



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1-2022



Ur innehållet:

- JAS 39 20 år på F 17
- Årsmötet
- F 17 före 1944
- Kurt "FIDO" Johansson
- Väderavdelningen
- MFUS SK 40
- Flygpojkkurs
- Först, mest, sist
- A 32 Lansen 70 år
- Första simulatören
- Drakenmekaniker



BREDÅKRABLADET 1-2022

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 33 Årgång 17.

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

Ansvarig utgivare

Benny Hellström

Redaktion och grafisk produktion

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

Teknisk rådgivning

Mats Svensson 070 821 95 61

Tryck

CA ANDERSSON, Karlskrona 0455 33 52 00

Adress

F 17 Kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida www.f17kamratforening.se

Omslaget visar: En historisk trio nr - 208, världens först levererade JAS 39C/D, nr - 210, världens mest flugna Gripen och 294, världens senaste (sista?) levererade 39C/D. Till råga på allt är alla stationerade vid 21 flygunderhållskompaniet F 17, som förser 171 strids-flygdivisionen "Qvintus röd" med flygplan. Se även sida 23. Fotograf Ryan via Emil Lindberg
Lilla bilden visar:
SK 40 GROB G120TP i svensk målning
Bild GROB

Bli medlem i F 17 Kamratförening

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

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

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

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

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

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

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

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 **Bredåkrablade**.

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!

Styrelsen

F 17 Kamratförening



Medlemmar

ÄNTLIGEN är pandemin över, även om Covid 19 inte är helt borta. Vi måste även fortsättningsvis vara försiktiga, så att vi inte ska få ett bakslag.

Vi har nu möjlighet att kunna ses igen. Första träffen blev strax före jul, när vi kunde äta ett gemensamt julbord. Träffen blev mycket uppskattad. Tyvärr hade jag inte möjlighet att delta personligen.

Nästa träff blev i samband med årsmötet 2022, som genomfördes den sista dagen i mars. Helt enligt stadgarna, även om det var nära att den stadgeenliga tidpunkten inte skulle kunna innehållas. Styrelsen hade planerat årsmötet till tredje torsdagen i mars. Av olika skäl kunde inte den tidpunkten inte hållas. Lokalbristen är stor på F 17, bland annat beroende på ökad värnpliktsutbildning. I matsalen skulle ytterligare en servering ske på kvällen. Aulan kunde inte disponeras. På mässen skulle flottiljen ha verksamhet. Allt detta, till största delen beroende på, den förändrade situationen i Europa. Så det var bara försöka hitta en ny tid för vårt årsmöte.

Det ordnade sig med lokaler till den sista mars. Sista datumet att kunna genomföra årsmötet enligt stadgarna. Mötet genomfördes med ett femtiotal närvarande medlemmar. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

Ordföranden och fyra styrelsemedlemmar omvaldes. För övrig information, se hemsidan.

Så nu är det bara att återgå till planerad verksamhet igen. Förhoppningsvis föreningsträffar, resor, föredrag mm. Planeringen är i full gång.

Efter årsmötesförhandlingarna har det varit tradition att C F 17, eller någon annan i flottiljledningen, informerat om flottiljens verksamhet och övriga aktuella försvarsfrågor. Den här gången kunde inte någon från F 17 medverka, sannolikt beroende på situationen i Europa. I stället kunde Otto Kleremark informera om den i kamratföreningen nya fristående sektionen, Safirklubben Qvintus. Se särskild artikel från årsmötet.

Årsmötet avslutades med sedvanlig måltid på mässen.

Ett problem har uppstått för oss, nu när vi inte får använda tjänstekuvert i samma utsträckning som tidigare. Sannolikt kan vi bara göra två utskick per år. Vi prioriterar då utskick av Bredåkrabladet.

Information kommer att läggas ut på föreningens hemsida www.f17kamratforening.se.

I stället för att informera via vanlig post kommer e-post att användas i högre grad. Vi vädjade till er medlemmar som har e-postadress redan i Bredåkrablade 1-2021 att meddela oss dessa. Vi önskar få era e-postadresser som ni mejlar till: kamratforeningenf17@outlook.com

Tyvärr saknar vi fortfarande många adresser. Risken blir att ni kan missa, viktig information, bland annat om träffar, resor mm. Se också särskild information i detta Bredåkrablade.

Avslutar med en förhoppning om ett snart återseende och en varm skön sommar. Med andra ord "Ha det gott", så ses vi snart igen.

Vårhälsningar

Benny Hellström

Ordförande

Ronneby Garnison

Kallinge, april 2022

Flygarvänner i kamratföreningen,

De senaste två åren har jag inlett dessa texter med något om covid-19, så även denna gång. Äntligen lever vi mer normalt igen. Smittan finns fortfarande kvar, det är något vi måste lära oss att leva med, och vi behöver ha en beredskap för att det kan ta fart igen, men i huvudsak kan vi nu leva som vanligt. Mycket tack vare vaccinationerna.

Men det viktigaste denna vinter och vår, och det som påverkar oss mest, är såklart Rysslands brutala anfallskrig mot Ukraina. Det redan allvarliga säkerhetspolitiska läget vi har befunnit oss i en längre tid har förvärrats ytterligare. Försvarmakten och Flygvapnet har en god lägesbild och följer utvecklingen tillsammans med andra myndigheter och partners mycket noga. Ytterst handlar detta krig om att Ryssland vill begränsa små staters rätt till självbestämmande, något Sverige aldrig kan acceptera. Ansvaret, för kriget och dess konsekvenser, faller helt på Ryssland.

Kriget har som ni alla säkert förstår påverkat beredskapen i Flygvapnet i allmänhet och F 17 i synnerhet. Exakt vilka åtgärder vi vidtagit och vidtar kommunicerar vi sällan öppet, men jag kan försäkra er – vår beredskap är god. Även om beredskapsanpassningarna har präglat, och fortsätter prägla, vår vardag har vi samtidigt hunnit med mycket mer. Sedan jag senast skrev i Bredåkrabladet, i mitten av oktober, har mycket hänt. Vår inneliggande värnpliktomgång om ca 160 soldater, varav ca 30 % kvinnor, ryckte in i september och fullföljde sin allmänna del av utbildningen under hösten. Från

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



Värnplikt vid F 17 som flygbassäkerhetssoldater. Foto Jonas Holmberg/Försvarmakten

December präglades också av de sedvanliga ceremonierna, julluncher, helårsgenomgång och examen för årets nya specialistofficerare. Samt för egen del ett mycket trevligt julbord med er i F 17 Kamratförening. Innan dess, i slutet av oktober, genomförde vi tillsammans med övriga Flygvapnet fjolårets största övning, Luftförsvarsövning 21 (LFÖ 21), med hela flottillen. Vi utgick från Ronneby, men flög även från flera andra baser i södra Sverige, dygnet runt under en dryg vecka. Övningen var samordnad med Marinens motsvarande övning SWENEX 21 och hade alltså ett marint tema utöver luftförsvar.

Efter en välförtjänt juledighet drog verksamheten igång igen i januari. Befattningsutbildning för våra värnpliktiga har stått i fokus under första kvartalet. Basenheten har varit i Norrland på vinterutbildning. En flygövning i Finland sköts på framtiden, men andra divisionen och flygunderhållskompaniet genomförde ett par Vidselveckor i mars. I skrivande stund, i början av april, har vi flygbasjägarna på en övning i USA och snart börjar vi knyta ihop säcken

avseende värnpliktsutbildningen, det vill säga övergå i förbandsskede.



*FM Nike på väg ner med sin förare vid övningen i USA.
Foto: Robert Hedman*

Årets luftförsvarsövning (LFÖ 22), tillika slutövning för de värnpliktiga, genomför vi under mitten av maj. Och sedan följer juni, med utryckning, anställning av många nya soldater, examen för olika nivåhöjande utbildningar, halvårsgenombång, examen för våra nya officerare på Karlberg med mera. Under juni högtidlighåller vi också att incidentberedskap jakt ("fisken") i Sverige fyller 70 år samt att vi på F 17 flugit JAS 39 Gripen i 20 år.



Incidentberedskap jakt 70 år - Foto: Kristoffer Olofsson/Försvarsmakten

Det försämrade omvärldsläget påverkar inte bara vår beredskap och våra planverk. Som ni kan följa i media tillförs även Försvarsmakten mer medel. Det synes nu finnas politisk enighet om att nå 2 % av BNP inom ett halvdussin år. Exakt vad dessa senaste och kommande tillskott kommer att innebära för F 17 är för tidigt att säga, men tillväxten fortsätter, i forcerad takt. Vi flyger redan mer och utbildar fler värnpliktiga än för några år sedan. Redan nu i sommar kommer vi att ha delat inryck, med både 11- och 9-månadersvärnpliktiga. Samtidigt blir

vi fler anställda också. Hög operativ effekt här och nu är vårt fokus, men vi planerar samtidigt för framtiden i form av ökad utbildning och personalförsörjning, tillsammans med arbete för ökad tillgänglighet, flygtid och redundans/robusthet. På materielsidan ser vi nu effekterna i form av till exempel nya klargöringsfordon som börjat ersätta de gamla Dallasjeeparna från och med i höstas. På F 17 ser vi alltså, som ni säkert förstår, framtiden an med stor tillförsikt. Även om anledningen till dessa satsningar är den i grunden problematiska omvärldsutvecklingen.

Avslutningsvis vill jag som vanligt tacka för det goda samarbete vi har, och allt ni i kamratföreningen bidrar med ute i samhället för att göra F 17 och Flygvapnet mer känt. Vårt Flygvapen – starkt och taktiskt överlägset i varje situation.

Vi ses i verksamheten.

F 17 och Flygvapnet

Så högt man kan komma.



Tommy Petersson

C F 17

JAS 39 Gripen 20 år på F 17

2002-2022



C F 17 Lars Johansson inviger 2002-06-14 den för JAS 39 ombyggda hangar 47.

Foto F 17 Arkiv

2002 ersattes JA 37 Viggen med JAS 39 Gripen på F 17. Det är i år 20 år sedan. De båda Qvintusdivisionerna slogs ihop vid utflyttningen från hangar H33 och H37 inför omskolningen till JAS 39 Gripen. Förbandets då modernaste flygplan JA 37D överfördes till F 16 och F 4 i samband med flygsystemsbytet.

Hangarbygge



De två hangarerna sammanbyggs till hangar 47 inför införande av JAS 39 Gripen.

Foto F 17 Arkiv

Inför bytet av flygsystem byggdes de båda 37-hangarerna H33 och H37 samman till hangar 47

och uppgraderades till JAS 39 standard. Bakom klagöringsplattorna byggdes bullerdämpande jordvallar. De två hangarerna byggdes samman med en ny byggnad som inrymmer divisionslokaler m.m. Den 14 juni 2002 fick F 17 två divisioner JAS 39 Gripen A/B överförda från F 10 Ängelholm vid dess nedläggning.

Tack JA 37

De två divisioner på F 17 som flugit JA 37 har några år varit sammanslagna till en division som avslutat en grundläggande flygslagsutbildning för fyra nya piloter. Det sista operativa flygpasset sedan starten 1982 genomfördes efter 20 år i maj 2002. Efter att ha deltagit vid en

flygdag i franska Colmar var det slutfluket för Viggen på F 17 då JA 37, 37394, 37395 och 37409 landade på F 17 den 30 juni 2002.



T Niclasson, J Elofsson och C Lantz framför JA 37 37394 märkt 1982-2002 efter hemkomsten från Colmar

JAS 39 till F 17

De båda Qvintus-divisionerna slogs ihop vid utflyttningen från H33 och H37 inför omskolningen till JAS 39 Gripen. Förbandets flygplan JA 37D överfördes till F 16 och F 4.

Tre stycken JAS 39A överfördes från F 10 i Ängelholm till invigningen den 14 juni 2002. Det var 39138, 39163 och 39179. De flögs av major Joakim Andersson, överstelöjtnant Alf Örjas och flygingenjör Niclas Cederholm. Alf Örjas var flygchef på F 10 och fick samma befattning på F 17 med det nya flygsystemet.

I och med överlämnandet av loggboken från ett av flygplanen till flottiljchef Lars Johansson blev F 17 en Gripen-flottilj.



JAS 39A 39138, en av de tre första till F 17

Överförelsen av de två divisionerna från F 10 skedde succesivt under hösten för att vara klart den 15 november 2002 då Gripenverksamheten upphörde vid F 10.



JAS 39A 39146 visades i de nyrenoverade lokalerna

Den tekniska personalen var i stort sett färdig utbildad när de nya flygplanen anlände. För piloterna pågick utbildningen för fullt på F 10.

Nya anropssignaler

Jaktdivisionerna bytte namn till stridsflygdivisioner 2002. Enligt MIL NOTAM för "Nya anropssignaler för militär luftfart med start 2010-01-01" döptes 171. div om från Qvintus röd till AQUILLA och 172. div från Qvintus blå till GATOR.

171. Stridsflygdivisionen flög JAS 39A/B från 2002 fram till 2004 och bytet till JAS 39C/D.
172. Stridsflygdivisionen flög 39A/B till 2011.

Text Bengt A Andersson

Foto Bengt A Andersson om ej annat anges
Källa Flygvapen m flera

Årsmöte F 17 Kamratförening 2022



Årsmöte

Torsdag den 31 mars 2022 genomfördes föreningens årsmöte med 55 medlemmar närvarande. Ordförande Benny Hellström informerade före mötet om det ekonomiska läget och de diskussioner som pågått med flottiljen

Kamratföreningen har även inlett ett samarbete med Safir-klubben Qvintus.

Årsmöte genomfördes enligt föreslagen dagordning. Benny Hellström valdes att leda årsmötet och till sekreterare valdes Bo Hagertz. Verksamhets- och förvaltningsberättelse godkändes. Revisorerna föreslog ansvarsfrihet för styrelsen vilket årsmötet beslutade.

Årsmötet beslutade om oförändrad medlemsavgift för 2023.

Det blev omval på alla poster till styrelse och funktionärer. Ordförande på 2 år, Benny Hellström. Styrelseledamöter på 2 år, Allan Lindgren, Bo Hagertz, Rune Pettersson och Bengt Gustafsson. Revisorer, Birgit Lindman och Berit Svensson. Valberedning Håkan Lindqvist och Jonny Andersson.

Flottiljledningen hade tyvärr inte möjlighet att närvara och informera om läget för flottiljens verksamhet. Denna punkt ersattes av Jan-Otto

Kleremark, ordförande i Safir-klubben Qvintus som berättade om dess verksamhet.

Safirklubben Qvintus

För att utnyttja de SK 50 som blev överflödiga i flygvapnet gavs 1988 möjligheter att inom flottiljerna bilda personalflygklubbar. Klubbarna kunde från 1990 köpa SK 50 av FMV för 100 kr styck. I avtalet ingick att de inte fick säljas vidare.



Jan-Otto Kleremark

Det har funnits åtta SK 50 baserade på F 17.

Den 8 september 1992 bildades Safir-klubben Qvintus på F 17. Safir 50091/SE-KZZ kom till klubben 1993 men havererade 1997. Den ersattes 1998 med Safir 50038/SE-LDD. 2020 kunde klubben även överta Safir 50093/SE-KUC. Mer information i nästa Bredåkrabladet.

Text och foto Bengt A Andersson

De första stegen mot en ny flygflottilj på Bredåkra hed



Första landningen med ett flygplan på Bredåkra hed. Foto Oscar Ekholm via Blekinge museum

Blekinge flygflottilj förläggs till Kallinge i Ronneby landskommun 1944-06-30 som en torped och minflottilj. Till flottiljchef har förordnats överstelöjtnanten vid flygvapnet B. T. Rapp.

Första landningen

Kallinge fotografen Oscar Ekholm tog 1920 bilderna ovan som visar den första landningen med ett flygplan på Bredåkra hed. Landningen orsakade stor uppståndelse bland lokalbefolkningen. ”Engelskt plan för tankning”, har Oscar skrivit på baksidan av bilden. Oscar Ekholm levde i Kallinge 1900-1982.

Flygplanet på bilden ser ut att vara en Avro 504 K. Civila Avro 504 tillhörde P.O. Flygkompani som i sin tur ägdes av Per Oscar Herrström. Företaget bildades 1919 för att bedriva civil luftfart med passagerare samt att utbilda flygförare. Företaget ägde två stycken Avro 504 K och en De Havilland DH 6 Dove.

Avro 504 var ett tvåsitsigt brittiskt skol-, jakt och bombflygplan som användes under första världskriget och konstruerades under 1913. Svenska marinflyget hade totalt fem Avro 504 K beställd i England 1923 och 24.

När flygvapnet bildades 1 juli 1926 överfördes samtliga marinens Avro 504 K till Ljungbyhed och den militära flygskolan där. De fick som skolflygplan beteckning Sk 3.

Apteras till flygfält

Den gamla mötesplatsen vid Bredåkra föreslås av lantförsvarets markkommitterade att apteras till flygfält enligt tidningsartikel 1929-10-01.

Mellanlandningsplatser vid överlandflygningar enligt tidningsartikel 1928-12-05

Flygstyrelsen har yttrat sig över förslaget från lantförsvarets markkommitterade. Kronobergs hed och Bredåkra hed vill behållas. Bredåkra på grund av svårigheten att i Blekinge och södra Småland finna lämpliga landningsplatser.

Flyget får omväg

På framställning av försvarsstabschefen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu föreslagit vissa ändringar av de för luftfart förbjudna områdena. Området kring Karlskrona fästning har utvidgats både öster och väster ut vilket påverkar flygningar mellan Stockholm och Berlin. Trafiken på en ifrågasatt hjälpflygplats vid Bredåkra kommer att i det närmaste att omöjliggöras. Tidningsklipp 19390418.

Flygplatskommittén

I ett brev 1942 till stadsfullmäktige i Ronneby och kommunalfullmäktige i Ronneby landskommun meddelar herrar Dahlström, Kockum, Malmström, Larsson och Wrede, samt numera avlidne borgmästare Ekenman gällande uppdraget från 1935 att undersöka möjligheterna av inrättande av en lufthamn / ett flygfält på Bredåkra hed. Kommittén har senare kompletterats med herr Svensson.

En delegation uppvaktade socialministern gällande de civila och chefen för Flygvapnet

gällande den militära behoven för att söka intresse i frågan. Något större intresse fanns inte hos någon av parterna varför kommittén måste låta saken vila.

1942 hade frågan om inrättande av ett militärt flygfält i Blekinge åter blivit aktuell. Kommittén kontaktade Länsstyrelsen och chefen för flygstaben i frågan.

Sammanträde hölls med Stadsfullmäktige i Ronneby beredningsutskott och drätselkammaren lika så ett sammanträde med Ronneby landskommuns kommunalfullmäktige gällande frågorna om mark, vatten och avlopp m.fl.

En skrivelse sändes till chefen för flygvapnet som även uppvaktades av delar av kommittén.

Kommittén avslutar sitt brev med att konstatera att deras uppdrag är slutfört då kungl. Maj:t och Riksdag beslutat att en Torpedflygplansflottilj skall förläggas till Bredåkra respektive Ronneby.

Brev till Länsstyrelsen

I ett brev från november 1941 till Länsstyrelsen, då Kungl. Maj:ts Befallningshavande i Blekinge län meddelar kommittén följande gällande Bredåkra hed. En areal som enligt uppgift skall vara 2 x 1,5 km torde utan större svårigheter kunna erhållas på Bredåkra hed som i huvudsak består av plan och stenfri mark. Marken består till större delen av mindre värdefulla skogs- och betesmarker. Några större sociala olägenheter uppstår inte till skillnad mot om flygplatsen förlägges på den föreslagna platsen i Ramdala. Där kommer värdefull jordbruksmark spolieras och ett flertal jordbrukare berövas sina gårdar.

I Bredåkra ägs den behövligen marken till största delen av Kronan, Bredåkra gård samt Skogs-sällskapet varför ett förvärv ej torde stöta på större svårigheter.

Den föreslagna platsen ligger intill Kallinge brukssamhälle och ej långt från Ronneby stad som ger förutsättningar för förläggningsfrågan med allt vad där till erfordras, såsom skolor o.d. Platsen har även goda såväl järnvägs som landsvägskommunikationer.

Till KONUNGEN

Landshövdingen i Blekinge skriver att det är stora kostnader att ta omkring 400 tunnland av Blekinges bästa åkerjord som i bördighet likställs med Skånes bästa för att bygga ett flygfält nära Karlskrona. Planen i Ramdala skulle mer eller mindre spoliera 17 större eller medelstora jordbruk. Flertalet att betrakta som släktgårdar i många led. En förläggning i Ramdala kommer att påverka jordbruks- och folkförsörjningen. Frågan ställs om Ramdalaförslaget verkligen ur militär synpunkt äger så stora företräden att det anses motiverat.

Länsstyrelsen konstaterar med tillfredsställelse att vederbörande militära myndigheter redan under söker andra platser såsom Jämjö socken och en plats i Ronneby socken omfattande Bredåkra gamla exercisfält.

Brev från Ramdala kommun

I brev i november 1941 till Herr Landshövding Sven Hagströmer skriver Oscar Olsson ordförande i Ramdala kommunalnämnd om en förläggning av flygflottilj (F17) till ett område väster om Ramdala kyrka. Enlig C 1 och C 2 – förslaget berör jordbruksmark och skulle kräva inlösen av elva respektive fem större och mindre lägenheter.

I skrivelsen påpekas att det ej skall uppfattas såsom någon avoghet gentemot allas vårt försvar utan en värdsam önskan om ej någon mindre bördig, billigare plats kunde ifrågakomma.

Brev från Kungl. Flygförvaltningen

Brevet är daterat Stockholm den 2 februari 1942 och ställt till Landstingsman Nils Malmström i Kallinge. Ärendet är att betrakta som strängt konfidentiellt.

I brevet påtalas att vid en eventuell förläggning i till Bredåkraområdet kommer till löntagarna utbetalas en sammanlagd årlig lön på omkring 430.000 kr. Frågan är då vad Ronneby landskommun kan erbjuda för att nedbringa statsverkets kostnader vid en förläggning till Bredåkra?

1. Hur stor del av ett förläggningsområde på ca 45 hektar som kostnadsfritt.

2. Kostnadsfritt ställa mark till förfogande för uppförande av privat eller halvstatlig bebyggelse (egnahem).

3. Utan kostnad för statsverket framdraga ledningar för vatten, avlopp, elektrisk kraft m.m.

4. I vad mån kommunen i samråd med järnverket ombesörja flyttning av den högspänningskabel som för närvarande genomkorsar det planerade förläggingsområdet

Brev till Chefen för flygvapnet

Där undertecknande av Ronneby stadsfullmäktige och Ronneby landskommuns kommunalfullmäktige utsedda kommitterade får härmed efter samtal erbjuda följande:

-Ronneby stads åtagande

Fritt upplåta välbelägna tomter för uppförande av tjänstebostäder för officerare och till tomtgränser utan kostnad framdraga vatten och avloppsledningar.

Garanterat att 12 st lägenheter om 3 rum och kök och 18 st lägenheter om 2 rum och kök finnes disponibla. Vid företagen under sökning konstateras att det för närvarande finns 10 lediga lägenheter med tre rum eller fler lämpliga som officerstjänstebostäder

-Ronneby landskommuns åtagande

Att inköpa Alfred Åkesson tillhörigt hemman och fritt upplåta den för förläggingsområdet behövliga marken om ca 10 hektar.

Att framdraga huvudledningar för vatten och avlopp till viss plast inom området under förutsättning att det av kommunen för Kallinge samhälle planerade vatten och avloppssystemet genom statsbidrag erhållande kommer till utförande.

Elleveranser sker ej genom kommunen försorg och besked kan i detta läge ej lämnas.

Mark för egnahemsbyggen torde kunna ordnas.

-Kockums Jernverks AB:s åtagande

Att utan ekonomisk ersättning upplåta ett markområde om cirka 3,5 hektar.

Att på bolagets bekostnad flytta dess kraftledning ca 700 m åt öster från en punkt öster om Sänksjön.

I övrigt redovisar svaret förutsättningar gällande kommunalskatt, skolväsende, sjukvård och idrott.

Försvarsproposition april 1942

För de nya flottiljerna kommer en förläggning av torpedflottiljen till Ramdala medföra ogynnsamma konsekvenser främst ur social synpunkt och med hänsyn till folkförsörjningen säger försvarsminister Sköld och förslår istället Bredåkra. Flottiljen kommer att heta Blekinge flygflottilj, F 17.

Avtal mellan förvaltningen och kommunen

Avtal mellan Kungl. Flygförvaltningen kallad förvaltningen och Ronneby landskommun kallad kommunen skrevs i juli 1942. Arbetet skulle bedrivas så att vatten och avloppsledningar för etablisementet skulle kunna tagas i bruk senast den 1 maj 1944.

**Uppsättandet av
Blekinge flygflottilj.**

I statsverkspropositionen uppsättes sju och en halv miljon.

STOCKHOLM den 13. (Pr. K.)

I årets statsverksproposition beräknar finansministern medelsbehovet till uppsättningen av Blekinge flygflottilj för nästa budgetår till 7.500.000 kr.

Kostnaderna för denna flottiljs uppsättning beräknades i föl av flygmyndigheterna till 16.550.000 kr., varav dock ett belopp av 900.000 kr. anvisats för markförvärv av 1941 års riksdag. Anledning saknas att nu beräkna kostnaderna för tjänstebostäder högre än som förutsatts i 1942 års försvarsbeslut. Med utförandet av i byggnadsprogrammet ingående musikbyggnad, kostnadsberäknad till 42.200 kr., torde t. v. böra anstå. Uppskov bör jämväl äga rum beträffande i byggnadsprogrammet för nästa år upptagna gymnastikbyggnad och badstuvadavdelning m. m. beräknade att kosta inalles 321.200 kr.

Tidningsklipp från 1943-01-14

Text Bengt A Andersson

Källor: Protokollskopior, Dags- och Lokaltidningar och Bengtbloggen

Kurt "Fido" Johansson



Kurt Fido Johansson är tidigare pilot på F 17, både på Draken och Viggen. Kurt flög både jakt och några år som spaningspilot. Han var också under flera år uppvisningsförare på JA och har gjort många bejublade uppvisningar. Öknamnet Fido kom sig av att han hade en fin schäfer under ett antal år. Här kommer några berättelser om Kurts verksamhet under tjänstgöring på F 17 i samtal men Jan Landin.

Min start på F 17

Jo, som du vet började jag 1974 på F 17 på Q röd J35 F. Besvärligt väder, många elever och svårt att få ut många plan gjorde att vår GFSU blev rekordlång (tror jag). Sedan 1997 var ju S 37 på väg till F 17 och Q blå skulle stängas och således överskott på piloter. Vi skulle ju få JA 37 i början av -80 talet.

Dock började jag komma till åren (med dåtida mått mätt) och så visade det sig att F 11 inte kunde bemanna S 35 sista halvåret och då tyckte Göran Tillqvist att om jag tog det och sedan inflygning på S 37 så borde min väg till JA va "asfalterad". Jag trodde inget men försökte, för vad var valet?

Tuff vinter, is ända ut till Gotland någon dag. S 35 var ju trevlig att flyga, bra kurskrans runt kamerasiktet, stabil med 4 dunkar men efter ett tag jävligt enahanda att navigera, navigera, navigera och fota på olika höjder. Efter detta KK1 på hösten i Halmstad. Direkt -80 teori och inflygning S 37 på F 17. Kul med ny kärra och två olika typer SH var ju väldigt trevlig (synd att man inte kunde se flygplan på radar och saknade styrdata).

Spanings 37

Ett par minnen från S 37 epoken dels ett pass med Birger Johansson (troligen beredskapsstart) vi kom över i rote han SH och jag SF och strax utanför Baltiska kusten (utanför deras territorialvatten) fanns "typ" 28 fartyg varav minst 10 olika.



Plundring av kameror på SF 37

Foto F 17 arkiv

Vilken JULAFTON för mig. Låg molnbas och ca 5 km sikt vill minnas. Birger som flög "sakta" rakt fram och angav, var lite impad att jag höll koll på honom och hittade dom flesta fartygen. SMOLK i glädjebägaren, två eller tre kameror u/s eller "plundringsproblem" men ett klart häftigt pass.

Sedan minns jag ett eget pass vid Zapad (-80?) runt Bornholm och möte ca 80-100 fartyg från Sovjet på en 100-150 km sträcka. Undrar vilka dom övade mot? Mörker var häftigt, 150 meter och stjärnor uppåt och fiskebåtar neråt. Även lågfoto över land. Jag måste säga att det var nyttiga erfarenheter och utvecklade nog mig en del. Sedan tyckte jag det var trist att man (då) inte planerade för att verka i rote. Inga vapen (rb 24 anser jag inte vara vapen) jag kollade med SAAB och SH behövde bara byta program så var det en AJ. SF lite annorlunda eftersom radar saknades. Detta löstes ju senare på olika sätt.

SE-XXX i kontrollzon

Jag flög S 37 på F 17 så det var -80 eller våren -81. När jag kom och skulle landa frågade TL (FL) om jag hade soppa för att titta på en "liten" vid GÖ. Dels ingen radiokontakt och som flugit över fältet, dels nu var på väg in i skyddsområdet som då sträckte sig från Gö förbi Karlskrona. Nåväl jag hade några procent att flyga på. Hittade den "lilla" och anslöt i drygt 200 km/h så det enda problemet var ju att inte åka förbi. När jag läst SE-XXX så upptäckte vederbörande mig och höll på att "välta". När jag svängde från och gick mot fältet så hängde han på och landade sedan på F 17. När jag kom ur duschen ringde dom från tornet och berättade att han landat och kuperat samt frågat var han var.

EK - pilot från Jönköping som skulle till Oskarshamn. VOR u/s eller taskiga kunskaper MEN va fan, karta och kurs. Bör man få flyga EK med så bristfälliga kunskaper? Han fick sova över i Ronneby och nästa dag kom en instruktör från Jönköping och ledsagade planet hem.

JA 37

Nåväl hösten -81 blev det klart att jag skulle med på JA och då behövde jag återinflygas i jaktsystemet. Så J 35F igen. Lovar att den var "trött" och att man såg dåligt i landning. Sedan blev ju JA försenad, så i mars -82 (tror jag) började teorin och SUL på F 13 och flög väl i mitten av maj på F 17.

Det blev min andra inflygning på Viggen (div C) tyckte det var "orättvist" om jag inte flög två

pass SK 37 också. Fast jag hade 180 timmar och två pass SK förut. Samma instruktör ADO sa "Va fan, kan du inte detta" Jo! Jamen då kör vi runt lite och det gjorde vi. Sedan var ju JA 37, ett sådant enormt steg i information och häftigt att flyga så det går att skriva spaltkilometer. Inte minst all utveckling från -82 till 96 när jag slutade. Vapen och tex Jaktlänk.

Nimrod



RAF Nimrod MR2

Foto via Wikipedia

En tidig insats mot en Nimrod, signalspanare från Storbritannien på höjd (dom låg ofta inne i Östersjön 8-10 timmar) på ca 10 000 m med fart ca M 0,7. Jag var 2:a men skulle också få gå in. Hade själv stannat 3-4 km bakom och när 1:an lämnade så skulle jag närma mig. Tyckte det var segare än segt. När jag började kolla fart och höjd så var farten 0,55 och höjden 11 500 så dom visste säkert hur svårt en stackars 35 pilot hade med den farten på den höjden. Jag anslöt dock.

Möte med Tornado



En tysk Tornado ECR

Foto via Wikipedia

Något minne från beredskap med JA 37! Först när Tyskland fick Tornado och TRODDE dom kunde kurva ut oss men TJI fick dom, zon II räckte. Så namnet "blysläde" för Tornadon var nog rätt. Sedan var vi först att se när dom lufttanka från en kärra i 3-grupp och två fyllde upp

och kunde tydligen gå upp mot Finska viken och 4-5 timmar.

F-4 Phantom

En lite lagom kul insats mot ”befarad” kränkning mot ÖSG som innan vi var framme var verifierad. Vi kom in på ca 500 meter över Ölands södra udde och under oss en Västtysk F-4 Phantom. De hade ju bland annat dessa för havsövervakning. Antar att radarn var u/s. Min rotechef ”sladdade” in till höger och anslöt, i samma veva anslöt jag på andra sidan. Jag såg hur det började RYKA bakom och ebk-lågor syntes. Då tittar baksits ut och ser mig! Således är det två mot en och dom har byxorna nere. Det släcks och fart ca 650 rakt söderut INGEN tittar ut mera. Vi följer dom till FIR gränsen. När vi landat får vi veta att Tyskland redan via Ambassaden i Stockholm beklagat kränkningen så det gick snabbt. Jag vill minnas att det sades att tyska piloter blev ”bestraffade” på något sätt för dylikt, dock ej säker.

Allt för nära möte.

En gång mötte jag Jan Landin alltför nära. Jan skulle köra av med en elev i en Bulldogg och jag skulle ombasera ned till Ängelholm med två GFSU elever som pax i min Safir, diffus undersida på 450-500m. Jag ville inte stiga över och antog att avan med Bulldoggen skulle ske över. I vilket fall så hör jag trafiken men var nästan vid Backaryd och hade helt kopplat bort Bulldoggen som skulle av vid Bräkne. Sedan möttes vi NÄRA (så nära har jag nog aldrig varit) tryckte spaken i brädan. Allt gick väl, DA skrevs och det visade sig att VFR separerades inte inom kontrollzonen. Vi var väl bortskämda att det brukade informeras. Jag kom senare på att jag borde frågat GFSU om dom borde/ville flyga, jag var ok, allt som gick bra glömdes!

Uppvisningspilot

Inom flygvapnet finns det alltid piloter som har i uppdrag att vara uppvisningspiloter. Jag fick hösten -84 frågan om att bli enskild uppvisningspilot med JA 37 och tackade ja. Så började ”arbetet” läsa om vad som fanns om uppvisning i Sverige och lite utomlands. Jag hade en hel del kontakt med Ulf Johansson på F 13 som var den enda förbandspiloten då med JA 37. Sedan komponerade jag ett program och började

träna. Nisse Gullman (min dåvarande div C) hade ju flugit uppvisning med 35 så han var väldigt intresserad och väl värd att lyssna på. Han stod ute på F 17 i sol och regn och tittade och gav ”feed back”, mycket nyttigt. Vi gjorde också upp att jag skulle träna både i vindar och dåligt väder. 3 km och 300 meter var sagt för låghöjd och drygt 1000 meter för höghöjd (gärna lite till) men om överdelen av looping var i moln, ”no problem”. Sedan fick man ju efterhand snickra lite på när det var tex 800 meters molnbas.



Kurt framför en JA 37

Innan jag blev godkänd av CFV (inte personligen utan via order) skulle jag flyga upp för C F och C F 17 (då Clem). Det blev godkänt och jag skulle börja 1985. Vi hade sagt att det var BÄST att jag började på F 17 (hemmaplan) min första eller dom första uppvisningarna. Minns inte nu hur mycket jag tränade men i alla fall något väl?

Så i januari ringer dom från F 21 dom har ett besök från England/Storbritannien minister/general/ flygattachén och några från Sverige. Ulf kunde inte och ingen annan tillgänglig. Nisse sa, du får avgöra själv INGEN press och han menade det. Jag sa, va fan någon gång ska

va den första. Uppvisningen skulle ske över Vidsel. F 21 höll med kärra. Jag flög Lin/SAS upp på torsdagen och hann ta ett träningspass över Vidsel det var sikt på över 100 km och inga moln lite snö över basen. Således busenkelt. Fredag var tät snö med relativt låga moln. Jag fick ombasera till Vidsel med F 16 Uppsala som alternativ. När jag väl var vid Vidsel var det ju 3 km och över 300 meter som gällde. Det snöade så vertikalsikten ok. Sikten var nog ungefär 3. Men dåliga referenser och ganska vitt så inte var det LÄTT. Dock genomförde jag och var hyggligt nöjd.



AJ 37 på F 21 1981 Foto Arkiv SFF - Svensk Flyghistorisk Förening

Landade, tankade, ombaserade till F 21 med F 16 som alternativ. Flög hem till Ronneby med SAS/Lin. Enligt uppgift var engelsmännen väldigt imponerade av att det alls flögs i detta väder.



Kurt som instruktör vid 37-simulatorn Foto F 17 arkiv

Flyga upp o ner!

En annan roligare historia. Jag flög ju upp och ner i 10 år. Flyguppvisning till Draken Cup var beställd/bestämd till Båstad. FV var där med en

rekryterings buss och CFV Olson var också där. Tennisvecka således och det skulle det flygas uppvisning före 1030–1100 någonting, lördag fm med säkerligen många bakfull och tröttasemesterfirare längst kusten. Tyvärr molnbas på ca 300 m, så mycket brytande med zon 3 och antog att jag skulle komma att höras. Efter uppvisningen när jag kom på höjd på väg till Ronneby så frågade Malmö, ”vad har du hittat på” vi har fått 30 samtal, likledes hade dom fått på Ronneby.

Inte mitt problem eftersom det var sanktionerat och Olson som var där var mycket nöjd med min flygning. Men det utan tvekan rekord i antalet klagomål, kanske skulle jag ha ställt in med dom förutsättningar som var..... men jag körde och Olson var ju nöjd.

En liten kul grej i del hela. Någon i Båstad kom till rekryteringsbussen och klagade på dålig information. Då sa vi att vi hade annonserat i tidningarna och informerat på radion, så kul att det var några som kanske ville sett mera men som missat det hela. Kanske blev det någon ny pilot till FV efter den som jag tycket häftiga flygningen

Det tog ju ett par tre år innan man var varm i kläderna och klarade olika väder och andra störningar. Jag flög ca 300 skarpa (med publik) och 300 träning och utbildning.



En svettig Kurt Fido Johansson 1987. Foto SFF arkiv

Text Kurt Fido Johansson i samtal med Jan Landin

Foto via Kurt FIDO Johansson om ej annat anges.



Militär vädertjänst i FM och på F 17

Denna artikel beskriver kort och generellt flygvädertjänsten och till viss del historiken för F 17 del. I ett kommande nummer redogörs för dagsläget och flytten till de nya lokalerna som nu byggs vid det nya FL-tornet.



Allmänt om flygväder

I flygets barndom var behovet av väderinformation begränsat eftersom man bara gjorde korta, lokala flygningar i dagsljus och med marksikt. Ett väderinstrument var dock mycket viktigt redan från första början, nämligen vindstruten. Detta eftersom man var beroende av att så långt möjligt kunna starta och landa rakt emot rådande vind.

Avbildad här är en modern vindstrut som även är försedd med en elektronisk mätutrustning för vindriktning och styrka. Denna kan fjärravläsas av främst vädertjänst och flygtrafikledning. I funktionen finns ofta också en historik där man

kan avläsa exempelvis medelvinden under de senaste 2 eller 10 minuterna.

En vindstrut bör för övrigt vara sydd på ett sådant sätt att man på fyllnadsgraden av vind kan uppskatta vindstyrkan enligt följande teori. Vid cirka 3 knop vind fylls den första sektionen (närmast masten), vid 6 knop fylls även den andra, vid 9 knop den tredje osv. Då det blåser 15 knop (~ 28 km/h) eller mera är struten helt fylld och i det närmaste i vågrätt läge. På bilden blåser det således från vänster med en styrka på cirka 3 knop.

Det är närmast givet att väder och vind har en avgörande betydelse för att kunna flyga på ett säkert sätt – såväl militärt som civilt. Många flyghaverier och tillbud är orsakade av väderförhållanden. För militär verksamhet handlar det också om att vädret medger ett optimalt taktiskt uppträdande. D v s att man kan använda vapensystem och annat på mest stridsekonomiska sätt.

Större, tyngre och snabbare luftfartyg med ökad räckvidd har förstås även kommit att ställa allt större krav på vädertjänsten. Det gäller bland annat flygplatsprognoser, aktuellt väder vid flygplatser samt väder- och vindförhållanden i de områden som berörs av planerad flygning. Även risk för isbildning, åska och andra extrema väderfenomen som påverkar flygning. För detta behövs bland annat mätstationer, internationellt utbyte av väderdata och gärna också rapporter från flyg i luften. Sedan den första vindstruten kom på plats i början på 1900-talet har det pågått en betydande utveckling av metodik, mätutrustning, loggning, sambandsmedel, presentationsutrustning med mera.

Observationstjänsttjänst



Underlaget för väderprognoser bygger på data från många källor, inte minst från ett väletablerat internationellt rapportsystem. Grunden är dock främst data från lokala nationella mätstationer som traditionellt har bemannats av väderobservatörer. Det finns nu totalt 180 sådana stationer som drivs av SMHI. I dag är endast Falsterbo bemannad, övriga är automatiserade.

Det var ofta privatpersoner på landsbygden, men även fyrplatser, fjällstationer, flygplatser, hamnkontor med flera som gjorde dessa observationer ett antal gånger per dygn. Många är välkända från sjörapporten i Sveriges Radio, ex Vinga, Hanö, Utklippan, Gotska sandön, Landsort med flera. För FM räkning inrättades sådana stationer redan år 1928. Även idag har FM ett antal egna bemannade stationer som rapporterar under militär flygövningstid.

Svensk militär vädertjänst



Flygarmärke m/46 för meteorolog

Den drivs i FV regi och serverar totalförsvaret i stort, största användaren är förstås FV själva. Tidigare bedrev SMHA (dagens SMHI) militär vädertjänst i ökande omfattning genom en särskild sektion kallad "Militär Meteorologisk Informationstjänst"-MMI. Den alltmer omfattande flygverksamheten i det expanderande FV innebar behov av fler meteorologer och annan personal. Några utbildade meteorologer fanns inte att tillgå utan man annonserade efter lämplig personal.

Sjökaptener bedömdes särskilt väl skickade till detta och gavs en kompletterande utbildning innan de anställdes som "meteorologer". Deras formella titel var dock inledningsvis väderleksassistent. De ansvarade för vädertjänsten på flottiljerna och hade viss begränsad prognostjänst. Eftersom en stor del av den svenska handelsflottan låg vid kaj under 2.vk fanns det gott om sjökaptener att tillgå. Kriget och ett antal flyghaverier orsakade av väderproblem gjorde att man från år 1944 inrättade en särskild tjänstegren i FV för meteorologisk service. För detta anställdes och utbildades ytterligare ett antal sjökaptener.



Meteorologen Erik Andersson avtackas vid pension från F 17 i april 1967. Han var en av det 40-tal sjökaptener som rekryterades till FV. Erik gick ut sjöbefälskolan 1929 och kom till FV 1943. Ur artikel i BLT.

År 1947 examinerades de första akademiskt utbildade meteorologerna i FV, de anställdes som civilmilitärer (grönt kläde mellan galonerna). I befälsreformerna har kategorin "civilmilitär" utgått. I dag är beteckningen på denna officersroll försvarsmeteorolog som tillhör kategorin OFSK, vilket står för Officerare med Särskild Kompetens. Till denna

kategori hör även bland annat ingenjörer, läkare och veterinärer.

Övrig personal i denna tjänstegren är och har varit främst assistenter, kartritare, skrivbiträden och fram till 1990-talet även värnpliktiga väderbiträden. På de regionala och centrala funktionerna för vädertjänsten tillkommer förstås specialistkompetenser för planering, statistik, analys, utbildning, utveckling med mera.

Delgivning av väder till flygande personal



Främst sker detta i samband med FOG (flygordergivning), idag oftast benämnt briefing. Tidigare åkte vakt-havande meteorolog runt till flygstyrkorna och höll en väderföreläsning "live". Vid dessa samlingar deltog även trafikledningen som informerade om status på olika flygfält och dess landningshjälpmedel, navigationsvarningar och annat flygoperativt.

Alternativt hade man så kallad "storfog", vilket innebar att all den flygande personalen samlades i en större lokal för en gemensam föreläsning. Detta samordnades ofta med viss vidareutbildning, genomgång av nya direktiv och bestämmelser mm.



Väderföreläsning på 1960-talet för flygande personal, i detta fall 3:e divisionen på F 1 Västerås.

I slutet av 1960-talet installerades ITV (intern TV) på flottiljerna där väderinfo och annat visades på TV-skärmar. Numera är detta ersatt av digitala system, dock med i princip samma funktion som ITV.

Väderavdelningen på F 17

I den grundorganisation för flottiljerna som gällde under många år var avdelning 2 (väder) en fristående enhet under flottiljledningen.

Sedan 80-talet är väder en del av flygheten. Under en period tillhörde man dock garnisons-enheten, senare basbataljonsorganisationen. Sedan 2016 tillhör man åter flygheten främst för att freds- och krigsorganisationerna skall vara likartade.

F 17 väder är i skrivande stund kvar i det nu i övrigt övergivna tornet vid kanslihuset. Som nämnts planeras en flytt till nya lokaler under sommaren 2022.

Den förste meteorologen placerad på F 17 var väderleksassistenten Artur Clevhagen från Kalmar. Han var en av de sjökaptener som rekryterades till FV.

För närvarande leds F 17 vädertjänst av Greger Olsson som har bidragit med vissa fakta till denna artikel och i övrigt kontrollerat det sakliga innehållet.



F 17 meteorologen Lennart Cranz "briefar" fältflygaren Stellan Schager. Glasskivan är troligtvis ett arrangemang för bildkompositionens skull.

Prisbelönad bild av F 17 fotografen Rune Hedgren.

Ingmar Olofsson

Källor:

"Militär vädertjänst i Sverige under 1900-talet" (utredning/historik av P-O Olofsson), artiklar ur FlygvapenNytt fht.nu aef.se med flera websidor

MFUS – nytt militärt flygutbildningssystem



SK 40 GROB G120TP i svensk målning

Bild GROB

Ett flygutbildningssystem utgörs inte bara av ett skolflygplan utan består av flera komponenter såsom simulatorer, utbildningsplaner, kultur och kanske mest viktigt - välutbildade flyglärare. Det svenska militära flygutbildningssystemet, MFUS, omdanas nu under 2020-talet efter att det i princip haft samma utformning sedan 1970-talet.

Allmänt.

Dagens militära flygutbildningssystem skapades i samband med att flygplanen SK 60 och SK 61 Bulldog introducerades i flygutbildningen på F 5 i Ljungbyhed. SK 61 användes för första delen av den grundläggande flygutbildningen, GFU, och SK 60 för den senare delen av GFU.

Under tidigt 1980-tal introducerades ett nytt flygutbildningsskede som benämndes grundläggande taktisk flygutbildning, GTU, där flygeleverna fick lära sig att utföra stridstekniska manövrer och moment i SK 60 för att vara bättre förberedda för övergången till stridsflygplanen 35 Draken och 37 Viggen.

Från och med 1987 omdanades flygutbildningen genom att SK 61 Bulldog fasades ut från flygutbildningen och all utbildning genomfördes med SK 60.

Att flyga jetflygplan från första dagen på flygutbildningen var en stor och tämligen unik förändring men flygutbildningen blev fortsatt

mycket bra och rationell. I dag har SK 60 varit i tjänst i flygvapnet i över 50 år och tiden för att påbörja omsättning av flygplanet kommer allt närmre.

Nytt MFUS

Parallellt med andra projekt, började riktlinjerna dras upp för ett koncept med utökad flygutbildning i syfte att avlasta framför allt stridsflygsystemet genom att genomföra en större del av stridsflygutbildningen i ett skolflygplan - internationellt benämnt "down-loading". Ytterligare avlastning genom att flytta flygutbildning från flygplan till simulator, "off-loading", sågs också som en möjlighet.

För att möjliggöra "down-" och "off-loading" inom stridsflygutbildningen skapades ett koncept där flygutbildningen ska genomföras under tre år i stället för två år som hittills varit gällande. Det tredje året ska vara en direkt avlastning av stridsflygsystemet med stora vinster för hela flygvapnet, både i minskade kostnader och i ökad tillgänglighet på stridsflygsystemen.

I brist på svensk nomenklatur används den internationella beteckningen LIFT, Lead In Fighter Training, för det nya utbildningsskedet. GFU/Basic Flight Training och GTU/Advanced Flight Training kvarstår som beteckning för de befintliga utbildningsskedena. Arbetsnamnen för de nya skolflygplanen som ska vara del av MFUS blev BTA - Basic Trainer Aircraft och ATA - Advanced Trainer Aircraft. BTA för GFU och ATA för GTU och LIFT.

Resultat per 2021

I skrivande stund har MFUS kommit så långt i sitt genomförande att BTA numera är beställt i form av skolflygplanet GROB G120TP, i flygvapnet betecknat SK 40. SK 40 kommer att levereras från 2022 och ersätta SK 60 som skolflygplan för GFU från sommaren 2024.

ATA är i en tidig projektfas och planen är att flygutbildningssystemet ska upphandlas och levereras till flygvapnet något längre fram i tiden. Under tiden ska den avancerade stridsflygutbildningen genomföras på JAS 39 C/D Gripen, i den rollen populärt kallad ATA 39. Introduktion av ATA 39 planeras till 2025/2026 och med samtidig avveckling av SK 60.

För att kunna fokusera nuvarande flygutbildningsresurser (fpl SK 60 och Flygskolans flyglärare) på en behövd ökning av antalet stridsflygelever har flygvapnet från och med 2021 upphandlat flygutbildning av transportflygelever vid Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed och i USA. Flygutbildningen i USA genomförs vid US NAVY i Pensacola Florida och i Corpus Christi, Texas. Eleverna kommer tillbaka till Sverige som "Naval Aviators" för vidare utbildning vid TFHS och sedan inskolning i flygvapnet.

SK 40

Som tidigare nämnts så har skolflygplanet GROB G120TP valts och upphandlats som nytt skolflygplan för GFU. GROB G120TP har i Sverige beteckningen SK 40 och möjligen kommer det att få ett namn också, tanken finns på en namntävling.

Beteckningen SK 40 valdes av flygvapenchefen efter en utredning där beteckningarna SK 40, SK 62 och SK 120 föreslogs som alternativ.

SK 40 är första oanvända ordningsnumret efter 39, SK 62 skulle följa på de senaste skolflygplanen SK 60 och SK 61 medan SK 120 skulle utgå från tillverkarens nummerbeteckning.



GROB G120TP

Foto GROB

SK 40 är ett flygplan med "side-by-side" konfiguration med eleven sittandes till höger i cockpit och läraren till vänster. Flygplanet är utrustat med fasta stolar och piloterna bär hjälm, mask och en integrerad fallskärnflytväst under flygning. Motorn är en Rolls-Royce turboprop som driver en fembladig propeller som också går att reversera på marken. Cockpitmiljön är av modernaste snitt med fyra 6" x 8" multi-function displays där all nödvändig information presenteras för piloterna, flygplanet är också utrustat med en autopilot.



Cockpitmiljön är av modernaste snitt med fyra 6" x 8" multi-function displays Foto grob-aircraft.com

Flygplanen som har köpts av Sverige avviker i ett stycke från standardutformning i det att Flygvapnet beställt integration av ett avisnings-system för att möjliggöra flygning utan begränsningar under årets alla månader.

Text Michael Rosenqvist

En utförligare artikel finns i TIFF Nr 4-2021

Sommarläger 1972 för flygpojkar på F 17

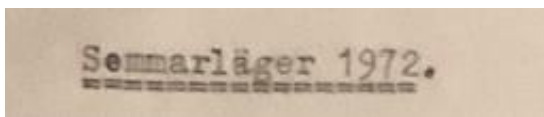


Löjtnant Eric Tenland t v om gruppen och löjtnant Benny Hellström t h. Ingolf Larsson är längst till vänster i övre raden

Ingolf Larsson minns ett av flygvapnets sommarläger på F 17 i Kallinge 1972. Märkligt hur minnen aktivt vaknar till liv när pärmen med kortet & övriga handlingar från denna sommarkurs kom fram.

Ansökan och uttagning

Jag kände mig stolt att ha kommit med på, då det var en urvalsprocess & man fick ansöka till ett begränsat antal platser.



Vi blev väl och ordentligt omhändertagna, fick militära kläder, bo på logement och följa de regler som gällde inom militärt område.

Våra båda handledare löjtnant Eric Tenland (pilot på 32 Lanssen) och Benny Hellström (Robot avdelningen) minns jag mycket väl i positiv bemärkelse. Dom gick verkligen in för sin uppgift. Vi var ju unga & lite "oborstade", men tanken var väl dels att locka rätt personer till flygvapnet. Dels givetvis att göra klart för oss detta med ordning & reda, följa instruktioner, etc. Kommer ihåg dem som bra pedagoger, där vi hade både dags och veckoprogram som var varierande och

spännande. Vi fick både följa verksamheten på flottiljen, men också delta och prova på saker.

Det jag kommer ihåg just nu och som sticker ut i minnet från denna sommarkurs är:

1/ Vi fick flyga!!!

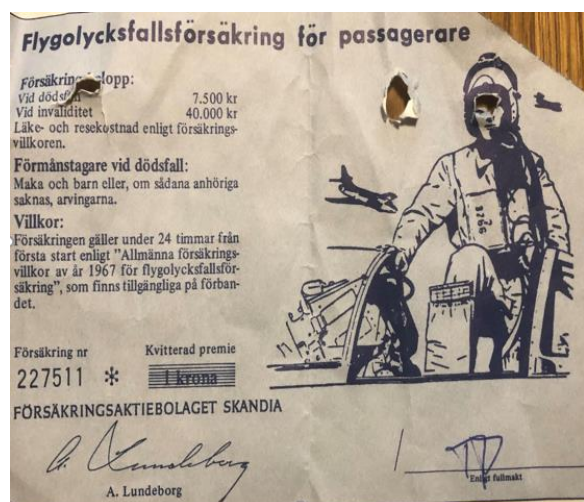
Dels fick vi flyga segelplan. Kommer ihåg att det var en Tiger Moth som drog upp oss och vi fick sitta i framsits i segelplanet. Vi fick även "känna på rodren" & flyga lite....

Vi fick flyga helikopter (Vertol 107). Tror vi var 6 per gång. Även om vi hade "öronproppar" så kommer jag än i dag ihåg det tjutande oljudet. Vi fick flyga ut över havet och flera gånger lutades helikoptern ganska brutalt i alla riktningar. Piloten vill väl visa oss hur verkligheten var/skrämna oss lite?....

Sist men inte minst fick vi flyga SK 50. Den var tresitsig. Kommer ihåg att vi drog lott om vem som skulle få sitta i högersitsen jämte piloten. Vet hur glad jag blev när jag drog den lotten av

oss två som skulle upp. Kommer ihåg att det var ordinarie piloter på F 17 som flög med oss. & här! Här fick vi även vara med om viss avancerad flygning. Vi fick var sin "spypåse" att hålla i handen. Att säga till om vi mådde dåligt. Absolut inte kräkas i flygplanet. Men vad jag kommer ihåg så gick det bra för oss alla.

För att få flyga måste vi dels teckna en försäkring (en krona), dels ha målsmans påskrift. Några hade inte detta med sig vid inryckningen, men det löstes brevlades kommer jag ihåg.



Olycksfallsförsäkring 1 kr

2/ Vi fick åka båt!

Vi fick åka ut till en ö i skärgården där övningsbombning med Lansen skulle ske. Vet att vi på morgonen fick vara med när dessa övningsbomber togs fram och sattes på ett antal flygplan. Väl på ön fick vi vara nere i en bunker och följa "bombningen" därifrån. Kommer ihåg att det ev. inte skulle bli av pga dåligt väder (låg molnhöjd?), men efter ett par timmar kom ett plan och släppte sina bomber. Kan ju varit så att man gjorde detta bara för vår skull? Kommer ihåg att övningsbomberna hade en liten propeller längs fram och att det slog upp rök där dom träffade.

3/ Torrflyga !

Förutom att vi fick prova hjälm med syrgas, flygdräkter, sitta i 32 lansen, läsa checklista, etc. Så fick vi även lära oss hur en pilot "överlevde" på sin nödranson. Vi blev transporterade någonstans vid havet. Tre tält fanns uppställda. Vi fick samma nödutrustning

som en pilot hade då han hoppat. Vi skulle klara "oss själva" i 36 timmar. Dock var vi hela tiden under uppsikt av några vuxna från F 17. Men vi satte ju en heder i att "stå ut". Vet att vädret var dåligt. Vi fiskade och gjorde eldar. Kommer ihåg hur skönt det var att bli hämtade. Vet att vi badade bastu på flottiljen och sedan fick middag.

4/ En incident

En incident kommer jag väl ihåg. Vi fick, i omgångar, följa med en båt ut på havet. Båten hade en ställning där piloter från F 17 skulle sätta sig. Båten tog fart. Fallskärmen släpptes ut manuellt bakom piloten. När skärmen fyllts med luft & stigit. Så lossgjordes piloten från sitsen, och han flög i väg bakåt i sin flygutrustning. Det handlade alltså om "skarp träning/övning" hur en pilot skall agera om man vid utskjutning hamnar i vattnet. Fanns även en mindre följbåt som bevakade det hela. Vid ett tillfälle. I samma ögonblick som piloten lossgjordes från sin sits några meter upp i ställningen. Så tog vinden tag i skärmen. Blåsten i princip 90 grader mot båtens akter samt nedåt. Detta fick till följd att piloten slog i relingen längst bak på båten innan han drogs ner i vattnet. Det blev omedelbart stopp på båten. Blev en del skrik & palaver kommer jag ihåg. Vet att man trodde linorna från fallskärmen trasslat in sig i propellern. Både besättning & följbåt såg till att piloten kom ombord på fartyget. Min hågkomst var att han hade ont i ryggen & hade ett mindre sår på handen. Övningen avbröts och vi körde tillbaka till hamnen. Kommer dock inte ihåg var. Dock var det ingen större fara med piloten. Någon ambulans åkte han inte i alla fall.

5/ Slutligen få Lennart Hyland

Något udda. Lennart Hyland uppträdde under vår sommarkurs utomhus på Ronneby Brunn. Det var någon tävling som TV sände. Vi som ville blev skjutsade för vara i publiken. Strax innan vi skulle åka. Så kom Lt. Tenland till mig & två till som var på väg till Bussen. Med sig hade han ett klistermärke. Märket var symbolen för Quintus-blå. Kommer ihåg bilden med krokodilen. Minns jag inte helt fel?? Så hade även Tenlands division en levande liten "krokodil" i ett terrarium?

Tenland sa till oss att vi måste passa på att göra lite reklam för F17 när vi skulle dit. Vet att han sa att vi under direktsändningen skulle gå upp på scenen & sätta klistermärket på Hylands kavaj. Tala om att Sveriges bästa flygflottilj & division fanns just här i Blekinge..... Vi tog denna "order" med oss. Väl på plats, i god tid innan sändningen startade, så gav min kurskamrat klistermärket till mig. - Ta det du sa han. Tror Du är bättre på detta än vad jag är.... . Jag var dock både osäker & lite rädd för hur detta skulle ordnas, men ett uppdrag måste ju hanteras. Jag gick bort till sändningsbussarna (OB) som stod uppställda & där massor av kablar mm låg utdragna. Jag presenterade mig & framförde mitt ärende. Personen tog med mig till en av bussarna som hade flera TV-monitorer. Vänta här sa han. 1 minut senare kom Hyland ut. Kommer så väl ihåg hans rutiga

keps. Jag presenterade mig igen & framförde mitt ärende. Hyland var mycket vänlig, men han sa något i stil med: "Lilla gubben. Det är inte möjligt, vi har ett minutschema att följa & det får inte förekomma något sådant som stör sändningen. Men ge mig märket så skall jag, om det blir tid under programmet, visa upp märket & framföra detta om F17... ." Tävlingen gick av stapeln & hanterades programenligt. Men någon bild eller något om F17 blev aldrig sagt av Hyland. Men vi gjorde vårt bästa.

Undrar vad det blev av dom andra?

Blev någon pilot eller fick något arbete inom flygvapnet?

Text och foto från Ingolf Larsson

Redigering Bengt A Andersson

Först – Mest – Sist

På F 17 flyger idag JAS 39 Gripen, 39208 den första, 39210 den "mesta" och 39294 den sist tillverkade JAS 39C/D. Se omslagsbilden

En historisk trio JAS 39 Gripen kan ses på omslaget nr - 208, världens först levererade JAS 39C/D, nr - 210, världens mest flugna Gripen och nr - 294, världens senaste (sist?) levererade 39C/D. Till råga på allt är alla stationerade vid 21 flygunderhållskompaniet F 17, som förser 171 stridsflygdivisionen "Qvintus röd" med flygplan. Nedan ses 39210 i 3000 timmars målning. Nu med 3200 flygtimmar vilket är det mesta för något svenskt stridsflygplan.

Text Emil Lindberg, Foto Rossi



A 32 Lansen 70 år



A 32 32240 under laddning med raketer

Foto Arkiv Svensk Flyghistorisk Förening

I år är det 70 år sedan Saab 32 Lansen flög första gången. Det var den 3 november 1952. Lansen byggdes i 450 exemplar i tre versioner, attack, spaning och jakt. Attackversionen kom 1956 till F 17 som första flottilj.

Saab A 32 Lansen

Projekteringen påbörjades redan 1947 innan Saab 29 Tunnan hade flugit. Olika utförande konstruerades och prövades i vindtunnel, men i december 1948 kom de första skisserna på den slutgiltiga designen av SAAB 32, som då gick under arbetsnamnet R-1150.

A 32 kallades RA-1150, RA för Reaktionsmotor Attack.

I december 1948 efter att flygvapnet utvärderat skisserna av R-1150 gav flygvapnet klarsignal till SAAB att påbörja detaljritningar.

Flygvapnet ställde kravet att flygplanet skulle kunna bära sin beväpning från en centralt belägen bas till varje del av Sveriges 2 000 km långa kust på mindre än en timme i alla väder.

Den 8 oktober 1949 meddelade Flygförvaltningen att projekt R-1150 fått typbeteckningen Flygplan 32.

Prototyperna

Den första prototypen 32-1 var färdig 1952 och flög den 3 november 1952. Denna saknade efterbrännkammare, ebk och beväpning. Ett år senare flög prototypen 32-2. Den saknade beväpning men var försedd med ebk. Den första beväpnade prototypen var 32-3 som flög första gången den 15 april 1954.



Prototypen flyger 1952

Foto SFF arkiv

Efter 32-3 byggde man prototypen 32-4 vilken kom att byggas utifrån serieritningar. Efter dessa 4 prototyper var flygplanstypen 1955

redo för produktion. Lansen utvecklades som tre huvudtyper, som attackflygplan A 32, som spaningsflygplan S 32 och jaktflygplan J 32.

Beställningar av A 32 Lansen

Den första beställningen gjordes av Flygförvaltningen den 29 maj 1953 och omfattade 64 flygplan. Detta kom att följas av 3 beställningar på ytterligare 236 stycken A 32A. Totalt beställdes 300 flygplan A 32A.



A 32 nr 11 under tillverkning hos Saab Foto SFF arkiv

Versioner

A 32A levererades från december 1955. Föreslagna versioner A 32B och A 32D med starkare motorer stannade på ritningsstadiet.



En A 32 klar för leverans från Saab Foto SFF arkiv

Beväpning

A 32 hade fyra stycken 20 mm automatkanoner m/49 som fast beväpning monterade i nedre delen av nospartiet. A 32 kunde beväpnas med ett antal olika yttre vapenlastar, flygbomber, attackraketer och sjömålsrobotar.

A 32A på förband

Vid inflygning på Lansen fanns inte någon skolversion utan några A 32A utrustade med dubbelkommando.

För att utbilda navigatörpersonal utrustades några Tp 83 Pembroke med samma spaningsradar och pejlutrustning som fanns i A 32A, i en specialbyggd noskon. Fördelen var att flera navigatörer kunde utbildas samtidigt i denna flygande lektionssal.

Blekinge flygflottilj F 17

Den första flottiljen som ombeväpnade till A 32A blev Blekinge flygflottilj, F 17. Den första A 32A kom till F 17 den 24 maj 1956. Hösten 1956 gjordes den sista flygningen med T 18B på F 17 och samtliga tre divisioner var därmed ombeväpnade till A 32A. Totalt 90 stycken A 32A kom att baseras på F 17 under de 19 år flygplanet var aktivt.



Öv Rydström hälsar kn Rehnvall välkommen efter landning med F 17 första A 32 Lansen den 24 maj 1956. Navigatören serg Jarflod debarkerar och fte Olsson väntar på att överta flygplanet. Foto F 17 arkiv

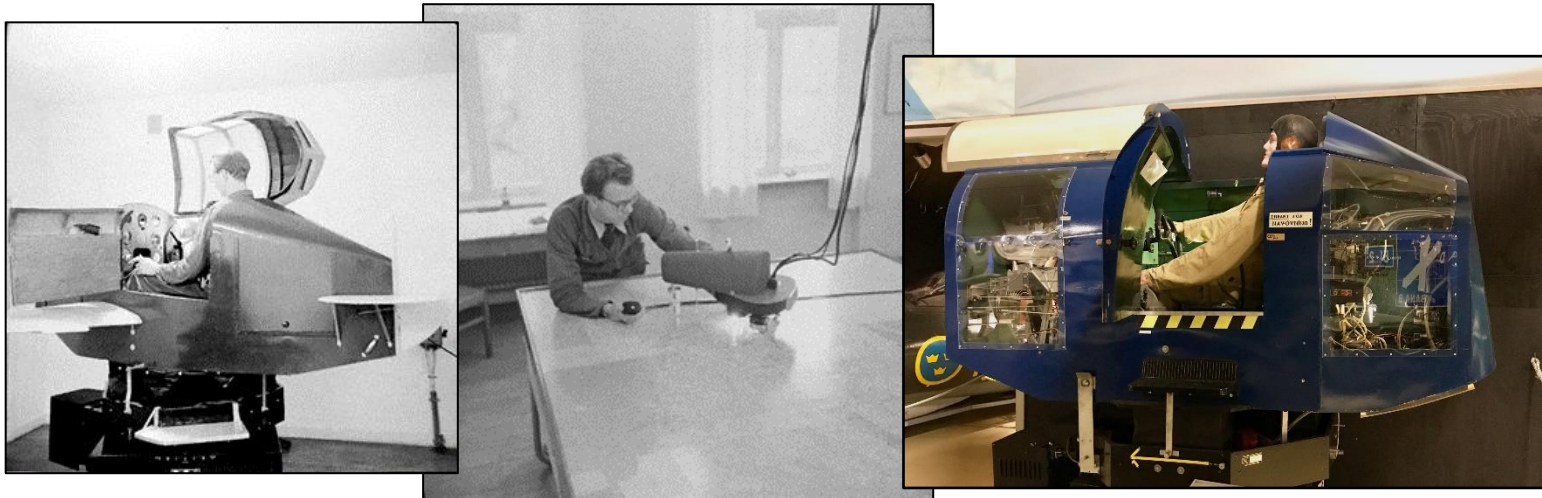


A 32 32151 finns bevarad och monterad på en pelare utanför vaktens på F 17.

Text Bengt A Andersson

Foto Svensk Flyghistorisk Förenings Arkiv om ej annat anges

Link Trainern – den första flygsimulatore



Link Trainer med "krabban" i arbete på kartan. S/v foto via Anders Gylling. Färgfoto F 10 Museum, foto Tor Netterby

Med datateknikens utveckling kunde avancerade simulatorer tas fram som gjorde det möjligt att simulera nödsituationer och träna taktiskt uppträdande. Det var ett kostnadseffektivt hjälpmedel. En flygtimme i simulator kostade bara en bråkdel av priset för en flygtimme i luften och en simulator bara en bråkdel av ett flygplan. Före datateknikens intåg fanns Link Trainer, en enkel luftdriven simulator. Flera finns bevarade på olika museer.

Före J 35 systemet

Med J 35-systemet kom de första simulatorerna till Flygvapnet. De första sju var av analog typ och var av ett mycket komplext utförande. En simulator bestod av rörförstärkare med totalt 2-3000 rör, ett par hundra servon, något tusental reläer etc. 1961 kom den första J 35A simulatore till F 16 i Uppsala för att följas av 35 B, D och F1. Dessa simulatorerna levererades av Curtis-Wright i USA. De sista tre 35 F2-simulatorerna var digitala och levererades av Singer-Link i USA. Se Bredåkrabladet 2009-2 om simulatorer från J 35 av Boo-Walter Eriksson.

Flygsimulatorer har varit en grundbult i flygvapnets verksamhet sedan 1962. Tack vare dem har piloter kunnat öva navigering, vapensystem och taktiskt agerande – utan att behöva belasta flygflottiljernas marktekniker och mekaniker, eller göra av med en droppe dyrbart flygbränsle.

The Link Trainer

Alla flygsimulatorers moder Link Trainer-simulatore konstruerades av Edwin Link i slutet av 1920-talet, för att piloter skulle kunna öva

navigering och flygning med hjälp av instrument – som i tät dimma eller mörker. En väsentlig del av Link Trainer-simulatore var ett stort kartbord täckt av en glasskiva. På glasskivan förflyttades en krabblignande anordning som i realtid ritade upp kursen som piloten styrde på.

Fram till 1962 var det den enda möjlighet till flygövning på marken som gavs, även om de flesta piloter inte var särskilt förtjusta i att göra sina pass i "Linken". Nästan alla flygvapenpiloter innan Drakentiden har övat i Linken.

Edwin A. Link

I slutet av 1920-talet lärde sig Edwin A. Link att flyga samtidigt som han arbetade hos sin far som tillverkade orglar och pianon i Binghamton, New York, U.S.A. Det var dyra lektioner och Link fick då idén att begränsa sina flyglektioner genom att lära sig de grundläggande kunskaperna genom att använda en markbaserad flygsimulatore. Någon sådan fanns inte då. Med hjälp av



sina kunskaper från luftdrivna pianon och orglar, använde han delar från orglar till att bygga den första flygsimulatorens, The Link Trainer.

År 1928 lämnade Edwin A. Link sin fars orgelbyggaraffärer för att påbörja arbetet med sin flygsimulator. Han konstruerade sin simulator genom att suga luft ur textilbälgar för att skapa vakuum och rörelse. Orgelbälgar och en eldriven vakuumpump monterad på en piedestal skapade den rörelse som behövdes för att simulera rörelser som starter, rollar, dykning och stigning när eleven ”flög” i simulatorens. År 1931 fick han patent på sin simulator.

Simulatorns rörelse kontrolleras genom att textilbälgarna påverkas av vakuum som i sin tur regleras av ventiler som är kopplade till ratten (eller spaken) och roderpedalerna. En instruktör satt vid ett bord och sände radiomeddelanden till elevens hörlurar inne i simulatorens. Eleven måste lita på sina instrument och utföra de manövrar som krävdes medan hans kurs följdes på en karta som fanns på bordet, med hjälp av en trebent ritanordning ”krabban”. Vissa simulatorer hade fläktanordningar så att eleven fick en känsla av att luft strömmade genom instrumenten och på flygkroppen, vilket gav ytterligare en känsla av att ”flyga”.

Link Aviation Devices

Företaget Link Aviation Devices sålde de första simulatorerna till nöjesparker. I början var intresset svalt för hans simulator inom flygområdet. Inledningsvis var simulatorens avsedd för inläring av visuell flygning. År 1934 köpte U.S. Army Air Corps sex simulatorer för att deras piloter skulle kunna träna instrumentflygning för att utföra nattflygningar och flygningar vid dåligt väder.

Topplacering i flyghistorien

Flygsimulatorens ”The Link Trainer” håller en topplacering i flyghistorien. Den var den första verkliga flygsimulatorens och försåg tusentals flygelever med en säker flygträning under 1930 och 1940-talet. När andra världskriget började beställde ett stort antal flygvapen, däribland Sveriges, tillsammans mer än 10 000 st Link Trainer.

Link Trainer på F 17

En Link Trainer fanns även på F 17. Den var placerad i skolhuset.

Flyga på land

Redan i maj 1947 kunde följande läsas i Blekinge läns tidning. Likheter med Link Trainern verkar finnas. Hur det gick med uppfinningen är inte känt.



Klipp från Blekinge läns tidning 1947

Text Bengt A Andersson

Läs mer på:

<https://www.forsvarsmakten.se/sv/information-och-fakta/var-historia/artiklar/flygsimulatorens-fran-krabba-till-superdator/>

https://www.robotmuseum.se/SIMULATOR/ARM_Linktrainer.htm

40 år som Flygtekniker - Drakentiden



J 35F 35535 F17-02 1980

Foto via arkiv Svensk Flyghistorisk Förening

Rune Kronkvist minns från tiden när han började i flygvapnet som robottekniker/el på F 17

Flygintresse

Mitt flygintresse började ganska tidigt. Vad jag kan minnas har flygplan alltid varit min stora passion och jag ville bli flygare. När jag upptäckte innan fyllda 10 år att min syn inte skulle räcka, ville jag ändå arbeta med flyg på något sätt. Efter realexamen sökte jag mig till Flygteknikerutbildningen i Västerås, men det gjordes inga intagningar det året. Något annat som låg mig varmt om hjärtat var elektronik så jag läste verkstadsskola och blev svagströms-elektriker och kom att arbeta inom TV-branschen i 2 år innan jag skulle göra min värnplikt.

Mönstring

Vid mönstringen ville de först placera mig på P6, som de flesta från min hemort, men jag stod på mig och ville komma till flygvapnet. Så blev det och gjorde värnplikten som elmekaniker inom STRIL på F 10. Under min befattningsutbildning, som skedde på F 4, så fick jag information om möjligheten att läsa till flygtekniker inom flygvapnet. Valet var ganska självklart för mig och jag sökte till F 10 i Ängelholm. Då de hade anställningsstopp så lyftes min ansökan över till F 17 i Kallinge.

Anställd på F 17

Jag blev anställd som robottekniker/el, men hamnade inledningsvis på 3:e kompaniet, i januari 1972. Beväpningen var då A 32 Lansen och eftersom jag inte hade fått någon flygplansutbildning fick jag gå med de värnpliktiga elmekarnas utbildning. Det kom att bli den enda utbildningen jag fick på Lansen. Vad jag speciellt kommer ihåg från den tiden var när vi skulle lära oss hur man "programmerade" frekvensspaden till flygradion. När man öppnade den måste man vara uppmärksam på vilket håll den låg. Annars kunde alla dessa små kulor som låg i sina små porer trilla ut och sprida sig över golvet. Någon av de första gångerna vår lärare visade oss detta gjorde han detta misstag och vi fick krypa på golvet för att hitta alla dessa små kulor. Första halvåret innebar för min del att jag fick hjälpa till lite här och där på eltroppen. När kompaniet åkte på övning till Norrland fick jag inte följa med och fick då bistå vid motorbyte på Lansen.

Utbildningen till flygtekniker började med en Förberedande flygteknikerkurs, som i mitt fall ägde rum på F 12 i Kalmar. Jag var inriktad på el och under den första tiden var vi

Hjälp tekniker. Den utbildningen var grundläggande och jag upplevde den som en avancerad värnpliktsutbildning.

Efter sommaren åkte jag till Halmstad och F 14 för att gå en 10 månaders utbildning. Det var den första långa utbildningen. Tidigare hade man delat upp den i två kortare utbildningar, en grundläggande och en påbyggnad.

J 35 Draken

När jag kom tillbaka hade kompaniet ombeväpnat till J 35 Draken och jag fick förfrågan om jag ville stanna på kompaniet.



Besök av en 35 Draken från FC

F 17 arkiv

Jag var ju egentligen anställd på Robot 68. För mig behövdes ingen betänketid utan jag svarade ja med en gång. Detta innebar att jag nästa omedelbart skickades iväg på typkurs som sedan följdes av specialkurser för oss på el. Jag hade missat en del av min teknikerutbildning, nämligen "klackvändaren", eller den allmänna militärutbildningen. Den skulle egentligen vara avklarad innan Teknikerkursen, men jag fick gå den i efterhand. Vilket även gällde en kamrat till mig som började samtidigt och som jag ofta kom att kampera tillsammans med när vi var på kurs på F14. Vi hjälpte varandra då hans utbildning var mot flygplan och min mot elsidan.

Vilken grad

När vi skulle åka iväg hade en reform genomförts inom försvaret gällande graderna och vi var osäkra om vilken grad vi skulle ha. På en fråga till den ansvarige fick vi svaret "är ni inte sergeanter nu blir ni det innan ni kommer hem, så hämta ut era nya gradbeteckningar". Vi var då två sergeanter på

denna utbildning och det visade sig vara en fördel för oss på olika sätt.



J 35F2 35619. 2 div 1979

via Göran Alexander

Att serva Draken var intressant. Jag hade inget att jämföra med så jag såg detta som en fantastisk uppgift för mig. Att få jobba med flygplan och elektronik var en dröm som gått i uppfyllelse. Förutom att det var många "burkbyten", då vi inte fick gå in på själva elektroniken och arbeta, så var där ändå en del "grovarbete".



Kopplingsdon

via Rune Kronkvist

Jag fick lära mig att hantera olika kopplingsdon, bl a Uno Sernmark och jag fick användning för mina kunskaper i lödning. Det senare kom längre fram att utvecklas ännu mer. När vi testade en J 35a så kopplades en testbuss in medelst 200-poliga anslutningar på flygplanets rygg.

Därefter satt en person i testbussen medan en annan alternerade att utföra kommandon i cockpit eller utvändigt på flygplanet. När vi körde igång testprocessen, som var långsam, ville vi genomföra hela cykeln för att slippa börja om. Detta ledde till en mindre incident. Jag satt i cockpit med en kamrat i testbussen och vi hade kört ganska långt och hade inte så

väldigt mycket kvar. Samtidigt reparerades våra hangarportar.



Testbuss

foto Rune Kronkvist

De stod öppna och svetsarbete pågick. Det blev så varmt att det började ryka i en av portarna. Brandlarmet gick och brandkåren kom. Vi blev uppmanade att avsluta och evakuera hangaren. Jag tyckte inte faran var så stor och dessutom ville vi bli färdiga.

Efter en del palaver med flygplansmästaren så vägrade vi lämna vårt arbete. Dock hade jag, som satt i sitsen, min uppmärksamhet mot den befarade branden och om det skulle bli värre så hade vi lämnat vårt flygplan för att springa ut. Hangaren var nästan tom och portarna stod på vid gavel, så att evakuera på ett säkert sätt skulle inte bli några problem. Det blev ingen brand utan bara rökutveckling och vi kunde avlämna ett, för oss, flygklart flygplan.

Flottiljverkstaden

Tiden som Drakentekniker avslutades med att jag under något år blev utlånad till flottiljverkstaden, där jag, och en kollega, skulle vara med och modifiera flygplanet. Det blev en lärorik tid med utökad kännedom om kablage och kontaktdon. Jag fick också utbildning i lödning och sedermera licens för att utfärda certifikat till alla som skulle löda i försvarets

utrustning. Samtidigt var det en jobbig tid. Vi två var de yngsta på vårt kompani och blev beordrade till verkstaden.

Då jag upplevde en viss avundsjuka från de civila teknikerna, som inte alltid hade samma förmåner som oss, så utvecklades en form av mobbing från deras sida. Vi arbetade betydligt långsammare än de, då vi inte var vana vid den formen av arbete och det var en sak som jag fick höra många år efter och som inte byggde upp någon samhörighet med de civila teknikerna. Jag var mycket glad när jag kunde lämna den delen av mitt yrkesliv och återgå till kompaniet.



Flottiljverkstaden F 17

F 17 arkiv

Den verktygsutrustning vi hade under 35-tiden fanns i en plåtlåda och såg ut som att den kom från vilken verkstad som helst. Inga avancerade verktyg fanns och förutom visa som vi bara vi elektriker använde så var det samma som för övriga tekniker. Våra kläder bestod av ett, enfärgat grönställ. Jag hade fått ut ett blåställ också när jag började, men det användes aldrig. Vi hade en egen liten elverkstad där en elmästare och vi eltekniker huserade. Ett sammansvetsat gäng, som jag trivdes med. Det fanns ingen nämnbar hierarki bland oss, även om vi yngre hela tiden lärde oss av de äldre.

Efter 35-tiden skulle vi omskolas från jakt till spaning och då få SH/SF 37 Viggen, men det ska jag berätta om en annan gång.

Reflektioner och minnen nedskrivna av Rune Kronkvist.

Till våra medlemmar: Era mailadresser, tack!

Kamratföreningen, styrelsen, har haft möte med F17 gällande vår budget. Efter budgetförhandlingen har vi fått ett sparkrav, vilket innebär att våra kostnader måste sänkas för utskick såsom kallelser, inbjudningar mm. Av ovan skäl kommer vi framöver att använda e-post i större utsträckning för våra utskick.

Tidningen kommer som tidigare att skickas som brev två gånger om året.

Vi önskar få era e-postadresser som ni mejlar till: kamratforeningenf17@outlook.com. Ni som tidigare har meddelat era e-postadresser vill vi att ni skickar den på nytt, för att kunna uppdatera vårt register.

Till er som inte har tillgång till e-post kommer vi även fortsättningsvis att skicka information brevlades.

Vår hemsida kommer att innehålla aktuell information om föreningens verksamhet. Sidan hittar ni på: www.f17kamratforening.se

Ny minnessten på F 17

En ny minnessten är monterad vid F 17s ceremoniplats. Under sensvåren kommer platsen runtom att stensättas och buskar planteras ut. Minnesstenen som det arbetats med under några års tid för att få på plats ger garnisonen möjlighet att hedra de kamrater som av olika anledningar inte längre finns med oss, så Tommy Petersson, när stenen monterats. Stenen kommer från ett lokalt stenhuggeri och är gjord av 660 kg Blekingegranit. När arbetet kring platsen är klar kommer en formell invigning att ske.

Rättning

I artikeln om militärpastorer Bredåkrabladet 2-2021 har författaren tyvärr blandat ihop familjen Hjortskull. På sidan 28 i skall det stå Karl Anders Hjortskull under rubriken, Några fler flottilj-pastorer, hälsar Karl Gustav Hjortskull.

VETERANDAGEN I RONNEBY är den 29 maj 2022. Under tillställningen hedras Cypernveteraner 74-80 samt invigs ett nytt veteranmonument i Ronneby Brunnsparck. Marinens musikkår underhåller. Allmänheten är välkommen att delta.

NATIONELL TOTALFÖRSVARSDAG I MALMÖ lördagen den 18 juni 2022

FÖRSVARSMAKTENS FLYGDAG 2022 ÄR den 27 augusti år 2022.

Då arrangeras Försvarsmaktens flygdag i Uppsala. Det är den återupprättade flottiljen Upplands flygflottilj, F 16, som är värdar för eventet på Uppsala garnison.

MARINDAGEN I KARLSKRONA genomförs lördag den 13 augusti 2022

Museiföremålssidan

För cirka ett år sedan fick Kamratföreningen ett Tolkbord 37 att förevisa i traditionsrummet.



Tolkbord med belyst film

Tolkbordet användes för fototolkning av film från flygplan SF 37 (Viggen Fotoversion) och SH 37 (Viggen Havsövervakningsversion)

Utrustningen medgav tolkning av film från hög, låg, avstånd, värme och mörkerfotografering.

Bilderna tolkades i stereo eller bildvis.



Bilden ovan visar film där bildrutorna överlappar varandra, för tolkning med stereoskop

De tolkade bilderna redovisades som en underrättelserapport och levererades till beställaren som kunde vara någon militär enhet ur Marin-Armé eller Flygvapnet.

Personalen för tolkning utgjordes av fast anställda och värnpliktiga.

Till tolkbordet tillhörde också en datorutrustning med bandspelare för tolkning bland annat av radarsignaler och tal.