



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F 17 Kamratförening 1-2024



- F 17 Blekinge flygflottilj, 80 år, 1944-2024 -

Ur Innehållet:
Årsmöte 2024
F 17 80 år historik
Första landningen amerikansk
Vem var Torsten Rapp?
22 sekunder A 32
Radar del 2
Ryssjan, en räddare
JA 37 37440 10 år
Flygdag 2024



BREDÅKRABLADET 1-2024

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 37 Årgång 19.

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

Ulf Alderlöf, ordförande

Redaktion och grafisk produktion

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

Teknisk rådgivning

Mats Svensson 070 821 95 61

Tryck

Åtta45 Tryckeri, Karlskrona 0455-33 52 16

Adress

F 17 Kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida www.f17kamratforening.se

Omslaget visar:

Stora bilden: Tillsammans över Östersjön. 15 februari 2024 genomförde Flygvapnet samövning med Frankrike och Nederländerna. Lufttankning från A330 MRTT (KC-30) och samövning med franska Mirage 2000 över Östersjön – tillsammans bygger vi säkerhet i vårt närområde. Flygvapnet representerades av 171:a och 172:a stridsflygdivisionerna från F 17 - Blekinge flygflottilj. Foto: 172.sfdv

Lilla bilden: Sveriges inträde i Nato 2024

Bli medlem i F 17 Kamratförening

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

Ändamålet med föreningens verksamhet är att verka för och stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, att bidra till vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen, att gagna ett gott kamratskap och att vara en länk mellan garnisonen och bygden. Föreningens aktiviteter omfattar, i stort, studiebesök eller föredrag, avslutat med måltid, framtagning av medlemstidningen Bredåkrabladet, hemsidan, museiarbete, fotoskanning och resor.

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

Vi önskar få fler medlemmar som fortfarande är i aktiv tjänst. Om du vill bli medlem kontakta styrelsen@f17kamratforening.se eller sätt in årsavgiften som "Ny medlem" enligt nedan.

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

För nytt medlemskap inbetalas årsavgiften till plusgiro 855979 – 1 eller Swish 123 164 36 18. Ange "Ny medlem" samt namn och adress. Årsavgiften aviseras sedan normalt med kallelsen till årsmötet.

Föreningen vill gärna ha era e-postadresser för enklare kontakt med er medlemmar!

Kontakt med föreningen sker via e-post till sekreteraren@f17kamratforening.se

Mycket välkommen i kamratkretsen!

Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING

Medlemmar!

Det här är sista ledaren jag skriver, eftersom jag valt att avgå som föreningsordförande vid årsmötet 2024. Det räcker med femton år som styrelsens, senare hela föreningens ordförande.

Det mesta som hänt under dessa år har varit positivt. Styrelsearbetet har fungerat utmärkt. Liten omsättning av medlemmarna. I nuvarande styrelse har merparten varit med i mer än tio år. Glädjande nog fick styrelsen sin första kvinnliga medarbetare 2021. Lite smolk i bågaren är att antalet föreningsmedlemmar minskat, med nästan ett hundra, under det här femton åren. Nuvarande medlemsantal är ca 450. Styrelsen har arbetet intensivt för att vända denna negativa utveckling. Reseverksamheten har också legat på en låg nivå de senaste åren. Det började med pandemin, men fortsatte dessvärre även efteråt. Trots flera försök att besöka intressanta resmål, har intresset varit så lågt, att de fått ställas in.

Slutligen vill jag tacka alla medlemmar, för de år jag haft tillsammans med er. Jag hoppas vi ses snart igen i någon av de aktiviteter som föreningen anordnar. Jag lämnar bara styrelsen och inte föreningen.

Benny Hellström

Som nyvald ordförande vill jag tacka för förtroendet att få leda föreningen de kommande två åren.

Jag tackar Benny för hans år som ordförande samt de som lämnat styrelsearbetet eller andra uppgifter i föreningen för det arbete ni lagt ned för föreningen.

Bara några dagar efter årsmötet avled avgångne styrelseledamoten Rune Petersson, kom lite som en chock, hann tyvärr inte tacka honom personligen för hans arbete i föreningen, vila i frid!

Hur ser framtiden ut, ja mycket står i stjärnorna, men vi vet att en eventuell flytt av traditionsrummet, samt våra andra lokaler står högt på listan, detta på grund av brist på lokaliteter, men vart vet vi ännu inte, detta ligger några år framåt, troligen med kommunens blivande museum i Ronneby, då tillgänglighet för alla blir bättre än nu!

Vi kommer att delta i SMKRs representantskapsmöte i april, där man skall diskutera dess framtid, detta beroende på att SMKRs ej längre får pengar från Högkvarteret.

En stor uppgift för oss är flygdagen i augusti där vi skall visa upp oss, samt hjälpa flottiljen med vissa uppgifter, här behöver vi ett antal frivilliga.

Styrelsen skall jobba för att försöka få igång resorna, detta har under senaste åren varit svårt att få tillräckligt antal. Vi skall också försöka få till fler studiebesök, föreläsningar framöver.

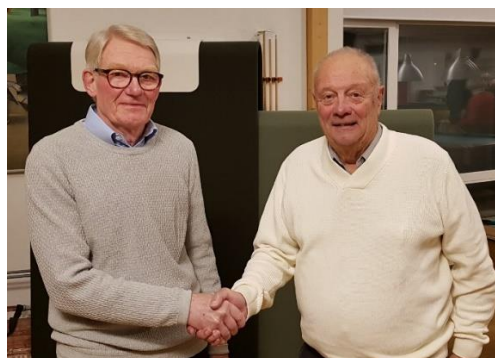
Jag ser med tillförsikt på framtiden, att vi skall kunna behålla våra gamla medlemmar samt att försöka få in nya yngre i föreningen, det är nödvändigt för framtiden!

För information gå gärna in på vår hemsida, där finns en del att läsa!

Jag önskar er alla en fin och skön sommar och ta hand om varandra!

Ulf Alderlöf

Ordförande



Ulf Alderlöf tar över efter Benny Hellström

Ronneby Garnison

Blekinge 240415



Nato - Så blev vi slutligen fullvärdiga medlemmar i Nato den 7 mars 2024. För Sverige är detta en historisk förändring i vår säkerhetspolitik, kanske den största på mer än 200 år när vi nu lämnat den militära alliansfriheten bakom oss.

För mig som ryckte in för värnplikt 1989 så har det verkligen varit många och stora förändringar under de efterföljande 35 åren till 2024. Det började med Berlinmurens fall och Sovjetunionens upplösning följt av en stabilitet i Europa med ett ökande antal Nato- och EU-länder. Flygvapnet minskade snabbt i antal flottiljer, divisioner och basbataljoner och vårt nationella taktiska koncept med god förmåga till spridning minskade i förmåga efterhand när framförallt vår basorganisation blev starkt reducerad. Förmågan och metodiken har dock funnits kvar samtidigt som tyngdpunkten operativt svängde mot stora internationella Nato- och FN-insatser där F 17 var uppsättande förband vid flera tillfällen. För F 17 präglades 2000-talet av ombeväpning till JAS 39 Gripen i två steg och en gradvis ökad interoperabilitet som följdes internationell beredskap med bland annat SWAFRAP, NBG 08, SE02 och NBG11. Insatsen med stridsflyg i Libyen under Operation Unified Protector 2011 gav en internationell verifiering av att vi kunde bidra med våra förmågor i en Nato-operation. Stödet från Danmark på Sicilien kan inte nog betonas där vi nu 13 år senare snabbt fördjupar vårt samarbete men nu i en regional kontext.

Under samma period har vi kunnat följa ett allt mer revanschistiskt och aggressivt Ryssland som anföll Georgien 2008 följt av Ukraina i begränsad omfattning 2014. Jag besökte själv Ukraina 2018 och även om hela Ukraina inte var drabbat så var kriget i den östra delen omfattande och de löpande förlusterna höga. Rysslands fullskaliga anfall av Ukraina 2022 kastade slutligen omkull hela den europeiska säkerhetsordningen och förde oss med full kraft in i den oroliga tid vi nu upplever i Europa. Vägen från Berlinmurens fall till Sveriges medlemskap den 7 mars 2024 är en historisk resa vi på F 17 tillsammans delar när vi nu och framöver bygger vår säkerhet tillsammans med övriga 31 medlemsländer i Nato både civilt och militärt.

Frågan vad medlemskapet innebär för Flygvapnet och för F 17 är den fråga jag löpande fått hela vägen fram till medlemskapet. För stora delar av vår försvarsgren var vi så långt det var möjligt redan integrerade efter vår resa med mer än 20 års fokuserat arbete mot en internationalisering där Nato-metoder blivit en grundregel och en interoperabilitet i våra flyg- och materielsystem en standard. Vi har därutöver deltagit i ett stort antal kvalificerade övningar och insatser där både tekniska system och vår förmåga att kunna verka i sammansatta förband i en Natokontext kunnat verifieras. Det är därför inte förvånande när Nato och de största medlemsländerna hälsar Sverige särskilt välkomna som det 32:a medlemslandet då vi gör Nato starkare direkt samtidigt som Nato ger Sverige den traktatsbundna säkerhetsgarantin som Artikel 5 innebär. Avseende Natos integrerade luft- och robotförsvar så arbetar vi nu fokuserat med de delar som inte kunnat omhändertas innan medlemskapet blev klart.

F 17 med sitt strategiska läge mot det operativt viktiga området Östersjön, Hagshultsbasens robusthet i centrala Sydsverige och F 17 Gotland på Visby flygplats är samtliga mycket viktiga delar när vi nu tar oss an framtida ansvar som Nato-medlemmar. Vår personal, vår förmåga till personalförsörjning och vår förmåga att lösa vår huvuduppgift här och nu är viktigare än någonsin. Jag är väldigt stolt över vår

verksamhet och vår nuvarande förmåga här och nu men ser verkligen fram emot kommande utveckling som vi löser tillsammans.

Danmark fördjupar vi nu ytterligare samarbetet med inom flera områden. Jag har besökt Fighter Wing Skrydstруп med delegation vilket ökat vår kunskap och förståelse men också för vilka möjligheter som finns. Det ömsesidiga förtroendet är verkligen på plats för att ta samarbetet till nästa nivå, inte minst med vår gemensamma insats under Unified Protector som grund. Sedan dess har divisionerna genomfört samövning mellan JAS 39 och F-35 inom ramen för Cross Border Training (CBT), något vi kommer att se betydligt mer av i framtiden.



172:a stridsflygdivision från F 17 tillsammans med danska F-35 från Skrydstруп. Foto 172.sfdv

På flygunderhållssidan har det tagits tydliga steg framåt avseende Aircraft Cross Service (ACS) där F-16 landat på F 17 för klargöring, något som uppskattats mycket av våra medarbetare.



Klargöring på F 17 av dansk F-16

I närtid kommer Överste Kim Jensen med delegation att besöka F 17 vilket vi verkligen ser fram emot. Vi planerar med danskt deltagande på flera av våra viktigare tillfällen med bland annat flyguppvisning där också vi kommer att delta vid bland annat Danish Air Show i Aalborg 9 juni.

Även med Jaegerkorpet, som är en del av Danmarks specialförbandssystem, fördjupas samarbetet. Vi har en lång tradition av samarbete genom Flygbasjägarna och den danska övningen Palnatoke. Även här så är förtroendet verkligen på plats för att bredda och fördjupa samarbetet och att ta det till nästa nivå.



Överlämning av sköld från C F 17 till Danska Jaeger corps

De nordiska flygvapenchefernas överenskommelse för ett år sedan om att utöka samarbetet på alla nivåer inom alla områden är något vi på F 17 lever och omsätter i handling i vår ordinarie verksamhet. Där det finns ömsesidig vinning genomförs samarbete naturligt och för våra unga medarbetare kommer detta i närtid bli helt naturligt från starten i karriären. Vi som varit med ett tag känner istället starkt att det är något vi borde gjort betydligt tidigare, att det är en pusselbit som äntligen läggs på plats. Den omedelbara närheten, de goda kommunikationsmöjligheterna men framförallt det goda förtroendet gör detta både önskvärt men också nödvändigt givet det säkerhetspolitiska läget.

Personalförsörjning är ett prioriterat område där F 17 verkligen arbetat fokuserat det senaste året vilket nu gett bra och tydliga resultat. Vi har ett mycket stort söktryck mot officersprogrammet (OP), specialistofficersutbildningen (SOU) och till anställning som soldat (GSS). Det som är särskilt glädjande är att betydligt fler av de sökande än tidigare även är behöriga vilket är lovande för uttagningsprocessen. Nu pågår intervjuer och tester på plikt- och provningsverket samtidigt som de

sökande ges möjlighet att få mer information om de olika anställningsformerna, möjligheterna till boende i närliggande kommuner och allt annat som behöver komma på plats för att flytta till en ny stad eller som i vissa fall en helt annan del av landet. Vi har lagt stor vikt ett nära samarbete med kommuner och länsstyrelse för att visa upp vårt fina län och visa på hur fantastiskt det är att bo och leva här samtidigt som man kan jobba på en fin arbetsplats med meningsfulla arbetsuppgifter och fantastiska medarbetare. För många handlar det också om möjligheten att flytta hemifrån där regionala och lokala styrkor som att i princip vara garanterad ett förstahandskontrakt, kunna bosätta sig nära skärgården och dessutom kunna välja mellan flera kommuner är en lyx och en stor fördel som vi väljer att lyfta fram särskilt.

Centrala undersökningar visar att de värnpliktiga trivs på F 17 och i särskilt hög grad kan tänka sig ett fortsatt engagemang i Försvarsmakten. De trivs med sina befäl och instruktörer, de trivs med varandra men framförallt så känner de sig trygga med att kunna lyfta frågor som är viktiga för dem och att de blir lyssnade på. Från min sida vet jag att vi inte är ofelbara och att vi behöver arbeta väldigt fokuserat för att de ska ha rätt utrustning för sin utbildning, goda träningsmöjligheter och ett trivsamt soldathem men framförallt välutbildade och motiverande befäl och instruktörer som de närmaste förebilderna. Om det skulle kvarstå någon tveksamhet så vill jag med all tydlighet betona denna betydelse. Att leva och representera flygvapenandan i den vardagliga utbildningen är vår starkaste rekryteringskraft. De höga nivåer från behöriga sökande vi nu ser är ett resultat från ett kvalitativt och engagerat lagarbete som noteras i hela Försvarsmakten och även utanför, något jag och vi alla ska vara oerhört stolta över.

Tillväxt är en ofta använt begrepp som jag ska kommentera några delar av. I vissa avseenden utgör tillväxten delar som tidigare varit efter-satta eller underfinansierade, i flera fall både och. Det innebär att det framförallt märks internt i verksamheten där förutsättningar att

lösa huvuduppgifterna blir bättre. I andra fall innebär det modernisering av tidigare system eller i några fall ombeväpning, exempelvis till 39 E med tillhörande tidsplaner. Därutöver består tillväxten det som även numerärt blir fler där antalet värnpliktiga är en central del.



C F 17 vid befordran av värnpliktiga korpraler

När denna text skrivs är det 164 värnpliktiga under utbildning på F 17 fördelade under sin grundutbildning (GU) på 5 plutoner varav en flygbasjägerpluton. Detta antal kommer att växa med en pluton om året till totalt 300 inneliggande värnpliktiga som från 2025 kommer att rycka in både Q1 och Q3 för att möjliggöra en kvalitativ befattningsutbildning över tid. Inryck vid två tillfällen möjliggör exempelvis för oss att dubbla antalet flygmekaniker vilket inte varit möjligt annars då det finns en gräns i antal per befattningsutbildning. Alla enheter arbetar hårt för att bibehålla hög kvalitet och en god säkerhet i utbildningen samtidig som den växer. Det innebär förändringsarbeten som inte alltid är så efterfrågade men i detta fall upplever jag att motsatsen är fallet. I år satte vi upp ett 6.e kompani och planen är att vi 2025 sätter upp även ett flygbassäkkompani. Förändringsarbeten tar kraft men är samtidigt något välkommet och i detta fall blir det ett steg i att ”laga rätt” då det medför tydliga funktionskompanier med tydliga uppgifter i hela konfliktkedjan, något som är efterfrågat och välkomnas av alla.

Återupprättande av ett flygverkstadskompani på F 17 och hemtagning av delar av SOU till Flygvapnet är inriktningar som F 17 nu arbetar med. Att jag nämner det här utan att alla formella beslut ännu inte är fattade är på grund av att det är två omfattande förändringsarbeten

som hela förbandet känner till och som jag vet berör medlemmarna i kamratföreningen särskilt. Behovet av en flygverkstad även på F 17 finns för att klara antalet tillsyner och hemtagning av inriktningarna säkförband, logistik och samband till flygvapnet behövs för att få en ändamålsenlig utbildning av våra officerare. I båda fallen är F 17 inriktade att få en central roll.

Besöken vid F 17 är fortsatt många och nivån på besöken höga. Det sätt på vilket vi presenterar förbandet och vår verksamhet är uppskattat samtidigt som intresset är större än någonsin. Nato-processen och det tidigare lagda försvarsbeslutet tillsammans med många kvalificerade multinationella övningar har inneburit ett extra stort intresse.



C F 17 Anders Jönsson med försvarsminister Pål Jonson

Vad vi visar varierar naturligtvis lite från besök till besök men något som alltid uppskattas är förevisningar, möten med våra värnpliktiga och deras befäl och instruktörer samt naturligtvis förevisning av JAS 39 med tekniker och piloter. Att de som förevisar också uppskattar besöken är viktigt att vara medveten om. Vikten av att bli sedd, att förstå vilket stort intresse det är för sin verksamhet och att många personer med stor påverkan verkligen vill veta hur utbildningen uppfattas, hur personal och värnpliktiga trivs och vilken förmåga de bidrar med gör besöken ömsesidigt viktiga och har därför getts en hög prioritet från min sida. De senaste 12 mån har vi haft flera ÖB-besök, både nationella och internationella, flera besök av FV-ledningen, flera besök av våra politiska företrädare både med regional anknytning och de med centralt ansvar för försvarsområdet, flera gemensamma besök inom ramen för totalförsvaret med Landshövdingar, Länsråd och

försvarsdirektörer men också av andra myndighetsledningar som exempelvis Plikt- och provningsverket och Fortifikationsverket.

I återkopplingarna efter besöken lyfter besökarna alltid särskilt fram personalen de fått möta, att de är trevliga, att de är imponerade av kompetensnivån på alla nivåer och inom alla personalkategorier och att de uppfattar alla som väldigt professionella. Statistik och materiel noteras men det är intrycken från personliga möten som består. Varje gång blir jag lika stolt och är helt trygg med att verksamheten även fortsatt beskrivs bäst längst ut i genomförandet av vår fantastiska personal.

Kommande tillfällen där kamratföreningens medlemmar kan närvara och kanske bidra är vid **Veterandagen** den 29/5 i Ronneby brunns-park och naturligtvis vid **Flygdagen** den 24/8. Vi genomför även en **Anhörigdag** för de värnpliktiga 1/6 som vi vet har ett stort intresse för bland annat traditionsrummet. Fokus varierar lite mellan dessa tillfällen men den röda tråden är ett inkluderade kamratskap, att visa upp förbandets professionalism men också att bekräfta för oss själva och befolkningen att vi är redo att lösa vår huvuduppgift här och nu. Vi kommer att fokusera ytterligare för att våra nuvarande och tidigare medarbetare ska kunna samlas för att bevara traditioner, uppmärksamma medarbetare, informera en nyfiken men ibland också orolig allmänhet. Det är ett viktigt bidrag i vår personalförsörjning, viktigt för att våra medarbetare ska bli sedda och för att tidigare medarbetare ska fortsatt känna en inkluderade kamratskap även när man inte arbetar kvar på F 17 eller i Flygvapnet. Här har F 17 kamratförening en viktig roll som bas för denna utveckling som jag kommer att stödja helhjärtat.

Starkare tillsammans – We are Nato

Anders Jönsson

C F 17

Foto Jonas Holmberg/
Försvarsmakten



F 17 Kamratförenings årsmöte 2024-03-21



F 17 KF Styrelse 2024, 7 personer, fr vänster: Bengt Andersson, Bengt Gustafsson, Solweig Svensson, nyvalde Anders Larsson, Ulf Alderlöf ordf, Bo Hagertz och Leif Possung.

Kamratföreningen kallade sina medlemmar till årsmöte 2024 i lokal GLADSHEIM i Byggnad 65, Matsalsbyggnaden på F 17. Flertalet började kvällen med ett kort besök i Traditionsrummet där många oftast glada minnen kunde berättas.

Årsmöte 2024-03-21

Ordförande Benny Hellström hälsade alla välkomna till lokal Gladshiem och förklarade årsmötet öppnat. Mötet förklarades behörigen utlyst och Benny Hellström valdes till mötesordförande och Bosse Hagertz till mötessekreterare.

Ansvarsfrihet

Verksamhetsberättelse, förvaltningsberättelse genomgicks och lades till handlingarna. Efter revisorernas berättelse beviljade årsmötet styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.

Årsavgift

Beslutades att årsavgiften för 2025 blir oförändrad 100 kr.

Motioner

Det fanns tre motioner från styrelsen gällande ändring av stadgarna. Från stadgarna §7: Beslut om stadgeändring fattas vid årsmötet och skall för att äga giltighet biträdas av minst 2/3 av antalet avgivna röster.

Motion 1: § 19 Styrelsens sammansättning och beslutsförmåga. ”Styrelsen består av styrelseordförande och åtta ledamöter” ändras till ”Styrelsen består av styrelseordförande och sex ledamöter”.

Motion 2: § 19 Styrelsens sammansättning och beslutsförmåga. ”Styrelsen är beslutsförmåga när minst fem ledamöter är närvarande” ändras till ”minst fyra ledamöter är närvarande”.

Motion 3: Text ändras i § 13 Revisorernas åliggande och § 15 Ärenden vid årsmötet, punkt 13”. Val av två revisorer” ändras till ”val på ett år av en revisor och en revisorssuppleant”

Alla motioner gällande stadgeändringarna godkändes enhälligt.

Val

Ulf Alderlöf valdes av årsmötet till föreningens nye ordförande då Benny Hellström avsagt sig omval och lämnar styrelsen.



Ordförande Ulf Alderlöf med avgående Benny Hellström

Lämnade styrelsen gjorde Allan Lindgren och Rune Petersson. Omval skedde på Bo Hagertz och Bengt Gustafsson. Nyval skedde av Anders Larsson. Till revisor valdes Rune Kronkvist. Styrelsen jobbar på att ta fram en revisors-suppleant.

Valberedning

Valberedningen sedan 20 år, Håkan Lundqvist och Jonny Andersson tyckte de gjort sitt uppdrag klart och hade tackat nej till omval på årsmötet. Inga nya kandidater till valberedningen kom fram på årsmötet så avgående ordförande Benny Hellström och avgående kassör Allan Lindgren tog rollerna under ett år. Det påtalade att det enbart var ett år medan framtagning av nya kandidater till valberedningen pågår.

Avtackning

Styrelseledamöterna Allan Lindgren och Rune Petersson (ej närvarande) avtackades liksom revisorerna Birgit Lindman och Berit Svensson (ej närvarande) och valberedningens Håkan Lundqvist och Jonny Andersson.

Efter avslutat årsmöte avtackades den avgående ordförande Benny Hellström av den nyvalde ordförande Ulf Alderlöf.

Information

Stf C F 17 övlt Morgan Thalin informerade i C F 17 frånvaro om läget i Försvarsmakten och på F 17. Inträdet i Nato, DCA avtalet, fler värnpliktiga och tillväxten på F 17 blir en stor utmaning de kommande åren.

Nato inträdet kommer att påverka Försvarsmakten och F 17 på många sätt. Under mån-

dagen 18 mars hade överbefälhavare Micael Bydén bjudit in till en flaggceremoni på Karlbergs slott i närvaro av H.M. Konungen, för att manifestera Sveriges inträde i försvarsalliansen Nato.

– Nu är vi med om skiftet i att gå från att vara partner till allierad, det är en stor förändring för Försvarsmakten och min personal. Försvaret av Sverige börjar nu vid Natos gemensamma gräns. Försvarsmaktens uppdrag från och med nu lyder: Vi försvarar Sverige, våra allierade och vår frihet att leva som vi själva väljer, sa ÖB i sitt tal till åhörarna.

DCA

Representanter från Sverige och USA har under 2023 förhandlat fram ett avtal som fördjupar försvarssamarbetet mellan länderna. Förhandlingarna rör ett så kallat Defence Cooperation Agreement (DCA) som kommer att utgöra ett ramverk för det fortsatta försvarssamarbetet genom att reglera förutsättningarna för amerikanska styrkors närvaro i Sverige. Ett DCA öppnar för ett ännu närmare samarbete med USA både bilateralt och inom ramen för Nato. Genom avtalet får amerikansk militär tillgång till svenska militära baser på 17 orter. Det möjliggör lagring av militär utrustning och att bedriva verksamhet på svenskt territorium. Avtalet innebär inte nödvändigtvis amerikansk närvaro på samtliga 17 orter däribland, Ronneby flottiljområde.

Middag

Efter årsmöte och Information togs en kort uppfriskande promenad till Bredåkramässen. Här ledde klubbmästaren Allan Lindgren gästerna på sedvanligt elegant sätt genom silltallrik, ärtor och pannkakor. Punsch fanns tillgänglig för de som ville ha. Kvällen avslutades med kaffe och samkväm. Ett stort tack till Allan Lindgren och Mässföreningen.

Text Bengt A Andersson



F 17 firar 80-årsjubileum 1944-2024



B 3 var första huvudflygplantyp på F 17. Här blå A från 2.div

Foto F 17 arkiv

Mitt under brinnande världskrig ute i Europa fattade Sveriges riksdag, 1942, beslut om att sätta upp ett antal nya flygflottiljer, däribland F 17. Uppbyggnaden gick snabbt och den 1 juli 1944 fanns ett flygfält klart på Bredåkra hed i Kallinge. Flottiljen organiserades inledningsvis för marinsamverkan och tillfördes bombflygplan B 3. Modernare flygplanstyper kom och flygtaktiken utvecklades snabbt. Med jetflygets intåg under 1950-talet följde krav på permanentad start- och landningsbana. Flottiljens geografiska läge i den svenska neutralitetsvakten och senare beredskapsuppgifter under det kalla kriget har varit en väsentlig omständighet i flottiljens verksamhet. Flygplanstyper och uppgifter avlöste varandra fram till dagens JAS 39 divisioner. Här följer en kort resumé över F 17 uppgifter och verksamheter genom åren.

Invigning

Den 1 juli 1944 sattes flottiljen upp i Kallinge och tilldelades namnet Kungl Blekinge flygflottilj.

På F 8 Barkarby överlämnade Konung Gustav V den 17 september 1944 flottiljens fana till flottiljchefen övlt Rapp. Invigning skedde den 6 november 1944.

Första uppgiften

F 17 hade som första uppgift att samverka med marinen och tankar fanns att förlägga flottiljen på Ramdalslätten öster om Karlskrona.

Nu blev det Bredåkra hed där kronan ägde mark sedan Blekinge Bataljons övningar på heden 1888-1901.

Trafikledning och flygfältet

Flygtrafikledningen skedde först från ett torn på kanslihusets tak. Fältytan bestod av ett stort gräsfält med tre korsande gräsbanor under de första åren.

Bombflygplan

B 3 (Junkers Ju 86K) tillfördes flottiljen som första huvudflygplantyp från F 1 i Västerås. De modifierades från bomber till att kunna bära minor och torpeder.

T 18B – Blev inget torpedflygplan

1947 ombeväpnades F 17 till Saab T 18B avsedd att fälla minor och torpeder. Flygplanet var anpassat till då rådande hotbild. I samband med att F 17 tillfördes T/B 18 under 1947-48

fick F 17 sin första permanenta bana då man på den öst-västliga gräsbanan byggde en betongdel på 300x40 m.

A 32 - Jetåldern inleds 1956

Att gå från propeller- till jetflygplan var ett stort steg. Enligt planerna skulle F 17 tillföras A 32 Lansen under 1956. För att underlätta övergången överfördes 1954-55 ett 10-tal jetflygplan A 21R som piloterna flögs in på.

Rb 68 – Fyllde en lucka i luftförsvaret.

Luftvärnsrobotar behövdes mot hot i kalla kriget och det engelska robotsystemet Bloodhound II inköptes. Från 1968 fanns systemet operativt på några flottiljer i östra och södra Sverige. F 17 var en av dem.

J 35 Draken – Jaktflyget gör sitt intåg

1973 skulle, enligt försvarsbeslut, F 17 bli jaktflottilj. A 32 började avvecklas för att ge plats för J 35 Draken. Ett antal J 35F överfördes från nedlagda F 3 och fördelades på 1. och 2. div medan 3. div hade kvar A 32 till 1975 års utgång.

S 37 Viggen - Spaningsflyget gör entré

1975 fattade riksdagen beslut om F 11 nedläggning, vilket omsattes i försvarsbeslut 1977. S 32 och S 35 skulle gå ur organisationen och ersättas med S 37. En division sattes upp på F 13 och en 1978 på F 17. En ny 37-hangar byggdes, benämnd H 33.

STRIL – Stridsledning och luftbevakning

Luftförsvarscentralen Lfc S2 fanns, i berget i Torsfors, Karlskrona. Stril 60 hade byggts ut med Rrgc i Rödeby. Vid F 12 nedläggning 1978 överfördes sektorsansvaret till F 17. PS 08-stationen i Emmaboda avvecklades 1979 och ersattes av en ny höghöjdsradar PS 860. Lågspaningsradarn PS 15, avvecklades under 1990-talet och ersattes med radarpluton PS 870/T. År 2000 lades Rrgc S2S ned och 2003 överfördes F10H med Stric S till F 17 i samband med F 10 nedläggning. 2012 överfördes F 17 STRIL till Luftstridsskolan i Uppsala.

Helikopter i flygräddningstjänst

Möjligheten att rädda personal vid flyghaverier över hav var viktig. Olika lösningar söktes men det var först 1966 som Hkp 4, Vertol 107,

placerades ut på F 17 och några andra flottiljer. Hkp 4 ersattes 1990 av Hkp 10, Super Puma som flögs fram till överföringen till civil flygräddningsorganisation.

Transportflyg – en efterfrågad resurs

Ombyggda B 3 blev första transportflyget. De ersattes på 1950-talet av fyra Tp-83 Pembroke. En Transportflyggrupp med bl a TP 103 Cessna Citation fanns på F 17 mellan 1988 och 2009.

JA 37 – Tung och kraftfull

JA 37-systemet innebar ett stort framsteg i teknik och kapacitet. Kraven på utökade prestanda medförde att flygplanen blev större och tyngre. JA 37 var inget undantag och hade en max startvikt på 22,5 ton. Förarna kunde nu göra insatserna från höjd-överläge även mot en anflygande fiende på lägsta höjd.

JAS 39 – Löser alla uppgifter

I och med Berlinmurens fall 1989, Sovjetunionens sönderfall och Warszawapaktens upplösning ändrades hotbilden mot Sverige och invasionshotet tonades ner. Politikerna fattade därför beslut om en stor nedrustning av försvaret. Många förband lades ned. Vid nedläggningen av F 10 2002 fick F 17 två divisioner JAS 39 A/B. I samband med ombeväpningen till JAS 39 skedde en omfattande nybyggnation och JAS anpassning. De båda 37-hangerna sammanbyggdes till en, H 47. År 2004 inleddes ombeväpning till JAS 39 C/D. I mars 2015 slutlevererades JAS 39C/D till flygvapnet.

Ronnebypaketet gav nytt flygledartorn, ny transport- och incidentplatta och helikopter-verksamhet inom Tredje helikopterskvadronen.

2024

På Blekinge flygflottilj, F 17 finns 2024 två insatsberedda stridsflygdivisioner med JAS 39C/D. Omvärlden har snabbt förändrats, värnpliktsutbildningen ökat och Sveriges inträde i NATO kommer att innebära stora förändringar för verksamheten på flottiljen.

Bengt A Andersson

Källa Bredåkrabladet 1-2019

Första landningen var en amerikansk nödlandning



En amerikansk Boeing B-17G Flygande fästning buklandade den 9 mar 1944 på flygfältet under byggnad på F 17. Landningen skedde från söder och flygplanet vände med Nosen pekar mot sydväst. I bakgrunden syns den byggnad som senare flyttades in på F 17 som BY239.

Den första "landningen" på Blekinge flygflottilj, F 17 skedde nästan 8 månader före invigningen av flottiljen den 6 november 1944. Redan den 9 mars 1944 nödlandade en skadad amerikansk B-17G Flygande fästning på det nybyggda flygfältet.

Bombning av Berlin

Den 9 mars 1944 avdelades 526 bombplan för ett allierat bombanfall mot Berlin, Hannover, Brunswick och Nienburg. Sammanlagt 490 flygplan fällde totalt 1 207 ton bomber över målen. Efter anfallen rapporterades åtta flygplan saknade eller förlorade.

B-17G 42-31564 NV-O

I ett av flygplanen en amerikansk Boeing B-17G Flygande fästning 42-31564 NV-O fick piloten Lt Floyd klockan 13.38 (position 5300N-1340E, norr om Berlin) problem med motor nr 2 som plötsligt stoppade, sannolikt på grund av tysk luftvärnseld. Effektminskningen gjorde det omöjligt att hålla platsen i formationen. Piloten fällde bomblasten och flög norrut mot Sverige. Klockan 15.50 passerade bombaren Ystad på omkring 8000 meters höjd. De kartor man hade tillgängliga täckte endast den sydligaste delen av Sverige och när man passerat Sölvesborg och passerade

Ronneby beslutade besättningen att landa på fältet vid Bredåkra. Några i besättningen förberedde fallskärmshopp men 1:e piloten Lt Floyd förbjöd detta.

Landning på Bredåkra hed, F 17



Ur Svenska Dagbladet 10 mar 1944

Klockan 15.58 buklandade planet och besättningen gjorde ett misslyckat försök att förstöra planet genom att utlösa tre magnesiumfacklor. Tändningen fungerade emellertid inte.

Planets besättning om 10 man försökte först springa till en skogsdunge i närheten men militär personal sköt varningsskott varefter

flygarna återvände till planet. De förstod då att de var i Sverige och stämde upp i ett amerikanskt hurrarop enligt tidningsreferaten.

Samtliga flygare var obeväpnade då de lämnade planet och inga bomber fanns kvar ombord. Bomberna hade tydligen kommit på avsedd plats enligt tidningstexten.

Besättning var 1:e pilot Dick Floyd, 2:e pilot: Grady Williams, navigatör: Chas Harbin, bombfällare: Merritt Wheeler, flygingenjör /ryggskytt: George Dolan, signalist: Paul Kishbaugh, bukskytt: Henry Rodenbeck, sidoskyttar: Francis Strodtman, Lou Konisarek och akterskytt: Ken Davidson

Amerikanerna togs om hand och placerades i vakthuset vid F 17. Kapten Nils H. Dahl samtalade senare med besättningen. Av den skriftliga rapporten framgår att flygplanet deltagit i anfallet mot Berlin. Styrkan eskorterades av P-47 Thunderbolt och P-38 Lockheed Lightning.



Under nosen finns beväpning i tornet och på kroppssidorna

Det blev givetvis folkvandring till landningsplatsen som emellertid avspärrats av militären.

Internering

Besättningen internerades vid Korsnäs. 1/Lt Floyd anlände till Korsnäs den 11 mars och

repatrierades (hemskickades) den 22 juli 1944. Andra i besättningen stannade ytterligare några månader.

De amerikanska flygarna hade betydligt högre lön än en svensk medelinkomst och framför allt högre än andra i Sverige internerade flygare. Polska militärer var till exempel tvungna att arbeta på sågverket i Korsnäs eller att hugga ved på bygden för att tjäna ihop lite fickpengar.

Avundsjuka kunde lätt uppstå bland de militära grupperna med så olika levnadsvillkor och därför tyckte de ansvariga inom interneringsdetaljen att det vore bättre att hålla isär dem. Därför flyttades amerikanerna från lägerbarackerna för att få bo på hotell och pensionat. De fick sova i varma, sköna sängar med rena lakan och leva som om de var på semester. Många relationer med svenska flickor uppstod.

Åter till England

Flygplanet lyftes med domkrafter, pallades upp så hjulen kunde fällas ut. Skadorna var inte större än att de kunde repareras. Motorer och propellrar byttes och flygplanet flögs den 16 april 1945 tillbaka England, tre veckor innan kriget i Europa slutade!



Uppallad och hjulen på väg ut. Propellrar böjda. Motor- och propellerbyten påbörjade

Bengt A Andersson

Källor: Amerikanska Nödlandare, Widfelt.

Foto: Fotograf okänd från Arlandasamlingarnas arkiv.
www.forcedlandingcollection.se

F 17s förste flottiljchef Torsten Rapp, vem var han?

Familj

Bo Torsten Rapp, född 20 april 1905 i Hedvig Eleonora församling, Stockholm, son till grosshandlare Johan David Rapp och Eva Hedvig Gustava Swartz. Gift den 30 september 1933 med Ulla Gerda Maria Willers (född 1908). Död 23 mars 1993 i Maria Magdalena församling, Stockholm. Hans gravvård återfinns på Ingarö kyrkogård i Uppland.

Rapp Johan David Grossh.	76	26	Upsala "
Eva Hedvig Gustaf Swartz	82	12	Öl. Närke "
Johan David Anders Gagne	83	15	Öst. Närke "
A. Bo Torsten	85	20	Öst. Närke "

Utbildning och tjänst

Från början såg det ut som det skulle bli flottan. Rapp var stockholmare och tänkte ursprungligen läsa juridik för att bli affärsjurist. Men hur det nu var stod hans håg till sjön. Han hade seglat sen han var liten pojke och segling var hans stora hobby. Varje sommar tog han med sig familjen och låg ute i 3-4 veckor med sin östersjö-sexa. Nu blev han sjöofficer i stället för affärsjurist. Men han bibehöll intresset för affärer och det kom honom väl tillpass när han småningom blev souschef för flygförvaltningen.

Efter studentexamen vid Saltsjöbadens Samskola vårterminen 1923 blev han sjökadett den 29 juni 1923. Han avlade sjöofficersexamen den 5 oktober 1926, blev fänrik vid flottan den 7 oktober 1926, löjtnant där 6 oktober 1928. Han kommenderades till flygvapnet den 1 november 1928 och blev löjtnant där den 1 juli 1930. Ursprungligen tänkte han visserligen bara utbilda sig till flygspanare, men har man en gång givit sig flygningen i våld brukar han själv betyga – så släpper den aldrig sitt grepp. Han blev omskolad till jaktflygare på Malmslätt under den icke obekante »Paddan» Gyllenkrooks ledning.

Rapp genomgick därefter Kungliga Sjökrigshögskolans allmänna kurs 1932-1933 och dess stabskurs 1934-1935. Han tjänstgjorde vid Flygstabens organisationsavdelning 1 juni

1935-1938, blev kapten i flygvapnet den 30 juni 1937 och var ledamot av styrelsen för försvarsväsendets centrala civilanställningsbyrå den 1 januari 1938. Samma år blev han divisionschef vid Roslagens flygflottilj, F 2 Hägernäs och därefter tillförordnad chef för Flygstabens organisationsavdelning 1941, ord den 1 juli 1943, ledamot av 1942 års reservbefälssakkunniga juni-november 1942, major i flygvapnet den 1 juli 1942 och överstelöjtnant där den 1 april 1944.



Torsten Rapp

Rapp blev chef för Blekinge flygflottilj, F 17 Kallinge den 23 juni 1944, överste den 1 juli 1947, souschef för Flygstaben den 1 oktober 1948, var ledamot av försvarets skolutredning juni 1950-mars 1952, av styrelsen för Svenska officersförbundet den 25 november 1950, chef för Fjärde flygeskadern (E 4) den 1 april 1951, för Tredje flygeskadern (E 3) den 1 juli 1954. Året efter den 1 oktober 1955 blev han generalmajor.

Från den 1 juli 1956 var han tillförordnad chef för Flygförvaltningens flygplanavdelning den 1 juli 1956, ledamot av styrelsen för Flygtekniska försöksanstalten 1957, souschef vid Flygför-

valtningen tillika ledamot av styrelsen för Försvarets forskningsanstalt och ledamot av Försvarets förvaltningsdirektion den 1 oktober 1957, befordrad till generallöjtnant och chef för flygvapnet den 15 januari (tillträdde 1 juli) 1960.

Rapp blev chef för flygvapnet efter Axel Ljungdahl, en befattning som han bara fick uppehålla ett år för att såsom den förste av »de blå» bli överbefälhavare (ÖB) efter Nils Swedlund.

General och överbefälhavare (ÖB) blev Rapp den 10 mars (tillträdde 1 oktober) 1961 till den 30 september 1970. Med sin bakgrund från flygvapnet var han den första överbefälhavaren som inte rekryterats ur armén.

Varför blev det Rapp? Inte bara därför att han är »de blå» självskrivne kandidat, utan framför allt därför att han vid sidan av sina utomordentliga rent militära kvalifikationer har den vidsyn, den vilja och förmåga till samarbete, den vilja och förmåga att sätta försvaret över försvarsgrenarna, som mer än någonsin krävs av ÖB.

Rapp invaldes som ledamot av Kungliga Krigsvetenskapsakademien 1959 och som hedersledamot av Kungliga Örlogsmannasällskapet 1962.

Rapp var general i flygvapnets reserv 1 oktober 1970-1981.

Kärnvapenprogram

Det var Rapp som gav den slutgiltiga nåda-stöten åt det svenska kärnvapenprogrammet. I valet mellan en atombomb och SAAB AJ 37 Viggen valde han det sistnämnda.

En skrattande chef

”Generalen som kan skratta” brukade Torsten Rapp karakteriseras av sina medarbetare i flygförvaltningen, där man inte var bortskämd med en skrattande souschef. I de då dystra tiderna möttes man av sammanbitna hålogda knektar, som när de någon gång förvrider läpparna till ett leende för tanken till morrande blodhundar. I deras krets tedde sig Torsten Rapp som en glad bulldogg. Han är en liten, trind, pigg man med röda kinder, glest hår och muntra gråblå ögon. Han verkar egentligen oförskämt civil och det

beror inte bara på att han gärna uppträder utan livre, för att begagna hans egen karaktéristiska fras. Han gjorde intryck av en yngre, framgångsrik företagsledare av modernt snitt: effektiv, rationell och obyråkratisk, med ett utpräglat sinne för den mänskliga faktorn i arbetsekvationen och med en välsignad fond av humor.

Den har han som sagt användning för, kanske i högre grad än alla de kolleger som redan för länge sedan slutat skratta. Framför allt nu då han såsom överbefälhavare får att göra med en försvarsminister, som bakom militärledningens rygg skär ned övningstiden med 15% för att spara in 5 miljoner och därtill lägger munkorg i atomvapenfrågan på officersskåren, och en riksdag, som redan börjat fattigauctionen på försvaret under den förskönande benämningen försvarsuppgörelse. Då vill det till att man är en behärskad natur med den psykiska ventil som utgörs av förmågan att se det löjliga i saker och människor – inte minst i politiker.

Tålmod och gott humör

Torsten Rapp har tidigt lärt sig att det lönar sig med. Den fruktade dåvarande flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld hade besök av den pensionerade översten Gösta v. Porat, då Rapp ringde på chefstelefonen och bad att få föredra ett brådskande ärende. Överste v. Porat ville gå för att inte störa, men Nordenskiöld bad honom stanna kvar. Det blev en pinsam stund.

Rapps föredragning gick stick i stäv med Nordenskiölds uppfattning, vilket denne icke försummade att med skärpa framhålla. Rapp stod på sig tills han slutligen blev utkörd med sträng tillsägelse att både tänka och arbeta igenom förslaget bättre. Denna inkompetensförklaring av Rapp tyckte v. Porat var ytterst obehaglig att behöva bevittna ända tills Nordenskiöld, sedan Rapp avlägsnat sig, vände sig till v. Porat och yttrade: ”Den du, är en förbannat duktig karl. Den kommer vi att få en oerhörd nytta av i flygvapnet” och så blev det.

Summerat av Rune Kronkvist

Källor: Wikipedia med flera källor på nätet.

F 17 Tidslinje 1944-2024									
FLYGVAPNET									
Uppgift	Torped	Torped						Jakt	
	Mina	Attack			Attack				Attack
Flygplantyper	1944-1946	1947	1949	1955	1956	1964	1966	1973	1975
	B 3	T 18			A 32			A 32	
F 17 Divisioner								J 35	
1: a div Marinflyg	(T 2)	T 18, B 18			A 32			J 35	
2:a div Minfällning	B 3D	T 18, B 18			A 32			J 35	
3:e div Torpedfällning	B 3B	T 18, B 18			A 32			A 32	A 32 slut
Tp / Hkp			B 3D	B 3C	Tp 83	Hkp 3	Hkp 4		

Kort historik för Blekinge Flygflottilj

1886-1902 Blekinge Bataljon på Bredåkra Hed
1944 Flottiljen, F 17 sattes upp den 1 juli efter ett riksdagsbeslut 1942.

1943-45 Nödlandare från USA och Tyskland

1944 Den 17 september mottog dåvarande flottiljchefen, Överstelöjtnant Torsten Rapp Kungliga Blekinge Flygflottiljs fana ur Kung Gustav V:s hand vid en ceremoni på F 8.

1944 Den 6 november invigdes Kungliga Blekinge Flygflottilj på Bredåkra hed, då dess fana blottades för första gången.

1944 B 3 blir det första krigsflygplanet

1945 Flygbostäder byggs i Ronneby

1945 Flottiljen ingår i Fjärde flygeskadern.

1946 Segelflyg med egen flygklubb bildas på F 17

1947 Flottiljen blir bombflottilj.

1947 Matbombning sker med B 3

1947 Saab T 18 blir huvudflygplan

1948 Hugo Svenow ny flottiljchef

1948 Flottiljen överförs till Första flygeskadern.

1951 Sten Rydström ny flottiljchef

1954 Flottiljen går in i jetåldern med A 21R.

1955 Tp 83 Pembroke flyger till Turkiet

1956 Övergång till jet med A 32 Lansen och F 17 blir attackflottilj.

1958 Civilflyget inleds i Kallinge

1964 F 17 tillförs en Hkp-enhet för sjö-räddning.

1963 Robot 68

1963 Per Svensson ny flottiljchef

1967 F 17 tillförs administrativt en Hkp-grupp från F 8.

1966 Carl-Otto Larsson ny flottiljchef

1972 Start Parasailing

1973 Jaktflottilj med två div. J 35F Draken

1975 Erik Spångberg ny flottiljchef

1975 Sista attackdivisionen Qvintus Gul med A 32 lades ned.

1976 till 1978 var F17 en ren jaktflottilj med två divisioner J 35F.

1978 Flottiljen övertar sektorsansvaret över sektor S2 från Kalmar flygflottilj.

1978 Luftvärnsrobotbataljonen avvecklas.

1978 F 17 blir en blandflottilj med jakt och spaning då flottiljens jaktdivision Qvintus Blå omorganiseras till spaningsdivision med S 37 SH/SF Viggen inför nedläggningen av F 11.

1980 Flottiljen tillförs ett detachement i Kalmar.

1981 Flottiljens sektor S 2 uppgår i Sektor Syd organiserat under Skånska flygflottiljen.

1982 J 35 byts ut mot JA 37.

1983 Helikopter blir flottiljens 3:e division.

1983 F 17 detachement i Kalmar avvecklas.

1984 Rolf Clementson ny flottiljchef

1988 Transportflyggruppen sätts upp.

1987 Gunnar Ståhl ny flottiljchef

1987 Den 7 januari satte Marinflyget upp en ny helikopterdivision, 13. Helikopterdivisionen, vilken samlokaliseras med flottiljens Helikopterdivision.

1990 Boo-Walter Eriksson ny flottiljchef

1992 Personalflygklubbar bildas då SK 50 säljs ut

1993 Spaningsdivision Qvintus Blå omorganiseras till jaktdivision flyttar spaningsdivisionen till F 10 och ersätts med en JA 37 division från nedlagda

-1993 1994-		2024							
		FÖRSVARSMAKTEN							
Jakt									
Spaning		Jakt/Attack/Spaning							
1978	1982	1990	1993	2002	2002		2011		2024
J 35	JA 37		JA 37		JAS 39A/B		JAS 39C/D		JAS 39C/D
SF/SH 37	SF/SH 37								
J 35	JA 37		JA 37	JA 37 slut	JAS 39A/B		JAS 39C/D		JAS 39C/D
SF/SH 37	SF/SH 37		JA 37	JA 37 slut	JAS 39A/B		JAS 39C/D		JAS 39C/D
3: div slut		Flyg trp grupp							
	HKP 10 / HKP 4C			Helikopterflottiljen			HKP 15	HKP 14	

F 13 och F 17 blir återigen en renodlad jaktflottilj.

1994 F 17, 50 år 1944-1994

1997 Helikopterdivisionen upphör då Försvarsmakten samlade all helikopterverksamhet i den nyuppsatta Helikopterflottiljen.

1998 Lennart Petersson ny flottiljchef

1999 Flygverkstaden vid flottiljen överförs till Försvarsmaktens flygverkstäder.

2000 Lars Johansson ny flottiljchef

2000 Södra flygkommandot avvecklas den 30 juni och flottiljen lyder direkt under chefen

Flygvapnets taktiska stab.

2001 Libyen insatsen FL01/02

2002 Slutfluket för JA 37 Jaktviggen

2002 F 17 Gotland tillhör F 17

2002 Flottiljen ombeväpnas med två divisioner

JAS 39A Gripen. Flygplan och personal från nedlagda F 10. Flottiljens två jaktdivisioner organiseras till Jakt/attack/spaningsdivisioner, så kallade 'multi-role'.

2002 Flottiljen tillförs strildetachment i Hästveda som 2008 överförs till Luftstridskolan.

2003 Lars Lundell ny flottiljchef

2003 Flottiljen tillförs detachment vid Malmen

2007 Niclas Karlsson ny flottiljchef

2008 Nordic Battle Group

2008 Red Flag 08

2009 Mats Helgesson ny flottiljchef

2009 Fyra krigsdivisioner, 2 på F 17, 2 på F 21

2010 Flygbasjägarskolan avvecklas

2010 Flottiljen får nya taktiska anropskoder

2010 Riksdagen ersätter värnplikten med fast anställda och kontrakterade soldater

2011 Övergång till enbart JAS 39 C/D

2011 Civil Sjö och flygräddningsberedskap

2011 JAS 39 i Libyeninsatsen

2011 HKP 10 till Afghanistan

2012 Gabor Nagy ny flottiljchef

2012 Lion Effort övning på F 17

2012 Invigning av den nya beredskapsbyggnaden

2013 Ronneby paketet, upphandling börjar

2013 JAS 39 25 år luften

2013 Flygtekniskt gymnasium startar

2013 RED Flag övning, åtta JAS-flygplan från

F 17 till USA via lufttankning.

2013 SK 60 i ny version till F 17

2014 Magnus Liljegren tf flottiljchef

2014 F 17, 70 år 1944-2014

2014 Lars Bergström ny flottiljchef

2015 Fyra JAS-divisioner blir sex, två på F 17.

2015 HKP 10 Super Puma slutfluket

2015 Traditionsrummet invigt

2015 Nytt flygledartorn

2015 Sista JAS 39 Gripen C anländer

2015 Flygverkstaden avvecklas

2015 Pelarviggen på plats i Sörby

2016 HKP 14 till Helikopterflottiljen på F 17

2017 Övning Aurora-17

2018 Värnplikt återinförd

2019 F 17, 75 år 1944-2019

2019 Tommy Petersson ny flottiljchef

2022 Återetablering av flygverkstaden

2022 Anders Jönsson ny flottiljchef

2023 Utökat antal värnpliktiga

2024 Sverige medlem i Nato

2024 F 17, 80 år 1944-2024



TJUGOTVÅ SEKUNDER!

Ungefär så lång tid tog det att göra ett flank-anfall med A 32 från upptagning från lägsta höjd till passage av målet.

Den taktiska enheten var division (åtta flygplan) och anflygning och anfall utfördes med två fyrgrupper i kolonn där avstånden mellan grupperna var två kilometer. Under anflygningen med distansekonomisk fart (ca 600 kmh) på lägsta höjd (10 - 20 m över hav) var den bakre gruppen försvarsgrupperad, dvs rotarna var grupperade med nästan två kilometers lucka. På så vis kunde besättningarna ögonspana bakom varandra efter fientligt jaktflyg. Detta kompletterade det elektroniska bakomvarningssystem som fanns i flygplanen.

I första hand var det vår uppgift att anfalla fartygsmål i en fientlig invasionsflotta. Men om vi blev utsatta för motståndarens jaktflyg redan under anflygning så var det viktigare att "dra sig ur" än att försöka ta sig fram till målet för att anfalla. Risken var stor att man annars inte skulle kunna komma hem med flygplanet oskadat och därmed ha riskerat att förlora en besättning men också en "plattform" att hänga ny last på. För att åstadkomma bästa möjliga prestanda på det egna flygplanet var det alltså nödvändigt att fälla vapenlasten och därmed minska vikten samtidigt som luftmotståndet på flygplanet minskade. Detta sammantaget förbättrade oddsen i positiv riktning och på så sätt chanserna att komma undan motståndarjakten. Redan 1942 vid Midway använde amerikanskt flyg en metod som kallades "sax" för att kunna bekämpa

anfallande japanskt jaktflyg. Skillnaden i vår tillämpning var att vi använde metoden för att förhindra fiendejakt att komma åt oss. De försvarsgrupperade rotarna svängde kraftigt mot varandra fortsatt på lägsta höjd och möttes på kontrakurs mitt i svängen. Vi förmedlade våra inbördes lägen på radio kontinuerligt. När vi samövade med vårt eget jaktflyg visade det sig att de hade stora problem med att komma i anfallsposition mot oss.



Bilden visar den mängd av olika vapentyper som kunde bäras av A 32. Fyra fast monterade 20mm akan i nosen. Bomber, raketer och sjömålsrobot Rb04 i balkar under vingarna i olika lastalternativ beroende på typ av mål.

Robot 04 var självklart det vapen som man helst skulle vilja använda eftersom man då inte behövde komma nära ett välförsvarat fartyg. Men tillgången på detta vapen var begränsad och därför kom det istället att bli olika typer av bomber eller eventuellt raketer som skulle användas. 250 kg, 500 kg och 600 kg min-bomber var de vapen som skulle hängas på våra flygplan, 4x250 kg eller två av de tyngre per flygplan.

Med bomblast eller raketer genomfördes dyk-anfall med fäll-/skjutavstånd på ca 1200 -1500

meter från målet. Det var mycket nära! Man befann sig alltså innanför portén på försvarande luftvärnsvapen och det gällde att exponera sig så kort tid som möjligt i det området.

På avstånd 90 km från målet hade farten ökat till drygt 900 kmh. I detta exempel har vi planerat för att de olika fartygsmålen ligger till vänster om anflygningskursen vilket gör att respektive grupper i själva anfallsfasen kommer att göra en svag vänstersväng in mot målen. Gruppen ligger i lång flank, höger. En ”smal”, nästan kolonnliknande gruppering.

Flankanfallet är egentligen ett ”vanligt” dykanfall som har genomgått en utveckling från den ursprungliga metoden där hela gruppen manövrerade i "en klump" till ett enskilt manövrerande men ändå i sammanhållen grupp. Förbandschefen, men även medlemmarna i gruppen fick genom denna metod mycket större frihet i sitt manövrerande. Förbandschefen kunde i princip "göra vad han ville", de övriga "hängde med"!



En 4-grupp A 32 Lansen i ryggläge i flankformation, troligen toppen på en looping. Fotografen Fred Nilsson sitter i baksits på 4:an.

Anfallet börjar på avstånd 5,5 km och i detta fall ser förarna sina mål ca 20° ute till vänster, målfördelningen är klar och gruppchefen initierar en relativt kraftig upptagning med 3-3,5 G. För en oinvigd kan hela manövrerandet under anfallet verka bryskt men allt är väl övat och det behövs aldrig några direktiv på radio.

På ca 300 - 400 m höjdrollar gruppmedlemmarna enskilt åt vänster till ryggläge för att ”dra ner” nosen (3-3,5 G) mot målet och därefter rolla tillbaka till rättvänt läge, sikta i två till max (!) fyra sekunder, fälla eller skjuta,

kort upptagning (4-4,5 G) för att undgå egna splitter och därefter halvroll (3-4 G) ner till lägsta höjd igen. Givetvis kunde anfallet även göras åt höger, gruppen då i flank vänster.



Q 43 hängd med raketer, dessa fanns i fyra olika diametrar mellan 13,5 – 18 cm för olika måltyper.

Flankanfallet var verkligen ett ”raceranfall”, hela förloppet med de olika momenten gick mycket snabbt med relativt bryska manövrer. Vid några tillfällen medföljde studietjänstgörande officerare ur andra försvarsgrenar i baksitsar (navigatörsplats). För det mesta var det ingen av dessa medföljande som hade en aning om vad som hade hänt trots att vi berättade i förväg vad som skulle komma att hända!

Direkt efter anfallet flög de enskilda flygplanen ut på lägsta höjd med ögonkontakt. Strävan var att snabbt samla ihop hela gruppen igen för återflygningen. På så vis fanns de bästa förut-sättningarna för att kunna lämna det fientliga området och ge varandra skydd på hemvägen.

Olle Jensen september 2016

Redigerad och bildsatt av Ingmar Olofsson

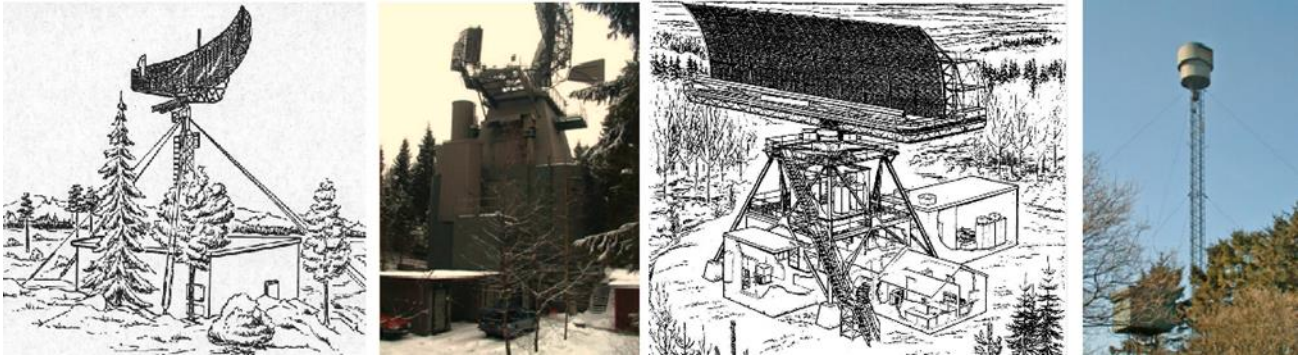
Tidigare publicerad i Svensk Flyghistorisk Tidskrift.

Olle Jensen flög A 32 på F 17 under många år. Artikeln uppmärksammar det legendariska flygplanet A 32 Lansen som var i tjänst på F 17 mellan 1956 – 1975. Under dessa 19 år kom totalt 90 olika flygplansindivider att ingå i de tre divisionerna på F 17.

Bilder: Fred Nilsson (färgbilder), förare på A 32 på F 17 Vapenarsenalen på A 32 via aef.se

Flygplan Q43 med last av raketer, Bo-Gunnar Olsson fnav F 17 på A 32, senare på HKP

Radar på F 17 – del 2



Bilderna föreställer de större fasta STRIL-radarstationer som varit placerade i F 17 närhet. Från vänster – PS-65 ("Gåsen" – Säljö), PS-66 ("Älgen" – Ryssberget), PS-08 ("Zebran" – Emmaboda) och PS-15 (Torhamnsländan)

I föregående artikel berättade vi om väderradar och belysningsradar för Rb 68. Här redogörs för flygburen radar och radarsystem för ATS och STRIL.

Flygburen radar i stridsflygplan

Taktiskt är det förstås ett generellt problem att en aktiv radar sänder ut kraftiga signaler som riskerar att röja det planerade anslaget. Därför tänds radarn bara under så korta moment som möjligt. Av samma skäl uppträder attack- och även spaningsföretag också radiotyst så långt det är möjligt.

Som redan nämnts i den första delen så fanns det redan på vissa fpl B 18B en flygburen radar benämnd PS-18.

Då A 32 Lansen kom till F 17 1956 fanns det i en mindre del av flygplanen en radar benämnd PS-43. Tanken var att det skulle finnas minimum en radar i varje 4-grupp som var det vanligaste taktiska uppträdandet för attack-flyget. Navigatören i baksits använde PS-43 dels till navigering och dels till att leta reda på mål till sjöss. Fartyg, öar, kustlinjer, sjöar och större städer var relativt lätta att identifiera.

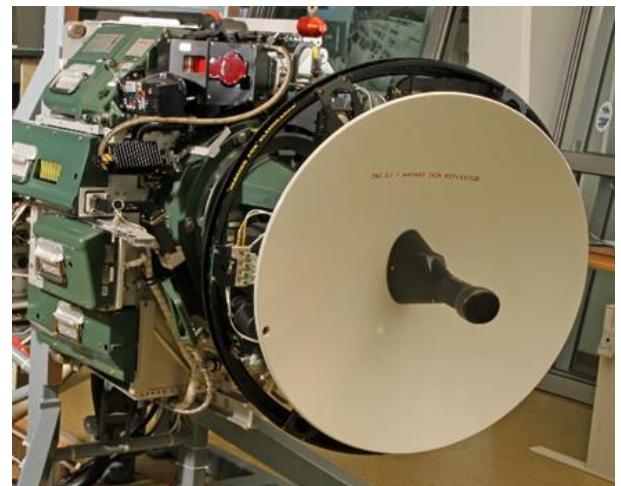


I Flygplan J 35/F1 Draken fanns siktes- och spaningsradar modell PS-01/A.

I versionen J 35/F2 liksom i J 35J fanns

en radarstation benämnd PS011/A. Den var integrerad med IR-spanaren som satt under nosen – se bild ovan på J 35J. Versionen J 35J

var den sista och mest utvecklade av SAAB 35 Draken och fanns endast på F 10 Ängelholm.



PS-371/A fanns i samtliga 28 tillverkade SH 37 Viggen

SF 37 Viggen hade ingen radar utan istället en omfattande kamerautrustning. Syster-versionen SH 37 var utrustad med radar PS371/A och en kamera med 600 mm brännvidd samt möjlighet att hänga fotokapslar. Denna radar hade en stor antenn (70 cm diameter) och kapacitet att användas för navigationshjälp, kartritning, spaning mot mark- och sjömål liksom avståndsinmätning mot olika mål.

Fpl JA 37 Viggen var utrustad med siktesradar PS46 som hade dopplertfiltrering anpassad för att "se" ned mot marken. Detta utan att markreflektioner påverkade upptäckt och

presentation av målektot. Så kallad ”look-down /shoot-down” kapacitet.

JAS 39(A-D) Gripen är utrustad med pulsdopplerradar PS05/A som har mycket goda prestanda, de avhandlas dock inte här. PS05/A är utvecklad av LM Ericsson i Mölndal liksom radaranläggningarna i J 35, SH 37 och JA 37. Det har även funnits och finns radar i vissa HKP och transport-flygplan på F 17.

Flygtrafikledning (ATS)

En ERIIB (se del 1) fanns uppställd i södra delen av F 17 fältet i början av 50-talet och användes som en enkel inflygningsradar. Från och till har ATS också fått info baserat på radardata från andra tillfälligt uppställda radarstationer i närområdet. Bland annat från den radartropp R 171 som beskrivs i STRIL-delen nedan.

I övrigt utvecklades flygtrafiken på F 17 fram till 1973 med s k ”procedurteknik” som innebär mycket rapporter och instruktioner mellan flygledare och piloter. Kapaciteten är också väsentligen lägre än ATS baserat på radardata. Den första moderna radarn på F 17 för ATS av typ PS810 driftsattes 1973, belägen strax öster om Vissefjärda. Samtidigt öppnades Ronneby kontrollcentral (RKC) i bottenvåningen på kanslihuset, där tillhandahölls radarservice för såväl F 17 som för dåvarande F 12 Kalmar.



PS-810, åtta stationer mellan norra Skåne och Luleå utgjorde stommen i den svenska militära flygtrafikledningen under större delen av 1970 till 1990-talen.

År 1994 ersattes denna PS810 av en ny anläggning av typen MSSR belägen SV om Tingsryd. PS810 var en PSR, medan den nuvarande anläggningen är en SSR. Vilket då innebär att den enbart tar emot radardata från

aktiva transpondrar i flygplan. Från år 1994 användes PS810 Vissefjärda av STRIL som komplement i luftbevakningen. För några år sedan revs all gammal utrustning i radartornet i Vissefjärda ur och ersattes med modern teknik som ger bättre räckvidd och annan relevant prestanda. Idag har ATS F 17 förutom MSSR (Tingsryd) även tillgång till PSR radardata.

PAR

I tidigare artiklar har vi beskrivit radaranläggningen PAR (Precision Approach Radar) som är en radarstation enbart avsedd för inflygning till landning och placerad nära landningsbanan. Den första PAR benämnd PN-67 kom till F 17 1964 och modifierades efterhand i omgångar, idag används en modernare utrustning benämnd PAR08.

STRIL – Stridsledning och luftbevakning

Här finns det relativt lite eftersom F 17 var en renodlad (bomb)attackflottilj fram till 1973 då J 35F baserades på F 17. Strilorganisationen var helt naturligt kopplad till de flottiljer som hade luftförsvar (jakt) som huvuduppgift. För Sydsverige innebar det att F 12 i Kalmar och F 10 i Ängelholm organiserade och drev de radarstationer och annan infrastruktur som behövdes i systemet i vår del av landet. Fyra sådana radarstationer fanns dock i närheten av F 17, se bilder i ingressen. Dessutom användes Marinens kust-spaningsradar (KSRR) till viss del i STRIL. Speciella radarhöjdmätare kompletterade de olika radarsystemen.

Norr om Rödeby låg radargruppcentralen (Rrgc) ”Myran”, driften av den övertogs av F 17 1980 då F 12 Kalmar utvecklades. I en kommande artikel avser vi beskriva Luftförsvarssektor S 2 med Luftförsvarscentralen (Lfc) ”Vargen” som täckte sydöstra Sverige. Även radarstationer och annan infrastruktur vid tiden avses presenteras.

Sektor S 2 utvecklades 1981 då den inlemmades i sektor S 1.

De djurnamn som nämns i texten är officiella anläggningsnamn och användes bl a på flygradion. Det kunde låta ex så här då en rote

J 35 Draken efter start F 17 på flygradio skiftades över till STRIL: *"Myran, roten Quintus 63 startat Ronneby, 4000 meter stigande kurs 150"*. Flygstridsledaren (tidigare benämning rjäl) svarade då med instruktioner och informationer och övningspasset kunde börja. Kommunikationen skedde på flygradio och/eller styrdata som kan liknas vid en sorts "SMS" där STRIL överförde målinformation och stridsledningskommandon



OP-rum i Rrgc av samma typ som "Myran"/Rödeby

I nr 2 av Bredåkrabladet 2014 finns en artikel (Mats Svensson) om radarsystem PJ-21 med höjdmätare PH-13. Systemet i olika versioner, fast, rörligt mm, fanns i drift 1950 – 1986. Från 1950-talets början fanns en rörlig radartropp kallad R 171 med en PJ-21 organiserad vid F 17. Den hade alternativa grupperingsplatser i F 17 närhet och tidvis även på södra delen av flottiljområdet. Lite motstridiga uppgifter om hur länge den var i drift. Den användes för utbildning, övervakning och visst radarstöd till ATS. De radarsystem som används av STRIL idag är primärt PS-861, PS-871 och den flygburna spaningsradarn ASC890 som sitter på ryggsäsen på flygplanstypen S 100D (SAAB 340).

Kuriosa

Redan 1945 fanns det två radarstationer inne på F 17 flottiljområde!

De satt i en tysk Siebel 204 respektive i en Junkers Ju 88 som landade på F 17 i april/maj 1945. Ett stort antal utländska militära flygplan landade eller störtade i Sverige under andra världskriget. Under det sista krigsåret flydde ett antal flygplan ur tyska Luftwaffe då de sovjetryska styrkorna närmade sig Tyskland

och de i öster tyskokuperade områdena. Dessa oanmälda flygplan av varierande typer (nöd)landade på Gotland, Öland och på flygplatser, strandängar och åkrar mellan i huvudsak Oskarshamn och Malmö.

Ett tiotal landade i Blekinge, bl a de två nämnda radarutrustade flygplanen. Möjligen provkördes dessa utrustningar av svenska ingenjörer och tekniker eftersom detta var en intressant ny teknik.



Siebel 204



Den nämnda Ju 88:an parkerad vid Hangar 84 på F 17. I nosen syns den enkla yttre radarantennen. Ju 88 med radar användes främst i nattjaktförbanden.

Denna Ju 88 stod kvar på F 17 ett antal år efter kriget innan den skrotades. Det borde man för övrigt inte ha gjort utan "vi" borde ha behållit den(!) Av de mer än 15 000 tillverkade Ju 88 i olika versioner finns idag bara några få kända bevarade som är i originalskick, samt några skrov/vrak. En komplett Ju 88 är idag med säkerhet värd tiotals miljoner SEK. Det hade varit ett fint tillskott till kamratföreningens kassa!

Ingmar Olofsson

Källor;

Luftens dirigenter (Bjarne Darwall)

Rolf Svensson (f d STRIL F 12 och F 17)

aef.se fht.nu justus2.se

Ryssjan som räddar liv



Start med två A 32 Lansen från F 17

Foto F 17 arkiv

Ett riskmoment vid militär flygning med snabba jetflygplan är att inte få hejd på flygplanet innan banslutet. I landningsfasen kan det exempelvis bero på fallerande bromsar eller vattenplaning, i startfasen på grund av motorbortfall, vanligen som följd av fågelkollision. Att i hög fart plöja ut i terrängen får oftast fatala följder och totalhavererade flygplan. Den som i stor utsträckning minimerade riskerna vid denna typ av olyckor, var den nyligen bortgångne svenske flygvapeningenjören Börje Fondén. Hans utrullningshinder i form av ryssjor har räddat många liv och blivit en svensk exportsuccé.

Ryssjan som räddar

Den som gav Börje Fondén uppdraget att fundera över utrullningshinder var provflygaren av Sveriges första jetflygplan Saab J 21R, dåvarande chefen för Flygplansbyrån i Kungliga Flygförvaltningen, Åke Sundén. Året var 1953. De första och dittills primitiva hindren utgjordes av vatten- och sandgravar, men de förslog inte långt i de hastigheter det nu rörde sig om. Under Koreakriget använde sig amerikanska flygvapnet av vajrar som spändes över banan. När noshjulet på jaktflygplanen F-86 Sabre passerade vajern, slungades den upp mot huvudlandningsställena och drog i förlängningen ut tunga ankarkättingar som placerats utmed bankanterna. Systemet fungerade hjälpligt som en nödlösning, men innebar också stora risker med de kring-

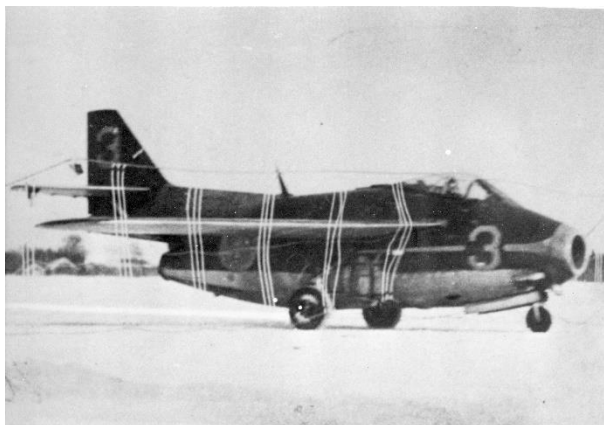
flygande kättingarna. Lösningen var heller inte tillämpbar i Sverige eftersom undersidan på de jetflygplan av typerna Vampire, Venom och Tunnan som användes av Flygvapnet, låg lägre än hjulnaven. Ej heller gick det att sätta en bromskrok på befintliga flygplan, den metod som framgent skulle komma att användas framförallt av NATO-länderna. Den stod tidigt klart för Fondén att någon form av nät var enda lösningen.

I det första provutförandet var nätets båda sidor förbundna med en ”kvast” av 50 meter långa nylonlinor vilka successivt tånjdes ut och brast när flygplanet retarderade. Nätet ställdes upp på flygflottillen i Västerås som då var utrustad med nattjaktflygplanet J 33 de Havilland

Venom och där de haft problem med av-åkningar. Den första "fångsten" ägde rum den 2 februari 1955 av en Venom vilken landade för långt in på banan. Systemet var dock opraktiskt av framför allt två skäl. Dels behövde det "laddas" om efter varje användning, dels klarade det inte en i ett sent skede och med hög fart avbruten start, vilket var det största riskmomentet.

Hjulbromsar

I det fortsatta utvecklingsarbetet kopplades nätet till hjulbromsar vilka hämtats från jakt- och attackflygplanet Saab 21, vilket var under avveckling och på väg att skrotas. Två hjulbromsar monterades ihop med en genomgående axel till en trumma där bromsvajern lindades upp. Själva mekanismen hämtades från flygplanets tryckluftsdrivna nödbromssystem, vilket gav det uppfångade flygplanet en lagom anpassad inbromsning. Hela paketet monterades i ett väderskyddat bromshus. Utprovningsen av systemet gjordes på Malmen med en Saab 29 Flygande Tunnan, för övrigt den tredje prototypen.



Tredje prototypen Saab 29 Tunnan vid prov med utrullningshinder
Foto SFF arkiv

Den flygutbildade Fondén utförde själv proven, vika var nio till antalet och med en högsta hastighet av 150 km/h. Stoppsträckan var 125 meter. Fondén fick frågan hur det gått om inte nätet funnits. - Då hade ni fått gräva fram mig därborta någonstans, svarade Fondén och pekade åt skogskanten till.

De lyckade försöken till trots, var Fondén och hans medarbetare och konstruktionsledare

Torgny Wåhlander inte helt nöjda med resultaten, huvudsakligen gällande bromskraften som ansågs för svag att klara de tyngre flygplan av typerna Lansen och Draken som var under införande.



Börje Fondén vid proven på Malmslätt. Foto SFF arkiv

Inför serietillverkningen medgavs Fondén och Wåhlander att starta ett privat konstruktionskontor. Produktionen anförtröddes Borgs Fabriks AB i Norrköping, som levererat provutrustningarna. Inledningsvis bibehölls bromslamellerna från Saab 21 men i den fortsatta utvecklingen konstruerades mera kraftfulla bromsar med en sammanlagd bromskraft upp till 60 ton. Även näten och deras två upprätthållande master förbättrades. Ursprungligen bestod näten av övre och undre horisontella stålvajrar och mellan dem ett antal vertikala nylonrep. Det visade sig ganska snart att framförallt den övre stålvajern medförde ganska stora skador på flygplanen, varför de byttes mot flera parallella band av polyester. Både dessa och lodlinorna inkapslades med höljen av gortextyp för att skydda mot UV-strålning och nötning.

Framgångarna med de svenska utrullningshindren väckte internationell uppmärksamhet. Första anskaffningsland var Schweiz. Det skulle följas av en rad länder på alla kontinenter. Borgs Fabriks AB byggde upp en effektiv försäljningsorganisation. De skulle omsider gå samman med en franska tillverkaren Aerazue och upphöra som eget företag. En av de företag som levererade komponenter till Borgs Fabriks AB var den mekaniska verkstaden SCAMA i Väderstad på östgötaslätten. De fortsatte i

branschen och är nu teknikledande i världen, inte endast när det gäller utrullningshinder av Fondéns modell, utan även för krokuppfångningssystem. Men det är en annan historia!



Kontroll av utrullningshinder på F 17 Foto F 17 arkiv

Räddat många liv

Fondéns uppfinning har likt katapult- och raketstolar (se Teknikhistoria 9/20) räddat många flygplansbesättningsars liv.

Haveri på F 17

Ett av dem tillhör dåvarande fältflygaren Lars-Åke Riström som bara några dagar efter sitt bröllop råkade ut för en händelse med sitt attackflygplan av typen A 32 Lansen, en händelse som kunnat sluta mycket illa om det inte vore för ryssjan.

- Efter bröllopsledigheten runt midsommar 1967 var mitt första pass på flottiljen i Kallinge en navigeringsflygning samt raketanfall mot markmål. Vi var två i besättningen, jag och flygnavigatören Kjell Åke Mårtensson.

Vi startade med tänd efterbrännkammare och lättade med en fart av omkring 250 km/h, fällde in landningsstället och accelererade på cirka tio meters höjd när en mås sögs in i luftintaget och motorn tappade dragkraft.

Eftersom katapultstolen på A 32 kräver minst 100 meters höjd och cirka 300 km/h i fart för

att klara ett uthopp, beslutade jag mig för att buklanda.

Det blev en rejäl smäll som togs av extratanken under buken. Den innehöll 600 liter bränsle och fattade omedelbart eld. Efter några kraftiga studsar siktade jag på "ryssjan".

Vi flög in i "ryssjan" nätet med fart strax under 300 km/h. Retardationen blev häftig! Nätet slets sönder och vi fortsatte över två vägar och stannade i en liten uppförsbacke.

Jag glömmer aldrig synen när vi stod stilla. Taggtråd över frontrutan. En bit bort stod fyra gubbar som fastfrusna på sina spadar där de höll på med dikningsarbeten. Vi nödfällde huven och hoppade ut. Det brann friskt, men brandkår och ambulans var redan på väg. Nu kom också smärtan. Det kändes som om någon kört in en kniv i ryggen. Jag blev två centimeter kortare efter smällen, men återfick successivt min normala längd minns Lars-Åke.



A 32 Lansen 32110 17-31 liggande söder om bana 01. Haveri 1967-06-27 efter start på bana 19. Foton F 17



Text Lennart Berns

Redigerat Bengt A Andersson

Foto F 17 arkiv

Foto SFF, Svensk Flyghistorisk Förening

JA 37, 37440, 10 år som monument

JA 37 Viggen, 37440 flög för första gången den 30 maj 1989 och levererades i juni samma år till F 21 i Luleå. 1998 medverkade det vid en flygdag i Italien. Vid F 21 flög 37440 i tio år innan det överfördes till F 17, i oktober 1999. Vid F 17 flög flygplanet 134 timmar, fördelat på 162 flygpass och genomgick under tiden vid flottiljen två större modifieringar, till JA 37D och JA 37Di. I maj-juni 2002 flyttades 37440 till F 4 i Östersund där det flög fram till den 9 november 2004, då det togs ur tjänst. Under sina 15 år i tjänst genomförde flygplanet 1861 flygpass som tillsammans varade 1419 timmar.

På initiativ av flygtekniker, Emil Lindberg vid F 17 räddade dåvarande chefen för Flygenheten, Johan Svetoft, och dåvarande chefen för Flygunderhållsenheten, Morgan Thalín, 37440 undan skrotning, i syfte att flygplanet skulle bli ett monument över Viggen-epoken vid F 17. I april 2006 anlände flygplanet, i delar, till flottiljen och monterades senare ihop av Flygverkstaden samt målades med mer väderbeständiga färger och försågs med F 17-märkning.

Samma år (2006) lämnade Mikael Sellberg in ett medborgarförslag till Ronneby kommun som handlade om att ett Viggenplan borde monteras på pelare i Kallinge/Ronneby. Ärendet bereddes och redovisades för kommunstyrelsen, men avslogs. I väntan på vidare öde förvarades 37440 under några år på olika platser inom F 17 och togs om hand av tekniker, Lindberg, Gleffe och Ejnarsson. 2011 lämnade Boo-Walter Eriksson, f.d flottiljchef vid F 17, in ännu ett medborgarförslag till kommunen där han föreslog att kommunen skulle fullfölja den föregående utredningen och avsätta ekonomiska medel för uppsättning av den JA 37 som fanns vid F 17. Förslaget bifölls och projektet inleddes.

Flygplanet lättades genom att en stor mängd apparater, rörledningar, hydraulcylindrar, m.m. samt landställan monterades bort. Motorn och raketstolen var redan bortmonterade. Ett metallskelett monterades inuti motorutrymmet för att stärka upp flygplanet. Detta skelett sammankopplades med den fyrkantiga fästplatta som kan ses inunder flygplanets buk. Galler monterades i motorutrymmet och luftintagen, för att förhindra att fåglar bygger bo i flygplanet. En stor del av de slutgiltiga

förberedelserna sköttes eller övervakades av den pensionerade flygteknikern Sune "Josse" Jonsson, som för ändamålet timanställdes av kommunen.

Natten den 15-16 maj transporterades 37440, liggandes på buken på en trailer, ner till platsen i Sörbydal, intill E22 och väg 27. Efterföljande morgon och förmiddag lyftes det på plats. Den 24 maj invigdes monumentet av tjänsteförrättande flottiljchef Magnus Liljegren och kommunalrådet Roger Fredriksson.



37440 under lastning på F 17 och montering på pelaren



Redigerat Bengt A Andersson

Se även Bredåkrabladet 2-2014
Fakta via Emil Lindberg
Foto F 17 Arkiv Kent Löving

Stridspilotelever flyger i Italien



Kontingentschefen Conny Forsberg (i mitten) från Luftstridsskolan är på plats på Galatina flygbas utanför Lecce tillsammans med den första omgången stridspilotelever. Foto Italienska Flygvapnet

Den 22 januari 2024 började den första omgången av Flygskolans stridspilotelever sin flygutbildning i Italien. Utbildningen genomförs av 61 Stormo på Galatina flygbas utanför Lecce samt Decimomannu flygbas på Sardinien.

Försvarsmakten har tecknat ett avtal med italienska flygvapnet om att en del av den svenska flygutbildningen för stridspiloter ska ske i Italien från och med januari 2024 och upp till tio år framåt.

– Genom vårt goda samarbete med italienska flygvapnet säkerställer vi att flygvapnets blivande stridspiloter får en kvalificerad flygutbildning med mycket hög kvalitet. Den italienska flygskolan använder moderna utbildningssystem och den utvecklade flygutbildningen gör att våra svenska stridspilotelever blir väl förbereda inför inflygningen på Jas 39 Gripen, säger Niclas Magnusson, chef för Luftstridsskolan. Kontingentschefen Conny Forsberg från Luftstridsskolan är på plats med först omgången stridspilotelever som förberett sig inför utbildningens start.

Flygskolan i Linköping har fram till i år bedrivit grundläggande flygutbildning (GFU) och grundläggande taktisk utbildning (GTU) för stridspilotelever på skolflygplan 60. SK 60 avvecklas i sommar och ersätts av SK 40 (Grob 120B) är ett tvåsitsigt turboprop-flygplan. När Flygskolan genomfört typinflygning av SK 40

kommer flygvapnet fortsätta bedriva den grundläggande flygutbildningen i Linköping.

En utvecklad grundläggande taktisk utbildning genomförs därefter i Italien med flygplanen Aermacchi M-345 och Alenia Aermacchi M-346 Master. Utbildningen i Italien kompletteras med det nya skedet LIFT (Lead In Fighter Training). Planet M-346 Master har en modern förarmiljö med programmerbara bildskärmar som kan anpassas till de metoder som används i kommande stridsflygplan. Det innebär ytterligare ett steg för att underlätta vid inflygning på Jas 39 Gripen. Den markbundna utbildningsmiljön på de italienska flygbaserna innebär även flera olika typer av nyare simulatorer och utbildningsverktyg.

Flygvapnet kommer att skicka svenska flyglärare som ska utbildas på de italienska skolflygplanen och sedan tjänstgöra som flyglärare på båda flygbaserna. I dagsläget bidrar Sverige med en kontingentschef från Luftstridsskolan.

Text redigerat av Bengt A Andersson från [Stridspilotelever flyger i Italien - Försvarsmakten \(forsvarsmakten.se\)](https://forsvarsmakten.se)

Nu är vi i mål! Fotogruppen har nått det uppställda målet.

Det började 2009. Det fanns många lådor med foton och tidningsurklipp om F 17's verksamhet från 1944. Detta skulle sändas till krigsarkivet. Jag frågade om inte detta skulle scannas in så att F 17 historia kunde förvaras på F 17 för framtiden.

Efter mycket tjat fick jag klart att påbörja scanning och ansvar för detta utan ersättning. Jag fick med mig Leif Arbin där vi påbörjade scanningen med en långsam dator och scanner. Det tog längre tid än vi räknat med och det tillkom större mängd foton och tidningsurklipp som vi inte kände till. Undersökte via kamratföreningen om det fanns flera frivilliga att hjälpa till.

Fick nu proffsig hjälp av Eva och Håkan Lundqvist och Evy Hagertz. Eva och Håkan var ett utmärkt tillskott eftersom de arbetat på kassa och personalavdelningarna och kände de flesta anställda och därmed kunde namnge alla foton. Evy matade in uppgifterna i datorn. Arbetet fortskrider med en förmiddag i veckan. Tiden rinner iväg och takten måste ökas. Vi får nu ytterligare välbehövlig hjälp av Berit och Mats Svensson som arbetat inom bl.a Stril och Samband. De har och också stor personalkännedom som gör att arbetet med fotona får rätt beskrivning och namn. Därmed får allt jobbet på F 17's historia hög kvalitet. Noteras bör att Mats och Berit kört från Karlskrona, använt egen dator och scanner i flera år. Det fanns ingen att låna på flottiljen.

Jag själv sysslade med att scanna in alla tidningsurklipp. Dessa tillkom så att dagofficeren läste igenom de dagstidningar som fanns och som rörde F 17 klippte ut detta, lades i kuvert, samlades i lådor. Så kom pandemin med ett längre avbrott i fotoarbetet. När vi bedömde att smittorisen avtagit startade vi upp igen flera månader äldre men med samma entusiasm och förnyad kraft.

Vi närmar oss nu slutet av de många tusen foton och tidningsurklipp som vi digitaliserat och kan överlämnas till F17 med dess historia.

Det är ibland fascinerande och annorlunda läsning när flottiljen sattes upp. Första flottiljchefen överstelöjtnant Rapp sa till personalen att beblanda sig med Kallinge och Ronnebybefolkningen. F 17 fick hit många duktiga medarbetare från andra flottiljer. Det skrevs inte bara om flyg det var även en idrottande flottilj, de hade ett ishockeylag med en rink inne på flottiljen, det spelades fotboll, orienterades och det fanns ett duktigt pistol-skyttelag.



Bilder som skannats

Media och journalister uppträdde annorlunda än vad de gör idag. Jag tror att de hade mera respekt för militärer då. Det skrevs bl.a i Ronnebyposten om en journalist som låg utanför stängslet för att se vad som hände innanför. En medarbetare på Blekinge läns tidning skrev att igår landade 3 stora flygplan. De startade någon timma senare, vad de gjorde där inne vet vi inte. Så skulle inte en tidningsmedarbetare skriva idag.

Med detta arbete avslutar fotogruppen sitt arbete med F 17 historia från 1944 till 2023 att förvaltas vidare av F 17.

Fotogruppen har bestått av, Herman Pålsson, Eva o Håkan Lundqvist, Evy Hagertz, Berit o Mats Svensson.

Text Herman Pålsson

Veteranstrategi presenterad vid Sveriges första veterankonferens

Veteranpolitiken ska ge personal som tjänstgjort i insatser och deras anhöriga ett stöd som står i proportion till de risker och påfrestningar som veteranerna utsatts för samt de uppoffringar de har behövt göra. För att nå målet med en aktiv och inkluderande veteranpolitik presenterade regeringen Sveriges veteranstrategi.



Försvarsminister Pål Jonson



Veteranstrategi



Försvarsminister Pål Jonson och Prins Carl Philip

En aktiv och inkluderande veteranpolitik - Sveriges veteranstrategi 2024-2030

Det var en historisk dag den 15 december 2023 på Karlbergs slott när försvarsminister Pål Jonson presenterade regeringens veteranstrategi på Veterancentrums veterankonferens. Veteranstrategin presenterades högtidligt i en 15-sidig broschyr med titeln "EN AKTIV OCH INKLUDERANDE VETERANPOLITIK", som överlämnades till Försvarsmaktens generaldirektör Mikael Granholm för implementering.

Prins Carl Philip var hedersgäst bland ett hundratal inbjudna från veteranorganisationerna. Försvarsminister Jonson poängterade vikten av att veteranpolitiken ska ge stöd i proportion till de risker och påfrestningar som veteranerna har utsatts för samt de uppoffringar de har gjort. Han betonade också att strategin är utformad för att främja en aktiv och inkluderande veteranpolitik. Sveriges veteranstrategi kommer att vara under kontinuerlig utveckling och förädling genom Försvarsmaktens arbete fram till 2030. Denna långtgående strategi kommer sedan att avrapporteras 2031, vilket

understryker regeringens engagemang för långsiktighet och hållbarhet i veteranpolitiken.

Försvarsminister Pål Jonsons presentation av regeringens veteranstrategi

Veteraner och anhöriga till veteraner förtjänar samhällets uppskattning och stöd. Det arbete som genomförs vid internationella insatser är krävande och utförs ofta i miljöer med risk för våldsamheter. Att bidra till fred och säkerhet genom deltagande i internationella insatser är en hedervärd och mycket viktig uppgift och jag vill därför rikta mig direkt till er veteraner och tacka för er insats för Sverige.

Jag vill också rikta mig till er frivilliga veteran- och anhörigorganisationer som betyder mycket för arbetet med veteranfrågor. Ni möjliggör att veteraner och anhöriga till veteraner kan mötas och dela erfarenheter och upplevelser. Ni bidrar också till att militära insatser synliggörs i samhället. Tack för ert engagemang. Från politikens håll stöttas veteranerna genom veteranpolitiken. En politik som stöds av lagar och förordningar, uppdrag, uppföljning och avdelade ekonomiska medel. Den svenska veteranpolitiken vilar på en stabil grund och

präglas av kontinuitet samt återkommande dialog och utveckling. Det finns en bred politisk enighet i att veteranpolitik ska föras. Den ska ge personal som tjänstgjort i insatser och deras anhöriga ett stöd som står i proportion till de risker och påfrestningar som veteranerna utsatts för samt de uppoffringar de har behövt göra.

Den svenska veteranpolitiken är, och ska vara, under ständig utveckling och omfattning så att ny kunskap, bland annat i form av ny forskning, kan omhändertas.

Veteranpolitiken ska också anpassas till förändringar i samhället och om-världen. För att nå målet med en aktiv och inkluderande veteranpolitik presenterar regeringen härmed Sveriges veteranstrategi

Redigerat Bengt A Andersson

Tack för text och bilder från:



VETERANKORT



Veterankortet utfärdas av Försvarsmakten till Försvarsmaktens veteraner. Veterankortet visar att veteranen aktivt väljer att behålla kontakten med Försvarsmakten efter sin tjänstgöring.

Vem är veteran?

Enligt Försvarsmaktens definition är alla som varit anställda i Försvarsmakten och gjort insatser internationellt eller nationellt, med eller utan vapen, veteraner. Personal som deltagit i internationella insatser kallas utlandsveteraner. Både veteraner och utlandsveteraner är berättigade att ansöka om veterankort. Den som endast gjort värnplikt eller GMU eller enbart tjänstgjort i en frivillig försvarsorganisation omfattas inte av Försvarsmaktens veteranbegrepp och är därmed inte berättigade att ansöka om ett veterankort.

Hemvärnspersonal har dock enligt avtal mellan Rikshemvärnsstaben och FMVETC rätt att ansöka om veterankort enligt speciella regler.

Anslutning till förband

Genom att beställa veterankortet ansluter sig veteranen till ett förband och därmed det förbandets veteranaktiviteter.

Förmåner

Veterankortet är även fyllt med förmåner och rabatter. Förmånerna förvaltas och administreras av: Svenska soldathemsförbundet via www.veterankort.se

Ansökan

Veteraner ansöker om veterankort genom Mitt Försvarsmakten via länken: <https://mitt.forsvarsmakten.se/veteran-info>

Ansökan hanteras sedan av veteranhandläggare vid det förband individen önskar tillhöra.

Förnyelse

De veterankort som utfärdades innan ansökning möjliggjordes i Mitt Försvarsmakten har ett giltighetsdatum på 5 år. För de veterankorts-innehavare vars veterankorts giltighetsdatum har gått ut så ansöker de om ett nytt kort genom Mitt Försvarsmakten via länken:

<https://mitt.forsvarsmakten.se/registrera/veteran>

Kontaktperson: Maria Wallin Johnsen

Tel: 0457-471215

Flottiljstab A1, HR Specialist Rehabilitering
Blekinge Flygflottilj

Flygvapnets första överfanjunkare



Överfanjunkare Rickard Burmérius - en mästare i Flygvapnet. Foto: Jonas Holmberg/Försvarmakten

Fredagen den 8 december 2024 befordrades Rickard Burmérius till flygvapnets första överfanjunkare. På uppdrag av flygvapenchefen hade flottiljchef Anders Jönsson tillsammans med förbandsförvaltare Niclas Foleby den stora äran att utnämna Rickard till mästare i sin funktion och montera de nya gradbeteckningarna. Tjänstegraden överfanjunkare är en grad där individen är en mästare som genom mångårig tjänstgöring och erfarenhet har utvecklat en sådan yrkesskicklighet att medarbetaren är

en auktoritet i flygvapnet. Tjänstegraden tilldelas selektivt och kopplas inte mot någon särskild befattning.

Rickard Burmérius jobbar vid 25:e flygbasjägarkompaniet vid Blekinge flygflottilj och har med sin erfarenhet och mångåriga tjänstgöring utvecklat en sådan yrkesskicklighet inom flygbasjägerfunktionen, att han har blivit en auktoritet på F 17 och i flygvapnet. Rickard är även en mycket duktig instruktör och utbildare med djupa kunskaper inom vapen- och förbandsutbildning med skarp ammunition. Han är väl insatt i funktionens aktuella utvecklingsfrågor och varit drivande i utveckling av prickskytteförmågan och utvecklat värnpliktsutbildning, grundkurs flygbasjägare, befälskurs flygbasjägare och mycket mer.

<https://www.forsvarsmakten.se/sv/aktuellt/2023/12/flygvapnets-forsta-overfanjunkare/>

Av: Helene Nyberg/Försvarmakten | Flygvapnet – 12 december 2023

Redigerat Bengt A Andersson

F 17 TRADITIONSRUM

Översikt av flygräddningsutrustning för A 32 Lansen



Från vänster:
Flygförarens personliga utrustning inkl
katapultstol.
Livbåt
Nödpacke
Fallskärm



VI ÄR REDO. ÄR DU?

Den **24 AUGUSTI** är det dags för Försvarsmaktens flygdag 2024 på Blekinge flygflottilj i Ronneby. Upplev en heldag med Försvarsmakten och andra viktiga aktörer när det kommer till försvaret av Sverige. Det blir en händelserik dag där du får lära dig mer om vårt gemensamma försvarsarbete – på nära håll.

VÄLKOMMEN TILL FÖRSVARSMAKTENS FLYGDAG 2024.

Läs mer på forsvarsmakten.se/flygdagen

FÖRSVARSMAKTEN



FLYGVAPNET