haft goda möjligheter att utveckla samarbetsformer med främst Luftvärnet och Hemvärnet. Med Hemvärnet har vi en tradition av god samverkan och bra planer, nu tar vi dessa ytterligare ett steg vilket är mycket glädjande eftersom vi är starkt beroende av hemvärnets bevakning och skydd. Samövningen med Luftvärnet har varit reducerad en period men under årets flygvapenövning har samverkan tagit jätte-

kliv. Fantastiskt roligt att besöka ”Ivoribef” och se att vi nu återtar en gammal känd samverkansform.

Vi har också genomfört repetitionsutbildning/KFÖ med ca 90 totalförsvarspliktiga. De mobiliserades och mönstrades in precis som om det hade varit skarpt och sedan har de genomgått den grundutbildning som vi planerar ge de totalförsvarspliktiga efter mobilisering, för att slutligen lösa uppgifter inom ramen för övningen och egen krigsbefattning. Jag träffade dessa flygbasjägare, flygbassäksoldater, och underhållssoldater på Skillingaryds läger och det är jätteroligt att höra ingenjörer, jurister och brandmän mm berätta att de är mycket nöjda med hur de blivit omhändertagna av oss och befälslagen. Repetitionsoldaterna är en viktig del i krigsförbandet och är också viktiga ambassadörer för Försvarsmakten och F 17 ute i samhället.

Några representanter från F 17 och kamratföreningen fick möjligheten att delta i Flygvapnets 90-års firande på Malmen i slutet av augusti. Två seminaridagar, en med teknisk inriktning och en med taktisk/strategisk inriktning. Intressanta föreläsningar mycket knutet till JAS 39E och framtiden men även intressanta reflektioner från andra länders flygvapenchef och deras utveckling och framtidssyn. Förra chefen för Flygvapnet, generallöjtnant Sven-Olof Olsson nu nittio år (årsbarn med flygvapnet) höll ett briljant anförande på såväl seminariet som under kvällens middag. På lördagen och söndagen var det fina flygdagar om än i lite blåsig väder. Framöver kommer flygvapnets flottiljer turas om att ansvara för flygdagar och vår tur blir det 2019 då F17 fyller 75 år. I planeringen och genomförandet av denna ser jag en tydlig roll även för våra kamratföreningar. Jag hoppas även att vi skall hitta samarbetsformer för att kunna ge ut en ny jubileumsbok.

Nu är flygvapenövningen, KFÖ och repetitionsutbildningen genomförda med mycket

bra resultat och snart väntar nästa prioriterade uppgift, grundutbildningen av drygt 70 nya rekryter och blivande medarbetare. Det är en tuff uppgift för basenheten att lösa alla dessa uppgifter men jag vet att det finns planer för detta och att grundutbildningen kommer att få den prioritet den förtjänar. Personalförsörjningen av våra krigsförband är fortsatt mycket högt prioriterad och avgörande för vår framtida överlevnad.

Stf chefen för Insatsstaben generallöjtnant Berndt Grundevik med stab genomförde en oanmäld beredskapskontroll av F 17 i slutet av augusti. Mycket bra att vi får hjälp att granska våra planer, larmlistor, åtgärder och dokumentation. Som ”vanigt” var det en mycket stolt flottiljchef som tog emot generalens lovord över vårt förband. Visst finns det utvecklingsområden men de ligger framförallt hos högre chef.

Nästa större övning blir Joint Warrior i Storbritannien, en övning i internationell miljö och med internationell ledningsmetod. Det är viktigt att vi bibehåller den interoperabilitet vi byggt upp under åren och fortsatt deltar i den här typen av övningar. Vi måste fortsatt kunna värna vår säkerhet långt bort och vi måste kunna ta emot stöd här på hemmaplan.

Det sista årets arbete med att stärka F 17 krigsförband och sätta dem i centrum har verkligen tydliggjort att vi lever upp till Försvarsmakten vision:

Ett starkare försvar, möter varje hot, klarar varje utmaning.

Jag är mycket stolt över att vara en del av F 17 och allt vi bidrar med till Sveriges försvar.

Lars Bergström
Flottilj-/garnisonschef

HELIKOPTER 14



Första svenska helikopter 14 F.

Bild NHI

Försvarmakten behövde en modern ersättare till HKP 3 och HKP 4. År 2001 valdes den högteknologiska helikoptern NH90 med kompositskrov och helelektronisk styrning som gör Helikopter 14 till en framtidssäkrad maskin i den medeltunga klassen.

Historik

Försvarmakten behövde på 1990 talet en modern ersättare till HKP 3 och HKP 4. Den högteknologiska NH90, Nato Helicopter 90, 1990 talets helikopter för NATO fyllde 2001 kravspecifikationen.

världens första serieproducerade helikopter med ett helt elektroniskt styrsystem och ett kompositskrov. Helikoptern är ett samarbetsprojekt mellan fyra europeiska NATO-länder och tillverkas av NH Industries. Den säljs även till andra länder.

Behov

För tunga transporter och räddningsaktioner i svårtillgängliga områden och till sjöss är helikoptern oslagbar. Likaså för ubåtsjakt.

Med HKP 14 utrustas Försvarmakten med en av världens modernaste helikoptrar i klassen.

Valet av NH 90

Det europeiska samarbetet internationellt kallad NH90 och i Sverige HKP 14 är



Modern cockpit.

Bild Försvarmakten

Styrsystemet består av två digitala och två analoga datorer (kallas analoga datorer eftersom de hämtar sin information från analoga system) som hela tiden gör oberoende beräkningar och ignorerar resultat som inte stämmer med "majoritetens" åsikt. Detta eliminerar i det närmaste risken för att styrsystemet slås ut på grund av datorhaveri.

En annan nyhet är kompositskrovet av glasfiber och kolfiber i stället för aluminium för att spara vikt. Helikopter 14 är också svår att upptäcka på radar tack vare sitt sexkantiga skrov. Den avancerade väderradarn gör också helikoptern tillräckligt väderokänslig för att kunna operera i exempelvis hård fjällmiljö med kraftiga vindar och risk för isbildning.

HCV - High Cabin Version

I samband med beställningen krävde Försvarmakten också att arbetshöjden i kabinen på de svenska helikoptrarna skulle höjas med 24,5 cm från 157 centimeter till 182. En modifiering som tillverkaren nu marknadsför som HCV (High Cabin Version).



Första NH90 med hög kabin flög 2005. Bild NHI

Versioner

NH90 finns i två huvudversioner TTH (Tactical Transport Helicopter) och NFH (NATO Frigate Helicopter)

Av de 18 helikoptrar i version TTH som Sverige har beställt är nio rent markoperativa och kallas HKP 14E. Resterande nio blir HKP 14F och utrustas med sonarutrustning och taktisk radar som kan användas vid ubåtsjakt.

Tidplan

Enligt gällande tidsplan skall samtliga 18 exemplar av HKP 14 vara levererade till Försvarmakten under 2017. Modifiering till version E sker fram till 2020. Totalt är över 500 helikoptrar beställda av olika länder och 274 st var levererade i juni 2016.



HKP 14D 14050.

Bild Niklas Knutsén

Förseningar

2001 beställde Sverige 18 st helikoptrar av NHI för leverans mellan 2006 och 2009.

Flera förseningar har skett under åren i hela NH90 projektet. Under perioden 2007 till 2011 har helikoptern levererats och flugits på Malmen för flygträning och kunskapsuppbyggnad med FMV som verksamhetsansvarig.

I juni 2007 överlämnade NHI den första HKP 14 (fenummer 42) till FMV vid flygmässan i Paris. Denna överlämning var viktigt för tillverkaren, då Sverige var den första exportkunden som accepterade leverans av NH90-systemet. Denna helikopterindivid kvarstannade dock hos NHI för att användas till teknisk- och flygutbildning av Försvarmaktens personal. Det skulle dröja till september 2007 innan den första HKP 14 (fenummer 43) landade i Sverige, denna helikopterindivid var även den första HKP 14 som var byggd av Patria i Finland.

Först 2011 kunde första helikopter nr 45 överlämnas av Försvarets Materielverk till Helikopterflottiljen.

Utvecklingshelikoptrar.

2011 levererade NHI 2 stycken helikoptrar kallade Basic TTT som HKP 14A.

Samma år levererades även 2 stycken som Basic+ TTT som HKP 14B. Dessa fyra helikoptrar kommer att uppdateras och slutlevereras som HKP 14F.

Det fanns även planerat för leverans av 2 stycken eBasic TTT som HKP 14C. Detta godkändes inte av Försvarsmakten. Dessa kommer att slutlevereras som HKP 14E.

HKP 14E har försenats och ytterligare en mellanversion TTT/IM har levererats som HKP 14D mellan 2013-2015. De har en lägre tekniknivå och kommer att uppgraderas till HKP 14E.



HKP 14D.

Foto: 3 Hkpskv

Bygda i Frankrike, Finland och Tyskland

Flertalet av HKP 14 byggs av Patria i Finland. Patria bygger och levererar även de NH90 som Finland beställt.



BSWA003 från Patria.

Bild Patria

De två första NH 90 med hög kabin för Sverige som HKP 14 byggdes i Frankrike medan från nummer tre, BSWA003 byggdes av Patria i Finland.

På bilden syns tydligt att komponenterna kommer från olika håll inom produktionen av NHIndustries och dess underleverantörer.

Huvudproduktionen av NH90 inom Eurocopter sker vid Marignana fabriken i Frankrike och vid Donauwörth fabriken i Tyskland.

Helikopter 14F

Den första HKP 14F levererades till Helikopterflottiljen på F 17 den 17 dec 2015 under överinseende av försvarsminister Peter Hultqvist, FMV:s tf generaldirektör Dan Ohlsson och flygvapnets chef Mats Helgesson.



Först leverans av HKP 14 F. Fr v Hultqvist, Ohlsson och Helgesson. Bild Försvarsmakten

Den sjöoperativa versionen HKP 14F har en annan uppdragsutrustning, multimode taktisk radar under skrovet och två typer av sonarer som kan fällas/sänkas ner från ett hål i skrovets botten. Den är specialbyggd för ytspaning och ubåtsjakt. I ubåtsjakt ersätter den sedan flera år utfasade HKP 4.



Helikopter 14F nr 2 i september 2017.

Den andra HKP 14F nr 14059 levererades i september 2016. Denna helikopter är byggd vid Airbus helikopterfabrik i tyska

Donauwörth. Ytterligare två HKP 14F levereras under 2016 och den sista under 2017.

Övriga fyra HKP 14F kommer att modifieras från de fyra HKP 14A och B som redan levererats.

Rotationsriktning

Huvudrotorn på HKP 14 roterar moturs sett uppifrån vilket är enligt amerikansk standard medan europeiska exv franska har medurs rotation på huvudrotorn.

Detta förklarar skillnaden på stjärtrotorns placering på HKP 14 jämfört med HKP 10.



Helikopter 14F

Bild Bengt Andersson

Slutleverans

Ursprungsbeställningen var 13 st HKP 14E och 5 stycken HKP 14F.

Slutleverans kommer att ske som 9 st HKP 14E med markoperativ inriktning och 9 st HKP 14F med sjöoperativ inriktning varav fyra byggs om från redan levererade helikoptrar.

En bra helikopter efter en lång väntan

Efter lång väntan pågår nu period av träning för den tekniska personalen och inflygning av den flygande personalen. Perioden kommer tydligen att visa de utvecklingssteg som gjorts på fler områden mot tidigare helikoptertyper.

Svenska erfarenheter har införts i den svenska helikopterns ledningssystem och

sonar, vilket ger ett effektivare sätt att leda och fördela de resurser som finns.

Överföring pågår också av de erfarenheter som finns från HKP 4 och HKP 10 systemens användning inom ubåtsjakt, flygräddning och brandsläckning.

Helikopterflottiljen

Den främsta uppgiften är att utbilda en helikopterbataljon som kan användas både vid uppdrag till sjöss eller på land, i Sverige och utomlands. De är också ett stöd till armén, marinen och övriga flygvapnet i deras uppdrag. Dessutom kan de civila samhället hjälpas vid kris-situationer.

Helikopterflottiljen är baserad i Linköping, Luleå och Ronneby med ca 850 anställda.



Helikopter 14F nr 59

Bild Bengt Andersson

Huvudfakta:

Maxhast: 320 km/h

Marschhast: 290 km/h

Max flygtid: 3,5 timmar

Motor: 2 stycken RTM322, 2x2400hk

Passagerare: Upp till 20 sittande eller 10 soldater med utrustning.

Max startvikt: 11 000 kg,

Tomvikt: 6 600–7 900 kg

Bengt A Andersson

Källor:

NHI, Försvarmakten, Helikopterflottiljen
FMV och Wikipedia

36. Hemvärnsbataljonen på F17



Hemvärnsinstruktör Klas Lewin, bataljonschef Anders Olsson, hvsoldaterna Lotta Malmgren och Anna Carlander utanför by 229 på F17.

I Blekinge finns två hemvärnsbataljoner grupperade. Den ena på Marinbasen i Karlskrona och den andra på F17. 36. hemvärnsbataljonen skall i samverkan med 17. Flygflottiljens flygbasjägarkompani bevaka och försvara basen. Hemvärdet bistår även det civila samhället i fred med olika räddningsuppgifter. Skogsbrandbekämpning, eftersök av försvunna personer eller katastrofer av olika slag är exempel på dessa.

Lydnadsförhållanden

Marinbasen har i uppgift att rekrytera och producera de båda hemvärnsbataljonerna. Vid hemvärnslarm leder Marinbasen bataljonernas mobilisering. Därefter övergår ledningsansvaret till MR S (Militär Region Syd) som leder det markterritoriella försvaret.

På F17 krigsbas Hagshult finns 33. hvbat grupperad och den produceras av Ing2 i Eksjö.

Bataljonens organisation

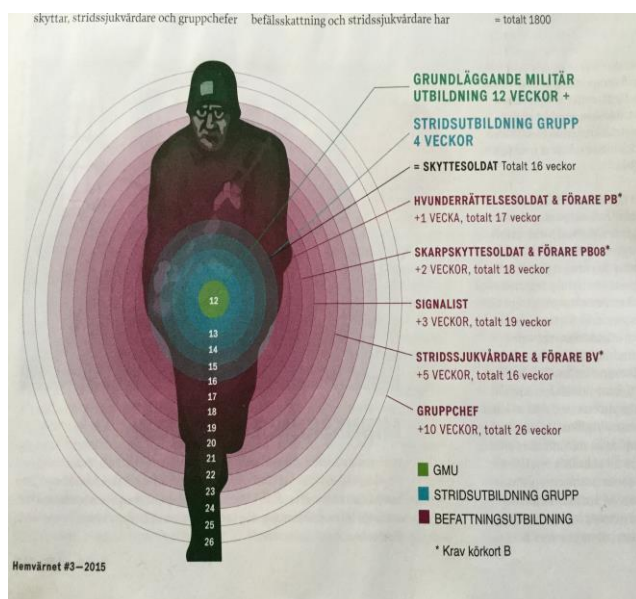
Bataljonen har 404 befattningar och består av två hvsinsatskompanier om 118 personer och ett hvbevakningskompani om 110 pers.

Dessutom tillkommer stab och en hvledningspluton om 45 personer. I bataljonen finns även en flyggrupp om 12 personer. Det är två flygplan från den civila flygklubben som inmonstras vid mobilisering och används för ytövervakning inom ett större område. Två hundekipage ingår i varje hemvärnspluton vilket totalt ger 12 ekipage i bataljonen. Hundarna ägs av hemvärnsmännen och tränas tillsammans med brukshundklubbarna. För närvarande finns 40-procentiga vakanser i hvbataljonen men rekrytering pågår för fullt för att fylla dessa. Flera av hemvärnsmännen har tidigare varit yrkes- eller reservofficerare i försvaret.

Rekrytering och utbildning

Alla kvinnor och män som är svenska medborgare kan ansöka om att bli hemvärnsmän. Minimumåldern är 18 år och man kan vara kvar tills man fyller 70 år. I dag är ca 10 % kvinnor vilket är flera än vad som finns i 17. Flygflj bemanning. Medelåldern av manskapet är ca 35 år och för befälet ca 55 år. Det är en klar förnyring av hemvärnsförbanden om man jämför med den tid då vi hade allmän värnplikt. Då fanns hemvärnsungdom som ännu inte gjort värnplikten och äldre som lämnat krigsförbanden vid 47 års ålder.

Grundläggande militär utbildning, GMU genomförs under 12 veckor på Rinkaby och Kosta. Därefter genomförs stridsutbildning i grupp och befattningsutbildning upp till totalt sju månader. Bataljonen skall genomföra en KFÖ varje år. Dessutom tillkommer särskild övning befäl och särskild övning förband. Totalt 4-13 dagar per år beroende på befattning. Ersättningen är minst 3500 kr per år och kan uppgå till ca 35000 kr i de högsta befattningarna. I höst har ledningspersonalen i 36. hvbat deltagit i FVÖ 16 för att öva och utveckla samverkan med övriga förband på basen. 33. hvbat från Hagshult deltog även på F17 med ett hvinsatskompani som genomförde KFÖ.



Utbildningskedja för hemvärnssoldater. Illustration: Christian Wallenius/Tidningen Hemvärnet.

Beväpning och utrustning

Hemvärnsförbanden har tillförts alltmer avancerade vapen för att kunna lösa likvärdiga uppgifter som övriga delar av försvarsmakten.



Träning på granatkastare.

Foto: Therese Åkerstedt/Tidningen Hemvärnet.

Personligt vapen för de allra flesta är AK4B med rödpunktsikte. Övriga vapen som ingår är prickskyttegevär, kulspruta, pansarskott och granatgevär. Hemvärnsinsatskompanierna disponerar fyra bandvagnar eller de nylevererade personbilarna PB8 per pluton. De sistnämnda är hjulgående och rymmer 8 fältutrustade hemvärnsmän.

Övrigt

På F17 disponerar 36. Hemvärnsbataljonen byggnad 229 för utbildning och övningsverksamhet. Det är den byggnad som bland annat fd flottiljefotograf Bolander verkade i. Samarbetet med F17 fungerar mycket bra och 36. hvbat är en viktig del i försvaret av flygbasen.

Sammanställt av: Boo-Walter Eriksson

Efter samtal med hemvärnsinstruktör Klas Lewin och hvbatchefen Anders Olsson.

Flyg och flygplatser i Blekinge

Flygplatser, finns det mer än en i Blekinge? F 17 Ronneby är en av tre kvarvarande flygflottiljer i det kraftigt bantade flygvapnet, sedan 1958 finns också en civil flygstation integrerad med flottiljen. Det har dock funnits ytterligare anläggningar i länet



Flygfältens läge markerade med gröna kryss.

F 17 Ronneby.

Flottiljen behöver nog ingen närmare presentation, den har varit aktiv alltsedan invigningen 1944 och genomgår idag 2016 som bekant en kraftig utbyggnad främst för helikopterflyget. Det kan nämnas att F 17 ursprungligen planerades att byggas på Ramdalslätten nordost Karlskrona. Denna inriktning berodde främst på att F 17 var avsedd som marinsamverkan, önskemålet var då förstås närhet till marinbasen i Karlskrona. Den bördiga åkerjorden ansågs dock alltför värdefull, valet föll istället på den tidigare exercisplatsen Bredåkra hed strax väst om Kallinge.

Under 1950-talet skedde en gradvis utbyggnad av inrikesflyget, sedan tidigare fanns sådant etablerat mellan i huvudsak Stockholm - Göteborg/Malmö/Visby och övre Norrland. I denna expansion framfördes förslag om att få samutnyttja militära flygplatser för civil reguljär flygtrafik. De militära myndigheterna ogillade detta av allmänna flygsäkerhetsskäl, det fanns också frågetecken kring passagerarhantering i dessa nya terminaler.

Efter diverse politiska turer fick dock generalerna ge med sig och ett antal flygflottiljer öppnades upp för civil flygtrafik. För Sydsveriges del gällde det flottiljerna

F10 Ängelholm, F 12 Kalmar, F14 Halmstad och F 17 Ronneby. Senare etablerades civil flygtrafik även på bl a krigsflygfälten Kristianstad/Everöd, Växjö/Uråsa och Hultsfred, liksom på ett antal andra militära flygfält längre norrut i landet. Huvudaktör i detta utökade inrikesflygnät blev företaget LINJEFLYG, i praktiken ett dotterbolag till SAS. Linjenätet var inledningsvis flygförbindelser med landsortsstäder till/från Stockholm/Bromma.

Efterhand utökades LINJEFLYGs destinationer till totalt 39 samt viss utrikestrafik.



Convair "Metropolitan" var stommen i det svenska inrikesflyget under 60- och 70-talet, Linjeflyg använde totalt 21 stycken. Med början 1973 skedde en gradvis övergång till jetdrift med Fokker F 28 "Fellowship".

För Ronnebys del har det, förutom till Stockholm, periodvis funnits reguljär trafik till bl a Köpenhamn, Malmö, Göteborg och vissa charterdestinationer. Till detta kommer taxiflyg och privat firmaflyg i olika former, liksom allmänflyg med mindre maskiner. Idag sköter SAS trafiken på Stockholm/Arlanda och det nybildade BRA (Braathens Regional Airlines) flyger på Stockholm/Bromma.



Flygbild över Stumholmen och centrala Karlskrona 1922.

Vid denna tidpunkt var endast hangar 1 byggd, två tälthangarer syns också.

Efterhand har en betydande utfyllnad skett för att öka landytan på Stumholmen.

Trots att bilden togs för 94 år sedan är det lätt att känna igen stora delar av Trossö. Foto: Marinmuseum.

Stumholmen/Karlskrona

Redan 1914 baserade det dåvarande svenska marinflyget några flygbåtar i anslutning till marinbasen i Karlskrona.

Inledningsvis användes stora tält som "hangarer" och verkstadsutrymmen, 1915 påbörjades bygget av hangar 1, efterhand tillkom ytterligare tre hangarer.

Då det självständiga flygvapnet bildades 1926 kom flyget på Stumholmen att organiseras som ett detachment under sjöflottiljen F 2 Hägernäs (nordost om Stockholm). Benämningen blev F 2K (Karlskrona). Generellt användes dock begreppet Karlskrona flygstation som namn på marinflyget i Karlskrona. Det fanns aldrig någon rullbana för landflygplan, utan flygningen bedrevs uteslutande med flygbåtar och flottörförsedda flygplan som startade och landade på vattenytorna mellan Trossö och Verkö. Lysbojar placerades vid behov ut i lämpliga banriktningar för att kunna starta och landa i mörker. Beroende på isförhållanden och annat nyttjades momentant andra vattenytor i Karlskrona skärgård för basering, bl a Danmarksfjärden och yttre redden. Den tekniska utvecklingen av flygplanen gjorde efterhand de otympliga och långsamma

sjöflygplanen omoderna. 1949 upphörde flygverksamheten helt. Idag finns vissa rester av sjöflygstationen kvar på Stumholmen, främst hangar 3 och 4 som är K-märkta och i gott skick.

Matvik/Karlshamn

Förutom Stumholmen har det funnits ytterligare en sjöflygstation i Blekinge, sannolikt okänd för flertalet eftersom den bara användes under en kort period för 90 år sedan. Det kommersiella civila flyget efter första världskriget handlade i huvudsak om flygbefordran av post. Sverige kom igång med sådan trafik till Berlin redan 1920, året därpå till Tallinn. År 1924 startade tyska Junkers Luftverkehrs AG världens första nattpostlinje med sjöflygplan mellan Berlin och Stockholm. Räckvidden för dessa långsamma farkoster var begränsad, liksom driftsäkerheten på de dåtida motorerna. Kort sagt behövdes ett "depåstopp" på vägen, Blekingekusten låg bra till för detta. Inledningsvis gjordes några flygningar med stopp i Karlskrona, men där liksom i Karlshamn och Ronneby ansågs båttrafiken alltför intensiv varför Matvik valdes som sjöflygstation. Flyglinjen delades upp i tre sträckor där Berlin –

Warnemünde flögs med landflygplan, på sträckorna Warnemünde – Matvik och Matvik – Stockholm flögs med flottörförsedda sjöflygplan. I Stockholm användes sjöflygstationen Lindarängen belägen på Gärdet strax norr om nuvarande Kaknästornet.

I Matvik byggdes en brygga för tilläggning och ett par hus för att kunna hantera bränsle, oljor, reservdelar mm. Vidare fanns det ett flodljus och fem lysbojar för att kunna starta och landa i mörker. Piloter och tekniker baserades också i Blekinge. Väderförhållanden och de primitiva flygplanen gjorde att det bara gick att hålla igång trafiken under sommarhalvåret. I praktiken nyttjades Blekinge som mellanlandningsplats endast åren 1924 och 1925. Eftersom Junkers drev en flygplansfabrik i Limhamn (Malmö) flyttades verksamheten dit 1926. Samma år fusionerades Junkers Luftverkehers AG med det då nybildade flygbolaget Lufthansa. Efterhand lades de specifika flygpostlinjerna ned och posten transporterades som övrigt gods i det expanderande linjenätet för passagerarflygning.



Personal, flygplan och servicebåt vid den primitiva sjöflygstationen i Matvik öster om Karlshamn.

Reservvägbaserna Hallabro och Jämjö

Redan innan andra världskriget började flygvapnet bygga upp ett system med olika former av externa flygfält utanför flottiljerna. Syftet var att sprida ut flygplan, övrig utrustning och personal för att minska sårbarheten i ett krisläge. Spridningen på flera mindre fält förbätt-

rade också det taktiska användandet av främst jaktflyget. I vissa fall användes befintliga civila flygplatser, som redan nämnts byggdes också speciella "krigsflygfält" som senare även nyttjades som civilflygplatser.

Det allmänna vägnätet användes också i viss mån som en del i detta system. Raksträckorna nordost Jämjö (E 22) och norr Hallabro (väg K659) är exempel på sådana reservvägbaser. Generellt skulle dessa ha viss längd/bredd och hinderfrihet. Vissa förstärkningsarbeten och sambandsnät anlades, liksom vändplatser i varje banslut. Dessa vändplatser användes också som klargöringsplatser och för beredskapshållning av flygplan, i normalfallet en rote. Eftersom det innebär stora olägenheter för den civila trafiken att stänga av större vägar undvek man förstås det så långt som möjligt. Ett fåtal reservvägbaser i Sverige har använts för militär flygning i samband med utbildning och utvärdering, dock såvitt är känt aldrig de två i Blekinge.

Helikopterflygplatser

Beroende på främst vind- och viktförhållanden så kan helikoptrar som bekant starta och landa mer eller mindre vertikalt. Det innebär att mindre ytor med viss bärlighet och hinderfrihet kan användas för detta. Exempel på detta är idrottsplatser, industriområden, parkeringsplatser, hamnplaner och åkrar och ängar i allmänhet. Förutom inne på F 17 så finns det några etablerade helikopterflygplatser i länet; Söderstjärna (Marinbasen), Gö udde och Länssjukhuset i Karlskrona.

Olofström

I den centrala delen av Olofström finns ett område som allmänt kallas "flygfältet". Det har varit obebyggt i många år, men på senare tid har det etablerats en handelsplats där. Precis som man kan misstänka så har där tidigare funnits en flygfältsanläggning. Under 60- och 70-talet fanns det starka krafter i många kommuner för att anlägga egna flygplatser, man såg framför sig

flygplatsen som en katalysator för övrig utveckling. På sikt hoppades man förstås på reguljära flygförbindelser med omvärlden och bra fungerande flygkommunikationer i allmänhet. Kostnaderna för att anlägga och driva kommersiella flygplatser är dock mycket höga och befolkningsunderlaget, dvs ”marknaden” är begränsad. I flera fall blev det verkligen små kommunala flygplatser med reguljär trafik, i Sydsverige främst Västervik, Oskarshamn och Emmaboda, idag bedrivs dock endast klubbflyg på dessa ställen. I Olofström var näringslivet pådrivande i frågan, främst företagen Sjögrens skyddsvante (senare Safeman) och Svenska Stålpresning (senare Volvo). Första kända landningen på platsen genomfördes 17/10 1961, pilot var då Ulf Wiberg, välkänd tidigare medarbetare i denna tidning. I maj 1962 stod den 650 meter långa gräsbanan klar i Olofström och ett okänt antal flygningar genomfördes de kommande åren med en- och tvåmotoriga propellerflygplan. Någon gång runt 1966 upphörde flygverksamheten på platsen – namnet lever dock kvar.



En av hangarerna på gräsfältet i den västra delen av Asarum, idag används fältet för friskluftsaktiviteter.

trädgård. Denna låg i västra delen av samhället Asarum. Flera en- och tvåmotoriga propellerflygplan baserades där i hangarbyggnader, däribland en flygklubb. Under många år bedrevs det relativt mycket flygning på fältet, bl a för företagen Vattenvårdstjänst i Kyrkhult, Asarum industri m fl. År 1989 stängdes fältet för gott och den lilla verksamhet som då var kvar flyttade till Ronneby.



Mindre en- och tvåmotoriga flygplan använde den lilla flygplatsen mitt inne i Olofström – en ”cityflygplats” i sann bemärkelse! Foto: BLT

Asarum

Även i Karlshamnssområdet fanns ett intresse från näringslivet att få till en lokal flygplats. Trädgårdsmästare Evert Svensson i Asarum hade själv ett stort intresse och i mitten av 60-talet anlade han en 700 meter lång gräs bana vid sin handels-

Nya flygplatser?

Det är svårt att se något lokalt behov i Blekinge för detta, till skillnad mot i tex Stockholmsområdet där det fattas flygplatskapacitet. Generellt är det en oerhört omfattande process med gällande lagstiftning att driva igenom stora infrastrukturprojekt. Det handlar förstås om markanvändning i allmänhet, prioritering kontra andra behov och inte minst miljöfrågor. Det sistnämnda är förstås kritiskt för flyget. Trots tystare och mera bränslesnåla flygplan så är det onekligen en lokal påverkan på miljön runt en flygplats. Lösningen är oftast ombyggnad och utökning av befintliga flygplatser – precis som sker just nu på F 17 !

Ingmar Olofsson

Källor: Carlshamniana 1990/Janne Charlesen, Årsbok från Marinmusei vänner 2014/Bengt Andersson, Olofström kommun/Annika Blissing, Artiklar i BLT/SSD

A 21R – som F 17 inte borde haft

Ett tragiskt haveri med A 21R ger anledning till att vara efterklok då F 17 tog steget in i jetåldern. Ett 10-tal A 21R överfördes till F 17 1954 i syfte att förbereda och underlätta flottiljens omskolning från propeller- till jetdrift. F 17 skulle 1956 som första flottilj i flygvapnet få nya A 32 Lansen. Det fanns emellertid de som tvivlade på om mellansteget med A 21R var effektivt och gav önskat resultat, kanske var det ett missgrepp.



F 17 tilldelades A 21R för att underlätta övergången från propellerdrivna T 18 till jetdrivna A 32.

SAAB 21R – en genväg

Flygutvecklingen gick rasande snabbt efter krigsslutet. Redan 1945 började Saab flygplankonstruktörer titta på jetmotordrift. Att konstruera en helt ny flygmaskin runt en jetmotor skulle ta tid. Beslut togs därför att bygga om den propellerdrivna SAAB 21 som hade två stjärtbommar och skjutande propeller. I bakkroppen gick det att stuva in en engelsk Goblin motor, samma som fanns i J 28 (Vampire) som levererades till svenska flygvapnet 1946. Redan 1947 premiär flögs readrivna SAAB 21R.

21R flygegenskaper, duglighet

Ett aerodynamiskt problem var att vingens kritiska machtal var lågt. Detta innebar att man fick vibrationer vid hög fart ($> M 0.65$) och ett svårmanövrerat och nostungt flygplan, speciellt på hög höjd. Maxfart var 800 km/t. 21R befanns därför olämplig som jaktflygplan och togs ur tjänst redan efter något år. Dessa erfarenheter innebar också

att man reviderade, minskade den ursprungliga beställningen till flygplantillverkaren Saab. För attackuppdrag på låg höjd fungerade 21R bättre då luftmotståndet var högre och farterna lägre. A 21R kom därför att modifierades för raketställ och en kulsprutelavett för attackflygets behov. Även nya större vingtankar tillkom för att öka aktionstid och räckvidd.



Den 27 maj 1954 kom de tre första A 21R till F17 under ledning av självaste flottiljchefen. På bilden från vänster fte Conny Levin och öv Sten Rydström

Av flygvapnet beställda 120 flygplan, plus 4 prototyper, kom endast 64 att tillverkas. J 21R (jakt) fanns på F 10 tiden 1949-51, A 21R (attack) på F7 1951-54 samt på F 17 ett tiotal A 21RB tiden 1954-56.

Blandad flygtjänst, propeller och jet

T 18 var alltså huvudbeväpningen fram till A 32 omskolningen genomförts. Inflygningen på A 21R tog ett par veckor, vilket omfattade teoriskede samt flygtjänst 10-12 flygtim. Den var enkelt upplagd och saknade lite av det metodiska allvar som präglar senare omskolningar till ny flygplantyp. Att flyga med kolv- eller jetmotor är ingen avsevärd skillnad, men A 21R högre prestanda var förstås en upplevelse och en ny erfarenhet.



F17 flygplan var A21RB, här med F 17 flygtekniker på vinge och nos. Bokstaven B står för licens-tillverkad motor Goblin 3, svensk beteckning RM1A

A 21R var ensigtigt som flögs samordnat med T 18 i den dagliga flygtjänsten, vilket innebar att flygnavigatörerna blev mer markbundna och förlorade en del flygträning. Ytterligare en flygplantyp på flottiljen innebar också en splittring av resurserna, speciellt på den tekniska sidan.

Flygsäkerhet, två haverier

Omskolningsfasen med A 21R kan i efterhand diskuteras utifrån stora kostnader och splittrad verksamhet. Särskilt kännbart och tragiskt blev två dödshaverier. Den 10 juni 1955 omkom löjtnant G Thorén då hans A 21R, vit F störtade i Kalmarsund söder om Blå Jungfrun. Haveriorsaken anges vara, eventuell syrebrist under roteflygning.

Det andra haveriet inträffade vid Kalleberga, 2 km öster om F17 den 6 februari 1956 där fältflygare Stig Boberg omkom.



Haveriplatsen i Kalleberga, sedd från sydväst.

Haveriet i Kalleberga

Under övning i avancerad flygning i fältets närhet har Bobergs A 21R, vit H under brant vinkel gått i marken varvid föraren omkommit. Orsaken anges kunna vara en misslyckad avancerad manöver, looping eller halvroll, med hög urgångsfart, varvid föraren kommit ned på låg höjd (ca 200 m) strax norr om flygfältet och då gjort en hård upptagning. Denna i förening med tidigare g-krafter under passet kan ha medfört synfördunkling eller medvetlöshet vilket resulterat i en okontrollerad stigning upp genom moln (4-6 tiondelar 600-850 m). Flygplanet har därefter vikt sig på ca 2000 m och övergått i brant dykning.



Haveriplatsen i röd cirkel, medan del av huven hittades i blå cirkel. Karta ur haveriutredningen.

Förarens nedsatta reaktionsförmåga har troligen inneburit att han inte hunnit lämna med fallskärm eller ta flygplanet ur dyk-

ningen. Främre delen av den fällbara huven återfanns ca 900 m sydväst om haveriplatsen, vilket tyder på att föraren delvis återhämtat sig och beslutat sig för att hoppa. Inget har framkommit som tyder på materiell eller bristande tillsyn eller omvårdnad av materielen.

Flygtjänsten, haveridagen

Kn Carlmarker var flygstyrkechef på 3. div och gav order för dagens flygningar. Förmiddagen hade ägnats åt marktjänst, bland annat genomgång av TAA (Taktiska anvisningar för attackförband) och FUK (FV uppgifter i krig). Order för eftermiddagens flygtjänst gavs kl 1100.

T 18 skulle fälla bomber mot Lindöområdet, vilket var huvudändamålet med eftermiddagens flygningar. En A 21R fanns även tillgänglig, med vilken först Boberg och sedan Lindberg skulle genomföra ett pass avancerad flygning. Orden gavs samlat för hela divisionen och omfattade det som stod i programmet (starttid och område) samt lägsta höjd 2000 m. Om inte marksikt kunde hållas under passet skulle radar anropas. En påminnelse om att följa upp bränsleåtgången gavs även. A 21R hade en pass-tid på 15-20 min för en sådan övning.

Flygtrim och kontinuitet

Innan divisionen fick inrikta sig på A 21R hade man haft genomgångar på SFI (speciell förarinstruktion) då 3. division nu haft mer än tre månaders uppehåll med A 21R. Boberg hade dock flugit 4,2 tim under de senaste tre veckorna och i övrigt ansetts vara en skicklig och orädd flygare. Boberg hade totalt 1171 tim på T 18 och 22 tim på A 21R enligt flygbeskedet från dec 1955.

Övningens uppläggning

Passet har flygförarna fått lägga upp själva, vilket omfattat roll, looping och topproll. Halvroll har inte nämnts och var ej heller tillåten. Risk fanns att komma upp i överfart vid halvroll och då få svårigheter att komma ur dykningen då flygplanet blev kraftigt nostungt. 21R hade också dåliga

luftbromsar. Detta var erfarenheter som överförts från F 10 till F7 och även till F17. Förbudet mot att utföra halvroll har varit muntligt men påpekats ideligen. Några förare har tolkat detta som att man fick göra halvroll enligt eget bedömande, bara man var uppmärksam på farten. En hög g-belastning innebar också risk att få blackout. G-dräkt har inte använts då flygplanet saknade sådan anslutning.

Haverikommissionens utlåtande

Övningen har inte varit felaktigt förberedd, då den flygande personalen haft delade meningar om halvroll var tillåten eller ej. Då endast muntligt förbud fanns har kommissionen erinrat F 17 om lämpligheten av samlade skriftliga bestämmelser för avancerad flygning. Om Boberg utfört halvroll mot utfärdat muntligt förbud måste lämnas obesvarad. Kommissionen vill för sin del ifrågasätta värdet av avancerad flygning med A 21R för F 17 flygförare om övningen inte bedrivs med avsevärt högre kontinuitet.

CFV skriver i sitt utlåtande: ”Med anledning av haveriet har förbud mot avancerad flygning med A 21R utfärdats”.

A 32 Lansen kommer

Den 24 maj 1956 landade den första A 32 Lansen på F 17 och kn Hans Rehnvall blev förste divisionschef på flygvapnets första A 32 flottilj. Markomskolningen till A 32 genomfördes i omgångar på F 17, den sista i september 1956. Flygomskolningen på F17 inleddes efter semestern då divchef och instruktörer kommit tillbaka efter sin inflygning på Malmslätt, Linköping.

Under hösten 1956 genomfördes den sista divisionsflygningen med T 18 och därmed var propellereran avslutad. Divisionernas flygtidsuttag på A 21R blev generellt sett litet, med perioder av låg kontinuitet.

Kvarvarande A 21R markställdes, utgick ur organisationen och kasserades den 4 april 1957.

Sammanställt av: *Herbert Lindblom*

Källor: Flygvapnets haverikommission rapport. Böcker och tidskrifter samt fd F 17 divchefer.

Hur var det att flyga T 18B?



T 18B med 57 mm kanon i torpedrummet.

Bild F 17

Hur det var att flyga T 18 på F 17? Nils-Erik Lindborg var en av yngsta som fick flyga T 18 och kommer fortfarande väl ihåg hur det var.

Rubriken är en fråga som jag ofta fått men aldrig haft tid att besvara riktigt. Nu skall jag försöka berätta hur jag upplevde det. Sista gången jag flög T 18 var 1957, på våren, så jag får försöka dra mig till minnes. Jag flög T 18B från 1952 till 1957 då flygplanen skrotades. Därmed togs Flygvapnets sista propellerdrivna stridsflygplan ur tjänst.

Som nybakad stamflygförare kom jag till F 17 1952. Jag hade för ett par månader sedan fyllt 18 år. Minns att jag gick ut i hangaren och klättrade upp på förarplatsen i en T 18B, torpedversionen av B 18B, som istället för den vanliga bomblasten kunde bära en 600 kg tung mina att lägga ut på något försåtligt ställe i skärgården, (som Marinen sedan plockade upp och kom tillbaka med) eller förses med en 57 mm kanon som avfyrade pansarspränggranater med en fart av 3,6 skott per sekund. Väl på plats, studerade jag det virrvarr av instrument och reglage som fanns på

förarplatsen. Lukten av kall aluminium, hydraulolja, motorolja, läder och 147-oktanig flygbensin var som parfym för en 18-års kille som bestämt sig för att bli flygare redan i koltåldern.

Jag tittade ut över vänster vinge och motorn, en Daimler Benz på lite över 1 450 hästkrafter som drev en trebladig jättepeller. Samma motor som tyskarna hade i sitt snabba jaktplan Messerschmitt Bf 109. När jag tittade ut över högra vingen såg jag en Bf 109-motor till.



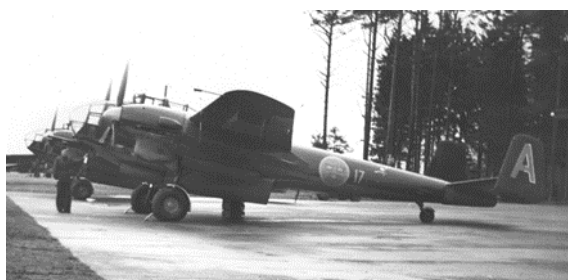
En Messerschmitt Bf 109 på F 17.

Foto F 17

Alltså en Messerschmitt på var sida tänkte jag och lade också märke till att det var drygt 17 m mellan vingpetsarna. Längden var drygt 13 m, höjden 4,42 m och jag undrade hur i Herrans namn jag skulle klara att flyga det här monstret.

Efter den tekniska kursen med genomgångar av de olika systemen, motor, hydraulik, landställ, vingklaffar, vapensystem och en massa andra teknikaliteter, så klarnade det hela och verkade inte fullt så skrämmande längre. Vid en genomgång i instruktionsverkstaden av landställsmekanismen frågade en elev om det var mekaniska eller hydrauliska bromsar. Instruktören, som var en gammal fanjunkare, en hedersman och inte så lite full i fasiken, spände ögonen i eleven. ”Det ska jag tala om för eleven att det är min själ amerikanska bromsar! Och så skall eleven inte fråga så j-a dumt”.

När 18 kom ut på förband flögs den med tyska motorer som inte var så driftsäkra, då det ofta var krigsfångar som arbetade i de tyska fabrikerna och de la gärna, när förmannen vände ryggen till, en näve grus eller vad man fick tag i, i vevstaks- eller motorblocksgjöten. Dessutom var det brist på mycket i Tyskland under kriget varför motorerna innehöll ganska mycket Ersatzstoffe. Packningar, O-ringar, slangklämmor m m var av dålig kvalitet.



T 18 B på linjen. Foto Arkiv K Månsson

Flygmotor i Trollhättan fick licens på att bygga DB 605-motorn och lade ut en beställning på ca 100 motorer som byggdes av Svenska Bolinder Munktell. Så flög man med en tysk och en svensk motor. När tillgången på svenska motorer blev bättre

flög man med två svenska motorer. Nu minskade haverifrekvensen markant. B 18 hade i början många haverier.

Inflygning på T 18B

Efter två, tre veckor var det dags för inflygning. Detta skedde på så vis att man i förarstolen med bindel för ögonen skulle ta på vartenda instrument och reglage som läraren nämnde. Man lärde sig hitta dem i kolmärker utan att ägna dem en blick.

I Saab 18 satt signalisten och åkte baklänges med utsikt över stjärtpartiet. Flygvapnet ansåg nog att det var något säkrare att åka med näsan pekande bakåt, för signalisten hade 20 kr mindre i risktillägg än piloten. Mellan ryggarna på föraren och signalisten hade man klämt in en 12 mm pansarplåt som också utgjorde kapoteringskydd.



”Nisse” Lindborg i cockpit på T 18. Bild U Wiberg

För inflygning hade man vänt signalistens stol och gjort ett hål i durken, cirka 20 x 50 cm, riggat till en spak som bestod av ett vanligt järnrör, i övre änden lindad med eltejp som handtag. Sidrodret var ett par pedaler som stack upp ur samma hål i golvet. Dessa pedaler fungerade inte som vanliga sidroderpedaler utan trampades av utrymmesskäl rakt ner i golvet, enligt samma princip som en gungbräda i en lekpark.

Avslutningsvis hade man lyckats få in en fartmätare och en höjdmätare där bak. Ställ, vingklaffar, gasreglage m m sköttes av den oerfarne eleven. Det var inte

mycket läraren där bak kunde gjort i händelse av motorbortfall.

Så började man med ett pass körning på marken. T 18B var inte särskilt lätt att köra på marken då man hade en låstapp i sporrhjulet som på grund av byråldseffekt ofta vägrade att koppla ur när man skulle svänga. I bland såg man en T 18B som när taxibanan svängde, fortsatte rakt fram för att sedan stanna ute på gräset. Med höjdrodret i läge fullt dyk började sedan gaspådrag ömsom på vänster och höger motor, plus att man gav vänster höger sidroder, då släppte som regel låstappen.

Efter två pass i dubbelkommando om vardera en timme och trettio minuter, med träning i motorbortfall m m, ansåg min lärare att nu kunde jag klara mig själv. Morgonen därpå stod jag uppsatt på flygprogrammet som förare på flygplan *Blå David* och signalist var den gamle erfarne sergeant Svensson. Han var tämligen fårad i ansiktet och kallades därför *Skrynkel Svisse*. (Kanske hade han varit med om många tidiga debuter.) Modiga pojkar signalisterna!



Klara för start! Fr v divchef 3. div kn Lange och fsig Johnsson. Foto F 17

Efter briefing och ordergivning tog vi våra fallskärmar och knallade ut till *Blå David*.

Mekanikern lämnade av flygplanet till mig och anmälde:

– *Blå David*, fulltankad, varmkörd, magnetkontrollen utan anmärkning, klar för flygning.



Stegen i nosen på T 18 B Bild F 17

Därmed övertog jag det juridiska ansvaret för flygplanet. Vi klättrade uppför stegen i nosen, Svensson först eftersom han skulle längst in, sedan jag själv. De gånger vi hade fotograf och spanare med, var han sist in för han satt på en liten stol i nosen. B och S 18 hade instigningsluckan på undersidan av kroppen, mellan landställshjulen. Sålunda krypande på durken fösande våra fallskärmar framför oss tog vi oss fram till respektive plats. Upp med fallskärmen i stolsbaljan, därefter satte man sig själv på fallskärmen och spände fast densamma. Därefter spände man fast flygplanets fastbindningsremmar, anslöt radioanslutningen samt kopplade i slangen till syrgasmasken. Ställde slutligen in roderpedaler och stolhöjd till ett för föraren passande läge.

Checklistan

Huvudströmbrytare i läge till, och då började alla instrument att röra sig och varningslamporna att tändas. Flygplanet levde upp. Magnetnycklarna sattes in i sina spår och på läge off.

Bränslekrantar på vänster och höger motor på läge framtankar. Det fanns dessutom

vänster och höger baktankar samt kroppstank. Fulltankad hade flygplanet en räckvidd på 2 600 km. Drygt 5 timmars flygtid. Bränsleförbrukningen var cirka 450 liter per timme. Oljeförbrukning var ca 4,5 liter per motor och timme.

Landstället ute och låst. Tre gröna lampor. Vingklaffar läge in. Oljekylarspjäll läge öppna.

Kylvätskeklaffar läge öppna.

Tankpumpar off. Pitotrörsvärme OK.

Snapspumparna låsta. Propelleromställning i läge automat. Syrgasen på 50 %. Checkar blänkarens funktion OK.

Automatkursstyraren i, läge off.

Avisning propellrar, läge off. Bombluckor stängda. 20 mm automatkanoner säkrade. 57 mm automatkanon säkrad, Armeringspak för bomber, i läge säkrat. Bombsikte släckt.

Bombväljarlåda läge off. Bromsar låsta. Höjdmätaren nollställd. Avläste millibartrycket, jämförde med det millibartryck som jag fick på väderföredragningen. Noterade skalfelet. (Man tar hänsyn till skalfelet och drar ifrån eller lägger till detta (beroende på om det var + eller -) då man passerar genomgångshöjden och ställer om höjdmätaren till standardtryck 1013,2 mb.)

Horisontgyrot i läge låst. Kolla huvens nödfällning låst och plomberad.

Ögonkontakt med mekanikern. Cirklande handrörelse med höger hand. Då huvan satt något till vänster om flygplanets centerlinje hade man ingen sikt under höger motor, därför startade man alltid denna motor först.

Mekanikern ger klartecken för start höger motor. Höger gasreglage 10 mm framfört. Fyra snapsar med höger snapspump. Låser pumpen. Magnetnyckel till läge 2. För upp svänghjulsstartens vippströmbrytare i uppfällt läge, håller kvar den medan jag hör hur svänghjulet viner upp i varv.

Då vinandet låter konstant, cirka 20 000 rpm, faller jag ner vippströmbrytaren, en

magnetisk klokoppling kopplar nu in hjulet på motorns vevaxel och drar på svänghjulets masskraft runt propellern cirka 5 varv. Motorn startar som regel på 3:e till 4:e varvet med ett slamrande och ett moln av oljerök, med eldslågor slickande runt avgasstudsarna, hostande och harklande innan den går över till ett spinnande tomgångsvarv. Kontrollerar oljetryck, bränsle-tryck och varvtal och kompressortryck.

Uttaxning

Nu samma förfarande med vänstermotorn, men här kan jag se att ingen är i vägen.

När båda motorerna går och alla motorvärden är normala frigör jag den konstgjorda horisonten, ställer in kursgyrot efter patinkompassen.



Varmkörning

Bild via SFF

Slår på radion, trycker in kanal C och anropar signalisten:

– Svisse, hör du mig?

– Hör dig högt och klart, svarar Svisse.

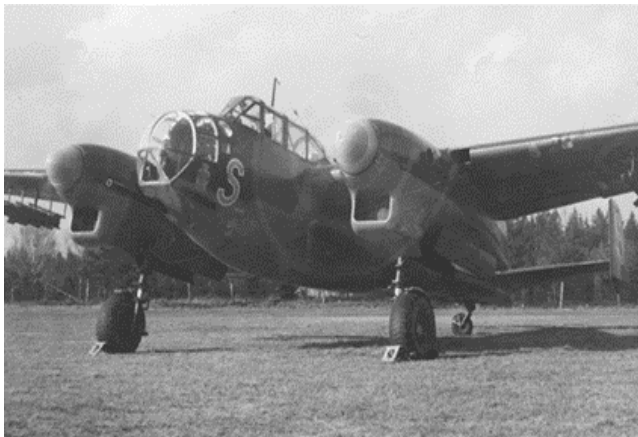
Jag ger tecken till mekanikern att ta bort bromsklossarna. Frigör roderlåsnings och kollar att rodren rör sig felfritt till ändlägena. Får tecken från mekanikern att bromsklossarna är borttagna. Frigör parkeringsbromsen, trycker in sändarknappen och anropar tornet:

– Ronnebytornet, *Blå David* klar att taxa ut. Svaret kommer omedelbart:

– *Blå David*, klar ut till bana 01.

Jag kvitterar genom två knapptryckningar på sändarknappen, ett i Flygvapnet veder-

taget sätt att kvittera, det sparade många ”Blå Martin uppfattat, klart slut”. När man själv sänder blockerar man kanalen. Alltså var kortfattad, någon i nödläge kan behöva komma fram snabbt.



Klar för utkörning.

Under utkörningen faller jag ner vingklaffarna femton grader, kontrollerar åter att gyrot och patinkompassen visar samma kursvärde. Det har tidigare hänt att det startats med olika kurser på de två kompasserna, som måste vara synkroniserade när man slår till automatkursstyraren. Genom vibrationer under start, glappkontakt och olyckliga omständigheter har tillslagsreläet för den automatiska kursstyraren slagit till. På cirka tjugo meters höjd gick sidorodren ut i maxläget, flygplanet rollade runt och slog i marken på rygg, med olyckligt slut.

Jag stannar cirka 40 m innan startbanan.

- Ronnebytorneret *Blå David* klar för start.
- *Blå David*, klar ut till bana 01, vind trea, femma, nolla, 15 km/h, klart att starta!

Två knapptryckningar. Släpper bromsarna, kollar att inget flygplan ligger på inflygning till banan, kollar kylvätsketemperaturen som visar 100⁰ C, det är OK. Slår till tankpumparna (T 18 hade lätt för att bli överhettad, särskilt vid långa taxningar sommartid.) Max tillåtet för start var 105⁰ C. Vid högre temperatur meddelade man tornet som skickade ut en brandkårsbil som sprutade vatten i vätskekylarnas luftintag.

Start

Kollar att konstgjorda horisonten är upplåst. Kör ut på banan och ser till att komma mitt på denna med de vita mittstrecken rakt under nosen. Drar på gas med en jämn rörelse, det vänstra gasreglaget något före det högra, cirka 8-10 mm. Detta eftersom båda propellrarna roterade åt samma håll varvid flygplanet girar kraftigt vänster. Då detta ibland inte var tillräckligt, fick man även ansätta fullt höger sidroder. I början av pådraget, innan sidrodret började få verkan, kunde det bli nödvändigt med lätta bromsningar på högerbromsen för att hålla kursen.

Allt eftersom farten ökade släppte man bromsen helt och började gå tillbaka med sidrodret nästan till neutralläget. Man drog på till ett kompressortryck på 98 cm vattenpelare i starten. Detta kontrollerade man på två instrument på höger sida av flygkroppen, nästan nere vid golvet. Där satt även varvräknarna så man kollade därför även varvet som inte fick överstiga 2 350 rpm. Då fartmätaren visade 170-180 km/h tog man mjukt spaken bakåt och intog stigläge.

Landställ in. Låter farten gå upp till 350 km/h. Tre röda lampor visade ställ inne och låst. På 100 meters höjd vingklaff in. Drar tillbaka gasreglagen till stigeffekt 92 cm i tryck och 2 150 rpm. Då hörs trafikledarens röst:

– Start kl 09:17, klart över till kanal D.

Fortsättning följer i del 2, i nästa nummer.

Nils-Erik Lindborg

Bearbetat och bildsatt av Bengt A Andersson

Nils-Erik Lindborg har som framgått varit flygförare på F 17. Han har också tidigare skrivit några artiklar i SFT, ur vilken denna är hämtad. Nils-Erik hälsas välkommen som ny medlem i föreningen men också som ett stöd i redaktionens arbete att berätta flyghistoria från forna dagar.

Red

En Reggiane J 20 Falco från F 10 på F 17 1945



För den oinvidige säger inte bilden ovan tv särskilt mycket. Det stora flygplanet är en Junker Ju 88 men i bildens nedre högra hörn syns en fena av ett mindre flygplan, märkt 2. Detta är samma flygplan som den högra bilden, en J 20 Falco från F 10. Båda bilderna är tagna på F 17 och har följande historia att berätta.

Tysk Junker Ju 88

Ett lite djupare tag i F 17 historia säger att det stora flygplanet är en tysk Junker Ju 88 G-6 som nödlandade på F 17 kl 06.00 den 8 maj 1945 på grund av motorstörning. Flygplanet var märkt BD+VF. Det var försedd med radar hade startat från Trondheim i Norge för att flyga till Kurlandområdet i dagens Lettland och bistå vid evakueringen där.

Efter en motorstörning utanför Skåne flög man in över Sverige och nödlandade på F 17 med en skuren motor.

Besättningen på två man fick återvända till västzonen. Flygplanet stod kvar på F 17 fram till 1947 då det skrotades.

Fena märkt 2

Vad är då detta för flygplan märkt 2 på fenan? Ytterliggare en bild ger lite mer information. Det är en svensk J 20 Falco från F 10 på Bulltofta.

Vid en frågestund efter mitt föredrag 2015 om Marinflyget på Stumholmen, ställde jag frågan om det var någon i Kamratföreningen som visste något om detta.

”Nille” – Nils-Erik Johansson som är en av de som var med på tiden vid starten för F 17 höjde genast rösten och berättade följande:

En dag på hösten 1944 eller våren 1945 nödlandade en J 20 Falco från F 10 på F 17. Den tillhörde F 10 Bulltofta men kan ha varit baserad på Revinge Hed.

Reparation var inte möjlig på F 17 så frågan var då hur man skulle transportera en J 20 till Bulltofta?

Lösningen blev att demontera yttervingarna på flygplanet. Bredden på stabilisatorn var ca 3,6 m och måttet över huvudvingen utan yttervingar var ca 3,5 m vilket möjliggjorde transport på landsväg. Sporrhjulet ställdes upp och monterades

fast på ett lastbilsflak och färden till Bulltofta påbörjades. Det blev en lång färd i låg fart med många möten och trångt att passager på sina ställen speciellt där det fanns stridsvagnshinder i betong utplacerade vid vägen.

På bilden nedan ser vi en liknande bogsering på beredskapsfältet, "Fält 2" i Sövdeborg 1944. Här används en "dolly" för att sätta sporrhjulet i och bogsera flygplanet. När det gällde transporten från F 17 sattes sporrhjulet på lastbilsflaket.

J 20 Falco nr 42

Det har funnits två J 20 i flygvapnet som varit märkta "42". Den första med nr 2342 havererade vid Traneberga gård i oktober 1943.

Den andra är nr 2350 som först var märkt 50 men senare märktes om till 42 när antalet flygplan minskade. Bogseringen från F 17 skedde efter oktober 1943 och då hade nr 2342 havererat. Det var J 20 Falco med FV-nr 2350 märkt 42 som bogserades

från F 17 till Bulltofta. Detta flygplan avfördes/kasserades sedermera i juli 1945.

J 20 Falco nr 40 på Flygvapenmuseum.



J 20 på Flygvapenmuseum

Bild Wikipedia

På Flygvapenmuseum finns en J 20 bevarad med vänstersidans plåtar ersatta med plexiglas så att hela den invändiga konstruktionen är synlig. Den italienska Reggiane fabriken influerades starkt vid konstruktionen av amerikanska Republic Seversky 106, i svenska flygvapnet benämnd J 9.

Bengt A Andersson



En likvärdig transport på beredskapsflygfält, Fält 2 i Sövdeborg 1944.

Foto: Gustaf Persson

FÖRENINGSSIDORNA

Qvintus 72 föredrag om Rb 68 Bloodhound Mk II, ett vapen i kalla kriget.

Vid Svensk Flyghistorisk Förening i Blekinge, Quintus 72:s möte den 5 april 2016 var F 17 Kamratförenings medlemmar inbjudna till ett gemensamt möte.



Rb 68-förbandet på väg ut, genom F 17 vakten.

Två TELUB pensionärer, Lars Ilstam och Lars-Olof Karlberg visade en film och berättade om hur de som TELUB medarbetare såg på perioden med Rb 68 i flygvapnet. Som avslutning berättade kamratföreningens ordförande Benny Hellström om hur det såg ut från F 17 horisont.

Personalen från TELUB var med under hela perioden från leverans från England till avvecklingen och skötte allt tekniskt underhåll av Bloodhoundsystemet.



Lars Ilstam, Benny Hellström, Lars-Olof Karlberg och Emil Lindberg.

Rb 68 – fyllde en lucka i luftförsvaret. Från slutet av 1950-talet och in på 60-talet ansågs det värsta hotet vara högt flygande atomvapenbärare. Olika utländska luftvärnsrobotar studerades det engelska systemet Bloodhound II inköptes.

Två robotar fanns uppställda på F 17, i flygfältets norra del, vilka användes för utbildning samt deltagande i olika luftförsvarsövningar, dock utan att avfyra någon robot.

F 17 hade en övningsgrupperingsplats ”Limpan” väster om Bräkne-Hoby som också utnyttjades av F 10 och F 12 robotdivisioner.

De grupperingsplatser som byggdes för skarpt läge var hemliga och användes aldrig för övning. Enligt uppgift så besöktes platserna aldrig av uniformsklädd personal eller militära fordon.

Förbandet övade skarpskjutning vid krigsförbandsövningar samt vid två skjut-tillfällen på Vidsel 1969 och 1975. Resultat var mycket bra.

I samband med avvecklingen köpte England tillbaka ett antal robotar. Även Schweiz köpte några robotar. All övriga materiel fick skrotas under hård kontroll då systemet ju fortfarande användes i flera länder.

Läs mer i Bredåkrabladet nr 2/2008 och 1/2014.

BAA

Kamratföreningens vårresa till Polen och Warszawa

Den 18-22 maj genomförde medlemmar från kamratföreningen en resa till Warszawa. Vi embarkerade färjan i Karlskrona på onsdagskvällen och intog en gemensam buffé på båten. Efter en natts sömn på färjan blev det purring redan vid sextiden, frukost och samling vid bussen. Resan tog några timmar med avbrott för lite mat och på eftermiddagen anlöpte vi den polska huvudstaden.



Stalins kulturpalats, en gåva till Warszawa.

Vi blev mottagna av en svensktalande (nåja) guide som ledde oss genom Warszawa där vi fick oss till livs stadens fantastiska och oroliga historia. Staden var tillhåll för den nazityska regimen och det som är mest anmärkningsvärt och som aldrig får glömmas är vad som skedde i det judiska ghettot. Warszawas getto var hem till nästan 500 000 judar under andra världskriget. Här bodde och levde judarna under hemska förhållanden innan de systematiskt transporterades till olika dödsläger runt om i Europa. Förhållandena var så dåliga att ca 100 000 av dem dog av hunger eller sjukdomar innan de ens hade lämnat gettot. Under andra världskriget genomled staden en enorm förstörelse. Men tack vare ett stort engagemang hos inte bara lokalborna utan hela landet så gick staden igenom en omfattande renovering och uppbyggnad. Idag finns det nästan inga spår kvar av kriget.



Monument vid Upprorsmuséet

Warszawa har på nytt blivit ett kulturellt och historiskt centrum. Stare Miasto, i gamla stan, byggdes upp från grunden och

man har verkligen ansträngt sig för att återställa denna stadsdel till sitt ursprungliga skick. Så småningom hamnade den på UNESCO:s världsarvslista. Därmed är gamla stan ett av de få återuppbyggda i hela världen att finnas med på listan.



Ordensborgen i Malbork

På fredagen upplevde vi själva staden med vandring, upplevelse och god mat. En vilksam sovmorgon på lördagen och vi tog bussen norrut igen. Vi besökte den kända ordensborgen Malbork strax söder om Gdansk. Borgen är Europas största tegelbyggnad och byggd i början av 1300-talet. Tyvärr hade vi bara några timmar på oss men vi hann med att inmundiga lokal mat tillagad på den tidens sätt med grytor över öppen eld. Efter besöket vid riddarborgen gick resan vidare till Gdynia och färjan mot Sverige och Karlskrona. Efter en mättande fartygsbuffé och natt på färjan angjorde vi Karlskrona och la till på Verkö tidigt på söndags-morgonen.

Tack till Ulf Alderlöf och Bo Hagertz som arrangerade den trevliga resan tillsammans med Balderbuss.

MS

C F 17 halvårsgenomgång 2016

Den 19 augusti samlades personalen i H47 för halvårsgenomgång och befordringsceremoni.

C F 17, öv Lars Bergström, inledde med en orientering om FV 90-årsjubileum, som genomförs på många platser i landet. Huvudflygdagarna sker på Malmslätt den 27 och 28 augusti. Flygvapenchefen kom-

mer även att besöka alla kamratföreningar som finns på nedlagda förband under hösten.

1925 beslöt riksdagen att FV skulle bli en självständig försvarsgren och sex mkr av-sattes för första året 1926, varav 2 mkr skulle avdelas för inköp av flygplan. Första chefen var general Karl A B Amundsson.

FM och F 17 målsättningar redovisades och kommenterades avseende måluppfyllnaden. En av huvuduppgifterna är den prioriterade incidentberedskapen och med anledning av det geografiska läget utgår huvuddelen av incidentberedskapen från F 17. Alla är medvetna om den ökade spänningen och övningsverksamheten i Östersjöområdet.

17:e flygflottiljen är nu ett krigsförband som betjänar krigsflygdivisionerna. Fredsstaben på F 17 är nu densamma som på krigsförbandet 17:e flygflj.

F 17 övningsverksamhet har varit omfattande med samövningar både med Nato-förband och med finska förband. Bland annat har landning skett på flygbaser i Baltikum.



Flygvapenövningen FVÖ 16 genomförs under början av september. Övningen är en

övning för svenska luftstridskrafter i ett nationellt scenario. Alla FV förband medverkar med ca 3500 deltagare varav 500 från F 17. Kostnaderna beräknas bli 21 mkr och F 17 deltar på baserna Ronneby, Hagshult och Visby. 36:e hemvärnsbataljonen Blekinge Väst deltar på F 17 och den 33:e hemvärnsbataljonen genomför KFÖ på Hagshult och på F 17. På F 17 kommer även ett lvrobotförband från Lv 6 i Halmstad att samöva. Förbandet har rb 97 (modifierade Hawk) och rb 70. Skärpt uppmärksamhet skall ske på främmande underrättelseverksamhet som har en förhöjd hotbild. Man vet att det kommer att genomföras sådan.

Arbetet med införande av PRIO intensifieras. Inriktningen är i första hand att skapa ett gemensamt stödsystem för uppföljning av Materiel (5-6) och därmed nå besparingar. Cheferna för förbanden får ett större materiellt och tekniskt ansvar för egen förbandsenhet. Bland annat åläggs chef med lageransvar att tillse att logistiska aktiviteter i och utanför system PRIO utförs. Utbildning genomförs under hösten och alla har ett ansvar att genomföra den.

I jämställhetsarbetet är målsättningen att 40 % av all personal som genomför GU skall vara av underrepresenterat kön (kvinnor). Årets grundutbildning rekryterade 21 procent kvinnor. På F 17 idag finns det 5-6 procent officerare-specialist-officerare av underrepresenterat kön. Arbetet fortsätter med att få fler kvinnliga chefer. Rekryteringen till GU-ny har gått bra och är nu till 100% uppfylld. Man rekryterar även personal som slutar i T (Tidvisa)-befattningar i FM.

Personalchefen informerade om att man "återgår" till bemannings- och karriärplanering av personalen. Vakanser i F 17 organisation bemannas i första hand inifrån och i andra hand som extern rekrytering.

Verksamhetsplaneringen för 2017 pågår och det blir en omfattande övningsverksamhet även detta år. Planer och orderverk revideras till stor del. 17:e flygflj stående order för ledning skall framtas

inför övning LTÖ 2 (Lednings-Tränings-Övning).

Arbetet med att slutföra Ronnebypaketet pågår enligt plan.

Slutförande av Ronnebypaketet

- Beredskapsplatta med byggnad
- Transportplatta
- FATO
- Helikopterplatta
- Helikopterhangar
- Flygledartorn
- Nya drivmedelsanläggningar
- Nya stridsflygplattor



Bland annat har den nya helikopterhangaren byggts och inredningsarbetet pågår för fullt. Förutom Ronnebypaketet skall en ny hundgård byggas för 8-10 mkr. Upphandling pågår som beräknas bli klar under 2017.

F 17 har målsättningen att bli bäst i FM på materielunderhåll till år 2020. Den tidigare flygverkstaden skall omvandlas till ett materielunderhållscentrum. SAAB har i år tecknat kontrakt på att överta och driva vidare den befintliga blästrings- och målningsverkstaden.

Ett stort antal personer har genomgått utbildningar och befordrades av flottiljchefen under närvaro av fanvakt. Två kaptener, fem löjtnanter, tre fanjunkare, 34 meniga av 1:a klass, 10 korpraler och nio vicekorpraler befordrades. Att materieförsörjningen inte fungerade full utvisade det sig då det inte gick att få fram gradbeteckningarna till de meniga av 1:a klass. De kommer att utdelas vid senare tillfälle.

Ett antal nya chefer har börjat under året:

C BASE	övl Patricia Wall
C FLYGE	övl Adam Nelson
C 1.div	övl Johan Elofsson
Infochef	Helene Nyberg

Efter fanvaktens avmarsch avslutades halvårsgenomgången.

B-W E

Flygvapnet firar 90 år på Malmen

Flygvapnet firade sitt 90-årsjubileum 26-28 augusti i Linköping. I samband med detta hade jag och hustru, glädjen att representera F 17 kamratförening.

Festligheterna inleddes, för vår del, med en jubileumsbankett på fredagskvällen med ett stort antal inbjudna gäster. Banketten ägde naturligtvis rum på anrika Flygvapenmuseum, var annars. God mat serverades och många tal hölls. Bland annat av försvarsministern, överbefälhavaren och flygvapenchefen. Ett speciellt tal framfördes av en 90-årig före detta flygvapenchef, Sven-Olof Olson. Han är alltså årsbarn med flygvapnet.



FV 90 år. Jubileumsbankett på flygvapenmuseum.

Under lördag och söndag genomfördes flygvapnets huvudflygdagar. Lördagen gynnades av varmt och soligt sommarväder medan söndagen drabbades av en hel del regn. Flyguppvisningarna genomfördes med både gamla och moderna flygplan samt helikoptrar. Såväl inhemska som utländska representanter genomförde strålande uppvisningar.

Detta blev en fantastisk helg för mig som ägnat en stor del av mitt liv åt flygvapnet.

BH

Rapporterna har författats av: Bengt A Andersson, Mats Svensson, Boo-Walter Eriksson och Benny Hellström.

Bilder: Försvarsmakten F 17

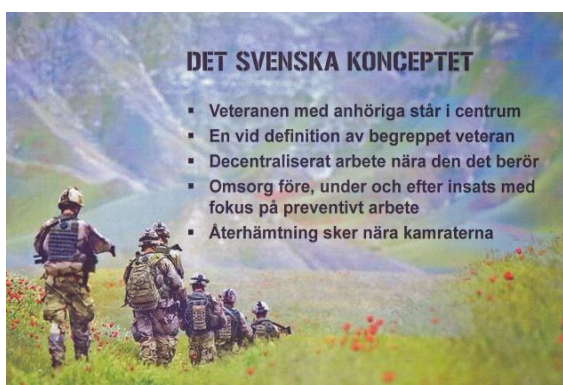
Förändringar i verksamheter och stöd till F 17

F 17 kamratförening, från början

Föreningen bildades 1979 och hade som främsta ändamål att stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört F 17 och senare också Ronneby garnison samt att bidra i vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen. Föreningen anslöt sig 1983 till riksförbundet SMKR (Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund) som är en samordnande organisation för de militära kamratföreningarna i Sverige. SMKR samverkar med FM/HKV (Försvarsmakten/Högkvarteret) och sammanhåller förbundets information för verksamheten på central nivå.

Nya uppgifter kommer till

2011 kom en ny lag om utlandstjänstgöring som krävde att FM skulle ta ett större socialt och ekonomiskt ansvar för soldatfamiljerna. I regeringens proposition om ”Modern personalförsörjning för ett användbart försvar” skulle FM redovisa en plan för anhörig- och familjefrågor. En central funktion inrättades i HKV med syfte att vara en sammanhållande kraft och utgöra ett kompetenscentrum för veteran- och anhörigfrågor, medan det lokala ansvaret lades på förbandscheferna.



FM upprättade samarbetsavtal med bland andra SMKR, vilket innebar att kamratstöd och mentorverksamhet fördes upp på agendan. Anslutna kamratföreningar arbetar på lokal nivå och stödjer sin moderflottilj efter de intentioner och underlag som SMKR förfogar över.

Utveckling och åtaganden

Kamratföreningen är en resurs och ett stöd för F 17 att värna om - att bli visad på och berätta förbands- och flyghistoria.

1993 fick föreningen C F17 uppdrag att orda ett förbandsmuseum i fd värnplikt-matsalens undre plan. Detta kunde öppnas för besök 1995. Vid branden 2002 kunde museets föremål och inventarier räddas och år 2015 återuppbyggt i stort på samma ställe under den nya matsalen Sleipner.

2006 beslutade kamratförenings styrelse om att ge ut en egen medlemstidning, kallad Bredåkrabladet. Syftet är i allt väsentligt att sprida kunskap om äldre tider till dem som är aktiva i dag och berätta om dagens verksamheter för oss pensionärer.

Fotoverksamheten har kommit i gungning sedan flottiljefotografen försvann ur organisationen. Föreningen har sedan omkring 2010 uppdraget att digitalisera F 17 och garnisonens fotomaterial och tidningsurklipp från flottiljens begynnelse till dags dato. Ett mycket omfattande arbete som kommer att ta ytterligare ett antal år att slutföra.

Försvarupplysning är en annan verksamhet som ägnas tid. C F 17 redovisar oftast aktuella försvarsfrågor i samband med föreningens årsmöten. F 17 inbjuder även representant till C F 17 halvårsgenomgångar och årsavslutningar. Informationen sprids sedan på lämpligt sätt via vår föreningstidning samt i mötet människor emellan. Att vara rätt informerad är en hederssak, liksom att vara en länk mellan F 17 och bygden.

Anhörigstöd är en ny verksamhet, några år gammal, som styrs upp genom F 17 men där kamratföreningen ska vara beredd att lämna stöd. SMKR erbjuder särskild utbildning, vilket krävs i bland annat grundläggande samtalsstöd samt genomgång av Försvarsmaktens värdegrund. Sådan utbildning genomförs innan kamratstödjarna sätts in i de olika verksamheterna. Personal ur styrelsen har genomfört sådan utbildning under hösten 2016.

F17 har för närvarande personal i Afghanistan och Mali, vars familjer kan behöva stöd och hjälp av olika slag.

HKV uppdrag, verksamhet och ekonomi

Av HKV/Prod verksamhetsuppdrag, VU 16, framgår att förbandschef ansvarar för sina relationer och överenskommelser med kamratföreningar och att följande särskilt beaktas:

- Att upprätta en ömsesidig och skriftlig överenskommelse om samarbete mellan förband och kamratförening. Sådan överenskommelse kan vara flerårig.
- Att prestationer och ersättningsförhållanden ska framgå samt hur verksamhetsrapportering och ekonomisk redovisning ska ske, dock minst en gång årligen.
- Att ersättning kan ges av FM för kostnader motsvarande föreningens utförda tjänster, allt enligt förbandschefs bestämmande och beslut.

Föreningens uppdrag och kostnader

Föreningens egen verksamhet som t ex föredrag, studiebesök och resor bekostas av den enskilde eller subventioneras till del av medlemsavgifter. Några uppgifter är enligt den nya ordningen ställda av F 17, i samråd och efter särskild överenskommelse och ekonomi.



Interiör från traditionsrummet

1) Kamratföreningen åläggs inreda traditionsrummet och i huvudsak genom bild och bildmontage berätta F 17 och Ronneby garnisons historia från begynnelsen 1944 fram till dags dato. Arbetsgruppen svarar även för visningar vid förekommande besök. Arbetet bedrivs ideellt men visst

pengabelopp anvisas och disponeras enligt styrelsens beslut.

2) Upprättande av digitalt fotoarkiv.

F 17 tillhandahåller skanner samt ersätter kostnader enligt överenskommelse.

3) Medlemstidningen Bredåkrabladet är styrelsens eget beslut. Tidningen trycks av FMV/GP. Tryckkostnader och porto i F 17 budget.

4) Representation och resor bekostas enligt överenskommelse i varje särskilt fall.

5) All arbetsinsats är ideell och kostnader för egen verksamhet bestrids av medlemsavgifter.

Verksamhetsplanering och budgetdialog

HKV/Prod ställer uppdrag som återfinns i, till förbandschefen ställda uppdrag. Kamratföreningens verksamhetsplanering, samt redovisningar och kostnadsutfall ingår i flottiljens rutiner, där kamratföreningens representant deltar.

SMKR verksamhetsuppföljning mm

SMKR inbjuder anslutna föreningar till representantskapsmöte vartannat år, vars huvudsyfte är att delge försvarupplysning samt informera om aktuellt arbetsläge och ge svar på frågor. SMKR administrerar även och inbjuder till Nordiskt kamratföreningsmöte där representant ur lokal förening inbjuds. Värdskapet alternerar mellan de Nordiska länderna. Kostnader före dessa möten tas ur föreningskassan.

Under senare år har regionsmöten kommit till, i avsikt att med tätare intervall informera, följa upp och utbilda.

Erfarenheter och tack

Samarbetet med F 17 fungerar mycket bra. Kamratföreningen vill också framföra ett varmt tack till F 17 och enheter i Ronneby garnison för stöd och hjälp vi fått genom åren, i vår strävan att såväl utveckla som att rationellt och bra genomföra vår verksamhet.

Sammanställt av: *Herbert Lindblom*
Ulf Alderlöf

MUSEIFÖREMÅLSSIDAN

Telefonväxel 100 DL



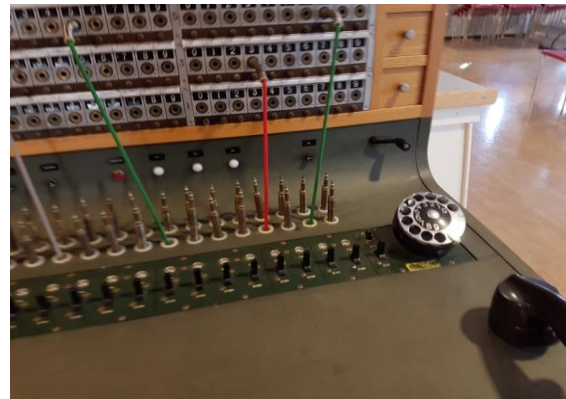
Telefonväxel 100 DL

På våra flygbaser, i Bas 60, satt denna växel i KC (kommandocentralen). Den utgjorde kärnan i den trådbaserade kommunikationen.

Växeln bemannades av värnpliktiga. Den värnpliktige kopplade med snörkopplingar (papiljotter) för de olika samtalen inom basen. Han kunde också ha medhörning för att höra att samtal pågick (eller av nyfikenhet).

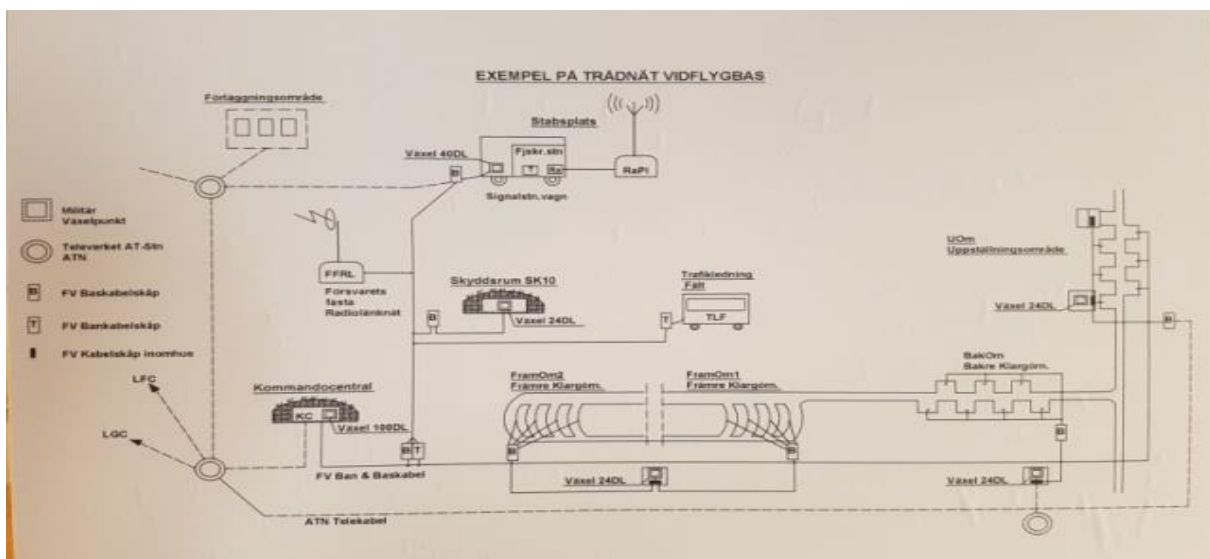
Baskabelnätet var den förbindelselänk som knöt ihop de 100 abonnenterna som kunde betjäna de mindre växlarna 24 DL, som fanns i vardera främre klargöringsområde, (Framom), samt i bakre klargöringsområde, (Bakom) och i uppställningsområde, (Uom).

I signalstationsvagnen satt också en 40 DL. Alla utifrån/externa inkommande samtal till basen gick genom denna växel i KC och förmedlades till övriga växlare och enskilda abonnenter.



Växelbordet

För extern kommunikation fanns två möjligheter, antingen ATN (televerket) eller via FFRL (Försvarets Fasta Radiolänknät) även benämnt ATL.



Exempel på trådnät vid flygbas

Sammanställt av: Museigruppen